

Приложение к журналу

РОССИЯ **F1LIFE**

Вокруг света с Формулой-1 № 12 (33) 2013

Победитель
двенадцатого этапа

Себастьян

Феттель



Москва • Казань • Пермь • Екатеринбург • Тюмень • Сургут • Иркутск • Калининград (скоро)

Одежда победителей

12 этап Гран-при Италии



Фото обложки:
Mark Thompson/Getty Images

все номера приложения к «F1Life»

Редактор: Новожилов Леонид

Авторы номера:
Владимир Васильев, Дан Дудка

От редакции

 с места событий

Текст и фото: **Леонид Новожилов**

Руководитель проекта. F1@Formulatravel.ru.

Тел. +7 495 997-94-37

О, Италия. Италия! Италия!

Краткая справка о стране.

Население 61 млн человек. Валюта: евро. Крупные города: Рим, Милан, Неаполь, Турин, Палермо, Генуя, Флоренция, Венеция. О вулканах. В Италии находятся как действующие, так и спящие вулканы, среди которых всем известный Везувий, возвышающийся над Неаполем. Последний раз Везувий проснулся в 1944 году. Есть мнения, что в дальнейшем вулкан будет постоянно активен и очень опасен.

К

акое-то время назад, когда у меня не было ни времени, ни средств путешествовать, слово «Италия» было для меня просто местом на карте. Неким далёким местом, где на автодроме в Монце проходила легендарная гонка Формулы-1.

Первый мой визит в Италию (он совпал с моей первой поездкой вообще за границы Российской Федерации) состоялся в 2010 году. На тот момент мне было 36 лет. По приглашению Red Bull я полетел в Испанию на свой первый Гран-при (пересадка была в Риме). В момент, когда я вышел из самолёта и очутился в зале терминала Римского аэропорта Фьюмичино, самым запоминающимся ощущением было то, что вот, наконец-то, и я для себя открыл то самое, как говаривал Пётр Первый, «Окно в Европу!»

От редакции с места событий



В том же 2010-м году я прилетел в Италию ещё раз. На сей раз это был Милан и Гран-при Италии. Тогда ещё я летал в Милан самолётом, т. к. первые шенгенские визы дают лишь на время бронирования отеля. Это сейчас, имея трёхлетнюю деловую германскую визу, я в любое время могу сесть в самолёт и полететь в любую точку Европы, где действует договор Шенгена. Но обычно я всё же лечу в Германию, сажусь в свою машину и уже потом еду по всей Европе, куда и на сколько мне нужно!


Нынешний визит на Гран-при Италии в моей «формульной карьере» — третий. Когда посещаешь те или иные города с регулярностью хотя бы раз в год, то, несомненно, лучше узнаёшь город и понимаешь, насколько тебе уже проще ориентироваться в нём. Туристов в Милане большое множество. Учитывая сложную экономическую ситуацию во многих европейских странах, Милан одним из первых ввёл налог на туристов: 5 евро в сутки.

От редакции

 с места событий

Оптимальным, я считаю, выбор отеля в районе Центрального железнодорожного вокзала или недалеко расположенной от него улицы Буэнос-Айрес (Buenos Aires), идущей от станции метро Лорето (Loreto) в направлении центральной соборной площади Дуомо (Piazza del Duomo). Этот выбор обусловлен тем, что за 15-20 минут пешком или 7-8 минут на метро вы попадаете прямо в исторический центр Милана. А также близостью к вокзалу, откуда можно на поезде добираться до Монцы.

Однако, мы всегда предпочитаем ездить на автодром на машине, что бы не идти пару километров от железнодорожной станции до автодрома и потом обратно. Для туристов, неправильно выбравших обувь, эта прогулка нередко оборачивается стоптанными до мозолей ногами.



FOITEK

BL · 111111

От редакции

 с места событий

Говоря о Милане, нужно отметить, что это крупный город с населением 1,3 миллиона человек, за которым прочно закрепилась слава центра мировой моды. Находясь в Милане, волей-неволей приходится заниматься «шопингом». Но, так или иначе, ваши пути пересекаются с основными достопримечательностями этого города, которые хочется увидеть снова и снова, когда приезжаешь сюда.



1

Построенный в Готическом стиле Миланский собор (Duomo).

Он просто поражает своими размерами! В мире есть лишь три собора, превосходящих миланский по габаритам.

Здание возводилось на протяжении шести веков, поэтому в его архитектуре отчётливо прослеживается некоторое смешение стилей, иногда совершенно противоположных.

Представьте себе: внутри собора и на его шпилях насчитывается более 3000 статуй!



2

Театр Ла Скала (Teatro alla Scala).

Это легендарный театр оперы и балета, сцена которого за последние 200 лет повидала большинство лучших итальянских и зарубежных исполнителей.

Сейчас Ла Скала является одним из ведущих театров мира. В нём базируется свой хор, балетная труппа и оркестр. На входе действует обязательный дресс-код.

Весьма недешёвые билеты пользуются огромным спросом. Бронировать билеты нужно заранее с помощью сайта театра. Цены на билеты варьируются от 30-100 евро на галерке и до 250-300 — в партере.



3

Галерея Виктора Эммануила II (Galleria Vittorio Emanuele II) соединяет Соборную площадь DUOMO с площадью перед театром оперы Ла Скала.

Этот пассаж XIX века — действительно красивейшее архитектурное творение! В масштабном строении, которое ещё называют «гостиной Милана», достаточно места и для многочисленных брендовых бутиков, и для выставок, и даже для проведения концертов.

Лично мне во время визита в Милан очень нравится провести время в одном из кафе, расположенных в этой галерее, когда можно попробовать качественное разливное итальянское пиво или просто насладиться чашечкой настоящего итальянского кофе.



4 Улица Montenapoleone. На этой улице сосредоточены многие брендовые бутики таких всемирно известных домов высокой моды, как GUCCI, Ralph Lauren, Emporio Armani, Bulgari и другие.

5 Высотное здание Башня Веласка (Torre Velasca). Это современное здание, кажется, опровергает каноны строительства небоскрёбов. Имея высоту около 100 метров, башня Веласка утолщается в верхней трети, отчего выглядит, как крепость, поднятая высоко над землёй. Дизайнеры так и задумывали своё детище, как современную интерпретацию средневекового замка.



От редакции
с места событий 

6 Центральный вокзал (Stazione di Milano Centrale). Фантастическая архитектура делает вокзал по праву шедевром строительства позапрошлого века. Миланский железнодорожный вокзал один из самых крупных в Европе.

7 Парки Милана. Общественных зелёных зон в Милане много. Первые из них были созданы в середине XIX века под руководством Джузеппе Бальцаретто.

Зелёные зоны находились в районах площади Обердан, улиц Венеции, Палестро и Манин. Большинство из них представляли собой сады в английском стиле, с акцентом на ландшафтный дизайн и биологическое разнообразие.

С 1990 года южная часть Милана ограничена полукругом парка Agricolo Sud Milano, который в западной части граничит с парком Тичино, а в восточной — с парком Адда.

Общая площадь зелёной зоны составляет 47 тысяч гектаров. В западной части города наиболее значимые парки: Парко-делле-Каве (131 гектар), Боскоинчитта (110 гектаров) и Тренно (59 гектаров), Семпионе рядом с замком Сфорца, Форланини (235 гектаров), Ламбро и сады при вилле Комунале.

От редакции

 с места событий

8

И куда же без гоночной достопримечательности! Автодром «Монца» (Autodromo Nazionale di Monza). Самая знаменитая итальянская гоночная трасса расположена в пригороде Милана, 20 километров севернее самого мегаполиса. Этот легендарный автодром является неизменным местом проведения итальянского Гран-при Формулы-1. За 90 лет своего существования трасса много раз модернизировалась, считаясь одной из самых опасных как для гонщиков, так и для зрителей. Виной аварий чаще всего становилась уникальная особенность, к которой так стремились создатели «Монцы». Силуэт трассы сконфигурирован таким образом, чтобы автомобиль проходил её на максимально возможной скорости и с минимальным количеством торможений, это достигается за счёт нескольких абсолютно прямых участков, наклона дорожного полотна и чередования подъёмов и спусков. В итоге в самых опасных участках были добавлены несколько замедляющих шикан, но всё равно «Монца» остаётся самой быстрой трассой Королевских гонок.

От редакции

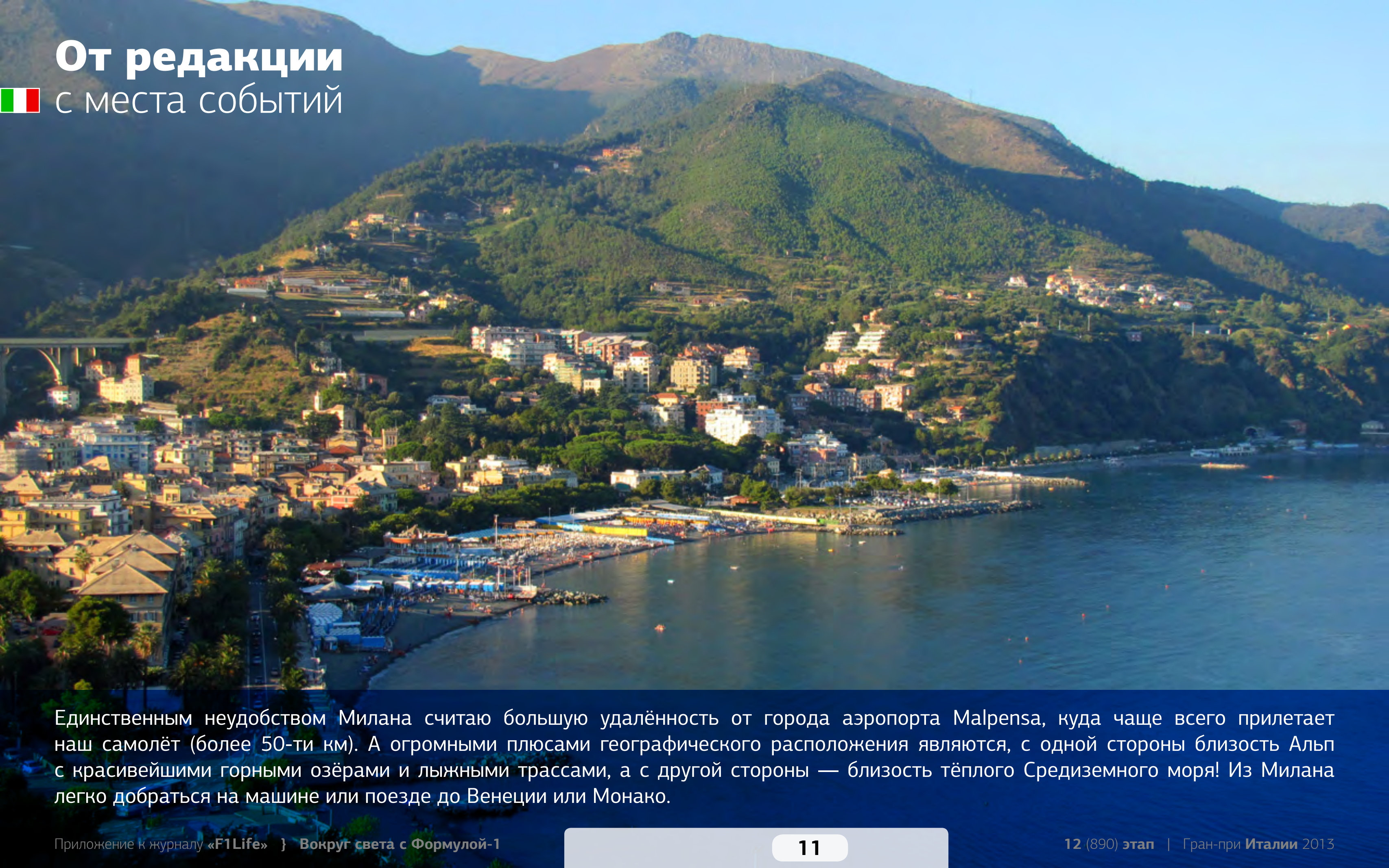
 с места событий



После финиша гонки на территории автодрома можно встретить известных людей. Фото с Алексеем Поповым — это то, о чём мечтают многие российские поклонники Формулы-1.

От редакции

 с места событий



Единственным неудобством Милана считаю большую удалённость от города аэропорта Malpensa, куда чаще всего прилетает наш самолёт (более 50-ти км). А огромными плюсами географического расположения являются, с одной стороны близость Альп с красивейшими горными озёрами и лыжными трассами, а с другой стороны — близость тёплого Средиземного моря! Из Милана легко добраться на машине или поезде до Венеции или Монако.

От редакции

 с места событий

До начала формульного уик-энда приехавшим со мной туристам был предложен трёхдневный пляжный отдых на Средиземном море недалеко от города Генуя, что всего в 150-ти км южнее Милана.

От редакции

 с места событий

Основная программа путешествия на Гран-при Италии в этом году включала в себя:

- поездку в Маранелло и посещение музея Ferrari с недавно обновлённой экспозицией;
- тест-драйв на Ferrari 458 Italia;
- поездку на горное озеро Комо и прогулку на катере по самому озеру;
- посещение автодрома Autodromo Nazionale di Monza и просмотр обеих практик в пятницу, квалификации в субботу и гонки в воскресенье;
- ежедневные прогулки по центру Милана.

От редакции

с места событий



Museo Ferrari

MARANELLO

624 -16°

BANCO
S. GEMINIANO
E S. PROSPERO
GRUPPO BANCO POPOLARE

"Il Banco
S. Geminiano e
S. Prospero nel 1920 diede
con un prestito
la possibilità ad Enzo Ferrari
di fondare quella che
sarebbe diventata l'impresa
che lo ha reso celebre
nel mondo!
Ancora oggi la Ferrari e
il Banco S. Geminiano
e S. Prospero lavorano
insieme per il progresso
ed il successo."



Museo Ferrari

MARANELLO



После прилёта в Милан и размещения в отеле, мы сразу направились в Маранелло. И представьте себе, попали в настоящую итальянскую пробку на, казалось бы, скоростном автобане. Можно было смело выходить из машин и ставить походные столики, как это показано в комедийном фильме «Добро пожаловать на юг». Помните, там главный герой фильма был начальником почтового отделения в маленьком городе, находившемся на севере Италии? Его перевели на юг страны, и отправившись туда он попал в такую вот самую пробку на автобане?! :-)

Но всё же в тот день мы приехали в Маранелло, и успели провести время по намеченной программе!

От редакции

с места событий



Музей Ferrari находится почти рядом с заводом Ferrari. Экспозиция музея действительно поражает! Посетители музея могут видеть как серийные, так и гоночные автомобили Ferrari разных эпох, гармонично расположенные на нескольких уровнях музея.

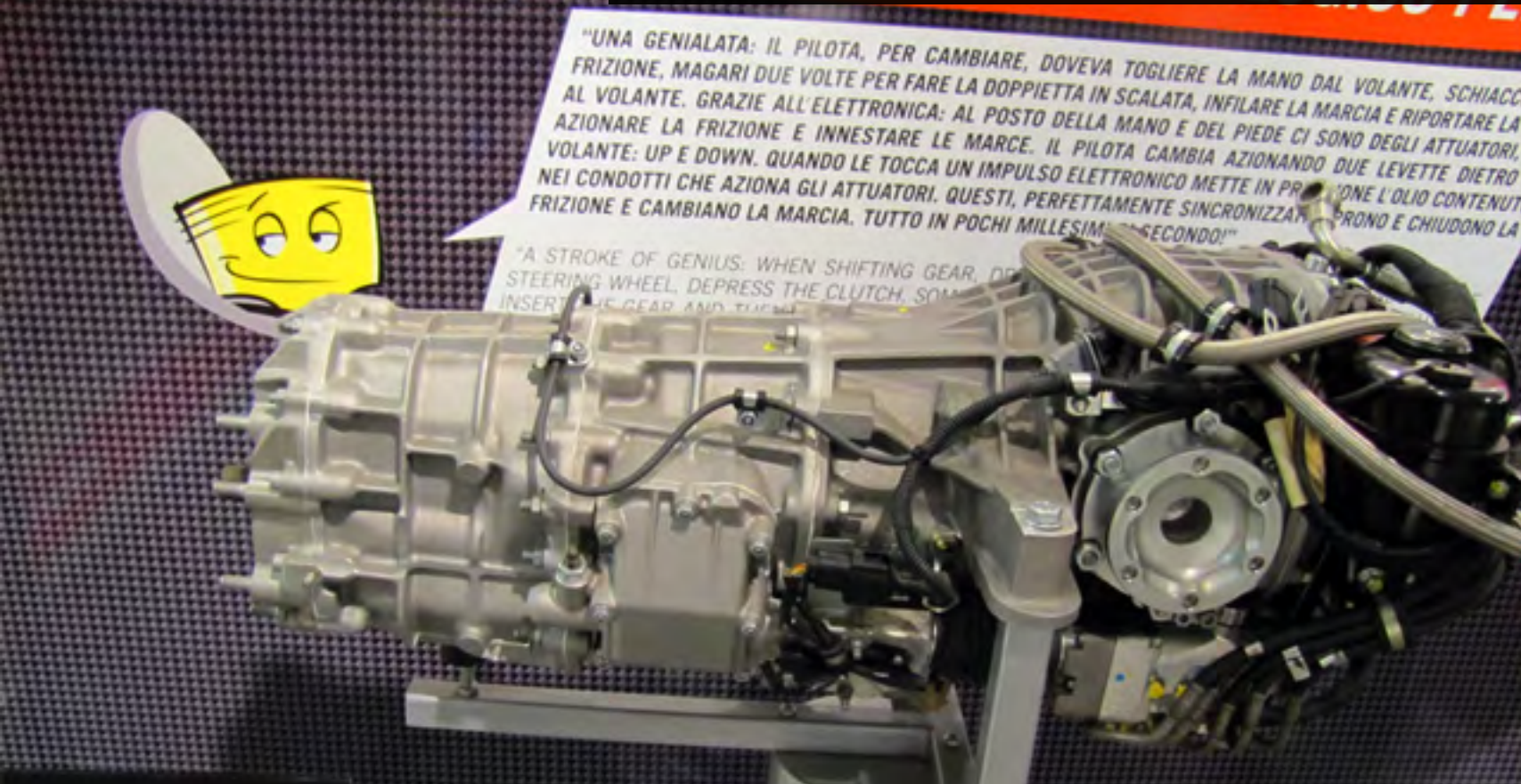
От редакции

с места событий



FORMULA UNO COME

А так же здесь представлены концепты, двигатели, различные системы автомобиля.





От редакции
с места событий



Очень к месту подходит воссозданная часть кабинета Энцо Феррари, в котором его точная восковая копия сидит за столом. Почти живой человек!



От редакции

 с места событий

За кабинетом Энцо Феррари находится внушительных размеров «Зал славы», в котором выставлены все завоёванные за историю Ferrari кубки. А так же представлены 8 болидов, принесших Ferrari последние 8 Кубков Конструкторов за 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007 и 2008 годы.

От редакции

с места событий



Лично мне доставило великое удовольствие притронуться к боевым болидам Жюлья Вильнёва, Ники Лауды, Алена Проста, Михаэля Шумахера. Находясь в Зале славы, я чувствовал себя будто в некоем храме, в который приезжают тысячи людей, что бы выразить своё уважение прошедшему, настоящему и будущему великой, знаменитой и легендарной автомобильной марки Ferrari и людям, соединившим свою судьбу с ней.

От редакции

 с места событий



От редакции
с места событий



Рядом с музеем расположен прокат дорожных серийных автомобилей Ferrari всего модельного ряда! Платим по 120 евро и получаем 15-ти минутный индивидуальный тест-драйв за рулём понравившейся модели.

