

Скандалы, интриги, расследования — Lurkmore

← [обратно к статье «Формула 1»](#)

Выпил соперников Шумахером

Аделаида 1994 — Шумахер, имея перед последней гонкой фору в очко перед Хиллом, выпилил его к чертям собачьим, в результате чего Шуми отправился в отбойники, а Хилл с погнутым рулевым рычагом не смог финишировать — и стал чемпионом. Шумофобам стоит напомнить, что из-за дисквалификаций (Бенеттон тогда мухлевал сначала с машинами для дозаправок, потом с клиренсом, на чём и попался) Шумахер участвовал в 13 гонках против 16 у Хилла, плюс отобранная победа в Спа.

Херес 1997 — Шумахер снова лидирует с перевесом в очко перед последней гонкой (на сей раз — на Ферре, и перед Вильневом) — и снова пытается выпилить его с трассы, но выпиливает только сам себя. Вильнев приезжает третьим и [становится чемпионом](#), Шумахер получает [дисквалификацию за весь сезон](#).

Та гонка и без того была эпичнейшей. Три гонщика (Вильнев, Шумахер, Френтцен) показали одинаковое **до тысячной** время в квале (1.21.072 — [OH SHI](#)) — пришлось отдать места на стартовой решетке в соответствии с очередностью, в которой были показаны результаты (Вильнев-Шумахер-Френтцен). А Хилл на Эрроузе отстал всего-то на 0.058 с.

И в довесок: была нарушена церемония награждения призеров гонки. Мэр города вручил все призы сам, тогда как это должны были сделать три разных персоны. В итоге FIA выпилила трассу из календаря [КЕМ](#). Ирония судьбы заключается в том, что перед этим Херес с трудом отстоял проведение у себя Гран-При Европы у Нюрнберга. [EPIC FAIL](#).

1998. Шуми и ДиСи

Срач таки произошёл на ГП Бельгии. Та гонка была наиэпичнейшей. В день гонки все ангелы на небе разрыдались, видимость была чуть менее, чем нулевой, а сочетание Спа и дождя таки гремучая смесь. Так и вышло: Over9000 вылетов, ошибок, выпилов (к счастью, без героев), а в результате неожиданный дубль Джордана. К просмотру категорически рекомендуется. Однако, пиццей для главного срача стал эпичнейший выпил ДиСи Солнцеликого. Суть такова: Тевтонец успешно лидировал на горе сошедшему Хякинину. В середине гонки он нагнал оставшего на круг ДиСи, который почувствовал себя отморозком, и три круга внаглую его не пропускал, даже Жан Тодт почувствовал попоболь и пошёл жаловаться в боксы Мухлярена. Кругом позже Красный Барон настиг летучего шотландца, и... ВНЕЗАПНО, тот замедлился на траектории, и Миша на высокой скорости, на успев увернуться из-за пелены дождя, влетел в него и лишился колеса. Далее оба доехали до боксов: один — со сломанным крылом, другой так вообще на трёх колёсах, и загоревшийся огнём Рыцарь побежал бить физиономию Скотландцу, крича ему вслед: «Ты хотел грохнуть меня!», но, к счастью, Мишу удалось остановить. Однако, этим всё не закончилось. Столкновение породило невъебический срач, говно бурлело во всём формульном мире. Кое кто даже считал, что Мухлярен с Дэннисом во главе всё специально подстроили ради успеха бедного чухонца. С такой точкой зрения был согласен Шуми, обвинив ДиСи в намеренном торможении перед ним, на что тот даже обозвал его «животным». В Монце впадающий в маразм Мосли устроил встречу тет-а-тет двум дуэлянтам, и после продолжительной беседы оба заключили перемирие.

Вторикелло

Шпильберг 2002 — Баррикелло, который к тому этапу набрал только 6 очков, в Австрии стартовал с поула. Благодаря пейсатому кару он держал Михаэля позади до финиша, пока в боксах не приказали пропустить Мишу. И Вторикелло взял и [пропустил его прямо на финишной прямой!](#) И дальше пошёл самый лулз: Шумахер взял и пропустил Барика на верхнюю ступень подиума, несмотря на то, что играл немецкий гимн. Когда же ему вручили приз за победу он взял и, не пожав руку награждителю, отдал его Вторикелле, а себе отобрал серебро. [Вот за такое неуважение Ferrari была оштрафована на \\$1000000.](#) [Epic fail.](#)

Джордан vs судьи

Интерлагос 2003. Эпичнейшая гонка. Из-за проливного дождя в одном из поворотов трассы, где текли натуральные реки, начались массовые вылеты в пространство: приложиться об отбойник и закончить гонку там смогли не только всякие Минарди, но и такие суперы, как Монтойя и сам Шумахер^[1]. В результате в лидерах гонки оба Макларена + оставшаяся Феррара. Внезапно Баррикелло под аплодисменты родных трибун вырывается на первое место, начинает отыгрывать по полторы секунды на круге, и... сходит из-за нехватки топлива!

Но гонка, разумеется, была эпичной не из-за того, что Скудерия в полном составе соснула хуйца. На 55 круге Уэббер разьебывает свой Ягуар перед стартовой прямой, а Алонсо, несмотря на желтые флаги, на

полной скорости таранит покрышку от разбитой тачки и вызывает уже флаги красные и остановку гонки. И тут начинается самое интересное. В такой ситуации результаты даются по положению гонщиков за два круга до красного флага. ВНЕЗАПНО на первом месте оказывается Физикелла на ведре Джордан, который пролидировал два с половиной круга (половинка 53,54 и 55) и сошёл нахрен. Механики ведрокоманды уже радовались свалившейся с неба победе, как ФИА решила их наебать и дала отсчет не по 54 кругу, а по 53-му, в котором лидером был еще Райкконен. В результате на подиуме победитель Кими, разочарованный Физико и... пустующее третье место, так как там должен был быть Ололонсо, которого после аварии увезли в больницу. После гонки Эдди Джордан решил намекнуть ФИА на то, что на момент остановки гонки Физикелла на пит-лейн пересек финишную линию и успел начать 56 круг, то есть отсчет должен вестись по 54 кругу, а не по 53-му. В ФИА поняли, что **немного ошиблись**, и засчитали победу Физикелле. В воздухе висело отчетливое ощущение вселенского бардака. Затем Кими и Физико ещё дважды (эпичные Сузука-05 и Спа-09) сошлись в очной борьбе за победу и, что характерно, оба раза Физи красочно соснул.

