

Приложение к журналу

РОССИЯ **F1LIFE**

Вокруг света с Формулой-1 № 2 (23) 2013

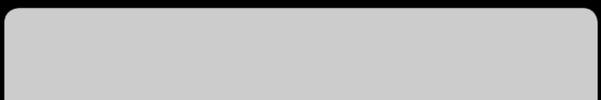
Себастьян

Победитель
второго этапа

Феттель



Одежда победителей



2 этап

Гран-при

Малайзии



Фото обложки:
Mark Thompson/Getty Images

все номера приложения к «F1Life»

Редактор: Новожилов Леонид

Авторы номера: Владимир Васильев,
Дан Дудка, Константин Егорычев



Вот она, Малайзия!

Веду свой репортаж всего в трёх градусах от экватора из Куала-Лумпур. Здесь всегда не просто тепло. Здесь всё время жарко, и даже ночью! Несмотря на весну и март-месяц, на улице — плюс 33.

Колоссальная нагрузка на болиды, резину и пилотов. А нам, зрителям, безусловно, нужно только одно — интересная гонка. И малазийский этап сполна даёт нам это, сменяя по несколько раз в день погоду с жары на ливень и обратно.

Визитная карточка Малайзии — это Куала-Лумпур. Визитная карточка Куала-Лумпур — это башни-близнецы PETRONAS. Все здания в центре города по-своему красивы и оригинальны, и они расположены с умом. Здесь действительно приятно гулять. Не то, что в Москва-сити, где мы не видим в небоскрёбах особой изюминки. Согласитесь всё-таки, башни PETRONAS — это изюм так изюм! Как сказал один мой знакомый-россиянин, проживающий в Малайзии: *«По идее, в каждом районе Москвы, должно стоять по такой интересной постройке, как башни PETRONAS»*. И не обязательно изюминкой считать высотность. Просто в таком огромном мегаполисе как Москва, увы, очень мало интересных и красивых современных зданий. Безусловно, сталинские высотки, Большой театр, Собор Василия Блаженного и Кремль — всё это было, есть и будет украшать город, как культурное наследие. Почти в каждой стране есть такие исторические объекты. Однако мир уже ушёл далеко вперёд в современной архитектуре. И я это вижу своими глазами, путешествуя вокруг света с Формулой-1.

WELCOME



2013 FORMULA 1 PETRONAS MALAYSIA GRAND PRIX



От редакции с места событий



Так что каждому из вас советую, по возможности, самим выезжать и смотреть на мир. Иначе, как получить представление о том, как выглядит этот мир, и что происходит в его разных уголках?

По телевизору, — скажут скептики. Но ведь там невозможно получить реального представления. И только вживую побывав на всех континентах (не будем сейчас брать в расчёт Антарктиду), понимаешь, что мир-то наш не такой уж и большой. А мы почему-то по-прежнему не стремимся расширять свои познания о нём.

Автодром Сепанг находится на приличном удалении от города — 60 км. И на преодоление этого расстояния у нас в среднем уходило полтора часа. Прокатились с ветерком и по платным автобанам, и по «глубинке» с её «хибарами» и дорогами второго сорта.

Цены на еду, бензин, отели, такси, паркинг и развлечения по российским меркам приемлемые, если не сказать больше — дешёвые.

От редакции
с места событий 



Сама еда в этом уголке света специфическая. Очень острая. Но по желанию можно заказать и европейские блюда: стейк, пасту, салаты. Вот с супами, и тем более с борщами, здесь — «напряжёнка». Суп из шампиньонов — единственное, что я попробовал близкого к нашему родному. Главная «фишка» здесь — это, безусловно, свежие морепродукты: лобстеры, крабы, королевские креветки. Прямо скажу: для любителей морской кухни — просто объедение!



От редакции
с места событий



Чуточку Таиланда на горячую закуску

После перелёта в Куала-Лумпур из Мельбурна, у меня было два свободных дня, до начала очередного этапа Формулы-1. И я рванул на остров Пхукет. Лёту один час. Таиланд — это мекка российских туристов. Вне отеля обстановка напоминает отчасти населённые пункты по дороге от Туапсе до Сочи/Адлер. Хотя, наверное, у нас и получше будет! Здесь же — лачуги, грязь, куча людей, передвигающихся на мопедах и мотоциклах, причём абсолютно без какой-либо защитной экипировки и шлемов! Я наблюдал даже такую невообразимую для России картину — на мопеде ехали мужчина и девушка, держащая на руках малыша. Очень много пикапов, перевозящих в кузове людей. Беднота. Нищета. Грязь. Но нашим людям нравится отдыхать в Таиланде. Наверное, из-за того, что у нас зима, а здесь всё время лето. И цены смешные, даже для российских регионов.

В отелях — всё хорошо. Обслуга очень вежливая. За небольшие чаевые — вам всё время кланяются, улыбаются и носят чемоданы.

Море — не просто тёплое. Оно по ощущениям даже горячее. Как парное молоко! Прокат водного мотоцикла дешевле в 2 раза, чем в Майами. Там 50 долларов мы платили за 15 минут. На Пхукете берут 1 500 рублей за 30 минут. Такси в аэропорт из дальнего уголка острова стоило нам всего 800 рублей (ехали по времени один час двадцать минут!).



От редакции с места событий

И вот пришло время второго ГОНОЧНОГО УИК-ЭНДА

Это 15-й Гран-при на автодроме SEPANG CIRCUIT. Дебют состоялся 17 октября 1999 года. Длина круга 5,543 км. Рекорд круга держится с 2004 года и принадлежит Хуану-Пабло Монтоя (Williams-BMW).





От редакции с места событий



Для себя принял однозначное решение: путешествие на Гран-при Малайзии нужно совмещать с пляжным отдыхом на Пхукете! А если уж быть совсем отчаянным до приключений, то нужно и вовсе отправляться в эдакое турне: ГП Австралии + ГП Малайзии + Пхукет между ними. Так, что дерзайте! Кто со мной в такое путешествие в следующем году? Записывайтесь, приглашаю!

От редакции



с места событий



В этом же сезоне вы можете присоединиться к нашему путешествию на другом краю света. В прошлом году мы ездили от Майами до Техаса. А в этом планируем прокатиться от Лос-Анджелеса через Лас-Вегас, через Гранд-Каньон до непосредственно Гран-при в Техасе. А потом в конце турне непременно отправиться на прогулку по Нью-Йорку.

А в конце гоночного сезона будет путешествие по Бразилии: от Сан-Паулу до Рио-Де-Жанейро и затем перелёт на водопад Игуасу. Ждём вас, чтобы вместе покорять новые и неизвестные для вас места.

F1LIFE, FORMULASTORE и Леонид Новожилов представляют проект FORMULATRavel: билеты и туры на гран-при.

Нам 3 года!

За этот период наши туристы побывали на 27-ти гран-при.

«Мы откроем вам весь мир Формулы-1»!

Сегодня у вас есть возможность заказать путешествие на гран-при сезона 2013, 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 группу туристов сопровождает наш опытный сотрудник.



Программы путешествий 2013:

ГП Испании

ГП Монако

ГП Германии

ГП Венгрии

ГП Бельгии

ГП Абу-Даби

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

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



Украденная радость...

На прошедшем на трассе Сепанг Гран-при Малайзии команда «Red Bull» с большим отрывом двумя болидами финишировала впереди пелотона. Следом за Феттелем и Уэббером соответственно на 3-м и 4-м местах финишировали гонщики «Mercedes» Льюис Хэмилтон и Нико Росберг. Однако на подиуме никто из находящихся там гонщиков не был рад своему результату. Такого грустного подиума не припомнят даже ветераны Формулы-1.

SCUDERIA FERRARI FERNANDO ALONSO



Photo Ferrari/Ercole Colombo



Photo DR Photo



Photo: Paul Gilham/Getty Images



Photo: MERCEDES-AMG-PETRONAS Formula One Team



Photo AP Photo/Chris Wedel

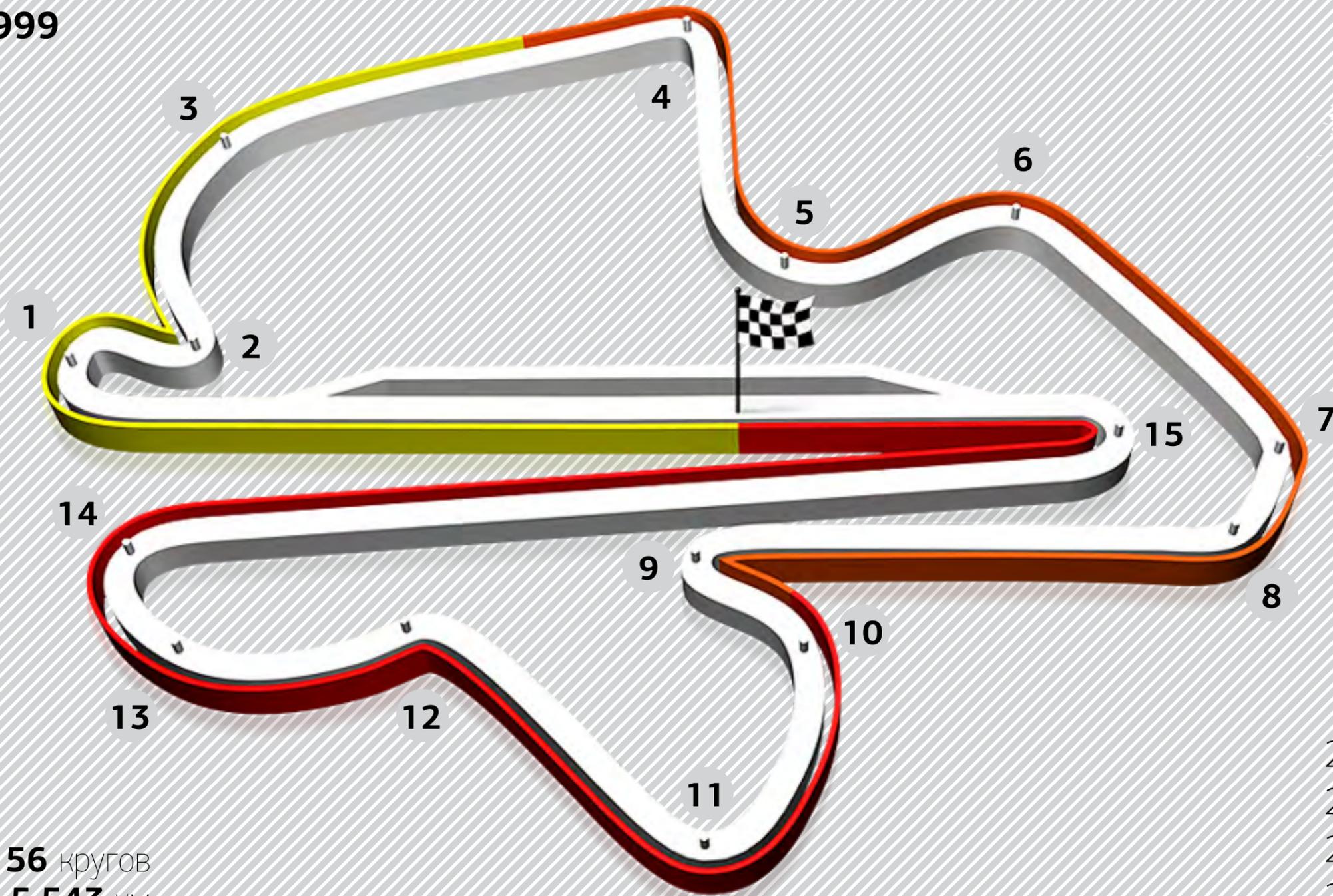


Одежда победителей

Сепанг



Первый гран-при:
1999



Лучший круг: **2004**
Х.-П. Монтоя **1:34.223**

56 кругов
x **5.543** км
310.408 км

Победители:

2012	Ф. Алонсо (Ferrari)
2011	С. Феттель (Red Bull Racing)
2010	С. Феттель (Red Bull Racing)
2009	Д. Баттон (Brawn GP)
2008	К. Райкконен (Ferrari)

Текст: Владимир Васильев

ПРАКТИКА



Photo: MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team

Как бы ни говорили, что на свободных заездах каждая команда работает по индивидуальной программе, и их результаты не могут отражать действительной расстановки сил, всё равно у каждого из гонщиков стоит цель: показать лучшее время прохождения круга. Это ведь отражает и его собственные способности, и технические характеристики машины, и правильность настроек на данную трассу и данные метеоусловия.



Photo: xrb1cc

Сухая погода, выдавшаяся на пятничные тренировки, по нашему мнению, позволила действительно посмотреть расстановку сил. И в целом картина стала более определённой, чем это было в условиях непогоды предыдущего этапа в Мельбурне.



Тройка команд-лидеров не вызывает сомнения. «Red Bull», «Ferrari», «Lotus». Причём, все пилоты этих команд в отличной форме и показывают результаты, близкие друг к другу.

Исключение составляет, пожалуй, Роман Грожан. Очевидно, сказывается отсутствие опыта.

Ведь, если Кими Райкконен в пятницу был на лидирующих позициях, то Роману удалось показать утром 10-е место, а после обеда — 6-е.

Начавшийся после часа вторых тренировок дождь позволил командам поработать ещё и с дождевыми настройками. Естественно, результаты остались не улучшенными.



Вплотную к тройке лидеров подошли обе команды с моторами «Mercedes». В заводской команде лучше трасса подходила Нико Росбергу, он в обеих сессиях опередил своего нового напарника Льюиса Хэмилтона.

В «Force India» сначала был впереди Адриан Сутил, а после обеда чуть лучше проехал Пол Ди Реста.

Photo: Sahara Force India F1 Team/Jarvis

Субботние тренировки — это непосредственная подготовка к квалификации. И то, что они прошли на сухом асфальте, давало возможность действительно расставить по ранжиру гонщиков и команды в соответствии с реальным потенциалом их болидов и настроек именно на эту трассу.



Photo: xrbcc

В группе лидеров Себастьян Феттель по-прежнему был впереди.



Неожиданно на второй позиции оказался «Mercedes» Льюиса Хэмилтона.

Это был словно «звоночек» соперникам о том, что «конюшня» Росса Брона наконец-то достигла уровня, позволяющего конкурировать с лидерами, а не просто доезжать до финиша в первой «десятке».

Ещё один тревожный для соперников сигнал прозвучал в исполнении Адриана Сутиля, занявшего со своей «Force India» 3-ю строчку в итоговой таблице субботних заездов и опередившего соответственно Марка Уэббера, Кими Райкконена и своего напарника Пола ди Ресту.

