

Приложение к журналу

РОССИЯ **F1LIFE**

Вокруг света с Формулой-1 № 13 (34) 2013

Победитель
тринадцатого этапа

Себастьян

Феттель



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

Одежда победителей

13 этап Гран-при Сингапура



Фото обложки:
Vladimir Rys Photography

все номера приложения к «F1Life»

Редактор: Новожилов Леонид

Авторы номера:

Владимир Васильев, Дан Дудка



П

ервый и единственный на сегодня в календаре чемпионата ночной Гран-при Формулы-1 однозначно можно назвать самым ярким из всех этапов. В свете прожекторов все «формульные краски» кажутся здесь ещё ярче, ещё красивее, ещё желаннее!

Это наше первое путешествие с FORMULATRAVEL в Сингапур. Мы здесь, чтобы развеять мифы и ощутить реальность этого загадочного города-государства на небольшом острове в Юго-Восточной Азии. Расположенный в одном градусе севернее экватора, он соединён автомобильным и железнодорожным мостами с материком Евразия у южной оконечности Малайзии. Государству Сингапур помимо основного «большого» острова принадлежат ещё в общей сложности 63 мелких острова. Среди них — остров Сентоза. С главным островом его связывает автомобильный мост, монорельсовая дорога и фуникулёр.

Сентоза (Sentosa Island) можно назвать основным центром развлечений в Сингапуре. Этот сказочный остров является одной из главных местных достопримечательностей. Он считается самым популярным местом отдыха как у туристов, так и у сингапурцев. Здесь построен огромный парк развлечений «Юниверсал Студио», есть множество пляжей, отелей и казино (во всём Сингапуре их всего два). Кстати сказать, прежде чем дать разрешение на строительство казино, руководство страны поставило условие — доход от казино не должен превышать 5 % от суммарного дохода остальных объектов, которые владельцы казино обязаны построить на острове. Таким образом был весьма грамотно решён вопрос с застройкой и комплектацией инфраструктуры всего острова Сентоза.

Население Сингапура: чуть менее 5 млн человек. Сингапур — мультирелигиозная страна. Официальные языки: английский, путунхуа, малайский и тамильский. Валюта: Сингапурский доллар. 1 SGD равен 26 рублям РФ.

От редакции с места событий



Для любителей дальних путешествий потребуется «каких-то» 12 часов полёта, и ваш самолёт уже приземляется в аэропорту Чанги (Сингапур). Это всего в два (!) раза дальше, чем лететь из Москвы до любимых россиянами Арабских Эмиратов. Ближайший к Сингапуру крупный город — это столица Малайзии Куала-Лумпур (300 км), куда мы летали, кстати, тоже — на гран-при в марте этого года.

Несмотря на относительную близость этих двух городов, в Сингапуре не идут дожди по шесть раз в день, как это мы наблюдали в Куала-Лумпуре. Но температура и воды, и воздуха в этом регионе — практически всегда одинаковая: около + 29 °С. С непривычки европеец, находясь в этих краях, ощущает себя постоянно вспотевшим. Местные жители не потеют, так как организм «настроен» на такой климат. К слову сказать, у меня есть знакомые, проживающие в Малайзии. Сами они родом из России, но уже прожили несколько лет в Куала-Лумпуре. Так вот они уже тоже не потеют (!) в этом климате. Организм человека, оказывается, — весьма интересная штука.

В Малайзии, как и в Австралии, никакие трансферы из отеля на трассу не нужны. В Мельбурне до Альберт-парка, где расположен автодром, можно доехать на трамвае (!). В Сингапуре до трассы можно дойти пешком, доехать на метро или по-быстрому доехать на такси. Стоимость поездки по городу на такси смехотворная: 10–12 сингапурских долларов (1 доллар равен 26-ти рублям). По нашим меркам, такси в Сингапуре — это фактически доступный общественный транспорт! Моя машина вообще оказалась заблокированной на паркинге отеля MARINA MANDARIN, так как отель расположен прямо посреди городской гоночной трассы!

От редакции
с места событий



Сингапур в переводе — город Льва.

Символом Сингапура является мифический персонаж Мерлайон («полурыба-полулев»). На набережной установлен фонтан в виде льва с телом рыбы, и это является одним из мест паломничества всех туристов.

От редакции с места событий



Все небоскрёбы построены на намытых участках, отвоёванных у моря по специальной программе прироста территории!

В момент обретения независимости Сингапур представлял собой маленькую бедную страну, которой приходилось импортировать даже пресную воду и строительный песок. Соседние страны были настроены недружелюбно, а треть населения симпатизировала коммунистам. С 1959 по 1990 годы во время правления Ли Куан Ю государство Сингапур, лишённое ресурсов (воду получали из Джохора в Малайзии), смогло эффективно решить многие внутренние проблемы, совершив скачок из «третьего мира» в мир развитых стран с высоким уровнем жизни. Стратегия экономического развития правительства Ли Куан Ю строилась на превращении Сингапура в финансовый и торговый центр Юго-Восточной Азии, а также на привлечении иностранных инвесторов.

После обретения независимости Сингапур сильно страдал от проблемы высокой коррупции. Ли Куан Ю так характеризовал существовавшее тогда положение: *«Коррупция является одной из черт азиатского образа жизни. Люди открыто принимали вознаграждение, это являлось частью их жизни».*

Борьба с коррупцией началась «путём упрощения процедур принятия решений и удаления всякой двусмысленности в законах в результате издания ясных и простых правил, вплоть до отмены разрешений и лицензирования». Были жёстко подавлены организованные преступные группировки. Был создан независимый орган с целью борьбы с коррупцией в высших эшелонах власти (расследования были инициированы даже против близких родственников Ли Куан Ю). Ряд министров, уличённых в коррупции, были либо приговорены к различным срокам заключения, либо покончили жизнь самоубийством, либо бежали из страны. Среди них были и давние соратники Ли Куан Ю. В итоге, Сингапур (в соответствии с международными рейтингами) стал одним из наименее коррумпированных государств мира. Ли Куан Ю в своих воспоминаниях подчёркивал, что он постоянно насаждал принцип верховенства закона и равенство всех перед законом, включая высших чиновников и своих родственников. Законодательная система страны была унаследована от английского колониального правления.





В настоящее время в Сингапуре действуют жёсткие штрафы.

Приведу лишь некоторые из них:

- если полицейский увидел, что вы выплюнули на улице жвачку, штраф 1 000 долларов;
- за выброшенный не в урну мусор штраф 1 000 долларов;
- за вандализм штраф 5 000 долларов;
- за курение в общественных местах штраф 500 долларов;
- за плевки в общественных местах штраф 5 000 долларов.

В такси, например, запрещено есть, пить, курить, о чём информируют таблички с картинками.

От редакции

с места событий

Употребление жевательной резинки в Сингапуре лишь с недавнего времени перестало быть уголовным преступлением. Теперь жвачку можно купить, но только как медицинский препарат для очистки зубов, по рецепту врача и только в аптеке. (Сингапур прекратил экспорт, производство и продажу на своей территории жевательной резинки в 1992 году, обосновав это тем, что она загрязняет улицы городов и общественный транспорт).

Сказать, что мы не видели на улицах никакого мусора, — будет неправдой. Однако это скорее можно было считать исключением, чем нормой. На лицах прохожих зачастую встречаешь улыбки, и видно, что люди довольны этим городом и своей жизнью, они полны доброты и положительных эмоций!

Чаевые в Сингапуре уже включены в счёт. Не пытайтесь дать сверх. Утром, во время завтрака, одному из наших туристов вернули все данные им накануне вечером в ресторане чаевые (150 долларов) в конверте с пояснением: «НЕ положено!».



От редакции
с места событий

Из Москвы лишь Сингапурские авиалинии могут вас напрямую доставить в Сингапур. Остальные авиакомпании предлагают перелёт до Сингапура с пересадкой. Стыковочные рейсы всегда дешевле, чем прямые. Поскольку, мне приходится летать практически каждый месяц, то я стараюсь выбирать оптимальные по бюджету варианты. Мой выбор пал на FINNAIR. Их предложение меня целиком удовлетворило и по цене, и по типу самолёта, и по времени, и даже по городу стыковки — Хельсинки (где до сего момента мне ещё не доводилось бывать). В итоге за билеты «туда-обратно» я заплатил 27 000 рублей, вместо 38 000 рублей за прямой рейс на Сингапурских авиалиниях. Имея шенгенскую визу в паспорте, я вышел из аэропорта Хельсинки, сел на автобус и приехал в центр столицы Финляндии. Цель была одна — познакомиться с городом, в который жители Санкт-Петербурга ездят чуть ли не каждые выходные.

От редакции с места событий

Морозящий дождик не мог остановить меня, и я обошёл всю центральную часть Хельсинки пешком. Впечатления самые положительные. Город, с одной стороны, — небольшой. С другой стороны, местами он очень напоминает Питер. Поодаль от центра города я видел жилые дома, такие обычные для нашего глаза, а точнее сказать, очень похожие на российские пятиэтажки. Вердикт: Хельсинки — это типичный европейский город, в котором приятно находиться, передвигаться, и, наверное, жить, работать и отдыхать.

С наступлением вечера я вернулся в аэропорт. Автобусы с большими логотипами FINNAIR курсируют каждые 20–30 минут. Стоимость проезда приемлемая: шесть евро. Сам аэропорт в Хельсинки небольшой, и состоит он всего из двух терминалов, соединённых друг с другом (практически это один большой терминал). Однако это не мешает финским авиалиниям летать, например, в тот же Сингапур.

А в РФ ни одна авиакомпания не имеет прямого рейса в Сингапур, несмотря на то, что уже не первый год проходит Российско-Сингапурский деловой форум, и ежегодно растёт число российских туристов.

От редакции с места событий



Отель MANDARIN встретил нас радушием и красивейшими видами из номеров на трассу Формулы-1, море и город. Действительно, наш отель находился по центру гоночной конфигурации трассы. Из-за этого, чтобы попасть на машине в гостиницу, мы пробирались под формульной трассой через несколько подземных паркингов! Ведь вся трасса огорожена, и там нельзя ни пройти, ни проехать. В итоге, машина оказалась ненужной. Во-первых, потому что наши туристы из отеля ходили пешком в Paddock-club и на трибуны (это занимало по времени 10 минут). Во-вторых, бесплатных парковок в Сингапуре нет ни для журналистов, ни для тех, кто приехал в Paddock-club, заплатив по 10 000 долларов, ни для зрителей на трибунах. Все паркинги платные и очень дорогие. В-третьих, в Сингапуре гораздо выгоднее передвигаться на такси.

Неприменно стоит отметить, что в Сингапуре стоимость автомобилей в три раза выше, чем мы привыкли с вами видеть в Европе и России. Ford Focus в самой простой комплектации в Сингапуре стоит... сто тысяч долларов! Да, да! 100 000 долларов. Почему? Сингапур тем самым избавился от пробок. Многие граждане пользуются общественным транспортом. Несбыточная мечта московских чиновников: пересадить людей на общественный транспорт, — здесь решена не обычным, но вполне эффективным способом.

Но не будем забывать, что в Сингапуре проживает очень много миллионеров. Поэтому даже по европейским и российским меркам здесь очень много таких автомобилей, как Maserati, Ferrari, Lamborghini. Когда вы видите эти машины в Сингапуре, вы думаете: сколько же они здесь могут стоить?! Но люди покупают.

От редакции
с места событий



Рекомендую всем вечером прокатиться на колесе обозрения, которое находится рядом с последним поворотом трассы. С него открываются поистине невероятные виды на Сингапур, а старт-финишная прямая — будто у вас на ладони!

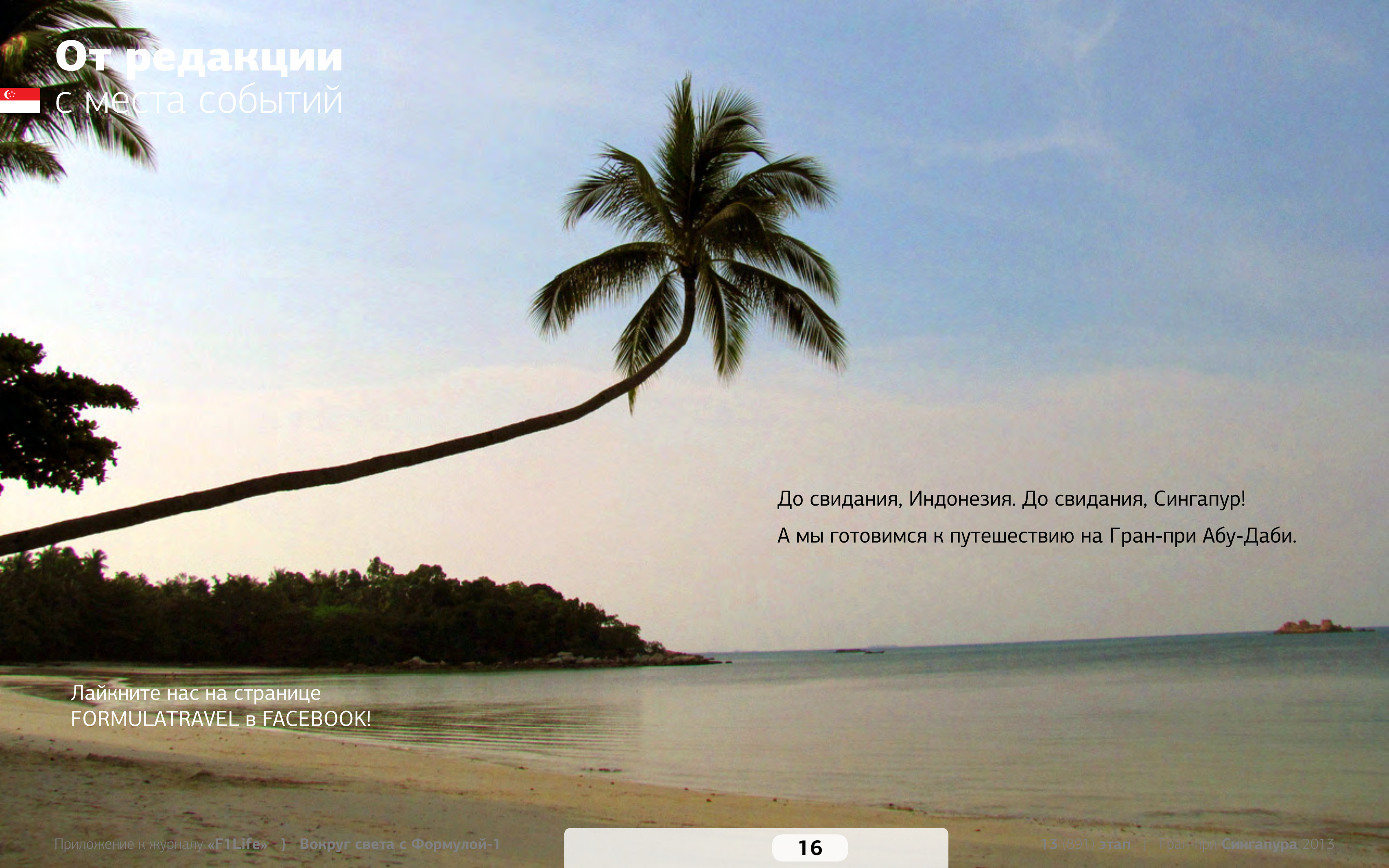
Ночной воскресный Сингапур продолжает переливаться яркими красками, несмотря на то, что формульный уик-энд уже закончился.

От редакции с места событий



У прилетевших в Сингапур туристов есть прекрасная возможность продолжить отдых и перелететь в Таиланд на остров Пхукет (один час полёта) или доплыть на быстроходном катере до индонезийского острова Бинтан (один час на катере). На Пхукет мы летали в марте между Гран-при Австралии и Малайзии. Поэтому часть наших туристов полетела на Пхукет, часть — вернулась в Москву. А лично я решил сплавать и разведать обстановку на Бинтане. Всё-таки реальная возможность открыть для себя новую страну. Кто же из путешественников откажется от такой дополнительной порции кайфа? Согласны?! Стоимость билета на удивление доступная, всего 40 сингапурских долларов (чуть больше 1 000 рублей).

И разведка боем удалась! От причала автобусы развозят туристов по отелям. Приятный отель, большая территория, дружелюбный персонал, просторные номера. Все удовольствия практически рядом. За три дня, проведённых в Индонезии, мне удалось поплавать в водах Индийского океана, погонять на водном скутере, и даже покорить местные джунгли на квадроцикле. Жаль, что не хватило времени проехаться на слоне. Значит, будет ради чего вернуться в эти экзотические для нас места.



От редакции

 с места событий

До свидания, Индонезия. До свидания, Сингапур!
А мы готовимся к путешествию на Гран-при Абу-Даби.

Лайкните нас на странице
FORMULATRAVEL в FACEBOOK!

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.

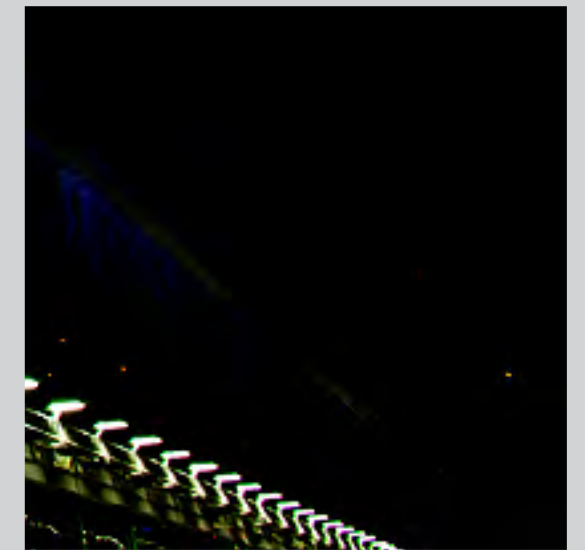
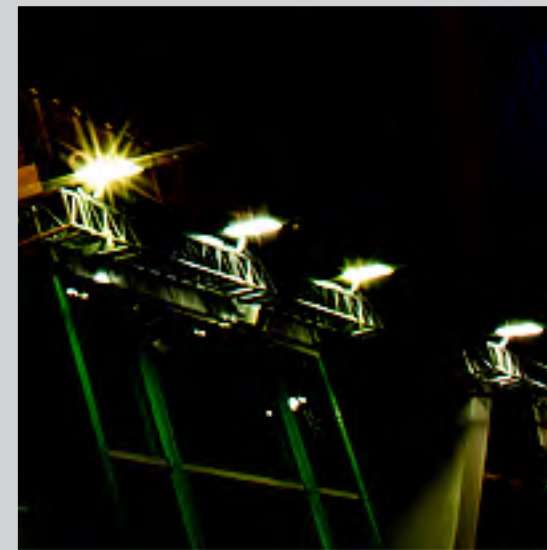
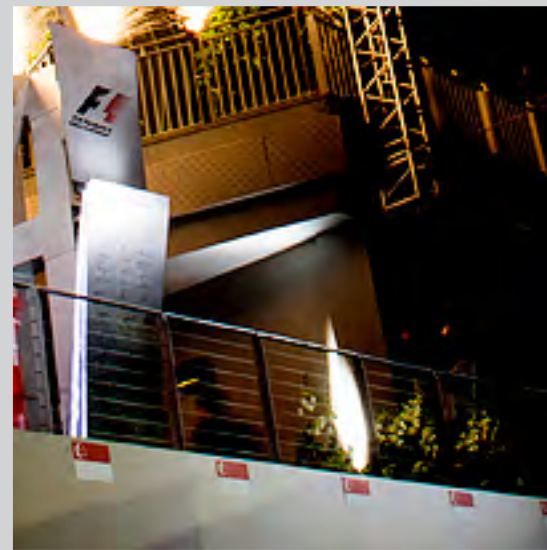
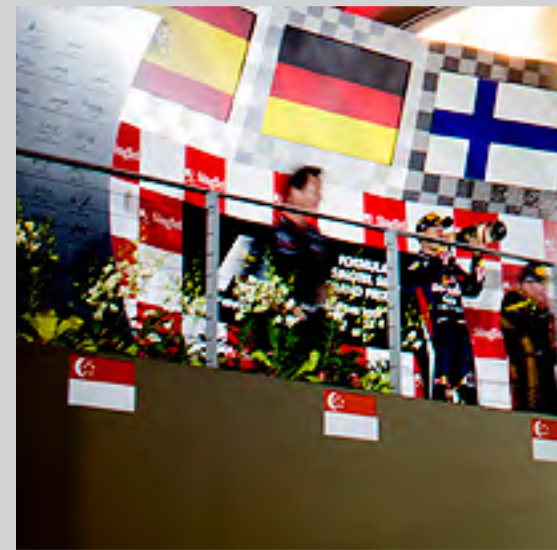
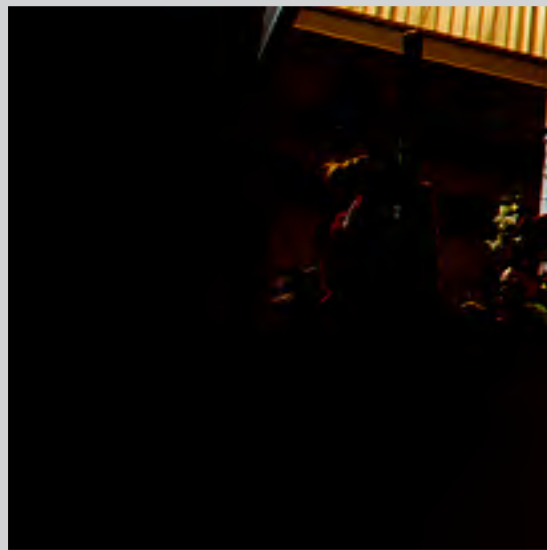
Мы организуем трансферы
и экскурсии в стране проведения
гонки, и в соседних странах
(в Европе). Вы сможете побывать
на гран-при, а так же увидеть
достопримечательности
нескольких стран!

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



Чемпионская гонка под сингапурской луной

Очередная победа Себастьяна Феттеля стала большим разочарованием для болельщиков в Сингапуре, выстроившихся под подиумом для приветствия тройки победителей. Настолько большим, что в адрес немецкого чемпиона вновь, как и две недели назад в Монце, раздался неодобрительный свист. Но, на наш взгляд, такая отрицательная оценка была явно незаслуженной. Поскольку гонщик Red Bull и лидер чемпионата провёл безукоризненную гонку высшего мастерства, не допустив ни одной малейшей помарки пилотирования.