От редакции с места событий

Я выбрал 458 Italia. Присаживаюсь внутрь. Небольшой инструктаж, как включать и выключать указатели поворотов. И я уже веду Ferrari по Маранелло! Мне хватает нескольких десятков метров, что бы почувствовать машину. Направляемся на автобан. И вот уже газ в по-ол! Машина легка в управлении. Тормоза отменные. Невероятно цепко держит дорогу в поворотах. Кресла-ковши очень удобные. Ускорение — мгновенное! Но, голова должна оставаться ясной, поскольку мы едем по дорогам всё же общего пользования.



От редакции

 с места событий

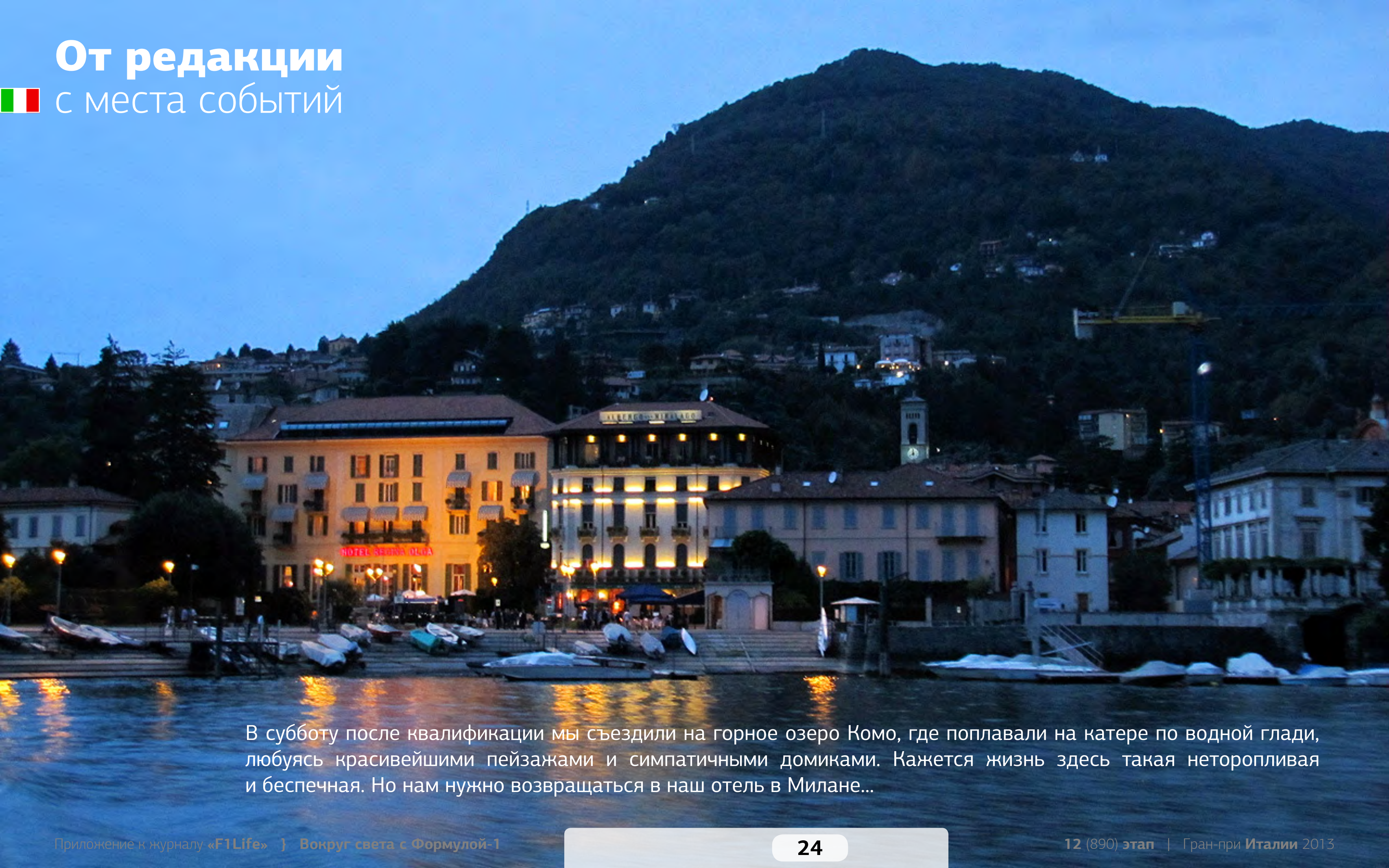


Ощущения от тест-драйва передавали друг другу с всевозможными эпитетами, пока ехали обратно в Милан! На следующий год решено протестировать эти машины на заводском треке.

И это доступно каждому!

От редакции

 с места событий



В субботу после квалификации мы съездили на горное озеро Комо, где поплавали на катере по водной глади, любуясь красивейшими пейзажами и симпатичными домиками. Кажется жизнь здесь такая неторопливая и беспечная. Но нам нужно возвращаться в наш отель в Милане...

От редакции

 с места событий



Формульный уик-энд мне запомнился двумя моментами. Во-первых, это третье место в квалификации Нико Хюлькенберга на его Sauber.

Во-вторых, это масштабное освистывание во время церемонии награждения победителя гонки Себастьяна Феттеля. Обо всём об этом шли горячие дискуссии на нашем сайте F1Life.ru, и очень многие из вас приняли в них активное участие как на форуме, так и комментируя новости!

От редакции

 с места событий



Лайкните нас на странице
FORMULATRAVEL в FACEBOOK!

То как прошёл итальянский этап, мы в мельчайших подробностях сейчас вспомним вместе с вами в этом номере электронного журнала. Заканчивая «Слово от редакции», не могу не коснуться ещё одной темы.

От редакции

 с места событий



Те из вас, кто является постоянным читателем наших pdf-приложений к журналу F1LIFE, помнят мой рассказ в мае о путешествии из Германии на Гран-при Монако через заснеженные Альпы.

Так вот, сейчас, в сентябре Альпы стоят «раздетые», и лишь некоторые вершины имеют небольшие белые «покрывала». Безусловно, вечно «одетый» в нарядно белое на Западе возвышается над Альпами Монблан (Mont Blanc), имеющий высоту 4 810 метров.

После того, как вы видели их целиком заснеженными, летние Альпы уже не производят на вас такого сильного впечатления. Но, в любом случае, проехать через Альпы из Германии в Италию и побывать здесь хотя бы раз в жизни — стоит того! Это безумно красиво! Горные озёра, миниатюрные предгорные луга, бесчисленные тоннели, отменные дороги.

Самый длинный 17-ти километровый туннель был закрыт. Все машины в обоих направлениях вынуждены были ехать в объезд по горному серпантину. Я впервые преодолел на машине отметку 2200 метров над уровнем моря. Если температура у подножья гор была +25 C, то на перевале всего +1 C. И если бы не ночь, то, полагаю, мне было бы страшновато вести такую тяжёлую машину, как Mercedes-Benz GL по этому извилистому серпантину, поскольку никаких обочин, отбойников или рельсов безопасности я не видел! И если ночью вне дороги лишь темнота, то днём видеть эти обрывы и пропасти, начинающиеся почти у кромки дороги, — испытание, скажу вам, не для слабонервных. Так или иначе до сего момента я гордился тем, что покорил Ла-Манш. Сейчас я причисляю сюда и покорённые Альпы! Вообще, путешествовать на машине — очень увлекательно и познавательно. За три года поездок на европейские Гран-при мне довелось проехать по Европе в общей сложности по несколько раз от Барселоны до Будапешта и от Сильверстоуна до Монако.



В следующем году приглашаю по одному или по паре туристов в **бесплатные** автомобильные мини-турне по маршрутам:

- 1) Дюссельдорф — Барселона (через Германию и Францию на Гран-при Испании);
- 2) Дюссельдорф — Лондон (по Германии, Бельгии, Франции и под Ла-Маншем на Гран-при Великобритании);
- 3) Дюссельдорф — Брюссель (на Гран-при Бельгии);
- 4) Дюссельдорф — Милан (через Германию и Швейцарию на Гран-при Италии);
- 5) Дюссельдорф — Монако (через Германию, Швейцарию и Италию на Гран-при Монако);
- 6) Дюссельдорф — Вена (через Германию на Гран-при Австрии);
- 7) Дюссельдорф — Будапешт (через Германию и Австрию на Гран-при Венгрии);
- 8) Нью-Йорк — Майами (перед Гран-при США);
- 9) Сан-Паулу — Рио-де-Жанейро — Бразилиа (после Гран-при Бразилии).

Или по тем же маршрутам в обратном направлении. Вы платите только за бензин и путешествуете на комфортабельном автомобиле Mercedes-Benz GL по Европе с персональным водителем! Доброго вам пути.

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

Нам 4 года!

За этот период наши туристы
побывали на 30-ти Гран-при.

*«Мы откроем вам
весь мир Формулы-1»!*

Сегодня у вас есть возможность
заказать путешествие на гран-
при сезона 2014, 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:

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



Счастличик и неудачники

Очередная победа Себастьяна Феттеля, теперь уже на автодроме в Монце, ещё больше укрепила положение действующего чемпиона мира в борьбе за титул. На этом фоне неудачи, постигшие в ходе Гран-при Италии его конкурентов Кими Райкконена и Льюиса Хэмилтона, выглядели для болельщиков Lotus и Mercedes как жестокое невезение. И лишь Фернандо Алонсо смог к радости местных болельщиков Ferrari хоть как-то оказать сопротивление немецкому чемпиону, заняв второе место. Третьим на подиуме в Монце оказался Марк Уэббер, который ни разу ещё в своей карьере в Формуле-1 не финишировал здесь выше шестого места.



DAFONE McLAREN MERCEDES



Photo McLaren/LAT Photographic



Photo: Sauber Motorsport AG



Photo: xpbcc





Гран-при Бельгии

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



Гран-при Германии



Гран-при Испании

Мы на Гран-при 2013!

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

Порядок Гран-при

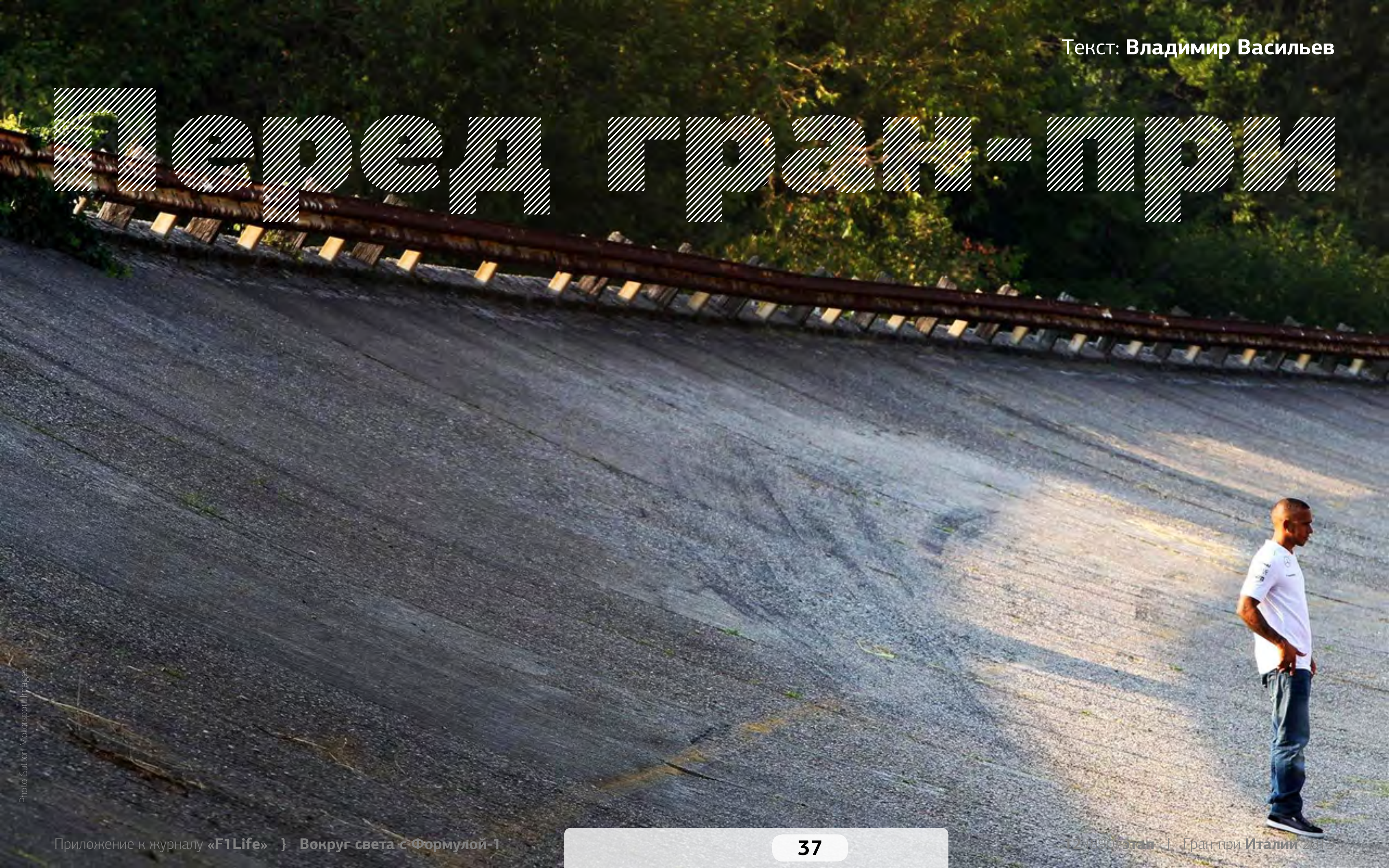


Photo Sutton Motorsport Images



Скоростная трасса в Монце характеризуется, в первую очередь тем, что команды стараются настраивать здесь болиды на наименьшую прижимную силу. Это позволяет отыгрывать доли секунды у конкурентов при разгонах на длинных прямых и в скоростных поворотах.



Но если соперники уже свыклись с мыслью, что машины Red Bull в нынешнем сезоне не только быстры, но и надёжны, то вот сами инженеры и конструкторы «бригады» Эдриана Ньюи решили не останавливаться на достигнутом. Ещё в Венгрии, вы помните, командой был опробован новый диффузор. В Бельгии мы убедились, насколько доработанная новинка добавила прижимной силы.

Photo Mark Thompson/Getty Images



В свою очередь это позволило изменить конструкцию носового обтекателя. В результате снизилось лобовое сопротивление, что заметно добавило скорости «разъярённым быкам» на прямых, недостатком чего грешили раньше болиды RB9 именно в Монце.

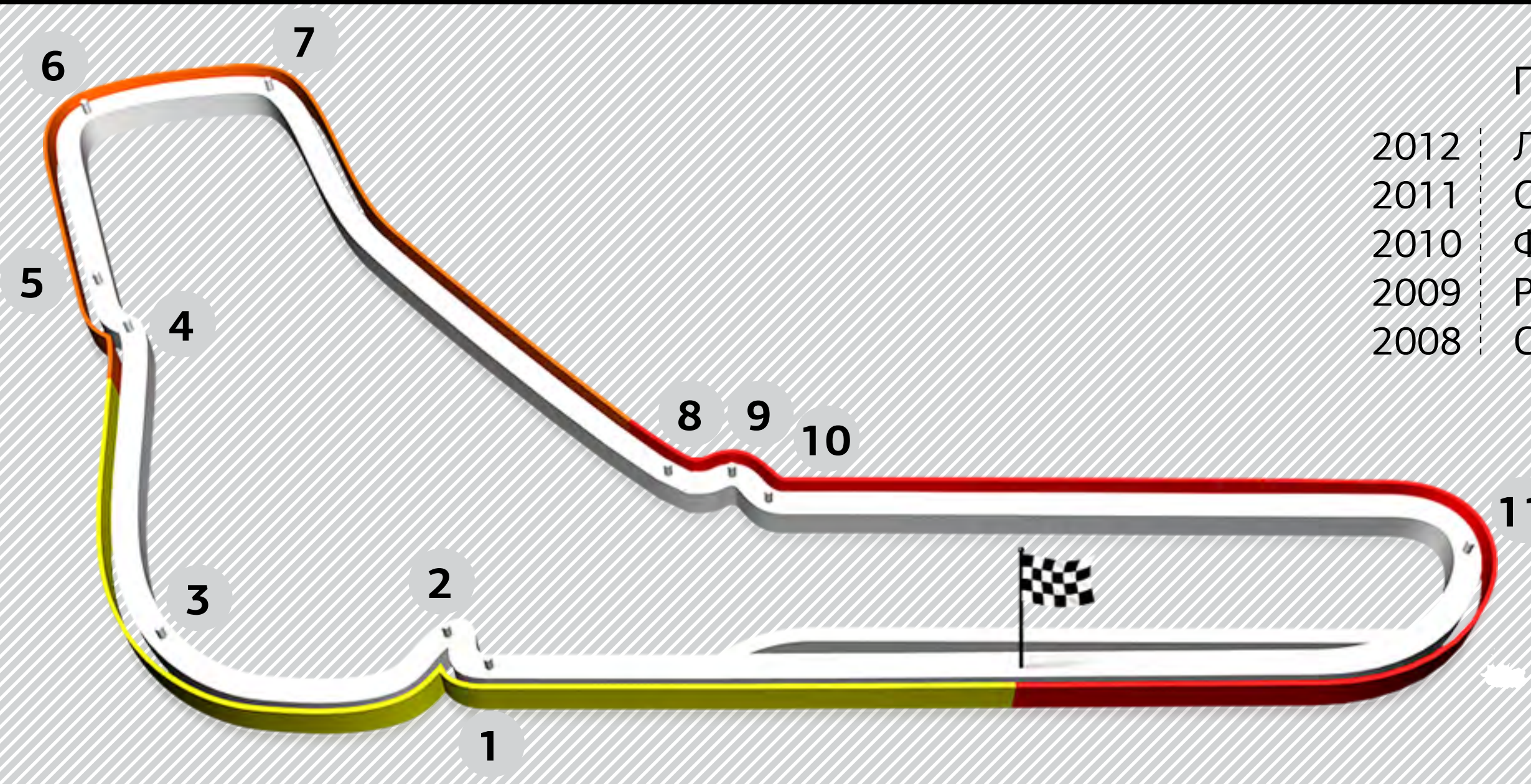
И вот в ходе Гран-при Италии мы увидели невероятную для Red Bull картину: в поворотах их болиды шли, словно «привязанные» к асфальту без признаков потери сцепления с трассой, а на прямых уступали в скорости даже самым быстрым соперникам не более 3-4 км/ч.





Похоже, дуэт Кристиана Хорнера и Эдриана Ньюи решил не полагаться на постоянное везение их молодого чемпиона, а добавить его машине ещё немножко характеристик надёжности и скорости, чтобы Себастьян Феттель уверенно и досрочно добился своего четвёртого титула за несколько гонок до исхода чемпионата.

Монца, «Аутодромо»



Победители:

2012	Л. Хэмилтон (McLaren)
2011	С. Феттель (Red Bull)
2010	Ф. Алонсо (Ferrari)
2009	Р. Баррикелло (Brawn GP)
2008	С. Феттель (Toro Rosso)

Первый гран-при: **1950**

Лучший круг: **2004** Р. Баррикелло **1:21.046**

53 круга
x 5.793 км

306.720 км





Гран-при Австралии

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



Гран-при Малайзии



Гран-при Венгрии

Мы на Гран-при 2013!