Adrian
Sutil 



Результаты были очень плотными, в интервал одной секунды вложились 11 пилотов.

Возможно поэтому «Ferrari», где Масса вновь опередил Алонсо, скромно довольствовались лишь 8-й и 10-й позициями.

«Четвёрка» аутсайдеров не претендовала на позиции гонщиков «Торо Rosso», замкнувших группу «среднячков». Все ждали послеобеденной квалификации, пытаясь угадать, пойдёт ли традиционный для этого времени, но всё же непредсказуемый малазийский дождь?





I практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	15	1:36.935	
2	К. Райкконен	Lotus-Renault	15	1:37.003	0.068
3	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	21	1:37.104	0.169
4	Ф. Алонсо	Ferrari	13	1:37.319	0.384
5	Н. Росберг	Mercedes	19	1:37.588	0.653
6	А. Сутиль	Force India-Mercedes	17	1:37.769	0.834
7	Ф. Масса	Ferrari	15	1:37.771	0.836
8	П. ди Реста	Force India-Mercedes	15	1:37.773	0.838
9	Л. Хэмилтон	Mercedes	18	1:37.840	0.905
10	Р. Грожан	Lotus-Renault	17	1:37.915	0.980
11	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	16	1:38.173	1.238
12	П. Мальдонадо	Williams-Renault	16	1:38.673	1.738
13	С. Перес	McLaren-Mercedes	17	1:38.830	1.895
14	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	17	1:39.054	2.119
15	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	16	1:39.204	2.269
16	В. Боттас	Williams-Renault	19	1:39.208	2.273
17	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	17	1:39.284	2.349
18	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	16	1:39.567	2.632
19	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	17	1:40.728	3.793
20	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	14	1:40.996	4.061
21	Ш. Пик	Caterham-Renault	18	1:41.163	4.228
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	14	1:41.513	4.578

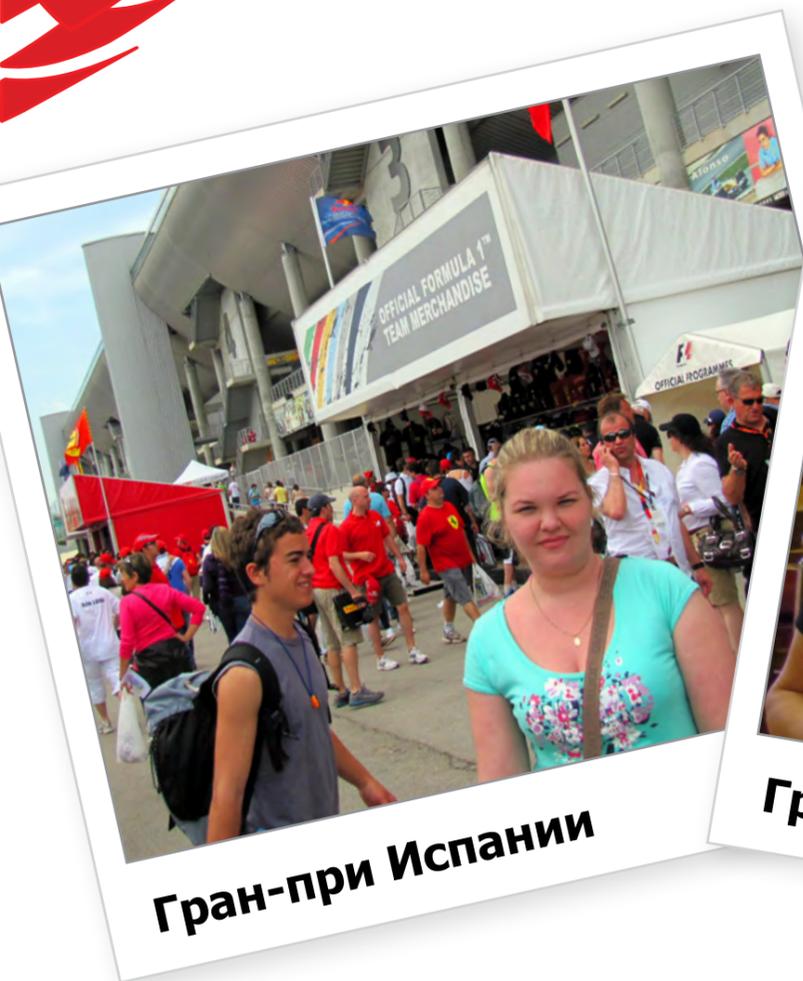
II практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	К. Райкконен	Lotus-Renault	28	1:36.569	
2	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	27	1:36.588	0.019
3	Ф. Масса	Ferrari	33	1:36.661	0.092
4	Ф. Алонсо	Ferrari	23	1:36.985	0.416
5	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	29	1:37.026	0.457
6	Р. Грожан	Lotus-Renault	26	1:37.206	0.637
7	Н. Росберг	Mercedes	32	1:37.448	0.879
8	П. ди Реста	Force India-Mercedes	30	1:37.571	1.002
9	Л. Хэмилтон	Mercedes	32	1:37.574	1.005
10	А. Сутиль	Force India-Mercedes	10	1:37.788	1.219
11	С. Перес	McLaren-Mercedes	21	1:37.838	1.269
12	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	29	1:37.865	1.296
13	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	31	1:38.068	1.499
14	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	23	1:38.645	2.076
15	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	31	1:38.738	2.169
16	П. Мальдонадо	Williams-Renault	27	1:38.801	2.232
17	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	31	1:38.904	2.335
18	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	30	1:39.508	2.939
19	В. Боттас	Williams-Renault	28	1:39.660	3.091
20	Ш. Пик	Caterham-Renault	29	1:40.757	4.188
21	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	32	1:40.768	4.199
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	23	1:41.438	4.869

III практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	20	1:36.435	
2	Л. Хэмилтон	Mercedes	17	1:36.568	0.133
3	А. Сутиль	Force India-Mercedes	19	1:36.588	0.153
4	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	20	1:36.613	0.178
5	К. Райкконен	Lotus-Renault	19	1:36.806	0.371
6	П. ди Реста	Force India-Mercedes	18	1:36.807	0.372
7	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	16	1:36.822	0.387
8	Ф. Масса	Ferrari	14	1:36.946	0.511
9	Н. Росберг	Mercedes	25	1:36.949	0.514
10	Ф. Алонсо	Ferrari	14	1:37.302	0.867
11	П. Мальдонадо	Williams-Renault	11	1:37.359	0.924
12	С. Перес	McLaren-Mercedes	12	1:37.538	1.103
13	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	23	1:37.685	1.250
14	Р. Грожан	Lotus-Renault	14	1:37.690	1.255
15	В. Боттас	Williams-Renault	16	1:37.936	1.501
16	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	17	1:38.294	1.859
17	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	16	1:38.376	1.941
18	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	15	1:38.425	1.990
19	Ш. Пик	Caterham-Renault	18	1:38.995	2.560
20	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	21	1:39.717	3.282
21	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	18	1:40.209	3.774
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	18	1:40.495	4.060

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



Гран-при Испании



Гран-при Испании



Гран-при Монако



Гран-при Испании

Мы на Гран-при 2012!

Реклама

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



Photo Sutton Motorsport Images

Квадратификация

Первый сегмент прошёл на сухом асфальте.



В группу неудачников помимо «Marussia» и «Caterham» вынуждены были «прописаться» Жан-Эрик Вернь на «Toro Rosso»...



...и Валттери Боттас на «Williams».



Квалификация | 23 марта, суббота

Вновь приятно удивил пилот российской команды француз Жюль Бьянки, который уверенно возглавил группу арьергарда, опередив своего напарника больше чем на 1 секунду, и уступив Боттасу всего 0.2 (!) секунды.



Photo: xbcsc



Таблицу результатов возглавили Сутиль, Райкконен и Росберг.

Немецкий чемпион Себастьян Феттель и бразилец Фелипе Масса решили сэкономить на покрышках и едва не заплатились за это.

Их результаты, соответственно 15-й и 12-й, были на грани вылета.

Короткий дождик пришёлся на второй сегмент квалификации.

Лучшими были Росберг, Уэббер и Хэмилтон. Слово предсказание, что основная борьба будет именно между «Red Bull» и «Mercedes».

Феттель едва втиснулся в отведённые рамки и показал 9-е время в этом сегменте.





В третьем сегменте дождь прекратился, и асфальт стал быстро подсыхать. Гонщики перешли на слики, пытаясь улучшить время. И лучшими среди них оказались Феттель и Масса.



Уэббер на секунду опоздал к клетчатому флагу, чтобы проехать свой быстрый круг. А ведь у него были все шансы на поул-позишн. Вместо этого — скромная 5-я позиция на стартовом поле, чуть впереди Нико Росберга.

Photo: Mark Thom (monoculture) / images

Немецкого пилота слегка невзначай заблокировал на быстром круге Кими Райкконен, за что финскому гонщику был назначен штраф с потерей 3-х мест. В итоге у Кими оказалась 10-я стартовая позиция.





А со второго ряда решётки заслужили право стартовать Алонсо и Хэмилтон. Давние соперники по 2007 году, когда ещё будучи напарниками по «McLaren» из-за междоусобных войн они уступили чемпионский титул уже и не надевавшемуся его получить Кими Райкконену, выступавшему тогда за «Ferrari».



Дальнейшие воскресные события произошли именно с первой «шестёркой» пилотов. Это стало основной темой для обсуждения всех масс-медиа. И вместо ожидаемого малазийского ливня в Куала-Лумпур на этом гран-при разразилась эмоциональная буря страстей, подарившая нам гонку с множеством обгонов, неординарных событий, и... странным финалом, превратившим подиум в удручающее печальное мероприятие.





Дженсон Баттон сместил Кими на 7-м месте, Серхио Перес соответственно перебрался на 9-е.



Положительным моментом было то, что обе машины «McLaren» вошли в «десятку», что было результатом продуктивной, хотя и чрезмерно срочной работы команды Мартина Уитмарша по устранению недостатков, выявленных на Гран-при Австралии.



Во втором эшелоне лучшее время было у Романа Грожана и Нико Хюлькенберга, разместивших свои болиды на 6-м ряду.



И в глубине, словно «в засаде», окопался на 15-м месте Пол ди Реста, который уступил своему напарнику Сутилю 7 позиций.

Статистика по итогам квалификации



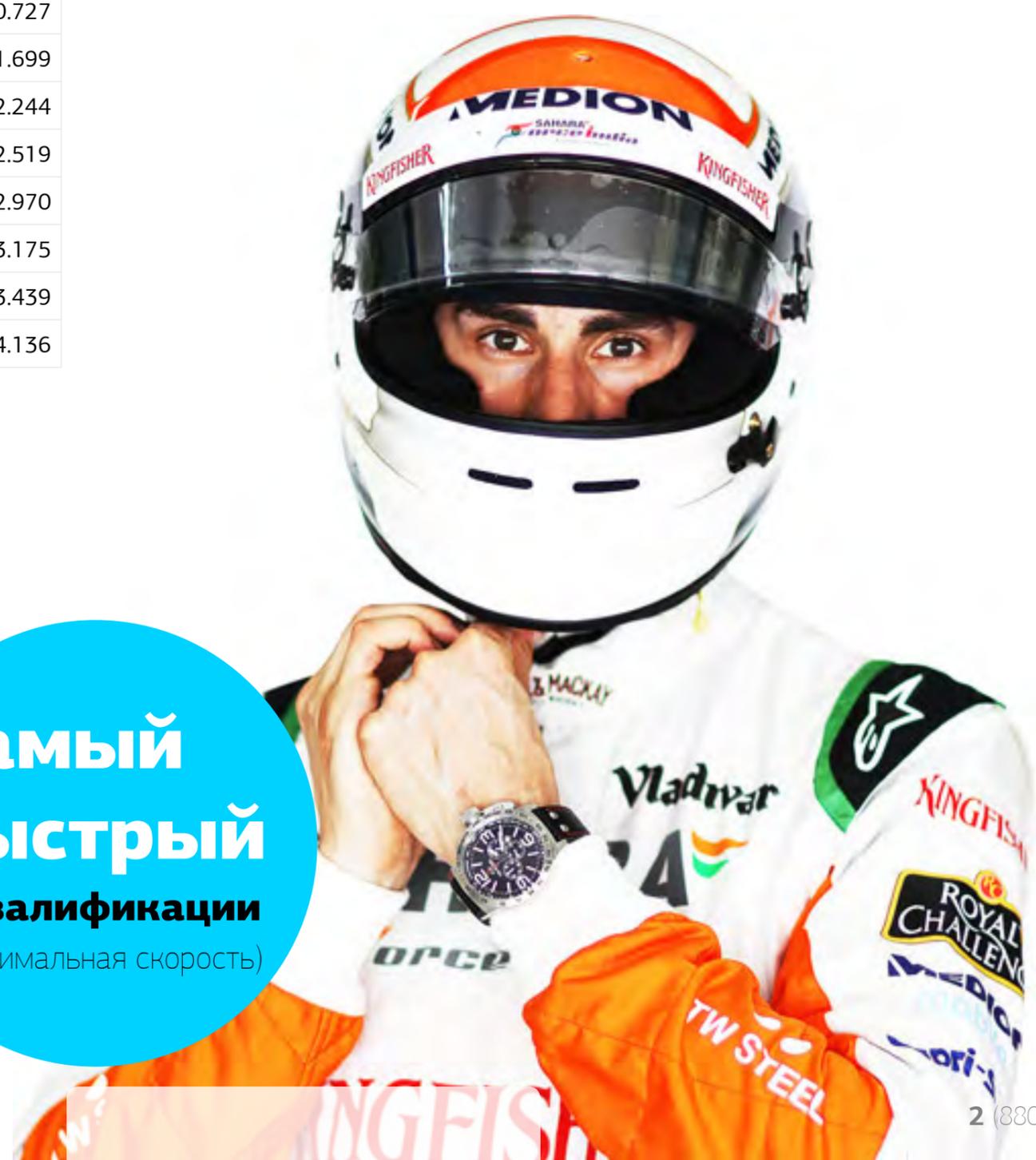
Поз	Пилот	Команда	Круг	Q I	Q II	Q III
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	13	1:37.899	1:37.245	1:49.674
2	Ф. Масса	Ferrari	15	1:37.712	1:36.874	1:50.587
3	Ф. Алонсо	Ferrari	14	1:37.314	1:36.877	1:50.727
4	Л. Хэмилтон	Mercedes	15	1:37.513	1:36.517	1:51.699
5	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	14	1:37.619	1:36.449	1:52.244
6	Н. Росберг	Mercedes	14	1:37.239	1:36.190	1:52.519
7	К. Райкконен	Lotus-Renault	12	1:36.959	1:36.640	1:52.970
8	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	14	1:37.487	1:37.117	1:53.175
9	А. Сутиль	Force India-Mercedes	12	1:36.809	1:36.834	1:53.439
10	С. Перес	McLaren-Mercedes	16	1:37.702	1:37.342	1:54.136
11	Р. Грожан	Lotus-Renault	7	1:37.363	1:37.636	
12	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	12	1:37.931	1:38.125	
13	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	12	1:37.722	1:38.822	
14	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	14	1:37.707	1:39.221	
15	П. ди Реста	Force India-Mercedes	10	1:37.493	1:44.509	
16	П. Мальдонадо	Williams-Renault	10	1:37.867		
17	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	8	1:38.157		
18	В. Боттас	Williams-Renault	7	1:38.207		
19	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	8	1:38.434		
20	Ш. Пик	Caterham-Renault	6	1:39.314		
21	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	8	1:39.672		
22	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	6	1:39.932		

¹ Кими Райкконен показал 7-ой результат, но был наказан потерей 3 позиций на стартовой решётке за блокирование Нико Росберга во время квалификации.

