

영암 F1 오늘 개막

1~3위 팀별 필승 전략

F1 드라이버의 우승경쟁뿐 아니라, 레이싱 팀별 경쟁도 뜨겁다. 22~24일 영암서킷에서 열리는 코리아 그랑프리에는 올 시즌 팀 순위에도 결정적인 영향을 끼칠 것으로 보인다. 문제는 영암 서킷의 미끄러운 노면과 최장의 직선 주로, 모두가 머신 성능을 극대화하고 선수들의 컨디션을 최적의 상태로 조절하는 한편, 코스 연구에 총력을 기울이고 있어 선봉리 우승 팀을 예측하기 힘들다. 현재 레드불이 426점으로 맥라렌(381점)을 따돌리고 다소 여유있게 1위를 달리고 있다. 페라리가 334점으로 3위다.



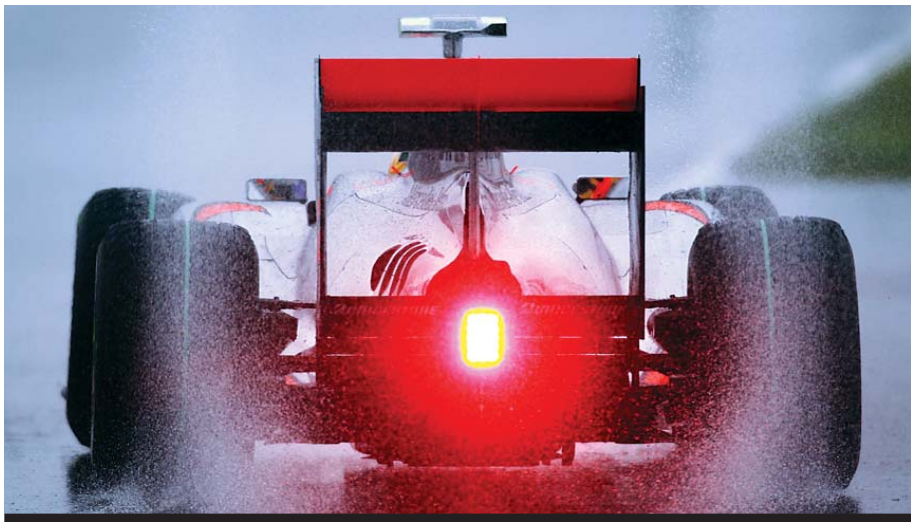
■ 레드불

섹터 2·3 곡선주로서 승부걸겠다

‘F1 최고의 팀’ 레드불, 시즌 랭킹 1위 마크웨버(34)와 랭킹 3위 세바스찬 스텔(23)이라는 결속한 드라이버들이 포진하고 있지만, 영암서킷을 바라보는 그들의 눈은 걱정스럽다. 1.2km에 달하는 직선주로 때문이다. 더욱이 그들이 강점으로 생각하는 곡선주로는 미끄럽기 그지없을 것으로 예상돼 어느 팀에 유리할지 속단하기 어렵다.
 라이벌인 맥라렌에 비해 톱 스피드가 느린 레드불은 올해 직선 구간이 긴 벨기에 그랑프리, 스페인-프랑코상 서킷과 이탈리아 그랑프리, 몬차 서킷에서 괴로운 주말 순위

경쟁을 벌여왔다.
 레드불의 보스 크리스찬 호너도 “섹터 1에서는 만족할만한 레이싱을 펼칠 수 있을지 자신하기 어렵다. 때문에 섹터 2와 3에서 승부를 걸겠다”고 밝혔다. 레드불은 섹터 2, 섹터 3에는 맥라렌과 페라리에 비해 자신들이 상대적으로 강한 곡선주로는 많아 해 불만하다고 보고 있는 것이다.
 레드불은 더욱이 직선 구간에서의 약점을 커버하기 위해 영암서킷에 새로운 ‘에프 덕트(F-duct)’시스템을 투입할 예정인 것으로 알려졌다. F-덕트는 한마디로 차체를 타고

흐르는 공기 흐름을 변화시켜 직선 주로에서의 스피드를 끌어올린 것이다. 맥라렌의 경주차들은 올해 F-덕트 덕분에 직선 구간에서 시속 3~4km의 스피드를 추가로 내면서 레드불을 위협하고 있다.
 하지만 마크웨버는 “내게 필요한 건 단 한번의 우승뿐이다. 나는 자신있고, 충분히 이룰 수 있는 목표”라며 코리아 그랑프리 우승을 자신했다. 영암에서 1위로 질주해 드라이버 부문 우승과 함께 팀 순위 우승이라는 두마리의 토끼를 잡겠다는 것이다.



■ 맥라렌

‘최강 듀오’ 앞세워 직선주로 공략

“마크웨버를 제쳐야 우승이 보인다.” 맥라렌 팀은 드라이버 랭킹 시즌 1위를 달리고 있는 마크웨버(34·레드불)를 제압하는 데 총력을 기울인다는 전략이다. 맥라렌의 원투 펀치 루이스 해밀턴(25)과 젠슨 버튼(30·이상 영국)이 선봉에 선다.
 맥라렌은 긴 직선주로와 급격한 제동구간으로 구성된 영암서킷이 자신들에게 크게 유리하다고 보고 있다. 특히 F-

덕트를 장착한 맥라렌 머신(MP4-25)을 활용해 1.2km 직선 주로에서부터 해밀턴과 젠슨버튼을 선두에서 달리게 한다는 복안이다. 맥라렌의 수석 엔지니어 필 프루는 “곡선주로에서 강점이 있는 레드불을 이기려면 상대적으로 직선주로에서 승부를 걸어야 할 것”이라고 말했다.
 문제는 새로운 서킷이라서 상당히 미끄러운 것이라는 점. 이에 따라 맥라렌은 소프트 타이어를 장착할 예정이다.