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: Владимир Васильев

6 сентября, пятница. I часть — солнечно, сухо. Воздух +26–27 °С, асфальт +30–36 °С
II часть — солнечно, сухо. Воздух +30 °С, асфальт +44–45 °С
7 сентября, суббота. III часть — солнечно, сухо. Воздух +28 °С, асфальт +35–38 °С

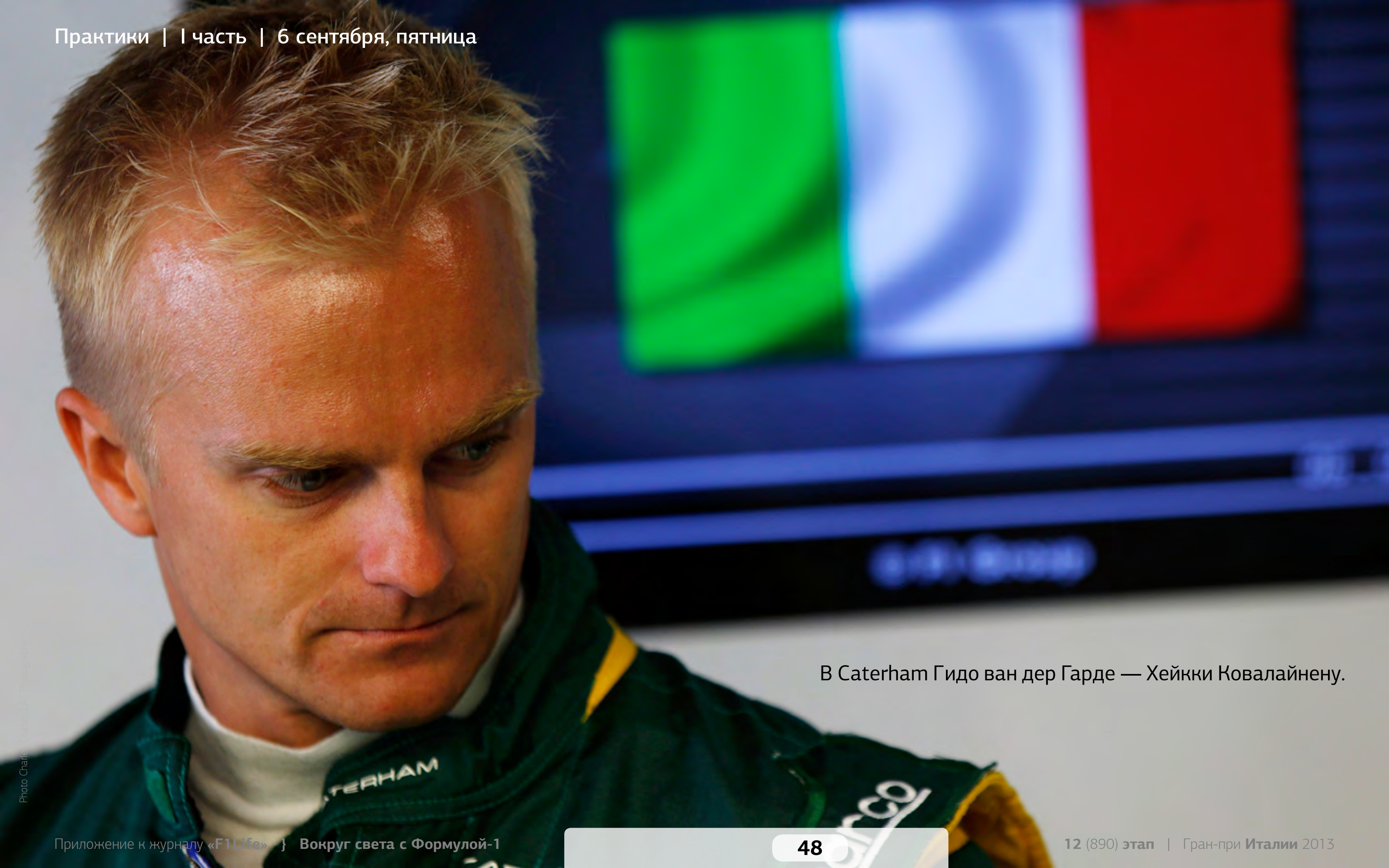
ПРАКТИКИ

Когда первый день гоночного уик-энда радует солнечной погодой, гонщиков не надо упрашивать выезжать побыстрее из боксов. Едва пошёл отсчёт положенных 90 минут первой сессии свободных заездов, болиды устремились на трассу, чтобы успеть отработать намеченную инженерами программу.



Photo: xrbicc

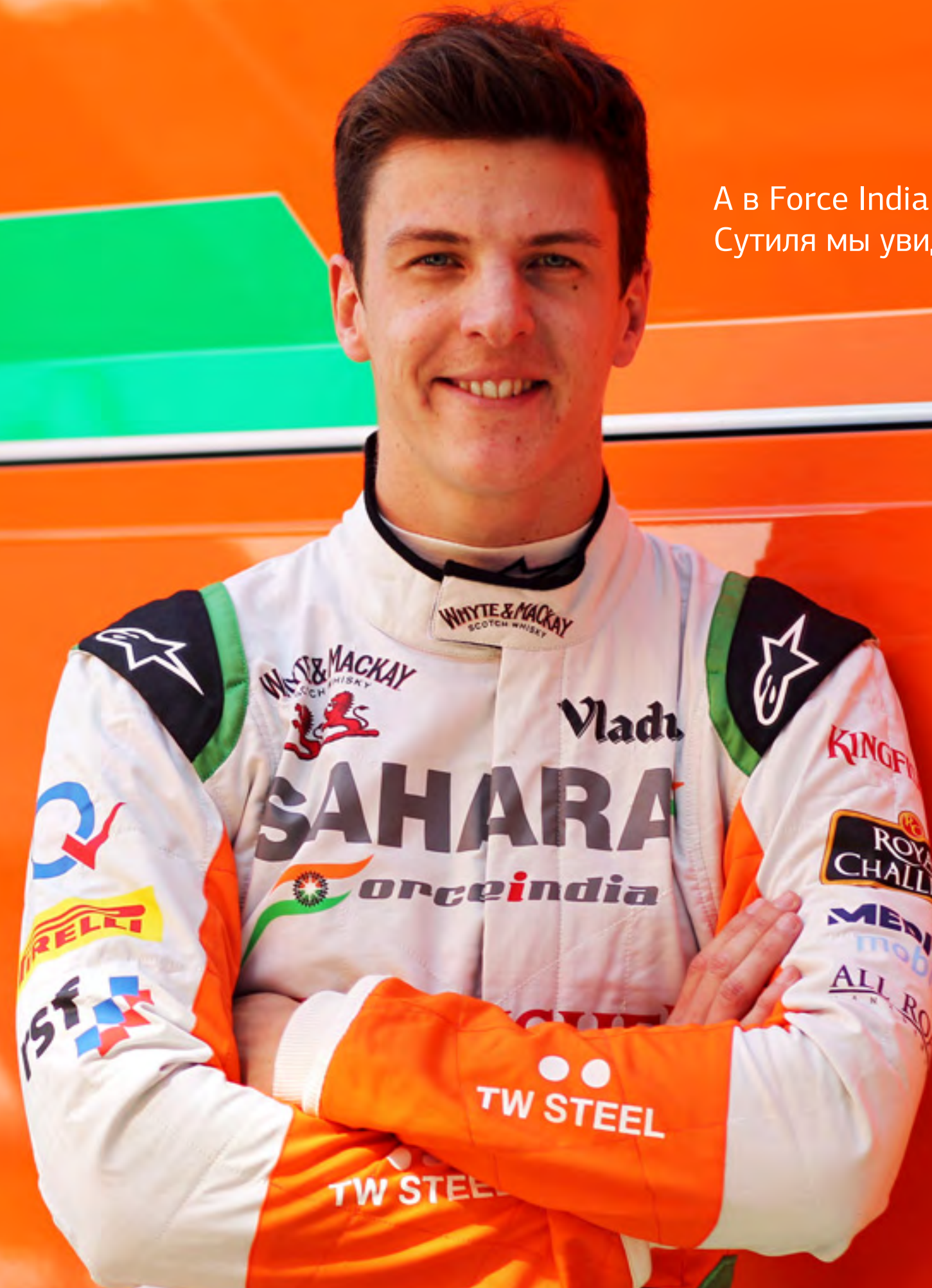
Изменение личного состава коснулось трёх команд: в Marussia Жюль Бьянки уступил свой кокпит Родольфо Гонсалесу.



В Caterham Гидо ван дер Гарде — Хейкки Ковалайнену.

Photo: Charlie Coates/LAT Photographic

А в Force India за рулём болида Адриана Сутиля мы увидели Джеймса Каладо.



Интересное наблюдение: если в российской и индийской «конюшнях» давали возможность обкататься дебютантам, то малазийская команда использовала ветерана, целью чего было лучше раскрыть возможности новинок и дать профессиональные комментарии конструкторам по поводу направлений улучшения болида.



Photo: xpress

Из наиболее значимых новинок мы отметили удлинённую базу обновлённого шасси Lotus, которую пришлось тестировать Кими Райкконену.

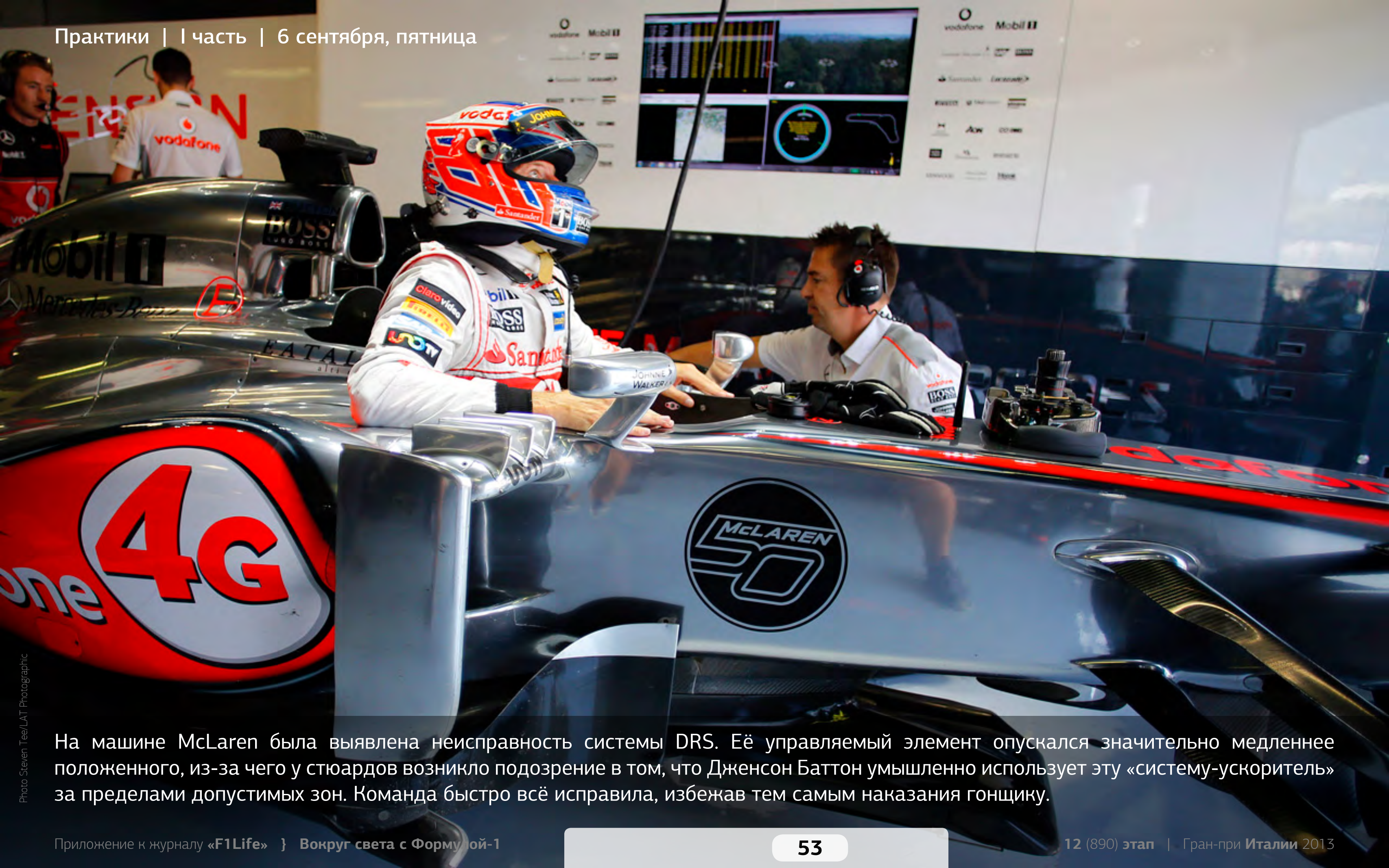


Его напарник Роман Грожан старался обеспечить себе максимальный «налёт часов» на старом шасси.

Ведь в прошлом году французю пришлось пропустить Гран-при Италии из-за своей дисквалификации (за аварию в Спа), и естественно, ему требовалось ещё «вкатиться в трассу», как и некоторым другим дебютантам.

После первого дебюта Грожана в 2009 году за команду Renault прошло практически три года без опыта пилотирования болида Формулы-1 в Монце.

Photo Andrew Ferraro/LAT Photographic



На машине McLaren была выявлена неисправность системы DRS. Её управляемый элемент опускался значительно медленнее положенного, из-за чего у стюардов возникло подозрение в том, что Дженсон Баттон умышленно использует эту «систему-ускоритель» за пределами допустимых зон. Команда быстро всё исправила, избежав тем самым наказания гонщику.

Общие результаты были достаточно плотными. Четырнадцать пилотов вложились в секундный интервал. Лучшими были Льюис Хэмилтон и Фернандо Алонсо.



Самым медленным утром в пятницу в Монце был Гонсалес, проигравший на своей Marussia ближайшему сопернику из Caterham более, чем 1,5 секунды.



Photo: Marussia / Team/tpb.cc

После обеда в Монце потеплело настолько, что уже ни у кого не было сомнений: мы в Италии, и это самое начало сентября.



Photo: MERCEDES-AMG PETRONAS Formula One Team

Синоптики обещали дождь на воскресенье, но с учётом установившейся жары команды продолжали тестировать болиды в обычном режиме: слики Hard, затем слики Medium...



...несколько быстрых кругов с пустыми баками, серия нескольких кругов с полными баками... Всё как обычно.



Photo Xp

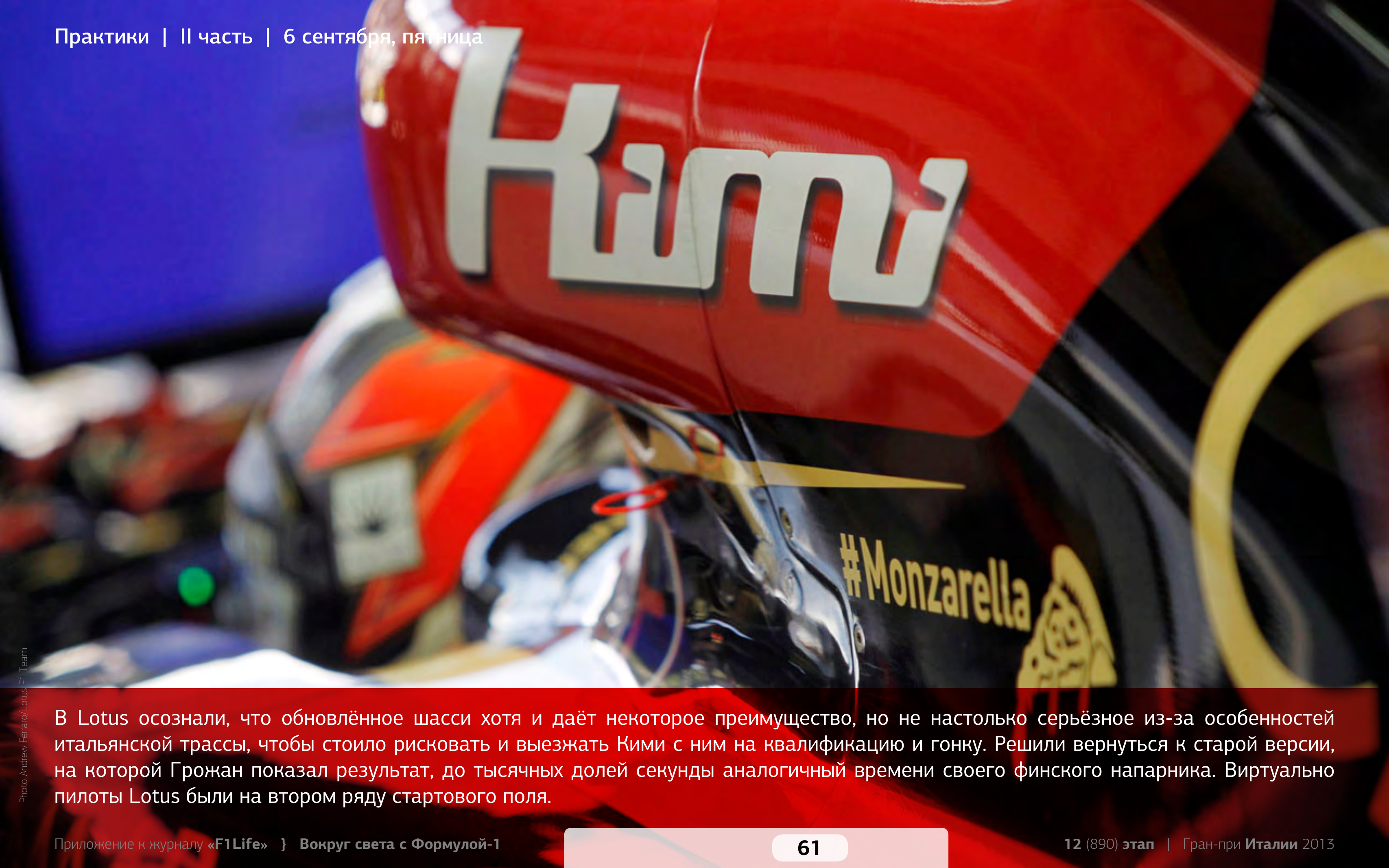
В поисках предельного состояния гонщики иногда вылетали с траектории, но обошлось без инцидентов и серьёзных аварий.



Photo: хабр.с



Быстрее всех выглядели машины Эдриана Ньюи. Оба болида Red Bull возглавили ведомость результатов. Причём, Себастьян на 0,6 секунды был быстрее Марка.



В Lotus осознали, что обновлённое шасси хотя и даёт некоторое преимущество, но не настолько серьёзное из-за особенностей итальянской трассы, чтобы стоило рисковать и выезжать Кими с ним на квалификацию и гонку. Решили вернуться к старой версии, на которой Грожан показал результат, до тысячных долей секунды аналогичный времени своего финского напарника. Виртуально пилоты Lotus были на втором ряду стартового поля.

Photo: Andrew Ferraro/Lotus F1 Team

Несколько заставил понервничать итальянских тиффози Фелипе Масса. Из-за того, что на его коробке заклинила третья передача, бразильцу пришлось запарковаться в боксах за четверть часа до конца сессии.



Дождя по-прежнему не было. Сухая погода позволяла расставлять гонщиков точно по ранжиру.

Команды начали подготовку настроек к квалификации.



Photo: MEF, CELES AN G, PETRONAS Form 1, la One Team



Неожиданно в середине сессии на входе в поворот Parabolica вылетел с трассы болид Force India Пола ди Реста. Эта первая авария уик-энда в Монце обошлась без серьёзных последствий, во всяком случае для гонщика.

Photo: xrbass

Как объяснил сам пилот, ему показалось, что что-то сломалось в задней части машины.



Photo Sahara Force India F1 Team/James Moy

Через несколько минут не сумел удержаться на допустимом пределе и его напарник. Адриана Сутиля развернуло в повороте Ascari, но немецкий гонщик сумел удержать машину от столкновения с отбойниками и самостоятельно вернулся на трассу.



После пяти кругов уехал в боксы Нико Росберг. Больше половины сессии потом над его машиной упорно трудились механики Mercedes.

