

Приложение к журналу

РОССИЯ **F1 LIFE**

№ 05 (05) 2012

Победитель

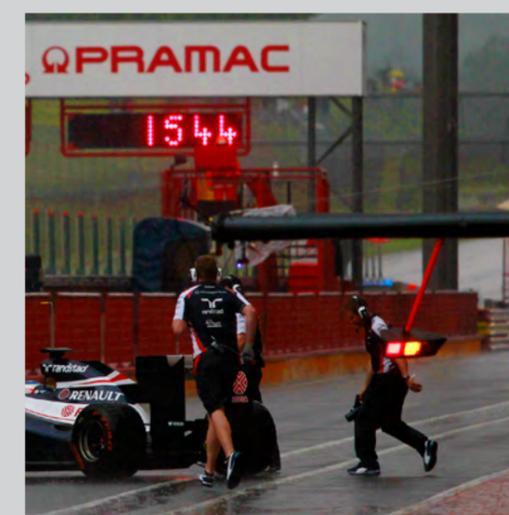
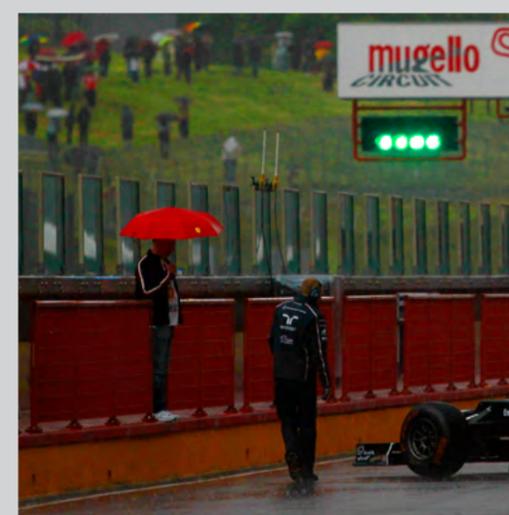
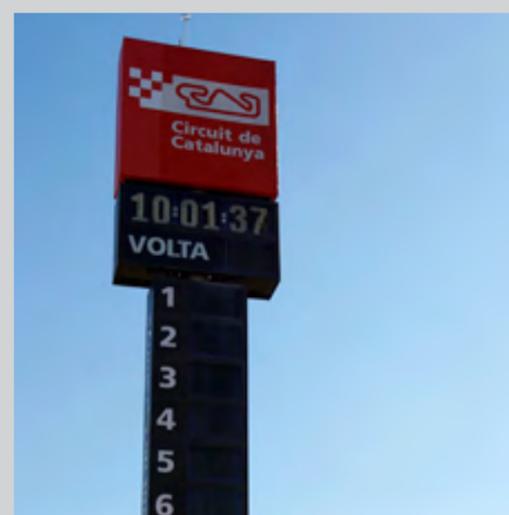
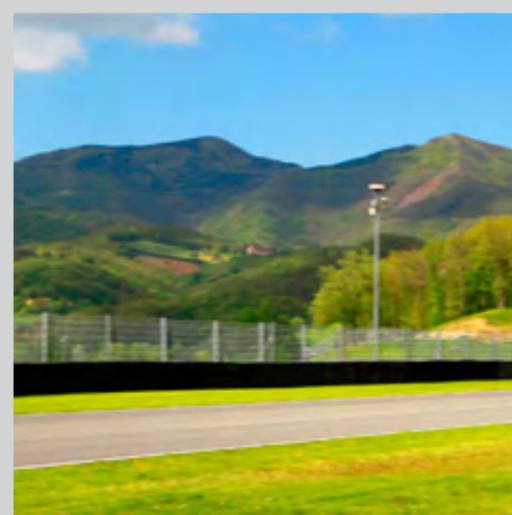
**Пастор
Мальдонадо**

Пятый этап

Гран-при
Испании

2012





«Старт европейского сезона» — понятие весьма популярное для Ф-1, но сейчас оно приобрело ещё большую значимость ввиду прошедших в Муджелло тестов. Три дня испытаний позволили командам проверить различные технические решения, и в Барселону Ф-1 прибыла с ещё более загадочным ореолом — совершенно непонятно, кто в какой форме подошёл к этому «перевалочному пункту».

От редакции

Поскольку я живу и дышу Формулой-1 и создал несколько проектов, связанных с миром Формулы-1 (журнал, портал, магазин, турфирма), я, разумеется, использую все возможности, чтобы посетить тот или иной этап Больших призов. Хотя я и ездил в 2011-м году на Гран-при, с момента моей последней поездки по аккредитации прошло уже больше года.

Я помню это событие как сейчас — незабываемый финал сезона 2010 года в Абу-Даби. Находясь в пресс-центре и имея доступ в паддок просто невозможно не сделать отчёт о уик-энде. Я сохранил все написанные в Абу-Даби материалы и удержался от их публикации до сего момента, так как берёг их для печатного номера F1LIFE, выпуск которого был приостановлен в 2010 году.

Сейчас, уже спустя больше года, вы сможете прочитать их в печатном номере журнала F1LIFE, который похож на хороший толстый сборник, объединяющий в себе только эксклюзивные материалы, написанные в период 2010–2011 годов, и даже материалы, написанные Борисом Мурадовым 10 (!) лет назад.

В 2011 году, я сознательно не аккредитовался, поскольку я хочу играть по правилам. Есть журнал — есть аккредитация. Сейчас говорю твёрдо — я возобновил издание печатного журнала.

Как подтверждение моих намерений — начало издания PDF-приложения к журналу F1LIFE. Вы читаете уже пятый выпуск за три месяца. Всего в 2012 году выйдет 20 PDF-номеров, и 3-4 печатных номера F1LIFE.

Редактор F1LIFE, Новожилов Леонид



Вернёмся в Испанию

В этот раз мой путь в Барселону лежал не из России, а из Германии, если точнее — из Дюссельдорфа. Путь, прямо сказать, немаленький: 1450 км, учитывая, что проделал я его на автомобиле (Mercedes-Benz GL450). Маршрут пролегал через Нидерланды, Бельгию, Люксембург, Францию. Во Франции и Испании меня ждали платные дороги. Моей задачей было именно проехать весь путь на машине — чтобы попутно возить туристов из самой Барселоны на трассу и обратно.

Стоит отметить и такой факт, что во Франции упорно не хотят говорить с тобой по-английски. Попросив в придорожном кафе двойной эспрессо — мне подали две чашки (!) кофе.

Приехав в Барселону и устроившись, как и в 2010 году, в отель неподалёку от собора «Саграда Фамилия», я поехал на автодром. Расстояние от города до трассы составляет примерно 30 км.

Найдя центр аккредитации журналистов я получил заранее изготовленный пропуск на себя и на машину. И уже через 10 минут припарковался на стоянке для MEDIA всего в 50-ти метрах от главной трибуны.

Затем я отправился в медиа-центр, где зарегистрировался и получил место для работы в пресс-центре и комплект материалов, состоящий из официальной программы (OFFICIAL PROGRAMME) Гран-при, выполненной в виде глянцевого журнала объёмом 122 страницы, медиа кита (OFFICIAL MEDIA KIT) и карты автодрома CATALUNYA.





Пресс-центр — это огромное помещение для работы журналистов во время Гран-при. На автодроме CATALUNYA пресс-центр расположен непосредственно над боксами команд, что позволяет наблюдать за событиями, происходящими на пит-лейн во время всего уик-энда. Пропуск для аккредитованного журналиста — специальная электронная карта, которая позволяет проходить через турникеты в Paddock, где расположены моторхоумы команд. Каждая команда в своём моторхоуме в определённое время проводит брифинги с участием пилотов. На брифинге каждый журналист может задавать вопросы пилотам. Проводятся отдельные брифинги для национальной и интернациональной прессы. Помимо этого каждый журналист имеет доступ в пресс-рум во время проведения пресс-конференций в дни Гран-при. Это фантастические ощущения, когда перед тобой в трёх метрах сидят гонщики — герои уик-энда, и ты можешь спокойно задавать им вопросы. Однако это не означает, что в паддоке каждый журналист может подойти к пилоту. Как правило, пилотов можно «поймать», когда они выходят из своего моторхоума и идут в боксы на пит-лейн. Поэтому, пресс-конференции — это то место, где пилот не «бежит» от журналистов, а наоборот — сидит и слушает вопросы и отвечает на них.

Погода во время уик-энда

11 мая, пятница — жаркая (+31 °C). Солнечно.

12 мая, суббота — умеренная. (+25 °C). Солнечно.

13 мая, воскресенье — умеренная. (+22 °C).
Солнечно/пасмурно.

Спустя 3 часа после финиша гонки пошёл сильный дождь, который застал меня уже в пути из Барселоны в Дюссельдорф. Кстати, это уже был воскресный вечер, и пробка в Барселону тянулась километров 30, в то время, как я ехал в противоположном направлении.

Атмосфера уик-энда: как всегда, горячая!

Ожидания от уик-энда: То, что с первым европейским этапом — Чемпионат начнётся по-настоящему!

В третьей практике главная трибуна была уже заполнена наполовину. Квалификация — главная трибуна заполнилась уже на три четверти.

Медиа-центр, где работают журналисты, находится над гаражными боксами — как раз напротив главной трибуны. Там появился российский флаг. Кроме этого зрители вывесили итальянский, польский, финский, швейцарский флаги, флаг Каталонии и Ferrari и плакат: «LEWIS PUSH HARD».





На пресс-конференции после квалификации не мог не задать от имени F1LIFE вопрос обладателю поула-позиции Льюису Хэмилтону:

[Гран-при Испании: пресс-конференция в субботу](#)

(Леонид Новожилов, F1Life): Льюис, Вы счастливы? Что Вы чувствуете сейчас? Что Вы думаете о завтрашней гонке, этой позиции? (на тот момент Льюис ещё был на поуле — прим. ред.)

Льюис Хэмилтон: Я действительно чувствую себя прекрасно. Я очень, очень счастлив. Как правило, пилот всегда доволен, когда выигрывает поул, но по какой-то причине сегодняшним результатом я удовлетворен больше, чем обычно, может быть за исключением моего первого поула в карьере.

Это все из-за того, как я уже говорил, что мне удался «идеальный» круг, и я это чувствовал. Я ни разу не промахнулся с аппексом и не допустил никакую другую ошибку. Это невероятные ощущения, уникальный опыт. Однако завтра нас всех ждёт очень непростая гонка.

В прошлом году Фернандо здесь удался хороший старт, да и те, кто позади вполне способны побороться за победу, так что самым важным завтра будет следить за своей резиной, вовремя проводить пит-стопы и быть терпеливым.

Известия, о том, что Хэмилтон дисквалифицирован пришло позже, а пока Льюис наслаждался поулом.

Зона отдыха для зрителей

Расположенная вдоль главной крытой трибуны, «главная торгово-выставочная улица автодрома», как всегда радует болельщиков разнообразием атрибутики. Сразу бросается в глаза, что одежды Ferrari заметно больше, чем атрибутики остальных команд. Это и неудивительно — ведь эта гонка домашняя для Алонсо и его фанатов. И каждый второй приехавший сюда в качестве зрителя щеголяет в бейсболке Ferrari. Интересно оформлена интерактивная зона Pirelli. Любый желающий может попробовать себя в роли механика и посоревноваться в смене колеса на болиде на время. Приятно удивил старт продаж подиумных бейсболок и брелоков в виде миниатюрной шины Pirelli. Кстати, в магазине FORMULASTORE так же начались продажи подиумных бейсболок Pirelli.

Paddock

Моторхоумы с прошлого сезона не претерпели особых изменений. Стоит отметить только то, что вместо надписи Team Lotus, красуется Caterham, а вместо Lotus Renault GP, просто Lotus GP.

Гонка

Главная трибуна заполнена уже на 95%. Трибуны в зоне первого поворота — на 100%. На главной трибуне зрителей от палящего солнца спасает крыша. На остальных же трибунах — только дух Гран-при. Кожа обгорает даже сквозь одежду... Согласитесь, что гонка от самого старта и до финиша держала в напряжении! В победу pilota Williams, окончательно все поверили, наверное, только за пару кругов до финиша. В итоге события в самой гонке, одних расстроили, других приятно удивили, третьим просто подарили праздник.



Хронологию гонки и рассказ о событиях, для вас подготовил Дан Дудка. Читайте в номере его материал.

[Гран-при Испании Пресс-конференция в воскресенье](#)

Воскресная пресс-конференция после гонки в Барселоне

Вопросы с мест — среди журналистов, задавших вопросы призерам Гран-при Испании, был и я, Леонид Новожилов — я задал вопросы Кими Райкконену и Пастору Мальдонадо.

Л. Н., F1LIFE: Кими, второе место в Бахрейне, третье место в Испании. Для вас это максимум, или вы собираетесь одержать победу?

Кими Райкконен: Я расстроен именно по той причине, что осознаю, как близка была победа — достаточно было просто все сделать верно. Машина была конкурентоспособной, однако мы допустили некоторые ошибки, к тому же я и сам пару раз ошибся... У E20 нет проблем со скоростью, но в плотных условиях малейшая оплошность карается слишком дорого. Стоит проиграть какие-то две-три десятых – и вы вылетаете в Q2. Наша машина позволяет бороться за победы, но для них нужно собирать «один к одному» все факторы.

Л. Н., F1LIFE: Пастор, теперь вы — национальный герой. Готовы к такому положению?

Пастор Мальдонадо: Да, мои соотечественники счастливы! Прорваться в Формулу-1 мне помогала едва ли не вся страна, люди мечтали увидеть меня на подиуме, и я очень рад за Венесуэлу и нашу команду! В Williams подготовили отменную машину и мы движемся вперед с каждой гонкой.



Поскольку, как я уже написал выше, решение о продолжении издания печатного журнала принято, плюс начато и уже нашло своего постоянного читателя PDF-приложение к журналу — присутствие на Гран-при стало приоритетом на этот и последующие сезоны.

Когда журналист постоянно находится в поле зрения гонщиков, это совсем иной уровень, нежели, тот когда журналист появляется в паддоке пару-тройку раз за сезон в виде экскурсии. Это уже совсем другое издание!

Итак, я отправляюсь на Гран-при Монако, который станет для меня дебютным. Уверен, Монако преподнесёт всем новые сюрпризы! Возможно даже, что мы увидим шестого победителя в шести гонках.

05 этап

Гран-при

Испании



Фото обложки:
Williams AG/Glenn Dunbar/LAT

номера приложения к «F1 Life»

Редактор: Новожилов Леонид
Авторы номера: Дан Дудка,
Константин Егорычев



Одежда победителей

Бейсболка M.Schumacher 2012

Бейсболка Pastor Maldonado

Футболка Ferrari Team 2012

Бейсболка L.Hamilton 2012

Бейсболка S.Vettel 2012

Москва, 1-я Тверская-Ямская, 5 | станция метро: Маяковская | +7 (495) 730-70-07

Екатеринбург | Тюмень | Красноярск | Ярославль | Самара | Краснодар

Зазеркалье Льюиса

Льюис Хэмилтон, опередивший в квалификации ближайшего соперника более чем на полсекунды, из-за ошибки команды и последующей дисквалификации был вынужден стартовать с зеркально противоположной поулу позиции.



Не везёт так не везёт

Полоса невезения, преследующая Михаэля с начала сезона, продолжилась и в Барселоне, — на сей раз камнем преткновения для семикратного чемпиона мира стал Бруно Сенна, оказавшийся мишенью для «Серебряной стрелы».



Faster Maldonado

Пастор Мальданадо, в один миг ставший национальным героем Венесуэлы, преподнёс отличный подарок не только Сэру Фрэнку Уильямсу, чьё 70-летие команда продолжила отмечать в Испании, но и всем болельщикам Формулы-1 — пятый победитель в пяти Гран-при!

