

Приложение к журналу

РОССИЯ **F1LIFE**

Вокруг света с Формулой-1 № 14 (35) 2013

Победитель
четырнадцатого этапа

Себастьян

Феттель

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

Одежда победителей

14 этап Гран-при Южной Кореи



Фото обложки:
Clive Rose/Getty Images

все номера приложения к «F1Life»

Редактор: Леонид Новожилов

Авторы номера:
Владимир Васильев, Дан Дудка



Гран-при Кореи. До титула осталось лишь рукой дотянуться...

Поул-позишн и выигранная гонка на гран-при Кореи в исполнении Себастьяна Феттеля были закономерны. Даже двойной выход машины безопасности не спутал планов Red Bull. Шансы Фернандо Алонсо перехватить инициативу в борьбе за титул теперь остаются лишь чисто гипотетическими. Финальные заокеанские этапы нынешнего чемпионата, по всей видимости, пройдут лишь под флагом борьбы за вице-чемпионский титул.



Photo: xrb.cc





Photo: xrb.cc



Photo: Clive Rose/Getty Images



Photo: Sutton Motorsport Images

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.



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

ПЕРЕДАТРАНСМИТТЕР

Photo: MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team

Перед гран-при

Одно из недавних творений Германа Тильке, корейский автодром, хотя и выглядит весьма провинциальным в сравнении со своими «собратьями», вышедшими из-под карандаша немецкого архитектора, но в нём есть главная особенность.

Перед гран-при

Fly Emirates

Fly Emirates



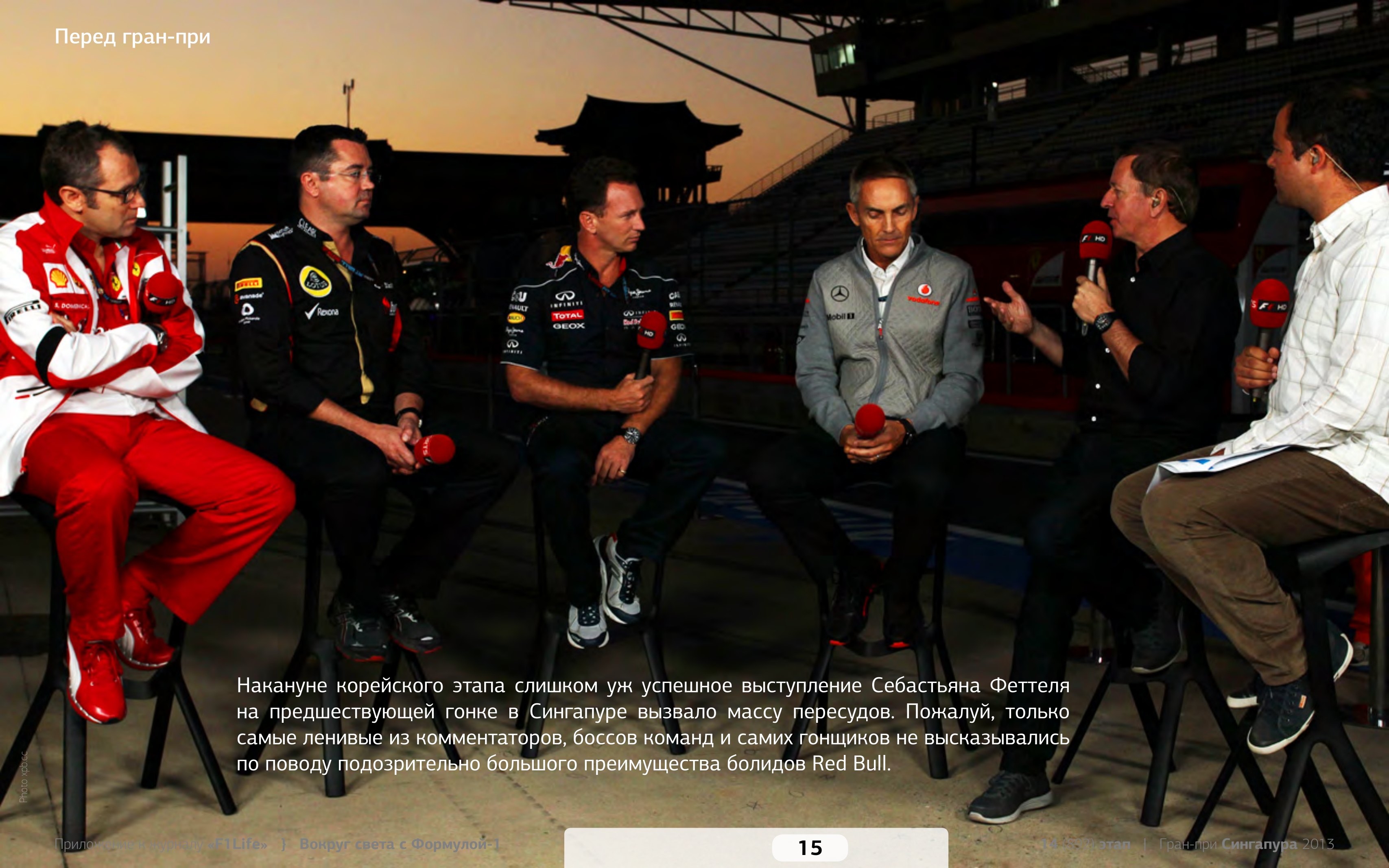
Конфигурация трассы позволяет гонщикам вести борьбу за позицию и обгонять как с DRS, так и без неё. И это обеспечивает Гран-при Кореи, как правило, интересное зрелище независимо от погодных условий.

Photo: Sutton Motorsport Images

Перед гран-при

Закрученная против часовой стрелки трасса имеет в своём распоряжении три прямых участка, второй из которых (сразу после первого поворота) являет собой самую длинную прямую в чемпионате — 1 200 метров. За этими прямыми идёт серия многочисленных поворотов, как медленных, так и быстрых, причём в одном из них, одиннадцатом, имеется двойной апекс. Две зоны активации DRS, разделённые первым и вторым поворотами, также содействуют возможности обгонов.





Накануне корейского этапа слишком уж успешное выступление Себастьяна Феттеля на предшествующей гонке в Сингапуре вызвало массу пересудов. Пожалуй, только самые ленивые из комментаторов, боссов команд и самих гонщиков не высказывались по поводу подозрительно большого преимущества болидов Red Bull.

Photo: xpress



Даже завязтому пенсионеру Джанкарло Минарди (бывшему владельцу команды Minardi) дали слово в одном из интервью, где итальянец выдвинул версию о том, что машины Эдриана Ньюи имеют запрещённый трэкшн-контроль. Мол, звук мотора Renault, установленный на машине Себастьяна Феттеля, очень уж напоминает старику времена, когда был разрешён этот пресловутый трэкшн-контроль.

Версию Минарди подхватили многие СМИ, без конца «обсасывая» данную гипотезу. Увы, сенсации не получилось.

При существующей системе контроля со стороны FIA наличие подобного нарушения даже представить себе не возможно.

Тем более, что звук аналогичного мотора на втором болиде Red Bull почему-то не смутил итальянского формульного пенсионера. Судя его логике, можно было подумать, что команда работает лишь на своего первого номера из пилотов, причём идёт на огромный риск быть разоблачёнными и потерять все заработанные чемпионские титулы.

Позволю себе сильно усомниться в том, что в предположении сеньора Минарди есть разумное зерно.