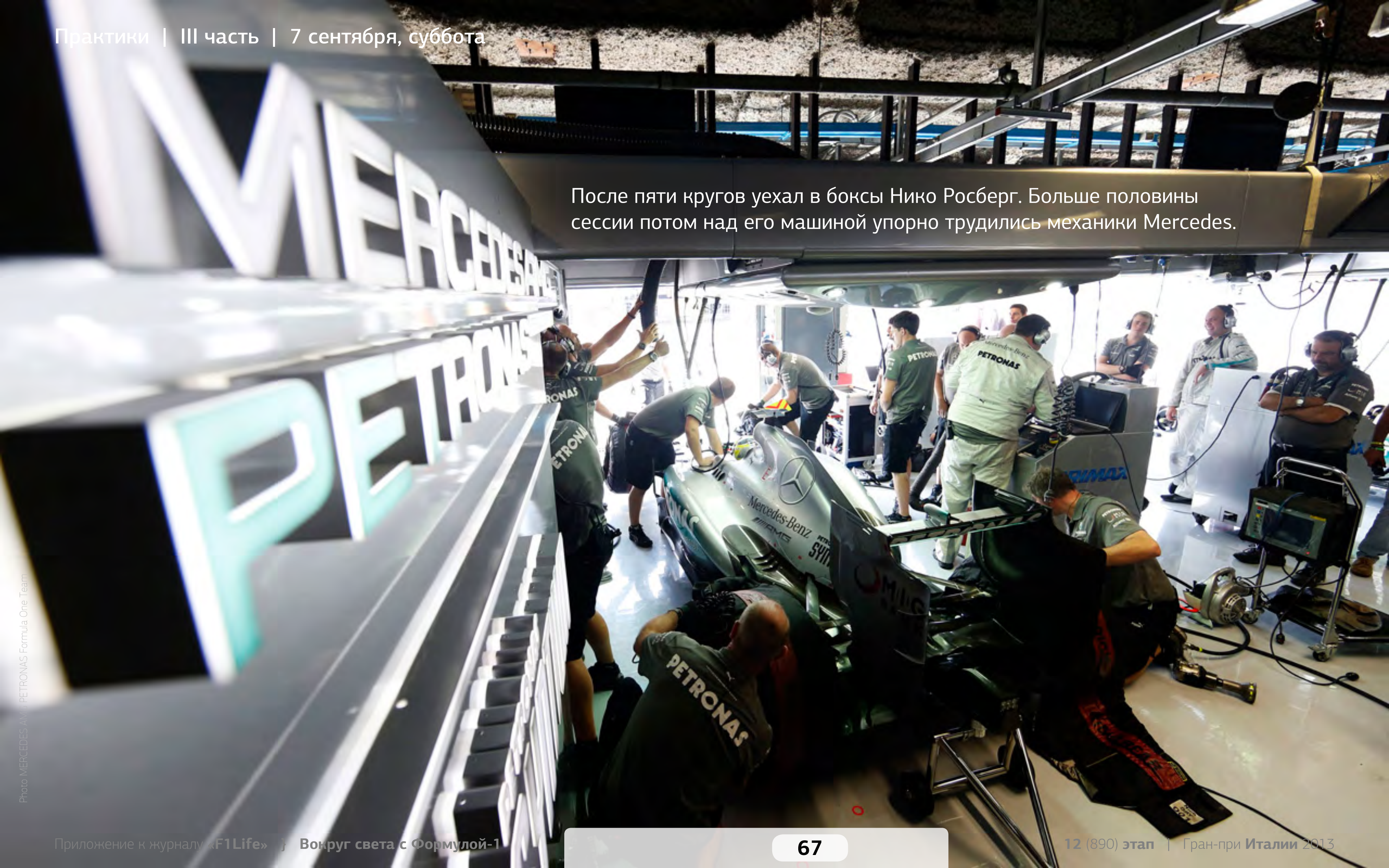


Photo: MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team

А в Ferrari тестировали гоночное упражнение «разгон в слип-стриме». Сначала один пилот шёл впереди, а второй благодаря эффекту воздушного потока (слип-стрим) разгонял свой автомобиль, чтобы затем, обогнав напарника, показать время быстрее обычного. Потом пилоты скудерии менялись местами. Аналогичный манёвр Фернандо и Фелипе уже применяли ровно год назад в квалификации. И Алонсо тогда лидировал в первом и втором сегменте в субботу. Лишь поломка стабилизатора поперечной устойчивости помешала тогда испанцу в полной мере воспользоваться помощью напарника.



Photo: xrb.cc

Кстати сказать, видя улучшающиеся результаты пилотов Ferrari, аналогичный манёвр попытались провести и гонщики McLaren. Благодаря этому Серхио Перес сумел показать 5-й результат, а Дженсон Баттон — 8-й, уступив напарнику 0,2 секунды.



Фото: Хаббс



Лучшим в этой сессии был Себастьян Феттель, но между ним и Марком Уэббером удачно «пристроился» Фернандо Алонсо. Выходит тактика «а-ля-Ferrari» здесь в Монце работала как надо.

Photo Sutton Motorsport Images

Статистика по итогам практик

I практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Л. Хэмилтон	Mercedes	24	1:25.565	
2	Ф. Алонсо	Ferrari	25	1:25.600	0.035
3	Н. Росберг	Mercedes	25	1:25.704	0.139
4	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	26	1:25.753	0.188
5	К. Райкконен	Lotus-Renault	22	1:25.941	0.376
6	С. Перес	McLaren-Mercedes	24	1:26.007	0.442
7	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	23	1:26.035	0.470
8	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	27	1:26.103	0.538
9	П. Мальдонадо	Williams-Renault	21	1:26.149	0.584
10	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	25	1:26.155	0.590
11	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	25	1:26.194	0.629
12	Р. Грожан	Lotus-Renault	23	1:26.295	0.730
13	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	21	1:26.387	0.822
14	Ф. Масса	Ferrari	16	1:26.449	0.884
15	П. ди Реста	Force India-Mercedes	13	1:26.594	1.029
16	В. Боттас	Williams-Renault	21	1:26.802	1.237
17	Дж. Каладо	Force India-Mercedes	24	1:27.041	1.476
18	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	16	1:27.224	1.659
19	Ш. Пик	Caterham-Renault	24	1:27.818	2.253
20	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	20	1:27.869	2.304
21	Х. Ковалайнен	Caterham-Renault	21	1:28.192	2.627
22	Р. Гонсалес	Marussia-Cosworth	26	1:29.526	3.961

II практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	39	1:24.453	
2	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	39	1:25.076	0.623
3	К. Райкконен	Lotus-Renault	36	1:25.116	0.663
4	Р. Грожан	Lotus-Renault	40	1:25.116	0.663
5	Ф. Алонсо	Ferrari	38	1:25.330	0.877
6	Л. Хэмилтон	Mercedes	39	1:25.340	0.887
7	Н. Росберг	Mercedes	42	1:25.367	0.914
8	Ф. Масса	Ferrari	29	1:25.519	1.066
9	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	42	1:25.532	1.079
10	С. Перес	McLaren-Mercedes	39	1:25.627	1.174
11	П. ди Реста	Force India-Mercedes	40	1:25.830	1.377
12	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	40	1:25.888	1.435
13	А. Сутиль	Force India-Mercedes	37	1:26.028	1.575
14	П. Мальдонадо	Williams-Renault	36	1:26.138	1.685
15	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	32	1:26.224	1.771
16	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	43	1:26.385	1.932
17	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	39	1:26.599	2.146
18	В. Боттас	Williams-Renault	44	1:27.198	2.745
19	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	30	1:27.548	3.095
20	Ш. Пик	Caterham-Renault	37	1:27.696	3.243
21	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	38	1:27.771	3.318
22	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	32	1:28.057	3.604

III практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	18	1:24.360	
2	Ф. Алонсо	Ferrari	13	1:24.643	0.283
3	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	22	1:24.677	0.317
4	Л. Хэмилтон	Mercedes	17	1:24.712	0.352
5	С. Перес	McLaren-Mercedes	19	1:24.864	0.504
6	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	19	1:24.865	0.505
7	Ф. Масса	Ferrari	14	1:24.995	0.635
8	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	15	1:25.103	0.743
9	П. Мальдонадо	Williams-Renault	20	1:25.116	0.756
10	К. Райкконен	Lotus-Renault	18	1:25.120	0.760
11	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	16	1:25.136	0.776
12	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	21	1:25.273	0.913
13	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	22	1:25.324	0.964
14	Р. Грожан	Lotus-Renault	17	1:25.499	1.139
15	В. Боттас	Williams-Renault	21	1:25.660	1.300
16	А. Сутиль	Force India-Mercedes	19	1:25.702	1.342
17	П. ди Реста	Force India-Mercedes	11	1:26.120	1.760
18	Ш. Пик	Caterham-Renault	21	1:26.607	2.247
19	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	20	1:27.172	2.812
20	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	18	1:27.605	3.245
21	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	18	1:27.665	3.305
22	Н. Росберг	Mercedes	5	1:27.822	3.462

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 Великобритании



Гран-при США

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

7 сентября, суббота — солнечно, сухо. Воздух +30–31 °С, асфальт +42–45 °С



Photo Steven Tee/LAT Photographic

ИТАЛИЯ



Когда механики Force India продиагностировали после аварии болид Пола ди Реста, они констатировали поломку тормозного диска в качестве причины аварии. А вот в результате последствий ситуация была уже намного сложнее. Пришлось заменить днище и ряд элементов подвески, так что времени едва хватило, чтобы машина была готова к моменту начала квалификации.

Photo Sahara Force India F1 Team/James Moy

Как только начались заезды, стало ясно, что лидирующая группа ограничится несколькими кругами на более жёсткой резине.



К группе аутсайдеров уже почти традиционно присоединились Валттери Боттас (Williams)...





...и Эстебан Гуттьеррес (Sauber).

Остальные пилоты без особого труда прошли во второй сегмент. Лидерство обозначили за собой Себастьян Феттель и Нико Росберг.



Photo: MERCEDES-AMG PETRONAS Formula One Team

Во второй сессии рисковать уже было нежелательно, и практически все переобулись на Medium. Не повезло Льюису Хэмилтону. В поисках того самого предела, за которым машина теряет управление, он чуточку ошибся и вылетел в повороте Parabolica, повредив днище болида.



Лидером вновь был Себастьян Феттель, компанию ему на первом, пока ещё виртуальном ряду теперь составил Фернандо Алонсо.

Квалификация | 7 сентября, суббота

На последних минутах многим гонщикам помешал трафик. В итоге из числа претендентов на подиум: оба пилота Lotus, и, естественно, Льюис Хэмилтон — оказались вне первой «десятки».



Photo xrbicc

Квалификация | 7 сентября, суббота

Третья сессия была для кого-то драматичной, а для кого-то откровенно везучей. То, что пилоты Red Bull будут бороться за поул-позишн, мало кто сомневался.



Так оно и вышло, чуть лучшим из напарников был Себастьян Феттель.



Гонщики Ferrari, вдоволь натренировавшись использовать слип-стрим для разгона напарников, и здесь попытались применить эту тактику. Увы, чуть ошибившись на первом секторе, Фернандо не успел «сесть на хвост» ведущего и разгона не получилось.



Раздосадованный Алонсо прокричал по радио во всеуслышание: «Ребята, ну вы даёте, гении...».

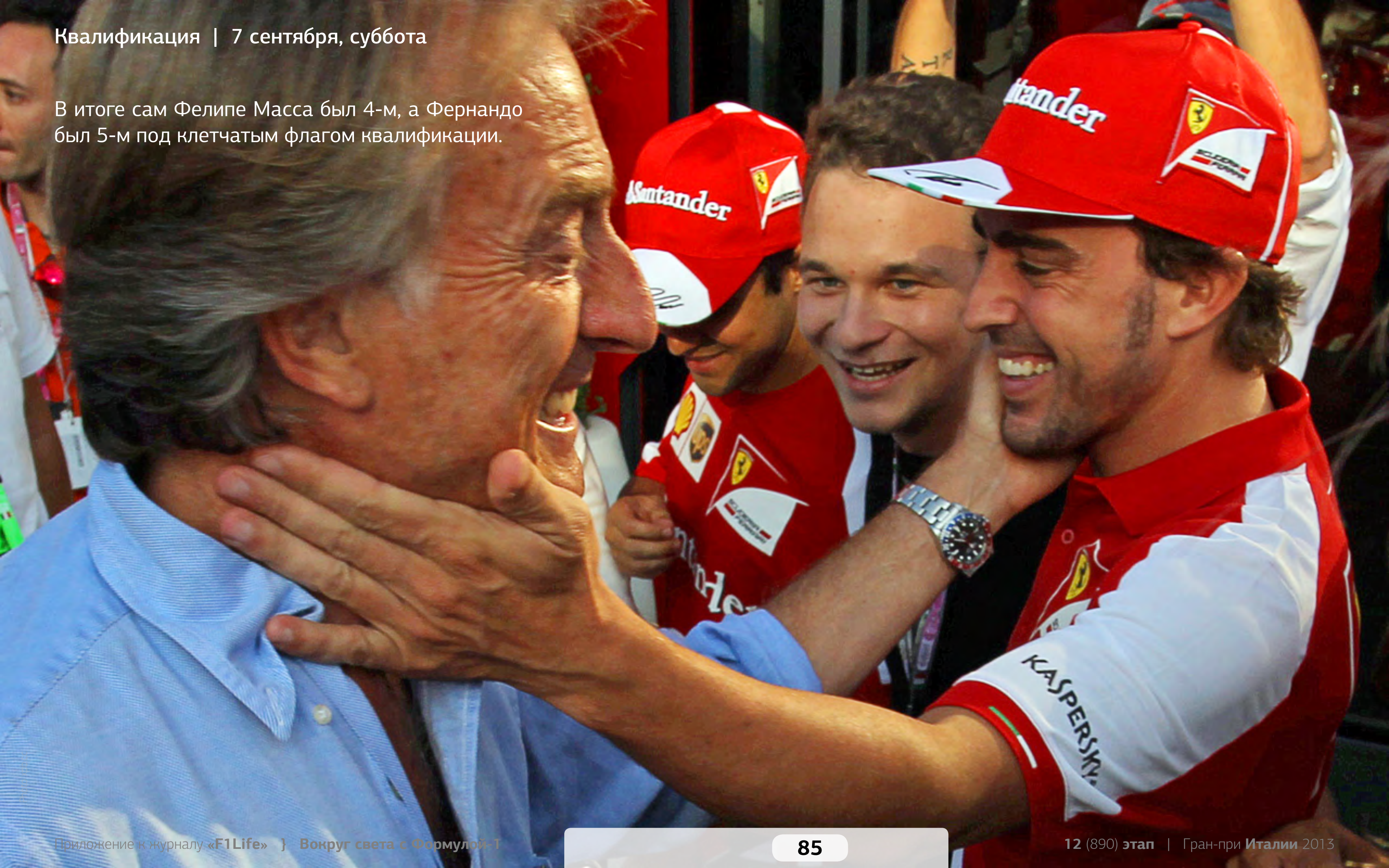
После этого было много пересудов, что именно произнёс Фернандо, не нагрубил ли он излишне своим инженерам?

В конце концов сошлись на том, что грубости не было, а испанский темперамент, сдобренный смачным соусом итальянского языка, был просто выражением досады.

Photo: Ferrari/Ercole Colombaro

Квалификация | 7 сентября, суббота

В итоге сам Фелипе Масса был 4-м, а Фернандо был 5-м под клетчатым флагом квалификации.





Квалификация | 7 сентября, суббота

ACTION FOR ROAD SAFETY

FORMULA ONE MANAGEMENT SUPPORTS THE FIA ACTION FOR ROAD SAFETY CAMPAIGN



Сенсацию сотворил гонщик Sauber Нико Хюлькенберг. На откровенно медленном (согласно всех показателей этого сезона) болиде он сумел настолько точно пройти всю дистанцию зачётного круга, что занял 3-е место и право поучаствовать в традиционной субботней пресс-конференции для тройки самых быстрых.

Photo Sauber Motorsport

Статистика по итогам квалификации

Поз	Пилот	Команда	Круг	Q I	Q II	Q III
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	15	1:24.319	1:23.977	1:23.755
2	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	18	1:24.923	1:24.263	1:23.968
3	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	21	1:24.776	1:24.305	1:24.065
4	Ф. Масса	Ferrari	21	1:24.950	1:24.479	1:24.132
5	Ф. Алонсо	Ferrari	15	1:24.661	1:24.227	1:24.142
6	Н. Росберг	Mercedes	26	1:24.527	1:24.393	1:24.192
7	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	24	1:24.655	1:24.290	1:24.209
8	С. Перес	McLaren-Mercedes	17	1:24.635	1:24.592	1:24.502
9	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	21	1:24.739	1:24.563	1:24.515
10	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	20	1:24.630	1:24.575	1:28.050
11	К. Райкконен	Lotus-Renault	16	1:24.819	1:24.610	
12	Л. Хэмилтон	Mercedes	14	1:24.589	1:24.803	
13	Р. Грожан	Lotus-Renault	14	1:24.737	1:24.848	
14	А. Сутиль ¹	Force India-Mercedes	19	1:25.030	1:24.932	
15	П. Мальдонадо	Williams-Renault	19	1:24.905	1:25.011	
16	П. ди Реста	Force India-Mercedes	18	1:25.009	1:25.077	
17	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	13	1:25.226		
18	В. Боттас	Williams-Renault	11	1:25.291		
19	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	9	1:26.406		
20	Ш. Пик	Caterham-Renault	10	1:26.563		
21	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	11	1:27.085		
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	10	1:27.480		

¹ Адриан Сутиль наказан потерей трёх позиций на стартовой решётке за блокирование Льюиса Хэмилтона во время квалификации.



**Самый
быстрый
в квалификации**
(максимальная скорость)

Поз	Пилот	км/ч
1	Д. Риккиардо	340.4
2	Эс. Гутьеррес	340.0
3	Ж.-Эр. Вернь	339.8
4	М. Чилтон	338.6
5	Ж. Бьянки	338.6
6	Ф. Масса	338.4
7	Ф. Алонсо	338.3
8	Л. Хэмилтон	338.1
9	Н. Росберг	337.8
10	К. Райкконен	337.8
11	Р. Грожан	337.1
12	П. Мальдонадо	336.8
13	В. Боттас	336.4
14	М. Уэббер	336.3
15	С. Феттель	336.1
16	Н. Хюлькенберг	335.7
17	Дж. Баттон	331.8
18	С. Перес	331.6
19	Г. ван дер Гарде	330.1
20	Ш. Пик	329.8
21	А. Сутиль	327.2
22	П. ди Реста	326.8

Лимит 107 % от результата самого быстрого пилота Q1 — 1:30.221

Стартовая решётка

02 Марк Уэббер Red Bull

04 Фелипе Масса Ferrari

06 Нико Росберг Mercedes-Benz

08 Серхио Перес McLaren

10 Жан-Эрик Вернь Toro Rosso

12 Льюис Хэмилтон Mercedes-Benz

14 Пастор Мальдонадо Williams

16 Эстебан Гутьеррес Sauber

18 Валттери Боттас Williams

20 Шарль Пик Caterham

22 Макс Чилтон Marussia

01 Себастьян Феттель Red Bull

03 Нико Хюлькенберг Sauber

05 Фернандо Алонсо Ferrari

07 Даниэль Риккиардо Toro Rosso

09 Дженсон Баттон McLaren

11 Кими Райкконен Lotus

13 Роман Грожан Lotus

15 Пол ди Реста Force India

17 Адриан Сутиль¹ Force India

19 Гидо ван дер Гарде Caterham

21 Жюль Бьянки Marussia

¹ Адриан Сутиль наказан потерей трёх позиций на стартовой решётке за блокирование Льюиса Хэмилтона 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

8 сентября, воскресенье — облачно, сухо. Воздух +25–26 °С, асфальт +31–32 °С

ГРЕЙС



Photo: xrbjcc

Счастличик Себ

Трасса в Монце для Себастьяна Феттеля является, пожалуй, самой уникальной. Именно здесь он добился своего самого первого поула и самой первой победы в гонке.