Представление пятого этапа Гран-при 2012



5 **863**

11-13
Мая

Испания

Барселона, «Каталунья»

Первый Гран-при:
1991

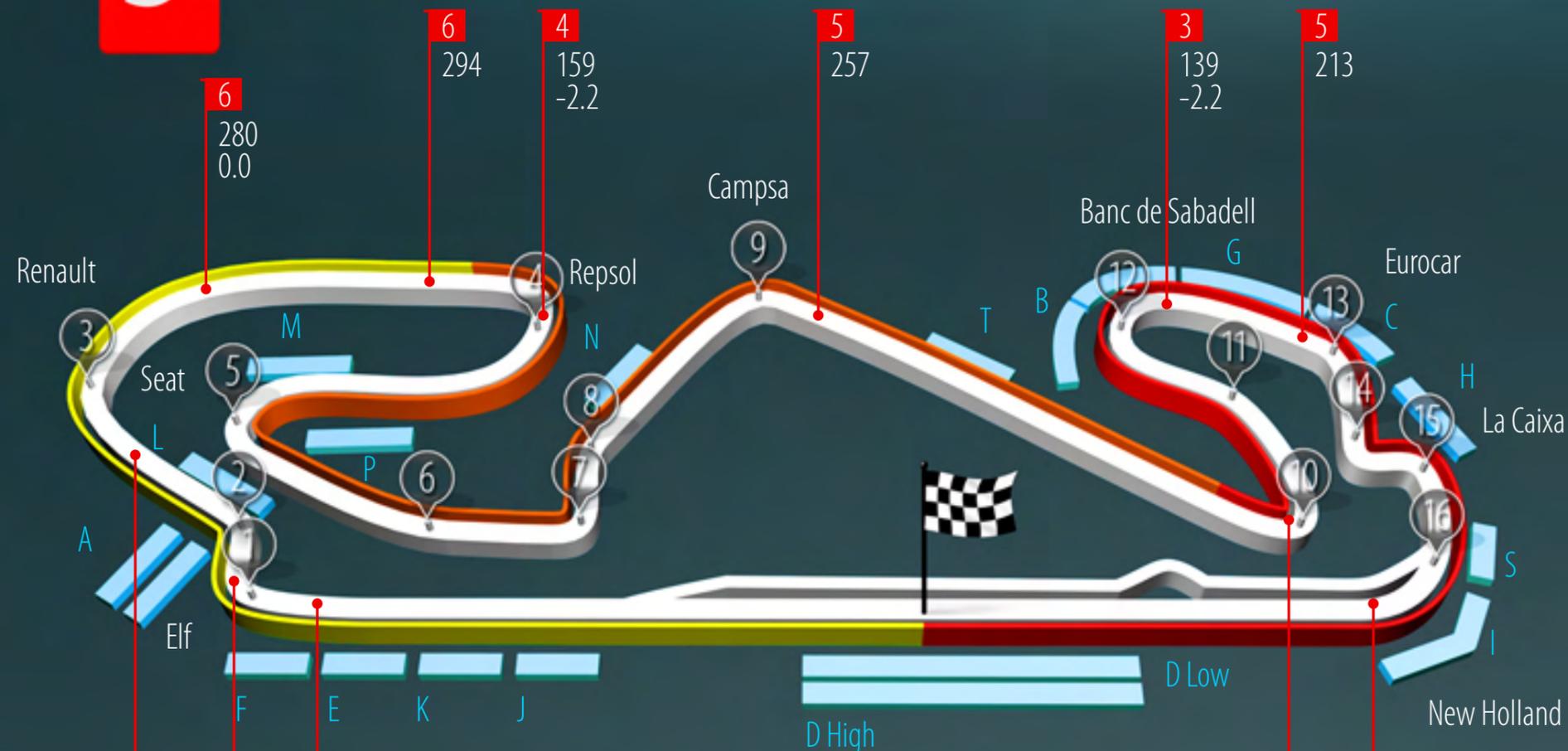
66 кругов
x **4.655** км
307.104 км



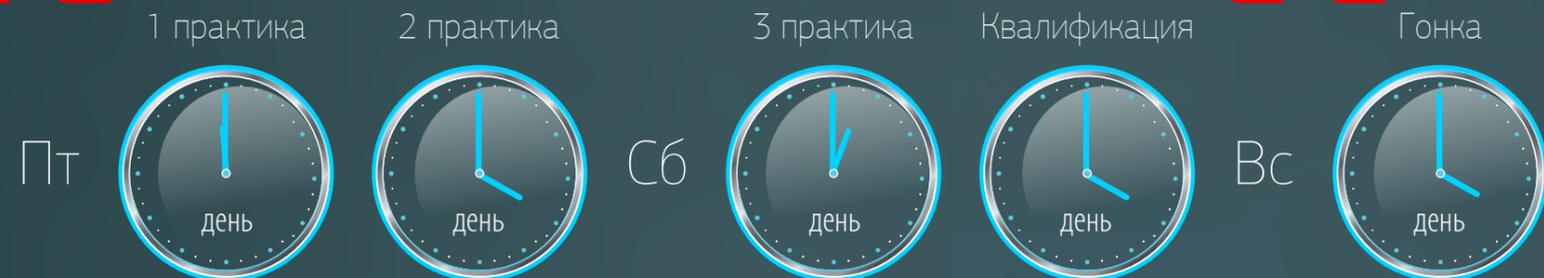
Победители:

- 2011 : С. Феттель (Red Bull Racing)
- 2010 : М. Уэббер (Red Bull Racing)
- 2009 : Д. Баттон (Brawn GP)
- 2008 : К. Райкконен (Scuderia Ferrari)
- 2007 : Ф. Масса (Scuderia Ferrari)

Лучший круг: **2008**
К. Райкконен **1:21.670**



Расписание
уикенда по
московскому
времени



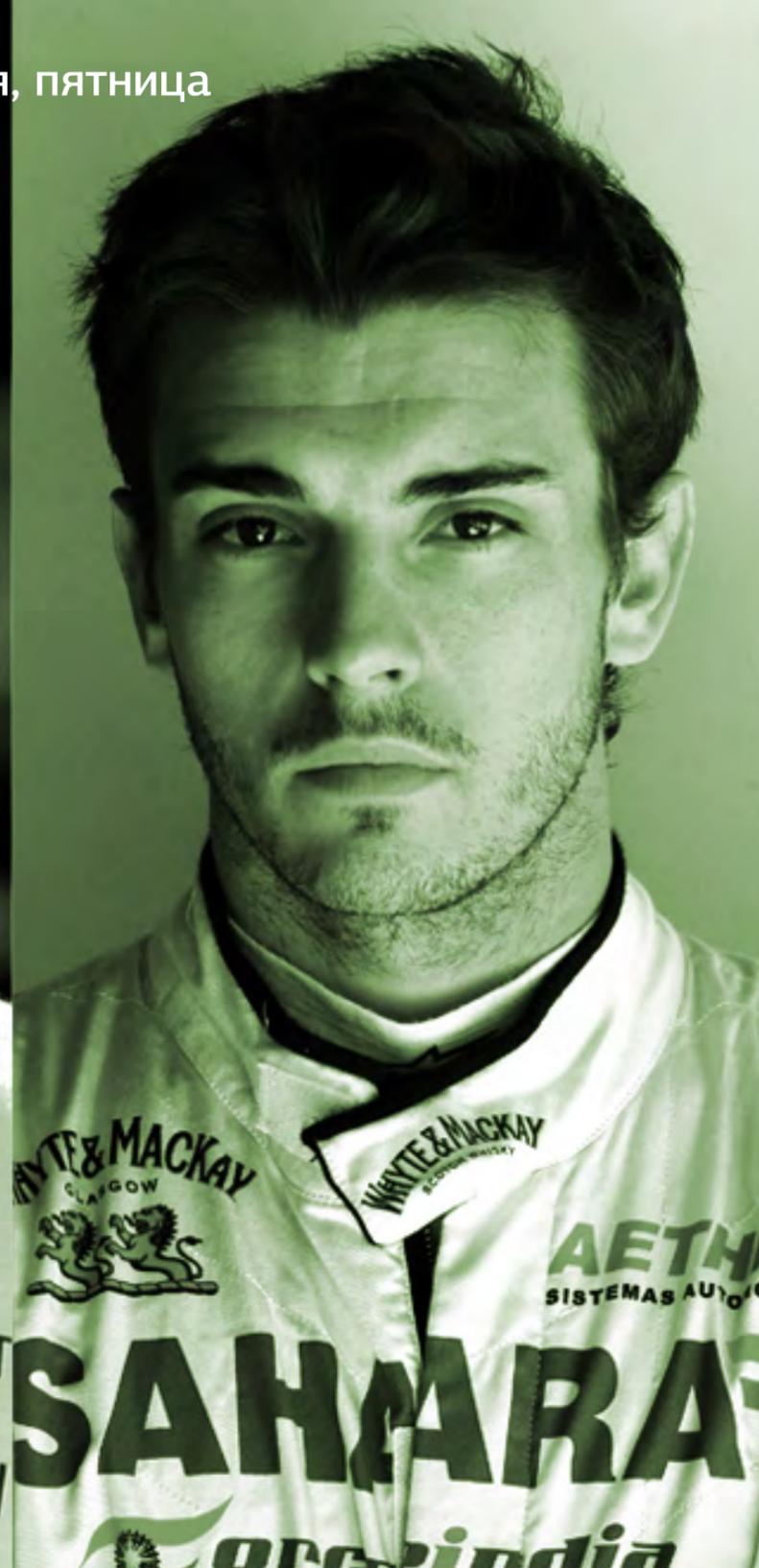
ПРОЕКТИЖИ

11 мая, пятница — солнечно, сухо
12 мая, суббота — солнечно, сухо



Фото: Форсе, И. Д.

«Шины, шины, шины» — вот главное, о чём болела голова у всех без исключения пилотов накануне возобновления чемпионата, уже европейской его части. И итальянских тестов кое-кому явно не хватило (а HRT так и вовсе пропустила их), так что пятничные тренировки представлялись ценным активом для ещё одного шага вперёд — в этом году команды вынуждены делать подобные шаги весьма осторожно и расчётливо.



Тем не менее, в первой тренировке команды по традиции позволили поработать многим начинающим пилотам — так, в составе Williams снова появился Валттери Боттас, равно как и в Force India — Жюль Бьянки, Дани Клос заменил Нараина Картикеяна в HRT, а Александр Росси дебютировал в составе Caterham.

Пятница встретила пилотов теплой и солнечной погодой — тренируйся в удовольствие! Правда, тот факт, что пилоты прекрасно знают местный трек, заведомо превращал тренировку в малоинтересное для непосвященных зрителей зрелище — кому охота смотреть за тем, как разноцветные машинки наматывают круги, не обгоняя друг друга и никуда не вылетая за пределы трассы!?





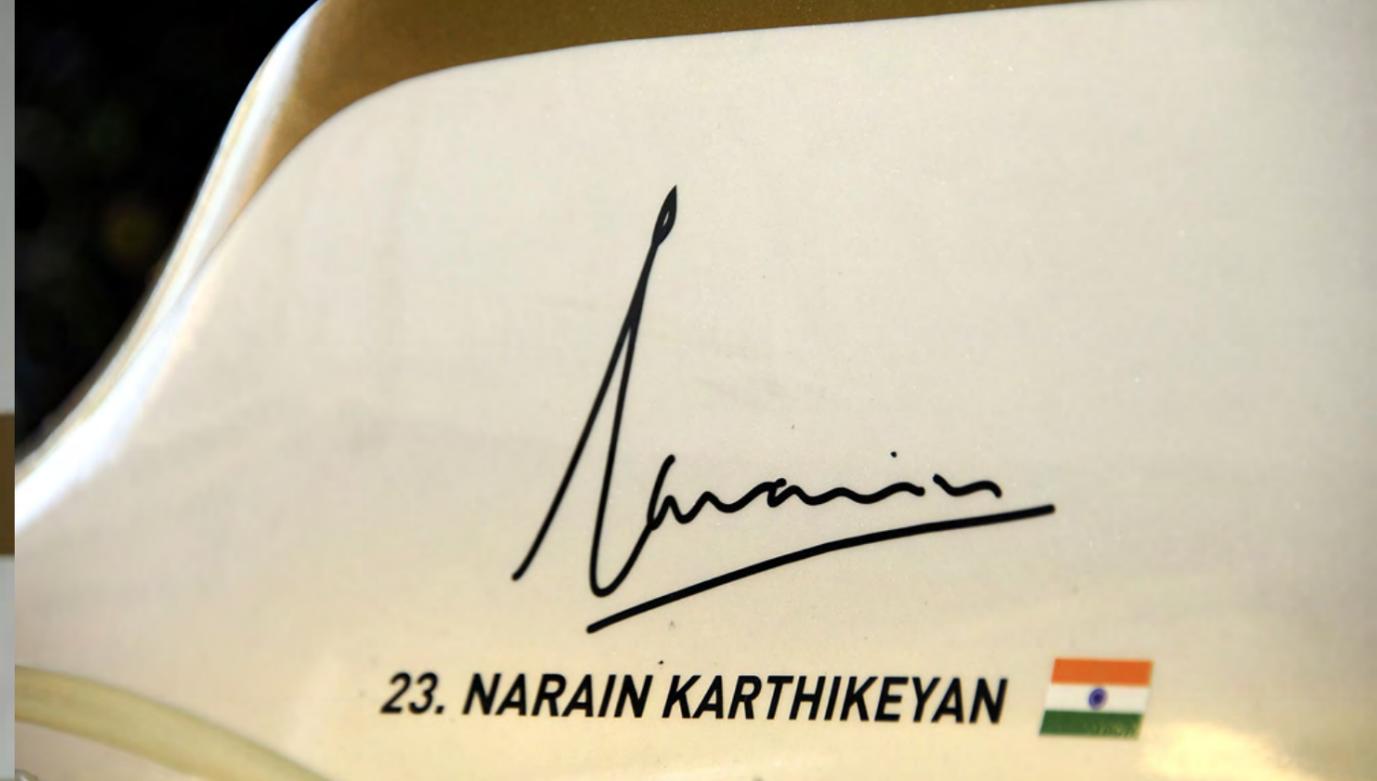
Наибольшую активность, как и следовало ожидать, на трассе проявлял Фернандо Алонсо — испанцу непременно хотелось порадовать болельщиков хорошим результатом и он сделал это, хотя и показался на трассе далеко не среди первых.

В McLaren не гнались за скоростью, предпочтя посвятить время тренировкам процедуры пит-стопов — проблемы в этой области в последних гонках заставили руководство команды «пошевелиться», и внести кое-какие изменения в состав механиков и логистику пит-стопов, о чём накануне уик-энда сообщил Мартин Уитмарш.



Вторая тренировка прошла куда интереснее первой — и лучшее время в ней показал Дженсон Баттон. В начале тренировки англичанин работал с жёстким составом резины и посетовал на «невероятную недостаточную поворачиваемость», но переход на софт принёс ожидаемый эффект, позволив победителю первой гонки сезона возглавить протокол пятничных заездов.

Свой второй результат сохранил Себастьян Феттель, намекнувший тем самым, что возвращение Red Bull в строй победителей в Бахрейне было совсем не случайным.



Фернандо Алонсо, порадовавший своих поклонников лучшим результатом первой части свободных заездов, после обеда «потерялся», оказавшись в глубине второго десятка, впрочем, двукратный чемпион мира хотя бы экспериментировал с длинными отрезками, а вот Картикеяну не удалось и этого. Индус пропустил первую часть тренировки, уступив своё место испанцу Дани Клосу, и рассчитывал наверстать упущенное во второй половине, но после первого же круга по трассе вернулся в боксы из-за проблем с электрикой. Команда вроде бы решила их, выпустив Нараина обратно на трассу — но дальше третьего поворота его F112 не уехала...



Пытаясь нащупать предел возможностей покрышек, многие пилоты переходили «за грань», Марк Уэббер стал автором самой зрелищной ошибки — австралиец вылетел в четвёртом повороте, но удержал свою RB8 от чувствительного контакта с защитными ограждениями. Чуть позже в этом же месте вылетел с трассы и Серхио Перес.

Каталонское небо встретило пилотов утром в субботу совершенно ясной погодой и абсолютно синим цветом. Но температура трассы утром ещё не успела вырасти — днём ранее она достигала 44 градусов, перед началом же субботней тренировки столбики термометров шинников Pirelli нехотя доползли до отметки «28».



Многие из команд продолжили оценивать свои обновления — аэродинамическая краска появилась на задних антикрыльях Red Bull, а вот Роману Грожану не удалось ничего оценить — спустя четверть часа после начала тренировки его Lotus остановился на выходе из десятого поворота, французский гонщик к тому времени успел проехать лишь два установочных круга. Команда сообщила о падении давления в топливной системе.

Ещё один раз жёлтые флаги над трассой появились в самом конце сессии, когда Тимо Глок «подхватил» прокол и припарковал свою машину рядом с выездом с пит-лейн.



Что до расстановки сил, то она оказалась весьма необычной — из привычных топ-команд свою силу показала лишь Red Bull, да и Фернандо Алонсо оказался примерно там, где и следовало его ожидать, но в последние минуты сессии на трассе образовалась такая толчея, что многие пилоты просто не смогли проехать чистый круг. В общем, тренировка лишь нагнала туману на совершенно ясное испанское небо.