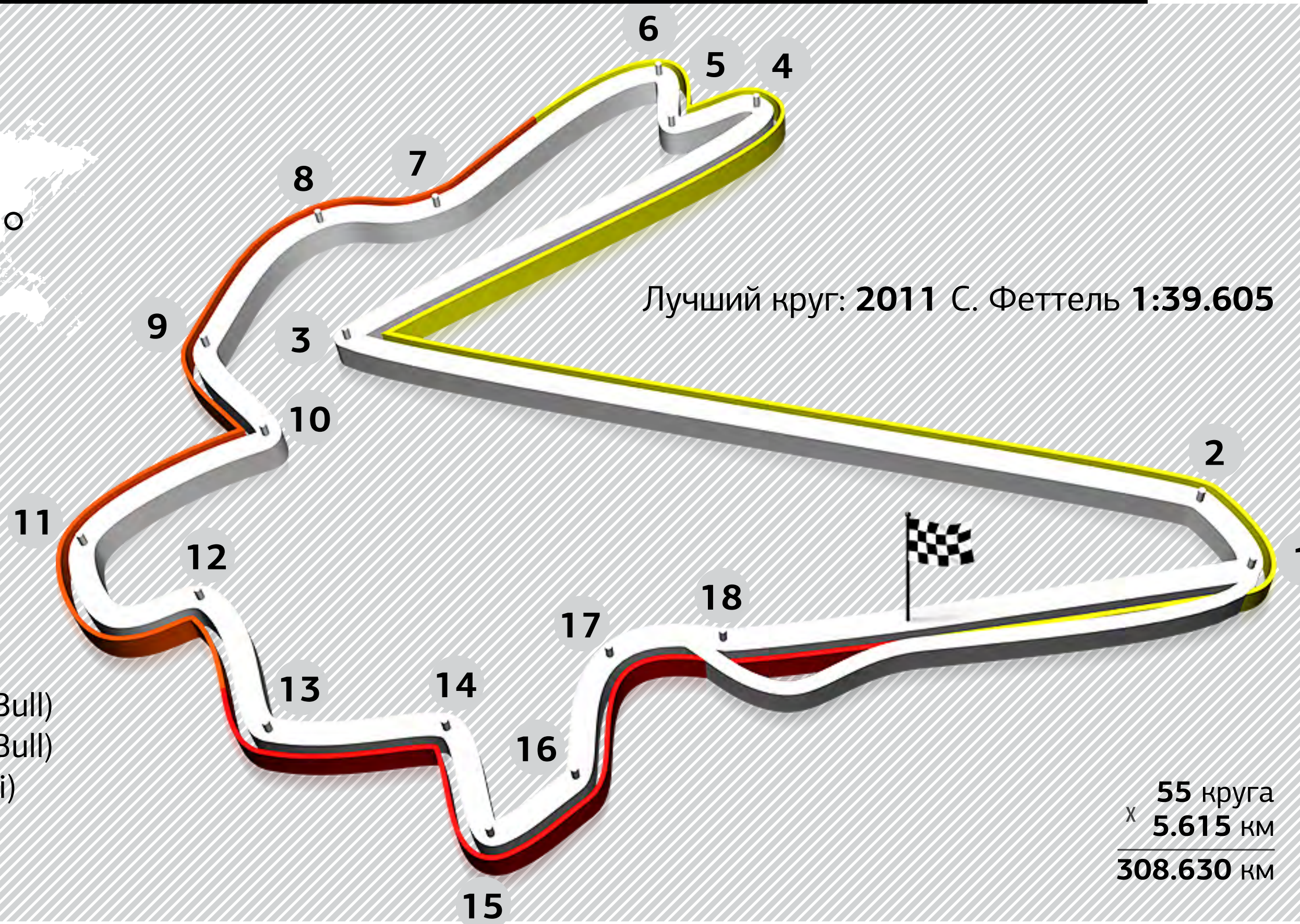
Тем не менее, Кристиану Хорнеру пришлось-таки давать собственные объяснения журналистам по поводу «гипотезы Минарди».

И в продолжение темы, Себастьян Феттель под занавес квалификации даже выехал на вторую быструю попытку, дабы показать, как трудно ему достаются поул-позишн.

Дешёвый трюк. Даже его первой попытки хватило, чтобы гарантировать себе первое место на стартовой решётке с опережением своего преследователя Льюиса Хэмилтона на 0,2 секунды.

Photo: Mark Thompson/Getty Image

Йонам, Международный автодром Кореи



Лучший круг: **2011 С. Феттель 1:39.605**

Первый гран-при: **2010**

Победители:

2012	С. Феттель (Red Bull)
2011	С. Феттель (Red Bull)
2010	Ф. Алонсо (Ferrari)
2009	не проводился
2008	не проводился

55 круга
x 5.615 км
308.630 км

Билеты и путешествия на гран-при 2014

Реклама Photo xpress

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

ПРОГНОЗЫ

4 октября, пятница. I часть — солнечно, сухо. Воздух +20–23 °С, асфальт +28–29 °С

II часть — солнечно, сухо. Воздух +23–24 °С, асфальт +33–35 °С

5 октября, суббота. III часть — ясно, сухо. Воздух +22–25 °С, асфальт +35–36 °С

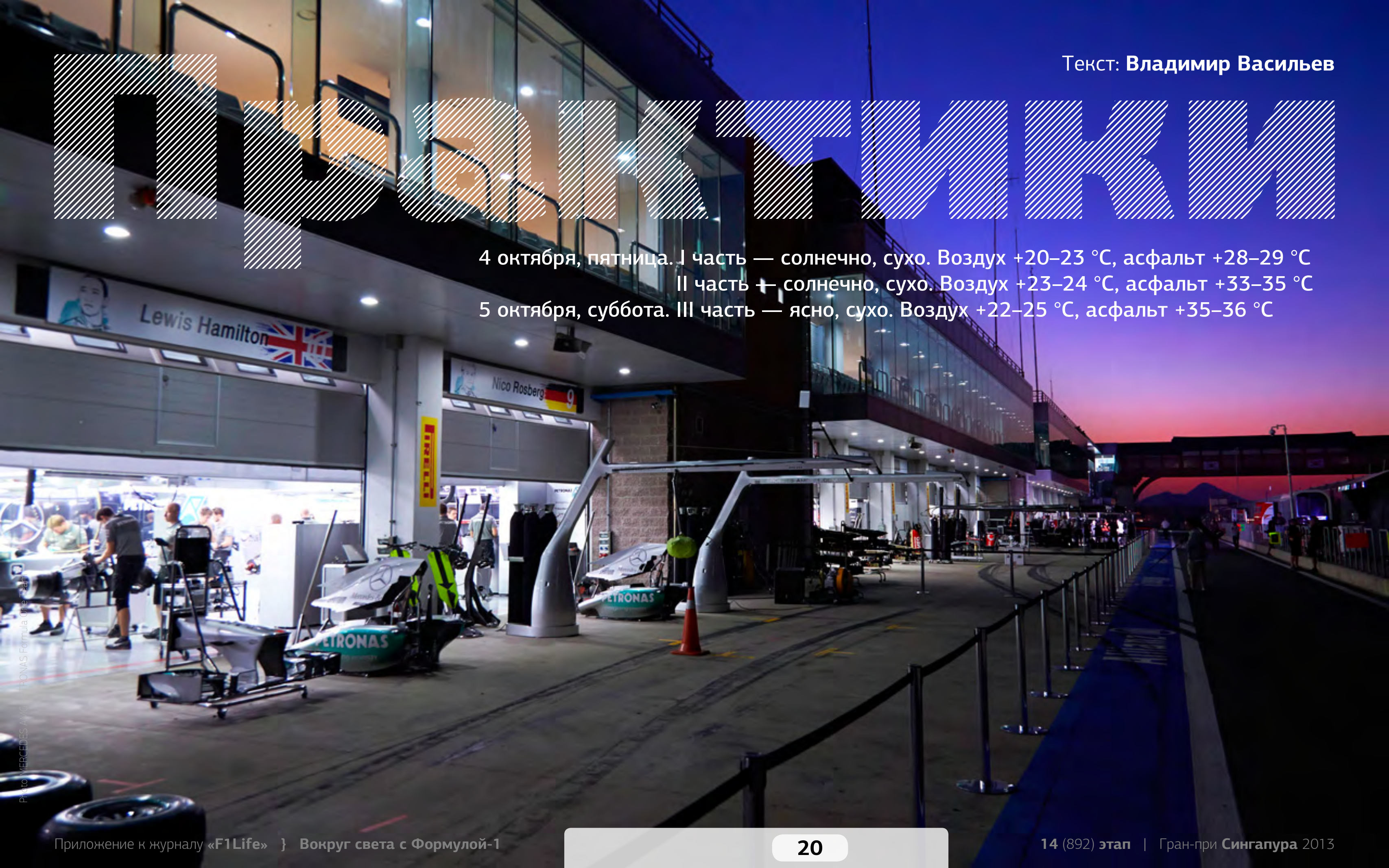
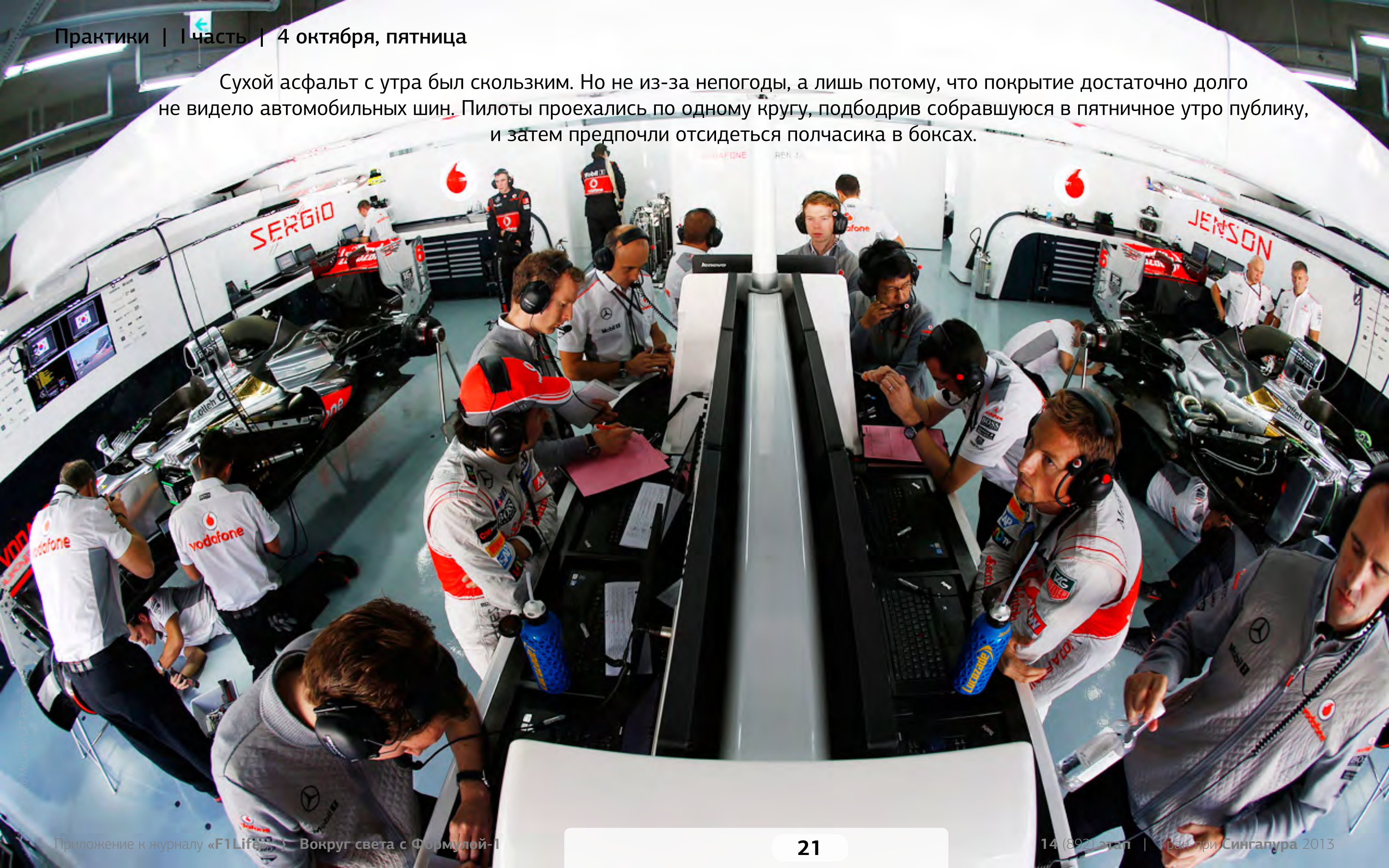