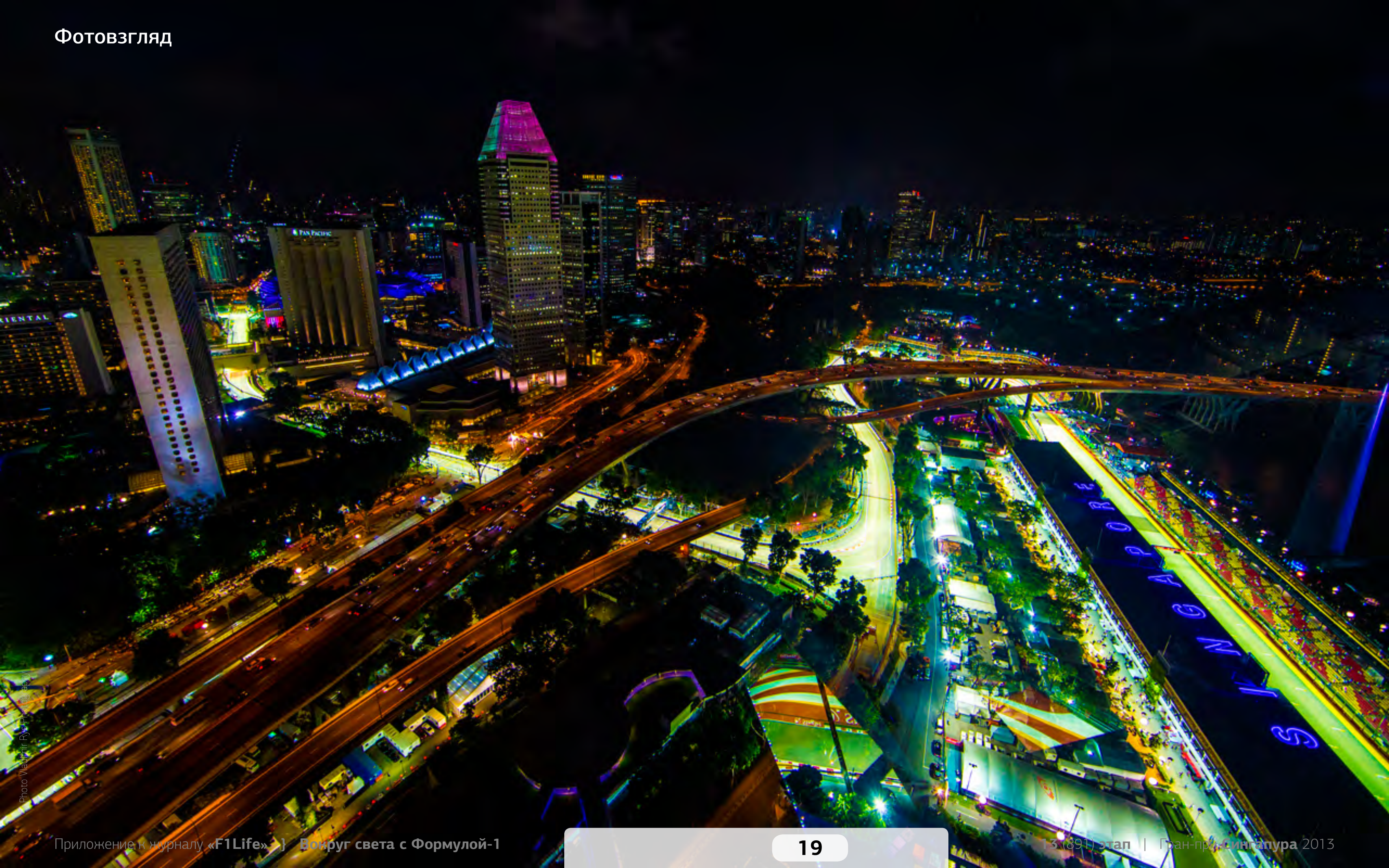


Photo Vladimir Rykov / Photo Agency



Photo McLaren/LAT Photographic



Photo: Andrew Ferraro/LAT Photographic



Photo: xrb/cc



фото 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

ПЕРВАЯ ТРАНС-ПРА

Нынешняя ситуация, сложившаяся в чемпионате, всё больше становится похожей на второй чемпионский сезон команды Red Bull в 2011 году. Тогда Себастьян Феттель, благодаря самой быстрой машине пелотона и своему юному таланту, также уверенно лидировал на протяжении чемпионата и досрочно завоевал своей второй чемпионский титул.



Нынешний болид, производства бригады Эдриана Ньюи, благодаря своевременным нововведениям и разработкам, вновь стал заметно быстрее всех остальных машин.

Безусловно, машина исключительно хороша. Но только ли в ней дело? Ведь даже если у вас самый быстрый болид, это ещё не 100 % гарантии победы в гонке.



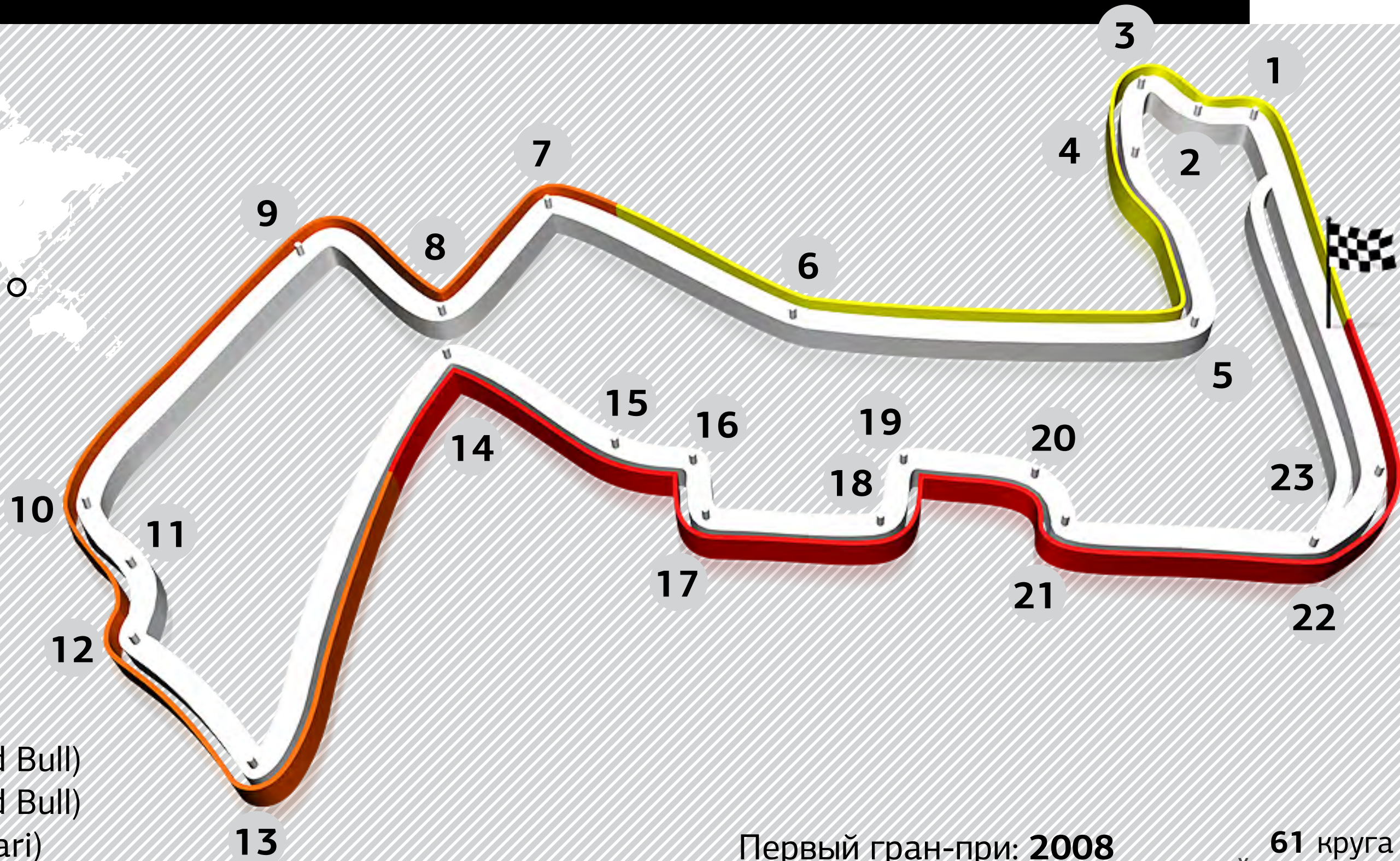
И простым подтверждением этому доводу является положение, которое занимает в личном зачёте напарник Себастьяна Феттеля, более опытный австралийский гонщик Марк Уэббер.

На совершенно одинаковой с чемпионом машине Марк, увы, идёт лишь на пятом месте в чемпионате, набрав всего 130 очков против 247, которые сейчас уже на счету у Себастьяна.



Значит, всё-таки дело не только в машине. Темп, который держал Феттель в самом начале гонки на Гран-при Сингапура, позволил немецкому чемпиону по две секунды привозить преимущества над соперниками на круге. Словно речь шла о технике другого поколения.

Городская трасса Марина-Бэй



Победители:

- 2012 С. Феттель (Red Bull)
- 2011 С. Феттель (Red Bull)
- 2010 Ф. Алонсо (Ferrari)
- 2009 Л. Хэмилтон (McLaren)
- 2008 Ф. Алонсо (Renault)

Первый гран-при: **2008**

Лучший круг: **2013** С. Феттель **1:48.574**

61 круга
x 5.065 км

308.828 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

20 сентября, пятница. I часть — ясно, сухо. Воздух +28–31 °С, асфальт +31–33 °С
II часть — темно, сухо. Воздух +29 °С, асфальт +29–30 °С
21 сентября, суббота. III часть — ясно, сухо. Воздух +29–30 °С, асфальт +32–33 °С

ПРАВИТИКИ

Текст: Владимир Васильев



Photo: Sahara Force India F1 Team/James Moy



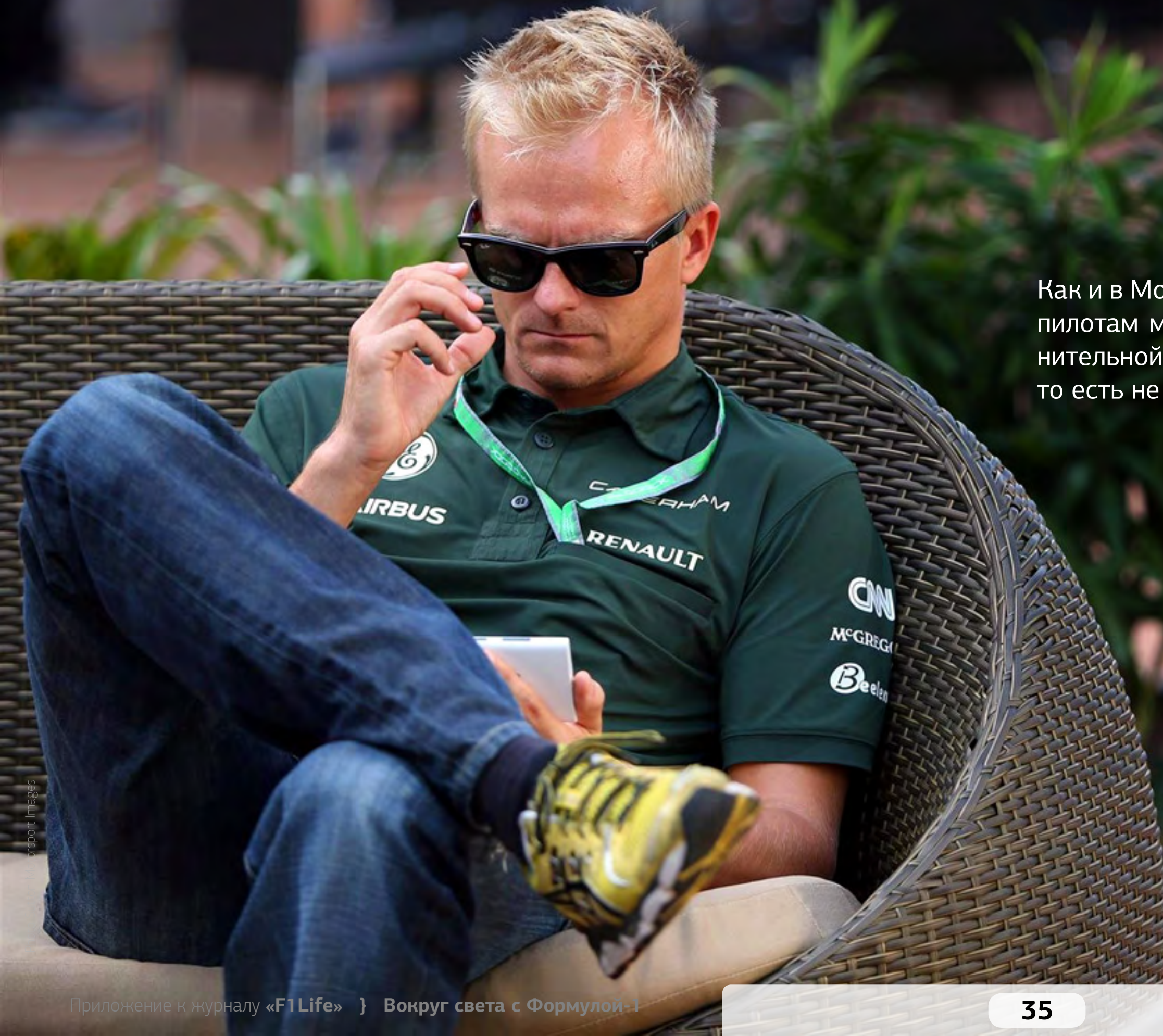
Сингапурская трасса требует от болидов большой прижимной силы. В пятницу, когда пошёл отсчёт времени первой сессии свободных заездов, асфальт был ещё пыльным и «грязным», снижая этим сцепление шин с покрытием.



30

Гонщики не торопились выезжать на дистанцию.





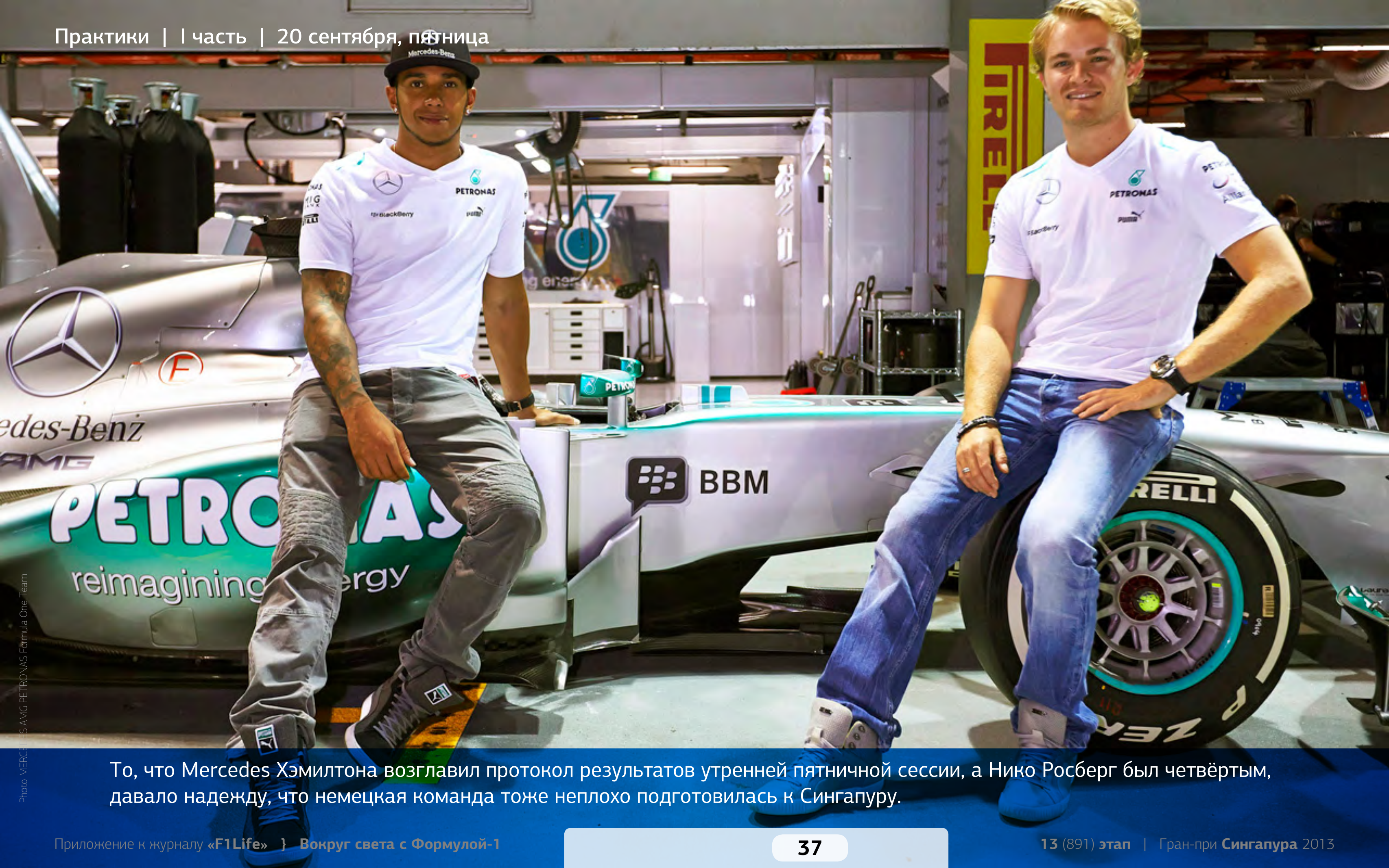
Как и в Монако, команды не доверили резервным пилотам машин, дабы не создавать себе дополнительной «головной боли». Трасса-то городская, то есть не из лёгких в плане пилотирования.

Команда Red Bull вновь привезла обновления диффузора, чем просто шокировала конкурентов.

В то время, когда большинство командных штабов уже почти полностью переключились на конструкции болидов следующего сезона, бригада Эдриана Ньюи продолжает методично улучшать существующую версию машины. Причём, стало очевидным, что очередное обновление касается именно этой трассы, как и предыдущее, которое подходило строго к особенностям автодрома в Монце.



Photo xpb.cc



То, что Mercedes Хэмилтона возглавил протокол результатов утренней пятничной сессии, а Нико Росберг был четвёртым, давало надежду, что немецкая команда тоже неплохо подготовилась к Сингапуру.

Обе машины Red Bull были рядом, между двумя Mercedes, и Марк Уэббер даже по-тешил свои амбиции, опередив напарника.



Photo Mark Thompson/Getty Images

Третьей дружной парой были болиды Lotus. Роману Грожану удалось замкнуть лучшую «шестёрку», хотя из-за проблем с рулевым управлением он проехал всего половину из намеченного числа кругов.



Инцидентов особых не было, многочисленные выезды с трассы завершались без разрушительных контактов с барьерами.

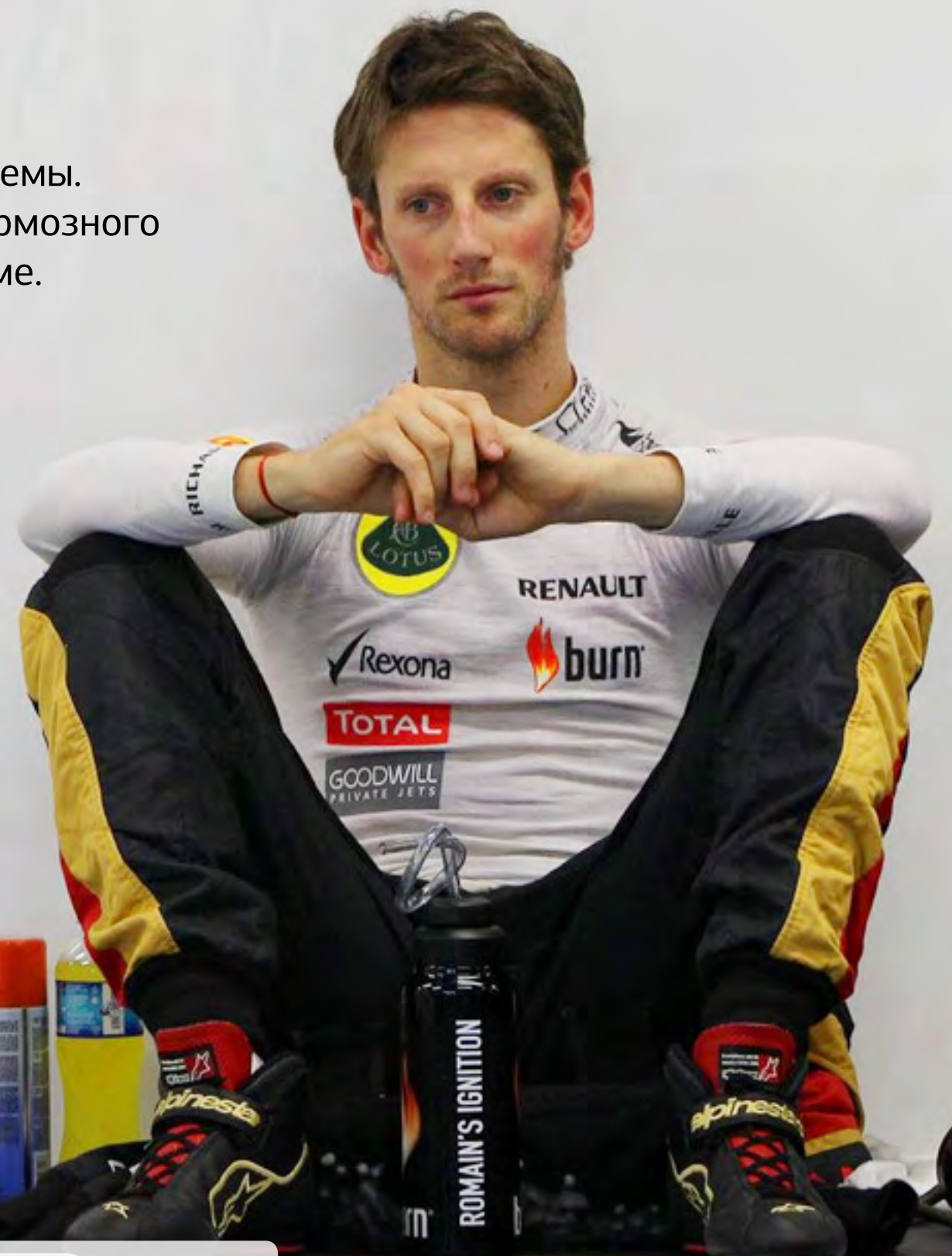
Лучшим из Ferrari был Фернандо Алонсо, но он был лишь седьмым.

Эта сессия началась уже после захода солнца. Условия, так сказать, были максимально приближены к боевым. Поэтому команды проводили симуляцию гонки, сравнивая поведение болидов на остывающем асфальте с разными составами покрышек и с разным количеством топлива.

В поисках предела скорости Пастор Мальдонадо вылетел с трассы и сломал на своём Williams переднее антикрыло.



А вот Lotus Грожана без участия гонщика вновь преподнёс проблемы. Только теперь технические неисправности коснулись главного тормозного цилиндра и падающего уровня жидкости в гидравлической системе.



Тем не менее даже половины из намеченной программы для француза хватило, чтобы показать результат лучше, чем у его именитого напарника. Роман «отметился» на пятой позиции.

Red Bull потихоньку стал выходить из своей «засады», не стесняясь демонстрировать своего преимущества над соперниками.

Результат Феттеля, возглавившего пятничные протоколы, был на секунду быстрее времени, которое смогли показать Росберг и Хэмилтон, занявшие виртуальный второй ряд стартового поля.