I практика

| Поз | Пилот | Команда | Круг | Время | Разн. |
|-----|---------------|-------------------------|------|----------|-------|
| 1 | Ф. Алонсо | Ferrari | 20 | 1:24.430 | |
| 2 | С. Феттель | Red Bull Racing-Renault | 18 | 1:24.808 | 0.378 |
| 3 | К. Кобаяши | Sauber-Ferrari | 28 | 1:24.912 | 0.482 |
| 4 | Дж. Баттон | McLaren-Mercedes | 24 | 1:24.996 | 0.566 |
| 5 | В. Боттас | Williams-Renault | 24 | 1:25.120 | 0.690 |
| 6 | М. Шумахер | Mercedes | 15 | 1:25.187 | 0.757 |
| 7 | Р. Грожан | Lotus-Renault | 16 | 1:25.217 | 0.787 |
| 8 | Л. Хэмилтон | McLaren-Mercedes | 20 | 1:25.252 | 0.822 |
| 9 | К. Райкконен | Lotus-Renault | 29 | 1:25.285 | 0.855 |
| 10 | Н. Хюлкенберг | Force India-Mercedes | 24 | 1:25.339 | 0.909 |
| 11 | Ж.-Эр. Вернь | STR-Ferrari | 22 | 1:25.367 | 0.937 |
| 12 | Ф. Масса | Ferrari | 21 | 1:25.433 | 1.003 |
| 13 | М. Уэббер | Red Bull Racing-Renault | 23 | 1:25.539 | 1.109 |
| 14 | Н. Росберг | Mercedes | 20 | 1:25.607 | 1.177 |
| 15 | С. Перес | Sauber-Ferrari | 19 | 1:25.918 | 1.488 |
| 16 | Д. Риккиардо | STR-Ferrari | 24 | 1:26.226 | 1.796 |
| 17 | П. Мальдонадо | Williams-Renault | 18 | 1:26.297 | 1.867 |
| 18 | Ж. Бьянки | Force India-Mercedes | 21 | 1:26.630 | 2.200 |
| 19 | В. Петров | Caterham-Renault | 20 | 1:27.475 | 3.045 |
| 20 | Т. Глок | Marussia-Cosworth | 21 | 1:28.267 | 3.837 |
| 21 | Ал. Росси | Caterham-Renault | 25 | 1:28.448 | 4.018 |
| 22 | Ш. Пик | Marussia-Cosworth | 22 | 1:28.633 | 4.203 |
| 23 | П. де ла Роса | HRT-Cosworth | 19 | 1:29.107 | 4.677 |
| 24 | Д. Клос | HRT-Cosworth | 19 | 1:31.618 | 7.188 |

II практика

| Поз | Пилот | Команда | Круг | Время | Разн. |
|-----|---------------|-------------------------|------|----------|-------|
| 1 | Дж. Баттон | McLaren-Mercedes | 38 | 1:23.399 | |
| 2 | С. Феттель | Red Bull Racing-Renault | 38 | 1:23.563 | 0.164 |
| 3 | Н. Росберг | Mercedes | 41 | 1:23.771 | 0.372 |
| 4 | Л. Хэмилтон | McLaren-Mercedes | 32 | 1:23.909 | 0.510 |
| 5 | К. Райкконен | Lotus-Renault | 32 | 1:23.918 | 0.519 |
| 6 | Р. Грожан | Lotus-Renault | 37 | 1:23.964 | 0.565 |
| 7 | М. Уэббер | Red Bull Racing-Renault | 34 | 1:24.065 | 0.666 |
| 8 | М. Шумахер | Mercedes | 36 | 1:24.080 | 0.681 |
| 9 | К. Кобаяши | Sauber-Ferrari | 41 | 1:24.214 | 0.815 |
| 10 | Н. Хюлкенберг | Force India-Mercedes | 22 | 1:24.365 | 0.966 |
| 11 | Ф. Масса | Ferrari | 35 | 1:24.418 | 1.019 |
| 12 | С. Перес | Sauber-Ferrari | 32 | 1:24.422 | 1.023 |
| 13 | П. Мальдонадо | Williams-Renault | 40 | 1:24.468 | 1.069 |
| 14 | Ф. Алонсо | Ferrari | 33 | 1:24.600 | 1.201 |
| 15 | П. ди Реста | Force India-Mercedes | 30 | 1:24.688 | 1.289 |
| 16 | Ж.-Эр. Вернь | STR-Ferrari | 34 | 1:24.733 | 1.334 |
| 17 | Д. Риккиардо | STR-Ferrari | 37 | 1:24.769 | 1.370 |
| 18 | Б. Сенна | Williams-Renault | 42 | 1:25.047 | 1.648 |
| 19 | Х. Ковалайнен | Caterham-Renault | 36 | 1:26.296 | 2.897 |
| 20 | В. Петров | Caterham-Renault | 35 | 1:26.740 | 3.341 |
| 21 | Т. Глок | Marussia-Cosworth | 27 | 1:27.314 | 3.915 |
| 22 | Ш. Пик | Marussia-Cosworth | 30 | 1:27.664 | 4.265 |
| 23 | П. де ла Роса | HRT-Cosworth | 26 | 1:28.235 | 4.836 |
| 24 | Н. Картикеян | HRT-Cosworth | 2 | — | |

III практика

| Поз | Пилот | Команда | Круг | Время | Разн. |
|-----|---------------|-------------------------|------|----------|-------|
| 1 | С. Феттель | Red Bull Racing-Renault | 13 | 1:23.168 | |
| 2 | П. Мальдонадо | Williams-Renault | 19 | 1:23.336 | 0.168 |
| 3 | К. Кобаяши | Sauber-Ferrari | 19 | 1:23.350 | 0.182 |
| 4 | М. Уэббер | Red Bull Racing-Renault | 16 | 1:23.578 | 0.410 |
| 5 | С. Перес | Sauber-Ferrari | 22 | 1:23.742 | 0.574 |
| 6 | Ф. Алонсо | Ferrari | 15 | 1:23.807 | 0.639 |
| 7 | Ж.-Эр. Вернь | STR-Ferrari | 14 | 1:23.833 | 0.665 |
| 8 | Дж. Баттон | McLaren-Mercedes | 13 | 1:23.909 | 0.741 |
| 9 | К. Райкконен | Lotus-Renault | 16 | 1:23.936 | 0.768 |
| 10 | Н. Росберг | Mercedes | 24 | 1:24.070 | 0.902 |
| 11 | Ф. Масса | Ferrari | 16 | 1:24.179 | 1.011 |
| 12 | Н. Хюлкенберг | Force India-Mercedes | 17 | 1:24.323 | 1.155 |
| 13 | Д. Риккиардо | STR-Ferrari | 15 | 1:24.331 | 1.163 |
| 14 | Б. Сенна | Williams-Renault | 18 | 1:24.409 | 1.241 |
| 15 | П. ди Реста | Force India-Mercedes | 15 | 1:24.599 | 1.431 |
| 16 | Л. Хэмилтон | McLaren-Mercedes | 15 | 1:24.778 | 1.610 |
| 17 | М. Шумахер | Mercedes | 17 | 1:24.825 | 1.657 |
| 18 | В. Петров | Caterham-Renault | 20 | 1:25.911 | 2.743 |
| 19 | Х. Ковалайнен | Caterham-Renault | 20 | 1:26.587 | 3.419 |
| 20 | Ш. Пик | Marussia-Cosworth | 18 | 1:27.469 | 4.301 |
| 21 | Т. Глок | Marussia-Cosworth | 16 | 1:27.689 | 4.521 |
| 22 | Н. Картикеян | HRT-Cosworth | 24 | 1:28.207 | 5.039 |
| 23 | П. де ла Роса | HRT-Cosworth | 13 | 1:28.373 | 5.205 |
| 24 | Р. Грожан | Lotus-Renault | 2 | — | |

Квалификация

12 мая, суббота — солнечно, сухо



Photo: Force India



П

ервая часть квалификации запомнилась двумя вещами — во-первых, так и не сумел попасть в 107 процентов весь уик-энд испытывавший огромные проблемы Нараин Картикеян. Индус сумел поставить время в квалификации, но оно оказалось просто катастрофичным — в девяти секундах позади первенствовавшего в Q1 Льюиса Хэмилтона. Тем не менее, судьи выпустили Картикеяна на старт гонки, сочтя «приемлемыми» его результаты в тренировке.



Photo: xpbcc

Неудача постигла и Бруно Сенну — бразилец допускал мелкие ошибки на своих кругах, а в решающей попытке вылетел с трассы, штурмуя время Верня, которому на сей раз удалось избежать незавидной участи вылета уже после первой же квалификации. Сенна сошёл, а его напарник «зажигал» — утром Мальдонадо был вторым в тренировке, а во второй части квалификации изумил всех, показав лучший на тот момент результат уик-энда.

Photo: Lorenzo Bellanca/LAT Photographic



А вот Баттон с Уэббером крайне неожиданно оказались «за бортом» — как пояснил Марк, виной тому стали переменчивые условия, что ж, если раньше в Ф-1 переменчивыми назывались условия «мокро-сухо», то для сегодняшних болидов даже изменение температуры на пару градусов стало весьма чувствительным.



Квалификация | 12 мая, суббота

Проблемы Фелипе Массы, оставшегося 17-м, вряд ли кого удивили. Как и дружный вылет Force India и STR — гонщикам этих команд в нынешнем сезоне удастся «взять барьер Q3» только по большим праздникам.



Начало финального сегмента представляло собой странное зрелище — ещё за минуту до зелёного сигнала светофора Феттель занял место у выезда с пит-лейн, энергично выехал на трассу, проехал два круга... и срулил в боксы. Чуть позже то же самое сделал и Михаэль Шумахер, но самое интересное это то, что оба решили обойтись без времени для протокола, при этом Себастьян под конец сегмента ещё раз выехал на трассу на «установочный круг».



А вот Кобаяши оказался без результата невольно — его С31 остановился на трассе из-за проблем с гидравликой в конце Q2 и японский гонщик покинул машину, что автоматически означало пропуск «финала».





В итоге лучшее время квалификации осталось за Хэмилтоном, выдавшим «на-гора» один из своих сногшибательных кругов, а Мальдонадо, хотя и не сумел повторить своё время из Q2, тем не менее, умудрился попасть на первый ряд. Фернандо Алонсо неожиданно поднялся аж на третью строчку, хотя истинная форма Ferrari по-прежнему осталась непонятной, так как Масса оказался там же, где и обычно.



Впрочем, радость пилота McLaren длилась недолго — сознательно или нет, но команда просчиталась с количеством бензина, и в баках его MP4-27 оказалось недостаточно топлива для обязательной проверки. Поэтому вечером судьи, посоветовавшись, приняли решение дисквалифицировать чемпиона мира, отправив его в конец пелетона — Мальдонадо оказался на поуле!

Photo: Ferrari

Статистика по итогам квалификации



Самый быстрый в квалификации
(быстрый круг)

| Поз | Пилот | Команда | Круг | Q I | Q II | Q III |
|-----|---------------------------|-------------------------|------|----------|----------|----------|
| 1 | Л. Хэмилтон ¹ | McLaren-Mercedes | 17 | 1:22.583 | 1:22.465 | 1:21.707 |
| 2 | П. Мальдонадо | Williams-Renault | 14 | 1:23.380 | 1:22.105 | 1:22.285 |
| 3 | Ф. Алонсо | Ferrari | 15 | 1:23.276 | 1:22.862 | 1:22.302 |
| 4 | Р. Грожан | Lotus-Renault | 14 | 1:23.248 | 1:22.667 | 1:22.424 |
| 5 | К. Райкконен | Lotus-Renault | 13 | 1:23.406 | 1:22.856 | 1:22.487 |
| 6 | С. Перес | Sauber-Ferrari | 14 | 1:24.261 | 1:22.773 | 1:22.533 |
| 7 | Н. Росберг | Mercedes | 17 | 1:23.370 | 1:22.882 | 1:23.005 |
| 8 | С. Феттель | Red Bull Racing-Renault | 14 | 1:23.850 | 1:22.884 | — |
| 9 | М. Шумахер | Mercedes | 15 | 1:23.757 | 1:22.904 | — |
| 10 | К. Кобаяши | Sauber-Ferrari | 14 | 1:23.386 | 1:22.897 | — |
| 11 | Дж. Баттон | McLaren-Mercedes | 13 | 1:23.510 | 1:22.944 | — |
| 12 | М. Уэббер | Red Bull Racing-Renault | 8 | 1:23.592 | 1:22.977 | — |
| 13 | П. ди Реста | Force India-Mercedes | 14 | 1:23.852 | 1:23.125 | — |
| 14 | Н. Хюлкенберг | Force India-Mercedes | 13 | 1:23.720 | 1:23.177 | — |
| 15 | Ж.-Эр. Вернь | STR-Ferrari | 11 | 1:24.362 | 1:23.265 | — |
| 16 | Д. Риккиардо | STR-Ferrari | 11 | 1:23.906 | 1:23.442 | — |
| 17 | Ф. Масса | Ferrari | 12 | 1:23.886 | 1:23.444 | — |
| 18 | Б. Сенна | Williams-Renault | 8 | 1:24.981 | — | — |
| 19 | В. Петров | Caterham-Renault | 8 | 1:25.277 | — | — |
| 20 | Х. Ковалайнен | Caterham-Renault | 8 | 1:25.507 | — | — |
| 21 | Ш. Пик | Marussia-Cosworth | 8 | 1:26.582 | — | — |
| 22 | Т. Глок | Marussia-Cosworth | 8 | 1:27.032 | — | — |
| 23 | П. де ла Роса | HRT-Cosworth | 6 | 1:27.555 | — | — |
| 24 | Н. Картикеян ² | HRT-Cosworth | 4 | 1:31.122 | — | — |

¹ Результаты Льюиса Хэмилтона дисквалифицированы и он определен на последнее место стартового поля. Причиной стала нехватка топлива в баках и он не смог самостоятельно вернуться в боксы после заключительных кругов квалификации.

² Картикеян не смог преодолеть барьер в 107 % от времени лидера I сессии, но судьи сочли достаточно конкурентоспособным его тренировочный результат.

| Поз | Пилот | км/ч |
|-----|---------------|-------|
| 1 | Р. Грожан | 323.2 |
| 2 | К. Райкконен | 323.1 |
| 3 | Д. Риккиардо | 319.4 |
| 4 | Ж.-Эр. Вернь | 318.9 |
| 5 | Л. Хэмилтон | 318.3 |
| 6 | Дж. Баттон | 318.2 |
| 7 | П. ди Реста | 317.8 |
| 8 | Н. Хюлкенберг | 317.4 |
| 9 | М. Шумахер | 316.7 |
| 10 | Н. Росберг | 316.5 |
| 11 | Х. Ковалайнен | 315.6 |
| 12 | Ф. Алонсо | 315.5 |
| 13 | Ф. Масса | 315.5 |
| 14 | В. Петров | 315.5 |
| 15 | К. Кобаяши | 315.5 |
| 16 | Б. Сенна | 313.8 |
| 17 | С. Перес | 313.7 |
| 18 | П. Мальдонадо | 313.7 |
| 19 | М. Уэббер | 311.2 |
| 20 | С. Феттель | 311.1 |
| 21 | Н. Картикеян | 310.8 |
| 22 | Ш. Пик | 310.7 |
| 23 | П. де ла Роса | 310.6 |
| 24 | Т. Глок | 310.4 |

Самый быстрый в квалификации
(максимальная скорость)

Стартовая решётка



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|--|---|--|--|---|--|---|--|--|--|--|---|--|---|---|--|---|---|---|--|--|
| 01 Пастор Мальдонадо Williams FW34 | 02 Фернандо Алонсо Ferrari F2012 | 03 Роман Грожан Lotus E20 | 04 Кими Райкконен Lotus E20 | 05 Серхио Перес Sauber C31 | 06 Нико Росберг Mercedes-Benz MGP W03 | 07 Себастьян Феттель Red Bull RB8 | 08 Михаэль Шумахер Mercedes-Benz MGP W03 | 09 Камуи Кобаяши Sauber C31 | 10 Дженсон Баттон McLaren MP4-27 | 11 Марк Уэббер Red Bull RB8 | 12 Пол ди Реста Force India VJM05 | 13 Нико Хюлькенберг Force India VJM05 | 14 Жан-Эрик Вернь Toro Rosso STR7 | 15 Даниэль Риккиардо Toro Rosso STR7 | 16 Фелипе Масса Ferrari F2012 | 17 Бруно Сенна Williams FW34 | 18 Виталий Петров Caterham CT-01 | 19 Хейкки Ковалайнен Caterham CT-01 | 20 Шарль Пик Marussia MR01 | 21 Тимо Глок Marussia MR01 | 22 Педро де ла Роса HRT F112 | 23 Нараин Картикеян ² HRT F112 | 24 Льюис Хэмилтон ¹ McLaren MP4-27 |
|---|---|--|--|---|--|--|---|--|---|--|--|--|--|---|--|---|---|--|---|---|---|--|--|

¹ Результаты Льюиса Хэмилтона дисквалифицированы и он определён на последнее место стартового поля.