Мишлен vs FIA

Индианаполис 2005 — из-за возможных проблем с шинами Michelin и отказом FIA от модификации трассы (дабы исключить проблему), более чем все конюшни, использующие Michelin, не вышли на старт. Так как на Bridgestone, кроме фаворитов сезона — Феррари, — ездили только ведра Джордана и Минарди, то гонка свелась к неспешному (ну, один круг красные таки выцарапали, а Рубенс на второй волне питстопов едва не довёл дело до столкновения с Шуми) проезжанию по трассе шести разноцветных мафффинок в строгом соответствии с ранжиром. Американские зрители, привычные к куда более развеселым разборкам в Индикаре, с воплями «FUUUUU» закидывали трассу мусором и показывали голые жопы в самый телеэфир (а ведь дети смотрят!). Трансляцию спасли гениальные операторы, выдавшие невероятные ракурсы.

Шпионский скандал

Шпионский скандал 2007 — вкратце. Коварный Найджел Степни (механик Феррари, ныне герой) передал инженеру Макларена Майку Кохлэну некий документ, касающийся распределения веса в машине. Сей документ был невозбранно использован Маками в работе над болидом. Никто бы ничего не узнал, но пиздец, как это у него заведено, подкрался незаметно. Жена Кохлэна понесла копировать 780-страничный талмуд куда-то в копи-центр. Оператор копира оказался фанатом Феррари, вкурил суть происходящего, и позвонил непосредственно в Маранелло, в офис красных. Феррари сходу подали протест в ФИА, иск в суд и растрезвонили в прессе.

Но Маки ещё могли бы отбояриться, если бы не внутренний срач между Алонсо и Бибизяном. Дело в том, что двухкратный испанец совершенно не ожидал, что негритенок окажется так быстр, да ещё и так нагл, что со своим папашей будет подавать апелляции на собственного напарника. И пошёл к Деннису требовать приструнить низшую расу, а чтобы Рон был посговорчивей, прихватил распечатку электронной переписки с тест-пилотом Педро де ла Роза. В ней жизнерадостный пиздобол Педро выкладывает своему земляку подробности того, как они с Кохленом обкатывают новинки, пижженные у Феррари. Деннис всё же послал Алонсо нахуй, и даже сам пожаловался на него Мосли. Тот слегка заинтересовался и потребовал у Алонсо его письма. Конец немного предсказуем: Алонсо сдаёт команду с потрохами, её штрафуют на хуеву тучу эквивалента счастья и исключают из Кубка Конструкторов. А пока негр с банкиром делили команду, их потихоньку догнал в чемпионате Кими, и когда эти два обалдуя столкнулись на последнем этапе (машины не разбили, но Хэма здорово отбросило назад), Кимстер поимел обоих фигурантов скандала и взял чемпионство, оставив шпионов с носом.

Сингапур-2008 и Нельсиньо

Для справки: Нельсон Пике-младший, ака Нельсиньо — сын Пике-трёхкратного, на котором природа отдохнула. Катался за Ренотус вместе с Алонсо, коллекционировал фэйлы. А в Сингапуре-2008 на ровном месте уебался апстенку, чем вызвал внезапный пейс-кар, отгормозвивший всех, кроме... Алонсо, который, ко всеобщему удивлению, отпитстопился очень рано. Результат — победа Нандо, и это при старте с 15-ой позиции на трассе, где хреново обгонять. Угадайте с трёх раз, было ли это случайно.

За такое удовлетворение был оставлен в команде ещё на полгода. Но Дон Бриаторе, видимо, не слишком ценил шестёрку своей семьи и посреди сезона 2009 года погнал малыша ссаными тряпками на мороз. Старший Пике, охуев от таких раскладов, накатал маляву в ФИА с просьбой покарать кидалу. Сынуля, зная, что на трассе он сливает Алонсо вчистую, решил отыграться в кулуарах и сдал команду с потрохами [1]. Но и тут малолетний долбоёб оказался позади говнистого экс-напарника: слить-то слил, но поздно и с неочевидным результатом, напоминающим результаты рассекречивания похождений бравого ебаки (для тех, кто в танке — в итоге пососали не только шлюхи, но и журнализды).

Итог: Флав был выпиздован ссаными тряпками из команды вместе со своим сообщником Симмондсом, а Нельсиньо к статусу неудачника и шестёрки получил ещё и статус крысы. Позднее, уже после ухода Мосла со своего места, Флав подал апелляцию и выиграл дело, получив право снова вернуться в Ф1, благодаря чему и сейчас радуется своим приятным лицом в паддоке, но уже не как глава команды, а как сторонний наблюдатель. Пикёныш же в Ф1 так и не вернулся, и разговоры о его возможном возвращении периодически поднимают только всякие люди, желающие получить места в Ф1, но **не получившие**.

Кризис FIA-FOTA

Маразм Мосли дошёл до того, что он выдумал абсолютно ебанутый регламент на 2010 год: согласно программе ограничения бюджетов, команды, которые согласились на ограничение планкой 40 британских лимонов, получают право строить машины с движками с неограниченными оборотами, любой аэродинамикой, приводом на все копыта и прочими [прибамбасами](#), только хуле это выйдет всего за 40 лимонов. Остальные должны строить машины так, как сейчас. Это не понравилось автопроизводителям и быкам до такой степени, что они даже стали угрожать уходом из Формулы-1.