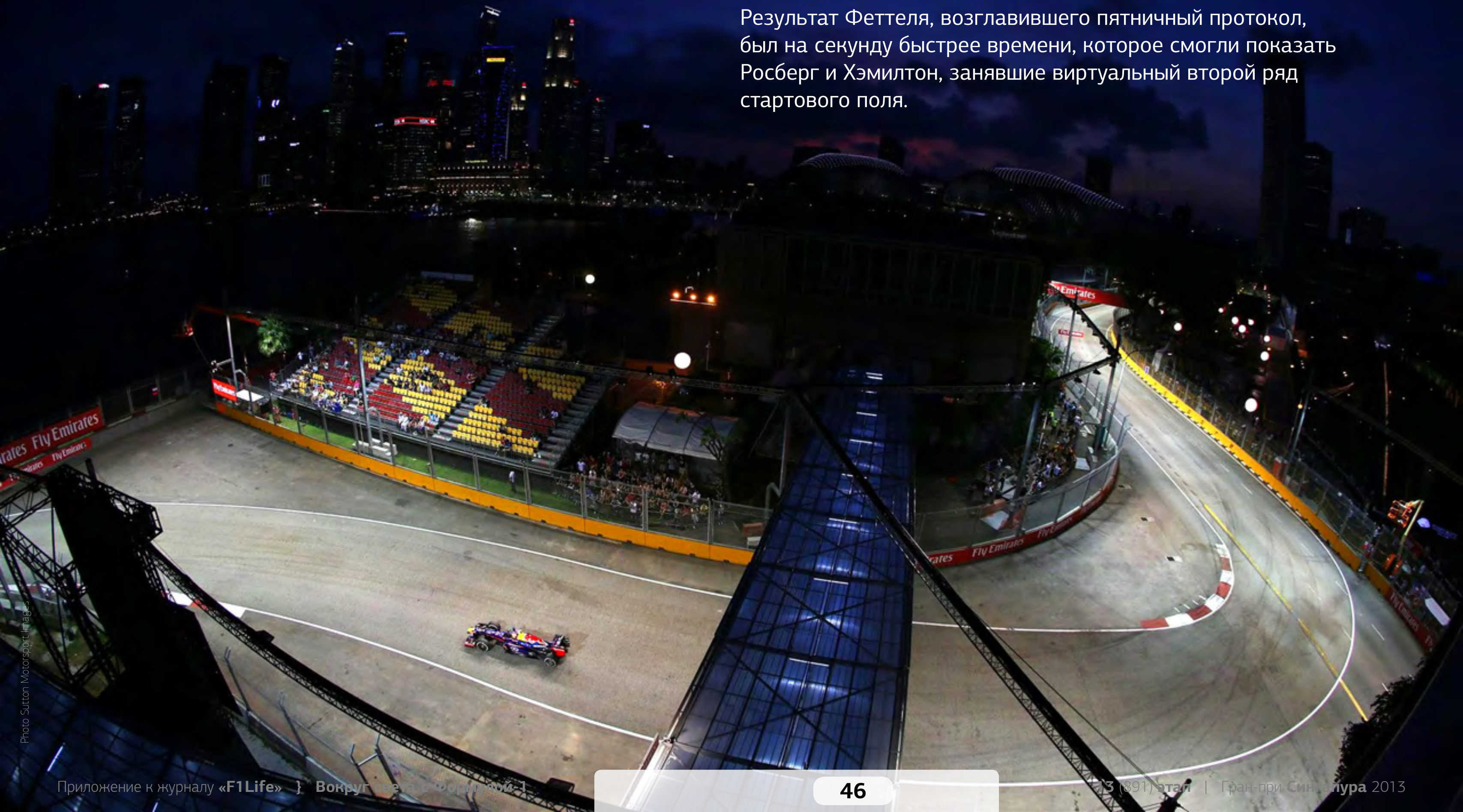


Photo: Sutton Motorsport Images

Фернандо Алонсо сумел свой Ferrari разместить лишь на шестой позиции. А его коллега по команде Фелипе Масса по-прежнему был всё ещё во второй «десятке».



В субботу лидерство в сессии на свободных заездах было за Себастьяном Феттелем.

Марк Уэббер уступил ему больше 0,7 секунд на круге, пропустив вперёд себя в итоговом протоколе Романа Грожана и Нико Росберга.

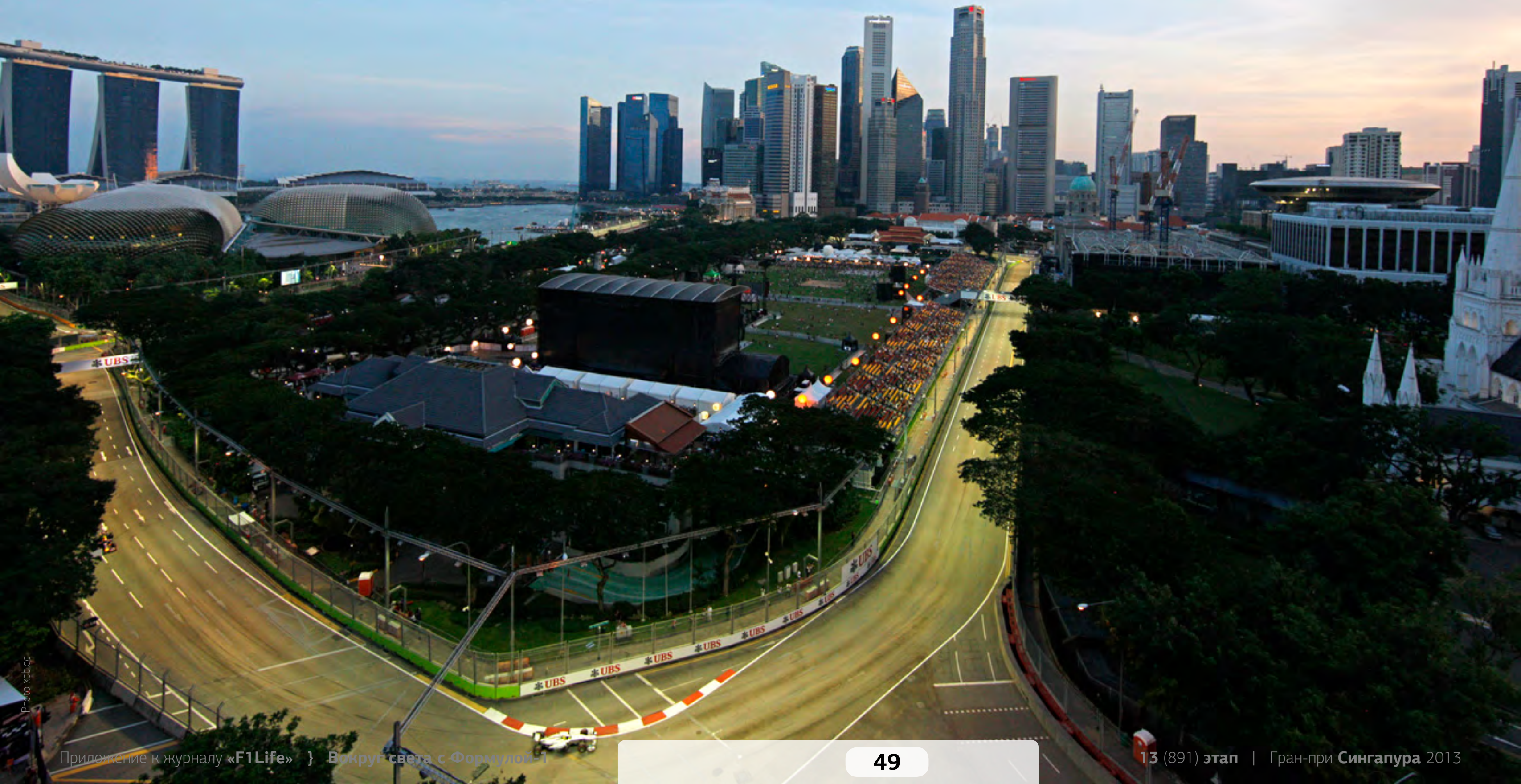


Photo: хрбсс

Причём все результаты были улучшены в последние десять минут, когда команды в квалификационном режиме выехали на более мягкой резине.



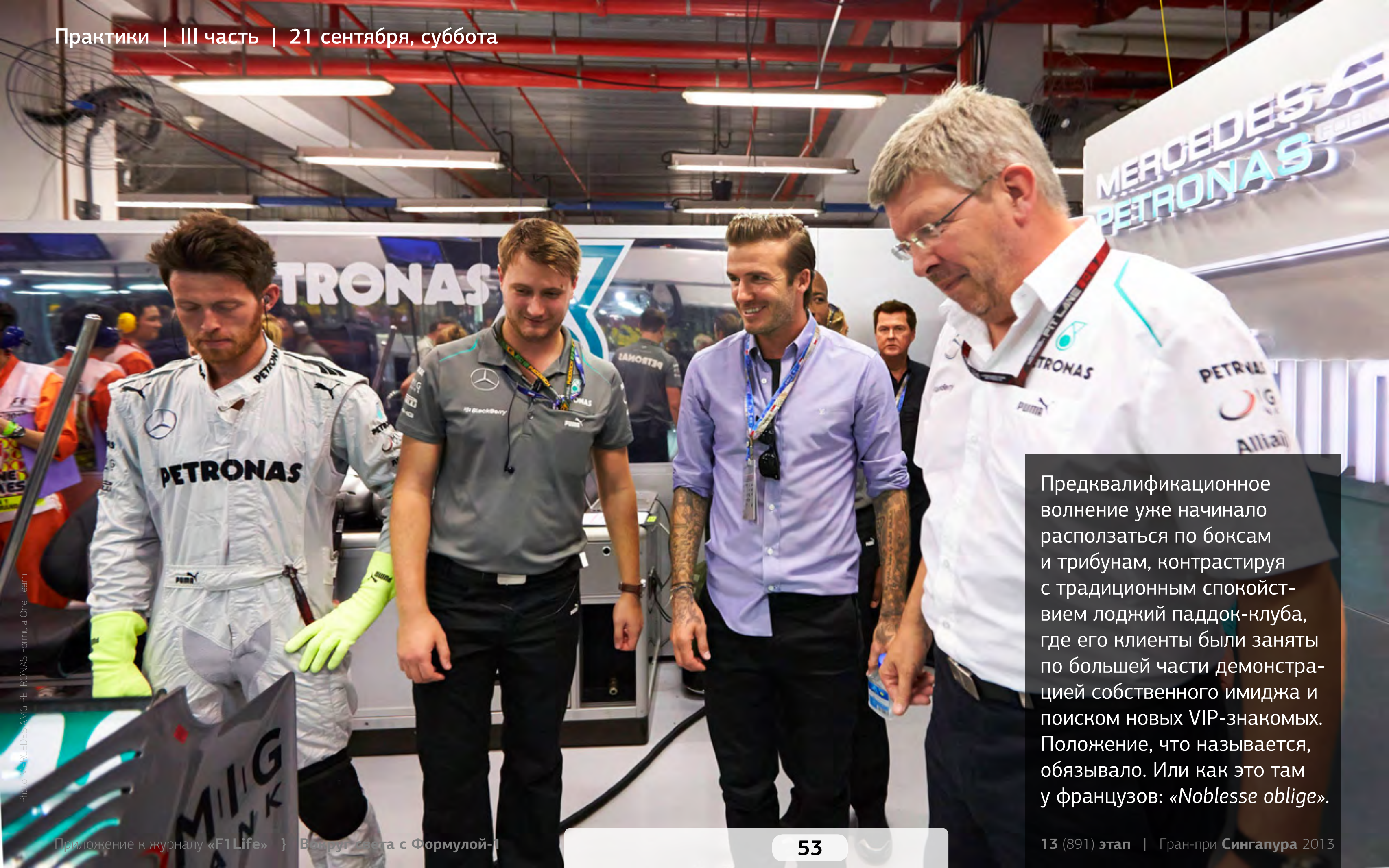


Алонсо вновь показал лишь шестое время, проиграв лидеру больше секунды.

Photo: Ferrari/Ercole Color Pro

А в группе аутсайдеров дуэт Caterham по-прежнему уверенно был впереди гонщиков Marussia.

Photo: Charles Coates/LAT Photographic



Предквалификационное волнение уже начинало расползаться по боксам и трибунам, контрастируя с традиционным спокойствием лоджий паддок-клуба, где его клиенты были заняты по большей части демонстрацией собственного имиджа и поиском новых VIP-знакомых. Положение, что называется, обязывало. Или как это там у французов: «*Noblesse oblige*».



I практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Л. Хэмилтон	Mercedes	20	1:47.055	
2	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	20	1:47.420	0.365
3	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	19	1:47.885	0.830
4	Н. Росберг	Mercedes	23	1:48.239	1.184
5	К. Райкконен	Lotus-Renault	18	1:48.354	1.299
6	Р. Грожан	Lotus-Renault	12	1:48.355	1.300
7	Ф. Алонсо	Ferrari	21	1:48.362	1.307
8	С. Перес	McLaren-Mercedes	20	1:49.267	2.212
9	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	23	1:49.348	2.293
10	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	21	1:49.355	2.300
11	П. Мальдонадо	Williams-Renault	20	1:49.481	2.426
12	Ф. Масса	Ferrari	16	1:49.493	2.438
13	В. Боттас	Williams-Renault	21	1:49.510	2.455
14	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	20	1:49.608	2.553
15	П. ди Реста	Force India-Mercedes	18	1:49.887	2.832
16	А. Сутиль	Force India-Mercedes	20	1:50.092	3.037
17	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	17	1:50.222	3.167
18	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	16	1:50.757	3.702
19	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	16	1:52.359	5.304
20	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	15	1:52.673	5.618
21	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	24	1:52.920	5.865
22	Ш. Пик	Caterham-Renault	23	1:53.647	6.592

II практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	34	1:44.249	
2	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	30	1:44.853	0.604
3	Н. Росберг	Mercedes	34	1:45.258	1.009
4	Л. Хэмилтон	Mercedes	33	1:45.368	1.119
5	Р. Грожан	Lotus-Renault	18	1:45.411	1.162
6	Ф. Алонсо	Ferrari	32	1:45.691	1.442
7	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	30	1:45.754	1.505
8	К. Райкконен	Lotus-Renault	32	1:45.778	1.529
9	А. Сутиль	Force India-Mercedes	27	1:46.002	1.753
10	С. Перес	McLaren-Mercedes	31	1:46.025	1.776
11	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	34	1:46.406	2.157
12	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	33	1:46.429	2.180
13	П. ди Реста	Force India-Mercedes	33	1:46.606	2.357
14	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	36	1:46.808	2.559
15	Ф. Масса	Ferrari	33	1:46.870	2.621
16	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	29	1:47.287	3.038
17	В. Боттас	Williams-Renault	33	1:47.434	3.185
18	П. Мальдонадо	Williams-Renault	25	1:47.761	3.512
19	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	34	1:49.434	5.185
20	Ш. Пик	Caterham-Renault	34	1:49.526	5.277
21	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	33	1:49.619	5.370
22	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	30	1:49.731	5.482

III практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	15	1:44.173	
2	Р. Грожан	Lotus-Renault	16	1:44.364	0.191
3	Н. Росберг	Mercedes	18	1:44.741	0.568
4	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	14	1:44.906	0.733
5	Л. Хэмилтон	Mercedes	14	1:44.921	0.748
6	Ф. Алонсо	Ferrari	13	1:45.257	1.084
7	С. Перес	McLaren-Mercedes	12	1:45.500	1.327
8	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	19	1:45.876	1.703
9	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	13	1:45.890	1.717
10	Ф. Масса	Ferrari	13	1:45.935	1.762
11	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	15	1:46.084	1.911
12	К. Райкконен	Lotus-Renault	13	1:46.147	1.974
13	П. Мальдонадо	Williams-Renault	17	1:46.338	2.165
14	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	16	1:46.358	2.185
15	В. Боттас	Williams-Renault	17	1:46.660	2.487
16	П. ди Реста	Force India-Mercedes	16	1:46.879	2.706
17	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	13	1:46.893	2.720
18	А. Сутиль	Force India-Mercedes	19	1:47.249	3.076
19	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	17	1:48.931	4.758
20	Ш. Пик	Caterham-Renault	18	1:49.037	4.864
21	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	21	1:49.182	5.009
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	20	1:49.982	5.809

21 сентября, суббота — солнечно, сухо. Воздух +29 °С, асфальт +30 °С

КВАЛИФИКАЦИЯ

Photo McLaren/LAT Photographic

Кими Райкконен, жаловавшийся в течение двух дней на боли в спине, вынужден был обратиться перед квалификацией в медицинский центр трассы.

Неровности асфальтного покрытия (при больших скоростях любой, даже самый гладкий городской асфальт, кажется «кочковатым») вызвали обострение старых проблем финского гонщика.

Ведь многочисленные аварии, через которые практически все пилоты вынуждены проходить за время своей карьеры, не могут не оставлять следов.



Зная о жалобах Кими на здоровье, Эрик Булье даже предупредил резервного пилота Lotus Давиде Вальсекки, чтобы он был готов в любой момент подменить финского чемпиона.

Врачи применили обезболивающие средства,
и Райкконен всё же решил выехать на квалификацию.

Субботняя дуэль арьергарда пелотона за лучший круг завершилась в пользу Caterham. Российская команда Marussia была на пол-секунды медленнее.



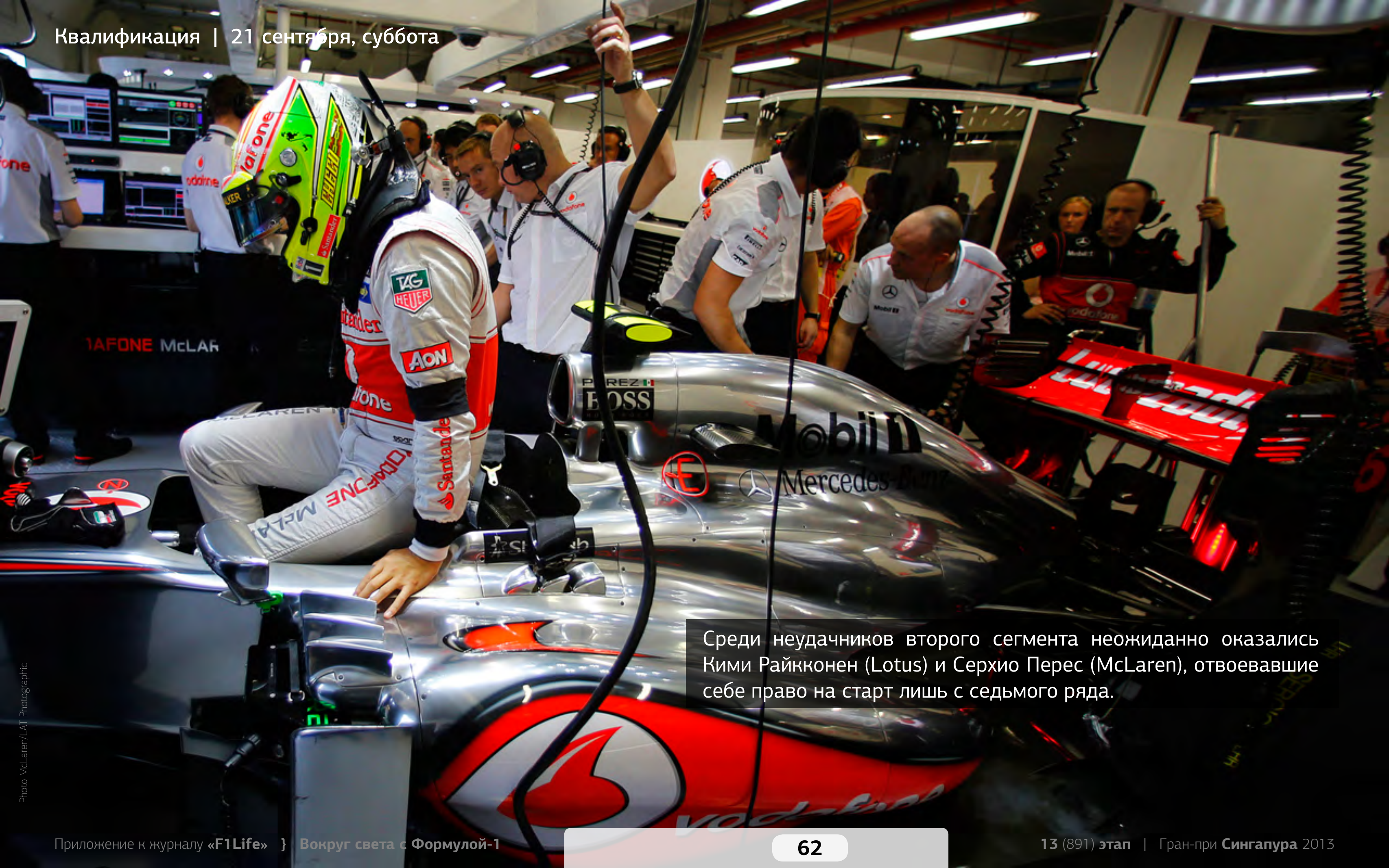
К традиционным аутсайдерам квалификации после первого сегмента присоединились Пастор Мальдонадо (Williams) и Пол ди Реста (Force India).

Квалификация | 21 сентября, суббота

Их напарники недалеко ушли в своих результатах. Второй сегмент Адриан Сутиль (Force india) и Валттери Боттас (Williams) завершили хуже всех.



Photo Sahara Force India F1 / Getty Images



Среди неудачников второго сегмента неожиданно оказались Кими Райкконен (Lotus) и Серхио Перес (McLaren), отвоевавшие себе право на старт лишь с седьмого ряда.