Поз	Пилот	км/ч
1	А. Сутиль	307.1
2	П. ди Реста	306.9
3	Р. Грожан	306.9
4	К. Райкконен	306.5
5	Ф. Алонсо	303.2
6	С. Перес	303.0
7	Д. Риккиардо	302.8
8	Ф. Масса	302.6
9	Ж.-Эр. Вернь	302.5
10	Дж. Баттон	302.0
11	Ш. Пик	301.9
12	Н. Хюлькенберг	301.9
13	М. Чилтон	301.7
14	Ж. Бьянки	301.4
15	Н. Росберг	301.1
16	Эс. Гутьеррес	300.4
17	Г. ван дер Гарде	300.3
18	Л. Хэмилтон	300.1
19	М. Уэббер	299.6
20	С. Феттель	298.5
21	П. Мальдонадо	298.0
22	В. Боттас	296.4

Самый быстрый в квалификации
(максимальная скорость)

Лимит 107 % от результата самого быстрого пилота Q1 — 1:43.585



Стартовая решётка



<p>01</p> <p>Себастьян Феттель Red Bull</p>	<p>03</p> <p>Фернандо Алонсо Ferrari</p>	<p>05</p> <p>Марк Уэббер Red Bull</p>	<p>07</p> <p>Дженсон Баттон McLaren</p>	<p>09</p> <p>Серхио Перес McLaren</p>	<p>11</p> <p>Роман Грожан Lotus</p>	<p>13</p> <p>Даниэль Риккиардо Toro Rosso</p>	<p>15</p> <p>Пол ди Реста Force India</p>	<p>17</p> <p>Жан-Эрик Вернь Toro Rosso</p>	<p>19</p> <p>Жюль Бьянки Marussia</p>	<p>21</p> <p>Макс Чилтон Marussia</p>
<p>02</p> <p>Фелипе Масса Ferrari</p>	<p>04</p> <p>Льюис Хэмилтон Mercedes-Benz</p>	<p>06</p> <p>Нико Росберг Mercedes-Benz</p>	<p>08</p> <p>Адриан Сутиль Force India</p>	<p>10</p> <p>Кими Райкконен ¹ Lotus</p>	<p>12</p> <p>Нико Хюлькенберг Sauber</p>	<p>14</p> <p>Эстебан Гутьеррес Sauber</p>	<p>16</p> <p>Пастор Мальдонадо Williams</p>	<p>18</p> <p>Валттери Боттас Williams</p>	<p>20</p> <p>Шарль Пик Caterham</p>	<p>22</p> <p>Гидо ван дер Гарде Caterham</p>

¹ Кими Райкконен показал 7-ой результат, но был наказан потерей 3 позиций на стартовой решётке за блокирование Нико Росберга во время квалификации.

Участники
гонки

2013

№	Пилот	Команда	Болид	Двигатель
1	Себастьян Феттель	Infiniti Red Bull Racing	Red Bull RB9	Renault RS27-2013
2	Марк Уэббер	Infiniti Red Bull Racing	Red Bull RB8	Renault RS27-2013
3	Фернандо Алонсо	Scuderia Ferrari	Ferrari F138 (664)	Ferrari 056
4	Фелипе Масса	Scuderia Ferrari	Ferrari F138 (664)	Ferrari 056
5	Дженсон Баттон	Vodafone McLaren Mercedes	McLaren MP4-28	Mercedes-Benz FO 108F
6	Серхио Перес	Vodafone McLaren Mercedes	McLaren MP4-28	Mercedes-Benz FO 108F
7	Кими Райкконен	Lotus F1 Team	Lotus E21	Renault RS27-2013
8	Роман Грожан	Lotus F1 Team	Lotus E21	Renault RS27-2013
9	Нико Росберг	Mercedes AMG Petronas F1	Mercedes-Benz MGP W04	Mercedes-Benz
10	Льюис Хэмилтон	Mercedes AMG Petronas F1	Mercedes-Benz MGP W04	Mercedes-Benz
11	Нико Хюлькенберг	Sauber F1 Team	Sauber C32	Ferrari

№	Пилот	Команда	Болид	Двигатель
12	Эстебан Гутьеррес	Sauber F1 Team	Sauber C32	Ferrari
14	Пол ди Реста	Sahara Force India F1 Team	Force India VJM06	Mercedes-Benz
15	Адриан Сутиль	Sahara Force India F1 Team	Force India VJM06	Mercedes-Benz
16	Пастор Мальдонадо	Williams F1 Team	Williams FW35	Renault
17	Валттери Боттас	Williams F1 Team	Williams FW35	Renault
18	Жан-Эрик Вернь	Scuderia Toro Rosso	Toro Rosso STR8	Ferrari 056
19	Даниэль Риккиардо	Scuderia Toro Rosso	Toro Rosso STR8	Ferrari 056
20	Шарль Пик	Caterham F1 Team	Caterham CT-03	Renault RS27-2013
21	Гидо ван дер Гарде	Caterham F1 Team	Caterham CT-03	Renault RS27-2013
22	Жюль Бьянки	Marussia F1 Team	Marussia MR02	Cosworth CA2013K
23	Макс Чилтон	Marussia F1 Team	Marussia MR02	Cosworth CA2013K

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



Гран-при Германии



Транспорт от FORMULATRAVEL



Гран-при Венгрии



Гран-при Великобритании

Мы на Гран-при 2012!

Реклама

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

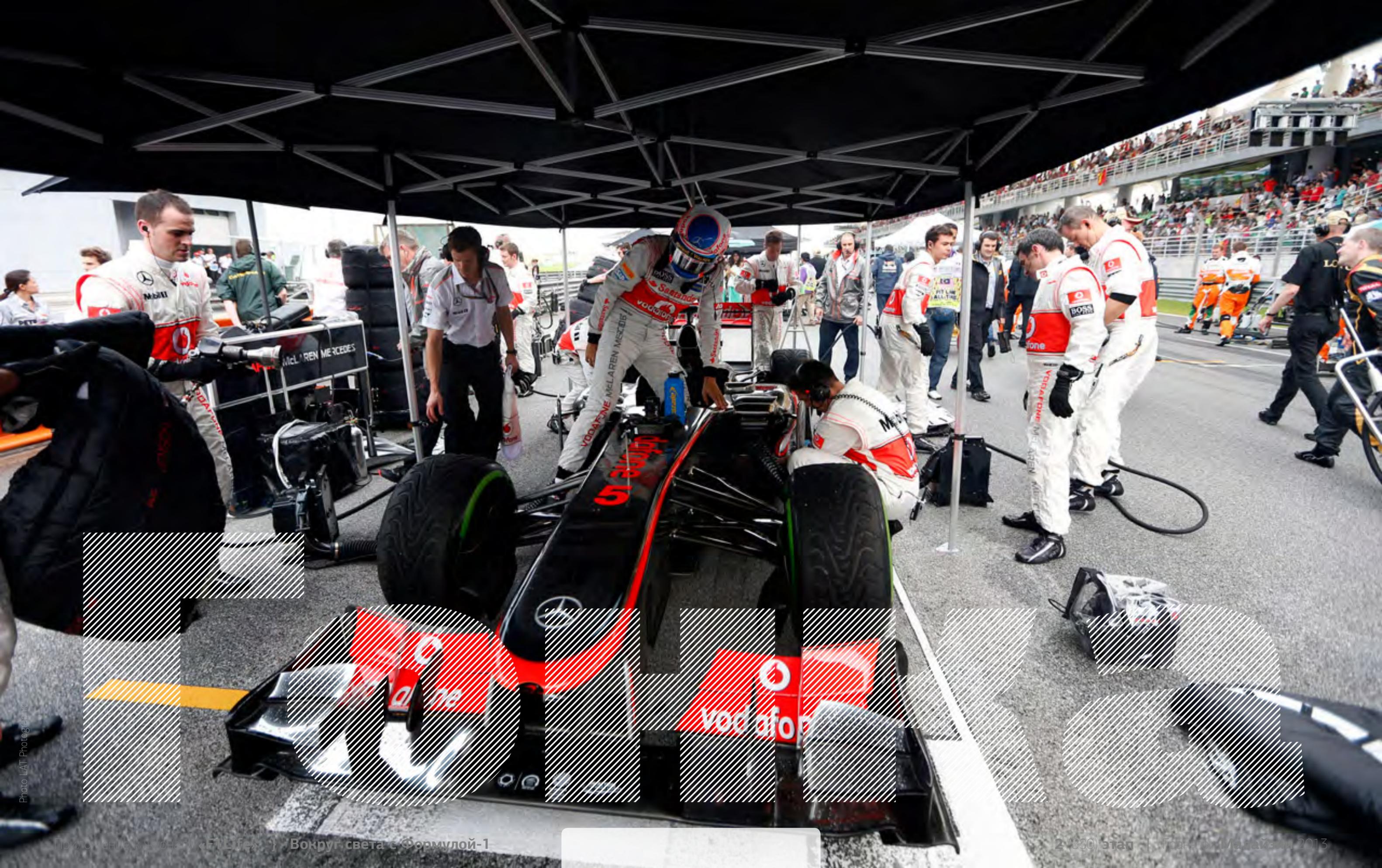


Photo LAT Photographic

Прогревочный круг мало для кого обошёлся без происшествий. Дождь «отметился» на автодроме перед самым стартом. И хотя он быстро закончился, трасса местами была настолько мокрой, что даже промежуточные покрышки, которые предпочли поставить на болиды все команды, не могли обеспечить сцепления с асфальтом.





Больше всего не повезло дебютанту «Williams» Валттери Боттасу, ему пришлось менять на своём болиде переднее крыло.



Непосредственно старт уже был под солнцем, быстро высушивающим трассу. Лишь в третьем повороте оставалось много воды, создавшей своеобразную ловушку для пилотов.

Photo xpb.cc

Ошибка Алонсо и «Ferrari»

На старте Фелипе, воодушевлённый своим успехом в квалификации, попытался было перекрыть траекторию Фернандо, но у того разгон был поэффективнее. И бразильцу пришлось отступить.



Гонка | 24 марта, воскресенье

Алонсо пристроился за Феттелем, который стартовал как всегда без нареканий. Сам поворот испанец решил пройти по внешней траектории. Но обойти «Red Bull» ему не удалось. Более того, перед вторым поворотом Себастьян сместился влево на внутреннюю траекторию и, чтобы удержаться на скользкой трассе, резко снизил скорость.



Photo: Ferrari/Ercole Colombo



Фернандо не ожидал такого манёвра, и болид «Ferrari» легонечко уткнулся своим передним антикрылом в корму «Red Bull».

Этого кажущегося незначительным касания вполне хватило, чтобы обломать крепление антикрыла. Искры, сопровождавшие дальнейшее движение «Ferrari», говорили о серьёзности повреждения.



Но поскольку Фернандо удавалось не просто ехать, а ещё и сохранять в течение целого круга свою вторую позицию от нападков удачно стартовавшего Марка Уэббера, на командном мостике «Ferrari» было принято решение не зазывать своего пилота в боксы.

Photo: Mark Thompson/Getty Images



Это было ошибкой. С точки зрения команды, если бы Фернандо продержался на трассе ещё три круга, пока подсыхал асфальт, то он затем сразу бы вместе с новым обтекателем получил бы и слики вместо промежуточной резины. Но с точки зрения безопасности, обломанное антикрыло в любой момент могло оторваться совсем и спровоцировать аварию.

Так оно и вышло. На стартовой прямой Фернандо вынужден был пропустить вперёд себя Уэббера, а затем на торможении, когда нагрузки на антикрыло увеличились в несколько раз, этот элемент кузова окончательно отвалился и... попал под колёса самой «Ferrari».

Практически неуправляемый болид выехал по прямой в гравийную ловушку и только по случайности никто не пострадал.

Если бы антикрыло отлетело в соседнюю машину или даже просто осталось на трассе в конце этой скоростной прямой, аварии было бы не избежать.



Гонка | 24 марта, воскресенье

Удивительно ещё, что стюарды не наказали команду за такое безрассудное поведение. Ведь только на командном мостике могли представлять себе опасность такого решения. Сам гонщик из кокпита не мог видеть, насколько элементы кузова деформированы, и чем он рискует, оставаясь на трассе.



Гонка для Фернандо закончилась, и надо признать, что это была его первая ошибка за более чем 20 последних гонок.

Кстати, Алонсо лишний раз подтвердил злую закономерность: это была его 200-я гонка, а юбилейные гонки, как правило, оказываются в числе самых неудачных для гонщиков.

Редкое исключение составила такая же юбилейная гонка для Дженсона Баттона, когда он на Гран-при Венгрии в 2011 году убедительно одержал победу.



«Red Bull» начинает волну пит-стопов

Первым решился перейти на «слики» лидер гонки Себастьян Феттель. Это произошло уже на 6-м круге.

Но выехав на трассу, из-за мокрого 3-го поворота немец потерял несколько позиций, пропуская вперёд одного за другим соперников, едущих на промежуточных покрышках. Лишь к концу круга, где асфальт был уже практически сухим, Феттель стал возвращать себе утраченное.