PHOTO: MERCEDES-AMG PETRONAS FORMULA 1 TEAM

Сухой асфальт с утра был скользким. Но не из-за непогоды, а лишь потому, что покрытие достаточно долго не видело автомобильных шин. Пилоты проехали по одному кругу, подбодрив собравшуюся в пятничное утро публику, и затем предпочли отсидеться полчаса в боксах.





Лишь один гонщик не мог позволить себе такого расточительства драгоценного времени, ведь у него его было меньше всех. Заменив в кокпите болида Marussia Жюля Бьянки, венесуэлец Родольфо Гонсалес на совершенно пустой трассе честно отработывал предоставленную возможность «поручить» формульную машину.



Но 13-й поворот не оценил горячего латиноамериканского усердия: потеряв на мгновение управление болидом Родольфо уже не смог предотвратить разворота. Его Marussia протаранила стену, потеряв носовую часть.

Благо, что ни гонщик, ни основные агрегаты на болиде не пострадали. Гонсалес даже смог затем ещё продолжить сессию.

Ещё один молодой новичок, Джеймс Каладо, заменил за рулём Force India Пола ди Ресту. Ему также не удалось чисто отработать сессию. Правда, его ошибки пилотирования не привели к аварии.



Photo: Sutton Motorsport Images

Надо отметить, что ошибались в этот день многие, даже чемпионы, как например, Льюис Хэмилтон и Кими Райкконен. Оно и понятно. Ведь для того, чтобы иметь затем возможность в гонке обгонять соперников, надо попытаться найти тот предел, до которого можно идти на риск.





Традиционно для этого сезона лучшими выглядели пилоты Mercedes и Red Bull.

Photo: xrbicc

Следом за ними борьбу между собой вели Ferrari и Lotus.





И лишь под занавес сессии на разделе этих двух пар неожиданно появилось время McLaren, показанное Дженсоном Баттоном.

Photo McLaren/LAT Photographic

Пытаясь опередить британца, Кими Райкконен немного не рассчитал свою траекторию в последнем повороте. Его разбитый Lotus был грустной точкой завершения утренней сессии.





Отсутствие гонок поддержки во время Гран-при Кореи не позволяет быстро накачивать слой резины, улучшающий сцепление с трассой.

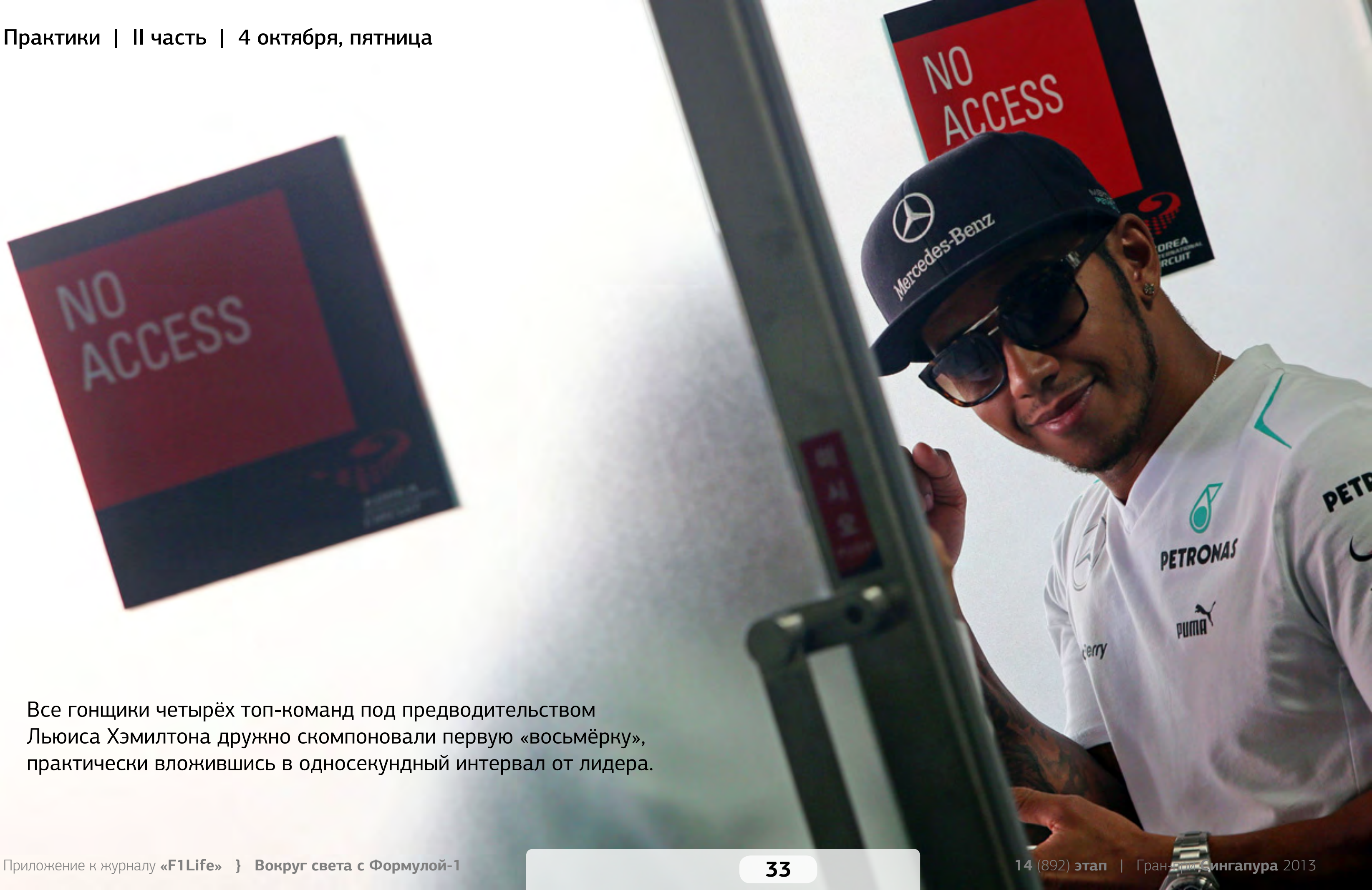
Поэтому покрытие и во второй части свободных заездов было ещё далеко от «рабочего» состояния.