Photo McLaren/LAT Photographic

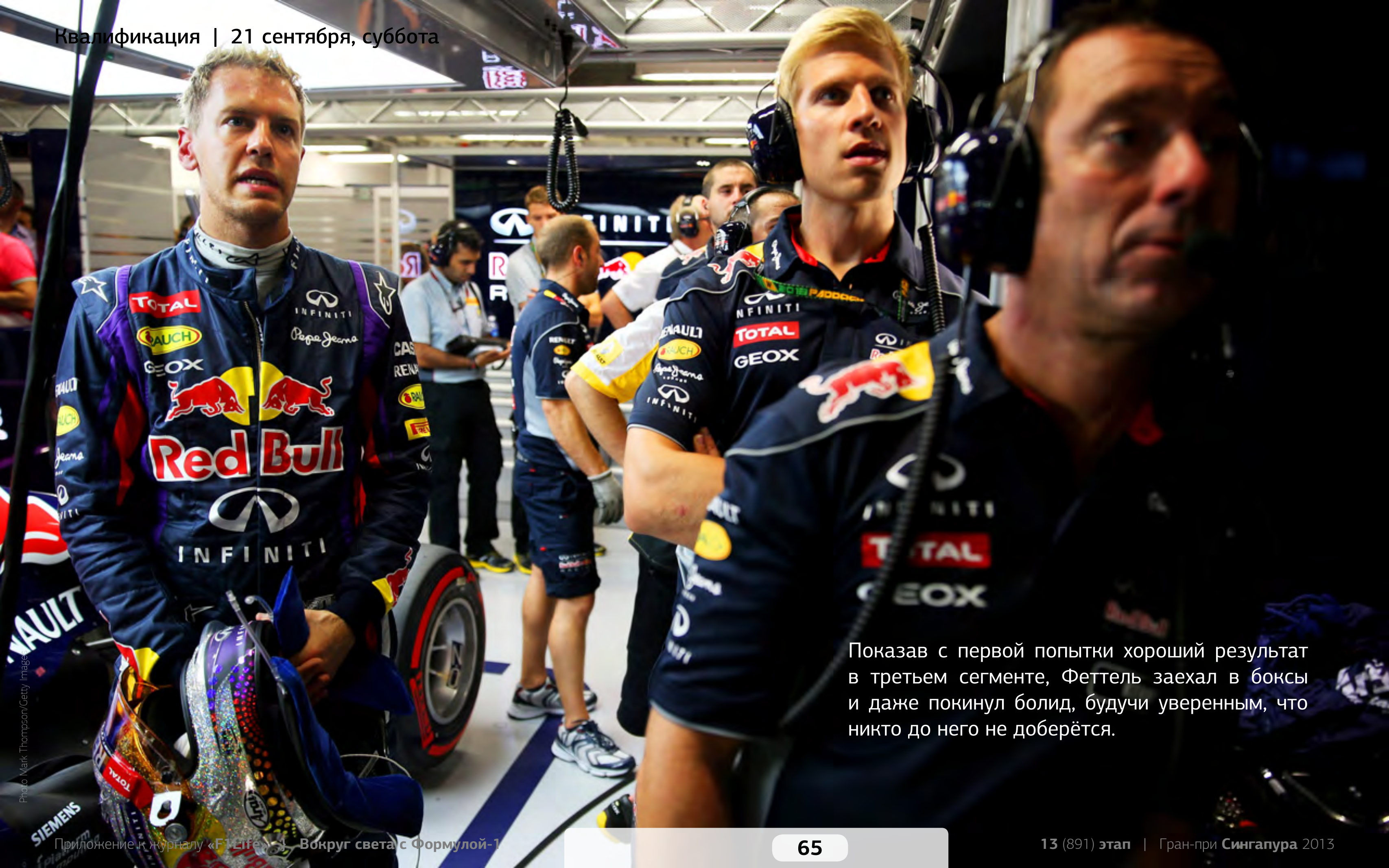
Их сумели обойти даже Нико Хюлькенберг, на Sauber которого отказала DRS, и Жан-Эрик Вернь (Toro Rosso).



Рискованные демарши Red Bull

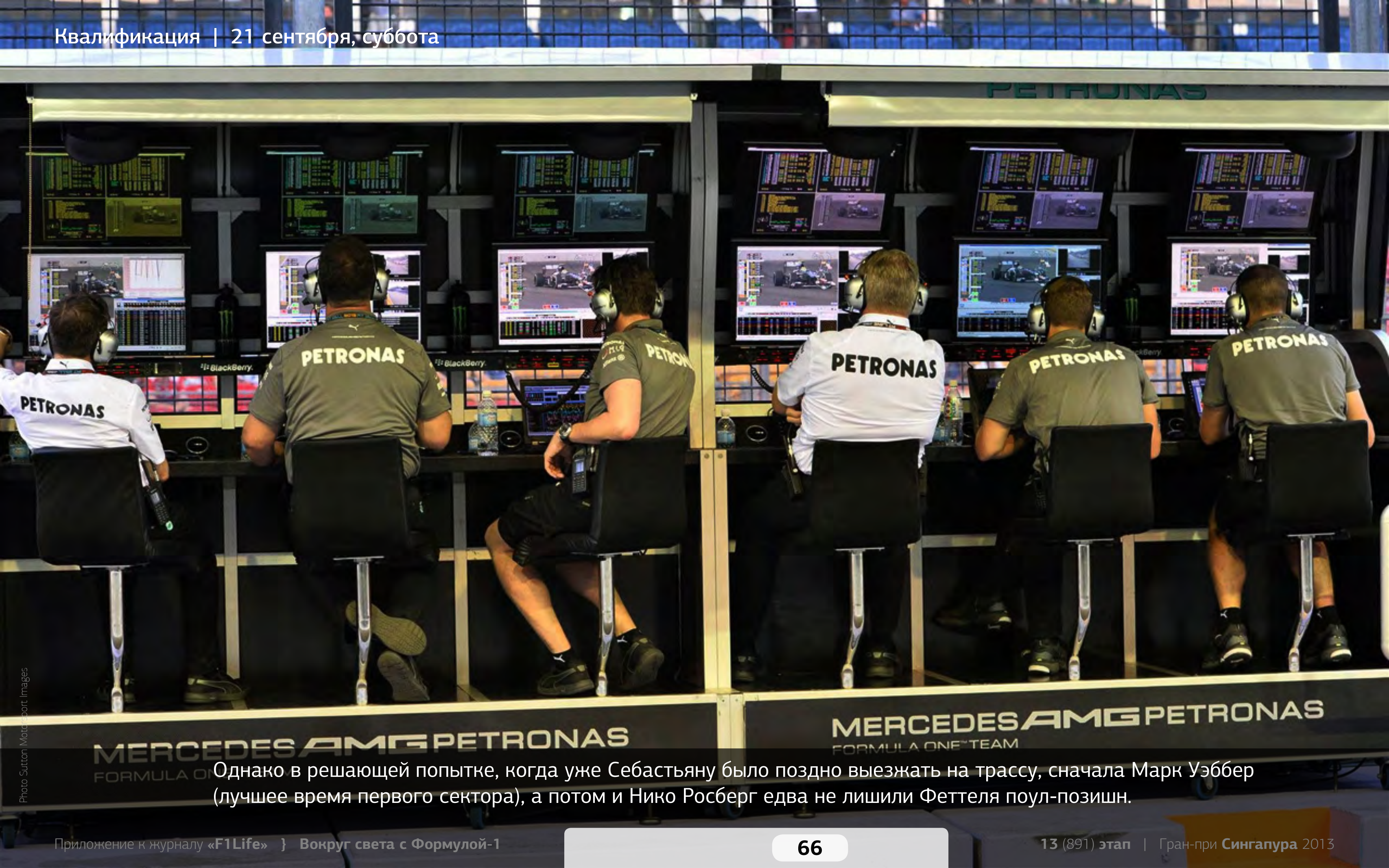
Уверенное преимущество над соперниками по ходу свободных заездов, а затем и в самой квалификации, едва не сыграло злую шутку с Себастьяном Феттелем.





Показав с первой попытки хороший результат в третьем сегменте, Феттель заехал в боксы и даже покинул болид, будучи уверенным, что никто до него не доберётся.

Photo: Mark Thompson/Getty Image



Однако в решающей попытке, когда уже Себастьяну было поздно выезжать на трассу, сначала Марк Уэббер (лучшее время первого сектора), а потом и Нико Росберг едва не лишили Феттеля поул-позишн.

Нико не хватило всего несколько сотых долей секунды, чтобы «утереть нос» своему соотечественнику, который от переживаний, не отрывая глаз от монитора в боксах, даже начал грызть свои ногти, забыв, что на него через объектив смотрят десятки миллионов зрителей.

Правда, в этом риске было и своё дополнительное преимущество: Себастьян сохранил новый комплект покрышек для гонки, что давало ему «козырные карты» в удержании соперников на расстоянии.

FIA ACTION FOR ROAD SAFETY CAMPAIGN

FORMULA ONE MANAGEMENT SUPPORTS THE FIA ACTION FOR ROAD SAFETY CAMPAIGN

FORMULA ONE MANAGEMENT SUPPORTS THE FIA ACTION FOR ROAD SAFETY CAMPAIGN



В итоге первая «шестёрка» на стартовой решётке была следующей: Феттель, Росберг, Грожан, Уэббер, Хэмилтон и Масса.

Четвёртый ряд стартового поля Фернандо Алонсо разделил с Дженсоном Баттоном, следом за ними были Даниэль Риккиардо и...

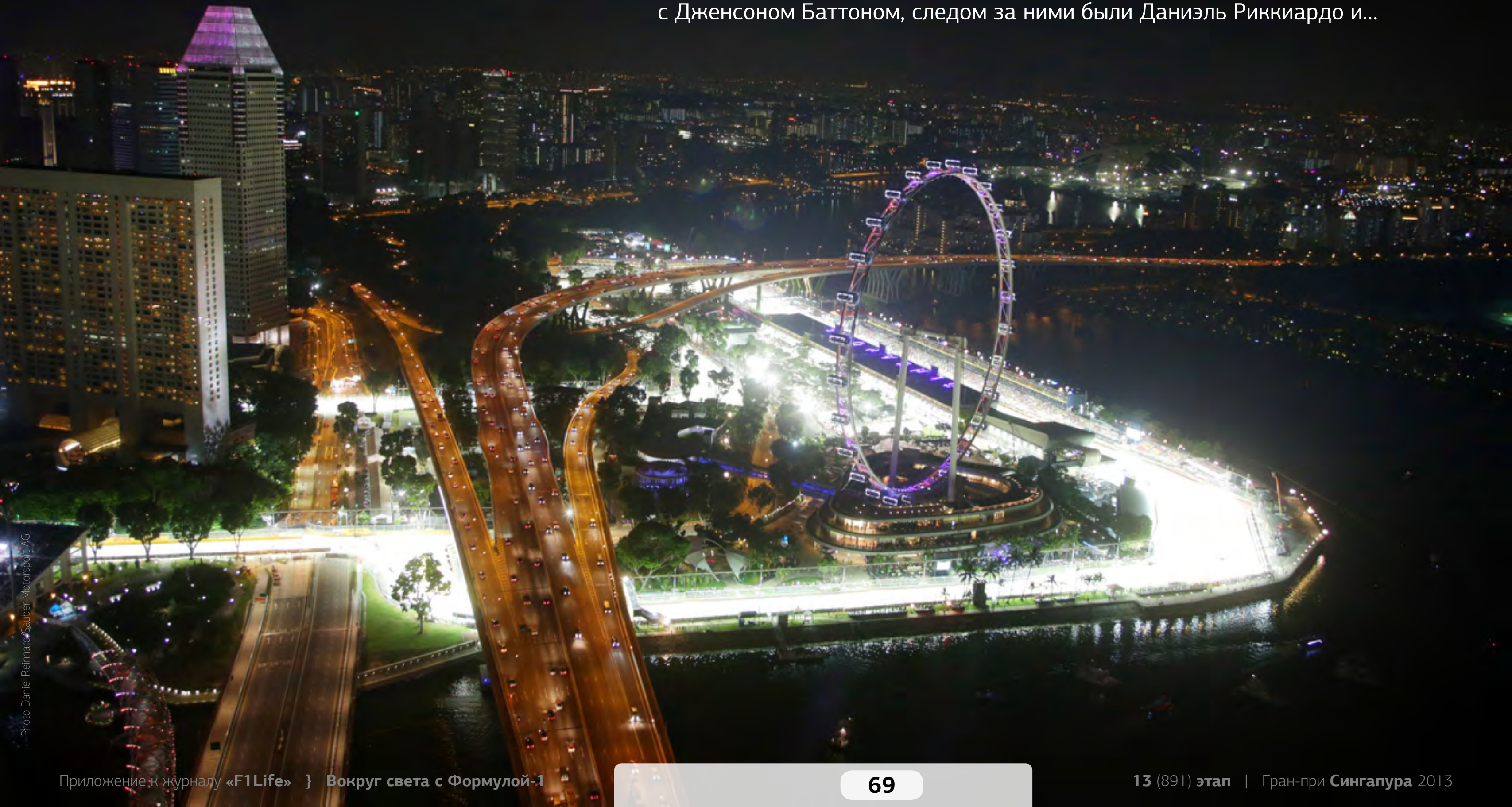


Photo: Daniel Reinhard/Sauber Motorsport AG

...Эстебан Гутьеррес, неожиданно для всех, и в первую очередь для самого себя, добившийся лучшего результата в своей карьере дебютанта сезона.

Статистика по итогам квалификации



Поз	Пилот	Команда	Круг	Q I	Q II	Q III
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	11	1:45.376	1:42.905	1:42.841
2	Н. Росберг	Mercedes	17	1:45.208	1:43.892	1:42.932
3	Р. Грожан	Lotus-Renault	21	1:45.851	1:43.957	1:43.058
4	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	12	1:45.271	1:43.727	1:43.152
5	Л. Хэмилтон	Mercedes	17	1:44.196	1:43.920	1:43.254
6	Ф. Масса	Ferrari	19	1:45.658	1:44.376	1:43.890
7	Ф. Алонсо	Ferrari	15	1:45.115	1:44.153	1:43.938
8	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	16	1:45.009	1:44.497	1:44.282
9	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	16	1:45.379	1:44.407	1:44.439
10	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	14	1:45.483	1:44.245	—
11	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	9	1:45.381	1:44.555	
12	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	14	1:45.657	1:44.588	
13	К. Райкконен	Lotus-Renault	15	1:45.522	1:44.658	
14	С. Перес	McLaren-Mercedes	6	1:45.164	1:44.752	
15	А. Сутиль	Force India-Mercedes	14	1:45.960	1:45.185	
16	В. Боттас	Williams-Renault	13	1:45.982	1:45.388	
17	П. ди Реста	Force India-Mercedes	8	1:46.121		
18	П. Мальдонадо	Williams-Renault	10	1:46.619		
19	Ш. Пик	Caterham-Renault	6	1:48.111		
20	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	6	1:48.320		
21	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	6	1:48.830		
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	6	1:48.930		

Поз	Пилот	км/ч
1	Дж. Баттон	293.5
2	Д. Риккиардо	293.3
3	А. Сутиль	292.9
4	Ж.-Эр. Вернь	292.3
5	Ф. Алонсо	292.2
6	М. Уэббер	292.2
7	В. Боттас	291.4
8	П. ди Реста	291.3
9	К. Райкконен	290.9
10	С. Перес	290.8
11	Ш. Пик	290.7
12	Р. Грожан	290.7
13	Л. Хэмилтон	290.4
14	Н. Росберг	290.4
15	Ф. Масса	290.2
16	П. Мальдонадо	289.6
17	Г. ван дер Гарде	289.2
18	С. Феттель	288.7
19	Ж. Бьянки	288.1
20	Н. Хюлькенберг	287.8
21	Эс. Гутьеррес	287.8
22	М. Чилтон	285.1

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

Лимит 107 % от результата самого быстрого пилота Q1 — 1:51.489

Стартовая решётка



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

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 Абу-Даби



Гран-при Бразилии



Гран-при Великобритании



Гран-при США

Мы на Гран-при 2012!

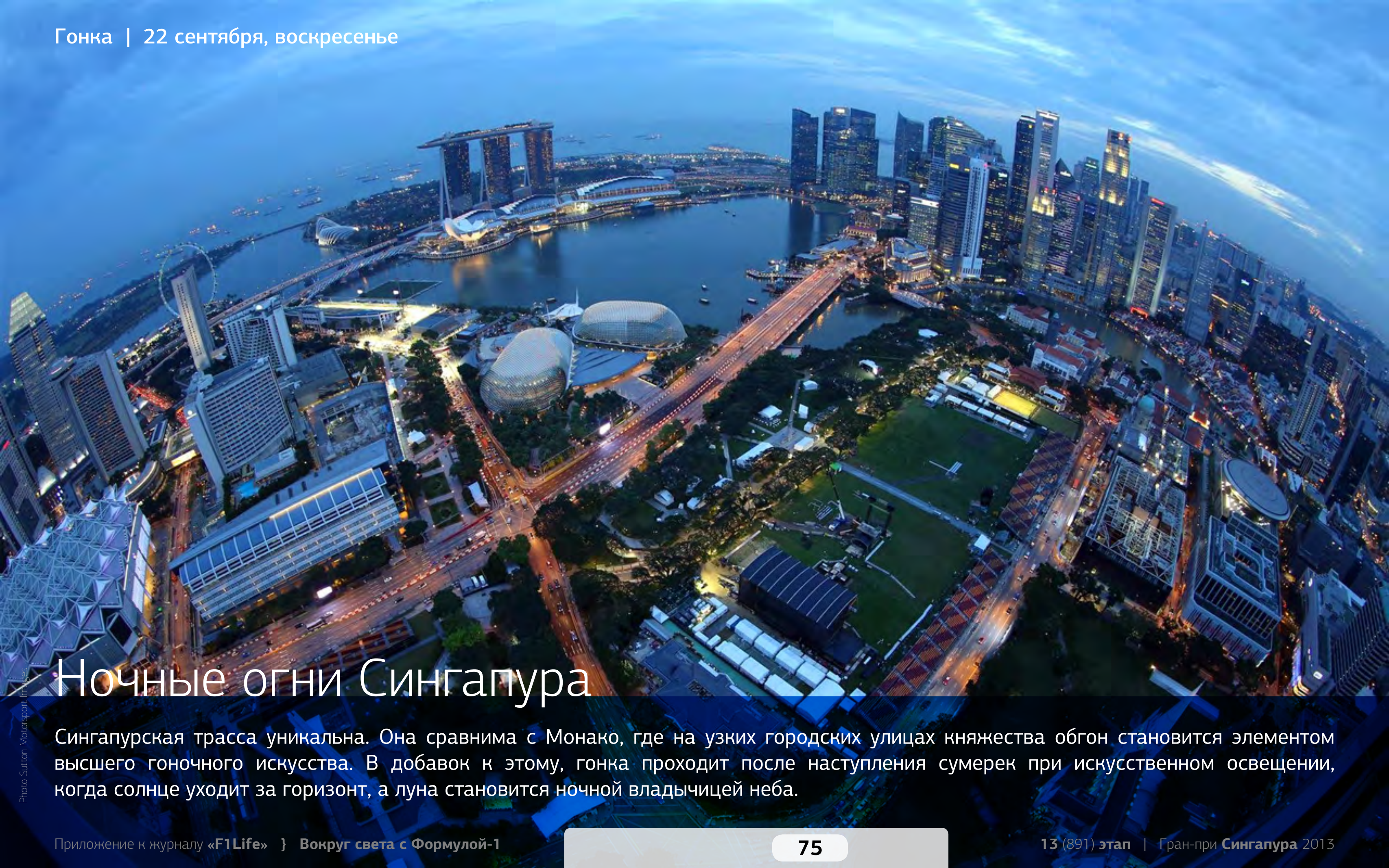
Реклама

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

ТОП 5



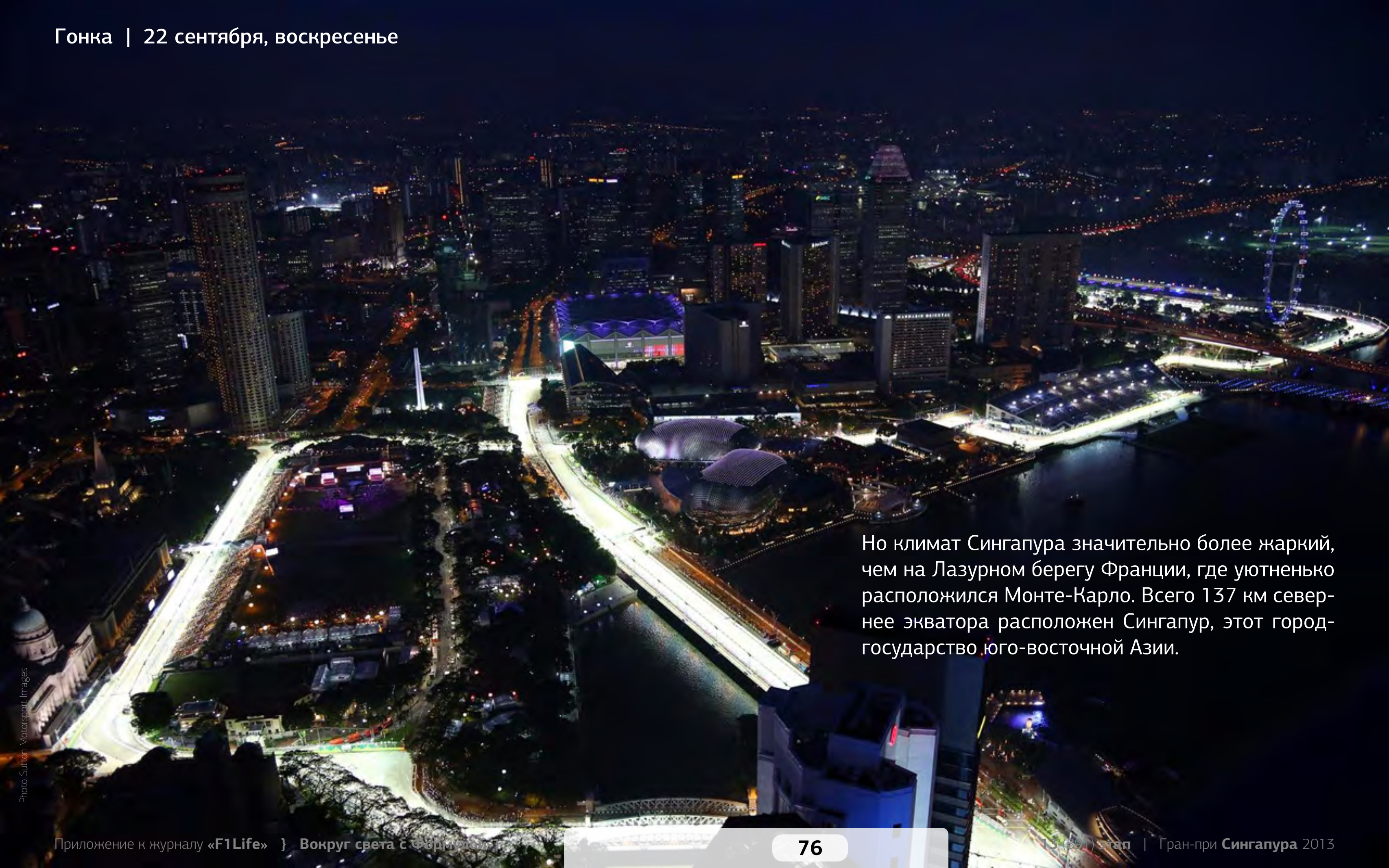
Photo Sahara Force India F1 Team/James Moy



Ночные огни Сингапура

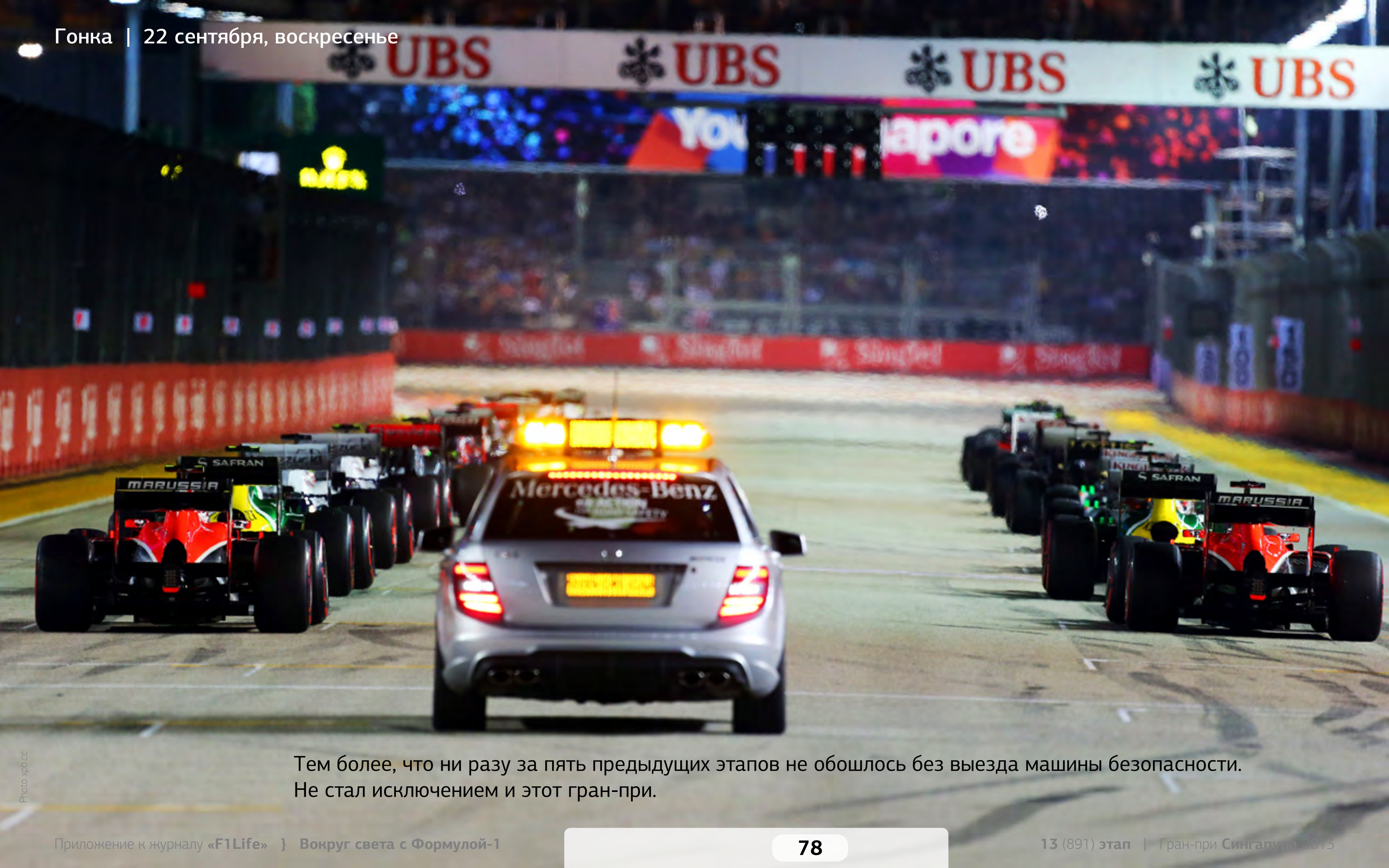
Сингапурская трасса уникальна. Она сравнима с Монако, где на узких городских улицах княжества обгон становится элементом высшего гоночного искусства. В добавок к этому, гонка проходит после наступления сумерек при искусственном освещении, когда солнце уходит за горизонт, а луна становится ночной владычицей неба.