Наступил момент, когда и те и другие шины показывали одинаковое время прохождения круга. Эдакая «золотая середина». Уэбберу порекомендовали оставаться ещё на трассе, и он сумел показать время лучшего круга. Оттянув свой пит-стоп на пару кругов, Марк на «сликах» выехал по-прежнему в лидерах.





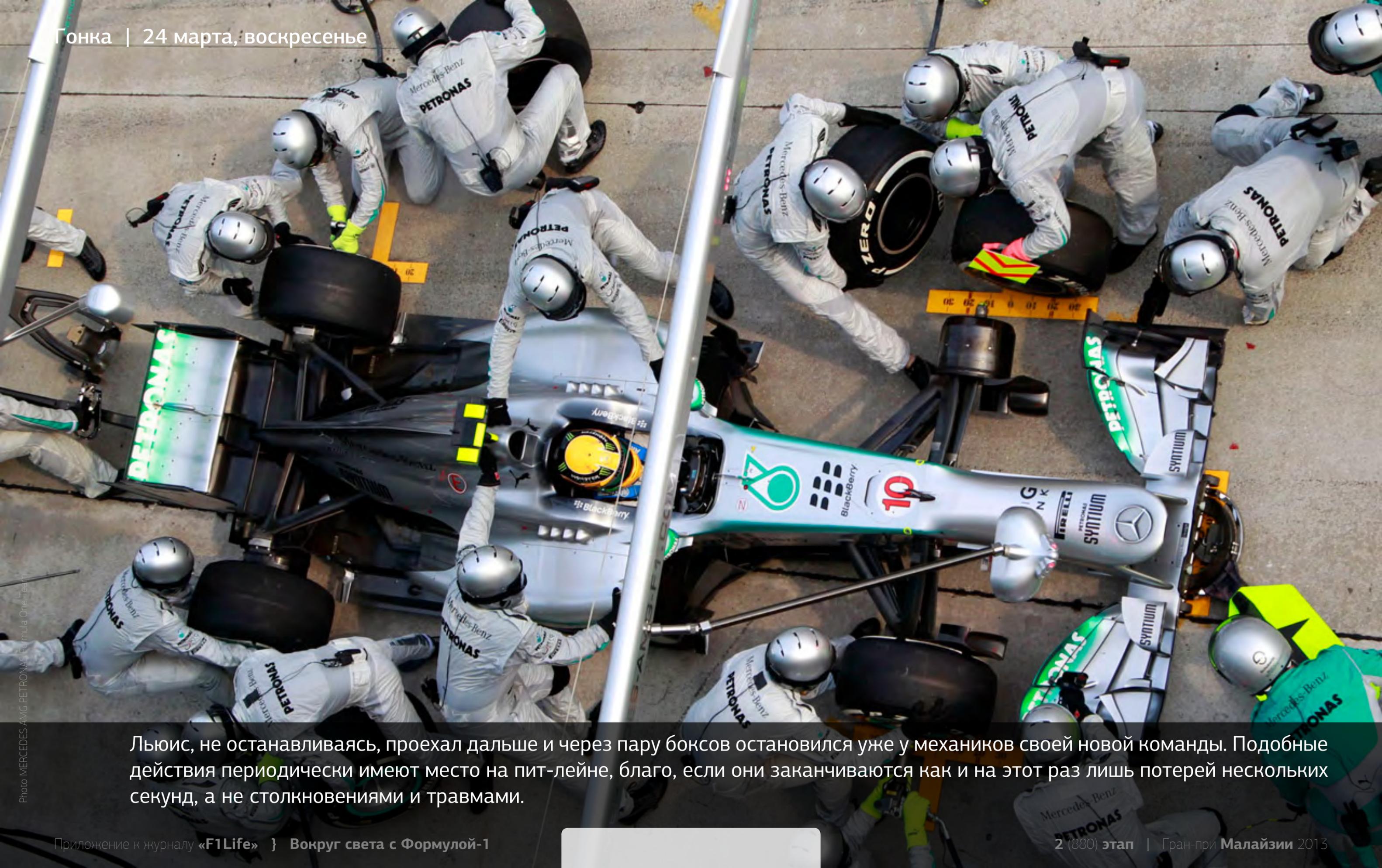
Себастьян потихоньку «разобрался» со всеми конкурентами и вышел на вторую позицию.

Третьим был Льюис Хэмилтон.



Прогулка Льюиса

Забавные мгновения подарил публике Льюис Хэмилтон. Двигаясь по пит-лейну, он заехал на обслуживание в свою бывшую команду «McLaren». Очевидно, 6 лет одинаковых манёвров выработали у него устойчивый стереотип. Благо, что там быстро сообразили, что к ним заехал не их подопечный, и механик с передним домкратом успел отскочить в сторону.



Льюис, не останавливаясь, проехал дальше и через пару боксов остановился уже у механиков своей новой команды. Подобные действия периодически имеют место на пит-лейне, благо, если они заканчиваются как и на этот раз лишь потерей нескольких секунд, а не столкновениями и травмами.

Казусы «Force India»

Как только началась первая волна пит-стопов, на командном мостике «Force India» решили зазвать на 6-м круге в боксы сразу обоих пилотов. Расчёт был на то, что оставаясь на подсыхающей трассе, второй пилот потеряет на промежуточных шинах гораздо больше времени, чем 5-6 секунд ожидания на пит-лейне, пока обслужат напарника.



Но при креплении заднего левого колеса на болиде Сутиля вышла заминка. Пришлось даже повторно поднимать заднюю ось, чтобы всё же закрепить колесо, как следует... Обидно... Но это было всего лишь начало проблем индийской команды в этот уик-энд.



Photo Sahara Force India F1 Team/James Moy

Ко времени второй остановки в боксах Сутиль снова вернулся в первую «десятку», а Пол ди Реста совсем рядом с ней. Ему даже удалось показать лучшее время прохождения круга. Скорость болидов с моторами «Mercedes» в Сепанге действительно удивляла.



Photo: Sahara Force India F1 Team/James Moy



Но на 22-м круге, заехав в боксы поменять колёса, Пол ди Реста так и остался стоять возле своих механиков. Вновь проблема крепления колеса, только теперь — неустраняемая.

Новое оборудование, которое привезла команда на гонку, «отказалось» добросовестно исполнять свои функции.

Сход. Пола откатали в боксы.

Через 5 кругов нечто аналогичное происходит и на болиде Адриана Сутиля. Давненько не было таких казусных сходов из-за какого-то крепления колеса. Но это гонки, ничего не поделаешь.



Ещё одна украденная радость

К 10-му кругу Дженсон уже на 5-м месте. Учитывая неплохую скорость его «McLaren» из боксов следует команда британцу работать по плану «В». Скорее всего речь шла о меньшем числе пит-стопов.





К 33-му кругу Дженсон выходит в лидеры, и даже если ему ещё предстоит пит-стоп, то он может вполне претендовать на место на подиуме. Вот вам очередной раз пример незаметной, но грамотной работы пилота на трассе.

Через пару кругов Баттон уезжает в боксы и... еще одна украденная радость в это воскресенье. Отъехав на новых покрышках от своих механиков, Дженсон вдруг останавливается прямо на левой стороне пит-лейна. Что-то не в порядке. Механики бегут к нему из боксов, откатывают обратно болид «McLaren» и... прикручивают незакрепленное переднее левое колесо. Вот вам и подарочек под малазийским соусом.





Дженсон возвращается на трассу 14-м, в круге от лидеров. Но это не мешает ему ехать с ними в одном темпе. «McLaren» действительно хорошо справились с домашней работой «над ошибками». За 3 круга до финиша Дженсон окончательно уезжает в боксы. Очевидна маленькая хитрость команды: это позволит без штрафных санкций поменять коробку передач на болиде и немного сэкономить моторесурс двигателя.



Борьба французов Пика и Верня на пит-лейне

На своём первом пит-стопе Жан-Эрик Вернь оказывается жертвой ошибки своего выпускающего механика. Тот слишком рано поднял «леденец», и «Торо Rosso» сталкивается с заезжающим на пит-стоп болидом «Marussia», за рулём которого был тоже французский пилот Шарль Пик. На обеих машинах происходит замена носовых обтекателей.

Удивительное дело, что после старта почти в самом хвосте пелотона и такой заминки на пит-стопе «ЖЭВ», как зовут в обиходе Жан-Эрика друзья и знакомые, ещё сумел финишировать 10-м и заработать 1 очко в копилку команде.



Гонка | 24 марта, воскресенье

Быстрый гонщик или 6 сходов соперников? Именно первую часть этого вопроса и требуется доказать «ЖЭВу» руководству «Торо Rosso» в этом сезоне, чтобы не остаться без контракта на следующий год.



Photo: Peter Fox/Getty Images

Кими рассердился на Нико

Стартовав с середины стартовой решётки, Кими Райкконену пришлось почувствовать на себе, что значит «неуступчивость» молодёжи. Чуть зазевался или не так вошёл в поворот, и тебя стараются обойти, или того хуже — вытолкнуть с трассы. Причём, перед чемпионским титулом не тушуются ни новички, ни аутсайдеры, ни даже напарник по команде. В итоге Кими не удаётся в полной мере реализовать преимущество «Lotus», и он финиширует лишь 7-м, вслед за своим молодым напарником.



Photo: xrb.cc

Особенно запомнились баталии финна с Нико Хюлькенбергом, который на своём «Sauber» ни за что не хотел пропускать Кими Райкконена. В один из моментов на 40-м круге в борьбе за 8-ю позицию Нико пошёл даже на откровенный «рэсинг» с касанием колёс, чтобы не пропустить соперника вперёд себя.



Photo: xrb.cc



Тут не выдержали нервы даже у такого «ледяного человека», которым называют в паддоке Райкконена. Кими прокричал (!) по радио своему инженеру: «Что он делает?! Он мне не оставил места на трассе!». Лишь мастерство финского чемпиона действительно помогло избежать аварии в тот момент. В конечном итоге за счёт сэкономленной резины и 3-х пит-стопов вместо 4-х у соперников, Кими сумел финишировать впереди Хюлькенберга.

Борьба «Red Bull»

Оставаясь во главе пелотона до своего последнего пит-стопа, Марк Уэббер, отлично стартовавший и прекрасно справляющийся с неожиданной ролью лидера, уже наверняка представлял себя в роли победителя гран-при. Его преимущество над напарником составляло около 4 секунд. По радио австралийцу с командного мостика сообщили, что на сегодня борьба закончена, обгонов больше не будет, надо контролировать свой комфортный отрыв от «Mercedes».



Им оставалось лишь 14 кругов просто докатиться до финиша в щадящем режиме, сберегая шины и мотор. Так называемый «режим 21». Однако, выехав кругом позже своего напарника с пит-лейна, Марк с удивлением заметил, что его преимущество в 4 секунды растаяло как дым. Феттель был уже на расстоянии атаки, и самое главное, он ещё и начал атаковать австралийца!!!



Гонка | 24 марта, воскресенье

В течение двух кругов на абсолютно сухой трассе два болида «Red Bull» показывали невероятную борьбу, практически двигаясь с одинаковой скоростью, как приклеенные. Марк не собирался уступать, и весь стадион замер в ожидании развязки. Казалось, что повторится Турция 2010 года, когда лидирующие болиды «Red Bull» просто столкнулись перед финишем. В какой-то момент на стартовой прямой Себастьян предпринял даже опасный манёвр обгона справа вблизи бетонной стены. Почти как Баррикелло в борьбе с Шумахером, только что Марк был более осмотрителен, чем Михаэль, оставив напарнику достаточно места, чтобы не столкнуться.



В результате Феттель всё-таки вышел вперёд, хотя и получил из боксов оценку по радио от Кристиана Хорнера: «Это глупо так рисковать».





Противостояние «Mercedes»

На последнем отрезке ещё одна дуэль грозила переполнить адреналином сосуды руководства команд. Нико Росберг откровенно жаловался, что Льюис перед ним едет медленнее, и он хотел бы его обогнать.

Но Росс Брон, великий специалист командной тактики категорически запретил это делать. Он даже отключил радиосвязь своих инженеров с пилотами, взяв управление полностью в свои руки.

MERCEDES AMG
PETRONAS FORMULA ONE TEAM

PETRONAS

PETRONAS

PETRONAS

PETRONAS

PETRONAS

PETRONAS

Гонка | 24 марта, воскресенье

Нико подчинился приказу босса, но демонстративно ехал прямо «на фонарях» у напарника, и, казалось, что на финишной черте будет его даже подталкивать носом своего болида.

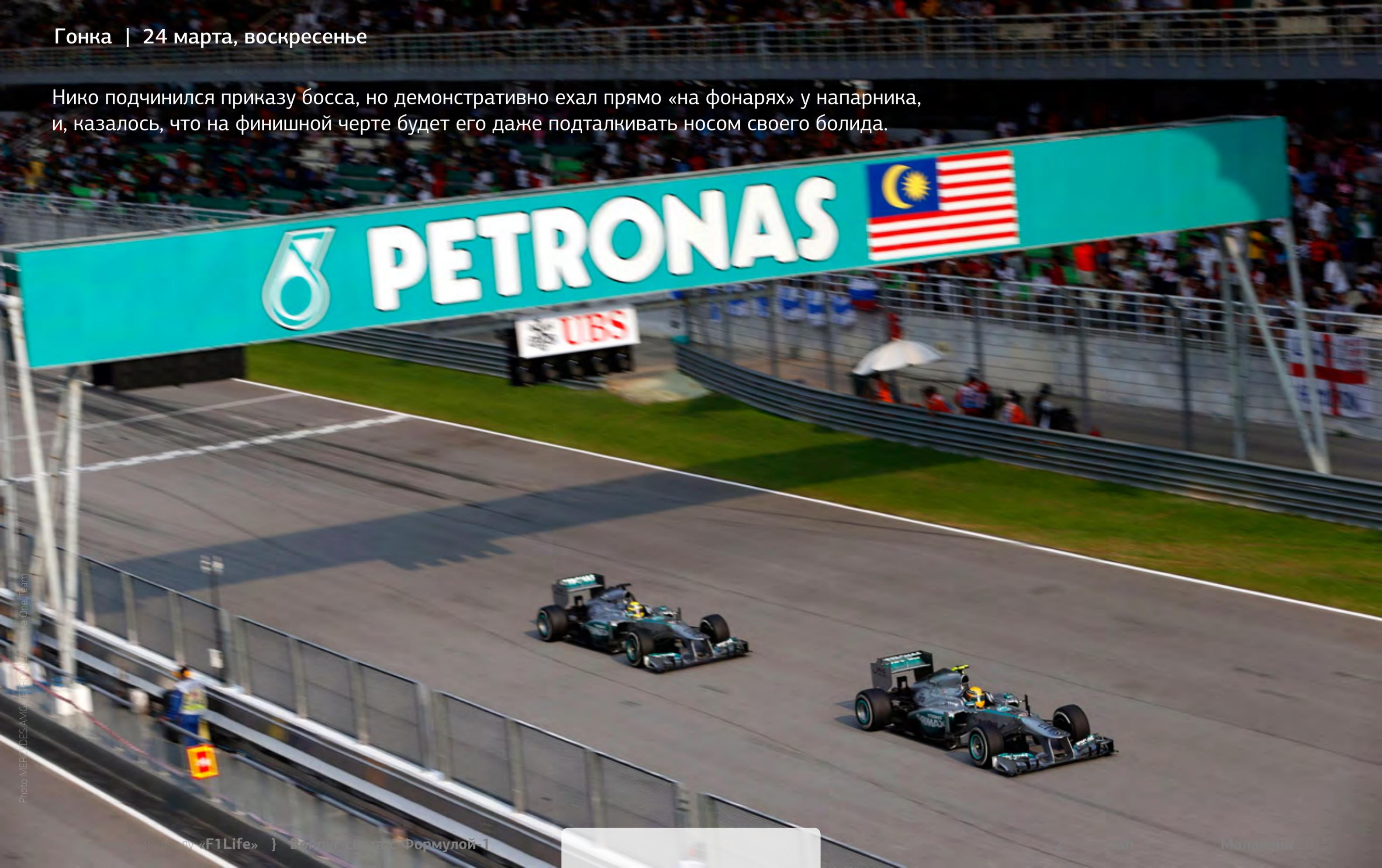


Photo: MERCEDES-AMG PETRONAS Formula One Team



Уже стоя на подиуме, Льюис Хэмилтон, отвечая на откровенные вопросы Мартина Брандла, с грустью отметил, что по справедливости вместо него на этом месте должен был быть Нико Росберг.