Сессия прошла без аварий, хотя вылетов избежать не удалось.

Даже такой опытный пилот как Фернандо Алонсо несколько раз вынужден был «проверить» травяное покрытие вне асфальтной траектории.



Отсутствие дождя и красных флагов позволило в полной мере откатать командам программу по сравнению обоих составов покрышек, привезённых в Корею шинниками Pirelli. Нареканий по качеству резины отмечено не было.



Все гонщики четырёх топ-команд под предводительством Льюиса Хэмилтона дружно скомпоновали первую «восьмёрку», практически вложившись в односекундный интервал от лидера.

Photo: xpb.cc

Лучшим из середнячков вновь оказался Дженсон Баттон, сумевший опередить не только своего молодого амбициозного напарника Серхио Переса, но и пару пилотов Force India.



«Прикатав» трассу, гонщики смогли уже даже на более жёсткой резине показать время, сравнимое с тем, которое накануне было возможно лишь на более мягком составе Supersoft. Мелкие ошибки пилотирования ещё продолжали иметь место, но аварий или даже ярких вылетов с трассы зрителям в субботу увидеть не удалось.



Photo: Jean-Francois Calvert/Sauber Motorsport AG

Последняя четверть часа прошла в квалификационном режиме, и гонщики Red Bull не отказали себе в удовольствии возглавить протокол результатов. Лучшим из «разъярённых быков» был вновь Себастьян Феттель.



У следующих за ними пилотов Mercedes более быстрым оказался Нико Росберг.



Следом за топ-командами на девятом месте неожиданно появилась фамилия Нико Хюлькенберга, сумевшего на своём Sauber опередить McLaren Дженсона Баттона.



Photo: Jean-François Jaleron/Sauber Motorsport AG

А в арьергарде бои местного значения шли без перемен: Marussia никак не могла добраться до команды Caterham, которая, в свою очередь, проигрывала самому медленному из середнячков болиду Williams Валттери Боттаса больше секунды.



Photo: xrb/cc



I практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Л. Хэмилтон	Mercedes	20	1:39.630	
2	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	20	1:39.667	0.037
3	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	19	1:39.816	0.186
4	Н. Росберг	Mercedes	20	1:40.117	0.487
5	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	22	1:40.215	0.585
6	Ф. Алонсо	Ferrari	18	1:40.374	0.744
7	Р. Грожан	Lotus-Renault	19	1:40.396	0.766
8	К. Райкконен	Lotus-Renault	15	1:40.677	1.047
9	С. Перес	McLaren-Mercedes	20	1:40.860	1.230
10	Ф. Масса	Ferrari	13	1:40.880	1.250
11	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	20	1:40.899	1.269
12	А. Сутиль	Force India-Mercedes	18	1:41.432	1.802
13	П. Мальдонадо	Williams-Renault	22	1:41.482	1.852
14	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	21	1:41.626	1.996
15	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	19	1:41.924	2.294
16	В. Боттас	Williams-Renault	20	1:42.002	2.372
17	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	18	1:42.043	2.413
18	Дж. Каладо	Force India-Mercedes	21	1:43.008	3.378
19	Ш. Пик	Caterham-Renault	20	1:43.660	4.030
20	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	19	1:43.883	4.253
21	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	14	1:44.100	4.470
22	Р. Гонсалес	Marussia-Cosworth	10	1:46.810	7.180

II практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Л. Хэмилтон	Mercedes	31	1:38.673	
2	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	30	1:38.781	0.108
3	Н. Росберг	Mercedes	32	1:38.797	0.124
4	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	35	1:38.844	0.171
5	Ф. Масса	Ferrari	30	1:39.114	0.441
6	Р. Грожан	Lotus-Renault	34	1:39.226	0.553
7	Ф. Алонсо	Ferrari	31	1:39.444	0.771
8	К. Райкконен	Lotus-Renault	33	1:39.757	1.084
9	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	29	1:39.774	1.101
10	А. Сутиль	Force India-Mercedes	34	1:40.006	1.333
11	П. ди Реста	Force India-Mercedes	34	1:40.007	1.334
12	С. Перес	McLaren-Mercedes	31	1:40.152	1.479
13	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	33	1:40.186	1.513
14	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	34	1:40.210	1.537
15	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	30	1:40.446	1.773
16	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	26	1:40.552	1.879
17	П. Мальдонадо	Williams-Renault	35	1:41.117	2.444
18	В. Боттас	Williams-Renault	34	1:41.289	2.616
19	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	36	1:42.461	3.788
20	Ш. Пик	Caterham-Renault	35	1:42.798	4.125
21	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	31	1:43.108	4.435
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	29	1:43.441	4.768

III практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	17	1:37.881	
2	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	17	1:38.018	0.137
3	Н. Росберг	Mercedes	16	1:38.318	0.437
4	Л. Хэмилтон	Mercedes	15	1:38.332	0.451
5	Ф. Алонсо	Ferrari	13	1:38.486	0.605
6	Р. Грожан	Lotus-Renault	19	1:38.701	0.820
7	Ф. Масса	Ferrari	14	1:38.816	0.935
8	К. Райкконен	Lotus-Renault	17	1:38.857	0.976
9	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	16	1:38.961	1.080
10	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	14	1:39.114	1.233
11	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	15	1:39.128	1.247
12	П. Мальдонадо	Williams-Renault	16	1:39.196	1.315
13	А. Сутиль	Force India-Mercedes	17	1:39.204	1.323
14	С. Перес	McLaren-Mercedes	15	1:39.274	1.393
15	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	17	1:39.327	1.446
16	П. ди Реста	Force India-Mercedes	19	1:39.371	1.490
17	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	15	1:39.665	1.784
18	В. Боттас	Williams-Renault	17	1:40.128	2.247
19	Ш. Пик	Caterham-Renault	19	1:41.360	3.479
20	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	20	1:41.614	3.733
21	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	14	1:41.646	3.765
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	17	1:42.267	4.386



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



5 октября, суббота — облачно, сухо. Воздух +25–26 °С, асфальт +33 °С

ФОРМУЛА

Когда на трассе можно обгонять, результаты квалификации имеют не такое важное значение, как, скажем, в Монако. Но это только на первый взгляд, если не настраивать болиды на большую прижимную силу. А ведь в многочисленных поворотах именно она позволяет болидам уверенно держать оптимальную траекторию.



Квалификация | 5 октября, суббота

С другой стороны, имея настройки с большой прижимной силой, вы вынуждены уступать на первом секторе корейского автодрома, где требуется максимальная скорость. Решая эту дилемму, пилоты стремились любой ценой завоевать максимально высокую позицию на старте. А посему борьба в квалификации приобретала особое значение.





Первый сегмент прошёл без сюрпризов. От середнячков «откололись» оба болида Williams, причём более опытный Пастор Мальдонадо вновь проиграл своему молодому напарнику более, чем пол-секунды.



Второй сегмент прошёл под знаком шин SuperSoft.
Ни один из пилотов не рискнул остаться на Medium,
поскольку борьба была плотной.

Photo: Pirelli

Неожиданностью было попадание в финальную часть обоих пилотов Sauber, впервые в этом сезоне.

Photo Jean-Francois Valeron/SAATCHI & SAATCHI

Ни Баттону, ни Пересу не удалось на своих McLaren опередить швейцарские болиды, не говоря уже о скромных потугах Force India и Toro Rosso.



Photo McLaren/LAT Photographic

Квалификация | 5 октября, суббота

В финальном сегменте Себастьян Феттель с первой попытки показал результат поул-позишн, но самоуверенно отсиживаться после этого в боксах, как это имело место в Сингапуре, он не рискнул. На всякий случай немецкий чемпион выехал под занавес и на вторую попытку, но особо усердствовать не стал, поскольку стало ясно, что даже самый близкий к нему Льюис Хэмилтон обойти первый показанный результат был не в силах.