Photo Sutton Motorsport Images



Но климат Сингапура значительно более жаркий, чем на Лазурном берегу Франции, где уютенько расположился Монте-Карло. Всего 137 км севернее экватора расположен Сингапур, этот город-государство юго-восточной Азии.

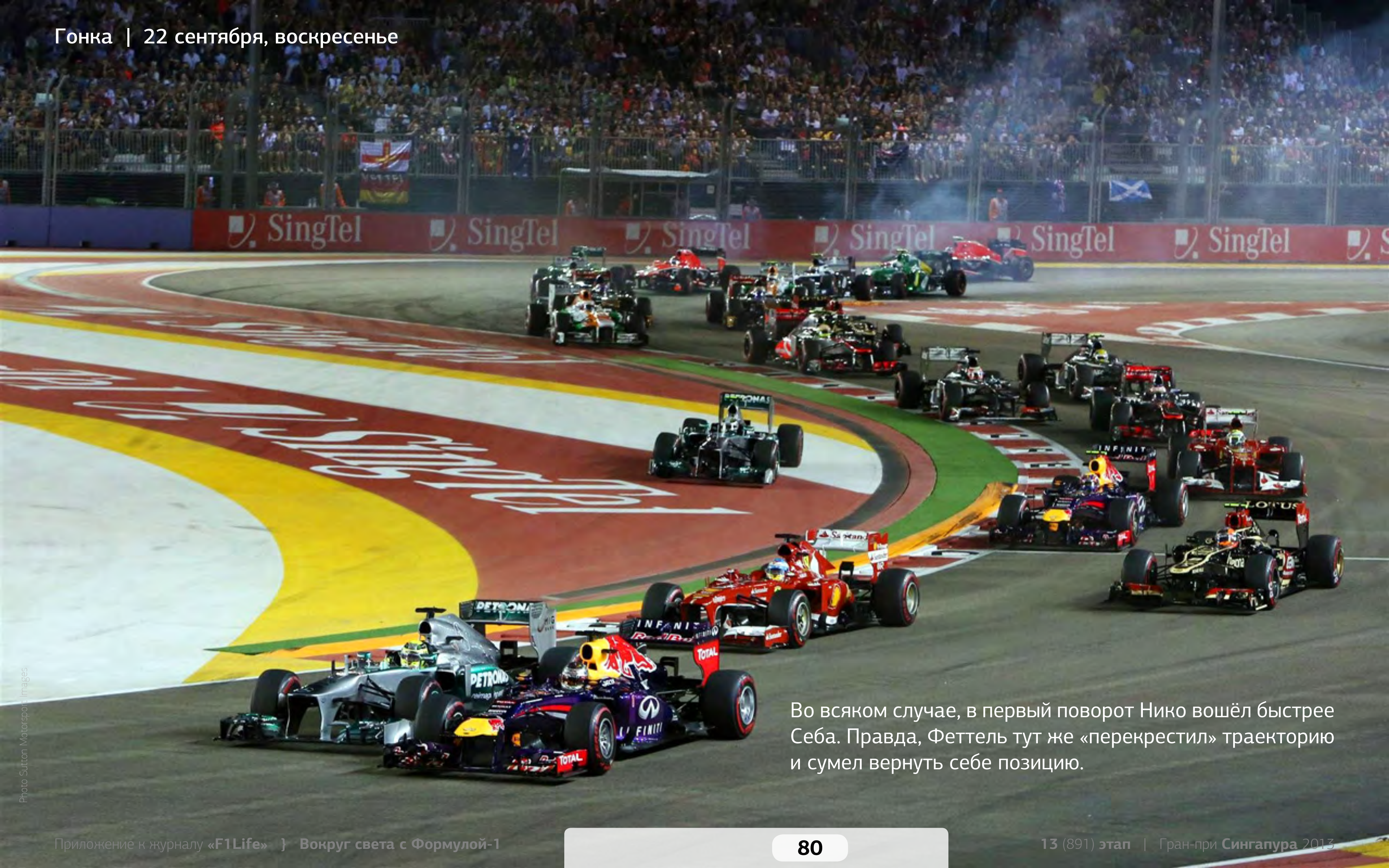
И ещё одна особенность сингапурского автодрома — это самая скоростная городская трасса. Здесь болиды достигают на прямых участках 290 км/ч. Но поскольку средняя скорость низкая (второе место после Монако), то 308 км дистанции машины едва успевают преодолеть за отведённые два часа гонки.



Тем более, что ни разу за пять предыдущих этапов не обошлось без выезда машины безопасности. Не стал исключением и этот гран-при.

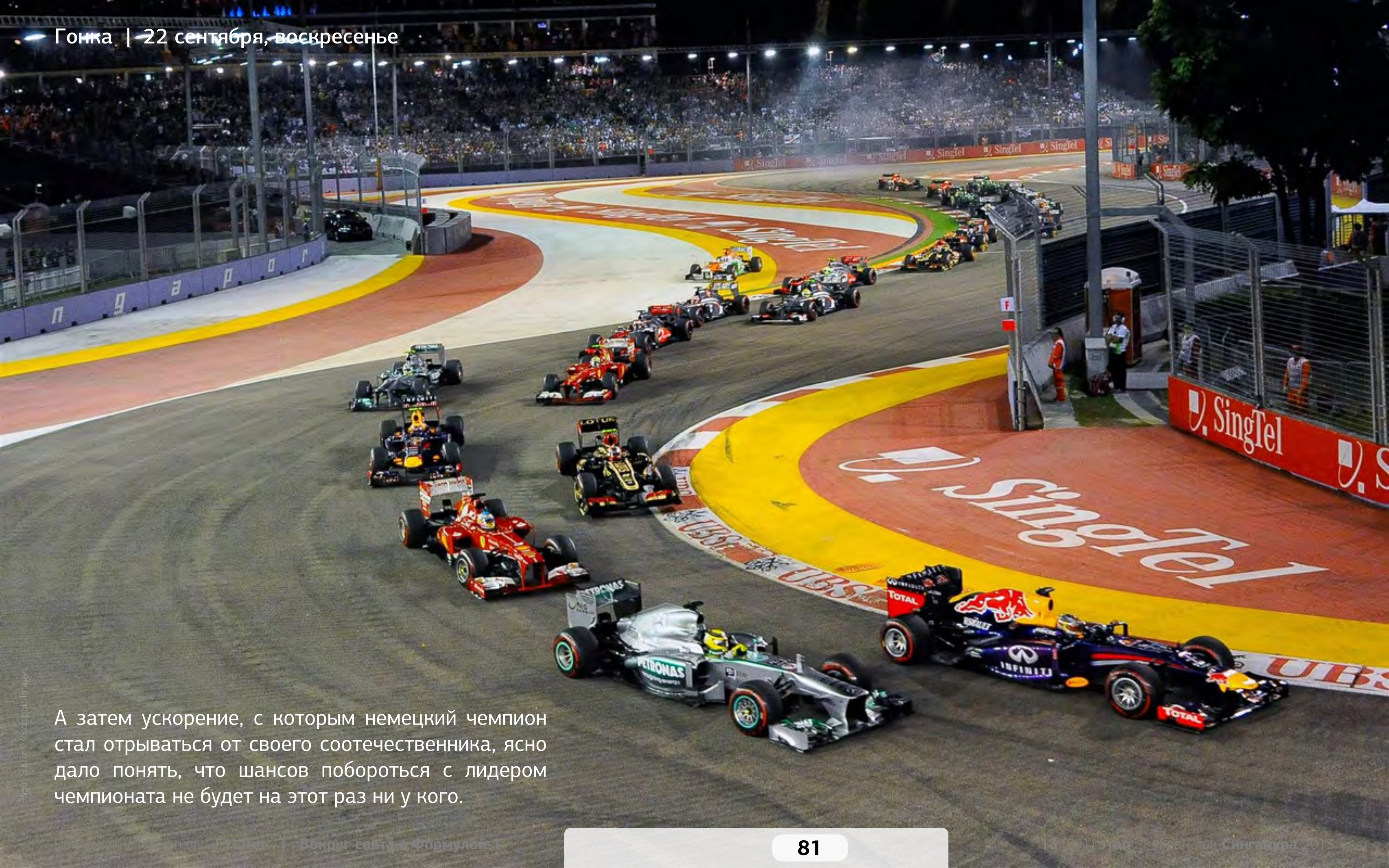
Себ и Нико. Стартовая дуэль

Чуть лучше среагировав на погасшие стартовые огни, Нико Росберг едва не испортил настроения обладателю поу-позишн Себастьяну Феттелю.



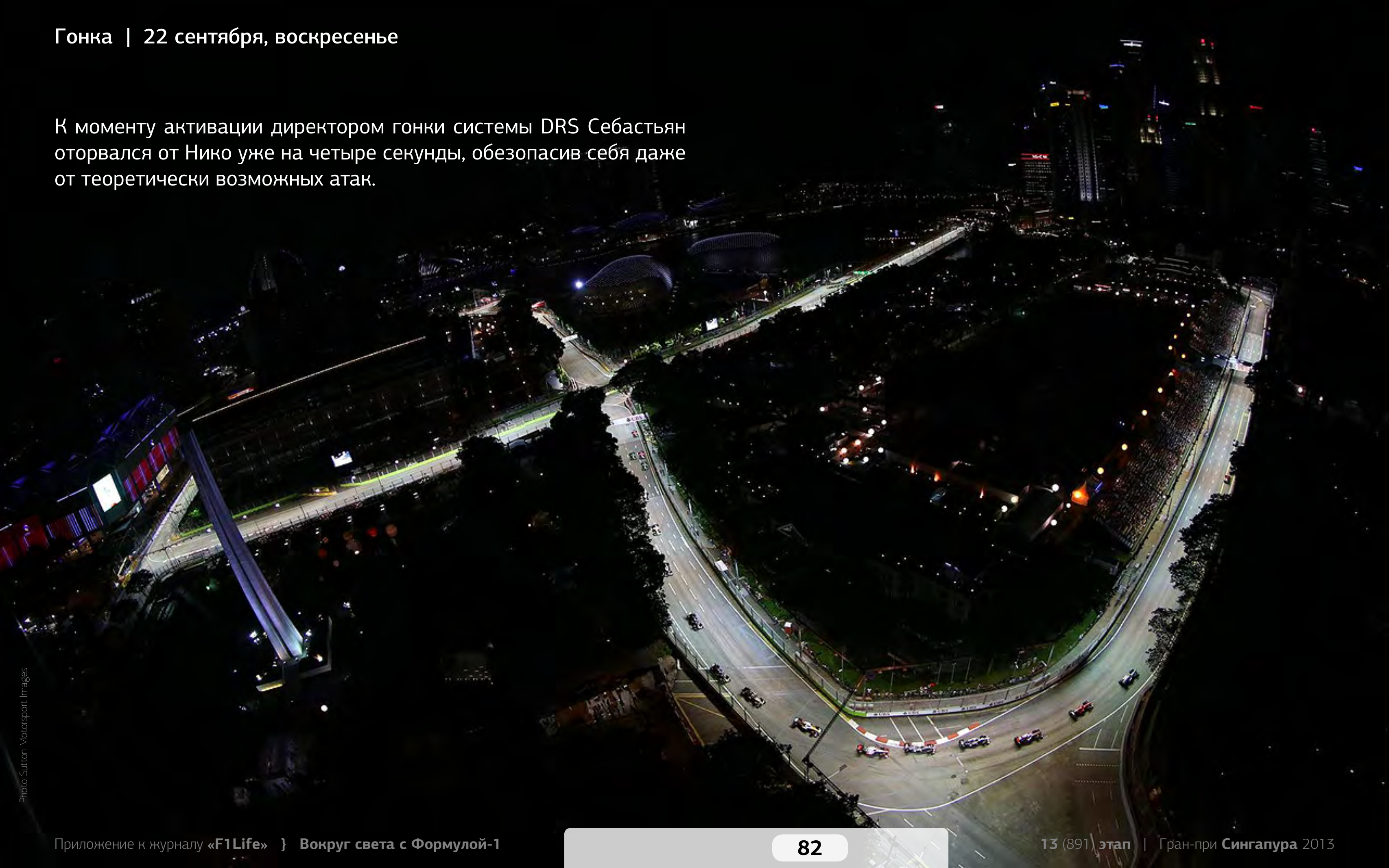
Во всяком случае, в первый поворот Нико вошёл быстрее Себа. Правда, Феттель тут же «перекрестил» траекторию и сумел вернуть себе позицию.

Photo: Sutton Motorsport Images



А затем ускорение, с которым немецкий чемпион стал отрываться от своего соотечественника, ясно дало понять, что шансов побороться с лидером чемпионата не будет на этот раз ни у кого.

К моменту активации директором гонки системы DRS Себастьян оторвался от Нико уже на четыре секунды, обезопасив себя даже от теоретически возможных атак.



В ходе гонки Росбергу пришлось ещё дважды с сожалением констатировать тот факт, что его обходят соперники. Сначала Фернандо Алонсо, а затем и Кими Райкконен «отодвинули» Нико от того почётного места, где по окончании гонки раздавали бутылки с шампанским.



Единственное, чему мог радоваться Росберг со своего четвёртого места, так это то, что он удержал позади себя Льюиса Хэмилтона, своего напарника по Mercedes.



Photo: MERCEDES-AMG PETRONAS F1 Team

Алонсо. Прорыв на старте

Квалификация у Фернандо Алонсо в этом сезоне не является его лучшим коньком. Испанец редко стартует даже с третьего ряда, не говоря уже о когда-то закономерных для него стартах с первых рядов.

В Сингапуре испанец снова проиграл субботнюю дуэль своему напарнику Фелипе Массе.

Но то, что произошло затем на следующий день на старте, превзошло ожидания даже самых ярых оптимистов итальянской скудерии.

Выбрав траекторию по самой границе внешнего радиуса, Алонсо сумел войти в первый левый поворот на скорости большей, чем у соперников. И тут же дальше ушёл по самым поребрикам в правый второй поворот. В этот момент он был уже уже третьим (!).

Photo: Sutton Motorsport Images

Такой смелый манёвр позволил Фернандо оставить позади себя четырёх конкурентов. Учитывая, что никаких инцидентов на старте не произошло, действия испанца принесли ему редкий для сингапурского старта успех.





Как потом сам Алонсо пояснил своё решение стартовать по не совсем обычной траектории:

«Я внимательно пересмотрел все пять предыдущих стартов здесь в Сингапуре и понял, что для моей стартовой седьмой позиции — это может быть единственным шансом прорваться вперёд».

Так оно и вышло.



Основная борьба у Фернандо по ходу гонки сложилась против Нико Росберга.

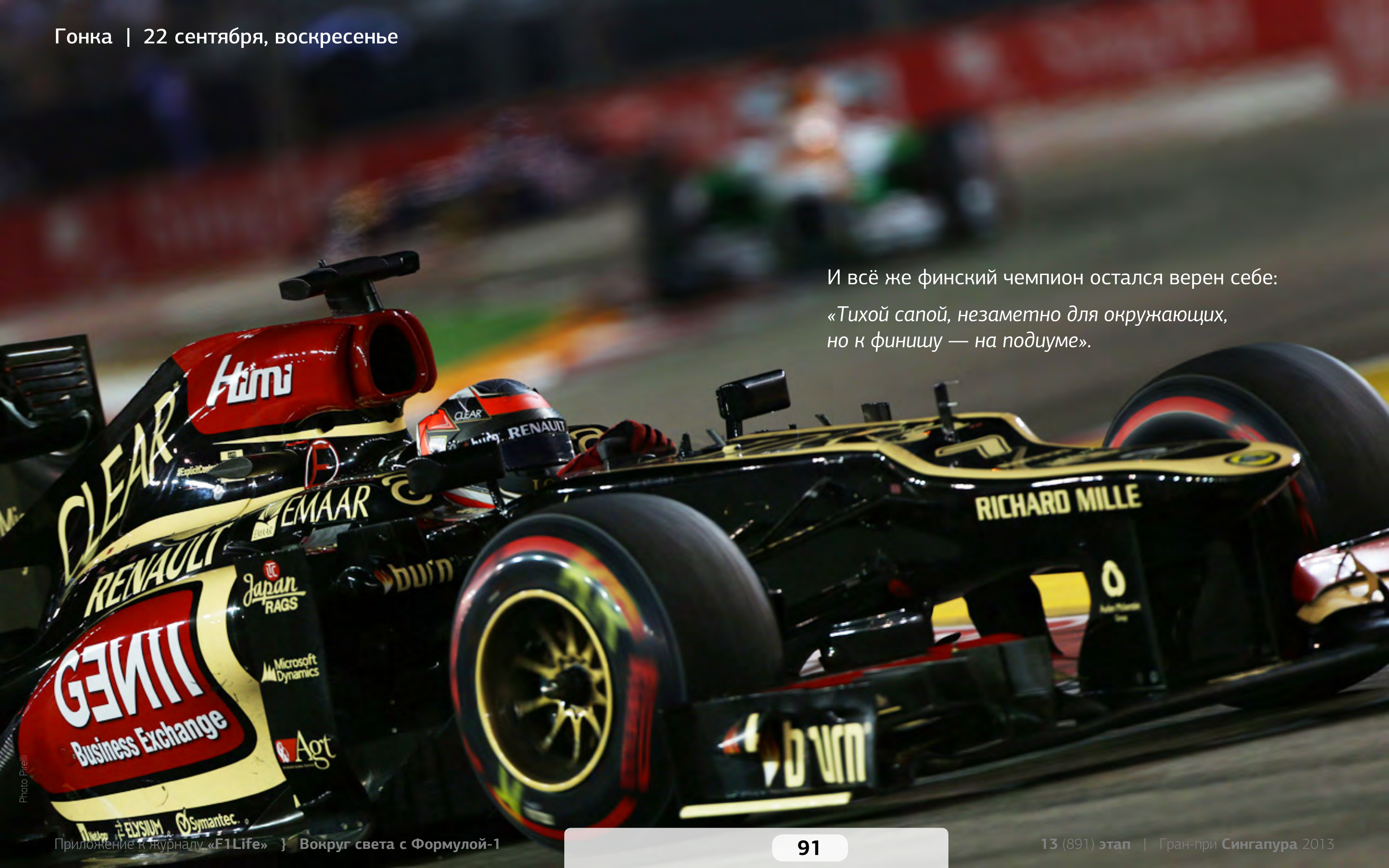
Но ко второму пит-стопу в переднем антикрыле Mercedes Нико застрял кусок отработанной резины, что снизило прижимную силу болида и резко увеличило износ шин на нем.

Это позволило Фернандо выйти на вторую позицию, на ней и финишировать.

Райкконен. Прорыв по ходу гонки

Получив медикаментозную поддержку, Кими всё же вышел на старт, хотя назвать его вполне успешным было бы преувеличением. Обойдя после первого поворота всего одного пилота, Кими затем на несколько кругов застрял за Sauber Эстебана Гутьерреса. Обгоны здесь на городской трассе по ходу гонки — штука редкая. Видя, как тяжело даётся борьба финну за одиннадцатую позицию против мексиканского дебютанта, вряд ли кто мог представить себе, что Райкконен не просто наберёт очки, но и взойдёт на подиум.





И всё же финский чемпион остался верен себе:
«Тихой сапой, незаметно для окружающих,
но к финишу — на подиуме».

Photo: Pirelli

Ранний пит-стоп позволил команде вывести Кими на чистую трассу, и без соперников он создал себе достаточное преимущество, чтобы начать борьбу за «бутылку шампанского».