Скандалы и двойные стандарты

Выйдя из своего болида на финише, Себастьян подошёл к Марку и с ужасом для себя узнал, что Уэббер сильно обижен за тот обгон. Якобы ему уже сказали, что обгонов не будет, и он перевёл работу мотора в щадящий «режим 21». Феттель извинился. Затем повторил свои извинения на взвешивании и позже после подиума, но ситуация не улучшилась.

Разгорелась дискуссия о том, правильно ли поступил Себастьян, послушавшись приказов из боксов? Мол, гонщик испортил себе репутацию и прочее.





Смею усомниться в том, что Уэббер действительно боролся с Феттелем в «режиме 21». Слишком уж упорной была та борьба в течение двух кругов, чтобы утверждать, что один болид работает на полную мощность, а второй в щадящем режиме. Скорее всего, в этот режим Марк перевёл болид уже после того, как ему запретили контратаковать Феттеля. Чтобы вернуть себе позицию лидера. Но это только догадки. Весь скандал разгорелся из-за того, что Феттель якобы ослушался приказа команды и обогнал напарника, а Росберг подчинился приказу и не стал обгонять Хэмилтона. В первом случае жалели Марка, во втором жалели Нико. Прямо, как в политике: двойные стандарты.



Похоже, новый этап проблем командной тактики набирает ход. А нам-то, журналистам, как и зрителям, хочется спортивной борьбы и не просто «доезда» до финиша ради побед и рекордов.

...И остальные

Финиш Фелипе Массы на 5-м месте вряд ли можно было бы считать успехом для «Ferrari» после высоких стартовых позиций их пилотов. Но в личном зачёте бразилец сумел обойти своего напарника на 4 очка, и это придаст ему дополнительный стимул к своему возрождению. Как-никак уже 4 гонки подряд он квалифицировался быстрее Фернандо Алонсо, а вот теперь ещё и вышел вперёд по очкам. Может и ненадолго, а может как раз это и послужит ему дополнительной мотивацией в «Ferrari».



Ведь в отличие от «Red Bull» и «Mercedes» в итальянской скудерии на ранних этапах сезона предпочитают не отдавать командных приказов, запрещающих обгон, если у пилотов нет явного преимущества в очках или скорости.



Пастор Мальдонадо вновь, как и на прошлой неделе, не увидел финишного флага в гонке. Его сход (якобы из-за неисправности KERS) не добавил радости сэру Фрэнку Уильямсу, поздравившему накануне свою дочь с назначением на пост заместителя начальника команды.





Среди аутсайдеров вновь самым быстрым и аккуратным на трассе был Жюль Бьянки. Его «Marussia» опередила и оба болида «Caterham», и машину напарника, который пока смотрится на фоне остальных слишком уж начинающим пилотом.



Таким же неподготовленным к «Большим призам» выглядит и Эстебан Гутьеррес. При том, что Нико Хюлькенберг на аналогичном болиде был очень заметен на трассе в ходе гонки и финишировал на 8-й позиции, мексиканец лишь замкнул список середнячков. А значит, его 12-е место без схода 6-х пилотов было бы всего лишь 18-м.

Photo xrb/cc

Монако

23 мая — 26 мая

Путешествие

на Гран-при 2013

www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37



Нико Хюлькенберг

Немец надеялся на многое, переходя в Sauber, но действительность оказалась несколько сложнее, чем можно было ожидать, памятуя о прошлогодних успехах швейцарцев.

Но в Малайзии Хюлькенберг всё же сумел напомнить о себе, несмотря на то, что в квалификации в финал попасть не сумел. Великолепный старт компенсировал эту проблему, но в дальнейшем Хюлькенбергу пришлось выдержать напряжённую схватку с пилотами более именитых команд, и хотя без потерь завершить её не удалось, четыре очка стали достойной ему наградой за старательность и аккуратность. В Малайзии Нико набрал первое очко с Williams, здесь же в прошлом году с ForceIndia, а сейчас — и с Sauber!



Фелипе Масса

Бразилец продолжает восстанавливать свою репутацию, до этого практически погубленную долгими месяцами (а то и годами) пребывания в тени Фернандо Алонсо. В Малайзии он вновь переиграл испанца в квалификации, и довёл свою серию до четырёх субботних побед подряд. Если Фелипе повторит сие свершение в Китае, то станет первым из партнёров Фернандо, которые смогли опередить испанца в пяти квалификациях подряд.

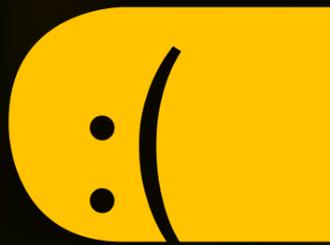
Гонка сложилась для Фелипе тяжелее, но он, по крайней мере, избежал «катавасий» первого круга, и успешно отыгрался после трудного для себя начального отрезка гонки. Пятое место сегодня означает десять очков — а значит, после двух этапов сезона Фелипе неожиданно оказался в турнирной таблице впереди своего титулованного напарника по команде.

Фернандо Алонсо

Порой привычные прагматизм и расчётливость изменяют двукратному чемпиону мира, и когда это случается, он попадает в достаточно глупые ситуации, как было прошлой осенью на Сузуке, где, безусловно, был потерян чемпионский титул из-за совершенно невынужденного столкновения с Кими Райкконеном. Так же случилось и тут — контакт с Феттелем в «змейке» первых поворотов ещё не представлял собой трагедии, тем более, что надломленное крыло худо-бедно продержалось на машине до конца круга и позволило не потерять совсем уж много времени.

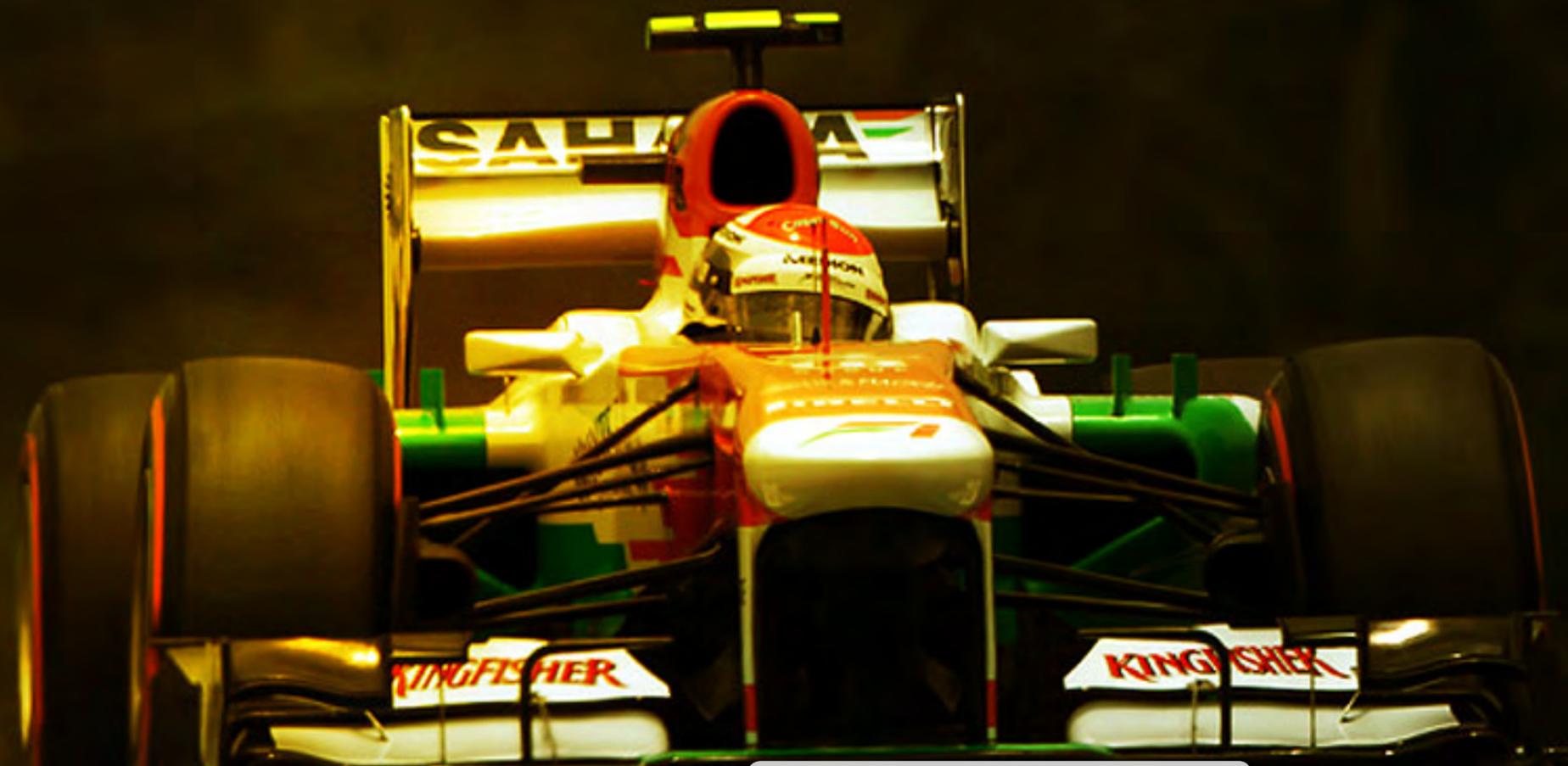
Но когда алая Ferrari, вместо того, чтобы свернуть к заезду на пит-лейн, совершила «левый вираж», появилось предчувствие, что испанец совершает ошибку. И спустя пятнадцать секунд оно оправдалось — от тряски крыло отломилось окончательно, и, что самое плохое, угодило под колеса машины. Лишившиеся контакта с поверхностью передние колёса не оставили Алонсо шанса продолжить гонку, так как пути назад из гравийной «ловушки» первого поворота у него не было.





ForceIndia

«Из князей в грязи», после первого этапа ForceIndia смотрелась примерно в такой же ипостаси, как прошлогодняя Sauber, «возмутительница спокойствия» среди лидеров, и в Малайзии подопечные Виджея Мальи отлично выглядели на первом отрезке гонки. А потом температура резко возросла, и когда ди Реста с Сутилем зарулили в боксы в очередной раз «освежить покрышки», то обнаружили, что у механиков появились сложности. Настолько большие, что в итоге переобуть машины так и не получилось, колёсные гайки нового типа, изготовленные воедино с дисками, никак не желали «садиться» на ось. В итоге по этой то ли курьёзной, то ли нелепой причине команде пришлось снять машины с гонки, и лишиться солидной порции очков. На опасный малазийский вирус, схваченный подопечными Мальи, не нашлось противоядия — его предстоит поискать до визита в Китай.