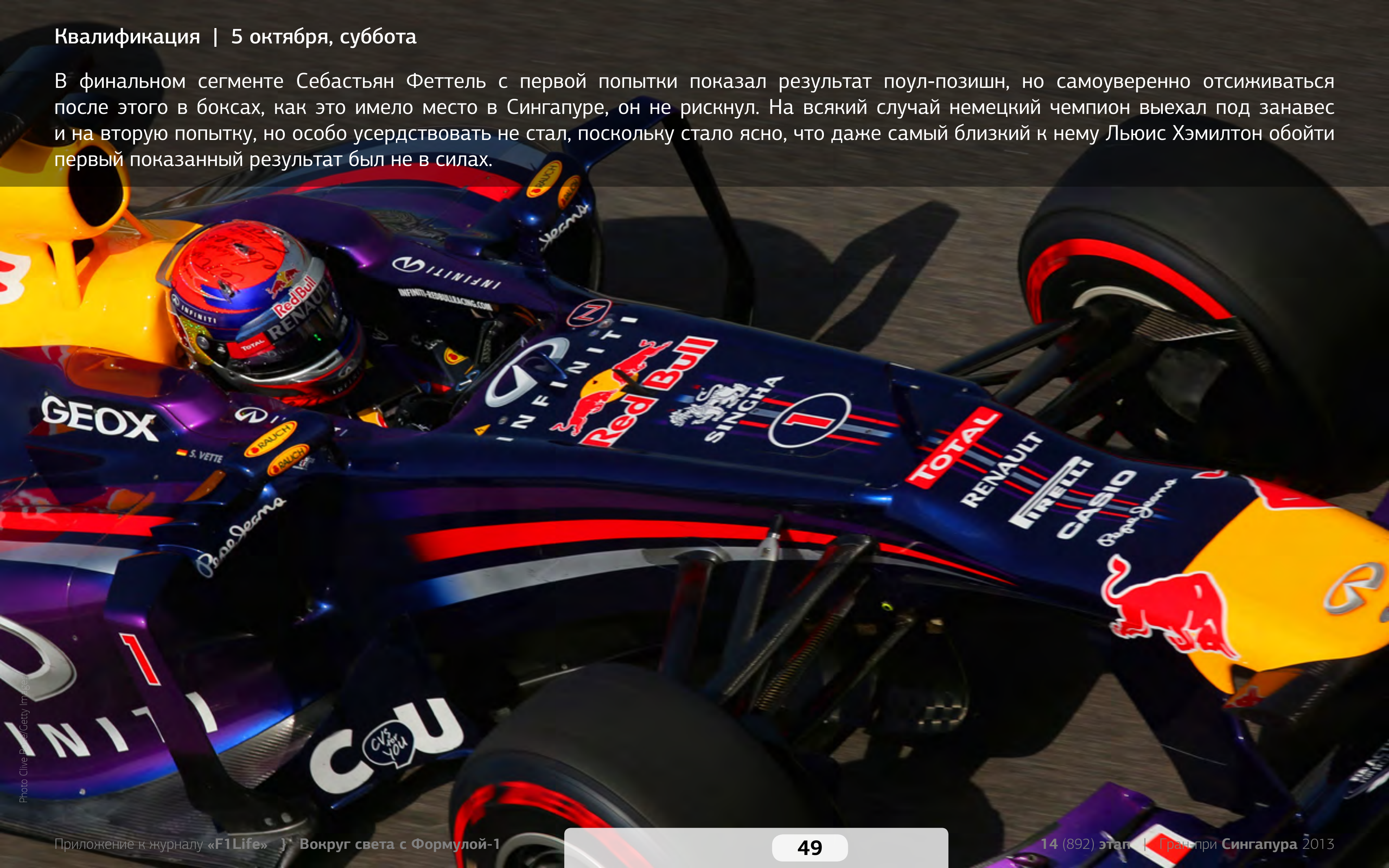


Photo: Clive Rose/Getty Images



Шестой «поул» Феттеля в сезоне (и 42-й в карьере) продемонстрировал реальное положение вещей в борьбе за титул, и конкурентам оставалось уповать лишь на ошибки лидера, либо на стартовые коллизии в пелотоне.



FORMULA ONE MANAGEMENT
SUPPORTS THE
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





Марк Уэббер показал третий результат.

Но из-за «шоу», показанного им в Сингапуре, когда Марк «автостопом» добирался до боксов на болиде Фернандо Алонсо, австралиец потерял 10 позиций на старте.

Это было третье предупреждение, вынесенное Уэбберу по ходу сезона.



Таким образом, на второй ряд переместились Роман Грожан и Нико Росберг.

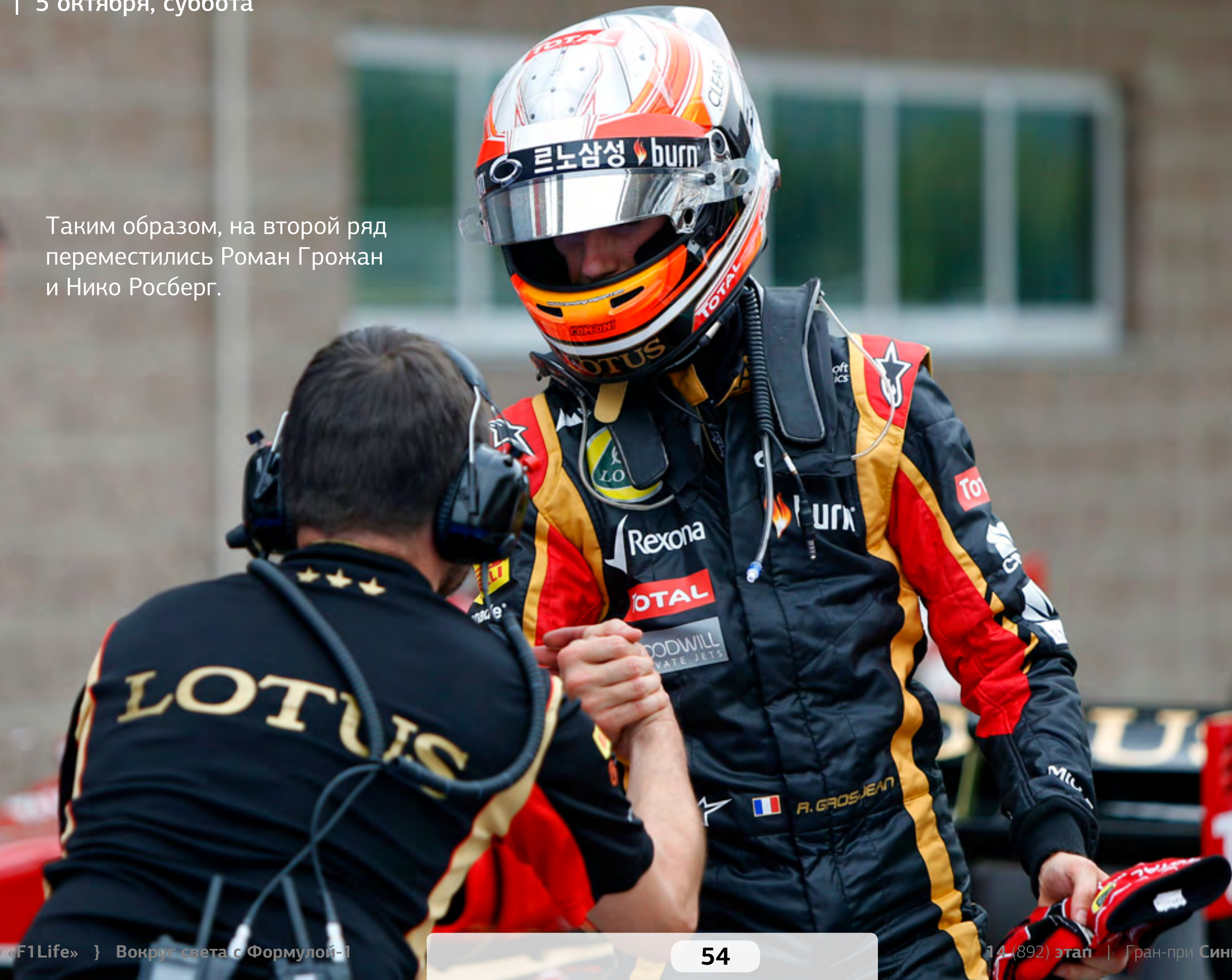


Photo: Andrew Ferraro/LAT Photographic



А третий ряд дружно заняли пилоты Ferrari — Фернандо Алонсо и Фелипе Масса.

Photo Ferrari/Ercole Colombo

Небольшой сюрприз для пилотов Sauber преподнёс Кими Райкконен, пропустивший их обоих вперёд себя.