Правда, было это под дождём, но ведь легче пилотировать от этого не стало?! К тому же, не будем забывать, что тогда в распоряжении молодой немецкой звезды была не теперешняя самая быстрая машина в пелотоне, а болид Toro Rosso (бывшая команда Minardi, никогда в своей истории не поднимавшаяся на подиум).

Именно та победа принесла Себастьяну первую славу, первый контракт с будущей чемпионской командой Red Bull и заложила основу его нынешним трём чемпионским титулам.





Photo Pirelli

Старт Себастьян провёл в своей привычной манере, не уступив свою пол-позишн соперникам.



Photo: xrb.cc



ROLEX

И уже к концу первого круга стало ясно, что остановить лидера могут только лишь технические проблемы с машиной или собственная ошибка пилотирования. Ни того, ни другого соперники и конкуренты от Феттеля не дождались.





В итоге Себастьян одержал свою шестую победу в сезоне и уже тридцать вторую в карьере.

Финишировавший следом за ним Фернандо Алонсо сумел лишь минимизировать потери.

Теперь основных претендентов на титул за семь этапов до конца чемпионата отделяют уже 53 очка.

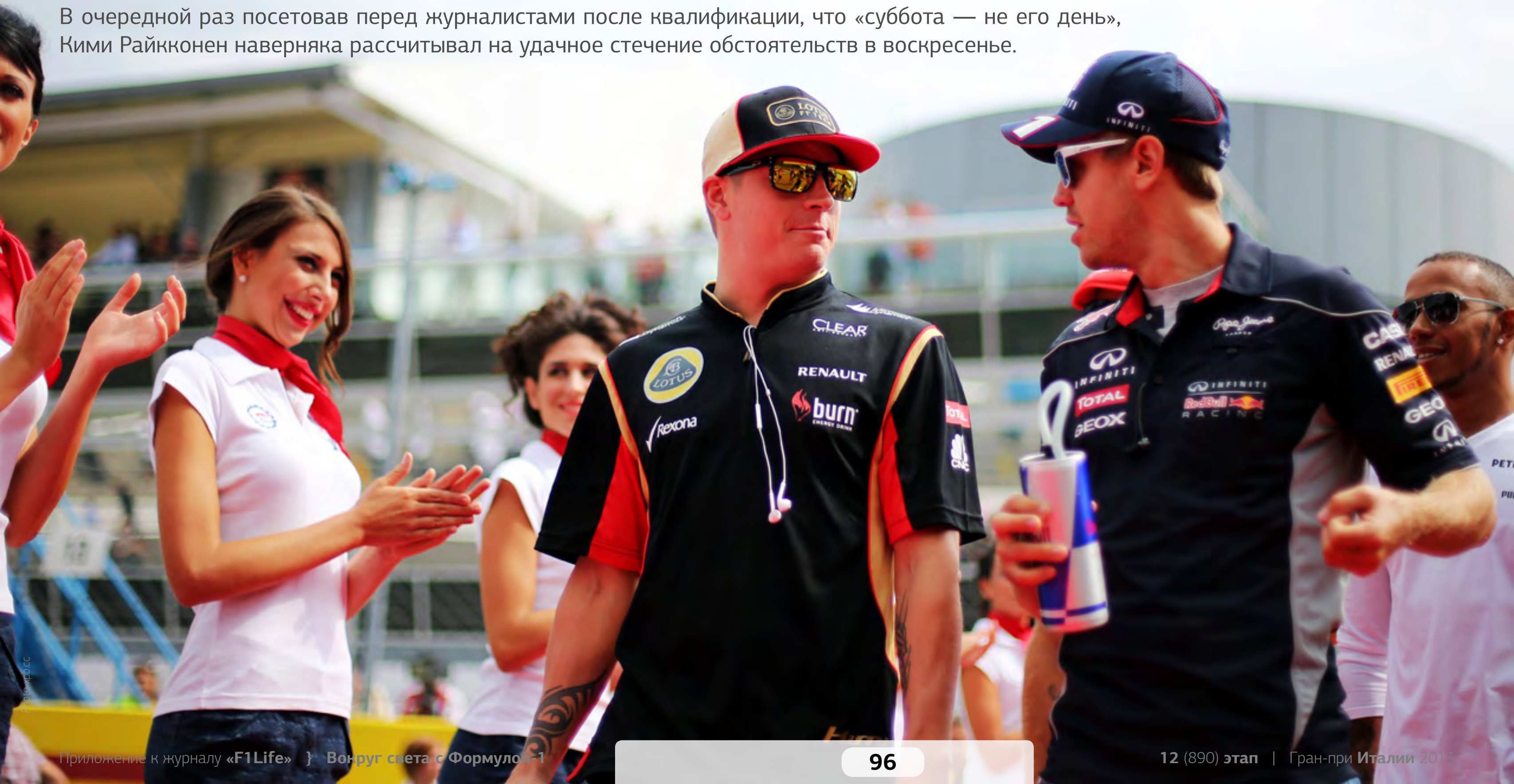
Photo: Clive Mason/Getty Images

В какой-то момент казалось, что судьба отвернётся от «везунчика Себа»: его предупредили по радио, что есть проблемы с коробкой передач и надо переключаться пораньше, чем обычно на верхнюю передачу. Но техника всё же не подвела, и Фортуна по-прежнему благоволила трёхкратному чемпиону. Он финишировал первым.



Кими Райкконен

В очередной раз посетовав перед журналистами после квалификации, что «суббота — не его день», Кими Райкконен наверняка рассчитывал на удачное стечение обстоятельств в воскресенье.





И действительно, темп, показанный Кими непосредственно в гонке, был очень высоким. Достаточно сказать, что за 51 круг (из 53 кругов дистанции) он отстал от лидера Себастьяна Феттеля, победившего на этом гран-при, всего на 1 (!) секунду.

Но дело в том, что события, произошедшие на двух первых кругах, лишили пилота Lotus не только возможности взойти на подиум, но и даже заработать хотя бы одно очко. Стартовав 11-м, под клетчатый флаг в воскресенье финский чемпион заезжал тоже 11-м.



Хотя в первые секунды гонки всё, казалось, складывалось удачно. Кими обошёл чуть зазевавшегося на McLaren Дженсона Баттона, стартовавшего перед ним, и устремился по наружной траектории к первому правому повороту.



Photo: xrb/cc



Но тут неожиданно прямо перед самым носом его Lotus справа перекрыл ему дорогу второй McLaren. Серхио Перес, пытаюсь найти оптимальную для себя траекторию, особо не задумывался над тем, кого он там «подрезает».

Photo: xrb5cc

В результате Кими уже не осталось места для безаварийного пилотирования. Даже перетормозив до дыма в колёсах, пытаюсь уйти от столкновения, Lotus Райкконена всё же уткнулся в хвостовую часть машины обидчика.



Photo: xбс



Обломав переднее крыло, Кими был вынужден уехать на незапланированный пит-стоп.

Photo: xrb/cc



Вернулся он на трассу в 36 секундах от лидирующего Феттеля. На финише Кими уступал Себастьяну 37 секунд.

Photo: xrb/cc

Простая арифметика: если бы не провал в квалификации, если бы не инцидент с Пересом, то Райкконен вполне мог быть на подиуме. Но ведь гонки — это зачастую и есть именно комбинация всех таких «если бы». Только для одних пилотов они складываются в удачный пазл, для других — не хотят складываться никак. Отсюда и знаменитое пилотское везение или невезение.

Льюис Хэмилтон

Вторым, кому не повезло в Монце, был Льюис Хэмилтон. Сначала в квалификации он превысил предел допустимой скорости в скоростном повороте Parabolica. Вылетев в гравий, он даже слегка повредил днище болида.

Затем его на финальной попытке улучшить время заблокировал в одиннадцатом повороте Адриан Сутиль, получивший за это штраф с потерей трёх позиций на старте.

Но самое печальное случилось уже по ходу гонки.



На первых кругах на болиде Льюиса произошёл «медленный прокол». Льюису, как и Кими, пришлось непланово отметить в боксах.



Правда, затем по ходу гонки Хэмилтон всё же лучше справился с обгонами, чем Кими.



И в итоге британец на своём Mercedes финишировал 9-м, заработав «утешительный приз» в виде двух очков. На фоне 81 очка, которые его сейчас отделяют от Себастьяна Феттеля, это выглядит не просто скромно, а угрожающе. И пусть семь оставшихся гонок ещё сохраняют для Хэмилтона теоретические шансы получить чемпионский титул, реалии становятся всё более грустными.



Photo: MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team

И это несмотря на то, что Льюис продолжает лидировать по числу поулов в этом сезоне.

5
поул ПОЗИШН

Пол ди Реста

Третьим неудачником был гонщик Force India Пол ди Реста.

Авария Пола, произошедшая в субботу на свободных заездах, очевидно, выбила гонщика из колеи нормального восприятия событий этого уик-энда.

Хотя зачастую пилоты говорят после подобных инцидентов следующим образом: *«Я почувствовал в результате этой аварии, что могу быть ещё быстрее»*. Странное заявление? Но это так. Мне приходилось слышать его не однажды, обсуждая в разное время последствия аварий, например, с Оливье Панисом, Робертом Кубицей, Фелипе Массой.



В общем, не лучшим образом проехав квалификацию, Пол решил любой ценой добиться успеха в гонке. Удачно пройдя первый поворот, в котором лишь Перес с Райкконеном не избежали лёгкого столкновения, Пол устремился вслед за Романом Грожаном, не теряя из виду своего напарника Адриана Сутиля.

Photo: Sauber Motorsport AG

Гонка | 8 сентября, воскресенье

А немецкий пилот был даже слишком активен. Штраф, полученный за блокировку Хэмилтона, отбросил его на три места назад на стартовой решётке, и он оказался позади Пола ди Реста, хотя и был в квалификации по времени быстрее, чем он.



Photo: xrb.cc

Именно борьба с Сутилем за позицию и привела, на мой взгляд, Пола к аварии перед четвёртым поворотом.



Photo: xrb.cc

Опоздав с торможением, его Force India уткнулся левым передним колесом в болид Романа Грожана.



Photo: xrbcc



...и затем с обломанной подвеской, висящим на тросах безопасности колесом, остановился в гравийной ловушке.

Вина Пола была очевидной, за что стюарды и объявили ему после гонки предупреждение.



Lotus Грожана, к счастью, не пострадал. Роман сумел провести ровную гонку, заняв 8-е место и заработав 4 очка.





Сюрприз от Хюлькенберга

Когда при дождливой погоде «среднячки» прорываются в квалификации на первые ряды, это считается нормальным. Просто повезло. Но когда на абсолютно сухом асфальте аутсайдеры входят в тройку самых быстрых на квалификационном круге, согласитесь, это почти сенсация. Такой сюрприз преподнёс и соперникам, и, в первую очередь, самой команде Sauber Нико Хюлькенберг. Вместе с парой пилотов Red Bull счастливый Нико отвечал на вопросы журналистов на традиционной субботней пресс-конференции с участием тройки лучших гонщиков квалификации. Всё-таки есть у этого парня талант. Ведь в этом сезоне швейцарская «конюшня» с семью очками накануне Монцы занимала (и продолжает занимать сейчас) лишь восьмое место в таблице результатов.



Когда субботние страсти улеглись, то мало кто верил, что Нико удастся остаться в зачётной «десятке» к концу гонки. Однако немецкий гонщик вновь сумел всех удивить. Пропустив на старте вперёд себя более быстрые болиды Ferrari, Нико затем сумел настолько надёжно проехать все 53 круга, что под клетчатым флагом он по-прежнему был пятым.

Photo: Sauber Motorsport AG

Заработанные десять очков стали весомым вкладом в копилку аргументов Хюлькенберга для более выгодного контракта на следующий год. Тем более, что именно после Монцы с объявлением нового состава Ferrari на следующий год начались традиционные переходы пилотов в другие команды.



Photo: Sauber Motorsport AG

Рокировки Ferrari

Едва в субботу стало ясно, что Фелипе Масса обошёл своего напарника Фернандо Алонсо в квалификации, как во время ответов журналистам испанец привёл статистику их «внутрикомандной борьбы»: 18 против 62. Оказывается, Фернандо внимательно следит за статистикой своих отношений с бразильцем, хотя и общепризнанно считается лидером в Ferrari.



Photo: Ferrari/Ercole Colaninno



На старте Фелипе красиво обошёл и Хюлькенберга, и Марка Уэббера, пристроившись в хвост обладателю поул-позишн и лидеру гонки Себастьяну Феттелю.

Photo: xrb/cc

Когда через 3 круга Алонсо «разобрался» со своим большим другом (это в обычной жизни, на трассе они все — конкуренты) Марком Уэббером, Фелипе запросил у своего инженера, что ему делать.



Ответ был обнадеживающий: «Успокойся, веди свою гонку».



Эта «своя гонка» длилась всего 10 минут. На восьмом круге перед первой шиканой Фелипе без боя пропустил напарника вперёд, едва только тот показал намёк на обгонный манёвр.



Второй раз Фелипе уступал свою позицию, отчаянно защищаясь. Правда, теперь речь шла о сопернике: Марк Уэббер обошёл бразильца в упорной борьбе, заработав для себя право попить шампанского на подиуме.



Последняя гонка австралийца здесь в Монце в свой сезон завершения карьеры в Формуле-1 оказалась для него самой удачной. Ведь раньше Италия для Марка была его «ахиллесовой пятой»: лучшим результатом до сей поры у него здесь было лишь 6-е место.



PIRELLI

PIRELLI

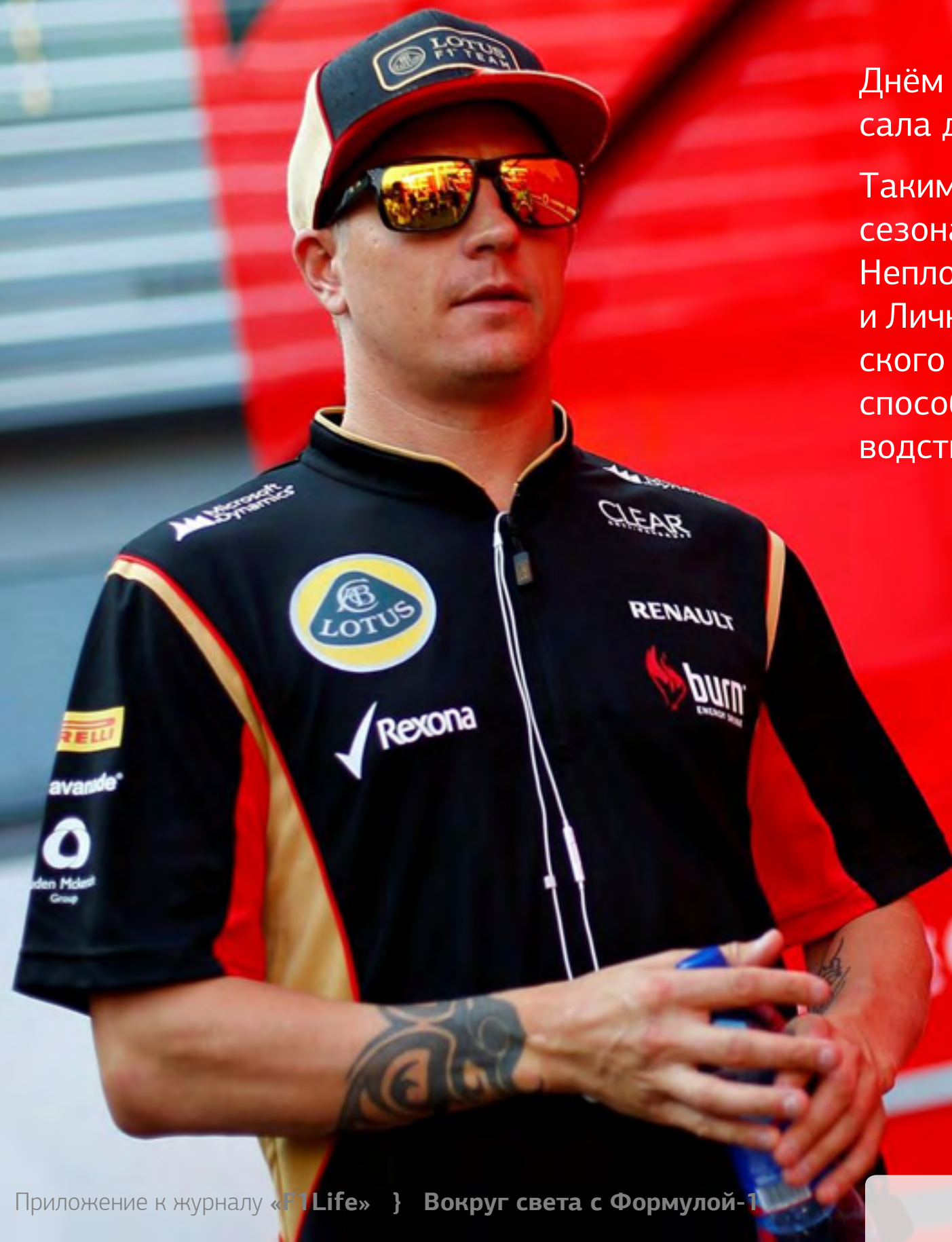


Photo Charles Coates/LAT Photographic

К сожалению для бразильца, его попытки помочь Алонсо в квалификации и рокировка в гонке болидов Ferrari не спасли Фелипе от вынужденного ухода из скудерии.

Во вторник после гонки Масса сообщил, что на следующий сезон он уже не будет пилотировать за итальянскую команду. Но, оставаясь благодарным Ferrari за многие годы, проведённые в ней, вице-чемпион 2008 года пообещал оставшиеся семь гонок нынешнего сезона провести с полной самоотдачей во благо скудерии.





Днём позже было официально объявлено, что итальянская скудерия подписала двухлетний контракт с Кими Райкконеном.

Таким образом, на сегодняшний день Ferrari имеет для начала следующего сезона самый сильный дуэт, состоящий из двух чемпионов: Фернандо и Кими. Неплохая заявка на то, чтобы в 2014 году выиграть Кубок конструкторов и Личный зачёт. Только вот не будет ли такая взрывная смесь горячего испанского и холодного финского темпераментов миной замедленного действия, способной однажды своим взрывом подорвать все благие намерения руководства итальянской скудерии? Покажет время.

www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37

Бразилия

21 ноября—25 ноября

Путешествие

на Гран-при 2013

Безвизовый вояж в Бразилию!

Увидеть воочию финиш сезона, побывав на другой стороне планеты вместе с FORMULATRAVEL — почти невероятный и весьма дерзкий вызов, который вы можете бросить себе!

Путешествие на Гран-при Бразилии с сопровождением «от трапа до трапа».

На «Дельте» лететь дешевле, чем на «Иберии». НО (!) для полёта на «Дельте» со стыковкой в Нью-Йорке, нужна американская транзитная или обычная туристическая виза. Времени сделать штатовскую визу — достаточно.

FORMULATRAVEL поможет подготовить пакет документов. Подача самостоятельно в посольстве США, либо путём отправки документов через PONY EXPRESS. Если в Бразилию лететь транзитом через Испанию — можно НЕ ИМЕТЬ шенгенскую визу!

Т. е. вообще никакие визы в этом случае вам не понадобятся!

21.11 (Четверг)

DELTA. Вылет из Москвы в 12:40 (Шереметьево). Стыковка в Нью-Йорке. Между рейсами 5 часов. Прилёт в Сан-Паулу утром в 09:05 (пятница).

IBERIA. Вылет из Москвы в 07:55 (Домодедово). Стыковка в Мадриде. Между рейсами 1 час 40 минут. Прилёт в Сан-Паулу вечером в 20:10 (четверг).

Встреча в аэропорту. Трансфер аэропорт — отель. Размещение в отеле. Проживание. Центр города.

Отель 4* или 5*, завтраки включены. Номер DBL на две персоны.

22.11 (Пятница)

Завтрак в отеле (если прилетели на «Иберии» в четверг).

Трансфер на автодром. Просмотр первой и второй практики.

Трансфер в отель.