² Картикеян не смог преодолеть барьер в 107 %, но судьи сочли достаточно конкурентоспособным его тренировочный результат.



| № | Пилот | Команда | Болид | Двигатель |
|----|-------------------|--|-----------------------|------------------------|
| 1 | Себастьян Феттель | Red Bull Racing | Red Bull RB8 | Renault RS27 2.4 V8 |
| 2 | Марк Уэббер | Red Bull Racing | Red Bull RB8 | Renault RS27 2.4 V8 |
| 3 | Дженсон Баттон | Vodafone McLaren Mercedes | McLaren MP4-27 | Mercedes FO108Z 2.4 V8 |
| 4 | Льюис Хэмилтон | Vodafone McLaren Mercedes | McLaren MP4-27 | Mercedes FO108Z 2.4 V8 |
| 5 | Фернандо Алонсо | Scuderia Ferrari | Ferrari F2012 (663) | Ferrari 056 2.4 V8 |
| 6 | Фелипе Масса | Scuderia Ferrari | Ferrari F2012 (663) | Ferrari 056 2.4 V8 |
| 7 | Михаэль Шумахер | Mercedes AMG Petronas Formula One Team | Mercedes-Benz MGP W03 | Mercedes FO108Z 2.4 V8 |
| 8 | Нико Росберг | Mercedes AMG Petronas Formula One Team | Mercedes-Benz MGP W03 | Mercedes FO108Z 2.4 V8 |
| 9 | Кими Райкконен | Lotus F1 Team | Lotus E20 | Renault RS27 2.4 V8 |
| 10 | Роман Грожан | Lotus F1 Team | Lotus E20 | Renault RS27 2.4 V8 |
| 11 | Пол ди Реста | Sahara Force India F1 Team | Force India VJM05 | Mercedes FO108Z 2.4 V8 |
| 12 | Нико Хюлькенберг | Sahara Force India F1 Team | Force India VJM05 | Mercedes FO108Z 2.4 V8 |

| № | Пилот | Команда | Болид | Двигатель |
|----|-------------------|---------------------|-----------------|------------------------|
| 14 | Камуи Кобаяши | Sauber F1 Team | Sauber C31 | Ferrari 056 2.4 V8 |
| 15 | Серхио Перес | Sauber F1 Team | Sauber C31 | Ferrari 056 2.4 V8 |
| 16 | Даниэль Риккиардо | Scuderia Toro Rosso | Toro Rosso STR7 | Ferrari 056 2.4 V8 |
| 17 | Жан-Эрик Вернь | Scuderia Toro Rosso | Toro Rosso STR7 | Ferrari 056 2.4 V8 |
| 18 | Пастор Мальдонадо | Williams F1 | Williams FW34 | Renault RS27 2.4 V8 |
| 19 | Бруно Сенна | Williams F1 | Williams FW34 | Renault RS27 2.4 V8 |
| 20 | Хейкки Ковалайнен | Caterham F1 Team | Caterham CT-01 | Renault RS27 2.4 V8 |
| 21 | Виталий Петров | Caterham F1 Team | Caterham CT-01 | Renault RS27 2.4 V8 |
| 22 | Педро де ла Роса | HRT F1 Team | HRT F112 | Cosworth CA2012 2.4 V8 |
| 23 | Нараин Картикеян | HRT F1 Team | HRT F112 | Cosworth CA2012 2.4 V8 |
| 24 | Тимо Глок | Marussia F1 Racing | Marussia MR01 | Cosworth CA2012 2.4 V8 |
| 25 | Шарль Пик | Marussia F1 Racing | Marussia MR01 | Cosworth CA2012 2.4 V8 |

FORMULA 1

13 мая, воскресенье — солнечно, сухо



Погода не стала вмешиваться в ход гонки, и она прошла по сухой трассе в самых что ни на есть привычных испанских условиях. Фернандо Алонсо, после дисквалификации Хэмилтона впервые в этом сезоне оказавшийся на первом ряду стартового поля, решил сразу же захватить инициативу, и стартовал лучше Мальдонадо. Венесуэлец очень не хотел расставаться с первым местом, но всё же не стал переступать грани дозволенного, и в первом повороте выпустил двукратного чемпиона мира вперёд.





А в середине пелетона привычно провалился Марк Уэббер, не лучшим образом начал гонку и Серхио Перес, которого достаточно бесцеремонно выдворили за пределы трассы в третьем повороте. Вдобавок, мексиканец заработал прокол, и стал первой жертвой непредвиденных обстоятельств этой гонки.



Следующими стали Михаэль Шумахер с Бруно Сенной — бразилец затащил свой первый отрезок, и после первой волны дозаправок за его спиной оказался целый ряд машин, за рулём которых находились нетерпеливые пилоты. Нико Росбергу удалось пройти его без проблем, Роману Грожану чуть сложнее (Lotus лишился какого-то элемента переднего антикрыла).

А вот Михаэль Шумахер притягивает неприятности словно магнитом — в конце стартовой прямой он буквально навалился на дважды сменившего траекторию Бруно Сенну, и оба сошли — Шумахер сразу же, в раздражении выбросив прочь руль своего W03, а Сенна — после попытки ремонта в боксах.



Гонка | 13 мая, воскресенье

Тем временем в гонке сменился лидер — в Williams провели свой второй пит-стоп раньше соперников из Ferrari, и когда Фернандо Алонсо в свою очередь побывал в боксах, он увидел лишь удаляющуюся корму FW34. Мальдонадо возглавил гонку, впрочем, под конец отрезка Алонсо начал к нему приближаться. Когда разрыв сократился до четырех секунд, Пастор снова наведлся в боксы, уже на последний пит-стоп. Механики несколько закопались с левым задним колесом, но заминка не стоила потери большого количества времени, и часть его венесуэлец тут же отыграл на трассе, до того, как в Ferrari тоже сообразили, что пора «освежать шины».



Photo: Ferrari



Ещё раньше это сделали в Lotus, и Кими Райкконен, проведший всю гонку на незыблемом третьем месте, получил шанс прибавить под конец гонки. Он почти нагнал Алонсо, и продлись гонка ещё круг, наверняка нашёл бы возможность пройти пилота Ferrari.



Photo: Hoch Zwei/Daimler AG

То же самое можно сказать и о прорывавшемся с последнего места Хэмилтоне — под конец гонки он, несмотря на беспрецедентно длинный 30-круговой отрезок, нагнал Нико Росберга, но тот ушёл в «глухую оборону» и сохранил своё седьмое место.



Photo: MacLaren

На большее, чем шестая позиция, мог рассчитывать Феттель — но чемпион мира проглядел жёлтые флаги в районе столкновения Шумахера с Сенной, и «заработал» штрафной проезд через пит-лейн. Эта же мера наказания за схожее нарушение была применена в отношении Фелипе Массы (только вот, в отличие от Феттеля, бразилец реабилитироваться не сумел, вновь закончив гонку 15-м), а Шарль Пик недостаточно проворно освободил дорогу на круг вперед Фернандо Алонсо, и также был «обласкан» судьями аналогичным наказанием.



Photo: Ferrari



Победа Williams стала квинтэссенцией процесса возрождения, через которое проходит команда в этом сезоне — месяц назад Пастор Мальдонадо и Бруно Сенна поздравили Фрэнка Уильямса с юбилеем в 70 лет двойным «очковым» финишем в Китае, сейчас же пришло время для подарков посерьёзнее. Последнее подобное достижение команде принёс другой южноамериканский пилот, Хуан-Пабло Монтоя в далёком уже 2004-м.

MALDONADO



SENNA



Photo: Clem Dunbar/LAT Photographic



Пастор Мальдонадо

Лет пятнадцать назад в Ф-1 существовала очень чёткая и недвусмысленная грань между «обычными пилотами» и так называемыми «рента-драйверами». Из-за того, что Ф-1 за прошедшее время становилась всё более и более «корпоративной», эта грань постепенно размывалась, большие корпорации имеют свои интересы, и платят за то, чтобы их представляли удобные им с маркетинговой точки зрения пилоты. В результате подобного явления «рента-драйвером» подчас можно назвать чуть ли не кого угодно.

С момента своего появления в Ф-1 Мальдонадо считался «классическим рента-драйвером», кем-то вроде пресловутого Педро Диница, прославившегося тем, что его отец каждый год исправно приносил в офис руководства команды, где выступал Педро, по десять миллионов долларов. Пастор, земляк, по сути, Педро, имел схожую репутацию. И если бы ещё за пару дней до гонки кто-то попробовал бы оспорить подобное мнение, он был бы поднят на смех. Но лишь один уик-энд в Барселоне позволил напрочь стереть все эти стереотипы — победу Мальдонадо не назовёшь ни случайной, ни «незаслуженной», ведь вместе с ним на подиум поднялись два чемпиона мира. И, как в сказке про Золушку, венесуэлец в одночасье превратился из «рента-драйвера» в главную надежду и опору одной из самых знаменитых команд Ф-1.

Браво, Пастор!

Фернандо Алонсо

Родные стены помогали испанцу далеко не всегда, и на счету двукратного чемпиона мира так и значится всего лишь одна домашняя победа. Но Фернандо каждый раз пытался прыгнуть выше головы в Барселоне, как в прошлом году, например, когда он пробился в лидеры на старте, или в 2008-м, когда стартовал из первого ряда за рулем крайне неважной Renault.

В этот раз он тоже не упустил возможность воспользоваться сложностями, с которыми столкнулись некоторые из команд в присущей ему манере.

К сожалению, усилий испанца на сей раз не хватило для победы (впрочем, при его качествах и подходе к делу нет никаких сомнений в том, что они ещё будут), но восемнадцать очков позволили ему вернуться в лидеры чемпионата.



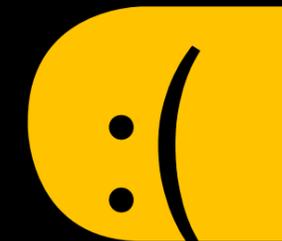
Льюис Хэмилтон

Ему никогда особо не везло в Барселоне, достаточно вспомнить вылет на последнем круге гонки двухлетней давности. Нечто схожее с ним случилось и на этот раз, но в субботу — великолепный круг в квалификации принёс ему поул, но роковая ошибка команды с дозаправкой отбросила его в противоположный конец стартового поля.

И действовал Льюис оттуда, как настоящий чемпион — он не побоялся разыграть стратегию с двумя остановками, и сумел сохранить шины под конец гонки лучше, чем некоторые из его соперников.

И пусть восьмое место на финише для экс-чемпиона мира не весть какой результат, эта гонка однозначно стала его лучшей в этом году, что видно и в сравнении с выступлением Баттона.





Фелипе Масса

После небольшой передышки, связанной с меньшим отставанием от Алонсо в Китае и Бахрейне (плюс первые очки сезона) Фелипе Масса вновь вернулся к своим не самым лучшим выступлениям, и «заработал» место в этой рубрике. Дела вице-чемпиона мира 2008-го года пошли наперекосяк ещё в квалификации, где ему помешал трафик (во всяком случае, так заявил сам Фелипе), правда, какие-то места удалось отыграть на старте (скорее заслуга качеств машины, так как и Алонсо стартует весьма и весьма хорошо в этом году). Но в гонке нашлась другая «отмазка» — штраф за игнорирование жёлтых флагов. Причина, безусловно, важная, но Феттелю, шедшему в момент нарушения немногим выше Массы, такой же штраф не помешал отыгаться и вернуться на шестое место. Фелипе же оказался 15-м — и снова, как и в Малайзии, в круге от Алонсо.

Бруно Сенна

Две действительно хорошие гонки Бруно Сенны уже забыты, в полном соответствии с известной в Ф-1 истиной о том, что «гонщик хорош ровно настолько, насколько хорошо провёл последнюю гонку». В этом смысле весь уик-энд сложился для Бруно крайне неудачно — в субботу он был вынужден рисковать на своём последнем быстром круге, понимая, что иначе остается за бортом, и атака закончилась лихим наездом на поребрик, после которого Бруно потерял управление.

Сумбурно прошла и гонка — ещё до столкновения с Шумахером Сенна успел сцепиться колесами с Романом Грожаном, «отдавлив» французскому гонщику кое-какие элементы аэродинамики. Да и столкновение с Михаэлем не могло скрыть того факта, что оно произошло очень далеко от лидирующих позиций. Финские средства СМИ не сомневаются в том, что Валттери Боттас уже готов сменить Сенну, и трудно поверить, что подобный прессинг благотворно скажется на выступлениях Сенны.

Статистика по итогам гонки



| Старт | Финиш | Пилот | Команда | Круг | Время | Пит-стоп | Очки |
|-------|-------|----------------------|-------------------------|------|---------------|----------|------|
| 1 | 1 | П. Мальдонадо | Williams-Renault | 66 | 1:39:09.145 | 3 | 25 |
| 2 | 2 | Ф. Алонсо | Ferrari | 66 | +3.1 | 3 | 18 |
| 4 | 3 | К. Райкконен | Lotus-Renault | 66 | +3.8 | 3 | 15 |
| 3 | 4 | Р. Грожан | Lotus-Renault | 66 | +14.7 | 3 | 12 |
| 9 | 5 | К. Кобаяши | Sauber-Ferrari | 66 | +64.6 | 3 | 10 |
| 7 | 6 | С. Феттель | Red Bull Racing-Renault | 66 | +67.5 | 4 | 8 |
| 6 | 7 | Н. Росберг | Mercedes | 66 | +77.9 | 3 | 6 |
| 24 | 8 | Л. Хэмилтон | McLaren-Mercedes | 66 | +78.1 | 2 | 4 |
| 10 | 9 | Дж. Баттон | McLaren-Mercedes | 66 | +85.2 | 3 | 2 |
| 13 | 10 | Н. Хюлкенберг | Force India-Mercedes | 65 | +1 круг | 3 | 1 |
| 11 | 11 | М. Уэббер | Red Bull Racing-Renault | 65 | +1 круг | 3 | |
| 14 | 12 | Ж.-Эр. Вернь | STR-Ferrari | 65 | +1 круг | 3 | |
| 15 | 13 | Д. Риккиардо | STR-Ferrari | 65 | +1 круг | 3 | |
| 12 | 14 | П. ди Реста | Force India-Mercedes | 65 | +1 круг | 3 | |
| 16 | 15 | Ф. Масса | Ferrari | 65 | +1 круг | 4 | |
| 19 | 16 | Х. Ковалайнен | Caterham-Renault | 65 | +1 круг | 3 | |
| 18 | 17 | В. Петров | Caterham-Renault | 65 | +1 круг | 3 | |
| 21 | 18 | Т. Глок | Marussia-Cosworth | 64 | +2 круга | 3 | |
| 22 | 19 | П. де ла Роса | HRT-Cosworth | 63 | +3 круга | 4 | |
| 5 | 20 | С. Перес | Sauber-Ferrari | 37 | трансмиссия | 3 | |
| 20 | 21 | Ш. Пик | Marussia-Cosworth | 35 | карданный вал | 2 | |
| 23 | 22 | Н. Картикеян | HRT-Cosworth | 22 | колесо | 2 | |
| 17 | — | Б. Сенна | Williams-Renault | 12 | авария | | |
| 8 | — | М. Шумахер | Mercedes | 12 | авария | 1 | |

**Самый
быстрый**
в гонке
(быстрый круг)



| Поз | Пилот | Время | на круге | ср. км/ч |
|-----|---------------|----------|----------|----------|
| 1 | Р. Грожан | 1:36.379 | 53 | 194.295 |
| 2 | К. Райкконен | 1:36.700 | 50 | 192.758 |
| 3 | Ф. Алонсо | 1:36.928 | 46 | 191.761 |
| 4 | С. Феттель | 1:37.058 | 65 | 190.935 |
| 5 | М. Уэббер | 1:37.116 | 44 | 190.741 |
| 6 | П. Мальдонадо | 1:37.437 | 26 | 190.635 |
| 7 | Н. Росберг | 1:37.733 | 45 | 190.107 |
| 8 | К. Кобаяши | 1:37.903 | 45 | 189.857 |
| 9 | Ж.-Эр. Вернь | 1:38.046 | 54 | 189.767 |
| 10 | П. ди Реста | 1:38.080 | 44 | 189.756 |
| 11 | Ф. Масса | 1:38.087 | 47 | 189.467 |
| 12 | Д. Риккиардо | 1:38.123 | 44 | 189.169 |
| 13 | С. Перес | 1:38.128 | 20 | 189.131 |
| 14 | Дж. Баттон | 1:38.146 | 41 | 189.090 |
| 15 | Х. Ковалайнен | 1:38.203 | 50 | 188.897 |
| 16 | В. Петров | 1:38.305 | 48 | 188.773 |
| 17 | Н. Хюлкенберг | 1:38.312 | 48 | 188.478 |
| 18 | Л. Хэмилтон | 1:38.372 | 50 | 188.465 |
| 19 | Т. Глок | 1:38.441 | 49 | 187.033 |
| 20 | П. де ла Роса | 1:39.747 | 54 | 184.718 |
| 21 | М. Шумахер | 1:39.876 | 4 | 183.973 |
| 22 | Ш. Пик | 1:40.237 | 29 | 183.879 |
| 23 | Б. Сенна | 1:40.323 | 10 | 182.505 |
| 24 | Н. Картикеян | 1:41.519 | 15 | 180.381 |

F1LIFE, FORMULASTORE и Леонид Новожилов представляют проект FORMULATRAVEL: билеты и туры на Гран-при.