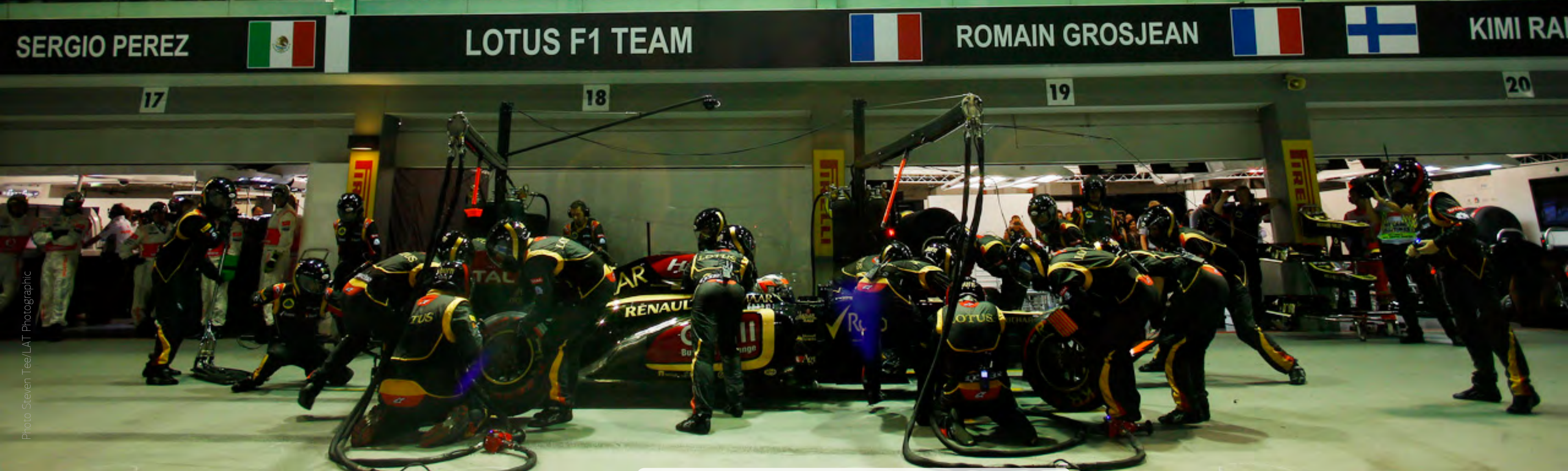


Photo: Steven Tee/LAT Photographic

Обгон финном Дженсона Баттона за пять кругов до финиша и вовсе можно выделить в качестве образцово-показательного.

Хотя сам Кими, как всегда, отнёсся к нему как к ординарному гоночному событию.



Photo: rbbcc



После финиша больше всех прорывом Райкконена удивлялся Льюис Хэмилтон, который стартовал с пятого места и финишировал шестым:

«Я не понимаю, как и когда Кими смог столько совершить обгонов. Он ведь стартовал так далеко в глубине пелотона, что у него не было шансов на подиум».

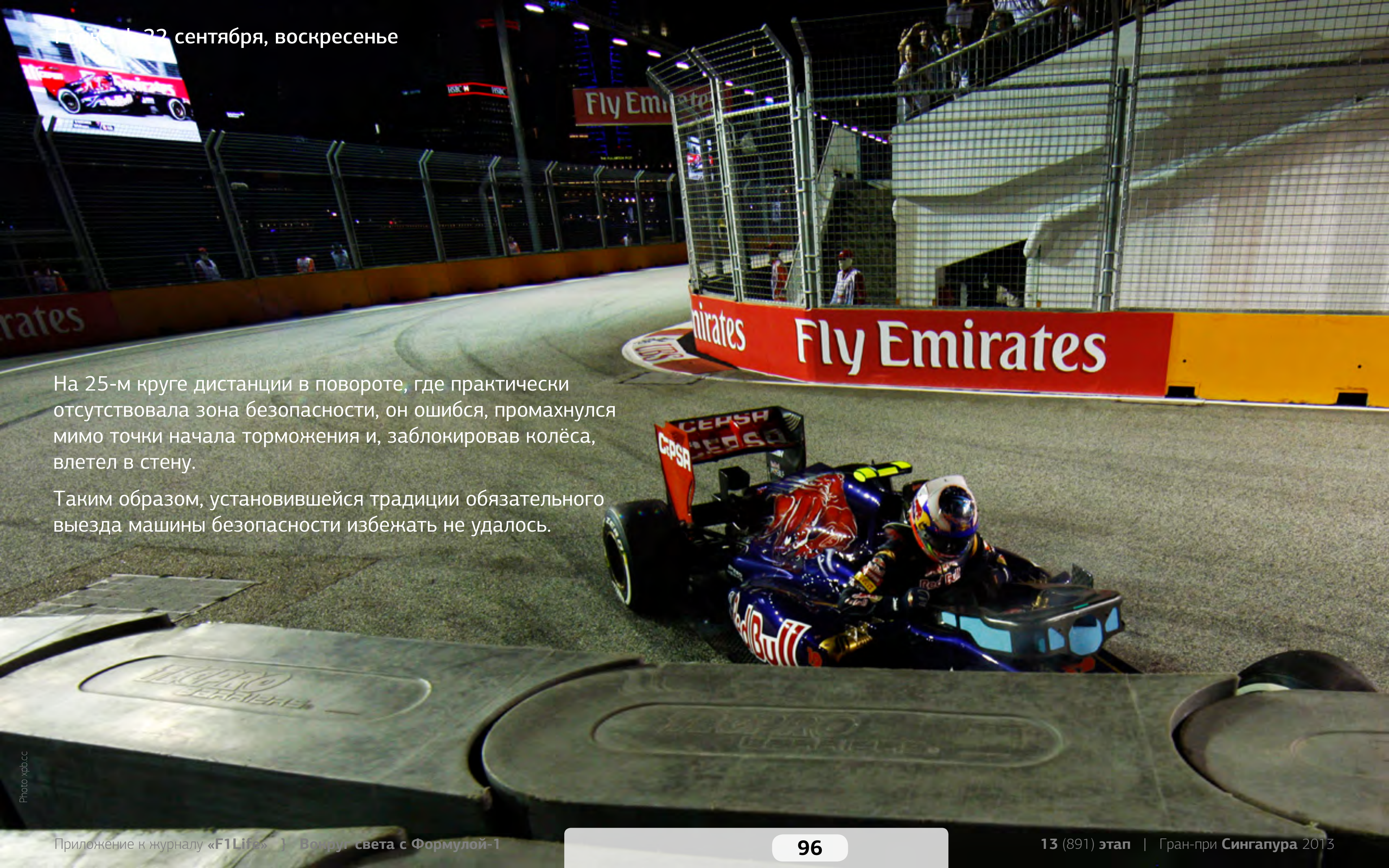
Как раз именно в этом и состоит секрет финского чемпиона, пока ещё пилотирующего за команду Lotus.

Риккиардо. Как же без машины безопасности?

Уже получив контракт на будущий сезон с командой Red Bull, Даниэль Риккиардо в каждой гонке пытается доказать, что выбор в его пользу был сделан не напрасно. Очевидно, это создаёт дополнительный прессинг на молодого австралийца, и он всё чаще ошибается. Так вышло и на этот раз.

Сначала он «провалил» старт, откатившись на четырнадцатое место. Затем после первого пит-стопа, когда его болид Toro Rosso набрал хороший темп и, казалось, что сейчас мы увидим серию красивых обгонов, Даниэль неожиданно перестарался.





22 сентября, воскресенье

На 25-м круге дистанции в повороте, где практически отсутствовала зона безопасности, он ошибся, промахнулся мимо точки начала торможения и, заблокировав колёса, влетел в стену.

Таким образом, установившейся традиции обязательного выезда машины безопасности избежать не удалось.

Photo xrb/cc

Присутствие сейфти-кара на трассе изменило стратегию команд. Стало ясно, что программу в три пит-стопа придётся менять на две остановки в боксах. С той лишь разницей, что кто-то рискнул совершить свой второй пит-стоп, следуя за машиной безопасности, а кто-то отложил это действие на потом. Кому-то при этом повезло, кому-то не очень. Хотя явных преимуществ, как это было в своё время от нашумевшей аварии Нельсона Пике (Renault), принесшей победу его напарнику Фернандо Алонсо, никто в этот раз не получил.





«Такси» на трассе стоит дорого

Учитывая долгую светлую «полосу везения» команды Red Bull, её соперники всё чаще надеются на то, что эта полоса не может продолжаться вечно. Руководитель Ferrari Стефано Доменикалли даже откровенно признался журналистам, что у них в скудерии они с нетерпением ждут неполадок на болиде Себастьяна Феттеля, чтобы Алонсо мог сократить ужасающе быстро растущий отрыв немецкого чемпиона от соперников.

И действительно на одном из Red Bull в Сингапуре случились серьёзные неполадки. Сначала со штабного мостика пилота предупредили о необходимости переключать передачи раньше, чем обычно, сберегая мотор от излишних оборотов, а затем и вовсе двигатель стал терять мощность. На последнем круге тёмно-синий болид с разъярёнными быками на боковых понтонах загорелся и был припаркован вблизи поста пожарных, которые весьма оперативно загасили очаг возгорания. Только вот к разочарованию Ferrari, это был болид не Себастьяна Феттеля, а его напарника Марка Уэббера.



После того как гонщики пересекли под клетчатым флагом финишную черту, они сбросили скорость и направились на завершение круга по дороге в боксы. Марк Уэббер выбежал на трассу, размахивая руками, прося, чтобы его подвезли. В былые годы такой манёвр часто использовался, и болельщики всегда с энтузиазмом поддерживали тех пилотов, которые соглашались подвезти «автостопом» своего приятеля до боксов.



На призывы Марка откликнулся Фернандо Алонсо: в обычной жизни испанец и австралиец неплохо ладят, иногда проводя свободное время в одной компании. Трибуны аплодировали этой паре пилотов, хотя нашлись и те из гонщиков, кто осудил затем действия Марка. Мол, выбежал так неожиданно за поворотом, что пришлось его объезжать, чтобы не сбить.





Подобная реакция была и у стюардов. Марк и Фернандо были официально предупреждены за эти действия, названные проступком.

Но самое забавное в этой истории было то, что для Марка это оказалось уже третье предупреждение, и по существующему регламенту он вынужден будет потерять десять мест на старте следующей гонки в Корее. Хотя, наверное, вместо слова «забавное» уместнее было бы применить слово «грустное».

Обиженный Марк в своём твиттере, комментируя решение стюардов, вывесил фотографию, на которой один из сингапурских стюардов, который подписывал решение о наказании Уэббера, сам в былые годы использовал такой «автостоп» после гонки, чтобы добраться до боксов.

Но, похоже, времена меняются. И что когда-то было допустимым, теперь пресекается строгим регламентом под эгидой борьбы «за безопасность движения».



За шесть гонок до конца чемпионата...

В статистике нынешнего сезона по количеству обгонов на первом месте, как посчитали наши коллеги из финского издания «Турун Саномат», лидирует их соотечественник Кими Райкконен (46).



Второе место делят между собой
Марк Уэббер и Фелипе Масса (по 45).

У Фернандо Алонсо (34) —
пятый результат.

А вот Себастьян Феттель (16), занимает всего лишь 18-е место. Вот и задаются финские журналисты вопросом, кого же считать более сильным гонщиком? Конечно, статистика здесь показывает лишь относительную сторону.

Ведь, чаще других стартуя с первого ряда, Феттелю, как правило, не требуется совершать обгонов. Но это не уменьшает его профессионализма. Мы неоднократно были свидетелями и его красивых обгонов, когда этого требовали обстоятельства.





Уверенно финишировав первым в Сингапуре, Себастьян одержал седьмую победу в сезоне и уже тридцать третью в своей карьере. За шесть гонок до конца чемпионата Феттель лидирует с отрывом в 60 очков от Фернандо Алонсо, для которого в очередной раз «второе» место сродни победе. Скудерия Ferrari радуется, что они смогли минимизировать потери, хотя с каждой гонкой их надежды на чемпионский титул тают всё быстрее.

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**

Себастьян Феттель

Чемпион мира выступал в Сингапуре в своей собственной лиге, проявив большое преимущество над соперниками с самого начала свободных заездов.

Сингапур всегда подходил машинам Адриана Ньюи, но в этот раз RB9 и Феттель превзошли самих себя — в нужные моменты гонки Себастьян ускорялся так, что соперники проигрывали ему немислимые две с половиной секунды с круга!

Чемпион мира уже давно, пожалуй, с бахрейнского Гран-при, не выигрывал гонки с таким подавляющим преимуществом — оно напомнило про самые «золотые» моменты «засилья» Михаэля Шумахера, также привозившего всем по полминуты и более к финишу гонки в свои самые доминирующие годы.

И сейчас сложилась такая ситуация, что даже если Алонсо и выиграет все оставшиеся гонки, Феттелю достаточно в каждой из них финишировать третьим, а один раз вторым — и титул ему обеспечен. Хотя, конечно же, Себастьян ещё будет выигрывать — Red Bull всегда раскатывается к концу сезона!



Кими Райкконен

Финн, в отличие от Феттеля, чувствовал себя в Сингапуре неважно, причём в самом прямом смысле слова, из-за проблем со спиной. Квалификацию он закончил на шокирующем тринадцатом месте, а вплоть до гонки вообще не было ясно, будет ли Кими стартовать.

Но он стартовал, поехал — и как поехал! Райкконен сполна использовал бережливое отношение шасси Lotus к покрышкам, и извлёк из этого максимальные дивиденды, дождавшись необходимого ему «сейфти-кара».

Прекрасная атака на Баттона позволила ему заскочить на третье место, ну а гоночные боги, остановив Марка Уэббера, сделали так, чтобы Кими сохранил заслуженную и столь нужную ему после двух бесплодных гонок позицию на подиуме.



Photo: Glenn Dunbar/LAT Photographic



Адриан Сутиль

В принципе, немец не сделал ничего сногсшибательного в этой гонке, набрав лишь одно очко. Но для него Сутилю пришлось всю гонку отчаянно бороться, «объезжая» врожденные недостатки своей машины, слабо адаптированной в нынешних условиях для такой трассы, как Марина-Бэй.

Результаты квалификации подтвердили это, хотя там Сутиль одержал свою маленькую победу над ди Рестой, сумев выйти в Q2. Неприятности напарника помогли ему и в гонке, ди Реста не удержал свою машину и открыл дорогу к очку Адриану. Тот мог добиться и большего, присоединившись к паровозу, который возглавляли два McLaren, однако проявил должное благоразумие, не став совершать безрассудных манёвров. Ошибки со стороны впередиидущих также не последовало, так что пришлось довольствоваться очком — но и оно стало для Сутиля отличным результатом после тяжёлого уик-энда.

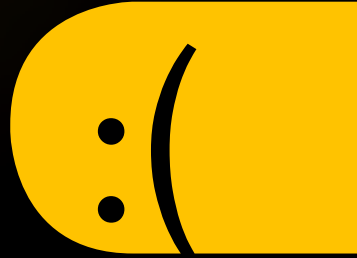


Пол ди Реста

Шотландец вынашивает большие амбиции с самого начала своей карьеры в Ф-1, ещё после первого сезона дав понять, что метит в топ-команды. Неспособность его менеджера Энтони Хэмилтона обеспечить ему подобное место привела к расставанию с ним, но Пол по-прежнему грезит о большем, и стучится в двери то Ferrari, то McLaren, то Mercedes.

Между тем о том, чтобы подкреплять свои амбиции должными результатами, Пол не особо заботится — в Сингапуре он снова отсеялся после Q1, а в гонке не довёз машину до финиша, хотя претендовал на одно очко.

Глупая ошибка в седьмом повороте — и Force India шотландца беспомощно воткнулась в ограждение. Ещё одна, уже третья гонка подряд, завершённая досрочно по своей вине — с такими результатами ди Ресте лучше возвращать лояльность Виджея Мальи, а не ловить пресловутую «синицу в небе».



Даниэль Риккиардо

«Из князи в грязи», после эйфории, в которой австралиец пребывал весь сентябрь, настало время спуститься на «грешную землю», хотя результаты квалификации не предвещали неприятностей, Даниэль вновь заскочил в финальную пульку.

Но уже старт стал катастрофой, вернее, её первым актом — австралиец разом потерял с полдюжины позиций.

Второй акт его мини-драмы разыгрался на 23-м круге, когда Риккиардо потерял машину перед восемнадцатым поворотом и беспомощно воткнулся в отбойник.

К своей чести, Даниэль честно признал свои ошибки, ну а нам остаётся надеяться, что он не пойдёт по пути Серхио Переса, наломавшего в прошлом году дров после подписания контракта с McLaren.

Статистика по итогам гонки

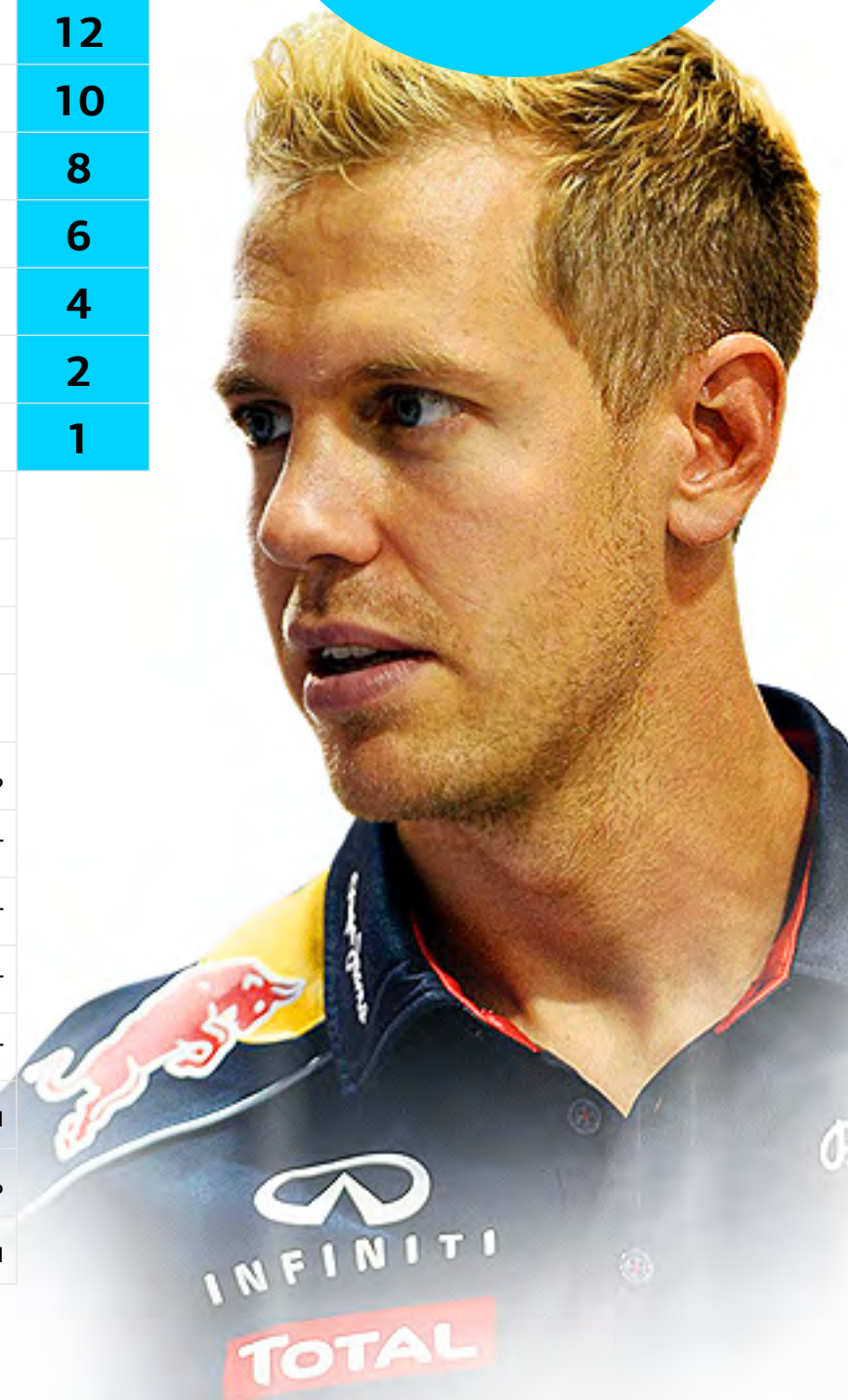


**Самый
быстрый**

в гонке

(быстрый круг)

Старт		Финиш	Пилот	Команда	круг	пит-стоп	Время	Разница	Очки
1	0	1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	61	2	1:59:13.132	1:59:13.132	25
7	↑ 5	2	Ф. Алонсо	Ferrari	61	2	1:59:45.759	+32.6	18
13	↑ 10	3	К. Райкконен	Lotus-Renault	61	2	1:59:57.052	+43.9	15
2	↓ 2	4	Н. Росберг	Mercedes	61	2	2:00:04.287	+51.1	12
5	0	5	Л. Хэмилтон	Mercedes	61	2	2:00:06.291	+53.1	10
6	0	6	Ф. Масса	Ferrari	61	3	2:00:17.009	+63.8	8
8	↑ 1	7	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	61	2	2:00:36.486	+83.3	6
14	↑ 6	8	С. Перес	McLaren-Mercedes	61	2	2:00:36.952	+83.8	4
11	↑ 2	9	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	61	2	2:00:37.393	+84.2	2
15	↑ 5	10	А. Сутиль	Force India-Mercedes	61	3	2:00:37.800	+84.6	1
18	↑ 7	11	П. Мальдонадо	Williams-Renault	61	3	2:00:41.611	+88.4	
10	↓ 2	12	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	61	2	2:00:51.026	+97.8	
16	↑ 3	13	В. Боттас	Williams-Renault	61	3	2:00:58.293	+105.1	
12	↓ 2	14	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	61	3	2:01:06.644	+113.5	
4	↓ 11	15	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	60	2	1:58:20.259	двигатель	
20	↑ 4	16	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	60	3	1:59:34.235	+1 круг	
22	↑ 5	17	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	60	3	1:59:41.391	+1 круг	
21	↑ 3	18	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	60	4	1:59:48.515	+1 круг	
19	0	19	Ш. Пик	Caterham-Renault	60	3	1:59:48.663	+1 круг	
17	↓ 3	20	П. ди Реста	Force India-Mercedes	54	2	1:46:57.222	авария	
3		—	Р. Грожан	Lotus-Renault	37	3	1:16:11.900	двигатель	
9		—	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	23	1	44:45.493	авария	



Поз	Пилот	Время	на круге	ср. км/ч
1	С. Феттель	1:48.574	46	167.940
2	А. Сутиль	1:49.656	43	166.283
3	М. Уэббер	1:49.783	51	166.091
4	Л. Хэмилтон	1:49.916	59	165.890
5	Ж.-Эр. Вернь	1:50.328	45	165.270
6	Н. Росберг	1:50.353	51	165.233
7	Ф. Масса	1:50.509	45	165.000
8	П. Мальдонадо	1:50.708	46	164.703
9	П. ди Реста	1:50.739	45	164.657
10	Ш. Пик	1:50.990	58	164.285
11	Ф. Алонсо	1:51.082	44	164.149
12	Р. Грожан	1:51.097	35	164.126
13	К. Райкконен	1:51.140	55	164.063
14	В. Боттас	1:51.706	53	163.232
15	Дж. Баттон	1:51.740	46	163.182
16	С. Перес	1:51.926	46	162.911
17	Эс. Гутьеррес	1:52.007	37	162.793
18	Н. Хюлькенберг	1:52.186	47	162.533
19	Г. ван дер Гарде	1:52.472	44	162.120
20	Ж. Бьянки	1:52.898	45	161.508
21	М. Чилтон	1:53.041	50	161.304
22	Д. Риккиардо	1:53.052	23	161.288

Закрывается гараж

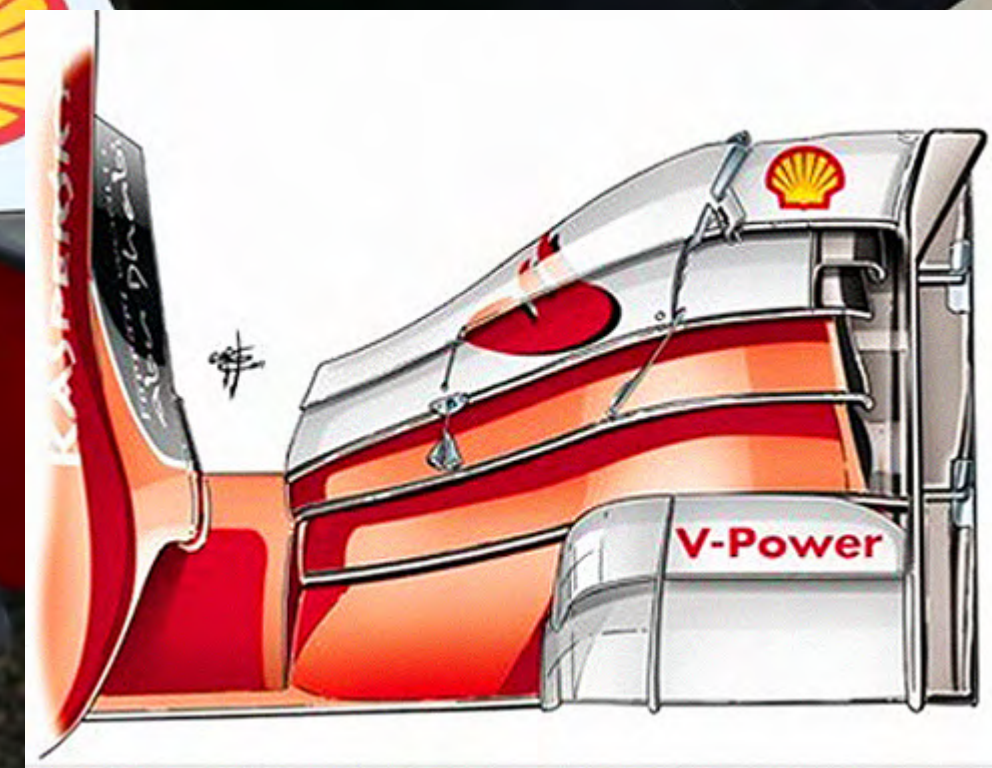
Photo: Sutton Motorsport Images

Переднее крыло Ferrari F138

Чужое лучше

Фернандо Алонсо использовал в квалификации сингапурского этапа переднее антикрыло, очень похожее на аналогичную конструкцию Red Bull, с многочисленными прорезями в элеронах, которые способствуют увеличению прижимной силы.