Статистика по итогам гонки



Старт		Финиш	Пилот	Команда	круг	пит-стоп	Время	Разница	Очки
1	0	1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	56	4	1:38:56.681	1:38:56.681	25
5	↑ 3	2	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	56	4	1:39:00.979	+4.2	18
4	↑ 1	3	Л. Хэмилтон	Mercedes	56	4	1:39:08.862	+12.1	15
6	↑ 2	4	Н. Росберг	Mercedes	56	4	1:39:09.321	+12.6	12
2	↓ 3	5	Ф. Масса	Ferrari	56	4	1:39:22.329	+25.6	10
11	↑ 6	6	Р. Грожан	Lotus-Renault	56	3	1:39:32.245	+35.5	8
10	↑ 3	7	К. Райкконен	Lotus-Renault	56	3	1:39:45.160	+48.4	6
12	↑ 4	8	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	56	4	1:39:49.725	+53.0	4
9	0	9	С. Перес	McLaren-Mercedes	56	4	1:40:09.038	+72.3	2
17	↑ 7	10	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	56	3	1:40:23.805	+87.1	1
18	↑ 7	11	В. Боттас	Williams-Renault	56	3	1:40:25.291	+88.6	
14	↑ 2	12	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	55	4	1:39:01.194	+1 круг	
19	↑ 6	13	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	55	4	1:39:55.128	+1 круг	
20	↑ 6	14	Ш. Пик	Caterham-Renault	55	4	1:40:29.370	+1 круг	
22	↑ 7	15	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	55	4	1:40:38.354	+1 круг	
21	↑ 5	16	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	54	4	1:39:14.486	+2 круга	
7	↓ 10	17	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	53	3	1:35:35.060	Колесо	
13	↓ 5	18	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	51	3	1:32:16.617	Выхлоп	
16		—	П. Мальдонадо	Williams-Renault	45	3 (Т)	1:22:26.897	KERS	
8		—	А. Сутиль	Force India-Mercedes	27	2 (Т)	51:12.835	Гайка колеса	
15		—	П. ди Реста	Force India-Mercedes	22	2 (Т)	43:02.696	Гайка колеса	
3		—	Ф. Алонсо	Ferrari	1	0 (А)	2:05.239	Авария	

**Самый
быстрый**

в гонке

(быстрый круг)

Поз	Пилот	Время	на круге	ср. км/ч
1	С. Перес	1:39.199	56	201.159
2	Ф. Масса	1:39.805	50	199.937
3	С. Феттель	1:40.446	45	198.661
4	Ж.-Эр. Вернь	1:40.492	45	198.571
5	Дж. Баттон	1:40.556	43	198.444
6	М. Уэббер	1:40.685	45	198.190
7	Н. Хюлькенберг	1:40.727	46	198.107
8	Н. Росберг	1:40.755	44	198.052
9	Эс. Гутьеррес	1:40.929	54	197.711
10	Л. Хэмилтон	1:41.001	32	197.570
11	Р. Грожан	1:41.226	37	197.131
12	В. Боттас	1:41.373	54	196.845
13	К. Райкконен	1:41.769	37	196.079
14	Ж. Бьянки	1:42.423	47	194.827
15	Д. Риккиардо	1:42.581	35	194.527
16	А. Сутиль	1:42.791	24	194.129
17	Ш. Пик	1:42.942	51	193.845
18	П. ди Реста	1:43.094	19	193.559
19	М. Чилтон	1:43.150	44	193.454
20	Г. ван дер Гарде	1:43.157	44	193.441
21	П. Мальдонадо	1:43.465	34	192.865

Стратегия по шинам и пит-стопам



Поз	Пилот	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	№													
1	С. Феттель					●	21.135																●	21.339																																		1:24.713	1												
2	Ф. Масса					●	22.403																●	21.635																																							1:26.569	2							
3	Ф. Алонсо																																																													3									
4	Л. Хэмилтон					●	24.933																	●	21.465																																								1:29.218	4					
5	М. Уэббер					●	21.010																	●	20.736																																									1:23.396	5				
6	Н. Росберг					●	22.028																	●	21.079																																									1:26.423	6				
7	Дж. Баттон					●	22.448																	●	21.028																																										2:28.309	7			
8	А. Сутиль					●	37.833																		●	1:29.401																																									2:07.234	8			
9	С. Перес					●	21.583																		●	20.894																																											1:25.181	9	
10	К. Райкконен					●	25.905																		●	22.677																																										1:10.485	10		
11	Р. Грожан					●	22.105																		●	21.812																																											1:06.302	11	
12	Н. Хюлькенберг					●	22.996																		●	21.699																																											1:30.522	12	
13	Д. Риккиардо					●	22.416																		●	22.388																																											1:06.812	13	
14	Эс. Гутьеррес					●	24.397																		●	22.575																																											1:31.908	14	
15	П. ди Реста					●	43.713																		●	2:03.124																																										2:46.837	15		
16	П. Мальдонадо					●	24.737																		●	32.561																																											1:20.001	16	
17	Ж.-Эр. Вернь					●	49.216																		●	21.638																																											1:32.556	17	
18	В. Боттас					●	24.960																		●	28.045																																											1:15.942	18	
19	Ж. Бьянки					●	26.546																		●	23.755																																											1:34.653	19	
20	Ш. Пик					●	44.428																		●	25.015																																											1:56.660	20	
21	М. Чилтон					●	30.365																		●	22.668																																											1:37.419	21	
22	Г. ван дер Гарде					●	23.252																		●	22.706																																												1:33.820	22



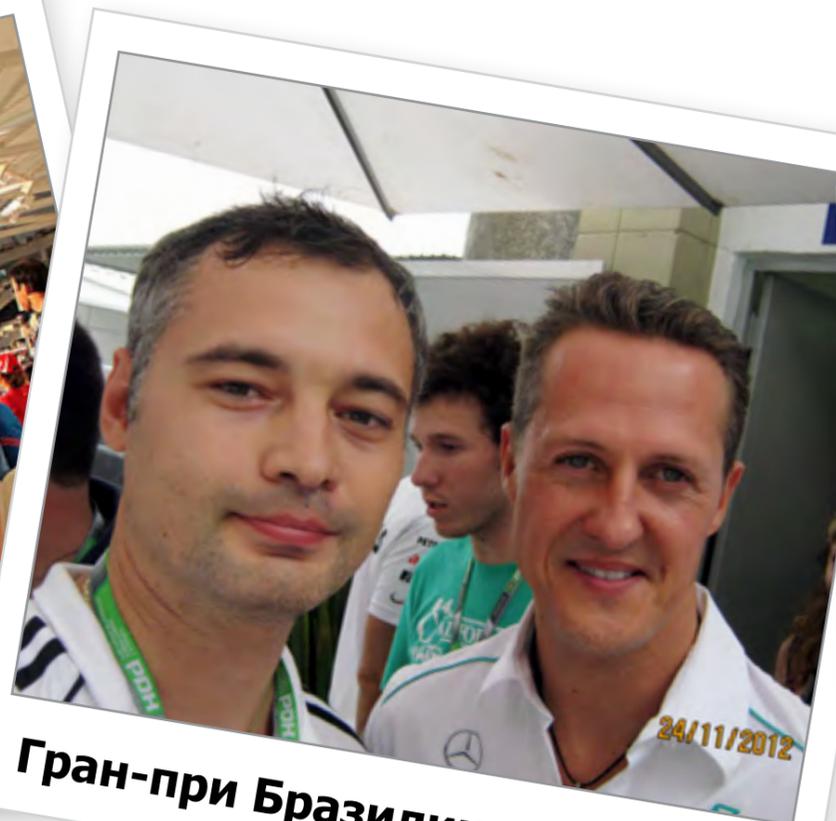
	Промежуточные	Intermediate
	Дождевые	Wet
	Сверхмягкие	Supersoft
	Мягкие	Soft
	Средние	Medium
	Жёсткие	Hard



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



Гран-при Абу-Даби



Гран-при Бразилии



Гран-при Бразилии



Гран-при Абу-Даби

Мы на Гран-при 2012!

Реклама

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

Германия

5 июля — 7 июля

Путешествие

на Гран-при 2013

www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37

Гран-при Германии просто не может не присутствовать в календаре чемпионата мира, ввиду впечатляющего представительства этой страны в Ф1 — несколько национальных гонщиков плюс несколько крупных компаний, таких, как Mercedes.

Пребывание в стране оставит неизгладимые впечатления от порядка и организованности местного социума, сами гонки тоже не разочаруют — обе немецкие трассы характеризуются большими возможностями для обгона и неизменно интересной борьбой. Вероятность того, что победу одержит немецкий гонщик, достаточно велика, поэтому атмосфера во время гонки обещает стать незабываемой. Впрочем, «выстрелить» может кто угодно — достаточно вспомнить «дубль» Ferrari три года назад, или дебютную победу Уэббера в 2009-м! А может выиграт Хэмилтон за рулём Mercedes?! В 2011-м Нюрбургринг покорился англичанину.

04.07 (Четверг)

Вылет из Москвы в 12:25.
Прилёт в Дюссельдорф в 13:50.
Трансфер: аэропорт —
отель в городе Бонн.
Размещение в отеле.
Центр города. Отель 4*.

05.07 (Пятница)

Завтрак в отеле.
Трансфер: отель —
автодром (Нюрбургринг).
Просмотр первой и второй практик.
Трансфер: автодром — отель.
Совместная прогулка
по центру Бонна.
Ужин в ресторане
(оплачивается по меню).

06.07 (Суббота)

Завтрак в отеле
Трансфер на автодром.
Квалификация!
Поездка в Керпен
на картодром Михаэля
Шумахера (заезды на картах
и ужин в ресторане Шумахера,
оплачиваются по прейскуранту)
Трансфер: Керпен — отель (Бонн)

07.07 (Воскресенье)

Завтрак в отеле.
Трансфер на автодром.
ГОНКА!
Возвращение с автодрома
в отель.
Свободное время. Шопинг.
Осмотр достопримечательностей.

08.07 (Понедельник)

Трансфер: отель — аэропорт.
Вылет в Москву в 10:45.
Прилёт в Москву в 15:55.

Стоимость путешествия: На одного туриста: **57 050** рублей; на двоих туристов: **85 700** рублей.

В стоимость путешествия включено: авиабилеты туда-обратно, встреча в аэропорту, проживание в отеле класса 4* в центре бывшей столицы ФРГ — города Бонн, завтраки в отеле, трансферы аэропорт—отель—аэропорт и отель—автодром—отель, медицинская страховка с покрытием 30 000 евро).

Трансферы на Mercedes-Benz GL450 (первые 6 человек, купившие тур).
Для остальных 4-6-ти человек: BMW 3 серии/Mercedes E-class/Ford Galaxy.
Максимальная группа: 12 человек.

(Поездка в Керпен — по вашему желанию. Оплачивается дополнительно из расчёта 3 000 рублей с человека).

Для желающих посетить на автодроме автограф-сессию и пит-лейн, — путешествие начинается в среду! (+ 1 день).

FORMULATRAVEL

Комментарии для вас и разные нюансы путешествия: [®]

F1@Formulatravel.ru

тел. (495) **997-94-37**

Текст: Константин Егорычев

Экспертный обзор



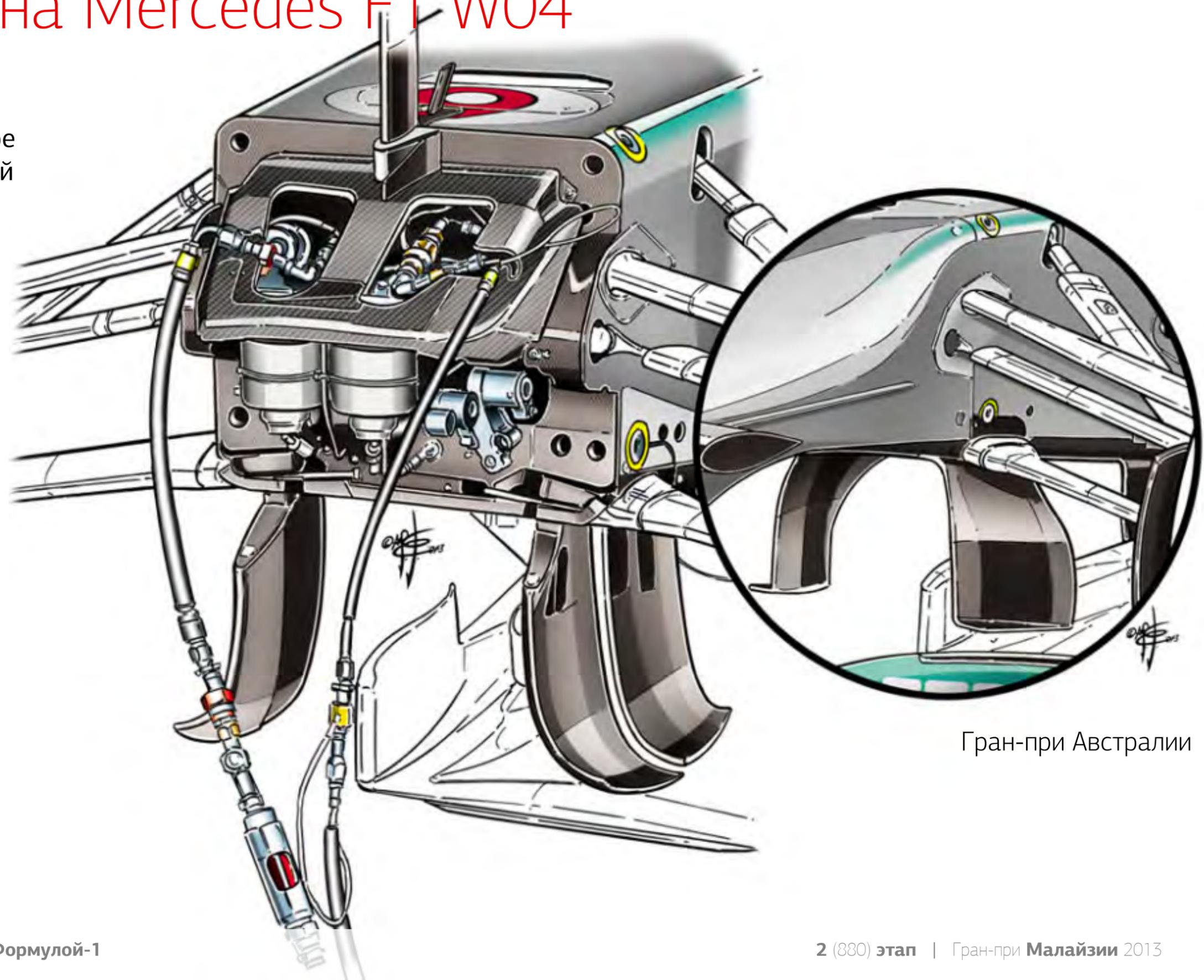
Sutton Motorsport Images

Система «FRIC» на Mercedes F1 W04

На рисунке показано, как команда Mercedes AMG выставляет правильное давление в повсеместно обсуждаемой системе «FRIC» (Front and Rear Inter-Connected), которая, предположительно, обеспечивает гидравлическую связь передней и задней подвесок.