Совместная прогулка в центре города. Ужин в ресторане (оплачивается отдельно).

23.11 (Суббота)

Завтрак в отеле.

Трансфер на автодром. Просмотр третьей практики и квалификации.

Трансфер в отель. Свободное время.

24.11 (Воскресенье)

Завтрак в отеле.

Трансфер на автодром. Парад пилотов. Кульминация уик-энда — ГОНКА!

Трансфер в отель. Свободное время.

25.11 (Понедельник)

Завтрак в отеле.

Свободное время до вечера ЛИБО поездка в Рио-де-Жанейро (по желанию; 6 000 руб.). Обзорная поездка по РиО.

Посещение знаменитого пляжа Пако-Кабана и статуи Христа.

Обратный трансфер в Сан-Паулу — сразу в аэропорт.

DELTA. Вылет из Сан-Паулу в 22:20. Стыковка в Нью-Йорке. Между рейсами ЛИБО 11 часов (и если есть виза США, то идём гулять по Нью-Йорку) ЛИБО 4 часа (если нет американской визы).

IBERIA. Вылет из Сан-Паулу в 21:40. Стыковка в Мадриде. Между рейсами 5 часов. Прилёт в Москву в среду 27 ноября в 00:10 (со вторника на среду).

Стоимость путешествия на две персоны (перелёт, отель, трансферы):

DELTA с отелем 4* — **134 600** руб./ 5* — **143 000** руб.

IBERIA с отелем 4* — **162 600** руб./ 5* — **171 000** руб.

+ 2 % на конвертацию.

FORMULATRAVEL®

Комментарии для вас и разные нюансы путешествия:

F1@Formulatravel.ru

тел. (495) **997-94-37**



Текст: **Дан Дудка**

Марк Уэббер

Австралиец приехал в последний раз не просто в Монцу, а в Европу вообще, ведь в конце года он покинет Ф-1 и уже не будет выступать на европейских автодромах, по крайней мере, в качестве пилота Ф-1.

Монцу сложно назвать счастливым местом для него, так как Марку не довелось ни разу подняться на подиум тут, да и очки он зарабатывал в Монце только эпизодически.

Но в этот раз он всё сделал классно — едва не оставил Феттеля без поула (не вылетел перед ним Вернь в финале, Марк, скорее всего, сумел бы перекрыть результат немца), в кои-то веки прекрасно стартовал, и затем уверенно отработал на команду. В конце гонки он сковал своим прессингом опасного Алонсо, заставив испанца думать о защите, а не об атаке Феттеля, который мог «дать слабину» из-за проблем с коробкой передач (они были и у самого Марка, но, тем не менее...)



Нико Хюлькенберг

Немец, словно фокусник, порой способен доставать из своей «шляпы» (шлема?) удивительные вещи. В этот раз чудом стал, во-первых, его третий результат в квалификации — кто мог ожидать чего-то подобного от не блестящей в этом сезоне Sauber?! Тем не менее, швейцарская команда посрамила в Монце своих «доноров», заводских гонщиков Ferrari, использовав свой небольшой шанс — относительную конкурентоспособность C32 на трассах, не требующих большого уровня прижимной силы. И всё равно, этого было бы недостаточно, будь в её составе кто-то другой, а не Хюлькенберг.

Но Нико, по которому «топ-команды плачут», не оказался «калифом на час», наподобие того же Боттаса в Канаде — да, он проиграл старт, и пустил стартовавших как из пушки Алонсо с Массой вперёд, но затем Хюлькенберг уверенно держал темп и с видимой лёгкостью сохранил свою пятую позицию, разом добыв больше очков, чем в первых одиннадцати гонках вместе взятых.



Даниэль Риккиардо

«Red Bull окрыляет», и в Монце австралиец вновь «полетел» после фееричных последних кругов гонки в Спа. Контракт с чемпионской командой стал хорошим авансом гонщику, и, к своей чести, в отличие от прошлогоднего Переса, Даниэль не стал «сачковать» и тут же принялся отрабатывать «кредит», выданный «семьей».

Седьмое место в гонке стало повторением его лучшего результата в карьере — не победа, конечно же, как у Феттеля в 2008-м, но в нынешних реалиях и седьмое место за рулём Toro Rosso однозначно отличный результат.

Пол ди Реста

Шотландец, безусловно, стал главным антигероем этой, в общем-то, заурядной гонки. Для этого ему не пришлось делать что-то из ряда вон выходящее — Пол ошибся там же, где до него ошибались и многие другие пилоты, причём с гораздо большими последствиями.

В этот раз за свою ошибку он заплатил сам, и нашёл силы признать её в радиобмене с командой. Так Force India потеряла пилота уже на первом круге и вновь была положена «на лопатки» McLaren, хотя и команда из Уокинга не смогла конвертировать это в должный результат.

Так или иначе, Пол сошёл, сошёл по своей ошибке, и продолжил тенденцию неудачных для себя гонок, начавшуюся ещё пару месяцев назад.





Льюис Хэмилтон

Лука ди Монтеземоло часто говорит о том, что три года в Mercedes провёл не Михаэль Шумахер, а его брат, но в Монце он мог созерцать и другую метаморфозу — туда прилетел не настоящий Льюис Хэмилтон, а его двойник, с первого ряда стартового поля с треском провалившийся на шестой.

Можно было ожидать, что Льюис, как и в свой чемпионский год тут, «прошьёт» пелотон в воскресенье, но ничего подобного не произошло — вплоть до своего вынужденного пит-стопа он ехал словно в воду опущенный.

Потом Хэмилтон оживился, однако это и было предсказуемо, так как ему предстоял ещё один пит-стоп, и англичанин не особо заботился о состоянии покрышек. Итоговое девятое место стало закономерным исходом слабого уик-энда.



Статистика по итогам гонки

**Самый
быстрый**

В гонке

(быстрый круг)

Старт		Финиш	Пилот	Команда	круг	пит-стоп	Время	Разница	Очки
1	0	1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	53	1	1:18:33.352	1:18:33.352	25
5	↑ 3	2	Ф. Алонсо	Ferrari	53	1	1:18:38.819	+5.4	18
2	↓ 1	3	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	53	1	1:18:39.702	+6.3	15
4	0	4	Ф. Масса	Ferrari	53	1	1:18:42.713	+9.3	12
3	↓ 2	5	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	53	1	1:18:43.707	+10.3	10
6	0	6	Н. Росберг	Mercedes	53	1	1:18:44.351	+10.9	8
7	0	7	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	53	1	1:19:05.681	+32.3	6
13	↑ 5	8	Р. Грожан	Lotus-Renault	53	1	1:19:06.482	+33.1	4
12	↑ 3	9	Л. Хэмилтон	Mercedes	53	2	1:19:06.879	+33.5	2
9	↓ 1	10	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	53	1	1:19:11.679	+38.3	1
11	0	11	К. Райкконен	Lotus-Renault	53	2	1:19:12.047	+38.6	
8	↓ 4	12	С. Перес	McLaren-Mercedes	53	1	1:19:13.117	+39.7	
16	↑ 3	13	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	53	1	1:19:14.232	+40.8	
14	0	14	П. Мальдонадо	Williams-Renault	53	1	1:19:22.437	+49.0	
18	↑ 3	15	В. Боттас	Williams-Renault	53	1	1:19:30.179	+56.8	
17	↑ 1	16	А. Сутиль	Force India-Mercedes	52	1	1:17:55.494	тормоза	
20	↑ 3	17	Ш. Пик	Caterham-Renault	52	2	1:19:17.871	+1 круг	
19	↑ 1	18	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	52	2	1:19:32.969	+1 круг	
21	↑ 2	19	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	52	1	1:19:40.301	+1 круг	
22	↑ 2	20	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	52	1	1:19:52.527	+1 круг	
10		—	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	14	0	21:11.108	трансмиссия	
15		—	П. ди Реста	Force India-Mercedes	0	0		авария	

Поз	Пилот	Время	на круге	ср. км/ч
1	Л. Хэмилтон	1:25.849	51	242.924
2	Н. Росберг	1:26.500	50	241.095
3	М. Уэббер	1:26.690	53	240.567
4	Н. Хюлькенберг	1:26.716	48	240.495
5	Ф. Алонсо	1:26.797	52	240.270
6	К. Райкконен	1:26.948	45	239.853
7	П. Мальдонадо	1:26.981	51	239.762
8	Р. Грожан	1:27.043	52	239.591
9	Эс. Гутьеррес	1:27.092	53	239.457
10	Ф. Масса	1:27.095	48	239.448
11	В. Боттас	1:27.166	53	239.253
12	С. Феттель	1:27.190	52	239.187
13	Д. Риккиардо	1:27.294	52	238.903
14	А. Сутиль	1:27.418	38	238.564
15	С. Перес	1:27.607	44	238.049
16	Дж. Баттон	1:27.830	46	237.445
17	Ш. Пик	1:28.620	52	235.328
18	Г. ван дер Гарде	1:28.663	52	235.214
19	М. Чилтон	1:29.491	48	233.037
20	Ж. Бьянки	1:29.595	47	232.767
21	Ж.-Эр. Вернь	1:29.710	14	232.469

Статистика по кругам гонки

Поз	Пилот	0	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	Поз					
1	С. Феттель																								п																																				
2	М. Уэббер																												п																																
3	Н. Хюлькенберг																									п																																			
4	Ф. Масса																										п			п																															
5	Ф. Алонсо																																																												
6	Н. Росберг																									п																																			
7	Д. Риккиардо																									п				п																															
8	С. Перес	А																							п																																				
9	Дж. Баттон																Т								п																																				
10	Ж.-Эр. Вернь																												п																																
11	К. Райкконен	А																																																											
12	Л. Хэмилтон																																																												
13	Р. Грожан	А																																																											
14	П. Мальдонадо																																																												
15	П. ди Реста	А																																																											
16	Эс. Гутьеррес																																																												
17	А. Сутиль																																																												
18	В. Боттас																																																												
19	Г. ван дер Гарде																																																												
20	Ш. Пик																																																												
21	Ж. Бьянки																																																												
22	М. Чилтон																																																												

GUTIERREZ



HULKENBERG

Текст: Дан Дудка



ЗАКРЫТЫЙ ПАРК

Photo: Sutton Motorsport Images

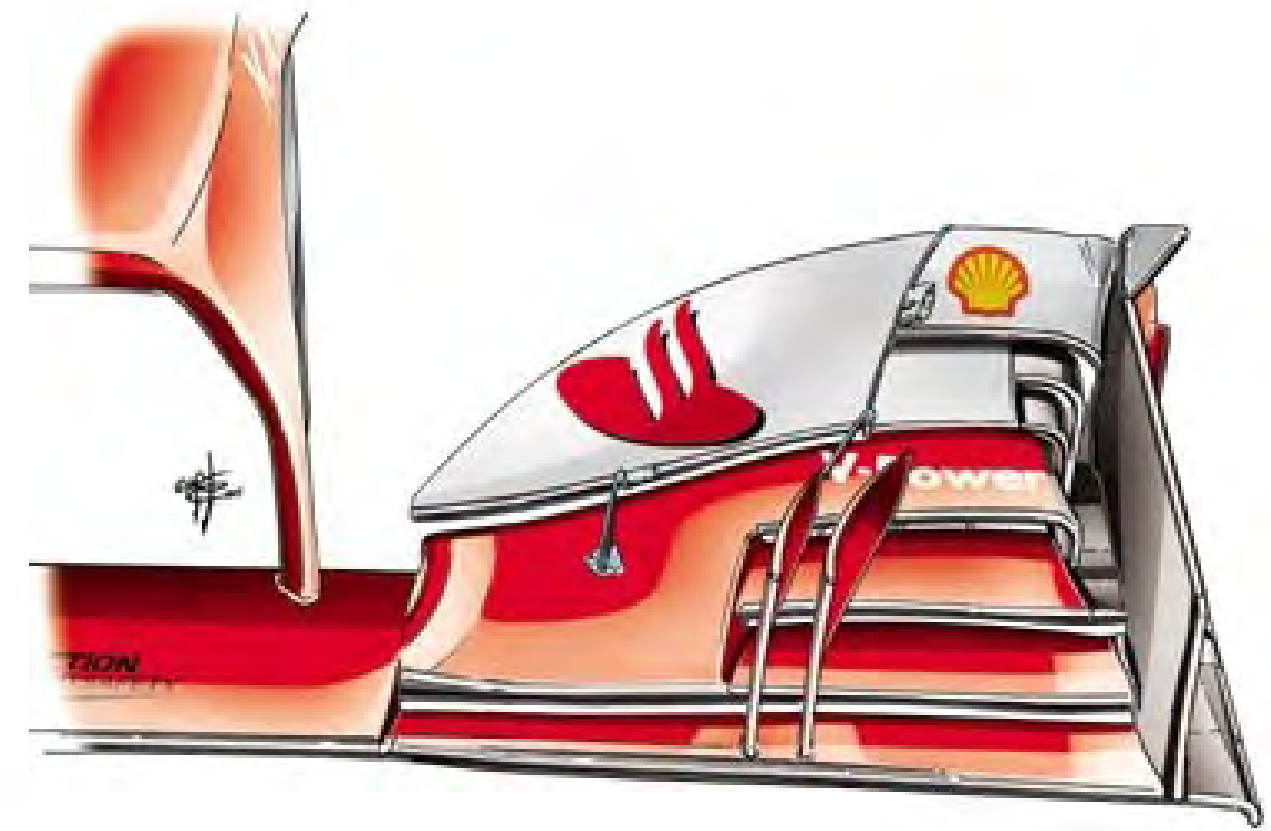
Закрытый парк

В Монце большинство «игрищ» команд ведутся вокруг крыльев — каждый инженер пытается выгадать ту самую золотую середину, которая обеспечит наилучший коэффициент сопротивления воздуху и гарантирует при этом некоторую прижимную силу. Решения зачастую схожи — и в то же время и в Монце всё ещё есть место «для технических откровений».

Ferrari F138

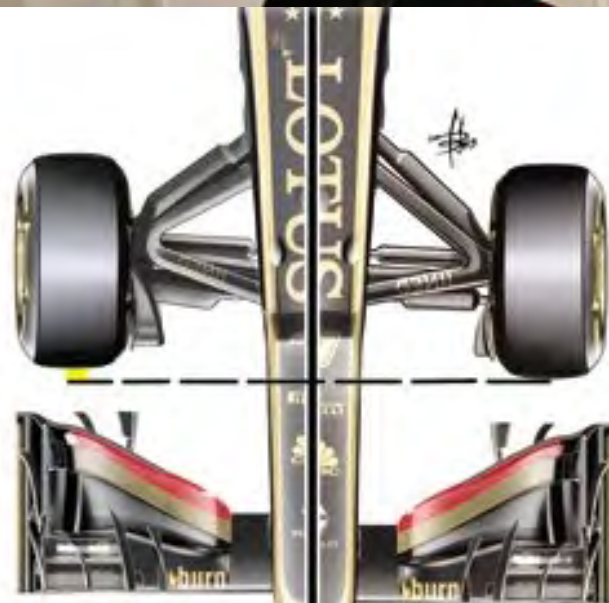
Ferrari, как и Red Bull, убрала верхнюю пару закрылков с элерона переднего антикрыла, чтобы снизить уровень прижимной силы и, соответственно, сопротивления воздуху. Зато вместо этих закрылков Ferrari ввела два вертикальных ребра, позволяющие иметь больше влияния на направление воздушного потока в деликатной зоне передних колёс.

Аналогичное решение ранее использовалось Lotus — и тут видна «рука Джеймса Эллисона», недавно перешедшего в итальянскую команду как раз из Энстоуна.



Подготовлено по материалам formula1.com
Photo Sutton Motorsport Images

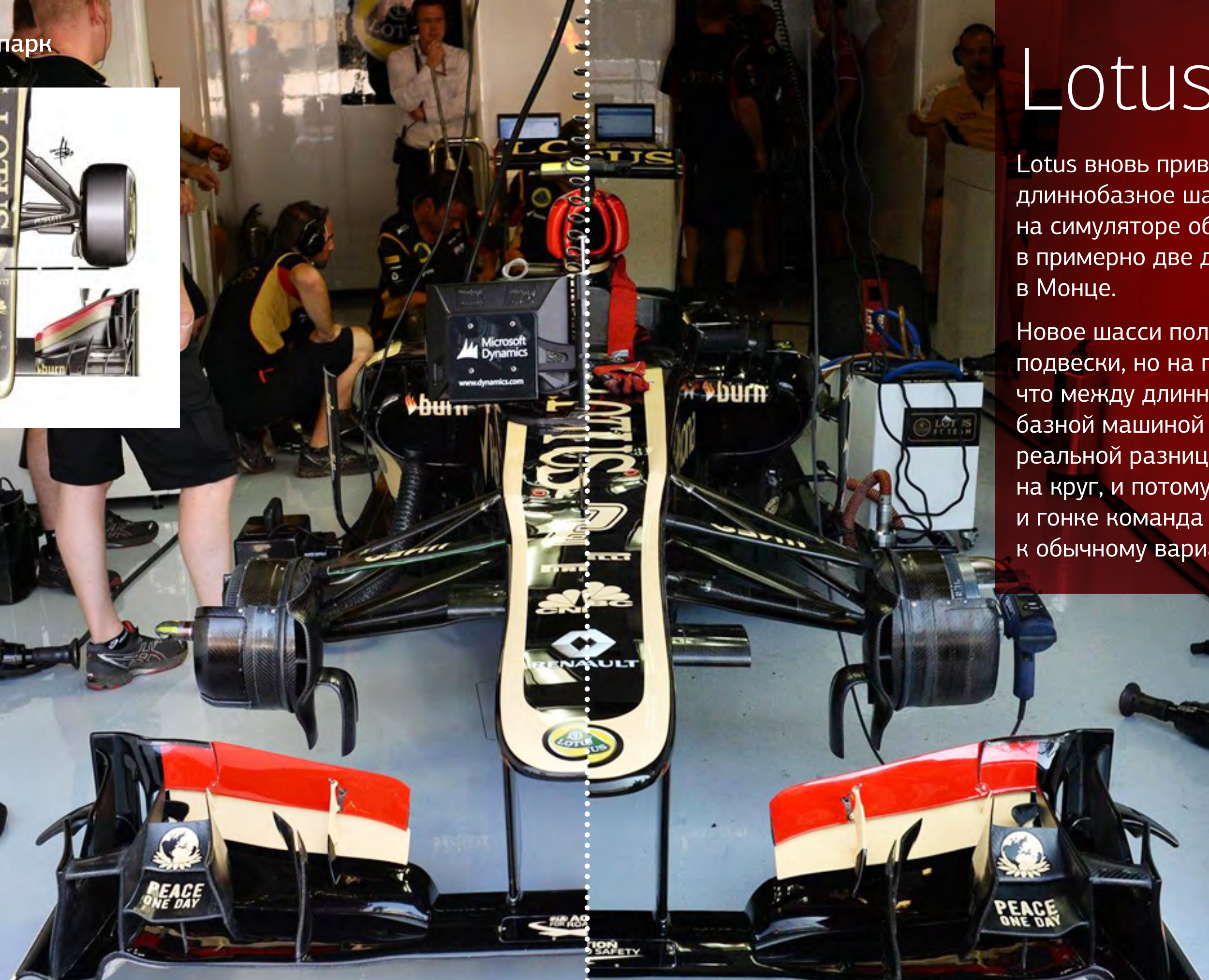




Lotus E21

Lotus вновь привезла своё длиннобазное шасси, которые на симуляторе обещало прибавку в примерно две десятых с круга в Монце.