Подготовлено по материалам formula1.com
Photo: Sutton Motorsport Images



Переднее крыло Ferrari F138

Фелипе Масса при этом отдал предпочтение «отечественному» варианту — тому, который Ferrari самостоятельно подготовила в преддверии Гран-при Венгрии. Оно имеет меньше слотов, кроме того, на машине бразильца были установлены «поворотные рули» (за носовым обтекателем) из двух секций, в то время как на машине Алонсо использовался трёхсекционный элемент.



Закрытый парк

Каскад новинок STR8

Toro Rosso привезла в Сингапур машину, которая получила больше всего обновлений по сравнению с соперниками.

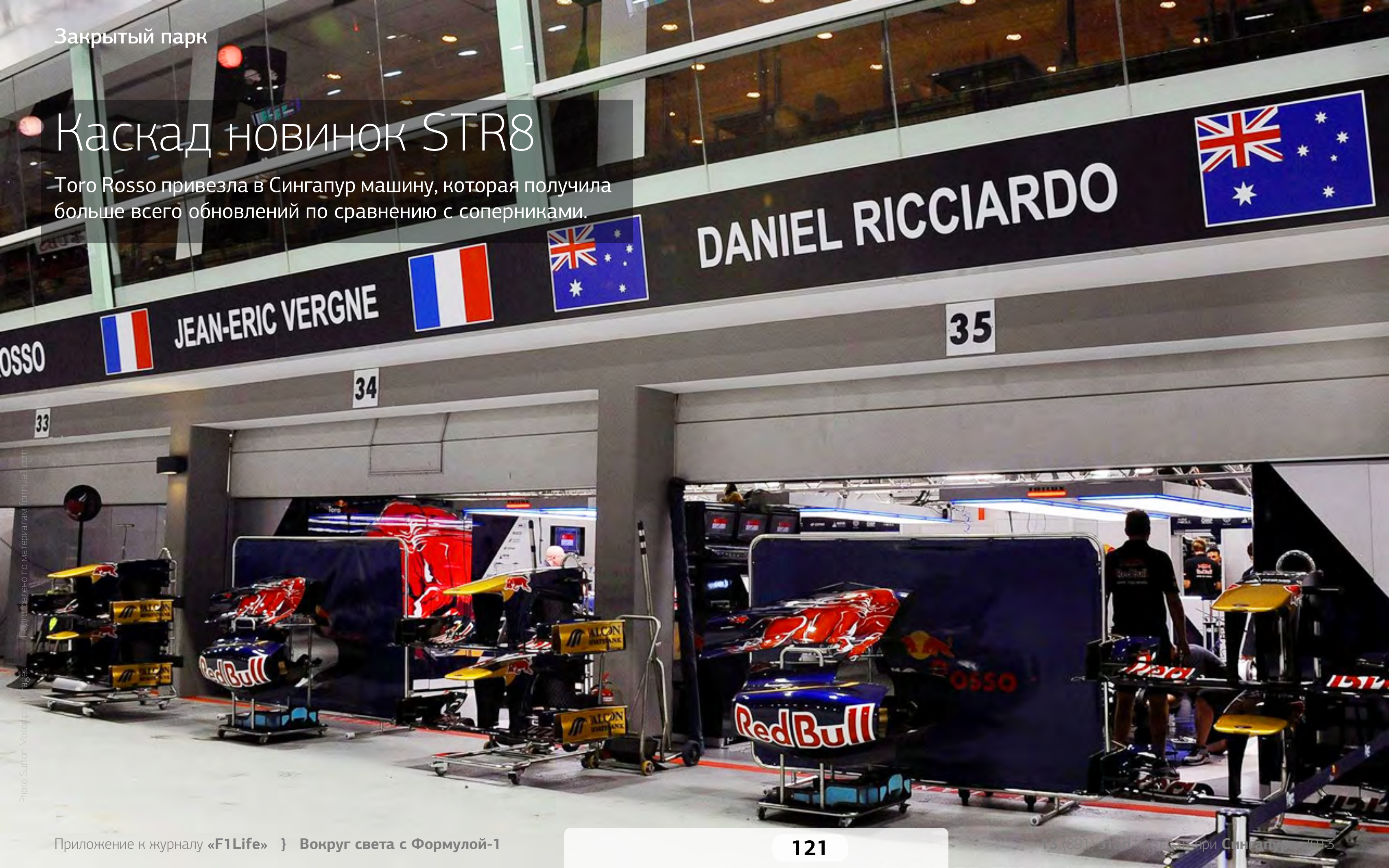


Photo Sutton Motorsport Pages Подготовлено по материалам formula1.com

Каскад новинок STR8

Речь идёт и о новом переднем антикрыле, и об изменённых боковых понтонах вокруг выхлопных труб, и о новых воздухозаборниках для охлаждения тормозов, которые видны на рисунке. Изменилось и заднее антикрыло, получившее новый привод для задействия системы DRS.



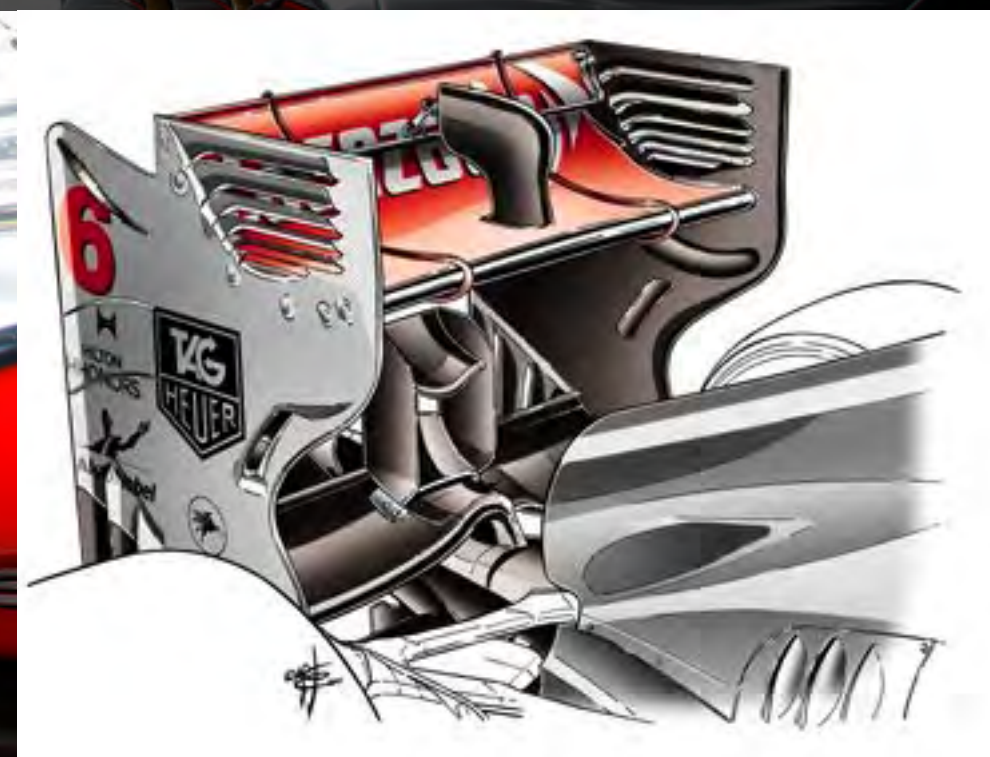
Подготовлено по материалам formula1.com

www.f1.com

McLaren MP4-28 охлаждается

McLaren также привезла много обновлений для гонки в Сингапуре, большинство из них, правда, были специфичными именно для местных условий, и не все они были сохранены после первых тренировок. Помимо понятных изменений переднего и заднего антикрыла McLaren уделила большое внимание охлаждению тормозов — для этого специалисты из Уокинга разработали новые воздухозаборники для их охлаждения, и демонтировали «кожухи», в которых обычно находятся тормозные диски.

В последние годы команды научились при помощи этих кожухов регулировать отвод тепла от тормозов машины, но на этот раз в McLaren поступили ещё радикальнее, попросту убрав их. И Баттон, и Перес отдали предпочтение тормозным дискам Brembo, и заднему антикрылу с небольшой дополнительной прорезью в концевой части торцевой пластины, что явно подсмотрено у Ferrari.





Ferrari F138 обнажается

Рисунок демонстрирует некоторые модификации, которые сделала Ferrari для лучшего охлаждения своей F138 в славящегося своими температурами и влажностью Сингапуре. Задняя часть боковых понтонов в целом стала более открытой, способствуя охлаждению, и появились миниатюрные «закрылки Гарни», призванные добиваться той же цели — отводу горячего воздуха.

Подготовлено по материалу formula1.com
Photo Sutton Motorsport Images



«Термоядерная» Ф-1

В последних гонках операторы FOM начали давать в прямой эфир любопытную термальную камеру, показывающую болиды в том же спектре, в котором, к примеру, видят змеи свои жертвы, или атакуют вражеские самолёты ракеты с тепловым наведением боеголовок. Эти планы, конечно же, позволяют зрителям лучше понимать, что же такое современная Ф-1.

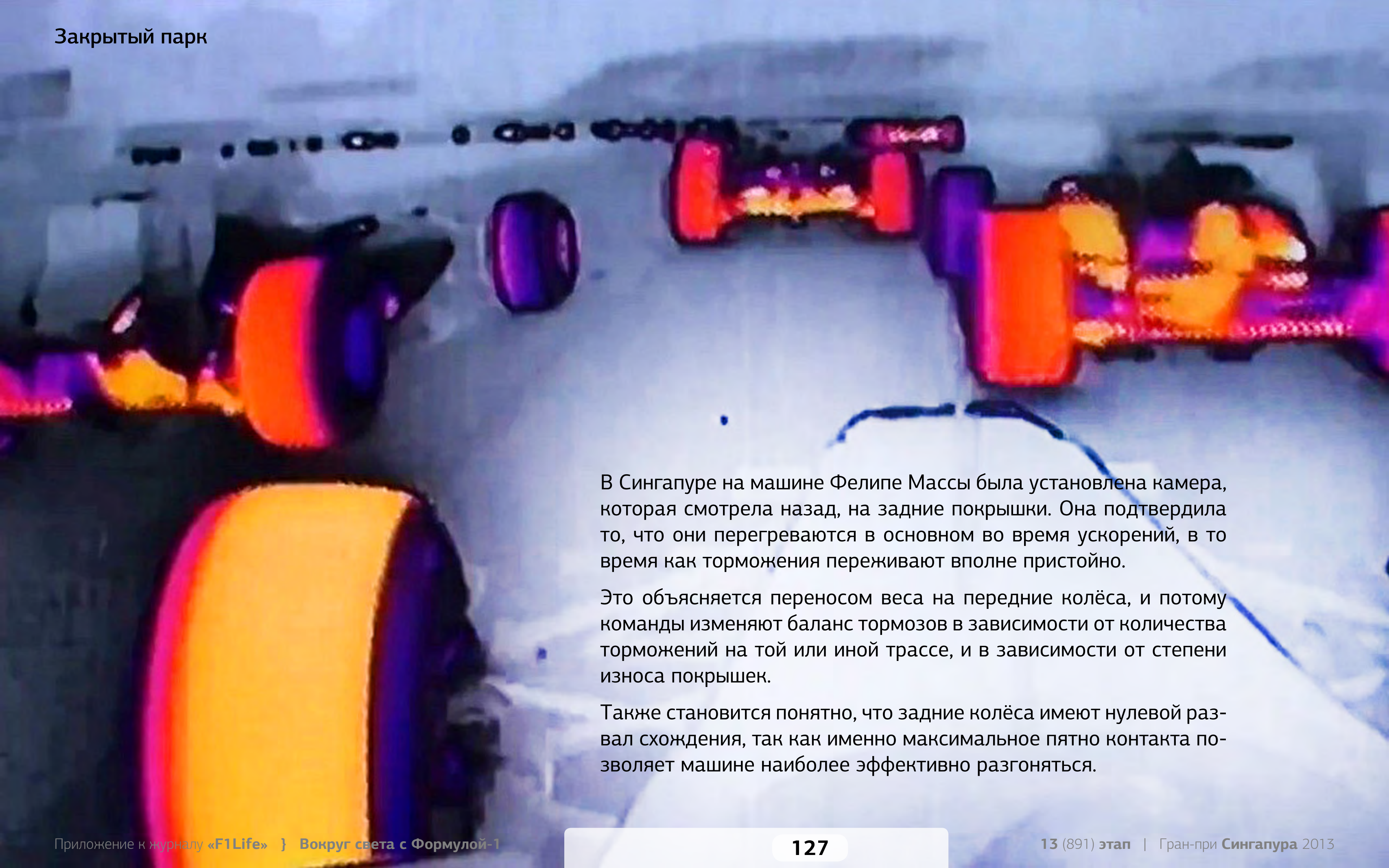
Прежде чем углубляться в тему, надо заметить одну важную вещь — то, что мы видим на телеэкране, не отражает истинной технической картины дела, команды не озвучивают публично калибровку своих параметров, иными словами, красное вовсе не значит, что именно в том месте самая высокая температура, как можно было бы представить. Никто не станет раскрывать, как именно на их шасси работает резина. С инженерной точки зрения попадающая в эфир картинка совершенно бесполезна.



В Монце FOM транслировала картинку с машины Пола ди Ресты, она показывала изображение с передних колёс автомобиля, и подчеркивала то, что края покрышек гораздо «холоднее», чем середина.

Оно и понятно — скоростных поворотов в Монце так уж и много. Зато очень страдала внутренняя часть покрышек — иначе на машинах с негативным развалом колёс не могло быть, особенно на прямой. В поворотах же становится видно, как работает негативный развал, когда весь вес машины перемещается на противоположное направлению виража переднее колесо, и покрышка начинает интенсивно греться.





В Сингапуре на машине Фелипе Массы была установлена камера, которая смотрела назад, на задние покрышки. Она подтвердила то, что они перегреваются в основном во время ускорений, в то время как торможения переживают вполне пристойно.

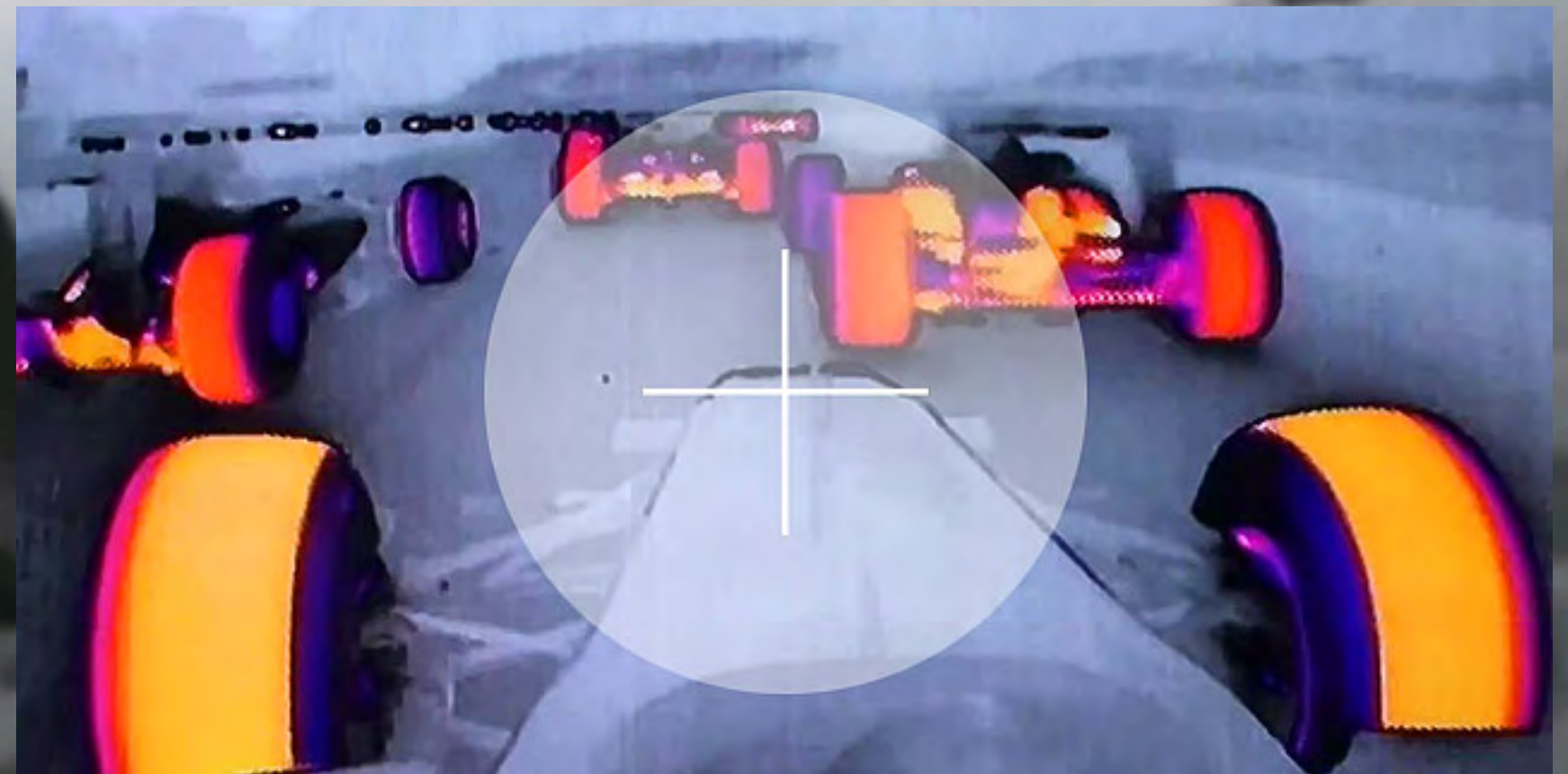
Это объясняется переносом веса на передние колёса, и потому команды изменяют баланс тормозов в зависимости от количества торможений на той или иной трассе, и в зависимости от степени износа покрышек.

Также становится понятно, что задние колёса имеют нулевой развал схождения, так как именно максимальное пятно контакта позволяет машине наиболее эффективно разогнаться.

Закрытый парк

И самое интересное — это наблюдать за тем, как греется внутреннее кольцо покрышки, на которое оказывают прямое влияние выхлопные газы из машины. Благодаря эффекту Коанда, покидающие чрево автомобиля выхлопные газы сразу же всасываются в зону пониженного давления, и эвакуируются через импровизированные каналы между рычагами подвесок, внутренней стороной покрышек и торцевыми пластинами. Это значительно повышает температуру покрышек, и приводит к сложностям — так, в Mercedes в 2012-м вообще были вынуждены отказаться от использования эффекта Коанда и вернуться к классической выхлопной системе из-за серьёзных проблем с перегревом задних покрышек.

Просмотр термальной картинки дарит и ещё одно наблюдение — кратковременный нагрев задних покрышек при торможениях, в моменты смены ступеней в коробке передач (объясняется от просто — коротким скачком рабочих оборотов двигателя, свойственным всем двигателям в моменты смены передач).