По сути, дело не в лимитированном бюджете, а в том, что команды неиллюзорно заебались тратить [сотни](#) денег на ежегодные маразматические высеры Мосли и Берни (см. КЕРС) по поводу изменений в технический регламент. Также команды крайне опечалены тем, что на любые их рациональные инициативы, неиллюзорно отличные от маразма стариков, Мосли и Берни высокомерно и традиционно кладут мужской половой хуй. А закончиться все это могло организацией альтернативного чемпионата, где Берни с Максом отправляются сосать хуй оттого, что все спонсоры и телекомпании уйдут за прославленными брендами типа Ferrari, Red Bull и остальными (по иронии судьбы сами Берни и Макс в свое время точно так же бодались с Балестром!). Команды уже неофициально™ объявили о создании альтернативного чемпионата. Это возымело должный эффект, и в итоге стороны договорились, поумерив ЧСВ. Команды отказались от своего чемпионата, [блэкджека и шлюх](#) в обмен на умягчение регламента и отказа от его ёбнутых норм. Сам же Мосли и вовсе выпилен с поста президента ФИА точно так же, как много лет назад был выпилен Балестр. История, в чем и беда, себя повторяет всегда.

Fernando is faster than you

В 2010-м Феррари таки нашли для своего сумрачного гения наиболее правильную траву, и тот, наконец, запилит им пару вундервафель, после чего их ведро поехало быстро, как цыган на краденой лошади. Внезапно два красных девайса аж прям лидируют в гонке, ИЧСХ, Ололонсо вторым позади Филипка. К гешпанцу с тылов *кагбэ приближается* Фитиль. Эль Банко пробует обогнать Массу, но это вам не БК клепать: в очной дуэли Астуриец терпит фейл, чтобы тут же настучать Стефано.

«И хули столько бабла за Фуфлонсо платили, а он второй?» — думает Стефано Доменикали и решает восстановить справедливость. «Ололонсо **БЫСТРЕЕ ТЕБЯ**, Ну Ты Понял?» — ласково говорят Филипку и тот в лучших традициях Вторикеллы убирает ногу с газа и пропускает Ололонсо. Абсолютно открыто, не изображая никакой борьбы. Занавес.

Тут же, прямо сразу после гонки разгорается совершенно неэбическая драма. Как так, командная тактика, еще одна Австрия-2002, тихий ужас, это неспортивно, некрасиво, это унижает права Филипка. Команду в один момент смешали с говном, Фуфлонсо делает вид ниибаццо героя-победителя, а Феррари твердит, что пилоты равны, и в упор не признается, что отдали Филипку приказ на прогиб. Феррари сразу, по горячим следам, штрафуют на 100 000 долларов, и требуют вообще чуть ли не исключить их нахуй из чемпионата, а Доменикали посадить на четырехгранный кол с занозами. Ололонсо обложили такой НЕНАВИСТЬЮ, что Люсек со своими выходками просто отдыхает. Да что там, Люська почти уже реабилитировали: «Правильно, молодец, что в 2007 загнобил это мудака испанского». И это всего через несколько часов после гонки!

Но на этом все и закончилось. Денежный штраф был подтвержден, очки с команды сняты не будут, дополнительных штрафов в виде снятия позиций тоже нет. Фраза «X is faster than you» стала мемом в фанатской среде, ее применяют при любом намеке на командную тактику.

[Внезапно](#) во время Гран-При Бразилии местный прокурор пригрозил увести Фелипе Бейби в наручниках, если Феррари предпримет КТ. [Что самое забавное](#), у них там действительно есть закон, позволяющий это сделать.

KERS и DRS

Система рекуперации кинетической энергии (КЕРС) — 25-кг девайс класса «аккумулятор», который заряжается за счёт энергии торможения болида. Несмотря на то, что устройство задумано, как такой себе вариант «нитро» для болида, а также чтобы сделать болиды более экологически чистыми, оно быстро превратилось в эпичный фэйл большинства команд и FIA. Первыми использовали КЕРС в команде БМВ Заубер и зафейлились сразу же: во время предсезонных тестов с использованием КЕРСа болид Кубицы нагло уебал током одного из механиков в боксах. Боссам БМВ, скорее всего, такое шоу понравилось, и поэтому они активно продвинули в FIA идею поставить КЕРС на все болиды всех команд. В результате за счёт того, что некоторые команды таки повелись на подъём от БМВ, на первом старте в сезоне 2009 болиды с КЕРС выглядели на фоне болидов без КЕРС охеренно тяжёлыми и медленными вёдрами. Причём сама БМВ Заубер сначала от КЕРС отказались частично, а затем и полностью. FAIL. При этом на разработку системы всеми командами было потрачено овер 9000 денег — это уже тянет на eric fail. На сезон 2009-го года расклад был такой: КЕРС реально использовали только Феррари и МакЛарен, причём к середине сезона они начали ехать в темпе Ред Булл и Браун без КЕРСа. Правда, сама система частично реабилитировала себя в Венгрии: 1-е и 2-е места заняли Обезьян и Кими — оба с КЕРСом. Система полезна только на старте и разгонах/обгонах на прямых, и особенно огорчает тем, что болид с КЕРСом

очень тяжело обогнать даже при большой разнице в скорости. Фэйл. Также система подтвердила свою эффективность в Спа: Физикелла так и не смог достать Айсмена, юзавшего заветную вундервафлю на прямых. В 2010 г. КЕРС разрешён, но команды договорились его не использовать. В 2011 году доведенный до ума КЕРС вернули. Теперь вместе с DRS пройти более слабую машину можно без упорства. И можно лицезреть множество «обгонов» на прямых.

Монреаль 2011

Абсолютно никаких срачей, но гонка запомнилась всем зрителям, причем надолго. Проливной дождь, общая продолжительность — 4 часа, два из которых гонщики пинали хуи в боксах, пережидая ливень, — казалось бы, что может быть интересного? Но мы должны поблагодарить нашего героя — Дженсона Баттона, который: а) собственноручно выпилил двух главных мудаков: Алонсо и Нигру, обеспечив одну из самых интересных гонок, б) 6 раз посещал пит-лейн, в результате чего в один момент откатился в конец пелетона на последнее 21 место, в) прорвался с 21-го места на второе и оттяпал победу у Феттеля на последнем круге, так как Палетс не выдержал прессинга и ошибся в одном из поворотов.