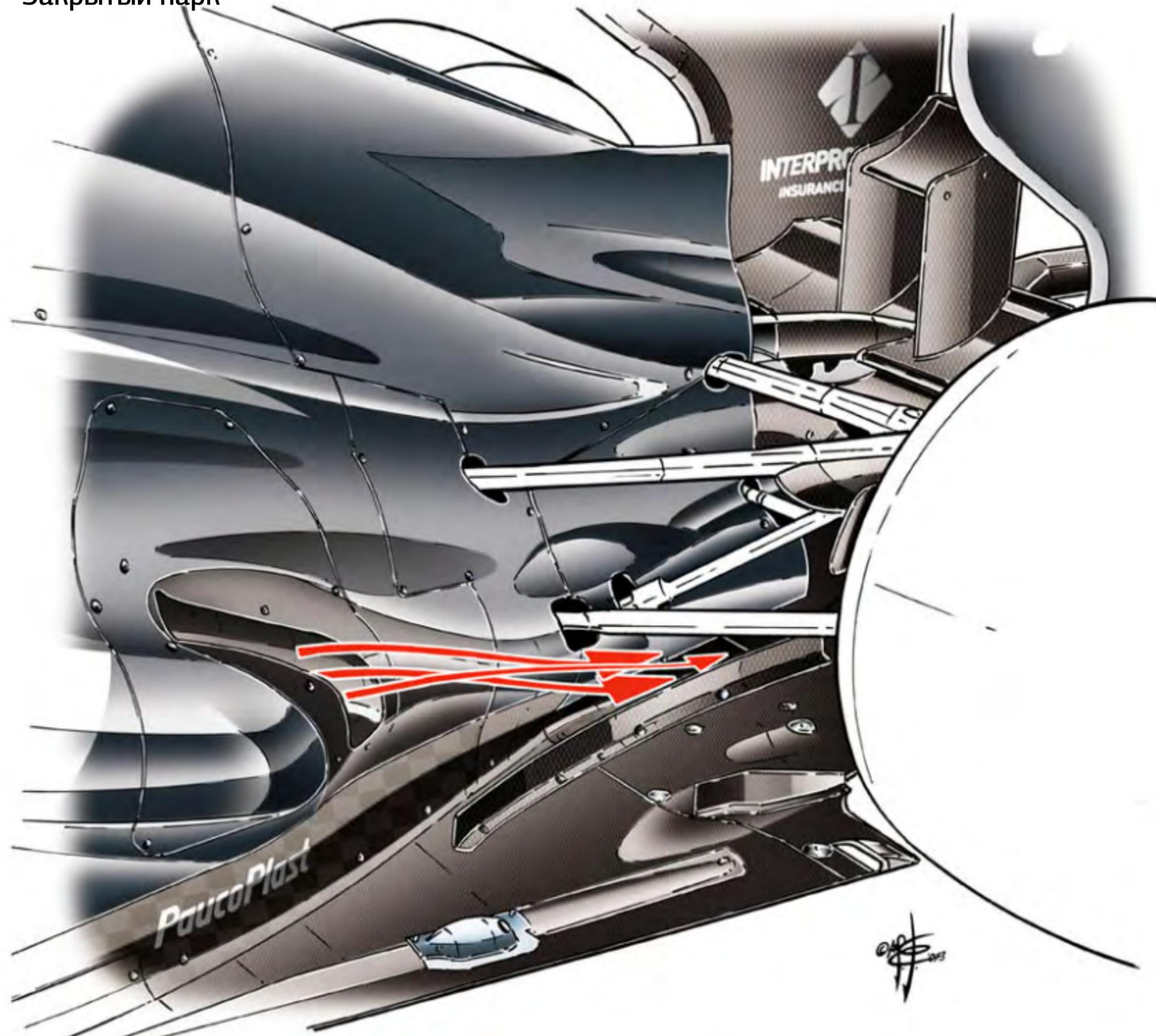
Команды Mercedes AMG и Lotus экспериментировали с подобными системами с 2011-го года, теперь же и другие команды работают над схожими решениями.

Суть системы «FRIC» заключается в том, что при её помощи происходит смещение рабочей жидкости из одного конца машины в другой, что обеспечивает постоянный дорожный просвет, а следовательно, и аэродинамический баланс.



Гран-при Австралии

Помимо этого, под носовой частью шасси Mercedes F1 W04 появились новые изогнутые дефлекторы.



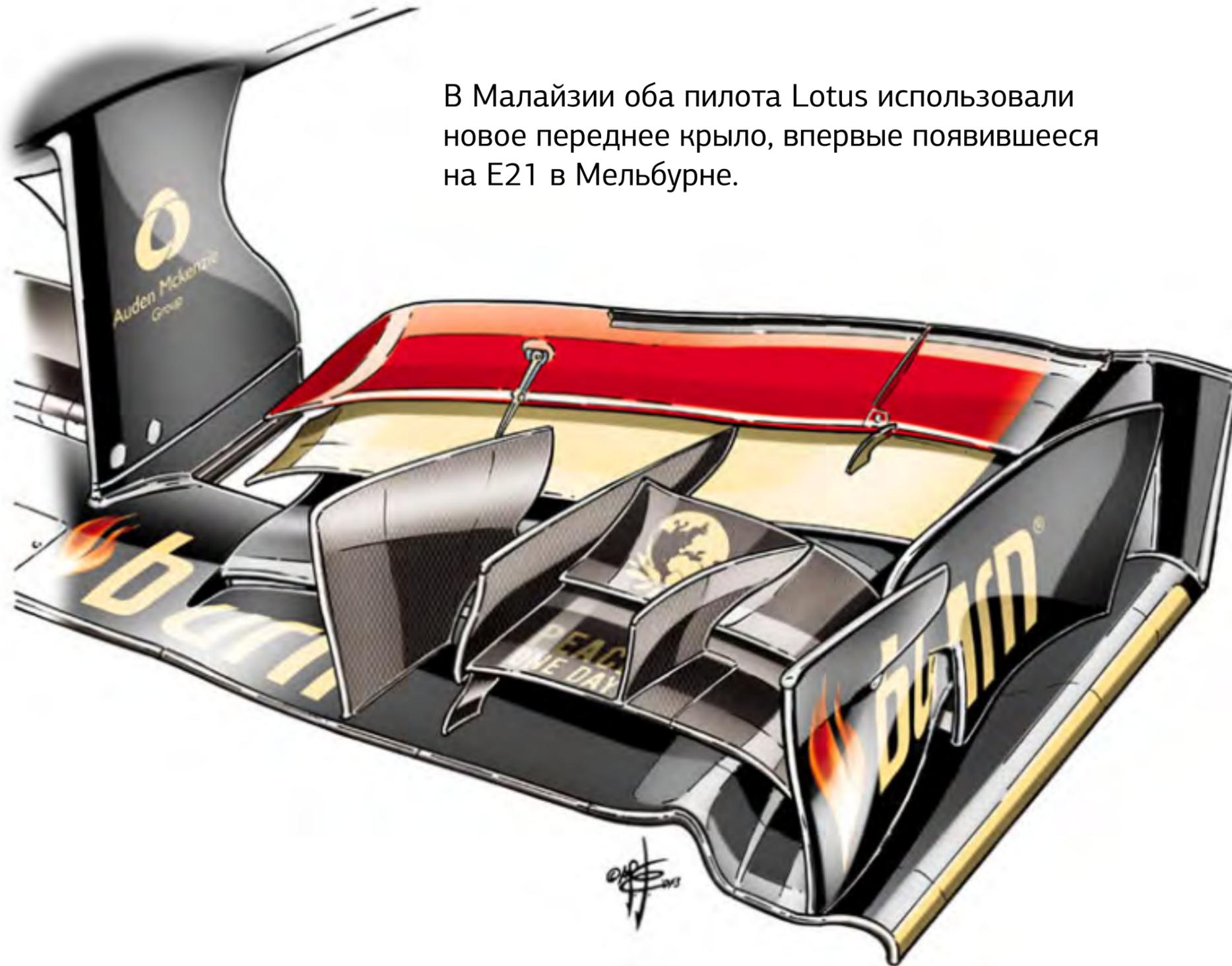
Обновлённая задняя часть Sauber C32

Команда Sauber использовала в Малайзии модифицированный кожух двигателя, в задней части которого появились овальные отверстия, призванные улучшить охлаждение двигателя в суровых условиях экваториального климата.

Стоит отметить, что подобное решение использует команда Red Bull.

На верхней плоскости днища C32 появился невысокий, но достаточно длинный вертикальный плавник, предназначенный для оптимизации воздушного потока (красные стрелки), направленного в заднюю часть машины и к боковым каналам диффузора.

Новое переднее крыло Lotus E21



В Малайзии оба пилота Lotus использовали новое переднее крыло, впервые появившееся на E21 в Мельбурне.

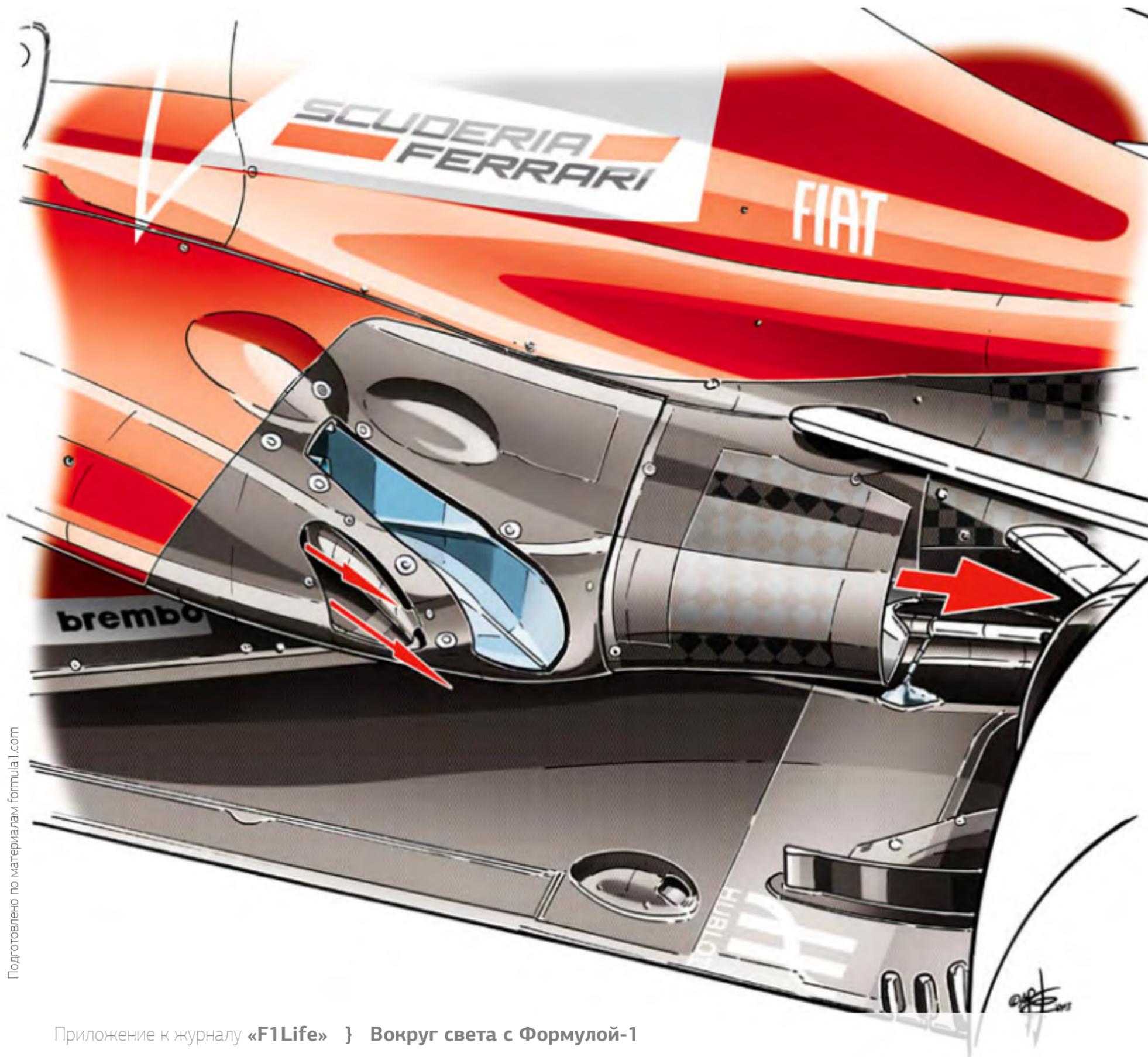


Гран-при Австралии

После предсезонных тестов основной профиль и закрылки лишились изогнутой формы, а к Гран-при Малайзии новинка получила первые изменения — модифицированные торцевые пластины (основной рисунок).



Помимо этого, на машине Кими Райкконена была установлена новая выхлопная система.



Модифицированные кожухи выхлопной системы Ferrari F138

В Малайзии на машинах Ferrari вновь не было таинственного воздухозаборника, породившего множество слухов во время предсезонных тестов. Да и в целом, конфигурация F138 была близка к той, что мы видели во время Гран-при Австралии.

Исключением являются кожухи выхлопной системы, в которых, помимо основного отверстия (две небольшие стрелки), появилось дополнительное отверстие (красная стрелка), предназначенное для лучшего отвода горячего воздуха из боковых понтонов. Впрочем, это отверстие было предусмотрено конструкторами Ferrari ещё на стадии разработки машины, однако в Мельбурне оно не использовалось.



Подготовлено по материалам formula1.com

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



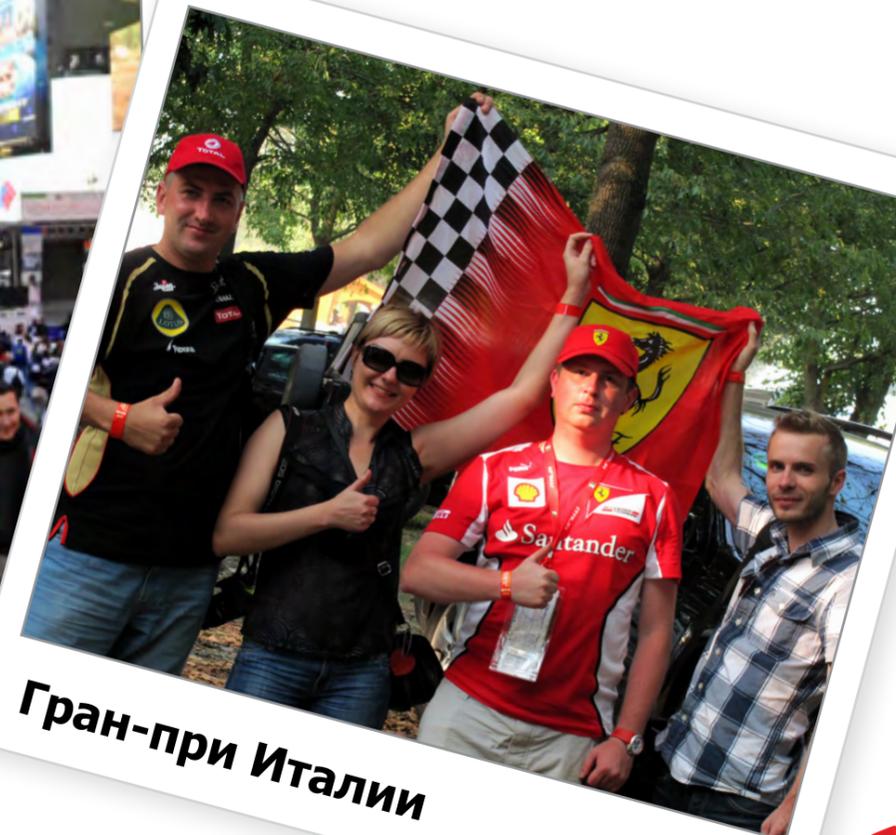
Гран-при США.
Пляжный отдых в Майами



Гран-при Бельгии



Гран-при США.
Прогулка по Нью-Йорку



Гран-при Италии

Мы на Гран-при 2012!