[Посмотреть видео](#)

Бейсболка Team cap
Alonso 2013, Ferrari

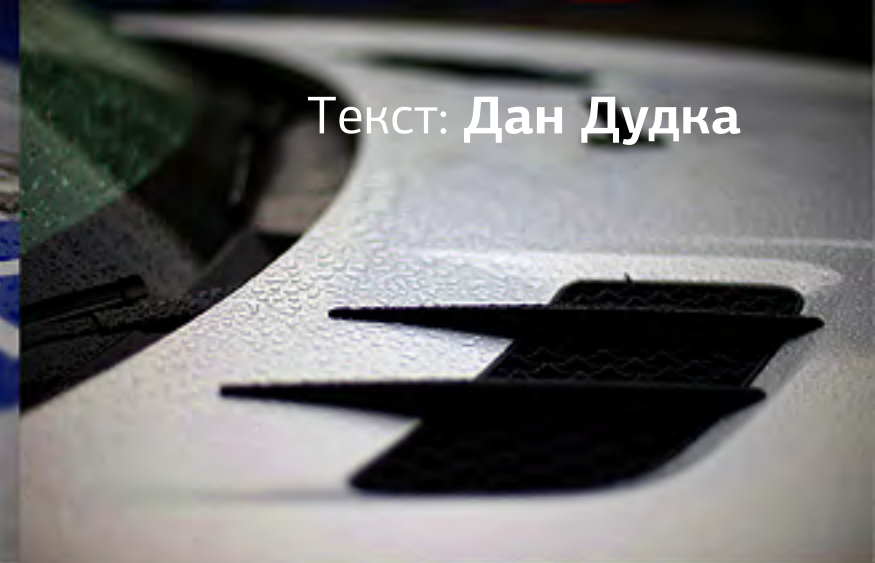


Бейсболка Lewis Hamilton,
Mercedes-Benz



Бейсболка Vettel 2013,
Red Bull Racing





Момент истории



Сорок лет машине безопасности в Формуле-1!



Photo Suttorn Mo

Гран-при Сингапура — это прекрасная возможность найти работу для машины безопасности, причём гарантированная — необходимость в её услугах появлялась в каждой гонке, проведённой в этом городе-государстве с 2008-го года.



SAFETY CAR
Drive Safely

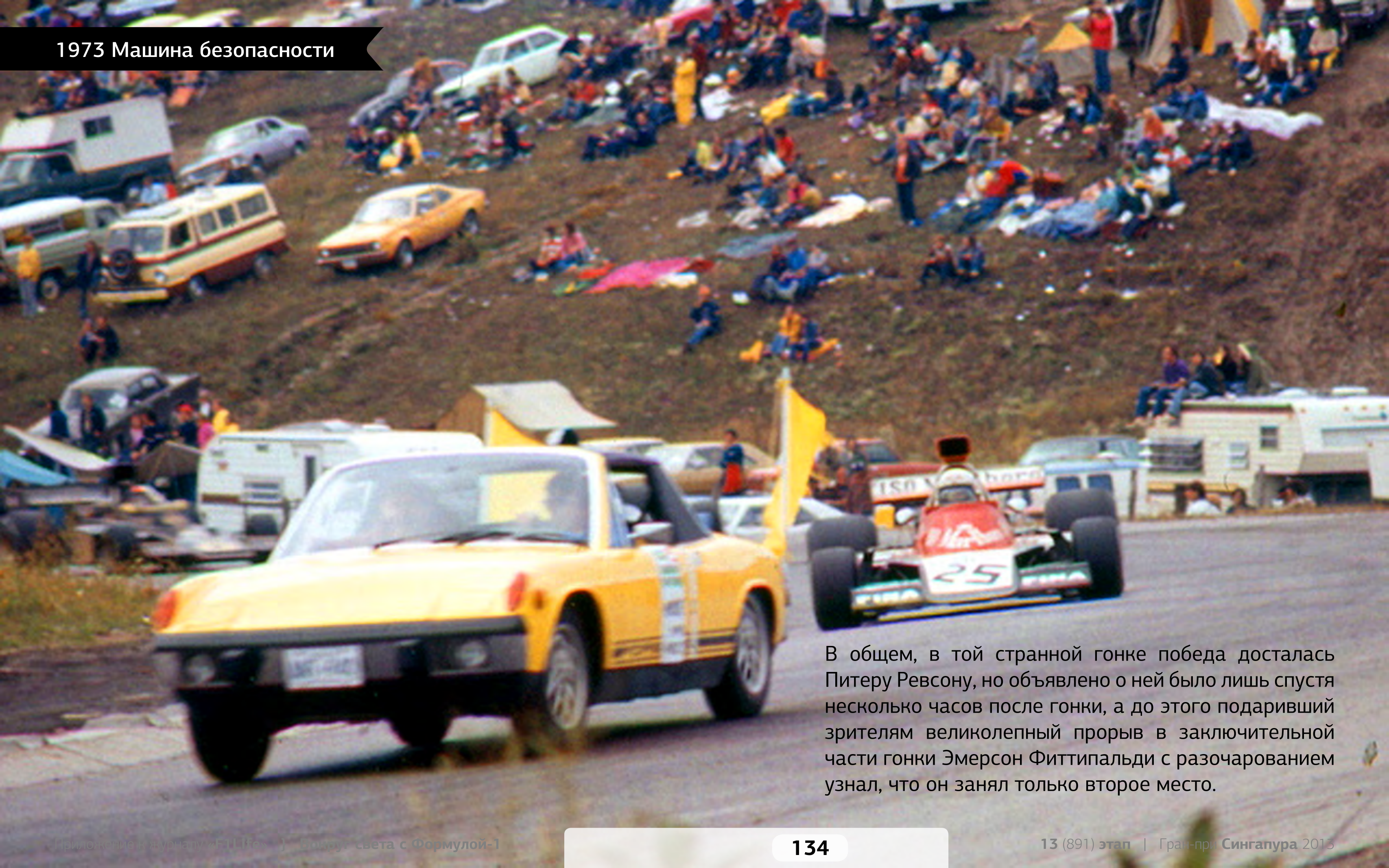


А значит, это неплохой повод заглянуть ещё дальше — и вкратце пробежаться по истории появления машины безопасности в Ф-1. Тем более, что в этом году Ф-1 празднует 40-летний юбилей с момента первого появления «сейфти-кара» на трассе.



Впервые это случилось в канадском Моспорте в 1973-м году, когда услуги машины безопасности потребовались из-за сильного дождя. Однако первый блин, как водится, вышел «комом» — малоопытный водитель за рулём Porsche 914/6 не сориентировался в сложившейся обстановке, никак не мог выяснить, кто лидер, незаслуженно пропустил вперёд пару лишних машин и зачем-то сдержал остальных.





В общем, в той странной гонке победа досталась Питеру Ревсону, но объявлено о ней было лишь спустя несколько часов после гонки, а до этого подаривший зрителям великолепный прорыв в заключительной части гонки Эмерсон Фиттипальди с разочарованием узнал, что он занял только второе место.

Машина безопасности

На двадцать лет Ф-1 забыла о присутствии машины безопасности на трассе, хотя поводов, честно говоря, хватало, и в американских, и в канадских гонках. В Ф-1 предпочитали останавливать гонки красными флагами, в случае чего — отсюда и по три попытки старта в Австрии 1987-го года или Бельгии 1990-го, остановленная и невозобновлённая гонка в Аделаиде, ставшая самой короткой в истории Ф-1 в 1991-м году (на фото), и прерванная на середине (но всё же возобновлённая) гонка во Франции годом позже.



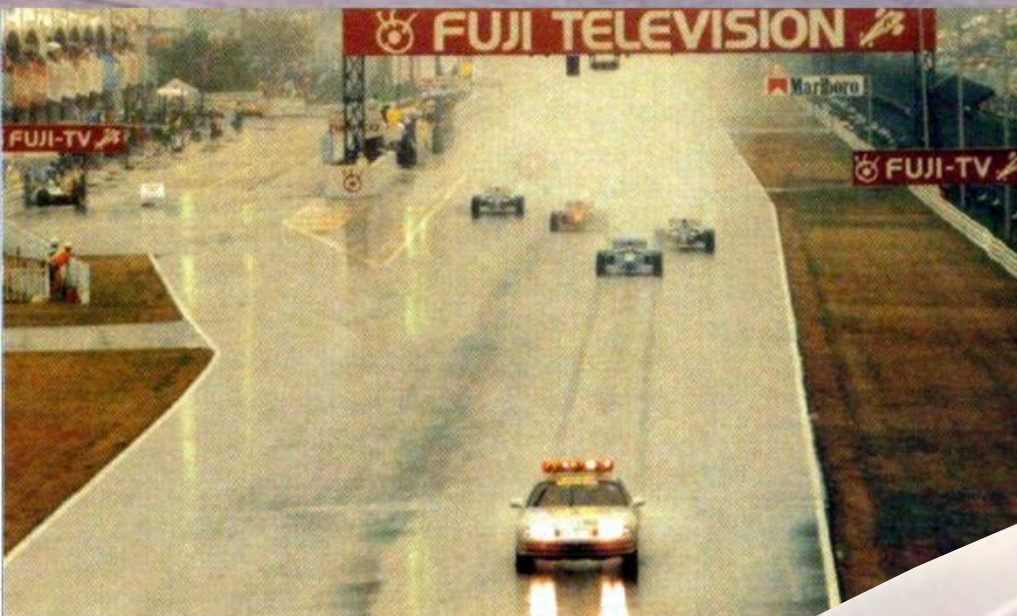
1993 Машина безопасности



Но с очередного сезона FIA решила регулярно задействовать машину безопасности на трассе, и работа для неё нашлась уже во второй гонке сезона в Бразилии, когда внезапный ливень в середине гонки начал смывать с трассы всё и вся.



1994 Машина безопасности



Первой официальной машиной безопасности в Ф-1 был далеко не спортивный Fiat Tempra, впрочем, модели часто менялись — так, годом позже в «чёрном» Гран-при Сан-Марино пилотов по трассе после стартовой аварии Педро Лами и Юрки Ярвилехто водил за собой Opel Vectra, а в Японии того же года — «заряженная» Honda Prelude.





Самый же курьёзный «сейфти-кар» додумались выпустить на трассу венгры, в 1995-м году — это была Tatra 613, которая одновременно выполняла и обязанности медицинского автомобиля (представьте себе, в 1995-м году такое ещё было вполне в норме вещей!), и которая умудрилась сбить на обочине Таки Инуе.

Все эти машины, впрочем, объединяло одно — они были слишком медленными, чтобы поддерживать скорость, достаточную для сохранения более-менее приемлемой рабочей температуры для покрышек.

Поэтому постепенно FIA начала уделять внимание и этому аспекту (безопасность, как никак — а ну как тормоза и покрышки остынут, и это приведёт к большой аварии, как в Австрии-2002, когда Ник Хайдфельд буквально раскрошил Jordan Такумы Сато) и начиная с 2000-го года стандартизировала машину безопасности для всех автодромов, и теперь это неизменно одна из топовых моделей фирменного тюнингового ателье Mercedes-Benz — AMG.



Машина безопасности

Примерно к тому же периоду относится и начало освящаемой многими практики использования машины безопасности для стартов гонки — строго говоря, впервые это было опробовано в Спа в 1997-м году, однако в норму вошло уже в 21-м веке, когда несколько гонок были начаты в режиме машины безопасности — Спа-2000, Япония-2007, Италия-2008, Китай-2009, Корея-2010, Канада-2011.





Гонки никогда не бывают безопасными до конца — и водителям спецтехники для трасс Ф-1 не раз приходилось убеждаться в этом на собственном примере. Пожалуй, самый яркий пример — это события на прогревочной сессии Гран-при Бразилии, когда в машину скорой помощи врезался Ник Хайдфельд. Дело было в третьем повороте трассы — там загорелся Arrows Энрике Бернольди, соотечественники решили не бросать его в беде, и отправили туда на всякий случай медицинскую машину. Едва она остановилась напротив места возгорания и водитель открыл дверь, как её тут же протаранил не справившийся с управлением аккурат в том месте Ник Хайдфельд.

Photo: xpbcc, Sutton Motorsport Images

Но в остальном история использования машины безопасности на трассах вполне безобидна, хотя её появление во время гонки обычно заметно влияет на итоговые результаты заездов, причём в весьма извращённой порой форме — вспомните хотя бы самый первый сингапурский Гран-при, в 2008-м году!



В следующем году приглашаем по одному или 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!



Анжель Ли Йонам?

Photo: xrb/cc

Гран-при Южной Кореи

Йонам — это унылое место в трёхстах километрах от Сеула, это настоящий «край географии» для Ф-1, которая, как ни крути, тяготеет к большим городам, скоплениям публики, жаждущей зрелищ, ведь гонщики, по сути, это те же гладиаторы.



Гран-при Южной Кореи

Йонам же — это азиатский Маньи-Кур в Богом забытой глуши, место, куда избалованные гонщики приезжают без всякой радости, хотя и отдают должное самому треку, который многие считают лучшим из-под пера Германна Тильке. Честно говоря, не совсем понятно, как Берни Экклстоун умудрился затащить Ф-1 в такую глушь — он грезил идеей Гран-при Кореи ещё с 90-х годов, но долго не мог найти подходящих партнёров. В конце концов Берни был вынужден довериться чуть ли не «кому попало» — и эти корейские промоутеры после первой же гонки тут застонали о дороговизне Ф-1.

2011 Гран-при Южной Кореи

Приехавшие сюда годом позже команды с большим удивлением обнаружили продукты с истёкшим сроком годности, более того — на подиуме Феттель, Хэмилтон и Уэббер раскупорили шампанское также из прошлогодней партии.



Photo Clive Melton/Getty Images

Гран-при Южной Кореи

Это, помимо неуместной экономии, означало и другое — весь год построенный для гонок автодром простаивал, на нём не прошло ни единого соревнования, помимо Ф-1! Неудивительно, что такое гигантское сооружение является убыточным...

2010 Гран-при Южной Кореи

Феттель и Уэббер в 2011-м не особо расстроились прошлогоднему шампанскому — всё равно они не отведали его в 2010-м, сойдя вместе с трассы.

2012 Гран-при Южной Кореи



Зато в прошлом году они ещё раз выиграли гонку, уже «дублем» — Себастьян первый, Марк второй. Компанию им там составил первый победитель Гран-при Кореи, Фернандо Алонсо — испанец тогда расстался с лидирующей строчкой в турнирной таблице.

2011 Гран-при Южной Кореи



В летописи истории Гран-при Кореи найдётся место, пожалуй, ещё только для одной фамилии — это Льюис Хэмилтон, не выигрывавший, но стартовавший с поула в 2011-м, и дважды поднимавшийся на подиум со второй позиции в гонке.

Вот и всё, что можно сказать об скучной истории этапа, разве что упомянуть для особо любознательных и про третье место Фелипе Массы в 2010-м — после этого бразилец почти два года на подиум не поднимался.



Photo Ferrari

Гран-при Южной Кореи

Что можно сказать о кольце? Оно вполне удачное, хотя немало нареканий в прошлом вызывал первый поворот, и выезд с пит-лейн, который слыл весьма и весьма опасным.



Photo: Paul Gilham/Getty Images

Гран-при Южной Кореи

И при определённом стечении обстоятельств, например, если машина вылетала с трассы на торможении, мог привести к столкновению с кем-нибудь, кто выезжал с пит-лейн, и на тренировках подобного рода случаи уже случались, в частности, между Нико Росбергом и Хайме Альгерсуари в 2011-м году.

Гран-при Южной Кореи



Сразу после связки первого и второго поворотов идёт длинная и весьма необычная прямая, целиком «законная» в каменные стены (желоб, иными словами), на которой и происходят самые ожесточённые дуэли, так как она завершается жёстким торможением перед третьим поворотом, где машинам надо поворачивать примерно на 120 градусов!

Гран-при Южной Кореи

Если выполнить обгонный манёвр на прямой по какой-то причине не получилось, есть ещё одна, сразу же после третьего поворота — она заканчивается почти 180-градусной «шпилькой» четвёртого поворота (именно там Феттель прошёл Хэмилтона в 2011-м на первом круге), после чего уже начинается другое кольцо — прямые уступают место среднескоростным и быстрым ходовым поворотам, с совсем коротенькими прямыми между собой.



Гран-при Южной Кореи

Два поворота затянутые, наподобие знаменитого восьмого поворота в Турции, с четырьмя апексами, и вот тут резина страдает «на всю катушку» — в 2011-м перед корейской гонкой существовали серьёзные опасения, что командам не хватит предоставляемых покрышек, но Pirelli отлично справилась тогда со своей работой, улучшив износостойкость составов во второй половине чемпионата.

Photo: Clive Rose/Getty Images

Гран-при Южной Кореи

Последний такой дугообразный поворот — это и последний поворот кольца, вернее, связка из трёх поворотов сразу, выводящих на стартовую решётку.



Photo: xrbcc

Гран-при Южной Кореи

Из-за частой смены направления движения кольцо, получается, обладает более чем двумя десятками виражей, как и Марина-Бэй в Сингапуре, но на самом деле впечатление ошибочно, так как некоторые из поворотов даже не являются таковыми в верном смысле слова — а лишь прямыми с лёгким изгибом.

Что ещё следует добавить о корейском Гран-при в отсутствие интриги и истории — и даже перспективы?














Берни Экклстоун уже не раз давал понять корейцам, что никаких скидок делать им не будет, а те каждый год заглядывают в свои бухгалтерские книги и с ужасом обнаруживают дефициты.

Без денег, без прибыли «лав стори» Ф-1 и Кореи может закончиться в любой момент — и то, что в промежуточном календаре чемпионата следующего года Йонам отмечен звёздочкой, достаточно красноречиво.

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	Сингапур
1	Себастьян Феттель	Red Bull	247	15	25	12	25	12	18	25		25	15	25	25	25
2	Фернандо Алонсо	Ferrari	187	18		25	4	25	6	18	15	12	10	18	18	18
3	Льюис Хэмилтон	Mercedes	151	10	15	15	10		12	15	12	10	25	15	2	10
4	Кими Райкконен	Lotus	149	25	6	18	18	18	1	2	10	18	18			15
5	Марк Уэббер	Red Bull	130	8	18		6	10	15	12	18	6	12	10	15	
6	Нико Росберг	Mercedes	116		12		2	8	25	10	25	2		12	8	12
7	Фелипе Масса	Ferrari	87	12	10	8		15		4	8		4	6	12	8
8	Роман Грожан	Lotus	57	1	8	2	15					15	8	4	4	
9	Дженсон Баттон	McLaren	54	2		10	1	4	8			8	6	8	1	6
10	Пол ди Реста	Force India	36	4		4	12	6	2	6	2					
11	Адриан Сутиль	Force India	26	6					10	1	6			2		1
12	Серхио Перес	McLaren	22		2		8	2				4	2			4
13	Нико Хюлькенберг	Sauber	19		4	1					1	1			10	2
14	Даниэль Риккиардо	Toro Rosso	18			6	0	1			4			1	6	
15	Жан-Эрик Вернь	Toro Rosso	13		1				4	8						
16	Пастор Мальдонадо	Williams	1										1			
17	Эстебан Гутьеррес	Sauber	0													
18	Валттери Боттас	Williams	0													
19	Жюль Бьянки	Marussia	0													
20	Шарль Пик	Caterham	0													
21	Гидо ван дер Гарде	Caterham	0													
22	Макс Чилтон	Marussia	0													

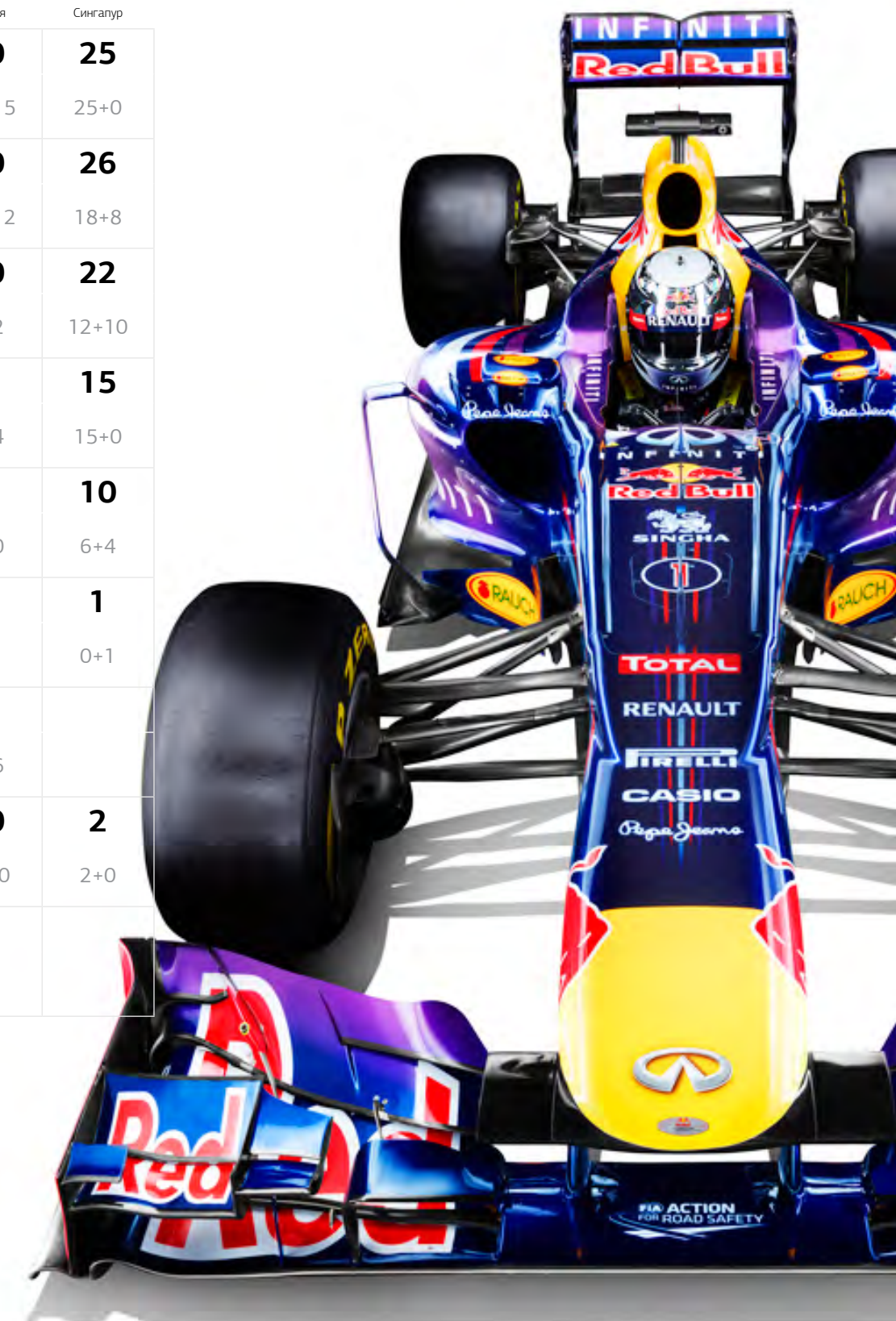


Командный зачёт

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	 Сингапур
1	Red Bull	377	23	43	12	31	22	33	37	18	31	27	35	40	25
	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	25+0
2	Ferrari	274	30	10	33	4	40	6	22	23	12	14	24	30	26
	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	18+8
3	Mercedes	267	10	27	15	12	8	37	25	37	12	25	27	10	22
	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	12+10
4	Lotus	206	26	14	20	33	18	1	2	10	33	26	4	4	15
	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	15+0
5	McLaren	76	2	2	10	9	6	8			12	8	8	1	10
	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+4
6	Force India	62	10		4	12	6	12	7	8			2		1
	П. ди Реста А. Сутиль		4+6		4+0	12+0	6+0	2+10	6+1	2+6			0+2		0+1
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	19		4	1					1	1			10	2
	Н. Хюлькенберг Эс. Гутьеррес			4+0	1+0					1+0	1+0			10+0	2+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