

## **WORTH MENTIONING**

Formula 1 introduced itself in Asia and the Middle East long before the World Championship expanded to this part of the world, although it never came close to a formation of any national or regional series for Formula 1 cars.

The Singapore Grand Prix for automobiles was first held in 1961 as Formula Libre race. It continued between 1962 and 1965 as Malaysian Grand Prix at the same Thomson Road circuit due to unification of the two countries, but after subsequent separation, it was Singapore Grand Prix again from 1966 until 1973. Despite Formula Libre designation, the machinery consisted primarily of small sports cars and Formula Junior single seaters, but in 1968 the race attracted attention of the Formula Tasman drivers from Australia and New Zealand, who dominated the subsequent events. Vern Schuppan won the last race in 1973 in Formula 2 March Hart, before it was cancelled due to extreme hazards of the racing circuit.

Established in 1963, Japan NASCAR Corporation (JNC) intended to run NASCAR style races in Japan. Immediately, plans were made for a new 4.000 km banked oval near Tokyo. However, funds to complete the project ran out and only one 30 degree banked corner was ever completed. JNC was forced to reorganize into Fuji Speedway Corporation, while Mitsubishi Estate Company acquired the management rights and finished the circuit as 6.070 km road course in December 1965. The banked Daiichi turn proved extremely dangerous because at the end of a straight the track went over a blind horizon down the banking, as opposed to normal configuration where the cars would speed into and up the banking. In 1966 Fuji Speedway hosted an United States Auto Club IndyCar non-Championship race, attended by several prominent Formula 1 drivers, including the winner Jackie Stewart. The course was run in a counter clock wise direction, which was opposite to the track design. Consequently, the banked curve became even less maneuverable and had to be avoided via a shortcut that run along a route that would later form the Formula 1 circuit, resulting in temporary circuit length of 4.300 km. In 1974 two local drivers were killed and several spectators injured in an explosive accident on the banking. This led to substantial re-configuration of the track and an elimination of the banked section. In an effort to demonstrate its safety and modern standards, the 4.359 km long circuit arranged a promotional run by five Formula 1 drivers in November 1974. They were the current World Champion Emerson Fittipaldi (McLaren Ford) Ronnie Peterson (Lotus Ford) Carlos Reutemann (Brabham Ford) Patrick Depailler (Tyrrell Ford) and James Hunt (Hesketh Ford). Two years later the track hosted the World Championship Grand Prix. By this time, Japan had established solid national auto racing infrastructure that revolved around Formula Nippon Championships that over the years continued under various names including Nippon F-2000, Nippon Formula 2, Nippon F-3000, and Japan Super Formula. Formula 1 pilots Noritake Takahara, Kazuyoshi Hoshino, Masahiro Hasemi, Satoru Nakajima, Aguri Suzuki, Ukyo Katayama, Toshio Suzuki, Toranosuke Takagi, Satoshi Motoyama, Kazuki Nakajima all won titles, as did non-Japanese Grand Prix drivers before they graduated to the World Championship...Geoff Lees, Marco Apicella, Ralf Schumacher, Pedro de la Rosa, Ralph Firman, André Lotterer.

The Dubai Grand Prix was held in December 1981 as part of the 10th anniversary celebrations of the United Arab Emirates. However, the name of the event was misleading. Although several short races took place, they were run in Citroën and Aston Martin passenger cars, while the true racing machinery was only on display or made limited demonstration runs. Patrick Tambay in Theodore Ford and John Watson in McLaren Ford were the only two to run contemporary Formula 1 cars around the makeshift road course. Nonetheless the event featured a number of past and present drivers, including Juan Manuel Fangio, who drove few laps in his 1955 Mercedes-Benz W196.

Auto racing in India between 1978 and 1987 was centered in the cities like Calcutta (today Kolkata) Bangalore (Today Bengaluru) and Madrasappatiam (today Chennai) and featured a field of mostly Formula Ford and Formula Atlantic machinery, with an odd F-5000 or Formula 2 car mixed in. In 1982 Vijay Mallya brought a four year old Ensign Ford to the Madras Grand Prix and won the race. For 1983 he bought newer ground effects Ensign and won again. He likely won other races, but sources are lacking. Those were the only two seasons F1 cars have raced on those Indian circuits. In 1988 the country's auto racing, including the Madras GP, consolidated into a championship series with the 800 ccm Formula Maruti cars, which in 1996 were absorbed into the Formula 2000 Asia series.

The closest the Asian continent came to a multinational auto racing series was the International GP2 Asia from 2008 to 2011. Its winners were Romain Grosjean, Kamui Kobayashi, and Davide Valsecchi.

## STOJÍ ZA ZMÍNKU

Formule 1 se v Asii a oblasti středního východu představila mnohem dříve, než se do těchto částí světa dostaly oficiální závody mistrovství světa, i když zde ke vzniku celého šampionátu pro vozy Formule 1 nikdy nedošlo.

Automobilová velká cena Singapuru se poprvé jela v roce 1961 jako závod Formula Libre. V letech 1962 až 1965 se na stejném okruhu Thomson Road v důsledku unifikace obou zemí jela velká cena Malajsie, ale po znovurozdělení se v letech 1966-1973 vrátila velká cena Singapuru. Přestože se oficiálně jednalo o podnik Formula Libre, nasazené závodní vozy byly většinou malé sportáky a monoposty třídy Formule Junior. V roce 1968 se ale závod dostal do hledáčku australských a novozélandských pilotů Formule Tasman, kteří pak dominovali zbývajícím ročníkům. Vern Schuppan vyhrál poslední závod v roce 1973 s vozem March Hart Formule 2, a poté byl okruh uzavřen kvůli mimořádně hazardním podmínkám.