Туристическое агентство

FORMULATRAVEL®

Путешествуйте с нами!

**Программы
путешествий:**

ГП Бельгии

ГП Италии

ГП Германии

ГП Британии

ГП Европы

Валенсия

Бронируйте билеты и путешествия
на нашем сайте: www.formulatravel.ru
и по телефону: **+7 (495) 997-94-37**

«Я открою вам весь мир Формулы-1»!

Новожилов Леонид,
руководитель проектов
FORMULATRAVEL и FORMULASTORE

Сегодня у вас есть возможность
заказать путешествие на Гран-
при сезона 2012, билеты
на все автодромы чемпионата.

Мы организуем трансферы
и экскурсии в стране проведения
гонки, и в соседних странах
(в Европе). Вы сможете побывать
на Гран-при, а так же увидеть
достопримечательности
нескольких стран!

В поездке каждую минигруппу
туристов сопровождает наш
сотрудник.



ООО «Формула Тревел». ОГРН: 1117746305489.
Юр. адрес: 125167, г. Москва, 4-я ул. Восьмого Марта, д. 6а.
Офис: Москва, ул. Скаковая, д. 32а, оф. 87а.
Тел. (495) 997-94-37, эл. почта: F1@formulatravel.ru

Валенсия

21 июня — 26 июня

Путешествие
на Гран-при 2012

Гран-при Европы 2012. Валенсия

Уличная трасса чем-то похожа на Монако. Часть её проходит по набережной, длина круга — 5,4 км. С любого места на трибунах видна практически вся трасса — такое ощущение, что находишься на картодроме. Некоторые пилоты сравнивают трассу в Валенсии с Монцей, — и если итальянская быстрая, с длинными прямыми, то испанская — гораздо более техничная, закрученная.

Пока на этой новой трассе одерживали победу лишь трое: Масса в 2008 году, Баррикелло в 2009 и Феттель в 2010 и 2011 годах.

21.06

четверг

- ▶ вылет из Москвы. Прилёт в Барселону.
- ▶ трансфер в пляжный отель 3* в 80-ти км южнее Валенсии
- ▶ купание в море, пляжный отдых, свободное время

22.06

пятница

- ▶ завтрак в отеле
- ▶ трансфер на автодром
- ▶ просмотр первой и второй практики
- ▶ свободное время
- ▶ ужин в ресторане (оплачивается по меню)
- ▶ трансфер в пляжный отель

23.06

суббота

- ▶ завтрак в отеле
- ▶ трансфер на автодром
- ▶ просмотр третьей практики и квалификации
- ▶ трансфер в пляжный отель
- ▶ купание в море, пляжный отдых, свободное время

24.06

воскресенье

- ▶ завтрак в отеле
- ▶ трансфер на автодром
- ▶ просмотр гонки
- ▶ трансфер в пляжный отель
- ▶ купание в море, пляжный отдых, свободное время

26.06

понедельник

- ▶ завтрак в отеле
- ▶ отдых на море
- ▶ трансфер в Барселону
- ▶ обзорная поездка по городу
- ▶ трансфер в аэропорт Барселоны
- ▶ вылет в Москву

Стоимость: 1 турист: **59 000** руб. / 2 туриста: **102 000** руб. / 3 туриста: **159 000** руб.
(Если вы летите на прямом рейсе Москва-Барселона-Москва)

Стоимость: 1 турист: **49 800** руб. / 2 туриста: **86 300** руб. / 3 туриста: **132 000** руб.
(Если вы летите с одной пересадкой в Риге. Время между рейсами 30 минут)

Дополнительно оплачивается: виза, включая услуги по оформлению – 75 евро;
страховка – 1 евро на чел./сутки.

FORMULATRAVEL®

Комментарии для вас и разные нюансы путешествия:

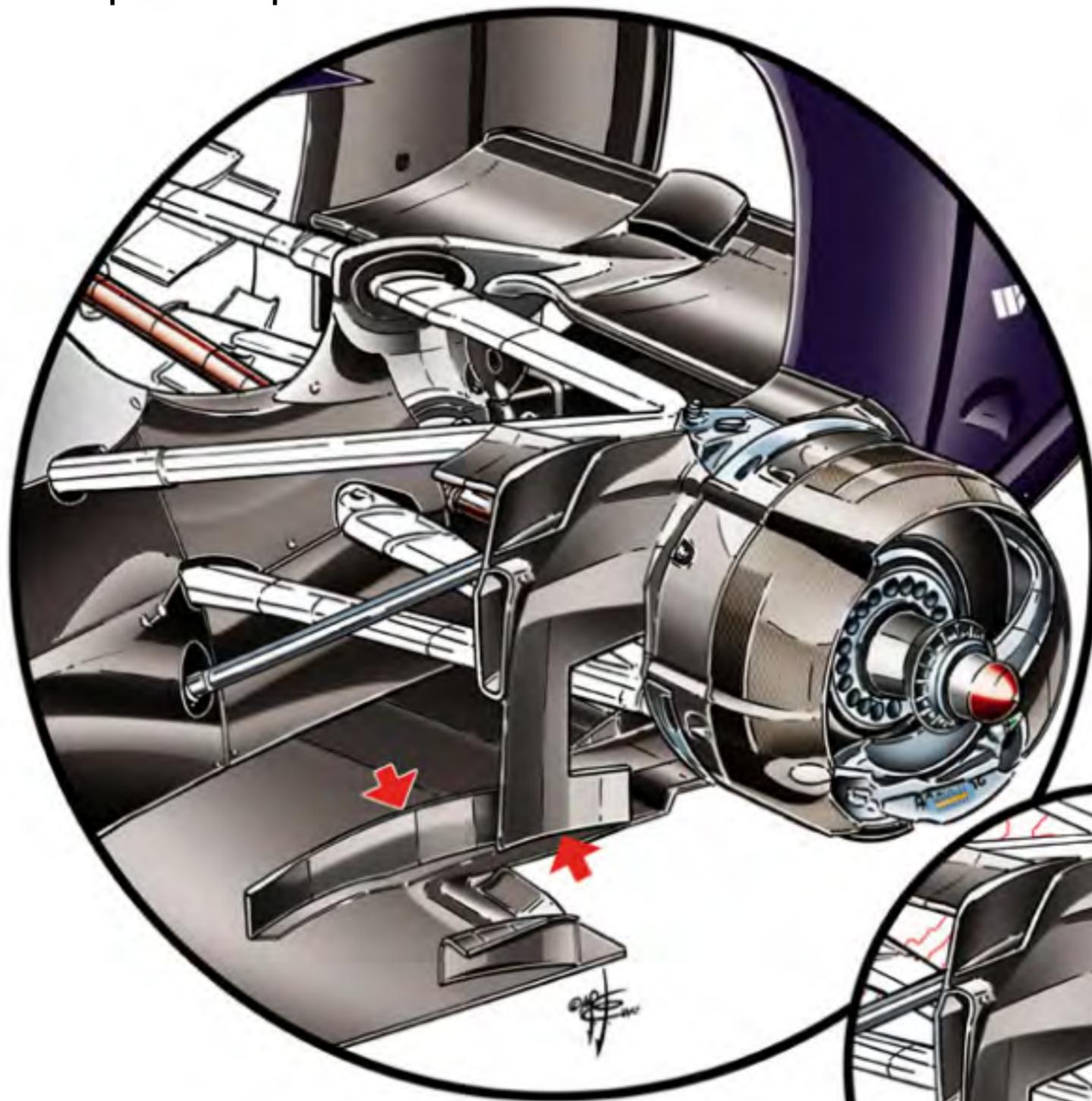
F1@Formulatravel.ru

тел. (495) **997-94-37**

ЗАРПЛАТЫ И ПАРК



Photo: McLaren

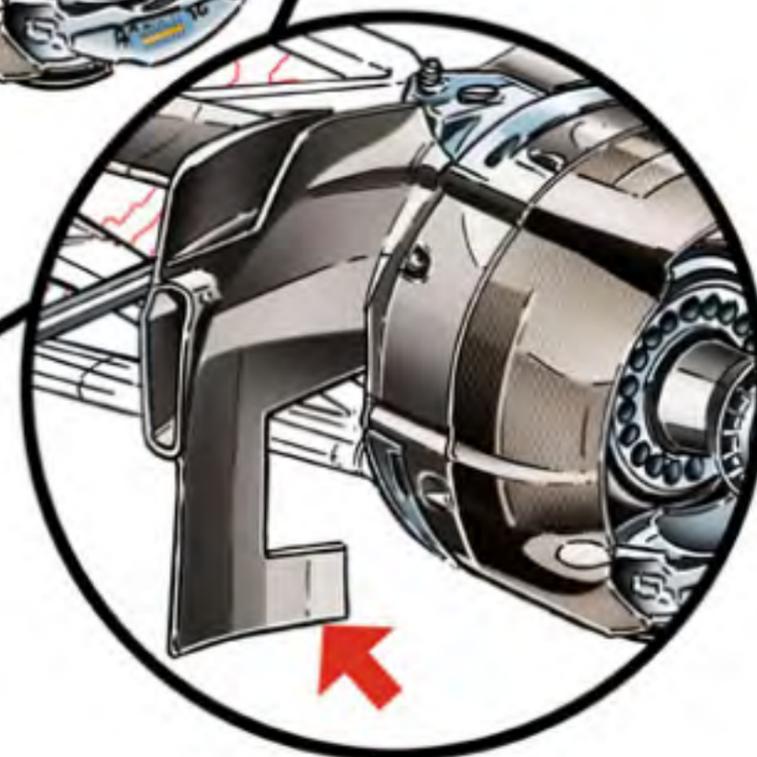


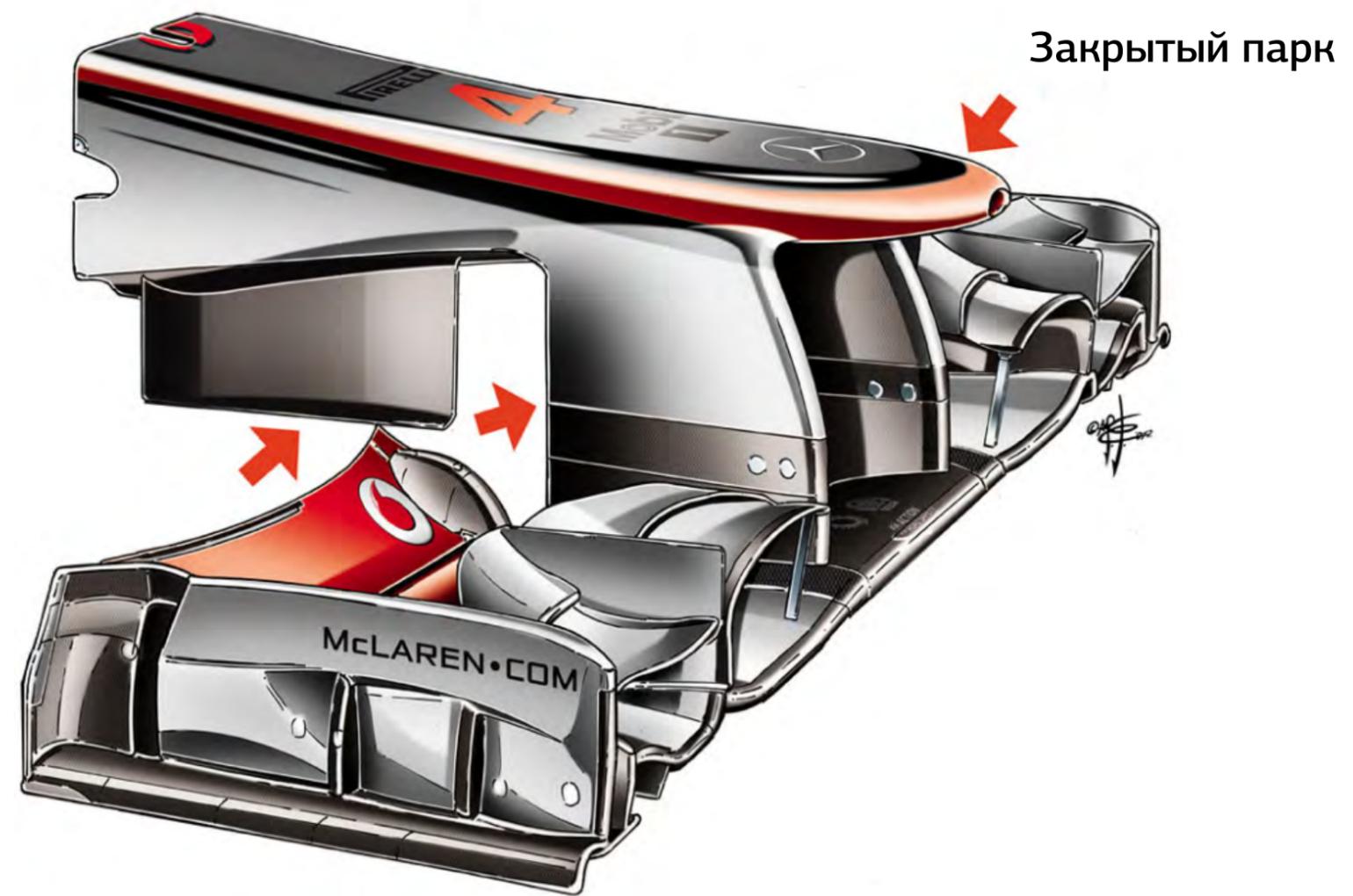
Воздухозаборники задних тормозных механизмов Williams FW34

К Гран-при Испании команда Williams подготовила любопытные воздухозаборники задних тормозных механизмов.

Их отличительной чертой является дополнительный элемент (см. красные стрелки на основном рисунке), который закрывает щель в боковом канале диффузора, что помогает оптимизировать воздушный поток в этой области.

На вставке показан воздухозаборник предыдущей версии.





Приподнятый носовой обтекатель McLaren MP4-27

В Испании команда McLaren использовала новый носовой обтекатель (рис. справа), передняя часть которого была значительно приподнята. Впервые эта новинка появилась на MP4-27 на прошлой неделе во время тестов в Муджелло.

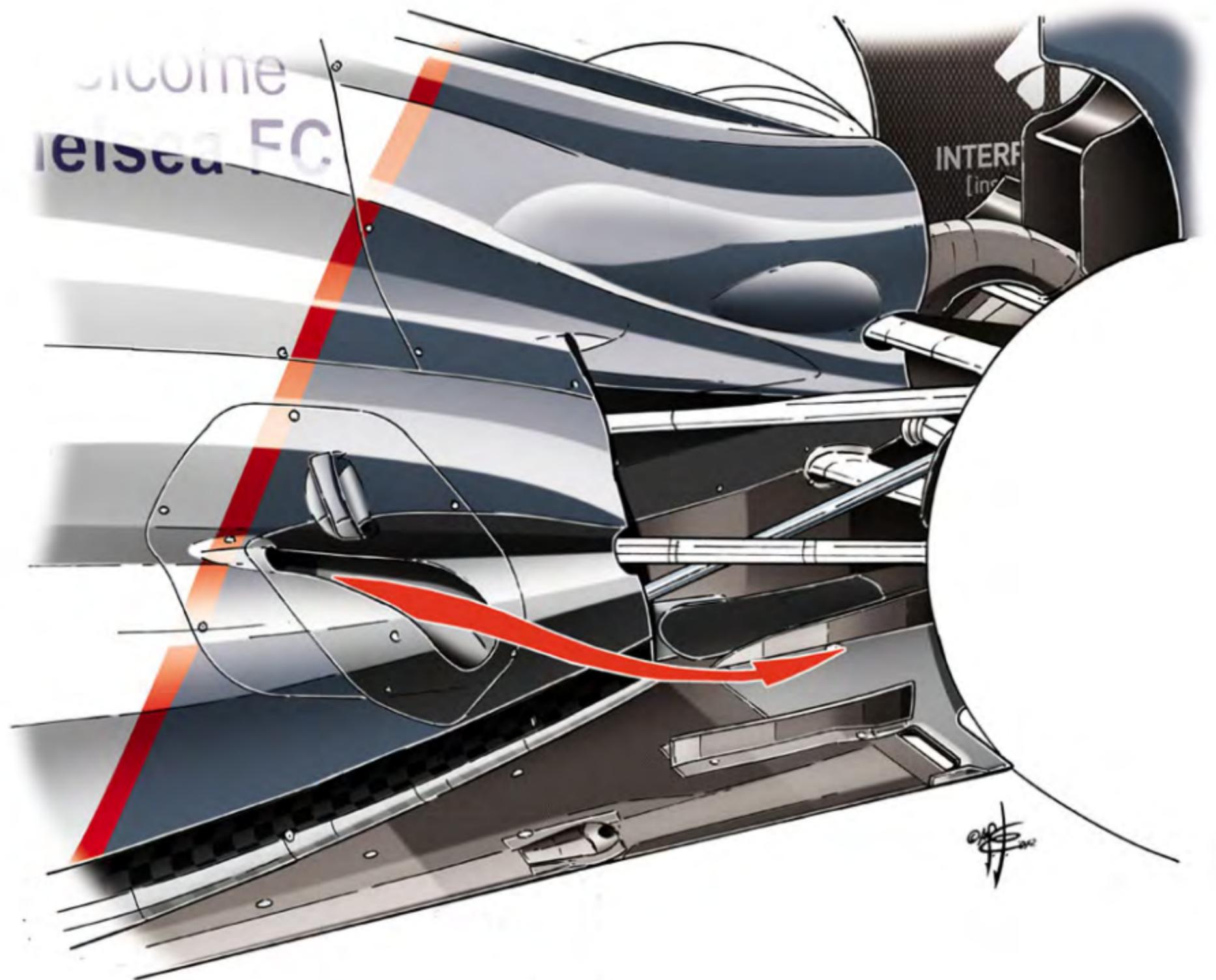
Аэродинамики McLaren решили отказаться от более элегантного носового обтекателя, который команда использовала с начала сезона, ради того, чтобы направить к диффузору более обильный поток воздуха под днищем болида. Передняя часть нового носового обтекателя была приподнята примерно на 5 см, а стойки переднего крыла стали заметно шире. Помимо этого, изогнутые вертикальные плавники, расположенные под носовым обтекателем, были увеличены в размерах.