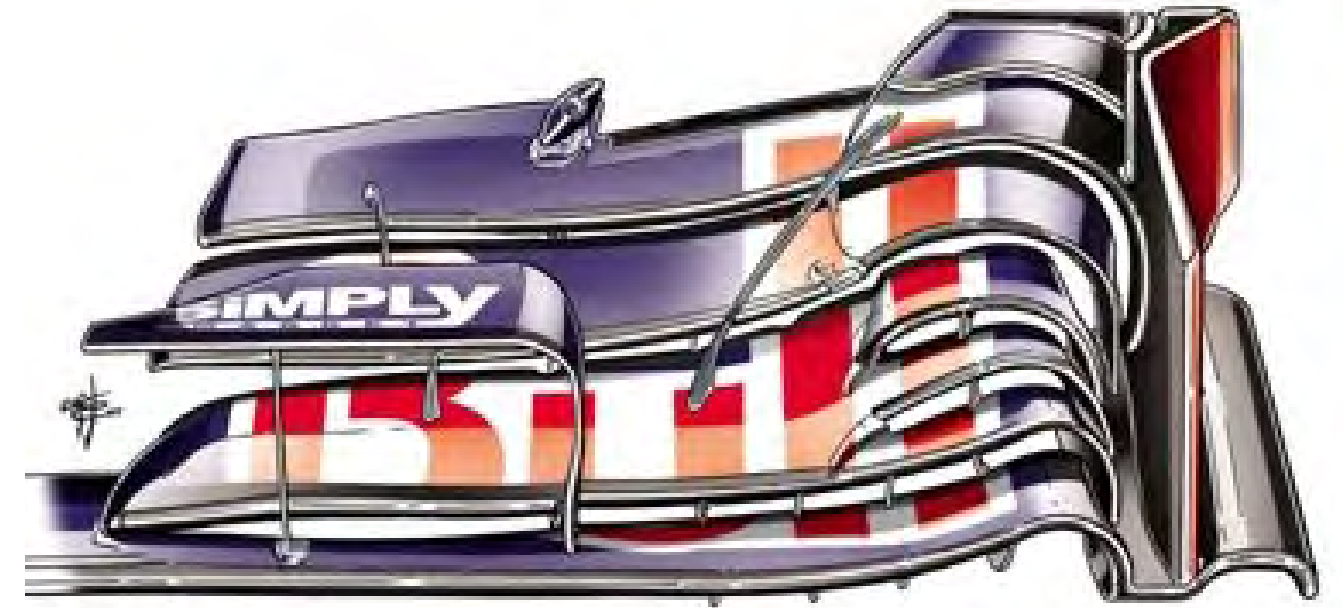
Новое шасси получило изменённые подвески, но на практике оказалось, что между длиннобазной и короткобазной машиной нет никакой реальной разницы в смысле времени на круг, и потому к квалификации и гонке команда вернулась к обычному варианту шасси.



Red Bull RB9

В пятничных тренировках Red Bull сравнивала два типа переднего антикрыла — Марк Уэббер работал с более «консервативной» версией, уже виданной в Спа, с частично обрезанным верхним закрылком, в то время как у Феттеля этот закрылок вообще отсутствовал, позволив разглядеть целых шесть прорезей, примыкающих к торцевой пластине.

Удаление закрылка позволило снизить сопротивление воздуху, особенно при преследовании другой машины.



Red Bull RB9

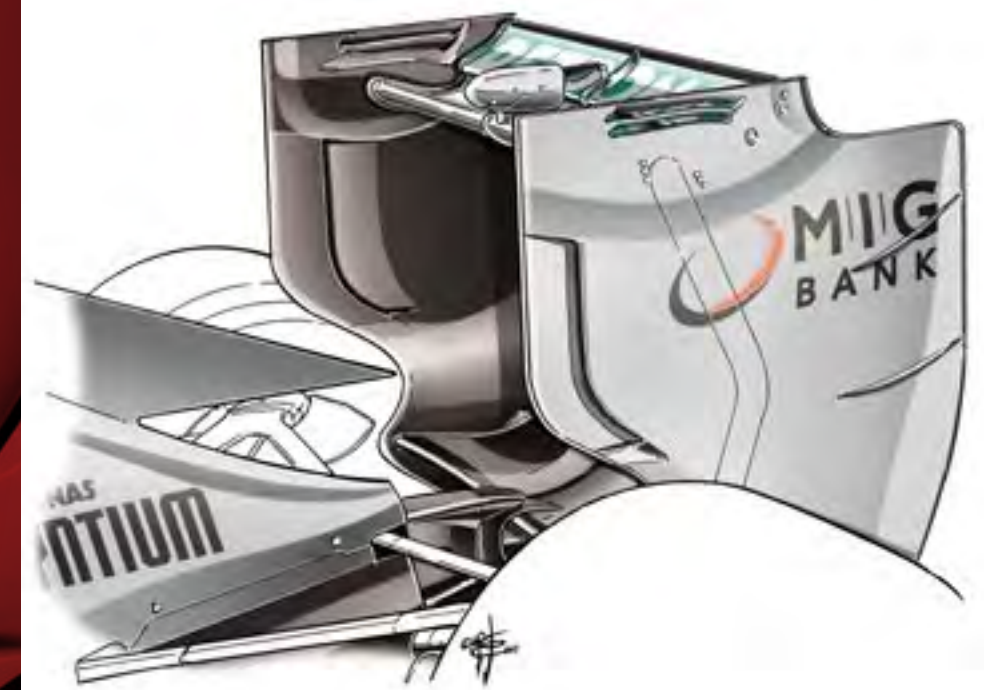
Как сообщила команда, вариант, который испытывал Феттель в пятницу, позволил прибавить ещё семь километров в «максималке» на прямых и использовать более длинную седьмую передачу.

Оно, антикрыло, перекочевало к квалификации и на машину Марка Уэббера.



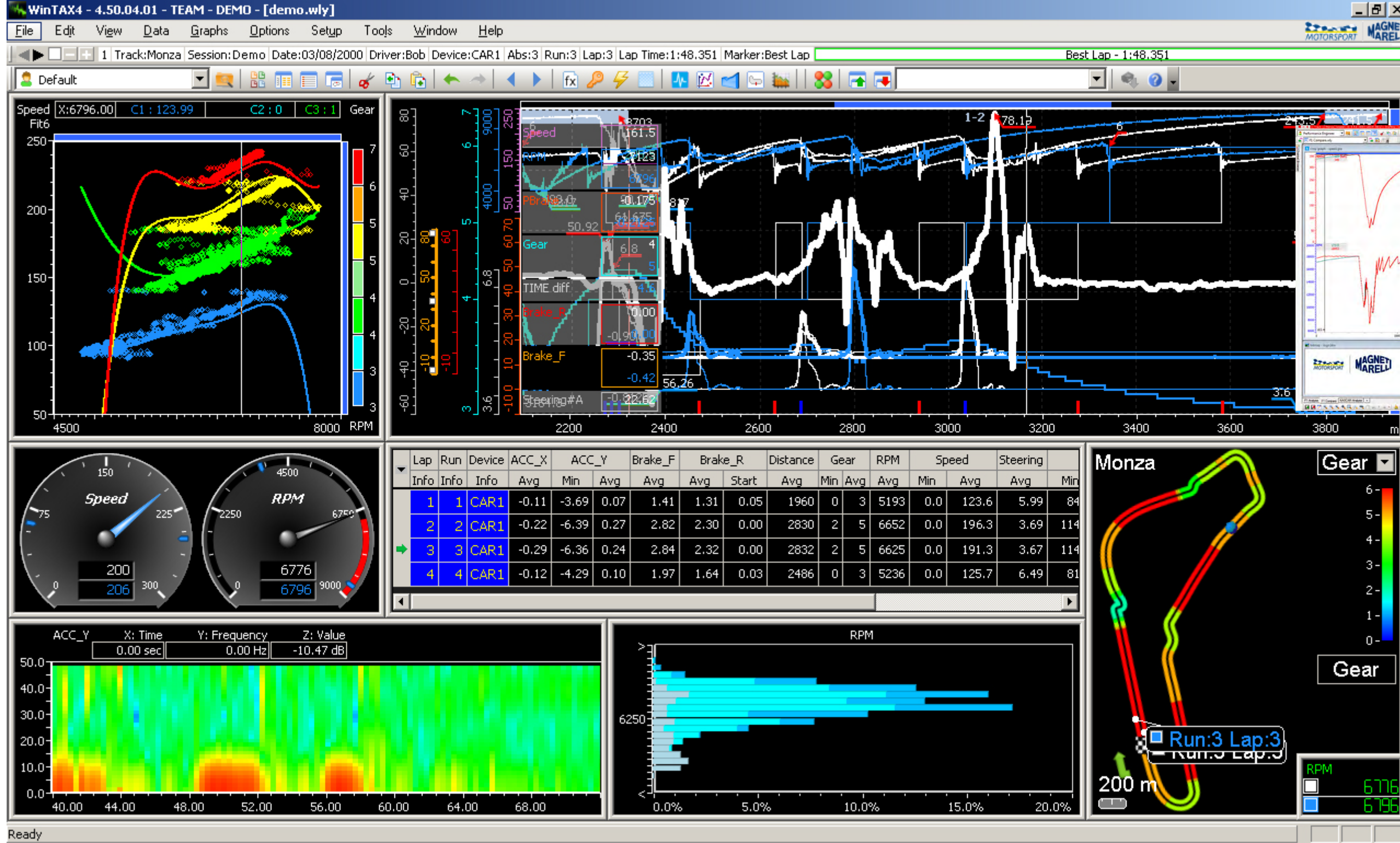
Mercedes W04

Mercedes использовала в Монце ещё более «разгруженную» версию своего заднего антикрыла из Спа, но она не была столь радикальной в смысле размера хорды плоскостей, как решения Red Bull, Lotus или Toro Rosso. Mercedes к тому же подстраховалась и сохранила по две прорези для забор воздуха в торцевых пластинах, в то время как в Toro Rosso не оставили вообще ни одной.



Слип-стрим — во благо или во вред?

Монца — это «храм скорости». Так называют итальянскую трассу потому что именно тут моторы максимальное время работают в полном режиме, и машины развивают максимальные скорости. Для этого с них убирается всё «лишнее» — дополнительные закрылки, элероны, и прочие приспособления. Но и этого не всегда хватает... Монца — это то место, где эффективно работает слип-стрим, и гонки на этой трассе ещё в классические времена Ф-1 славились именно этим явлением.



Закрытый парк



В Ferrari хорошо знают, что всё новое — это «хорошо забытое старое», и попробовали разогнать одну из своих машины в аэродинамической тени другой. Итальянские журналисты обратились к специалистам из Magneti Marelli, которые используют специальное программное обеспечение Wintax, чтобы понять, действительно ли слип-стрим мог бы дать Алонсо весомое преимущество.

Wintax — это ключевой «софт» для обработки телеметрических данных, и он используется командами уже более тридцати лет, всячески развиваясь за это время, конечно же. Данные, полученные при помощи Wintax, легко поддаются обработке, даже в таких программах, как MS Excel.

Закрытый парк

Прежде всего, журналисты попытались понять, каким должно было быть правильное исполнение слип-стрима для максимального эффекта на самой длинной прямой Монцы, стартовой, начинающейся после поворота Parabolica. По словам специалистов Magneti Marelli, эффект от слип-стрима начинает чувствоваться в 40 метрах после выхода из поворота, при этом преследующей машине надо ехать в примерно таком же отдалении — то есть те же сорок метров. Именно в таких условиях сопротивление воздуха будет наименьшим.





Примерно за сто метров до начала торможения перед первой шиканой преследующий пилот должен выскочить вперёд (а сто метров на скорости в 360 км/ч — это ровно одна секунда), чтобы располагать максимальной прижимной силой на торможении перед Prima Variante. В этой симуляции был задействован и полный заряд KERS вместе с активацией системы DRS (её эффект в Монце, впрочем, крайне невелик).

Закрытый парк

Результаты симуляции показали, что Фернандо Алонсо не прибавил бы в максимальной скорости — но набрал бы её намного быстрее, чем при отсутствии машины впереди.

И провёл бы примерно 4,5 секунды на «лимитаторе», ограничивающем обороты двигателя 18 тысячами. К линии «старт-финиш» Алонсо подошёл бы со скоростью, на 12 км/ч превышающей его скорость без «мателота» впереди себя, а в целом весь выигрыш от разгона в слип-стриме должен был бы составить более двух десятых секунды.

Закрытый парк

Почему же тактика в итоге провалилась? Очень просто — две машины Ferrari слишком сильно сблизилась в последующих поворотах, из-за недостатка прижимной силы на машине Алонсо возникла недостаточная поворачиваемость и он растерял всё, что получил на стартовой прямой. Слип-стрим был бы гораздо эффективнее в конце круга, но для этого надо было бы рассчитать расстояние между партнёрами по команде с ювелирной точностью — в каждом повороте.



Photo: Ferrari/Ercole Colombo

США

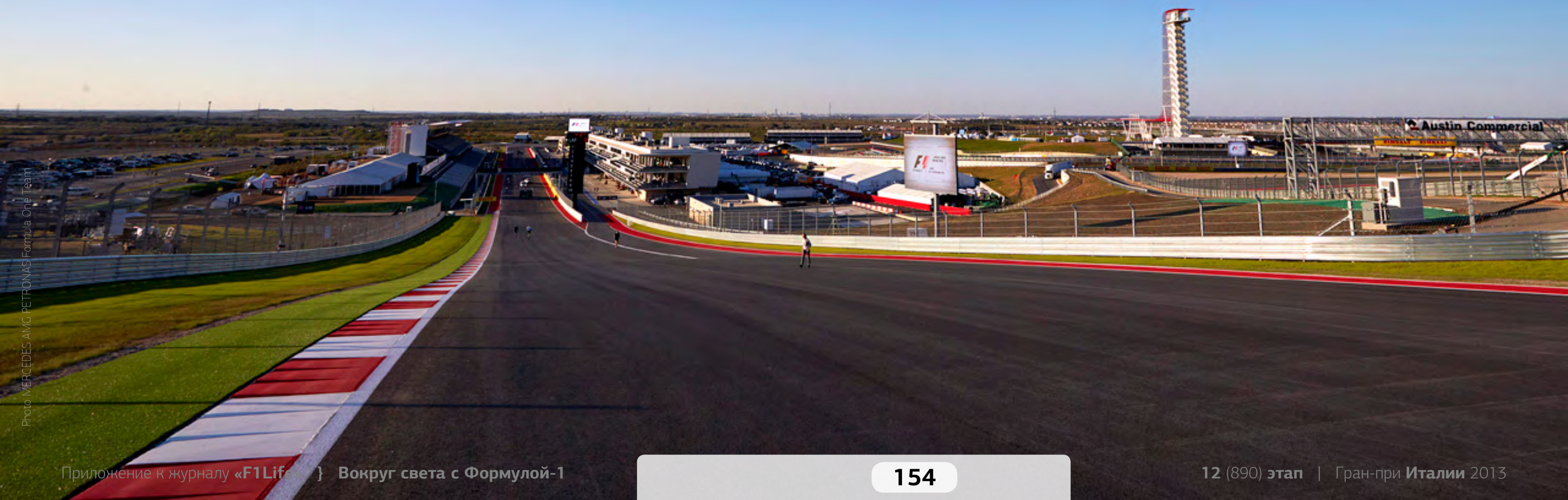
11 ноября—18 ноября

www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37

Путешествие

на Гран-при 2013



Путешествие через пол-Америки!

В прошлом году мы проехали от Майами до Техаса. Побывали на Гран-при в Остине. Погуляли в Нью-Йорке.

В этом году путешествие будет ещё масштабнее: Майами, Лас-Вегас, Гранд-Каньон, Техас и Нью-Йорк!

11.11 (Понедельник)

Перелёт Москва — Нью-Йорк.
Прямой рейс.
В этот же день прилетаем в Нью-Йорк (аэропорт Кеннеди).

Дневной перелёт из Нью-Йорка в Майами;
Трансфер в отель.
Размещение в отеле 4* в Майами-Бич.

11.11—12.11 (Пн-вт)

Вечер, ночь понедельника и 12.11 (вторник) целый день и целую ночь вас ждёт пляжный и ночной отдых в Майами (2 дня).

13.11 (Среда)

Завтрак в отеле.
Перелёт из Майами в Лас-Вегас.
День и ночь в Лас-Вегасе!
Проживание в знаменитом пятизвёздочном отеле «Белладжио», конечно же с посещением CASINO!
По желанию возможен полёт на вертолёте до Гранд-Каньона и над ним (300 долларов с человека).

14.11 (Четверг)

Стартуем в двухдневный автомобильный гранд-вояж от Лас-Вегаса (штат Невада) до Остина (Техас).
Маршрут пройдёт через штаты Аризона и Нью-Мексико.
Целых 1300 миль по настоящей одноэтажной Америке!

15.11 (Пятница)

Вечером въезжаем в Техас и в частности в город Остин, где уже прошёл пятничный разогрев.
Размещаемся в отеле.
Практики выходит пропускаем.

16.11 (Суббота)

Завтракаем в отеле.
Трансфер на автодром.
Квалификация (Остин, Техас).
Вечером — посещение зоопарка.

17.11 (Воскресенье)

Завтрак в отеле.
Трансфер на автодром.
Смотрим Гонку!

18.11 (Понедельник)

Завтрак в отеле.
Трансфер в аэропорт.
Перелёт в Нью-Йорк.
Прогулка по Нью-Йорку (Статуя Свободы, Уолл-стрит, Пятая Авеню, Бродвей, Центральный парк).
Вечерний рейс в Москву.

Стоимость путешествия: на две персоны составляет 228 000 рублей.

Дополнительно оплачивается 2 % от стоимости путешествия на конвертацию.

FORMULATRAVEL®

Комментарии для вас и разные нюансы путешествия:

F1@Formulatransel.ru

тел. (495) **997-94-37**



McLaren — 50 лет гоночного совершенства!





Пятьдесят лет — неплохой срок для подведения итогов или написания книги, и команда McLaren только-только подошла к этому рубежу, шумно отпраздновав своё пятидесятилетие в Монце.

Главная британская гоночная империя выпустила свою книгу — **McLaren: 50 Years of Racing**. Это необычное издание, в котором авторы не преследовали цели «до шурупов и болтиков» рассказать уже и так много раз писанную историю команды.

Это книга-интервью — на её страницах люди, в разное время имевшие отношение к команде, рассказывают о тех или иных интересных случаях из её истории.





Например, как перед стартом одной из гонок в серии Can-Am в 1967-м году команда обнаружила неисправность топливного бака. Прорезиненная ёмкость нуждалась в замене, и у механиков не было выбора кроме как осушить бак, ёмкостью в более чем 200 литров. Не такая уж простая задача, учитывая большой временной дефицит. А главная проблема — откачанное топливо надо было куда-то девать, и подходящих свободных ёмкостей такого объёма просто не было.

Заправщики McLaren заполнили баки всем желающим автомобилистам вокруг, но даже так остатки горючего пришлось просто-напросто сливать «за сетку», в большой спешке. Брюс завёл свой V8 спустя сорок секунд после старта и провёл фантастическую гонку на отыгрывание, добравшись до второго места. Это был идеальный исход, учитывая, что первое место занял его напарник по команде Денни Хьюм.

Страницы книги напомнят о том, что команда является единственной, одержавшей победу в серии Can-Am, в Indy500 и также в Ле-Мане, плюс — ещё около 180 побед в Гран-при, на самых легендарных трассах в Монако, Монце, Сильверстоуне, Спа и даже Индианаполисе.



Before that, however, the team would cut its competitive teeth elsewhere. Bruce had been introduced to sports car racing in the USA, where a penchant for cramming fifty American V8 engines into the back of anything suitable produced exciting, noisy and competitive cars.

The basis of one such machine was a Cooper with F1 heritage but which Roger Penke, an American entrepreneur and equally competent driver, had converted to a two-seater and, for commercial reasons, named it the Zenvo Special. After buying this car in early 1964, shoe-horning an Oldsmobile V8 into the back of it and racing it briefly with some success, Bruce decided to have a proper go by reframing the tubular chassis and incorporating lessons learned from the shortcomings of the original.