Преданные зрители также помнят маршала, который, собирая обломки от машины Хайдфельда (кстати, пейс-кар появлялся 5 раз, в том числе и после того, как КвикНик поломал антикрыло о Кобаяшу и благополучно взлетел на нем), умудрился повалиться на асфальте и дважды чуть не попасть под едущие болиды. Алсо, Льюцци на ведре HRT каким-то образом умудрился занять тринадцатое место, впереди обеих Марусь (!) и единственного оставшегося на трассе Лотуса (!!!). И да, своих болельщиков порадовал Творог, **обогнав** Кобаяши на 45 тысячных секунды прямо у финиша, правда не без помощи DRS.

Шиносрач 2013

Все началось с гран-при Монако. РыдБулл и Ферры накатали предьяву в FIA на Мырсадес за нелегитимные тесты шин Pirelli на ведре 2013 года после испанского гран-при, и не без основания — они действительно тестили резину, что было разрешено FIA, но с одной оговоркой — тестить будет не команда, а шинники, которой ЭТА самая команда **должна предоставить** пилота и ведро. Естественно, этот пункт был пропущен, а поэтому бычьё с конями ничего больше не остаётся, как таскаться по судам, особенно после того, как Росберг всех имел на практиках, на пару с негром взял первый ряд и победил, заставив РыдБулл сосать позади.

Но на этом беды Пирелли не закончились. Мало того, что нынешние составы резины настолько поганые, что деградируют до терминальной стадии уже через пять-десять кругов, так они ещё и взрываются. Хоть последствия и далеки от того, что было с Ральфом Шумахером в США-2004-2005, но всё же частота йобсов переходит границы приличного.

Первым спецолимпиаду по разрывам баллонов открыл Серхио Перес во время субботней практики гран-при Великобритании. Вторым счастливым стал нигра, стартовавший (!) с поула, и по ходу неспешного волочения в боксы успевший с причмоком отсосать у половины пелетона. Третьим молодцем стал Творожок, который хотя бы в этот раз не уебался с концами и продолжил гонку. Четвёртой жертвой пал Вернь, у которого бомбануло прямо перед Лотусами, а сам он, покатавшись кругов десять, закатил ведро в гараж и ушел в слезах. Закончил эту феерию в боксах с расхераченным понтоном всё тот же Перес, чуть не уебав Алонсо ошмётками резины.

После такого охуительного шоу на шинников из Pirelli посыпался град из огненных шишек, в то время как они всё сваливали на мусор. И это при том, что у практически всех машин ёбнуло именно заднее левое колесо примерно в разных частях трассы, так что версия с мусором — хуита. Даже очистную технику выпустили — Пересу это не сильно помогло. После расследования **выделили** следующую причину случившихся йобсов: оказывается, шинники впервые применили конструктивно разные правую и левую покрышки, рассчитанные исключительно на определенную установку на автомобиле — справа правое, а слева, соответственно, левое. И упаси бог перепутать! Слесаря же клали болт на все эти тонкости, ставя шины как попало. Итог закономерен: колесо для правой стороны, оказавшись на левой, уверенно лопалось. В общем, все попросили Пирелли заканчивать эти свои выебоны, и начать уже делать нормальные блеать колеса, а не сборник шуток и приколов, что вылилось в возвращении к спецификации шин 2012 года и девяти победам Феттеля подряд в конце сезона. Что, разумеется, **никак не связано** с данным шиносрачем.

Моторосрач 2014

Тема, которая заставляет бурлить говно вот уже последние несколько лет. Суть заключается в том, что по новому регламенту на 2014 сезон двигатели V8 уступили место 1.6 литровым V6 с турбонаддувом. Кажется всё понятно, что тут страшного? А страшно то, что эти самые турбодвигатели совсем далеки от тех самых турбомонстров 80-х, выдававших по 1300 л.с. в квалификации. Более того — давление турбины ограничено на достаточно низком уровне, дабы пилоты сэкономили топливо, поскольку его количество ограничено 100 килограмм на гонку. В результате народ разделился на три лагеря.

Команды — бедные команды срут кирпичами, так как новые движки стоят на 5 Гигарублей дороже + болиды приходится существенно менять, что опять тянет за собой тупую и ненужную трату бесценных американских полимеров. В новых условиях рента-драйвер уже не считается криворуким негодным

мешком денег, а Солнцеликим, Царём и ваще классным [чуваком](#).

Есть, конечно, и такие команды, которые попросту держатся на рента-драйверах и потирают ручки в предвкушении того, как выедут в условиях смены регламента за счёт бабла и наконец-то дадут просраться всяким Зауберам.

FIA — маразм старых пердунов окреп окончательно! Единственная и главная мегапричина перехода на новые турбодвижки — экологичность! Да-да, анонимус, Формула стремится стать зелёной и кавайной. Конечно, ни Жана Тодта, ни его подчинённых нимало не ебёт, что Формула 1 выбрасывает в воздух CO2 чуть менее чем нихуя в сравнении с велогонками! Да-да, эти ваши сраные тур-де-франс сжигают больше бензина за 3 недели, чем 22 болида за весь год! Даже рейс Москва-ебень потребляет больше топлива. А на вопросы «Может просто пересадить велогонки на Приусы?» или «Нафига летать в ебень?» и ещё на over 9000 таких вопросов ответ один: «Да всё будет круто, верьте нам, Галилею ведь тоже не верили, что Земля круглая...»

Фтыкатели — их ебёт только один вопрос: «Как звучит новая вундервафля?». Ибо все помнят, как изменился звук при переходе с V10 на V8 — неестественный душераздирающий вопль сменился, правда, уже после ограничения оборотов, на звук газонокосилки, бензопилы, спортбайка, что конечно же, фейл, но всё-таки бурление говна быстро стихло, ведь этот звук остался таким же звуком болидов Ф1. А ведь новые моторы практически на литр меньше, да и об\мин только 15000 вместо 18000 (работают на 12000) + турбина добавляет пердежа.