Изменённая выхлопная система Sauber C31

Команда Sauber привезла в Испанию все новинки, которые неделей ранее опробовала на тестах в Муджелло.

Пожалуй, самой важной из них является изменённая выхлопная система, которая была выполнена схоже с решением McLaren и потребовала несколько модифицировать боковые понтоны C31.

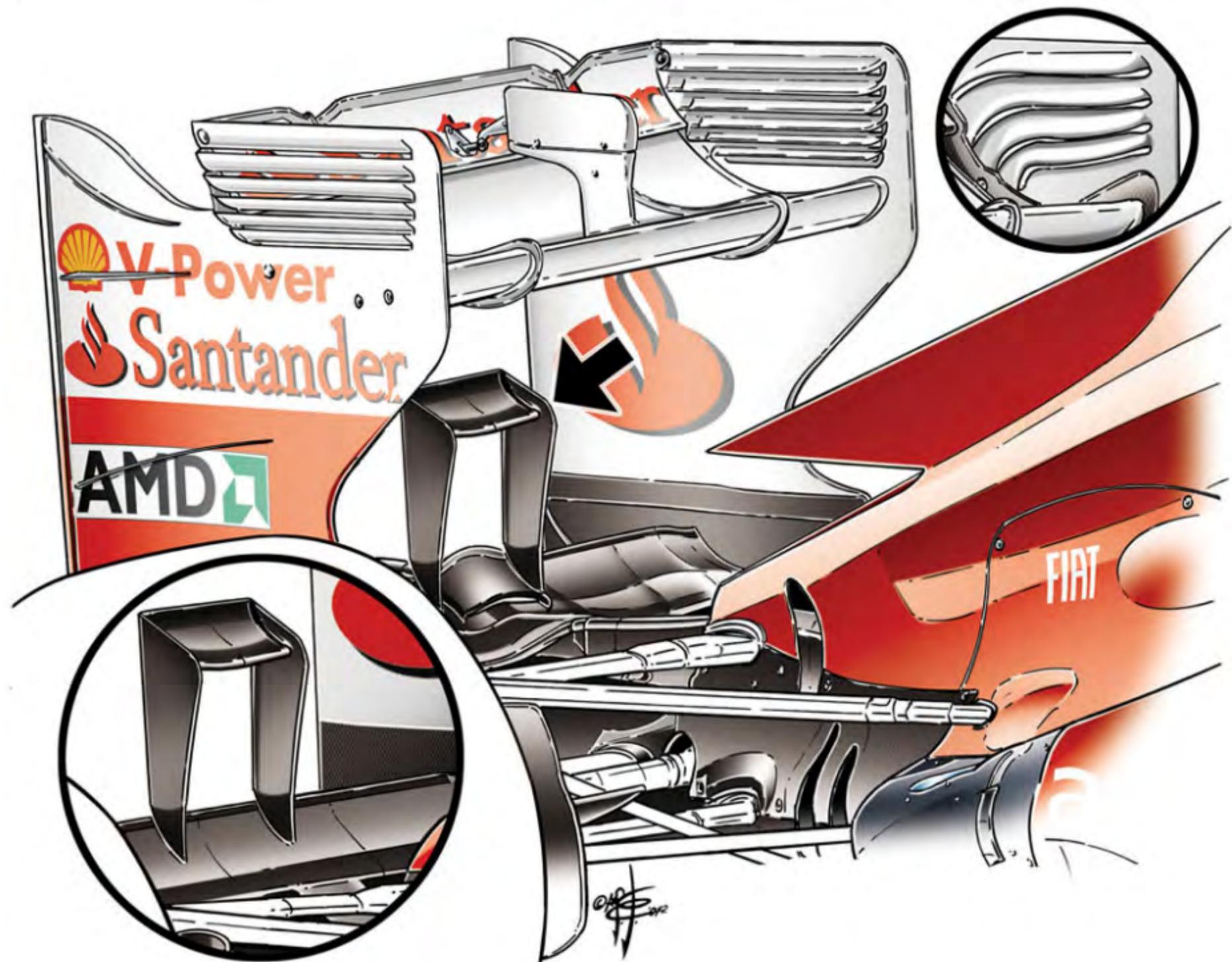
Однако, несмотря на достаточно серьёзные изменения в области выхлопных труб, конструкторы Sauber решили сохранить небольшие отверстия перед задними колёсами, которые они использовали и ранее.



Новое заднее крыло Ferrari F2012

Команда Ferrari привезла в Барселону совершенно новое заднее крыло. «Жабры» на торцевых пластинах получили иную форму (см. основной рисунок), которая, вероятнее всего, была подсмотрена у McLaren. На верхней вставке показано предыдущее решение.

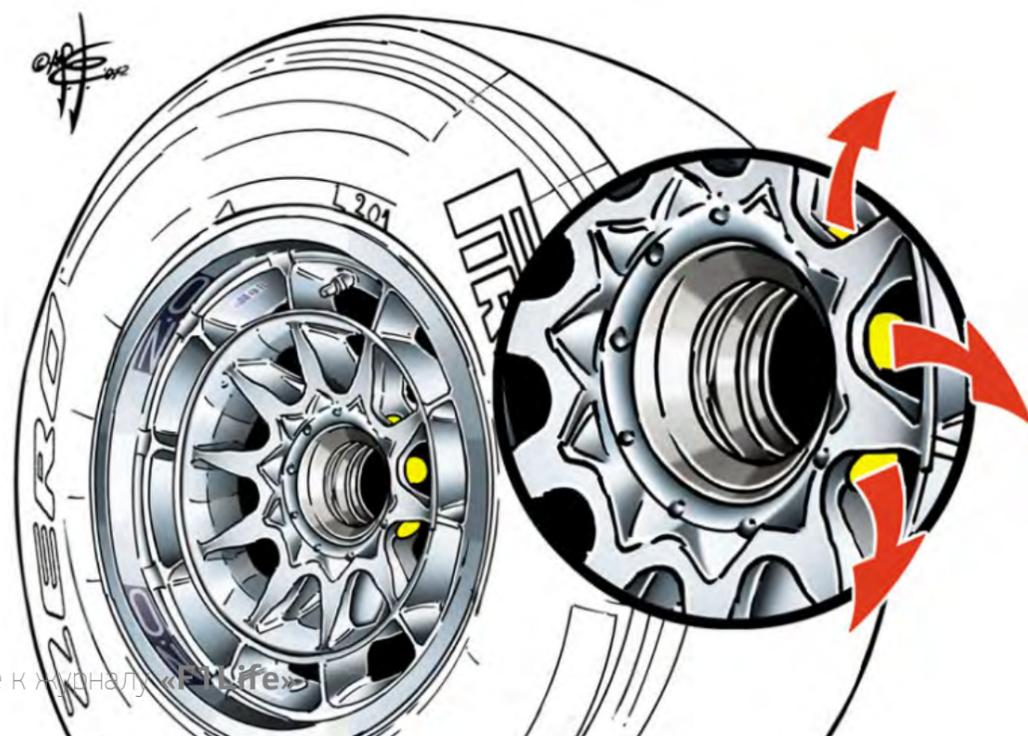
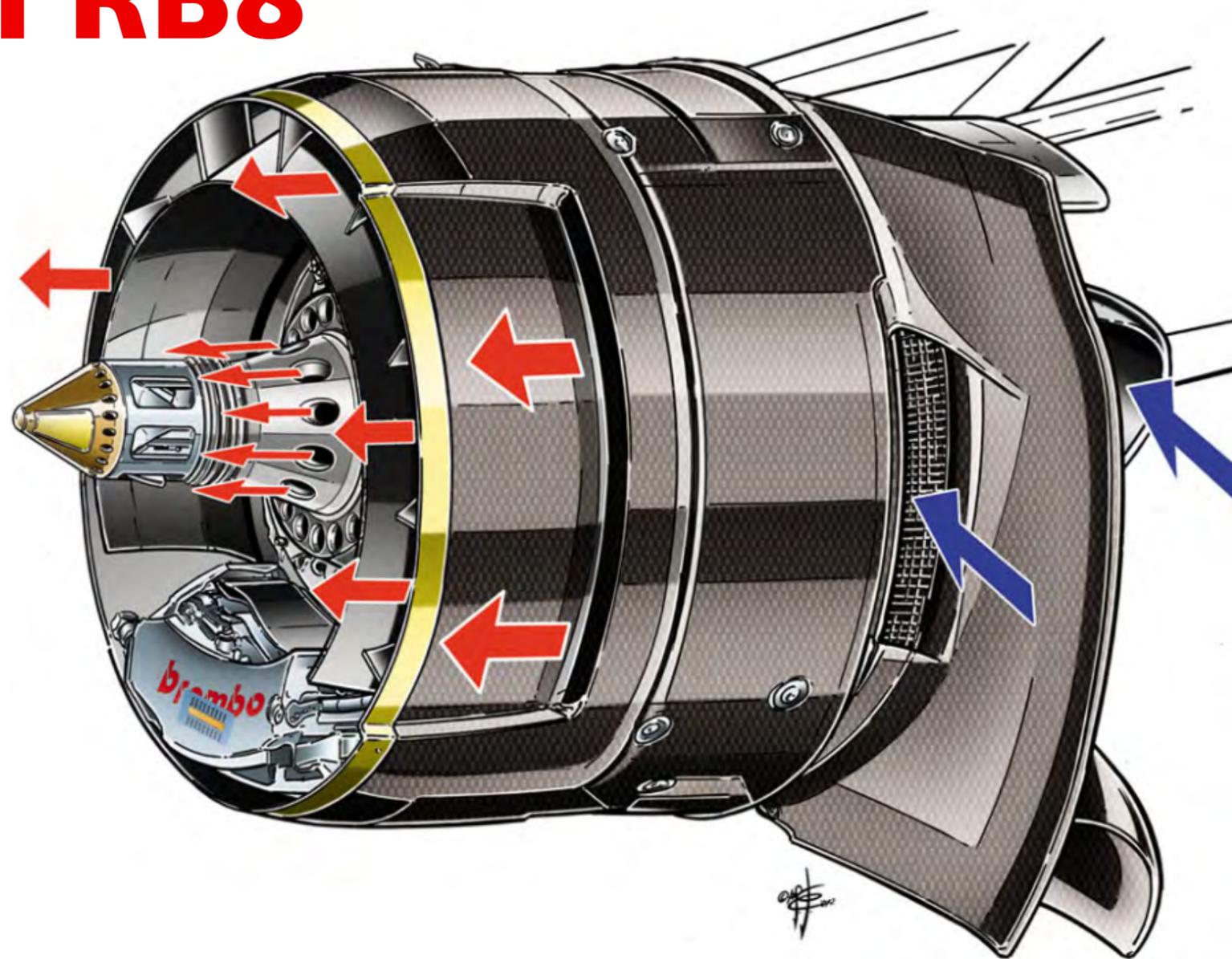
Помимо этого, лонжерон заднего крыла получил изогнутую форму, а дополнительное 15-сантиметровое крылышко (см. черную стрелку) осталось практически таким же (на нижней вставке показан вариант использовавшийся в Бахрейне).



Система охлаждения тормозных механизмов Red Bull RB8

Как мы уже неоднократно отмечали, воздухозаборники и воздуховоды тормозных механизмов всё чаще и чаще проектируются и используются в качестве аэродинамических устройств. Чтобы улучшить отток горячего воздуха за пределы колёс, конструкторы Red Bull разработали ступицы и колёсные диски, которые предназначены для работы в сочетании с воздуховодами тормозных механизмов.

На рисунке показано, что на колёсной ступице имеется ряд небольших отверстий, предназначенных для отвода горячего воздуха. Воздушный поток (см. синие стрелки) попадает внутрь кожуха тормозного механизма и, проходя через диск и суппорт, отводит их тепло через отверстия, которые совпадают с аналогичными отверстиями в колёсном диске.



Данное решение уменьшает нежелательный отток горячего воздуха на внутреннюю сторону колеса, а также снижает передачу тепла между диском и шиной.





PETROV

«*Ветер перемен*»

Photo: Charles Coates/LAT Photographic



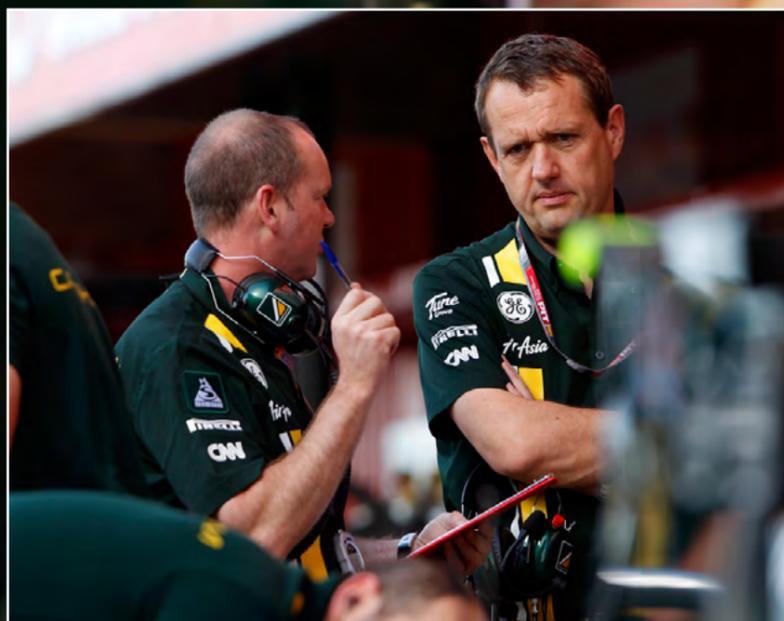
Первые четыре гонки — неплохой плацдарм для оценки достигнутого в дебютных этапах чемпионата мира. Виталий, хоть и уступал Ковалайнену в квалификации, делал это с куда меньшим отставанием, чем год назад Трулли (если не считать провала в Бахрейне), и неизменно отыгрывался в гонках (правда, нельзя отрицать и невезение Хейкки). В Барселоне россиянин уже поднимался на подиум, в бытность свою пилотом GP2 в 2009-м году, но полагаться на тот опыт вряд ли стоило, тем более, что первый день прошёл в мучительных поисках баланса — впрочем, такие проблемы в этом году мешают едва ли не всем.



Виталий Петров на Гран-при

В субботу дела пошли куда лучше — выйдя из 1.26 на круге с утра, Виталий, по его признанию, сумел серьёзно улучшить результат в квалификации, нахваливая обретённый баланс и картографию использования KERS. Хейкки впервые в сезоне оказался позади — финну помешала ошибка в третьем повороте, и в результате Петров опередил его примерно на четверть секунды.

Менеджер команды Грехем Уотсон и спортивный директор Стив Нильсен



Правда, в прошлом году, особенно к концу, Caterham нередко на равных боролся с гонщиками Williams, теперь же Мальдонадо оказался впереди в трех секундах — комментарии излишни...



Гоночный инженер Джанлука Пизанелло и Виталий Петров



Photo: Charles Coates / LAT Photographic



Своё 18-е место Виталий сохранил — но выпустил вперёд Ковалайнена (позади оказался Перес, которого вытолкали в третьем повороте). У финна было определённое преимущество — он сохранил в приличном состоянии лишний комплект софта, и на хард в гонке перешёл лишь один раз, на своём самом последнем отрезке. Виталий же использовал хард на втором и четвёртом отрезках — и второй стал самым тяжёлым с точки зрения борьбы с Ковалайненом, ибо за какую-то дюжину кругов его отставание от финна выросло с пяти до пятнадцати секунд.