프론트 윙과 리어 윙의 성능도 대폭 개선했다.
 필 프루는 “스즈카 서킷에서는 쓰지 않았던 새로운 리어 윙이 기대를 저버리지 않을 것이며, 프론트 윙의 성능도 많이 개선했다”고 밝혔다.
 루이스 해밀턴은 “한국은 물론 브라질과 아부다비 대회까지 우승하고 싶다. 웨버를 꺾는 게 쉽지 않겠지만 ‘배수진(all or nothing)’을 친 심정으로 경기할 것이다.”고 강조했다.



■ 페라리

마사가 팀동료 알론소 측면 지원

페르난도 알론소(29)와 펠리페 마사(29)가 이끄는 페라리도 절치부심이다. 알론소는 최근 외신 인터뷰에서 “1위인 웨버와 격차를 줄이기 위해 공격적으로 나갈 계획”이라며 “한국 대회 결과에 따라 이번 시즌 우승의 향방이 결정될 수도 있다”고 말했다. 그는 “한국 서킷이 처음 두 구간에 직선 주로가 있어 빠른 스피드가 예상된다”며 코스파악에 자신감을 드러내기도 했다.
 페라리는 무엇보다 자신들의 2010년형 F1 머신 ‘F10’에 거는 기대가 크다. F10이 영암 서킷의 긴 직선주로 주행이

후 감속 구간에서 확실한 제어가 가능해진다. 엄청난 양의 다운 포스를 완화시키는 데 적합하다는 판단을 하고 있다. 그만큼 우승에 대한 확신이 있는 것이다.
 펠리페 마사의 “영암 서킷이 상당히 서킷과 바레인 서킷을 섞어놓은 것 같다”고 말하고 “22일 시험주행을 하고 나면 우리가 시뮬레이션을 통해 준비해온 공략방법이 얼마나 유용한지 알게 될 것”이라고 기대했다.
 루카 디 몬테제몰로 페라리 사장이 마사에게 거는 기대도 남다르다. 그는 최근 ‘로이터’와의 인터뷰에서 “마사가

영암서킷에서 깜짝 놀랄만한 모습을 보여 줄 것”이라고 말했다.
 이는 월드 챔피언십 타이틀 경쟁 후보인 팀 동료 페르난도 알론소를 위한 마사의 역할을 기대하고 있다는 뜻으로 풀이할 수 있다. 즉 마사가 압도적인 달리기로 알론소의 경쟁자인 마크 웨버와 세바스찬 베텔을 따돌리면서 측면 지원하는 것. 또는 걸음을 더디게 하는 방법 등으로 도움을 주는 내용 등이 복합적으로 포함된 것으로 해석된다.
 /김영욱기자 wool@kwangju.co.kr

■ 영암 서킷 설계자 헤르만 틸케

“노면 미끄럽겠지만 파손 걱정은 말라”

영암서킷 설계자인 헤르만 틸케가 “영암 서킷은 주말 경기가 끝날 때까지 잘 견뎌 줄 것”이라며 최종 최종 작업이 끝난 지 얼마 안 돼 경기도중 노면이 파손될지 모른다는 우려에 제동을 걸고 나섰다.
 22일 트랙에 머신을 올려야 하는 상황에

서 지금까지도 오일이 스며나오는 서킷 위를 롤러들이 이리저리 분주하게 오가는 것이 F1팀 관계자들을 불안하게 만든 것. 실제로 지난 1985년 벨기에 그랑프리에는 노면 파손으로 레이싱 자체가 연기되기도 했다.
 헤르만 틸케는 이와 관련 21일 DPA통신,

오토 스포츠와 인터뷰에서 “시험주행을 하는 금요일 서킷 노면은 아주 미끄러운 것 같다. 몇몇 경주차는 급회전으로 인한 주로 이탈까지도 감수해야 할 정도로 드라이버들에게는 큰 도전이 될 것이다”라고 말했다. 그는 특히 “트랙의 변화가 극심하기 때문에 각

팀의 예선·결선 준비가 쉽지 않을 것”이라며 “새로운 트랙은 6개월이 지나야 정상적인 수준의 접지력(grip)을 보여 줄 것”이라고 예상했다.
 틸케는 “영암서킷의 접지력이 낮은 것은 사실이지만 훌륭한 드라이버들이 잘 극복할

것으로 본다”며 “대회 중에 트랙이 파손되는 일은 없을 것 같다”고 말했다.
 그는 또 영암서킷이 초반에는 상당히 미끄러울지 몰라도 결승이 벌어질 일요일에 근접할 수록 조금씩 안정될 것으로 봤다.
 /김경민기자 kki@kwangju.co.kr



♥신축건물에
우아하고 품격있는 객실!
♥각종 이벤트 행사
장소로도 적합!

**1객실 1주차
도심속 정통무인텔!**

무인텔

☎ 062) 523-7789
 광주광역시 북구 유동 105-1번지
 현대백화점 옆 LG전자 뒷편
 인터넷주소 : www.feelhotel.kr

테마룸 → 썬 뉴베드 두바이 산토리니 씨클 재부라 플라워 피스 원기둥 네이처

NAVER 검색창에 **무인텔 필** 을 쳐보세요!