Странно, но факт: на проблему звука жалуется сам великий и ужасный Берни Экклстоун, который считает, что люди приходят на трибуны только ради звука и Феррари. Чуть менее ужасный и уже бывший великий босс всея Феррари Лука ди Монтедземоло честно признался, что новый мотор звучит как говно.

Тем не менее, ходят слухи, что движки таки заставят звучать как атмосферные «восьмёрки», что обнадёживает, но не совсем, ведь каким хуем они это сделают — не знает никто, даже сами инициаторы. А пока рык новых турбощестёрок похож то ли на супербайк, то ли на пылесос, работающий на предельных оборотах. Можете насладиться [звуком](#) этого говна.

Бурление говн стихает не только от безысходности, ведь три бренда (Ferrari, Renault, Mercedes) таки захуячили эти новые вундервафли. Годом позже подтянулась и Honda в качестве поставщика и партнёра Маков, что заставило фанатов яростно дрочить, вспоминая великие времена Сенны и Проста. Даже ужасный Берни намекнул, что BMW тоже планирует запилить свой турбомотор, кагбэ это им выгодно, что подводит нас к мысли о необходимости начать делать ставки в букмекерских конторах на предмет того, чьи моторы первыми загорятся по ходу дистанции Гран При. Прямо как в лютые 80-тые... Так что, милый анонимус, не все ещё потеряно.

Тем временем, после первых тестов в Хересе стало известно что новые двигатели звучат как [турбокредитопомойка](#) — их тихий звук ввёл всю формульную общественность и лично кашеюшку Берни в состояние глубочайшего когнитивного диссонанса. Но есть и радостные новости: Рено как и в 80-х зафейлили турбомотор в плане надёжности, что вкупе с неправильной (!) компоновкой на Ред Булле дало нам то, что мы не увидели вскинутый палец пятый год подряд. Плюс к этому, после Австралии, у держателей автодромов появился рычаг давления на Берни, что может повлечь за собой [снизить](#) и без того грабительские суммы на право проведения гран-при, и это всё из-за ебаного звука моторов. На межэтапных тестах Мерседес, дабы повысить громкость моторов, решил надеть на выхлоп колпак, сымпровизировав мегафон. Судя по комментариям Нико Росберга, получилось мегафно.

Под конец сезона-14 начался срач из-за «заморозки» моторов: Рено и Феррари поняли, что просрали все полимеры и их моторы — [никуда не годятся](#), поэтому начали требовать у Мерседеса отмены ограничений на доработку двигателя. Сначала немецкие ребята [вежливо отказали](#), а затем все-таки поддались и дали аж 5 билетов на доработку мотора. Но лягушатников и макаронников такая ситуация не устроила и они пригрозили уходом из чемпионата, если не вернут старые V8. У Хонды, которая потратила [сотни нефти](#) на создание V6 к 2015, началось [опасения](#). Тем временем хитрый Хорнер подкинул Экклстоуну идею с очередной сменой моторов, на этот раз на TwinTurbo V6, к хренам распрошавшись с ERS. Казалось бы, причем здесь то дерьмо, что в Рено называют мотором и просер Быков всего и вся. В таком случае уже Мерседес пригрозил свалить из чампа в 2016. В межсезонье Феррари и Рено таки выбили право на доработку моторов по ходу 2015 сезона, а вот [опасения](#) Хонды подтвердились: самураям сначала [отказали](#), но после разборки с FIA таки разрешили дорабатывать как и остальным, но с ограничением числа доработок (токенов), количество которых будет равно среднему неиспользованному числу доработок у остальных производителей моторов. С учетом снижения числа доступных моторов на сезон с 5 до 4, нас ждет замечательный сезон: сгоревшие моторы и штрафы в [25-30](#) позиций, то есть больше чем гонщиков в пелетоне стали нормой, в общем, как в старые добрые времена. А маразматик Берни уже призывает всех как можно быстрее вернуться к старым V8, при этом прокачать их до 1000 лошадок.

Тем временем, в 2015-ом Феррари подтянула свою двиглу поближе к Мерсам, что позволило им в совокупности с неплохим шасси регулярно занимать места на подиуме. Причем и в самом Мерсе мотор улучшили. А вот в Рено, видимо, вместо того чтобы допилить мотор, тупо жрали лягушек. В итоге, из-за большой нехватки мощности и слабой надежности, Ред Булл и Торо Россо соснули хуйцов на всех скоростных трассах, что заставило Кристиана Хорнера срать кирпичами, а Матешица пиздеть об уходе из Формулы. При этом всё руководство обильно поливало помоями Реношников, которые не сделали с мотором ровным счетом ни хуя, что заставило последних ответно послать их нахуй и отказаться от

поставки моторов с 2016-го года. Но главными ЛОХАМИ сезона оказались мотористы HONDA, которые полностью обосрались на предсезонных тестах, а затем и по ходу сезона, приезжая в очки по ОГРОМНЫМ праздникам. Макларен так низко еще никогда не падал. Мотору мало того что ацки не хватает мощности, так еще и надежность чуть выше чем никакая, чего только стоит гонка в Бельгии, где Ололонсо и Кнопкин потеряли 105 мест на старте из-за замены моторов! Выброшенная по тим-радио фраза Алонсо «GP2 engine. GP2. Aargh!» лишь немного передает суть ситуации. Руководство Маков с трудом скрывают свое недовольство, а усюглазые оптимистично пиздят, что у них все идет по плану и намекают, что проблема, якобы, в хуёвом шасси. Справедливости ради стоит отметить, что в Монце максималка Баттона составила 343 км/ч (выше, чем у РБ, ТР и Зауберов), так что частично мотористы таки правы. В 2018 году в Бахрейне (трасса с четырьмя прямыми, между прочим) Пьер Гасли на ТР с движком Хонды подтвердил правоту мотористов, приехав на этой повозке на четвёртое место (при старте с пятого) безо всякого хаоса в самой гонке. Запасаемся попкорном и следим за развитием ситуации.