Japonská asociace NASCAR (JNC) vznikla v roce 1963 za účelem organizování závodů typu NASCAR. Prvním bodem programu byla konstrukce čtyřkilometrového oválu v blízkosti Tokya. Brzy ovšem došly peníze a dokončena byla pouze jediná sekce s klopením 30°. JNC se přeorganizovala ve Fuji Speedway Corporation, ale vlastnická práva přešla na firmu Mitsubishi Estate Company, která v prosinci 1965 trať dokončila jako okruh v délce 6.070 km. Klopená sekce zvaná Daiichi se ukázala jako velmi nebezpečná, především proto, že vozy do ní najížděly přes horizont a dolů po klopení, místo obvyklé konfigurace kdy vozy na klopení stoupají. V roce 1966 okruh hostoval nemistrovský závod americké série IndyCar, do kterého nastoupilo několik hvězd z Formule 1, včetně vítězného Jackie Stewarta. Na rozdíl od předešlých závodů byl tento veden proti směru hodinových ručiček, což znamenalo, že se zatáčka Daiichi stala téměř nezvládnutelnou. Bylo rozhodnuto ji zcela vypustit pomocí zkratky po příjezdové cestě, která později posloužila jako základ okruhu na kterém se jela velká cena Formule 1. Tato provizorní trať měřila 4.300 km. Během sezony 1974 zahynuli v haváriích na klopené sekci dva domácí piloti a několik diváků, což vedlo zásadním změnám a definitivní eliminaci úseku Daiichi. Ve snaze předvést světu jak moderní a bezpečnou tratí se Fuji Speedway stala, byla v listopadu 1974 na novém 4.359 km dlouhém okruhu zorganizována exhibiční jízda s pěti piloty Formule 1, kterými byli úřadující mistr světa Emerson Fittipaldi (McLaren Ford) Ronnie Peterson (Lotus Ford) Carlos Reutemann (Brabham Ford) Patrick Depailler (Tyrrell Ford) a James Hunt (Hesketh Ford). O dva roky později se na Fuji jel závod mistrovství světa. V té době už Japonsko mělo solidní infrastrukturu domácích automobilových závodů, soustředěnou kolem mistrovství Formule Nippon, známou během let pod různými názvy včetně Nippon F-2000, Nippon Formula 2, Nippon F-3000, and Japan Super Formula. Piloti Formule 1 Noritake Takahara, Kazuyoshi Hoshino, Masahiro Hasemi, Satoru Nakajima, Aguri Suzuki, Ukyo Katayama, Toshio Suzuki, Toranosuke Takagi, Satoshi Motoyama, Kazuki Nakajima všichni vyhráli titul, stejně jako nejaponští piloti před tím, než se vypracovali do mistrovství světa...Geoff Lees, Marco Apicella, Ralf Schumacher, Pedro de la Rosa, Ralph Firman, André Lotterer.

Dubai Grand Prix se konala v prosinci 1981 jako součást oslav desátého výročí vzniku Spojených Arabských Emirátů. Název Grand Prix byl ale značně zaváděcí, protože závody byly uspořádány pouze pro upravené cestovní vozy Citroën a Aston Martin. Mezitím pravé závodní mašiny byly pouze vystaveny k prohlídce, nebo na narychlo vytyčeném okruhu zajely jenom páry propagacních kol. Z monopostů Formule 1 Patrick Tambay předvedl Theodore Ford a John Watson McLaren Ford. Nicméně se této akce zúčastnila řada bývalých i aktivních pilotů, včetně Juan Manuel Fangia, který se předvedl s vozem Mercedes-Benz W196 z roku 1955.

V Indii se automobilové závody usídlily na provizorních okruzích v městech Calcutta (dnes Kolkata) Bangalore (dnes Bengaluru) a Madrasappatiam (dnes Chennai). Podle toho, co si kdo mohl dovolit finančně se zde v letech 1978 až 1987 místní nadšenci utkávali v pestré směsi monopostů. Převládaly vozy Formule Ford, Formule 3 a Formule Atlantic, s občasnou F-5000 a Formulí 2. A právě na Madras Grand Prix přivezl v roce 1982 Vijay Mallya čtyři roky starý Ensign Ford a vyhrál. Na rok 1983 si pořídil modernější 'ground effects' Ensign a vyhrál znova. Vítězství asi získal i v jiných závodech, ale zdroje nejsou dostačující. Tyto dvě sezony byly jediné, kdy na těchto indických okruzích závodil vůz F1. V roce 1988 se tamní automobilový sport zkonsolidoval do šampionátu pro vozy Formule Maruti s obsahem motoru 800 ccm, který byl v roce 1996 pohlcen novou sérií Formula 2000 Asia.

Asijský kontinent se nejvíce přiblížil skutečně multinárodnímu automobilovému mistrovství v letech 2008 až 2011, sérií GP2 Asia. Jejími šampiony se stali Romain Grosjean, Kamui Kobayashi a Davide Valsecchi.