Реклама

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

Текст: Дан Дудка

МОМЕНТ

ИСТОРИИ

Командные приказы



Командные приказы всегда присутствовали в чемпионате мира, с тех пор как звонкий звук моторов в Сильверстоуне возвестил о начале классификации гонок по зачётным и незачётным — когда в ценность вошли и очки, помимо призовых денег, руководители команд, да и сами гонщики получили в руки инструмент, позволявший в той или иной степени манипулировать исходом гонки. С тех пор командные приказы стали чётким барометром, их выполнение, или игнорирование, всегда показывало, насколько уважает гонщик своего коллегу по команде и коллектив, предоставляющий ему машину для выступлений.

В первые годы существования чемпионата мира командная тактика имела иную, можно сказать, куда более извращённую форму существования. Перед последним этапом сезона 1956-го года Хуан-Мануэль Фанхио лидировал в турнирной таблице, однако поломка машины в Монце поставила его титул под угрозу — шанс появился у его напарника Питера Коллинза, который в случае победы обходил Фанхио на одно очко.

Однако в порыве необычайного благородия Коллинз принял решение остановиться в боксах и предоставить свою машину Фанхио, который сумел добраться до финиша и разделить с Питером шесть очков за второе место, так как гонку в итоге выиграл Мосс. В любом случае, поступок Коллинза вызвал восхищение даже тогда, чего уж говорить о сегодняшних днях, когда такое просто немыслимо! Справедливости ради говоря, и у Фанхио в карьере есть подобные случаи — он позволил выиграть коллеге по команде Mercedes Стирлингу Моссу британский гран-при 1955-го года, давно и страстно желаемый Стирлингом.

Другим гонщиком, выразившим большое уважение к коллегам по команде и командной тактике, был Жиль Вильнёв. Канадец сам мог задвинуть свои амбиции при необходимости, ради блага товарища, что показала гонка в Монце, в 1979-м году, принеся титул коллеге Жюли по команде Джоди Шектеру. Вильнёву досталось второе место, как в гонке, так и в чемпионате, он не стал атаковать Джоди, хотя собственная победа ещё оставляла ему шансы на успех.





Возможно, именно потому и был столь разъярён сам Жиль в Имоле в 1982-м, когда Дидье Пирони украл у него победу на последнем круге. Дело-то было не в очках, а в том, что Пирони нарушил «мужской уговор», и командное правило Ferrari, гласившее, что если пилоты «Скудериа» каким-то образом выбираются на первые два места в гонке, они не должны подвергать риску друг друга и затевать борьбу. Конфликт Пирони и Вильнёва имел печальные последствия, послужив, по всей видимости, катализатором к гибели Жюль, да и на самого Пирони вскоре обрушилась жуткая череда потрясений.

Игнорирование командных правил и приказов, разумеется, ведёт к ухудшению отношений с руководством и коллегами — в этом убедилась и команда Williams в 1981-м году, в которой существовало аналогичное правило, что и в Ferrari, игравшее на руку чемпиону мира Алану Джонсу. Австралиец, согласно «порядку», должен был, как чемпион мира, выпущен вперёд в случае возникновения ситуации «первый-второй в гонке».

Но шла лишь вторая гонка сезона, Гран-при Бразилии, и Карлос Ройтеманн не пожелал придерживаться этого правила. Он не пропустил вперед Джонса, выиграл гонку и между напарниками началась война. Она привела к уходу Джонса в конце сезона, а Ройтеманн спустя ровно год, также во время бразильской гонки, неожиданно и спонтанно объявил об уходе из Ф-1, окончательном и бесповоротном.



Renault

Ещё одна пара, испортившая отношения по причине строптивости одного из гонщиков — Рене Арну и Ален Прост. В 1982-м году Арну отказался подчиниться командному приказу на Поль-Рикаре, и сохранил победу за собой, оставив Проста вторым. В конце года этих очков Просту могло хватить, чтобы всё же добыть корону чемпиона мира, ну а следующий свой «дубль» Renault сделала только через 24 года, причём, что любопытно, первое место вновь досталось «второму номеру», когда в Малайзии Физикелла переиграл Алонсо.

McLaren

Команда McLaren всегда подчеркивала, что в её составе не бывает первого номера, но при этом её пилоты часто старались придерживаться разного рода соглашений, которые помогли бы команде добыть побольше очков. Одно из нарушений подобного соглашения и стало причиной очередных страданий Алена Проста, когда в Имоле 1989 его «кинул» Айртон Сенна.

Тогда напарники договорились о том, что тому из пилотов, который выйдет первым из первого поворота, и предстоит одержать победу в гонке. Но первый старт был отменён из-за аварии Герхарда Бергера, а на втором Сенна, к удивлению опешившего Проста, просунул нос своего McLaren внутрь Tosa, первого виража трассы. И хотя на финише Ален проиграл Сенне более полуминуты, француз был взбешён, считая, что Сенна украл у него победу. Прост не явился на послегоночную пресс-конференцию (за что выплатил 5 тысяч долларов) и перестал разговаривать с бразильцем.



А вот Мика Хаккинен с Дэвидом Култхардом не стали доводить дело до крайностей, несмотря на то, что в их сотрудничестве также хватало острых моментов, как столкновение в Португалии 1996, или позже, в Австрии 1999.

Во времена наибольшего доминирования McLaren между ними всё решалось ещё в квалификации — гонщик, стартовавший с поула и вышедший первым из первого поворота, получал приоритет от команды на победу.

И тут Дэвид, никогда не блиставший в квалификациях в McLaren, сплеховал — так он «проспорил» Мике гонку в Австралии в 1998-м, так и не взял он титул чемпиона мира, хотя Мика в итоге «отхватил» целых два.



Нынешним «бойцовым петухам», решающим на своё усмотрение, как поступать с командными приказами, не мешало бы оглядываться в прошлое —

зачастую именно там находится самое правдивое зеркало, позволяющее принять самое грамотное решение.

Одежда победителей





4689 руб.

«evoSPEED Low MAMGP»,
dark shadow-white-arc, Mercedes-Benz

Артикул 30432501-42. Коллекция: Mercedes AMG Petronas

Кроссовки

Speed Cat SuperLT Low SF, rosso corsa, Ferrari



Driving Power 2 Low SF, black, Ferrari



Vintage, black, Ferrari



Nyter, blue, BMW BMW



Drift Cat 4 SF, white Ferrari



Превью Шанхая — первый юбилей

2004 ГП Шанхая

Китайский этап появился в Ф-1 в 2004-м году, а значит, предстоящая гонка станет для «Поднебесной» юбилейной, десятой в её истории — первые пять розыгрышей прошли осенью, остальные уже весной, когда начиная с 2009-го года шанхайская гонка была перенесена на апрель.



Photo: M. S. / Getty Images

2009 ГП Шанхая

HELIX



Но вне зависимости от месяцев, в которые проводился этап, непогода регулярно становилась спутником гонки — большая часть местных гонок так или иначе прошла при участии дождя.

2006 ГП Шанхая



Особенно памятными должны быть этапы в 2006-м году, с последней победой в карьере Михаэля Шумахера, переигравшего в одиночку тогда всю команду Renault.

2007 ГП Шанхая

Или гонку 2007-го, в которой жестокое разочарование обрушилось на Льюиса Хэмилтона, вылетевшего с трассы при заезде на пит-лейн и потерявшего, как потом выяснилось, чемпионский титул!



2009 ГП Шанхая



Любители новой истории наверняка вспомнят год 2009-й, когда победу одержал Феттель и RedBull — это был первый успех в истории RedBull, и первая совместная победа будущего трёхкратного чемпиона мира с австрийской командой. Марк Уэббер дополнил тогда успех партнёра, позаботившись о победном «дубле».

2010 ГП Шанхая

Чем порадует шанхайский автодром пилотов? Прежде всего, общей обстановкой — тут нет ни намёка на скуку и пустынную Йонама, в Шанхае есть на что посмотреть, и где задержаться. Впрочем, у пилотов обычно мало времени на подобные дела, они в основном «крутятся» на трассе, где им хватает своего интереса — по доброй традиции Германа Тильке, в местном «кольце» совмещено всё, что может предоставить сегодняшняя Ф-1.



2008 ГП Шанхая



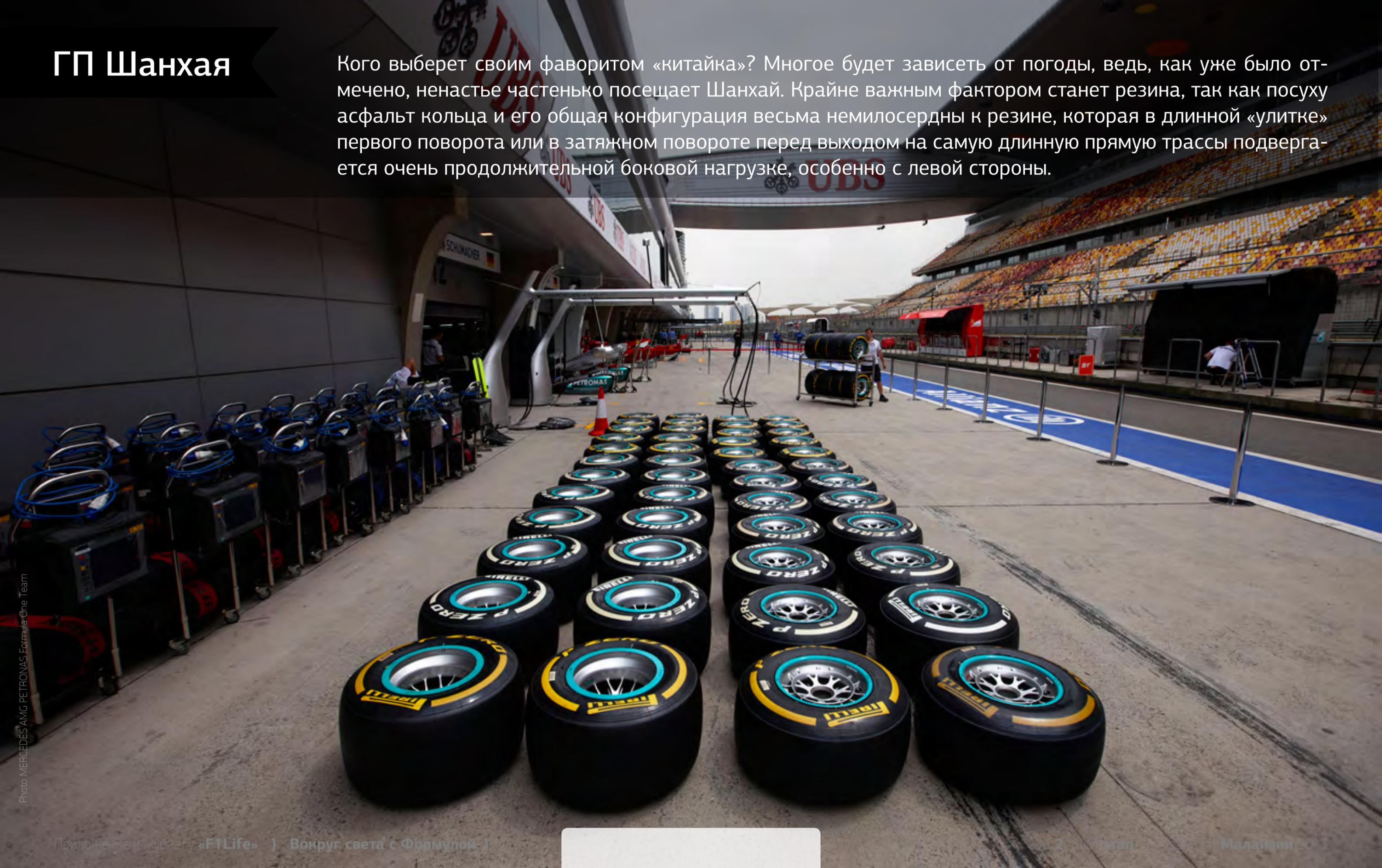
Здесь и длинющие прямые вперемежку с медленными шпильками, и среднескоростные повороты, и связка быстрых виражей в начале второго сектора, и медленные затяжные повороты, и перепады высот.

2007 ГП Шанхая

Но вот пресловутой «изюминки», о которой постоянно вздыхают ярые, «прожжённые» поклонники Ф-1, тут пока не обнаружилось. Возможно, дело лишь в том, что у китайской трассы слишком короткая история, ведь «изюминка» большинства остальных трасс, прежде всего европейских, кроется в исторической ауре, окружающей всё те же Сильверстоун, Спа, или Монцу.

ГП Шанхая

Кого выберет своим фаворитом «китайка»? Многие будут зависеть от погоды, ведь, как уже было отмечено, ненастье частенько посещает Шанхай. Крайне важным фактором станет резина, так как посуху асфальт кольца и его общая конфигурация весьма немилосердны к резине, которая в длинной «улитке» первого поворота или в затяжном повороте перед выходом на самую длинную прямую трассы подвергается очень продолжительной боковой нагрузке, особенно с левой стороны.



Если кому-то не посчастливится сохранить ресурс покрышек до конца гонки, он разом может потерять всё сразу за считанные секунды — два года назад Феттель ничего не смог противопоставить атаке Хэмилтона в борьбе за победу за два круга до конца гонки.

2012 ГП Шанхая



А в прошлом сезоне Кими Райкконен на «убитой» резине проиграл за каких-то пару-тройку минут дюжину позиций!

Photo: Charles Coates/LAT Photographic



Так что стратегия будет иметь крайне важное значение, тем более, что обгонных мест на трассе не так уж и много, обычно это происходит в конце задней прямой, и в случае чего за соперником можно ненароком и подзастрять... В общем, традиционные фавориты — ребята из RedBull, но не стоит сбрасывать со счетов и Фернандо Алонсо с Фелипе Массой, и Льюиса Хэмилтона, который дважды выигрывал в Китае, и даже Нико Росберга, разгромившего тут всех год назад.



Две победы также и у Дженсона Баттона, однако нынешняя форма McLaren пока не позволяет записать его в число фаворитов.

Photo Mark Thomas / Getty Images



www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37