В 2017—2018 команды и организаторы активно вели обсуждение нового моторного регламента, который планировалось ввести с 2021 года. Предполагался отказ от теплогенератора, увеличение расхода топлива и оборотов, чтобы пилоты не экономили топливо и улучшился звук. Отказ от теплогенератора подразумевал собой упрощение конструкции силовой установки, чтобы привлечь новых автопроизводителей в чемпионат. В числе заинтересованных оказались немцы из Volkswagen для выставления бренда Porsche. Однако, летом 2018 Мерседес, Феррари и Рено хором саботировали принятие нового регламента, чтобы (сюрприз!) не допустить прихода Порше в чемпионат. [Взаимоисключающие параграфы](#) такие взаимоисключающие.

Caterham

Caterham (*Катеры, крокодилы*), первые два года — **Новый Lotus** — машина была построена из [чугуния](#) методом вырубания топором из цельной болванки. Ребята считали себя продолжателями дела Колина Чепмена, однако не имеют никакого отношения ни к нему, ни к старому Лотусу. Что не помешало им поработать у Коли кэпку, которую они обещали по традиции подбрасывать после своей победы (мечтать не вредно...), а также обозвать свое 9-е Гран-При — 500-м (и успешно его проебать, хотя полёт Уэббера, использовавшего Лотус Ковалайнена в качестве взлетной полосы, всем неимоверно доставил). Отличались от прочих новичков невъебенным ЧСВ. В 2012 Катеры спиздили у Ред Булла трансмиссию и КЕРС, а у Рено — двигатель и Петрова, который в последней гонке сезона буквально выдрал 11-е место для себя и пное количество лямов для Тони Фернандеса под бразильским дождем. Что впрочем не помешало пидорнуть того на мороз по окончанию сезона. После того как Marussia в Монако-14 заработала первые очки, Тони Фернандес высрал немало кирпичей и продал команду с потрохами. Во главе команды поставили бывшего гонщика [Кристиана Алберса](#) и [Колина Коллеса](#), который уже успел отравить к хуям НРТ и решил туда же отправить и Катер, сажая за руль каждого долбаеба-ренту способного заплатить хоть сколько-то нибудь. Затем оказалось, что зелёные должны Быкам и Ренотусу сумму с восемью нулями, а другие команды кормили сотрудников в Сингапуре бесплатно, из солидарности. После целой серии махинаций даже неизвестно кому принадлежала команда (по слухам какому-то уборщику), и остаток сезона-14 как бы должны были пропустить. Однако крокодилы, собрав бабло с фанатов, все же провели последний гран-при сезона, и, как оказалось, последний для себя, так как не нашли нового инвестора, после чего распродали к хуям своё имущество.

Ван дер Гарде vs Sauber 2015

Все началось, по сути, с сезона-2014, когда Цуберы всосали по полной, уступив даже ведроидным «Марусям». Как итог, имеющихся пилотов (Зудилия и Гутьерреса) выпнули на мороз, а вместо них позвали тех, кто мог больше отстегнуть. Но тут возникло одно небольшое «но» — у команды был действующий контракт призового пилота с Гидо ван дер Гарде. Но что может помешать ушлой Кальтенборн, которая по образованию юрист (а значит наёбывать умеет), положить большой волосатый инструмент на нищего Гидо и подписать богатого жопоручного норда Эрикссона и относительно годного Насра (за которого платят не всякие там хуи с гор, а чуваки из главного банка Бразилии). Гнидо долго пытался найти слабое место, Мониша успешно съезжала с темы. Дошло до суда, который выиграл таки [ВНЕЗАПНО](#) гонщик. Да еще как выиграл — Зубры могли вообще не стартовать, а их главнючка поехать на север валить лес. Но парень то ли одумался, то ли был прессанут, но в последний момент дал заднюю (как оказалось, не за бесплатно, а за 15 мультов зелени), выдав нечто вроде «для меня спорт важнее». В итоге, после этого все быстро рассосалось. Правда, для ван дер Гарде теперь путь в Формулу 1 закрыт — и это при том, что все остальные команды и пилоты в основном высказывались в его поддержку. Но все в принципе логично — ни один босс Ф1 не захочет иметь дело с ушлым продуманным пиздюком, особенно учитывая, что Гидо — не Хэмилтон по талантности.

Квалосрач-2016

Начало сезона 2016 в очередной раз доказало, что старость — не радость. Из года в год Берни и Ко радуют люд ебанутыми идеями и поправками в регламент Формулы-1: то в 2010 хотели придумать еретический метод определения чемпиона, то в 2014 решают пересадить всех на малолитражные турбомоторы, мол, экономичнее, а на деле — ненадёжнее и тише. Но в 2016 маразм перешёл все границы — внесли серьёзные поправки в правила проведения квалификации. Суть такова: как и прежде, квалификация бьётся на три сегмента, но, дабы добавить острых ощущений, в том числе и [в районе](#)

[копчика](#), через определённое время (семь минут для Q1, шесть — для Q2 и пять для Q3) начинается отстрел особо медленных зайцев каждые 90 секунд, и не ебёт, что ты на быстром круге. Казалось бы, идея относительно неплохая — с одной стороны — потихоньку разгружать трафик, дабы не мешали остальным; внести небольшой рандом в стартовую решётку, а также засунуть немного прихуевших Меринов куда подальше. Но на деле вышло всё совсем не так, как хотелось — после квалификации все дружно начали хуесосить новый формат квалификации, ибо: показать хороший результат тупо не получается из-за того, что мало того, что ввели гонку на выбывание, так ещё и урезали количество комплектов резины, чем интригу убили начисто, и рандом как таковой, ибо Мерины с Феррами тащили, тащат, и тащить будут. Сам Берни признал новый формат [дерьмом](#). В итоге эта клоунада была выпилена к ГП Китая.