Виталий Петров на Гран-при

Всю оставшуюся часть гонки пилоты прошли практически наравне, даже с лёгким преимуществом Виталия, которое, впрочем, было «компенсировано» ошибками механиков — на всех пит-стопах в общей сложности он потерял почти пять секунд по отношению к напарнику. Тем не менее, финиш сразу вслед за ним, в пятнадцать секунд следует считать очень даже неплохим результатом.





Я доволен своей сегодняшней гонкой и соглашусь с Хейкки — не думаю, что мы могли выжать больше.

Вчера мы нашли удачную карту использования KERS для квалификации, но сегодня на первых двух отрезках гонки это работало хуже, и, возможно, поэтому я оказался медленнее напарника.

Деградация шин оказалась выше, чем мы ожидали, поэтому нам надо ещё раз проанализировать причины и разобраться с этим до следующей гонки.

Сегодня команда провела одну из тех гонок, когда мы сделали все что могли, так что теперь остается готовиться к Монако, где конфигурация трассы и трудности с обгонами могут дать нам хороший шанс подняться повыше.



Квалификация

18-й (1:25.277)

Гонка

16-й (1:40.06.205)

Шины

софт (10) → хард (28) → софт (44) → хард

Быстрейший круг

16 (1:28.773)

МОМЕНТ

ИСТОРИИ

3 мая

1992

Гран-при
Испании

« Двадцать лет со дня знакомства »



Для российских любителей Ф-1 со стажем гонка в Испании точно не стала «банальной» или «проходной» — дело в том, что она ознаменовала собой двадцатилетие трансляций Ф-1 на российском канале. Ровно 20 лет назад зрители телеканала РТР-Арена, в преобразованной России и СНГ в целом, получили возможность насладиться первой в жизни полноценной трансляцией гонки (обрезки с Гран-при Венгрии, показывавшиеся в записи во второй половине 80-х, конечно же, не тянули на полноценную трансляцию).



Микеле Альборето (№ 9 Footwork)

Качество показа той Ф-1 оставляло желать много лучшего, но вовсе не по вине РТР — во-первых, сама по себе Ф-1 тогда освещалась в бесконечно далёкой от сегодняшней манере. Даже если закрыть глаза на существование интернета, возводящего слежение за Ф-1 на совершенно другой уровень, ТВ-картинка тех времен и сегодняшняя разительно отличается — фирма Olivetti, поставлявшая оборудование для хронометража и отвечавшая за текстовую информацию по ходу гонки, не особо утруждала себя подробными статистическими выкладками, и даже элементарно понять, кто за кем идет вне пределов первой шестерки, было весьма непросто. О дефиците другой информации и говорить не приходится — все эти недостатки постепенно начали исправляться, когда права на хронометраж Ф-1 попали к TAG-Heuer в 1994-м году, именно тогда трансляции Ф-1 постепенно стали походить на сегодняшние.

1992 Гран-при Испании, Каталунья-Монмело

Первую трансляцию Ф-1 в России комментировали два профессиональных журналиста, не имевших, впрочем, отношения к Ф-1 — Алексей Бурков, делавший это с «места действия», из Барселоны, Василий Кикнадзе работал в студии в Москве, а к ним присоединился совсем юный (на тот момент ему ещё не было и 18 лет!) Алексей Попов — будущий «русский голос Формулы-1» был приглашён в качестве специалиста по этому виду спорта, так как успел обратить на себя внимание статьями в газете Спорт-Экспресс, для которой он писал с августа 1991-го года (а точнее, с гонки в Спа, так что он появился в Ф-1 в то же время, когда и молодой Михаэль Шумахер). То, что Попов «в теме», чувствовалось с самого начала — из-за информационного вакуума его коллеги по комментаторскому делу разбирались в Ф-1 примерно на уровне сегодняшних школьников из младших классов, Попов же имел возможность в конце 80-х выбираться к работавшему «за границей» (в Бельгии) дедушке, где и познакомился с гонками и публикациями на эту тему, без «цензурного фильтра».



Найджел Мэнселл (№ 5 Williams)

1992 Гран-при Испании, Каталунья-Монмело

Михаэль Шумахер (№ 19 Benetton), Жан Алези (№ 27 Ferrari),
Герхард Бергер (№ 2 McLaren), Айртон Сenna (№ 1 McLaren)

Как прошёл первый Гран-при для российских болельщиков, какими могли быть их первые впечатления?



Начнём с того, что гонка прошла в дождевых условиях — но это никак не сказалось на гегемонии команды Williams, именно её машины доминировали в гонке, правда, Риккардо Патресе ошибся, и покинул гонку по собственной вине. Зато многих наверняка удивил Михаэль Шумахер — молодой немец впервые добился права стартовать с первого ряда стартового поля, и провёл гонку на самом высшем уровне, если не считать ошибки на старте, позволившей выйти вперед не только Патресе, но и Жану Алези. Впрочем, чуть позже Михаэль расправился с французом и был таков, вернув себе на финише второе место позади Мэнселла.



А вот те, кто включал телевизор для того, чтобы посмотреть на знаменитого Айртон Сенну, вряд ли были впечатлены — для бразильского чемпиона мира гонка выдалась, пожалуй, худшей в сезоне, он долго боролся с собственным напарником Бергером (который в предыдущие два года крайне редко оказывался рядом с ним), а за пару кругов до конца гонки ошибся и вылетел с трассы, скатившись на девятое место в итоговой классификации.



Жан Алези в итоге забрался-таки на подиум, красиво обогнав Герхарда Бергера незадолго до конца гонки — для француза это был первый подиум в сезоне, а клетчатый флаг в конце гонки увидели одиннадцать пилотов — из десяти разных команд. Подиум, а тем более пресс-конференцию, канал RTP-арена не показал.



Кроссовки



«3-0 Lo SF» black, Ferrari

Артикул 30366001-42/5. Коллекция Ferrari.

Кожаные кроссовки чёрного цвета. Антискользящая подошва.

Приложение к журналу «F1Life»

4498 руб.

05 (863) этап | Гран-при Испании 2012



WILLIAMS F1 TEAM

Сэра Фрэнка Уильямса

пришли поздравить с 70-летием Эдриан Ньюи
(технический директор Red Bull) и Кристиан Хорнер
(руководитель команды Red Bull)



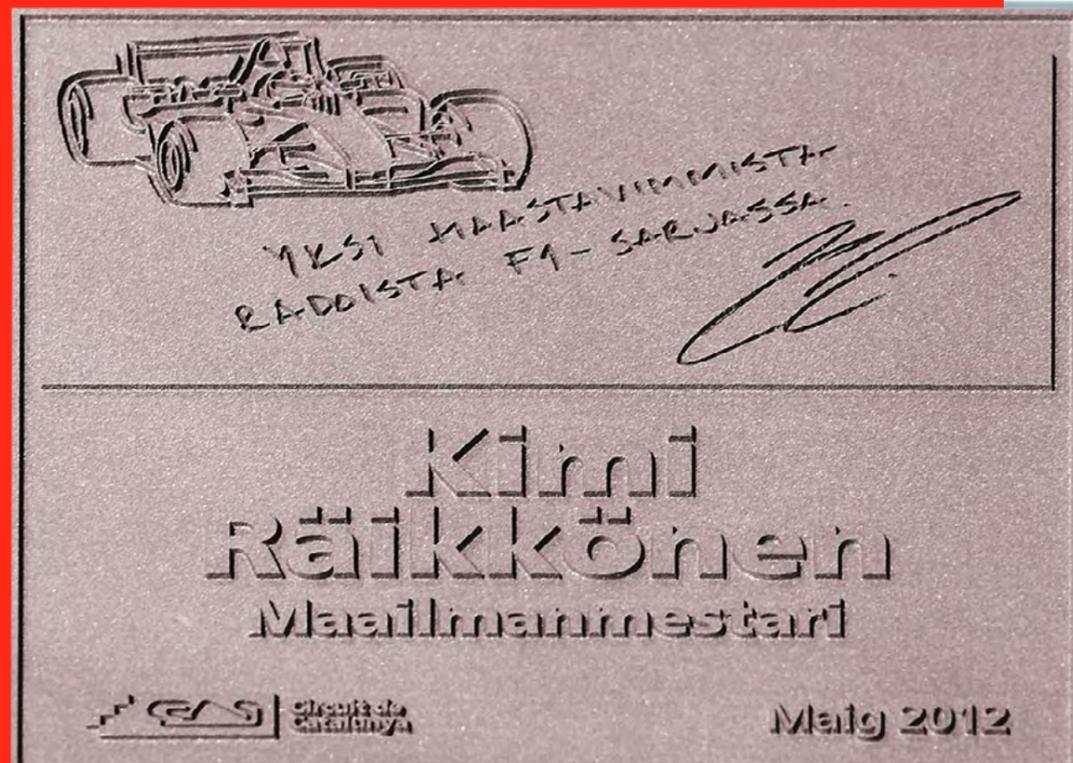
ПОЗДРАВЛЕНИЕ

Photo: Clem Dunbar/LAT Photographic

ЦЕРЕМОНИЯ

Кими Райкконен

3 мая в Испании состоялась церемония открытия именной почётной доски



ГЕРОИ

Дженсон Баттон и Льюис Хэмилтон

перевоплотились в персонажей комикса Benditos Malvados III
созданным испанским иллюстратором Даниелем Сампере



Приложение к журналу «F1Life»





Треж

Марк Уэббер

с Мартином Брандлом (комментатором гонок Ф-1,
экс-пилотом Ф-1 (1984–1996) на местном треке

Статистика Чемпионата

Личный зачёт

Система начисления очков:

25 - 18 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 2 - 1

| № | Пилот | Команда | | | | | | Очки |
|----|---------------|-------------------------|----|----|----|----|----|------|
| 1 | С. Феттель | Red Bull Racing-Renault | 18 | | 10 | 25 | 8 | 61 |
| 2 | Ф. Алонсо | Ferrari | 10 | 25 | 2 | 6 | 18 | 61 |
| 3 | Л. Хэмилтон | McLaren-Mercedes | 15 | 15 | 15 | 4 | 4 | 53 |
| 4 | К. Райкконен | Lotus-Renault | 6 | 10 | | 18 | 15 | 49 |
| 5 | М. Уэббер | Red Bull Racing-Renault | 12 | 12 | 12 | 12 | | 48 |
| 6 | Дж. Баттон | McLaren-Mercedes | 25 | | 18 | | 2 | 45 |
| 7 | Н. Росберг | Mercedes | | | 25 | 10 | 6 | 41 |
| 8 | Р. Грожан | Lotus-Renault | | | 8 | 15 | 12 | 35 |
| 9 | П. Мальдонадо | Williams-Renault | | | 4 | | 25 | 29 |
| 10 | С. Перес | Sauber-Ferrari | 4 | 18 | | | | 22 |
| 11 | К. Кобаяши | Sauber-Ferrari | 8 | | 1 | | 10 | 19 |
| 12 | П. ди Реста | Force India-Mercedes | 1 | 6 | | 8 | | 15 |
| 13 | Б. Сенна | Williams-Renault | | 8 | 6 | | | 14 |
| 14 | Ж.-Эр. Вернь | STR-Ferrari | | 4 | | | | 4 |
| 15 | Н. Хюлкенберг | Force India-Mercedes | | 2 | | | 1 | 3 |
| 16 | Д. Риккиардо | STR-Ferrari | | 2 | | | | 2 |
| 17 | Ф. Масса | Ferrari | | | | 2 | | 2 |
| 18 | М. Шумахер | Mercedes | | 1 | | 1 | | 2 |
| 19 | Т. Глок | Marussia-Cosworth | | | | | | |
| 20 | Ш. Пик | Marussia-Cosworth | | | | | | |
| 21 | В. Петров | Caterham-Renault | | | | | | |
| 22 | Х. Ковалайнен | Caterham-Renault | | | | | | |
| 23 | П. де ла Роса | HRT-Cosworth | | | | | | |
| 24 | Н. Картикеян | HRT-Cosworth | | | | | | |

Лидеры после пяти этапов



| № | Команда | | | | | | Очки |
|----|-------------------------|----|----|----|----|----|------|
| 1 | Red Bull Racing-Renault | 30 | 12 | 22 | 37 | 8 | 109 |
| 2 | McLaren-Mercedes | 40 | 15 | 33 | 4 | 6 | 98 |
| 3 | Lotus-Renault | 6 | 10 | 8 | 33 | 27 | 84 |
| 4 | Ferrari | 10 | 25 | 2 | 8 | 18 | 63 |
| 5 | Mercedes | | 1 | 25 | 11 | 6 | 43 |
| 6 | Williams-Renault | | 8 | 10 | | 25 | 43 |
| 7 | Sauber-Ferrari | 12 | 18 | 1 | | 10 | 41 |
| 8 | Force India-Mercedes | 1 | 8 | | 8 | 1 | 18 |
| 9 | STR-Ferrari | 2 | 4 | | | | 6 |
| 10 | Marussia-Cosworth | | | | | | |
| 11 | Caterham-Renault | | | | | | |
| 12 | HRT-Cosworth | | | | | | |

Командный зачёт

Победитель гонки



Гран-при Австралии



Гран-при Малайзии



Гран-при Китая



Гран-при Бахрейна



Гран-при Испании

VODAFONE
McLAREN
MERCEDES

№ 3
Дженсон
Баттон

SCUDERIA
FERRARI

№ 5
Фернандо
Алонсо

MERCEDES
PETRONAS
FORMULA ONE TEAM

№ 8
Нико
Росберг

Red Bull
RACING
FORMULA ONE TEAM

№ 1
Себастьян
Феттель

at&t WILLIAMS

№ 18
Пастор
Мальдонадо

ПОДИУМЫ

ПОДИУМЫ ПИЛОТОВ

| № | Пилот | Команда |  |  |  |  |  | Кол-во |
|---|-------------------|-------------------------|---|---|--|---|---|--------|
| 1 | Льюис Хэмилтон | McLaren Mercedes | III | III | III | | | 3 |
| 2 | Дженсон Баттон | McLaren Mercedes | I | | II | | | 2 |
| 3 | Себастьян Феттель | Red Bull Racing-Renault | II | | | I | | 2 |
| 4 | Фернандо Алонсо | Ferrari | | I | | | II | 2 |
| 5 | Кими Райкконен | Lotus-Renault | | | | II | III | 2 |
| 6 | Серхио Перес | Sauber-Ferrari | | II | | | | 2 |
| 7 | Нико Росберг | Mercedes | | | I | | | 1 |
| 8 | Роман Грожан | Lotus-Renault | | | | III | | 1 |
| 9 | Пастор Мальдонадо | Lotus-Renault | | | | | I | 1 |

ПОДИУМЫ КОМАНД

| № | Команда |  |  |  |  |  | Кол-во |
|---|-------------------------|---|---|--|---|---|--------|
| 1 | McLaren Mercedes | 2 | 1 | 2 | | | 5 |
| 2 | Lotus-Renault | | | | 2 | 1 | 3 |
| 3 | Red Bull Racing-Renault | 1 | | | 1 | | 2 |
| 4 | Ferrari | | 1 | | | 1 | 2 |
| 5 | Sauber-Ferrari | | 1 | | | | 1 |
| 6 | Mercedes | | | 1 | | | 1 |
| 7 | Williams | | | | | 1 | 1 |

Первый этап



Второй этап



Третий этап



Четвёртый этап



Пятый этап



ПИТ-СТОПЫ

| № | Пилот | Команда |  |  |  |  |  |
|----|----------------|---------------------|---|---|--|---|---|
| 1 | С. Феттель | Red Bull Racing | 2 | 4 | 2 | 3 | 4 |
| 2 | М. Уэббер | Red Bull Racing | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 3 | Дж. Баттон | McLaren Mercedes | 2 | 5 | 3 | 4 | 3 |
| 4 | Л. Хэмилтон | McLaren Mercedes | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 |
| 5 | Ф. Алонсо | Scuderia Ferrari | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 6 | Ф. Масса | Scuderia Ferrari | 3 | 4 | 2 | 3 | 4 |
| 7 | М. Шумахер | Mercedes | поломка | 3 | 1 | 3 | 1 |
| 8 | Н. Росберг | Mercedes | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 |
| 9 | К. Райкконен | Lotus F1 Team | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 |
| 10 | Р. Грожан | Lotus F1 Team | авария | вылет | 2 | 3 | 3 |
| 11 | П. ди Реста | Force India F1 Team | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 |
| 12 | Н. Хюлькенберг | Force India F1 Team | авария | 3 | 2 | 3 | 3 |
| 14 | К. Кобаяши | Sauber F1 Team | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 15 | С. Перес | Sauber F1 Team | 1 | 3 | 2 | 3 | 3 |
| 16 | Д. Риккиардо | Scuderia Toro Rosso | 3 | 4 | 2 | 3 | 3 |
| 17 | Ж.-Эр. Вернь | Scuderia Toro Rosso | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 |
| 18 | П. Мальдонадо | Williams F1 | 2 | 4 | 2 | поломка | 3 |
| 19 | Б. Сенна | Williams F1 | 3 | 4 | 2 | 3 | авария |
| 20 | Х. Ковалайнен | Caterham F1 Team | 3 | 4 | 4 | 4 | 3 |
| 21 | В. Петров | Caterham F1 Team | 1 | 3 | 2 | 3 | 3 |
| 22 | П. де ла Роса | HRT F1 Team | дскв | 3 | 2 | 3 | 4 |
| 23 | Н. Картикеян | HRT F1 Team | дскв | 2 | 2 | 3 | 2 |
| 24 | Т. Глок | Marussia F1 Racing | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 |
| 25 | Ш. Пик | Marussia F1 Racing | 3 | 3 | 3 | поломка | 2 |