Photo Andrew Ferraro/LAT Photographic

Статистика по итогам квалификации



Поз	Пилот	Команда	Круг	Q I	Q II	Q III
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	13	1:38.683	1:37.569	1:37.202
2	Л. Хэмилтон	Mercedes	16	1:38.574	1:37.824	1:37.420
3	М. Уэббер ¹	Red Bull Racing-Renault	13	1:39.138	1:37.840	1:37.464
4	Р. Грожан	Lotus-Renault	14	1:39.065	1:38.076	1:37.531
5	Н. Росберг	Mercedes	16	1:38.418	1:38.031	1:37.679
6	Ф. Алонсо	Ferrari	17	1:38.520	1:37.978	1:38.038
7	Ф. Масса	Ferrari	16	1:38.884	1:38.295	1:38.223
8	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	17	1:38.427	1:37.913	1:38.237
9	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	15	1:38.725	1:38.327	1:38.405
10	К. Райкконен	Lotus-Renault	17	1:38.341	1:38.181	1:38.822
11	С. Перес	McLaren-Mercedes	14	1:39.049	1:38.362	
12	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	14	1:38.882	1:38.365	
13	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	14	1:38.525	1:38.417	
14	А. Сутиль	Force India-Mercedes	15	1:38.988	1:38.431	
15	П. ди Реста	Force India-Mercedes	15	1:39.185	1:38.718	
16	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	13	1:39.075	1:38.781	
17	В. Боттас	Williams-Renault	8	1:39.470		
18	П. Мальдонадо	Williams-Renault	8	1:39.987		
19	Ш. Пик	Caterham-Renault	6	1:40.864		
20	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	6	1:40.871		
21	Ж. Бьянки ²	Marussia-Cosworth	6	1:41.169		
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	6	1:41.322		

¹ Марк Уэббер наказан потерей 10 позиций на стартовой решётке за три официальных предупреждения по ходу сезона.

² Жюль Бьянки наказан потерей 3 позиций на стартовой решётке за блокирование Пола ди Ресты во время квалификации.

Поз	Пилот	км/ч
1	Ф. Алонсо	320.0
2	Ф. Масса	319.4
3	М. Уэббер	319.0
4	С. Перес	318.8
5	Эс. Гутьеррес	317.7
6	Н. Хюлькенберг	317.6
7	Л. Хэмилтон	317.5
8	Ж.-Эр. Вернь	317.4
9	А. Сутиль	317.2
10	П. ди Реста	317.0
11	Д. Риккиардо	316.5
12	С. Феттель	315.8
13	Н. Росберг	315.6
14	Дж. Баттон	314.4
15	П. Мальдонадо	313.4
16	В. Боттас	313.3
17	М. Чилтон	312.3
18	Ж. Бьянки	312.1
19	Г. ван дер Гарде	310.7
20	Ш. Пик	310.4
21	К. Райкконен	310.3
22	Р. Грожан	310.2

Самый быстрый в квалификации
(максимальная скорость)

Лимит 107 % от результата самого быстрого пилота Q1 — 1:45.224



Стартовая решётка



01 Себастьян Феттель Red Bull	03 Роман Грожан Lotus	05 Фернандо Алонсо Ferrari	07 Нико Хюлькенберг Sauber	09 Кими Райкконен Lotus	11 Дженсон Баттон McLaren	13 Марк Уэббер ¹ Red Bull	15 Пол ди Реста Force India	17 Валттери Боттас Williams	19 Шарль Пик Caterham	21 Макс Чилтон Marussia
02 Льюис Хэмилтон Mercedes-Benz	04 Нико Росберг Mercedes-Benz	06 Фелипе Масса Ferrari	08 Эстебан Гутьеррес Sauber	10 Серхио Перес McLaren	12 Даниэль Риккиардо Toro Rosso	14 Адриан Сутиль Force India	16 Жан-Эрик Вернь Toro Rosso	18 Пастор Мальдонадо Williams	20 Гидо ван дер Гарде Caterham	22 Жюль Бьянки ² Marussia

¹ Марк Уэббер квалифицировался 3-м, но за три официальных предупреждения по ходу сезона был наказан потерей 10 позиций на стартовой решётке.
² Жюль Бьянки квалифицировался 21-м, но был наказан потерей 3 позиций на стартовой решётке за блокирование Пола ди Ресты во время квалификации.

**Участники
ГОНКИ
2013**

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

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

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



Гран-при Абу-Даби



Гран-при Бразилии



Гран-при Великобритании

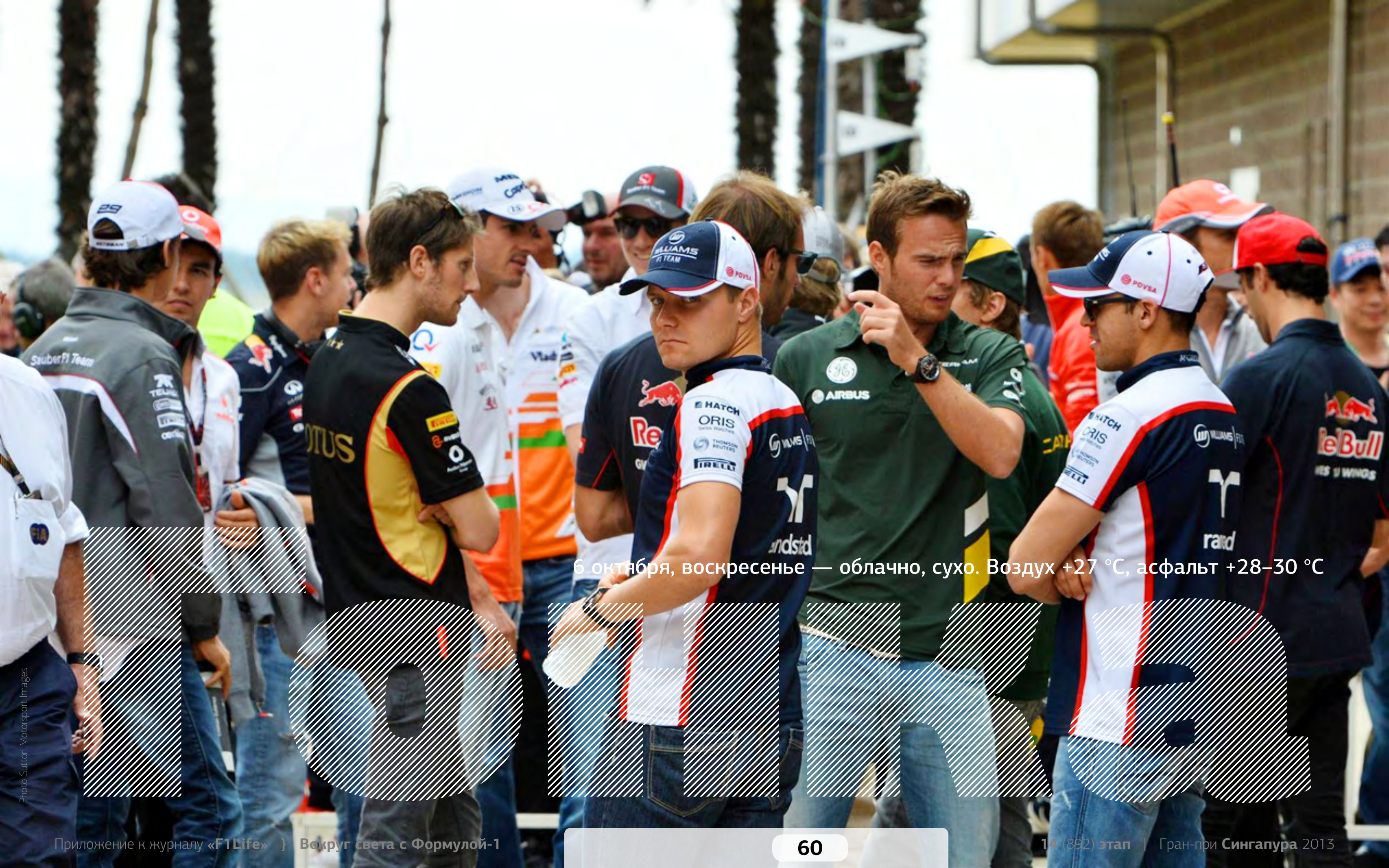


Гран-при США

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



6 октября, воскресенье — облачно, сухо. Воздух +27 °С, асфальт +28–30 °С

Photo: Sutton Motorsport Images

Гонка | 6 октября, воскресенье

Приближение тайфуна к корейскому полуострову превратило работу синоптиков в авральную. Они едва успевали информировать команды Формулы-1 об изменяющейся обстановке. Некоторые даже прогнозировали повторение ситуации трёхлетней давности. Тогда в 2010 году половину дистанции впереди всего пелотона из-за ливня лидировал автомобиль безопасности.