Системы защиты головы и HALO-2018

Постоянный закон гонок с открытыми кокпитами: как только какой-нибудь пилот (насрать на известность, хоть драйвер Ф1, хоть Формулы-жоба) получает по башке чем-нибудь, что не должно туда прилетать, то сразу начинается на ближайший месяц обсуждение систем защиты головы. Всегда это заканчивалось ровным счётом ничем, но в 2016 году после фатал крэша в Индеецкаре Джастина Уилсона вдруг пошли шевеления и реальные действия. В итоге с 2016 года были начаты даже тесты всей этой мишуры, тут вам на выбор и экраны, и карбоновые стринги, и вообще всё, что может пожелать ваша фантазия, главное, чтобы защищало от пружин, колёс, многотонных тракторов и др. Таким образом, спустя полтора года тестов, неоднозначных комментариев гонщиков и нытья фанатов по поводу того, что это всё некрасиво и вообще мы тут ради зрелища и опасности, ФИА и Жан Тодт послали всех нахуй и ввели-таки HALO (кодовое название среди болел — «Карбоновые труссы») прямо начиная с 2018 года.



Карбоновые труссы

Количеству непристойных комментариев в еблет ФИА не было предела, гонщики поделились на два лагеря, многие ахуевают: «Нихуя же не видно из кокпита с этими труссами!», да и не эстетично это, всё равно что надеть на голову обычные настоящие труссы, в интернетиках дохуя фотожаб на эту тему, для того, чтобы прололировать — сойдёт. Ясно одно: раз ввели HALO, то скоро введут и закрытый кокпит, а это по сей день самый страшный ночной кошмар многих болел эфадиночки, привет прототипы. Да и невозможно сделать гонки максимально безопасными, максимально безопасными можно их сделать, только посадив туда роботов, а гонщикам дать пульта управления, как на машинке, которую вам покупали, когда вы ещё пешком под стол ходили. Тёмная времена грядут... Но, несмотря на непотребный вид, после нескольких гонок все привыкли, во многом благодаря графике с онбоардов, в которых труссы не бросаются в глаза. Труссы таки доказали свою эффективность в гонках, ибо в Бельгии-2018 уберегли Леклера от принятия ислама, как и Грождана в Бахрейне-2020, который чуть не остался без головы при контакте с ограждением и не сгорел в располовиненном болиде.

Трасса в Баку

Таки годный городской тилькедром, запиленный в 2016 году, вначале принимал ГП под европейским флагом, далее — под государственным расово-азербайджанским. Люто напоминает где-то Сингапур, где-то Монако, а в конце так вообще это Спа с Монцей. Первый ГП был обычным, но со следующего года гонки действительно стали эпичными. В 2017 запомнилась и полюбилась зрителям, прежде всего крэшами двух отморозков-финов и Форц Индов, боковым хуком Пальца в Нигру из-за того, что второй едва не заставил первого за фэйл-каром поцеловать собственный анус, за что получил десять секунд простоя в боксах (впрочем, Люське тоже не повезло, ибо у него чуть не вылетел воротник вокруг него, что доставляло ему лишнюю боль), красным флагом, долгим сходом Айцмана и Перчика. Ну и, конечно, винрарным обгоном Риккиардо на рестарте АЖ 3 машин, что принесло ему вин, а также попаданием на подиум папенького сынка Стrolла (таки пропустил Боттаса на финише, но после зафэйленного начала сезона — вин). Если в 2017 гонка была трагикомедией, то в 2018 была настоящим Epic Thriller. Снова изобиловала крэшами, обгонами и обломками чуть больше, чем полностью, а также фэйлами на ровном месте (доказано Халком и Грожданом). После стартового крэша Быки поначалу вели борьбу за существование, а позже устроили настоящую корриду с предсказуемым результатом за несколько кругов до финиша. Как итог — новое появление тролль-кара, а после предфинишного рестарта — фэйл Тефтеля с торможением, который частично помог ему, потому что у лидировавшего Боттаса от обломка разорвало резину. Итого: неожиданный вин Люськи, подиум Перца и попадание в очки новичка Шарля Леклера на ведре Заубер, заодно доставившим фразой: «БЛДЖАД, ой, извините за плохое слово!», а заодно и Стrolла на ещё более адском ведрище Вильямс.

Fernando is faster than you 2: Vettel Edition

Трагедия в Хоккенхайме повторилась спустя восемь лет. И как всегда, уже в виде фарса.

Началось всё с того, что в 2014 году Красная Конница, пытаясь вернуть былое величие, впервые в своей истории решила подписать боевыми пилотами двух чемпионов (Алонсо/Феттеля и Райкконена). На такую незначимую хуйню, как равный статус пилотов, при этом решили традиционно забить, в результате чего возвращенец Райкконен (одному Ктулху известно, чего наивный алкофинн ожидал после того, как с

ним в команде обходились после титула) либо не может на своём ведре куда-то далеко и быстро уехать, либо регулярно терпит подозрительные фейлы на питстопах, если не был подрезан своим же напарником ещё на старте. Самый яркий случай пришёлся на Монако-2017, когда стартовавшего с поула Райкконена зазвали в боксы на ещё вполне боевых шинах, выпустив финна в трафик, после чего Феттелю удалось за несколько кругов создать отрыв и вернуться впереди напарника. Даже традиционно каменное ебало Кими не смогло скрыть бушевавшего у него в голове праведного гнева.