Пройденные круги

| № | Пилот | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | Пилот | |
|----|----------------|----|----|----|----|----|--|-------|----------------|
| 1 | С. Феттель | 58 | 56 | 56 | 57 | 66 | | 293 | С. Феттель |
| 2 | М. Уэббер | 58 | 56 | 56 | 57 | 65 | | 292 | М. Уэббер |
| 3 | Дж. Баттон | 58 | 56 | 56 | 55 | 66 | | 291 | Дж. Баттон |
| 4 | Л. Хэмилтон | 58 | 56 | 56 | 57 | 66 | | 293 | Л. Хэмилтон |
| 5 | Ф. Алонсо | 58 | 56 | 56 | 57 | 66 | | 293 | Ф. Алонсо |
| 6 | Ф. Масса | 46 | 56 | 56 | 57 | 65 | | 280 | Ф. Масса |
| 7 | М. Шумахер | 10 | 56 | 12 | 57 | 12 | | 147 | М. Шумахер |
| 8 | Н. Росберг | 58 | 56 | 56 | 57 | 66 | | 293 | Н. Росберг |
| 9 | К. Райкконен | 58 | 56 | 56 | 57 | 66 | | 293 | К. Райкконен |
| 10 | Р. Грожан | 1 | 3 | 56 | 57 | 66 | | 183 | Р. Грожан |
| 11 | П. ди Реста | 58 | 56 | 56 | 57 | 65 | | 292 | П. ди Реста |
| 12 | Н. Хюлькенберг | 0 | 56 | 56 | 57 | 65 | | 234 | Н. Хюлькенберг |
| 14 | К. Кобаяши | 58 | 46 | 56 | 57 | 66 | | 283 | К. Кобаяши |
| 15 | С. Перес | 58 | 56 | 56 | 57 | 37 | | 264 | С. Перес |
| 16 | Д. Риккиардо | 58 | 56 | 56 | 56 | 65 | | 291 | Д. Риккиардо |
| 17 | Ж.-Эр. Вернь | 58 | 56 | 56 | 57 | 65 | | 292 | Ж.-Эр. Вернь |
| 18 | П. Мальдонадо | 57 | 54 | 56 | 25 | 66 | | 258 | П. Мальдонадо |
| 19 | Б. Сенна | 52 | 56 | 56 | 54 | 12 | | 230 | Б. Сенна |
| 20 | Х. Ковалайнен | 38 | 55 | 53 | 56 | 65 | | 267 | Х. Ковалайнен |
| 21 | В. Петров | 34 | 55 | 55 | 56 | 65 | | 265 | В. Петров |
| 22 | П. де ла Роса | — | 54 | 55 | 55 | 63 | | 227 | П. де ла Роса |
| 23 | Н. Картикеян | — | 54 | 54 | 55 | 22 | | 185 | Н. Картикеян |
| 24 | Т. Глок | 57 | 55 | 55 | 55 | 64 | | 286 | Т. Глок |
| 25 | Ш. Пик | 53 | 54 | 55 | 24 | 35 | | 221 | Ш. Пик |

Сравнение ПОЗИЦИЙ

| № | Пилот | Команда | Австралия | | Малайзия | | Китай | | Испания | | Италия | | Испания | | | | |
|----|----------------|---------------------|-----------|-------|----------|-------|-------|-------|---------|-------|--------|-------|---------|-------|----|----|-----|
| | | | квал | гонка | квал | гонка | квал | гонка | квал | гонка | квал | гонка | квал | гонка | | | |
| 1 | С. Феттель | Red Bull Racing | 6 | 2 | ↑4 | 5 | 11 | ↓6 | 11 | 5 | ↑6 | 1 | 1 | 0 | 7 | 6 | ↑1 |
| 2 | М. Уэббер | Red Bull Racing | 5 | 4 | ↑1 | 4 | 4 | 0 | 6 | 4 | ↑2 | 3 | 4 | ↓1 | 11 | 11 | 0 |
| 3 | Дж. Баттон | McLaren Mercedes | 2 | 1 | ↑1 | 2 | 14 | ↓12 | 5 | 2 | ↑3 | 4 | 18 | ↓14 | 10 | 9 | ↑1 |
| 4 | Л. Хэмилтон | McLaren Mercedes | 1 | 3 | ↓2 | 1 | 3 | ↓2 | 7 | 3 | ↑4 | 2 | 8 | ↓6 | 24 | 8 | ↑16 |
| 5 | Ф. Алонсо | Scuderia Ferrari | 12 | 5 | ↑7 | 8 | 1 | ↑7 | 9 | 9 | 0 | 9 | 7 | ↑2 | 2 | 2 | 0 |
| 6 | Ф. Масса | Scuderia Ferrari | 16 | | | 12 | 15 | ↓3 | 12 | 13 | ↓1 | 14 | 9 | ↑5 | 16 | 15 | ↑1 |
| 7 | М. Шумахер | Mercedes | 4 | | | 3 | 10 | ↓7 | 2 | | | 22 | 10 | ↑12 | 8 | | |
| 8 | Н. Росберг | Mercedes | 7 | 12 | ↓5 | 7 | 13 | ↓6 | 1 | 1 | 0 | 5 | 5 | 0 | 6 | 7 | ↓1 |
| 9 | К. Райкконен | Lotus F1 Team | 17 | 7 | ↑10 | 10 | 5 | ↑5 | 4 | 14 | ↓10 | 11 | 2 | ↑9 | 4 | 3 | ↑1 |
| 10 | Р. Грожан | Lotus F1 Team | 3 | | | 6 | | | 10 | 6 | ↑4 | 7 | 3 | ↑4 | 3 | 4 | ↓1 |
| 11 | П. ди Реста | Force India F1 Team | 15 | 10 | ↑5 | 14 | 7 | ↑7 | 15 | 12 | ↑3 | 10 | 6 | ↑4 | 12 | 14 | ↓2 |
| 12 | Н. Хюлькенберг | Force India F1 Team | 9 | | | 16 | 9 | ↑7 | 16 | 15 | ↑1 | 13 | 12 | ↑1 | 13 | 10 | ↑3 |
| 14 | К. Кобаяши | Sauber F1 Team | 13 | 6 | ↑7 | 17 | | | 3 | 10 | ↓7 | 12 | 13 | ↓1 | 9 | 5 | ↑4 |
| 15 | С. Перес | Sauber F1 Team | 22 | 8 | ↑14 | 9 | 2 | ↑7 | 8 | 11 | ↓3 | 8 | 11 | ↓3 | 5 | | |
| 16 | Д. Риккиардо | Scuderia Toro Rosso | 10 | 9 | ↑1 | 15 | 12 | ↑3 | 17 | 17 | 0 | 6 | 15 | ↓9 | 15 | 13 | ↑2 |
| 17 | Ж.-Эр. Вернь | Scuderia Toro Rosso | 11 | 11 | 0 | 18 | 8 | ↑10 | 24 | 16 | ↑8 | 17 | 14 | ↑3 | 14 | 12 | ↑2 |
| 18 | П. Мальдонадо | Williams F1 | 8 | 13 | ↓5 | 11 | 19 | ↓8 | 13 | 8 | ↑5 | 21 | | | 1 | 1 | 0 |
| 19 | Б. Сенна | Williams F1 | 14 | 16 | ↓2 | 13 | 6 | ↑7 | 14 | 7 | ↑7 | 15 | 22 | ↓7 | 17 | | |
| 20 | Х. Ковалайнен | Caterham F1 Team | 18 | | | 24 | 18 | ↑6 | 18 | 23 | ↓5 | 16 | 17 | ↓1 | 19 | 16 | ↑3 |
| 21 | В. Петров | Caterham F1 Team | 19 | | | 19 | 16 | ↑3 | 19 | 18 | ↑1 | 18 | 16 | ↑2 | 18 | 17 | ↑1 |
| 22 | П. де ла Роса | HRT F1 Team | | | | 22 | 21 | ↑1 | 22 | 21 | ↑1 | 20 | 20 | 0 | 22 | 19 | ↑3 |
| 23 | Н. Картикеян | HRT F1 Team | | | | 23 | 22 | ↑1 | 23 | 22 | ↑1 | 24 | 21 | ↑3 | 23 | | |
| 24 | Т. Глок | Marussia F1 Racing | 20 | 14 | ↑6 | 20 | 17 | ↑3 | 20 | 19 | ↑1 | 23 | 19 | ↑4 | 21 | 18 | ↑3 |
| 25 | Ш. Пик | Marussia F1 Racing | 21 | 15 | ↑6 | 21 | 20 | ↑1 | 21 | 20 | ↑1 | 19 | | | 20 | | |



Дуэль ПИЛОТОВ

по результатам квалификаций и ГОНОК

КВАЛИФИКАЦИЯ

ГОНКА

| № | Пилот | Квал | Гонка | Пилот | № |
|----|-------------------|------|-------|------------------|----|
| 1 | Себастьян Феттель | 2 | : 3 | Марк Уэббер | 2 |
| 3 | Дженсон Баттон | 2 | : 3 | Льюис Хэмилтон | 4 |
| 5 | Фернандо Алонсо | 5 | : 0 | Фелипе Масса | 6 |
| 7 | Михаэль Шумахер | 2 | : 3 | Нико Росберг | 8 |
| 9 | Кими Райкконен | 1 | : 4 | Роман Грожан | 10 |
| 11 | Пол ди Реста | 4 | : 1 | Нико Хюлькенберг | 12 |
| 14 | Камуи Кобаяши | 2 | : 3 | Серхио Перес | 15 |
| 16 | Даниэль Риккиардо | 4 | : 1 | Жан-Эрик Вернь | 17 |
| 18 | Пастор Мальдонадо | 4 | : 1 | Бруно Сенна | 19 |
| 20 | Хейкки Ковалайнен | 3 | : 2 | Виталий Петров | 21 |
| 22 | Педро де ла Роса | 4 | : 0 | Нараин Картикеян | 23 |
| 24 | Тимо Глок | 3 | : 2 | Шарль Пик | 25 |

| № | Пилот | Квал | Гонка | Пилот | № |
|----|-------------------|------|-------|------------------|----|
| 1 | Себастьян Феттель | 3 | : 2 | Марк Уэббер | 2 |
| 3 | Дженсон Баттон | 2 | : 3 | Льюис Хэмилтон | 4 |
| 5 | Фернандо Алонсо | 5 | : 0 | Фелипе Масса | 6 |
| 7 | Михаэль Шумахер | 1 | : 4 | Нико Росберг | 8 |
| 9 | Кими Райкконен | 4 | : 1 | Роман Грожан | 10 |
| 11 | Пол ди Реста | 4 | : 1 | Нико Хюлькенберг | 12 |
| 14 | Камуи Кобаяши | 3 | : 2 | Серхио Перес | 15 |
| 16 | Даниэль Риккиардо | 1 | : 4 | Жан-Эрик Вернь | 17 |
| 18 | Пастор Мальдонадо | 2 | : 3 | Бруно Сенна | 19 |
| 20 | Хейкки Ковалайнен | 1 | : 3 | Виталий Петров | 21 |
| 22 | Педро де ла Роса | 4 | : 0 | Нараин Картикеян | 23 |
| 24 | Тимо Глок | 5 | : 0 | Шарль Пик | 25 |



Одновременно с Гран-при Испании на улочках Монте-Карло прошёл 8-ой исторический Гран-при Монако, на старте которого присутствовали легендарные автомобили Формулы-1 1966–1978 годов.

фото: Константин Егорычев



За две недели до 70-го Гран-при Монако трасса почти полностью готова к гонке, что не мешает использовать её практически круглые сутки.

Днём трасса полностью открыта для движения, а ночью на отрезке между бассейном и поворотом «La Rascasse» расставляют свои столики близлежащие кафе и ночные клубы.



ГП Монако

Гонка вокруг казино

ГП Монако

Пожалуй, в Ф-1 нет другого более знаменитого и легендарного этапа, чем Гран-при Монако — гонка, победа в которой приравнивается к титулу чемпиона мира. Прежде всего, это самый старый Гран-при чемпионата, он проводится с 1929-го года, и за всё время проведения официальных чемпионатов мира ни разу (!) не отсутствовал в календаре — бывало, гонку не довели до конца, как в 1997-м, бывало, и вовсе прерывали до середины дистанции, как в 1984-м, когда тут взошла звезда Айртона Сенны, будущего гегемона этой трассы. Легендарный бразилец до сих пор сохраняет за собой рекорд по количеству побед в княжестве, он неизменно выигрывал тут с 1989-го по 1993-й года, вдобавок, записал себе в актив победу за рулём оснащенного «активной подвеской» Lotus 99Т.



Айртон Сенна (№ 19Toleman), 1984

ГП Монако

На одну победу меньше значится у Грэма Хилла и Михаэля Шумахера, причём в последний раз немец выиграл эту гонку в 2001-м году, и затем постоянно что-то мешало ему. Тем не менее, у него есть шанс сравнять рекорд Сенны — и пусть это кажется не очень вероятным, но кто верил в победу Мальдонадо в Испании!?



Михаэль Шумахер Ferrari, 2001

ГП Монако

Удивительно, но и все остальные чемпионы мира в сегодняшнем пелетоне также выигрывали гонку в Монако — два раза это сделал Алонсо (в Renault и в McLaren), по разу Райкконен, Феттель, Хэмилтон и Баттон.



Фернандо Алонсо (Ferrari), Себастьян Феттель (Red Bull), Дженсон Баттон (McLaren), 2011

ГП Монако

А вот среди пилотов прошлого было достаточно много известных людей, ни разу не выигрывавших там. Очень не любил эту трассу Нельсон Пике, сравнивавший её с поездкой на велосипеде по... собственной квартире, не испытывал дружеских чувств к этому этапу и Найджел Мэнселл, но он хотя бы подарил Ф-1 восхитительный поединок с Сенной в 1992-м, с рекордно малым отрывом в борьбе за победу (менее четверти секунды после почти двух часов гонки!), ничего путного в Монако не добился и Дэмон Хилл, хотя в свой чемпионский сезон он уверенно ехал к победе, пока его неожиданно не подвёл двигатель Renault.

Столкновение Нельсона Пике (№ 7 Brabham) с Рикардо Патрезе (№ 22 Alfa Romeo), 1985

ГП Монако

Чем славится местное кольцо с точки зрения эксплуатационных показателей? Городской типаж трассы вкупе с многочисленными кочкообразными неровностями подразумевает весьма специфический подход к настройке.



Подвески делаются максимально мягкими, дабы дольше сохранять контакт резины с асфальтом, антикрылья неизменно настраиваются на максимальное лобовое сопротивление, а в прежние годы на командах нередко появлялись совершенно невообразимые конструкции, причём в самых разных местах машины. Естественно, что от шин тут требуется максимальное сцепление с дорогой, но асфальт достаточно милосерден с ними, поэтому, несмотря на использование самых мягких смесей, вряд ли стоит ожидать «феерию пит-стопов» в гонке.

ГП Монако

Ключевое требование к двигателю — эластичность, то есть способность выдавать максимальную мощность в как можно более широком диапазоне оборотов. То, каковы абсолютные показатели мощности, тут никого не интересует — лучшим исключительно с точки зрения оборотистости моторам в Монако делать нечего. Зато на коробки передач выпадает просто огромная нагрузка — гонщики переключают передачи более двух тысяч раз за гонку. Именно этот узел чаще всего и подводит в Монако.



Photo: BMW AG



Княжество известно и как центр европейского игорного бизнеса, место, куда «бросить фишку» приезжают самые знаменитые люди со всего мира. Но в дни гонок Ф-1 обычно затмевает все остальное, и ставки делаются уже на победителей (и неудачников — например, кто сойдёт в первом повороте) — но как «ляжет фишка» в этом году, и кто выиграет, не смогут предсказать, наверное, и самые удачливые игроки!

Путешествуйте с нами!

www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37