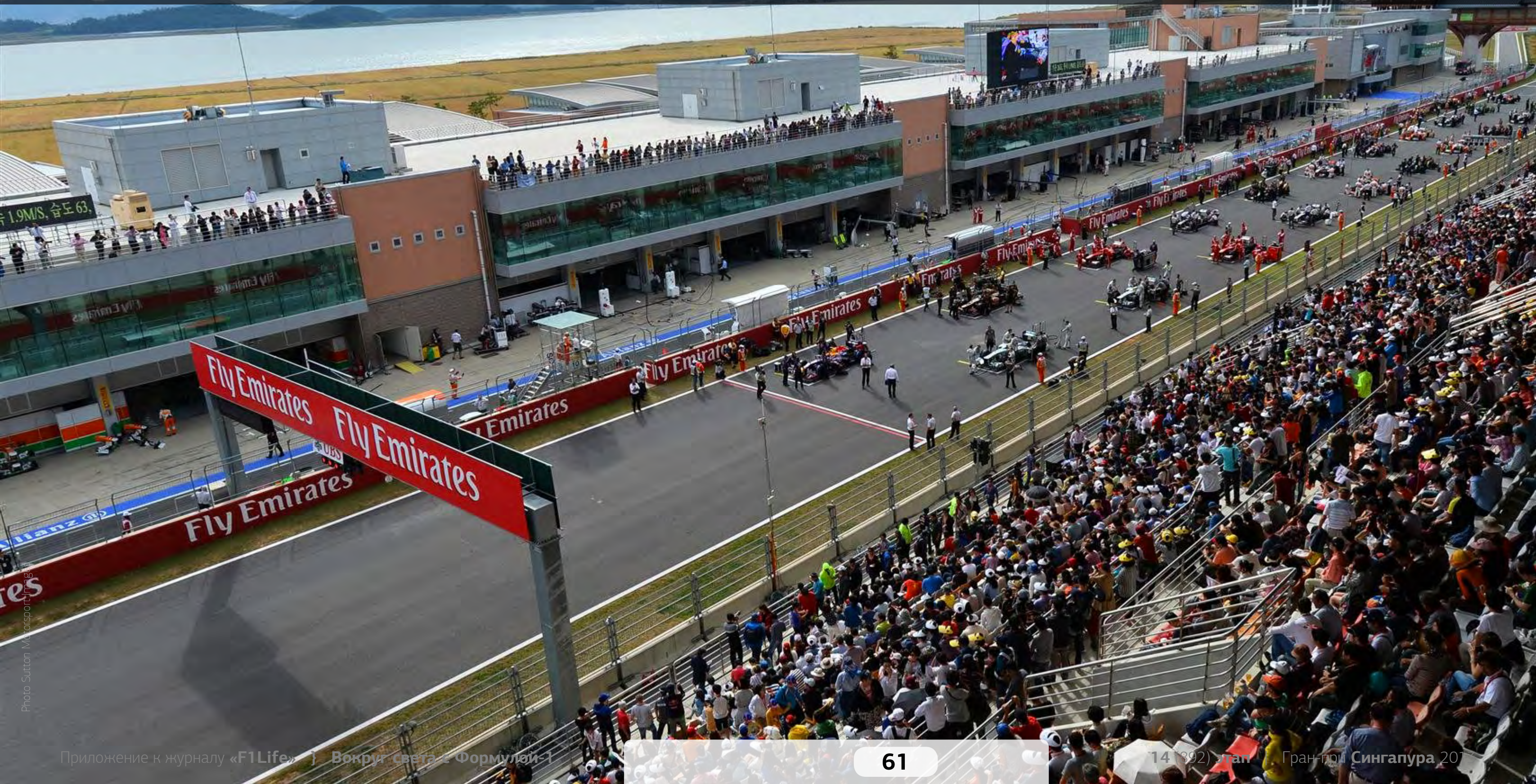


Photo: Sutton Motorsport Imag



Fly Emirates Fly Emirates

Fly Emirates

Fly Emirates

Fly Emirates

Fly Emirates

На этот раз всё обошлось по-доброму, то есть, по-сухому. И хотя небо утром было облачным, к моменту старта асфальт полностью просох, горячий воздух быстро убрал следы ночного дождя.

Photo: Sutton Motorsport Images

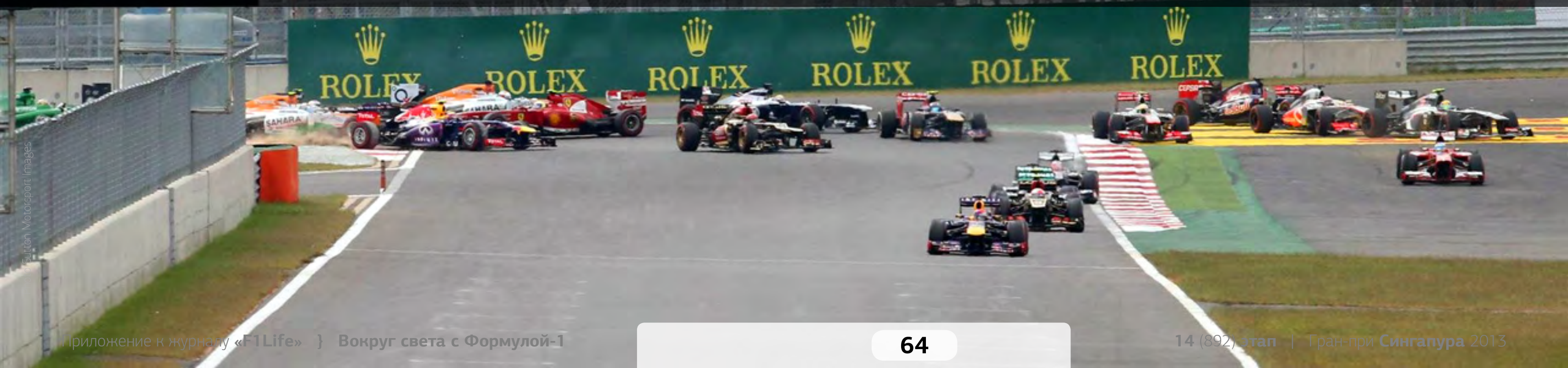
Погасшие стартовые огни зашкалили уровень адреналина и у гонщиков, и у зрителей. Пилоты стремительно ушли в гонку в сторону первого поворота, и вот она... интрига!



Photo: Iron Mo/Spot Images



Фелипе Масса не избежал контакта с напарником. Бразильца разворачивает, он вынужден пропускать весь пелотон мимо себя, пристраиваясь в хвост аутсайдерам.



ROLEX

ROLEX

ROLEX



А Фернандо Алонсо пропускает вперёд себя Нико Хюлькенберга.

Photo: Autor/Motorsport Images

Но самое интересное впереди: Льюис Хэмилтон, пытаюсь навязать борьбу Себастьяну Феттелю, теряет свою позицию, уступая её Роману Грожану.



Photo: xrbicc

Lotus отлично стартовавшего француза уверенно обходит Mercedes. Упорные попытки британского чемпиона вернуть себе позицию ни к чему не приводят.