Thus the first McLaren of sorts was born, although the car was known by various names, depending on whom you were talking to. The title Zenvo Special was considered because this car was, after all, based on the original of the same name. For political reasons, Bruce decided it should be a Cooper Oldsmobile so as not to offend Cooper, for whom he was continuing to drive in F1.

Unofficially, however, the machine, with its eight stubby exhaust pipes poking skywards through the rear bodywork, was known as the Jolly Green Giant. This had seemed a logical choice after the chassis had been completed on a Sunday morning and Young, dispatched to find paint, found his choice limited on the sabbath to a handyman's store, where he procured a tin of Garden Gate Green.

The application of emulsion suited the surroundings. Young's search for a workshop having come up with space shared with a road grader in a grubby shed with a mud floor in New Malden, Surrey (Young later referring to it as 'slum-like'), such a spartan backdrop did not affect the quality of the product. Bruce winning first time out at Mosport in Canada. The Jolly Green Giant may have come from a humble background but it was to begin the process of taking Bruce McLaren Motor Racing Limited into the realm of motor sport excellence.



To put Bruce in perspective, he had become the youngest driver ever to win a Grand Prix. It would be 44 years before Fernando Alonso won the Hungarian Grand Prix in 2003, aged 21 years and 26 days.

Another record I remember at the time was Bruce becoming the youngest driver to win the first Grand Prix of one season and the first Grand Prix of the next when he took the tumbler in Argentina in 1965.

Bruce also won Monaco in 1962, and that happened to be my first Grand Prix working for him. We had been at the Longford Tasman race early in 1962 when Bruce said he wanted to talk to me when we got back to Britain. I had just spent my first year in Britain and I told him I wasn't going back because I'd been offered a job as the motoring editor of the Hobart Mercury. He said he wanted me to be his secretary. I asked him what a secretary to a racing driver would do, and he said he wasn't sure but that the other drivers seemed to have secretaries, so I could be his. I had done my Big O.J. (Overseas Experience) the previous summer, travelling the Formula Junior circuit in Europe with Denny Hulme. And now, to the surprise of everyone I knew (including me), I was back in Europe.

Being secretary boiled down to doing the typing at home and traveling with Bruce to the races as general paper. We worked together on his regular magazine articles for Autopart and

syndicated to other magazines and newspapers in New Zealand. It reached the stage where Bruce became so jaded on the tape recorder that he virtually dictated the story just as it appeared in the magazine without the need for any tidying up by me. I never ceased to be amazed at the way Bruce could find words and descriptions for his experiences that were always so much better than I could have managed — and yet I was supposed to be the writer!

Bruce never seemed unduly worried about time, particularly if he was engaged in working on a new car at the factory. The fact that he was the same age, or younger, than many of the people in his team helped to start a tremendous sense of family loyalty that made the McLaren team easily the most cheerful when you looked down almost any pit lane.

I would drive Bruce's Mini Cooper while following Bruce and (his wife) Patti in their E-type Jaguar. In those days there were only nine Grand Prix but there were a handful of non-title F1 races in Britain before the championship season began at Zandvoort, a fortnight before Monaco. Jack Brabham had left Cooper to build his own car, which elevated Bruce to team leader, and Stirling Moss had ended his top-line career weeks before with a crash at Goodwood on Easter Monday, so Bruce was pretty much one of the top guys. And I was his secretary. It seemed like a dream job. It was.

Early time for the tumbler, which proved to be a tumbler and was later discontinued.

Phil and Patti McLaren in 1964 at Bruce and his wife, Phil, sat in the plank of the Cooper pit counter for the start of practice in Monte Carlo. Facilities, not to mention spitting, have since improved at the Monaco GP.



Hunt and Lauda were good mates and enjoyed a healthy mutual respect. But it was every man for himself on the track, particularly during the atrocious conditions dominating the first race at Fuji in Japan.

Естественно, большая часть описаний всё же посвящена именно Ф-1, и героям, ковавшим славу McLaren в главной гоночной серии планеты — Эмерсон Фиттипальди, Джеймс Хант, Ники Лауда, Ален Прост, Айртон Сenna, Мика Хаккинен и Льюис Хэмилтон.

we were all sitting together when the Japanese race director came in and said: 'Okay, we're going to start the race now.' I was the leader of the pack and got up and said: 'What the fuck's going on?' The weather was completely unacceptable - even the biggest pilot could see it was impossible to race. He told us that it would be dark by six so we had to start because of the television deal.

James certainly wasn't relaxed. He was very grumpy and worried about the rain. He told me: 'I'm not going out there. I'm not racing. I'm telling you.' I didn't hold him back. But, of course, I knew all along that once he got into the car we wouldn't be able to stop him. Before a race, James was so nervous he was usually physically ill. He was a difficult animal.

James was definitely more keyed up than usual. He was so absent-minded, he walked out of the back of the pits and took a pee against a fence post. During the delay, he was totally oblivious to the crowd of spectators on the other side of the fence. All the Japanese girls were very shy and turned away! James would never normally do that, but on that day his mind was somewhere else.

Since my accident at the Nürburgring I just didn't have the reserves to take any crazy chances. I decided to do just two laps and go home.

After a few laps, the rain started subsiding, then it stopped. It became a question of riding it out. I was leading the race and James was my pursuer. Then, suddenly, he disappeared.

It was quite mental to go racing in those conditions. But us mechanics wanted to race. We'd come all this way, been through so much during the season and got to the very last race, we just wanted to get the whole thing over and done with.

James and I had no real plan for the race. I just knew that he needed to finish at least fourth, and that I would help him if he needed it. I was happy to help - James was a great guy and we all really wanted him to win.

They were the worst conditions I'd ever seen at the start of a motor race. There was so much standing water, it was terrible. The main straight was one of the worst places. There were huge puddles - I was moving the steering wheel more on the straight than I was through the corners.

Lauda, true to his word, pulled into the pits and climbed from the Ferrari.

The team wanted to say there was something wrong with the car. I told them to say it was my decision, because I don't want to hurt James' image. Anyway, I didn't lose the championship in Japan - I lost it at the Nürburgring.

We were absolutely on tenterhooks. Even though we had to change both tyres, we didn't think it was game over. We knew that if he got back out there and started fighting he'd still be in with a chance.

James rejoined in eighth with just five laps to go but immediately passed the three cars. Then he came up behind Regazzoni - one of the toughest guys to race - Ferrari had told Clay a...



When a track starts to dry, the most important thing is to keep those rain tyres in the wet. We hung out a pit board with the words 'cool tyres' on it and Jochen immediately splashed over into the puddles to look after his tyres. But James didn't respond. He steadfastly drove on the drying line - I was so angry with him. We held out another pit board with an arrow pointing to the pits - we would be ready for him if he wanted to stop, but we hung short of holding out an 'in' board because we knew it would be his decision. He ploughed on - but it got so bad that both left-side tyres failed.

When James came in, I was on the left front - and that was a flat tyre. While we weren't a big team, we all worked on both drivers' cars and we got him out quickly. Still, James thought we'd blown it.

James rejoined in eighth with just five laps to go but immediately passed the three cars. Then he came up behind Regazzoni - one of the toughest guys to race - Ferrari had told Clay a...



Впрочем, и для тех пилотов, не выигрывавших чемпионаты с McLaren, нашлось тёплое слово в книге — в частности, целая глава посвящена Кими Райкконену и Хуану-Пабло Монтоэ, которые провели вместе полтора года.

Фил Прю очень тепло вспомнил дуэль Хуана-Пабло и Кими в Бразилии в 2005-м, когда финн потерял шансы на титул чемпиона мира и Хуан-Пабло был волен сражаться с ним «на равных».



В книге — не только тексты, но и редкие фотографии.

Одна из них, запечатлевшая Брюса Макларена в 1968-м году во время одной из гонки Can-Am, была лишь единожды опубликована в одной из книг вскоре после данной гонки и никогда — после.

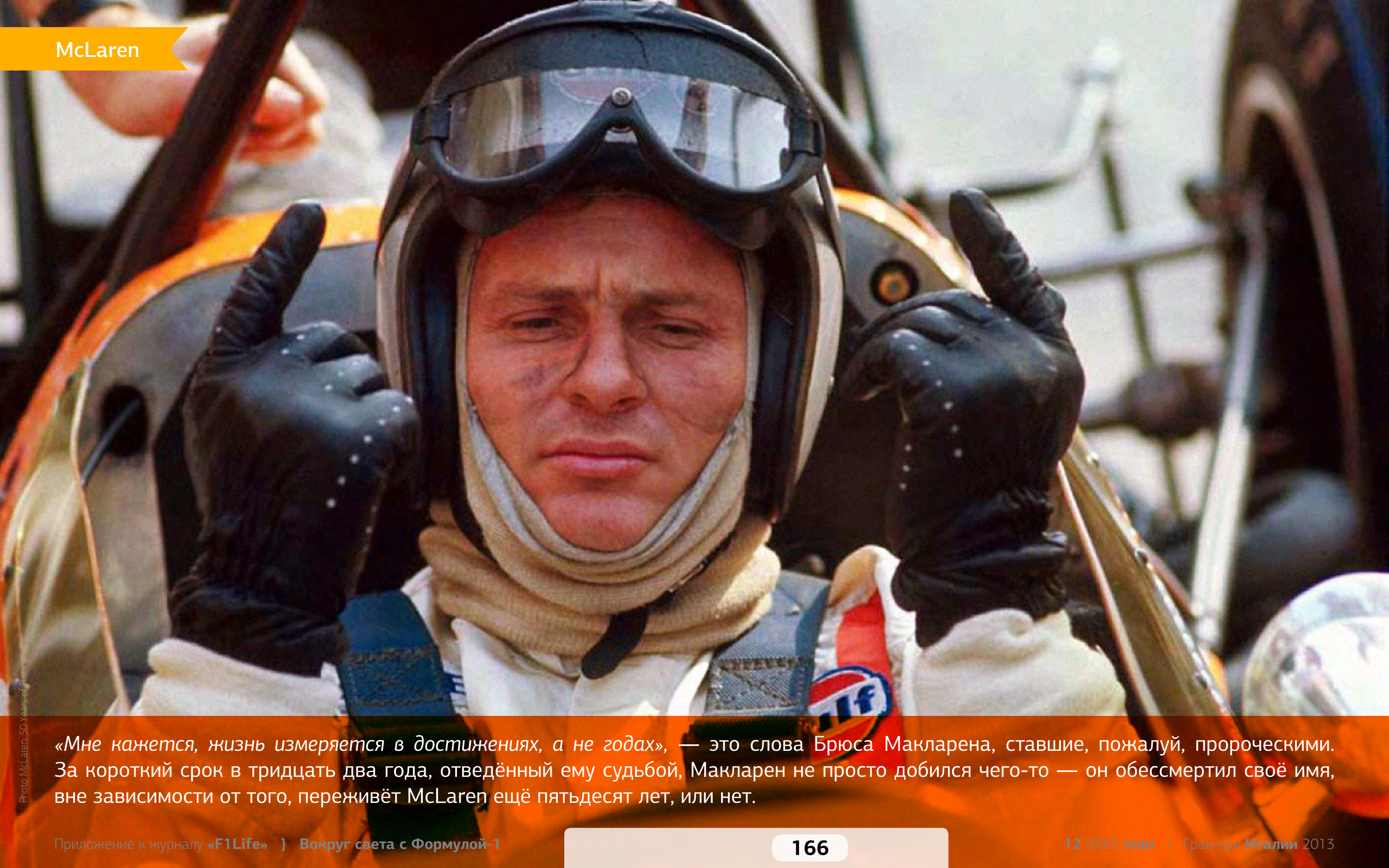
Каким-то образом авторам книги удалось узнать имя фотографа — Жак Жангу. Такая редкая фамилия имеет свои преимущества — Жака удалось быстро «выгуглить», и узнать, что он по-прежнему занимается фотографией, но уже где-то в Южной Америке.





При встрече он вспомнил снимок своего авторства, но долгое время не мог найти негатив.

Спустя несколько недель он всё же обнаружился в холодильнике, и Брюс Макларен образца 1968-го года попал-таки на страницы книги.



«Мне кажется, жизнь измеряется в достижениях, а не годах», — это слова Брюса Макларена, ставшие, пожалуй, пророческими. За короткий срок в тридцать два года, отведённый ему судьбой, Макларен не просто добился чего-то — он обессмертил своё имя, вне зависимости от того, переживёт McLaren ещё пятьдесят лет, или нет.



McLaren
BRUCE McLAREN 1937-1970

Photo скриншот рекламного ролика McLaren

Ночное рандеву

Photo: Ker Robertson/Getty Images

Гран-при Сингапура

Гран-при Сингапура — это 1 700 ламп мощностью в 2 000 Ватт каждая, связанные между собой 214 километрами кабелей, это 57 километров оптоволоконного кабеля и 47 телекамер по всей трассе, это 530 динамиков для удобства зрителей, 500 переносных радиостанций для комиссаров и маршалов гонки, это 160 дней подготовительных работ накануне гран-при!

Гран-при Сингапура

Это двадцать один поворот (ни на одной другой трассе нет такого количества виражей), это двухчасовая гонка, это влажность и духота — в общем, это экстремальный со многих точек зрения гран-при, который оказывает большую нагрузку как на гонщиков, так и на технику!

Гран-при Сингапура

Шутка ли — «затыканная» поворотами трасса принуждает к активной работе коробок передач, а также тормозов, которые не успевают даже охладиться на коротеньких немногочисленных прямых, и те инженеры, которые не учтут сей фактор, жестоко поплотятся в гонке.

Так, в 2009-м году три из четырёх машин семейства Red Bull/Toro Rosso не добрались до финиша именно из-за отказавших тормозов.

2012 Гран-при Сингапура



А в прошлом году Льюис Хэмилтон упустил верную победу из-за отказа коробки передач, после чего спустя три дня объявил о своём уходе в Mercedes.

2012 Гран-при Сингапура

Выиграл же прошлогоднюю гонку Себастьян Феттель — она и стартовала его спрут из четырёх подряд побед, принесших ему, по большому счёту, чемпионский титул — именно тогда Фернандо Алонсо уступил ему лидерство в чемпионате.



Photo xpbcc

2008 Гран-при Сингапура

Сам Алонсо также вписал своё имя в историю победителей Гран-при Сингапура, более того, дважды — испанец выиграл скандальную гонку 2008-го года, первую в истории города-государства, а затем повторил свой успех в 2010-м году, в первый сезон с Ferrari.



Photo: Charles Coates/LAT Photographic

2009 Гран-при Сингапура



Так что Алонсо и Феттель являются двукратными победителями гонки, ну а Хэмилтон выиграл один раз, в 2009-м году — и на этом круг победителей Гран-при Сингапура замыкается.

Гран-при Сингапура

В этом году кольцо претерпело некоторые изменения — знаменитый десятый поворот, в прошлом доставлявший немало хлопот пилотам (в случае небольшой помарки там машина попадала на поребрик и взлетала в воздух), прекратил своё существование в «опасном» виде, будучи переделанным в левый вираж средней кривизны.



Гран-при Сингапура

По оценкам пилотов, которые опробовали эту конфигурацию на симуляторах, время на круге должно сократиться примерно на одну секунду, но это вряд ли как-то скажется на «экономике» гонки, ввиду того, что круг всё равно проходится более чем за сто секунд. Новая конфигурация трассы, однако, должна несколько снизить вероятность «фактора машины безопасности», хотя её появление всё равно крайне ожидаемо — мест для этого хватает везде, и это было понятно ещё в том самом приснопамятном 2008-м году.



Photo: Sutton Motorsport Images

Гран-при Сингапура

В общем, несмотря на свой городской статус, и малоприспособленность к обгонам, Гран-при Сингапура скучать не даст — это уникальная для Ф-1 трасса с «ночным обзором», с необычным азиатским антуражем, и со своим техническим вызовом.



Бейсболка Team cap
Alonso 2013, Ferrari



Бейсболка Lewis Hamilton,
Mercedes-Benz















Бейсболка Vettel 2013,
Red Bull Racing



Личный зачёт

Система начисления очков:

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







Поз	Пилот	Команда	Очки												
				Австралия	Малайзия	Китай	Бахрейн	Испания	Монако	Канада	Великобритания	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия
1	Себастьян Феттель	Red Bull	222	15	25	12	25	12	18	25		25	15	25	25
2	Фернандо Алонсо	Ferrari	169	18		25	4	25	6	18	15	12	10	18	18
3	Льюис Хэмилтон	Mercedes	141	10	15	15	10		12	15	12	10	25	15	2
4	Кими Райкконен	Lotus	134	25	6	18	18	18	1	2	10	18	18		
5	Марк Уэббер	Red Bull	130	8	18		6	10	15	12	18	6	12	10	15
6	Нико Росберг	Mercedes	104		12		2	8	25	10	25	2		12	8
7	Фелипе Масса	Ferrari	79	12	10	8		15		4	8		4	6	12
8	Роман Грожан	Lotus	57	1	8	2	15					15	8	4	4
9	Дженсон Баттон	McLaren	48	2		10	1	4	8			8	6	8	1
10	Пол ди Реста	Force India	36	4		4	12	6	2	6	2				
11	Адриан Сутиль	Force India	25	6					10	1	6			2	
12	Серхио Перес	McLaren	18		2		8	2				4	2		
13	Даниэль Риккиардо	Toro Rosso	18			6	0	1			4			1	6
14	Нико Хюлькенберг	Sauber	17		4	1					1	1			10
15	Жан-Эрик Вернь	Toro Rosso	13		1				4	8					
16	Пастор Мальдонадо	Williams	1										1		
17	Валттери Боттас	Williams	0												
18	Эстебан Гутьеррес	Sauber	0												
19	Жюль Бьянки	Marussia	0												
20	Шарль Пик	Caterham	0												
21	Макс Чилтон	Marussia	0												
22	Гидо ван дер Гарде	Caterham	0												



Командный зачёт

Система начисления очков:

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

Поз	Команда	Очки	 Австралия	 Малайзия	 Китай	 Бахрейн	 Испания	 Монако	 Канада	 Великобритания	 Германия	 Венгрия	 Бельгия	 Италия
1	Red Bull	352	23	43	12	31	22	33	37	18	31	27	35	40
	С. Феттель М. Уэббер		15+8	25+18	12+0	25+6	12+10	18+15	25+12	0+18	25+6	15+12	25+10	25+15
2	Ferrari	248	30	10	33	4	40	6	22	23	12	14	24	30
	Ф. Алонсо Ф. Масса		18+12	0+10	25+8	4+0	25+15	6+0	18+4	15+8	12+0	10+4	18+6	18+12
3	Mercedes	245	10	27	15	12	8	37	25	37	12	25	27	10
	Н. Росберг Л. Хэмилтон		0+10	12+15	0+15	2+10	8+0	25+12	10+15	25+12	2+10	0+25	12+15	8+2
4	Lotus	191	26	14	20	33	18	1	2	10	33	26	4	4
	К. Райкконен Р. Грожан		25+1	6+8	18+2	18+15	18+0	1+0	2+0	10+0	18+15	18+8	0+4	0+4
5	McLaren	66	2	2	10	9	6	8			12	8	8	1
	Дж. Баттон С. Перес		2+0	2+0	10+0	1+8	4+2	8+0			8+4	6+2	8+0	1+0
6	Force India	61	10		4	12	6	12	7	8			2	
	П. ди Реста А. Сутиль		4+6		4+0	12+0	6+0	2+10	6+1	2+6			0+2	
7	Toro Rosso	31		1	6		1	4	8	4			1	6
	Ж.-Эр. Вернь Д. Риккиардо			1+0	0+6		0+1	4+0	8+0	0+4			0+1	0+6
8	Sauber	17		4	1					1	1			10
	Н. Хюлькенберг Эс. Гутьеррес			4+0	1+0					1+0	1+0			10+0
9	Williams	1										1		
	П. Мальдонадо В. Боттас											1+0		
10	Marussia	0												
	Ш. Пик Г. ван дер Гарде													
11	Caterham	0												
	Ж. Бьянки М. Чилтон													





www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37