В Германии-2018 Кими снова зазвали в боксы раньше, но на этот раз он смог получить преимущество, показав серию быстрых кругов, после чего все соперники, включая Феттеля, выехали позади. Несмотря на менее свежие шины, финну удаётся ставить быстрее круги и держать отрыв в районе полутора-двух секунд. Тут Феттель в лучших традициях ЧГ (тот в пресловутом 2010 тоже ныл, пока ехал за Филиппком) начал ныть о том, что он перегревает и убивает свою резину. И сразу же после этого в радиоприёмнике Райкконена звучит сообщение аж от самого Джокя Клия о том, что обе машины должны беречь резину и вообще он на другой тактике. Кими посторонился в том же самом месте, что и Масса восемь лет назад, хотя и ответил на заявление инженера громким пронзительным звуком. На этот раз, в отличие от Пернандо, мгновенная карма не заставила себя ждать: внезапно приспущивший дождь за 15 кругов до финиша убивает ведро б-гомерзкого Пальца апстену, заставив того материться в прямом эфире и вызвав аплодисменты болел Бычья на трибунах, а аморфная Феррари не просто лишается дубля, но и дарит его прямым конкурентам из Мерседеса, несвоевременно зазвав Кими в боксы под пейскарком. Справедливости ради, Мерседес после рестарта тоже приказал Боттасу не трогать Люсю, но этот момент обсуждался болельщиками [гораздо менее живо](#) в виду не в пример меньшей популярности и титулованности младофинна на фоне старшего соотечественника.

Fernando is faster than you 3: Valtteri It's James

Собственно, германская трагедия продолжилась дальше с участием серебристых маффынок. Всё началось ещё в 2017, когда Боттас пришёл на место Бритни и поехал годно, но во второй половине чемпионата тупо помогал Гуталину. В 2018 он ездил также не хуже ноющего нигры, но...читайте выше о Хоккенхайме. И таки Валеру продлили ещё на сезон, и тут пошло-поехало. Вначале в Венгрии Ботокс ВНЕЗАПНО пошёл в разнос и тупо ограждал дорогу Феррам с последующей попыткой выпиливания Фитиля и Риккардо. В Монце команда также приказала ручному финну сдерживать другого финна, результат — Ферры всосали, а Ветчина излучал лучи добра. Но самый фарс произошёл уже на этапе в этой стране. Боттас одержал поул. Очевидно, команда сказала ему что-то нехорошее накануне гонки, но в самой гонке он был быстрее Люси, который вначале показал МПХ Пальцу после попытки самого Пальца показать негру фак. Внезапно, Тото Вольфф нажал на пульте кнопку «Тактика», а затем приказ: «Valtteri, it's James...» (ну ты понел) ...и Валера подчинился, скопслеив Творожка с Кими (на такие вещи, например, Тапок гордо бы сказал «No!» и послал бы всех в далёкие ебеня). Самое удивительное — Валера не хотел этого, ибо у Люси была дырка в резине, да и сам Люся этого не хотел, позже назвав поступок Боттаса «джентельменским», а в медиа-центре трассы все почувствовали боль в области копчика. Ближе к концу гонки Ботинок неиллюзорно намекнул: «Я Фета сдержал, пустите меня обратно», на что был вежливо послан нахуй. Итог предсказуем: похоронная процессия на подиуме, Боттас окончательно стал Боттасикеллой, а команду смешали с говном.

Fernando is faster than you 4: Vettel Edition 2

Продолжение приключений Красной Конницы. ВНЕЗАПНО, в тех же Сочах. В 2018 в Фурах, устав от тугосерости и отсутствия кубков, подписали контракт с юным дарованием Шарлем Леклером, выставив Кими обратно в Зубр (внезапно ставшей Альфа-Ромео). За время отпуска в команде успели пидорнуть Арривабене и поставить гендиректором местного ботаника Бинното, внешне похожим на Пьера Ришара и молодого Эдди Джордана. Вин? На тестах Фуры показали зубы, да так, что предрекали на сезон серьёзную бойню... Я так не думаю. Вся первую половину сезона Фуры были быстры на прямых, но были полными черепахами на поворотах, итог — чемпионат ознаменовался триумфальным шествием серебрянных копыеносцев. Во второй половине сезона Конница от неожиданности поскакала, выиграв 3 гонки подряд...ОМГ, драма, ВАЛЕРЬЯНКИ!!! Леклерка, в 4 раз подряд (чего не было со времён самого Шуминатора!!!) стартовал с поула и помог Себке обойти на старте себя и Гуталина, как было запланировано. После этого Тефтель должен был вернуть позицию, однако делать этого не торопился, а напротив давил тапку в пол. Эклерушка не смог угнаться за ним и начал ныть по радио, дескать неблагодарная редиска этот ваш Себастьян. На пит-стопах их таки поменяли позициями, но тут ВНЕЗАПНО болид Фитиля даёт дубу, появляется пейсатый кар, который сыграл на руку Мерсам. Позже Леклера зазвали на второй пит, дабы на свежей резине обойти серебряных, но результат вышел обычным. Итог — дубль Мерса, кулфейс Люси и очередной просер полимеров от Фур. Продолжение следует...

Racing Point ворует всё у Мерседеса

В 2020 году розовые очки купили право на копииздинг Мерседеса, и на основе их прошлогоднего шасси сделали если не самовоз, то уж точно третью по силе машину (после самих Мерсов и Ред Буллов, правда конкурирует с Маками и Рено). Как результат — Перес и вовремя проснувшийся Стролл (а во время отсутствия Переса, подхватившего коронавирус — и Халк) попадали в третий сегмент в квалификациях и в

гонках показывали околоподиумные результаты. Но сначала Хрено, а чуть позже и Феррари таки накатали заявку за откровенный копипиздинг Серебрянных стрел. Команда отделалась лишь лёгким испугом, и лишилась лишь 15 очков в КК (очки пилотов были полностью сохранены). Казалось, это начало неприятностей для розовых, но затем обвиняющие стороны решились отозвать свои апелляции, ибо заимствование у другой команды ничего не значит, по крайней мере до появления нового ебанутого регламента (из-за коронавируса отодвинувшегося на год вперёд), однако выебоны продолжают по сей день. Запасаемся попкорном и следим за дальнейшим расследованием.

1. ↑ В целом за гонку этот поворот насчитал 6 (!) разбитых авто плюс Вильнев, Уэббер и младший Шуми, которые там развернулись, но таки удержали машину и продолжили гонку