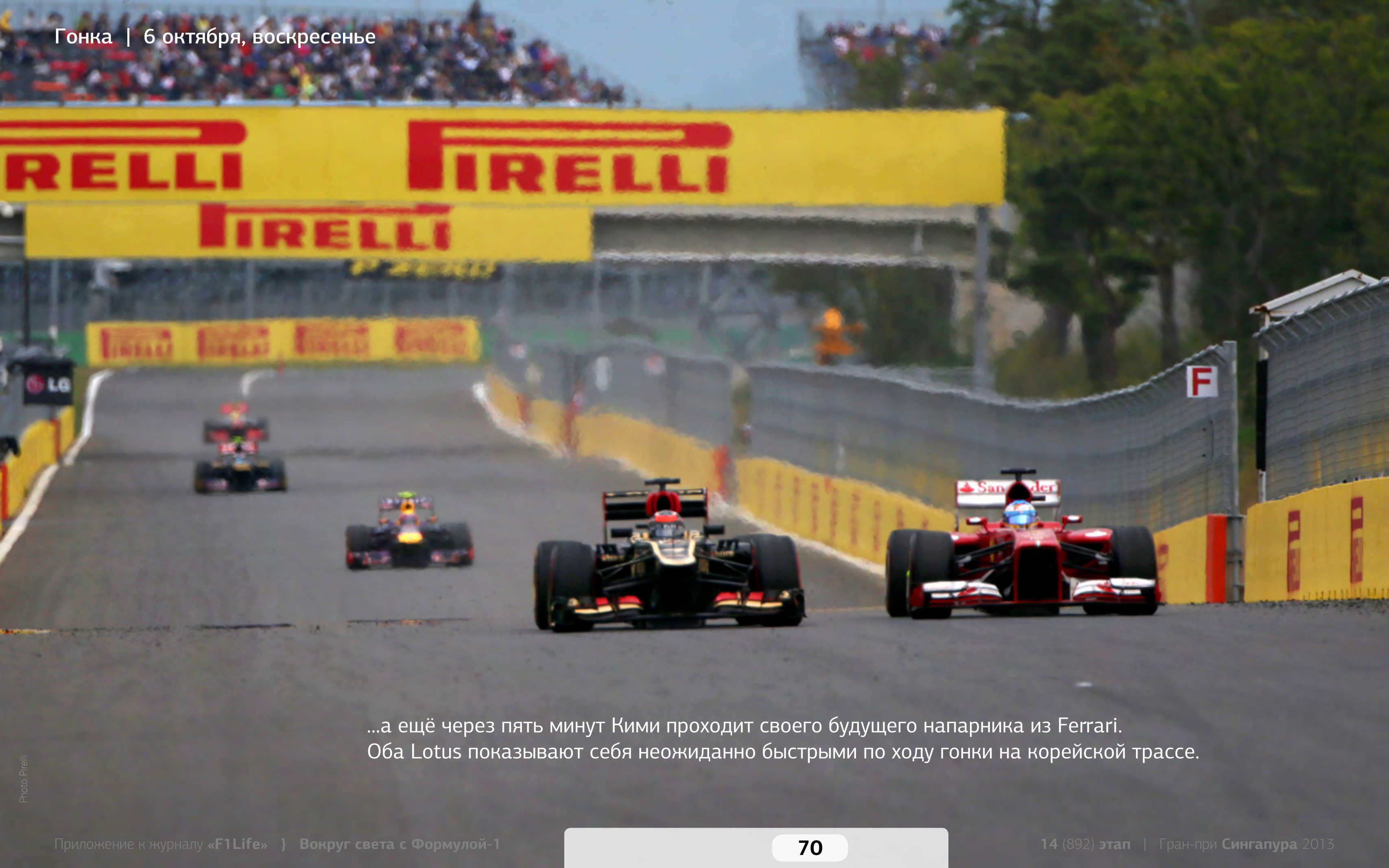


А медаль за самый лучший старт в этот раз заслуживает... Пастор Мальдонадо.

С 18-й стартовой позиции к началу второго круга ему удастся уже пробиться на 9-ю (!).







...а ещё через пять минут Кими проходит своего будущего напарника из Ferrari. Оба Lotus показывают себя неожиданно быстрыми по ходу гонки на корейской трассе.

Photo Pirelli



Правда, пит-стоп на Ferrari всё же умеют проводить быстрее, чем на Lotus.

Photo: Ferrari/Ercole Colombo

После замены покрышек Кими вновь оказался позади Фернандо. Но удивительнее всего, что перед Алонсо уже почти 10 кругов маячит болид Sauber Нико Хюлькенберга. Неоднократные попытки испанца обогнать немецкого пилота безуспешны.

Нико защищается на удивление хладнокровно и грамотно.

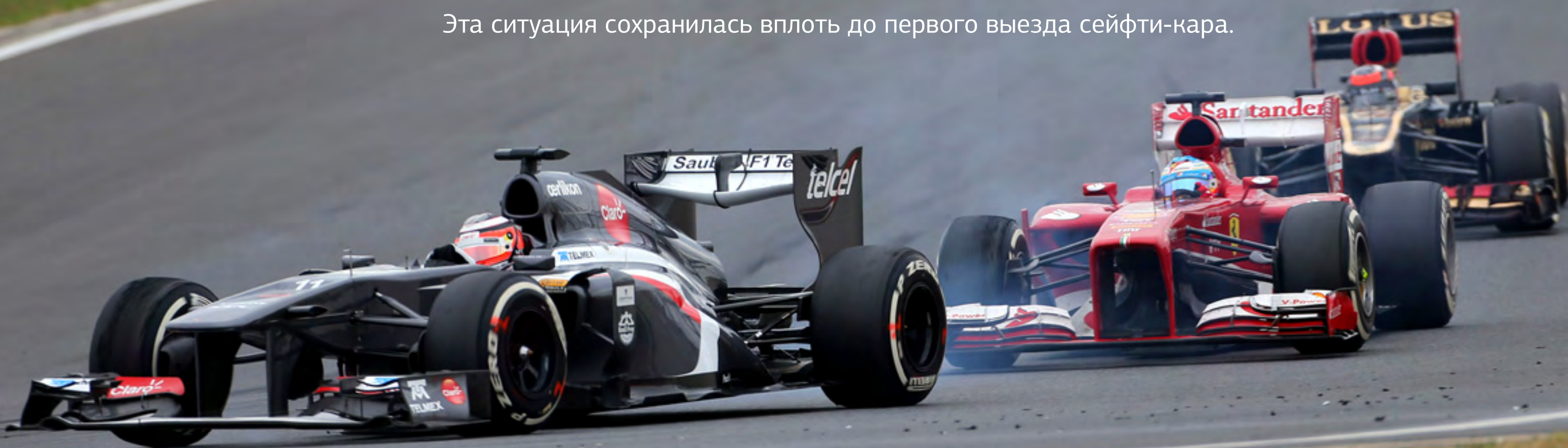




Уже даже в твиттере появилась шутка, мол, Нико, всякий раз проезжая мимо пит-лейн, машет приветственно рукой Стефано Доменикали, который предпочёл на следующий сезон подписать контракт с Райкконеном, а не с Хюлькенбергом.

Сарказм понятен, ведь и Фернандо, и Кими, и уже догнавший их Марк Уэббер «упёрлись» в Нико и не могут с ним справиться, хотя темп их болидов побыстрее, чем у Sauber.

Эта ситуация сохранилась вплоть до первого выезда сейфти-кара.

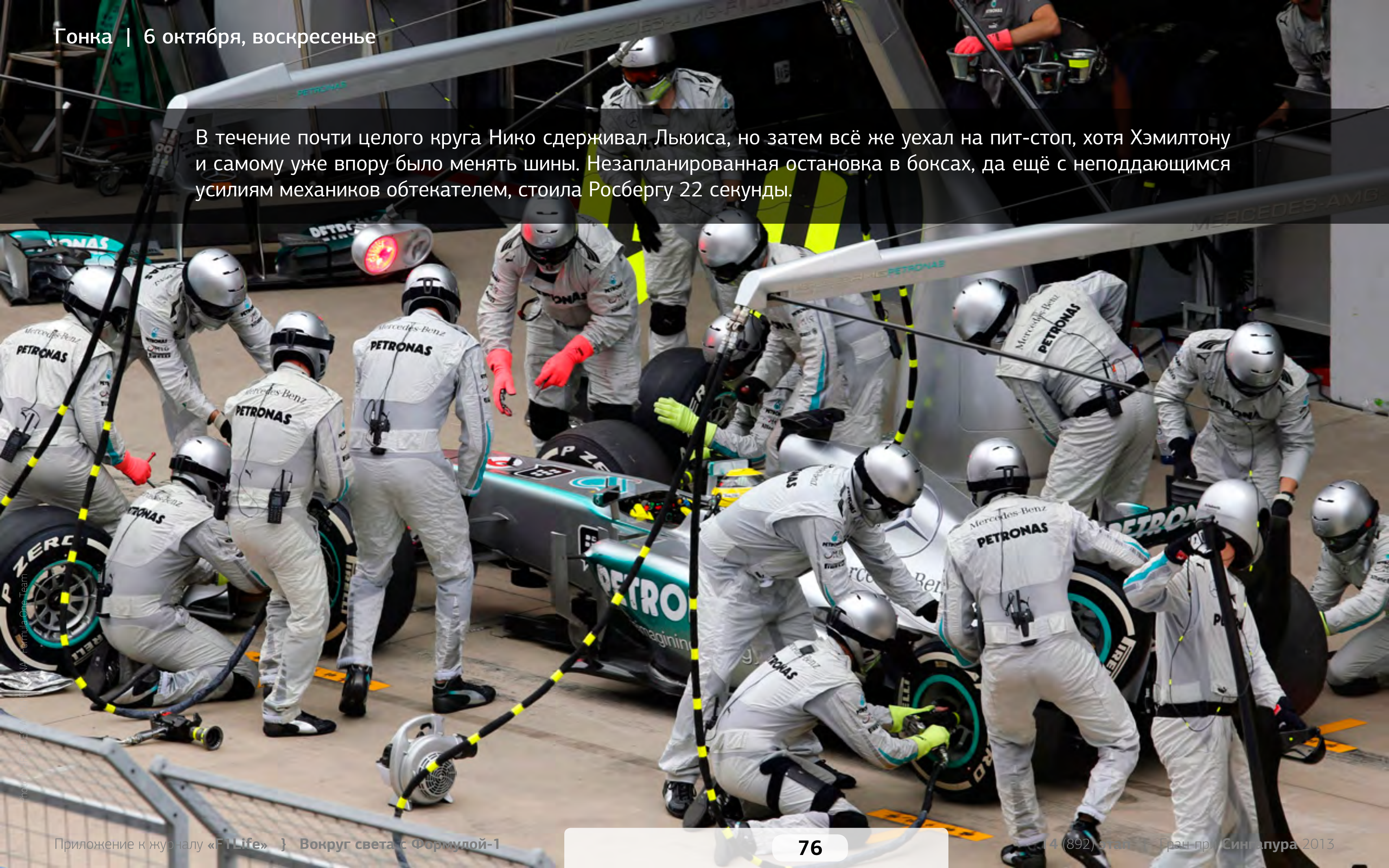


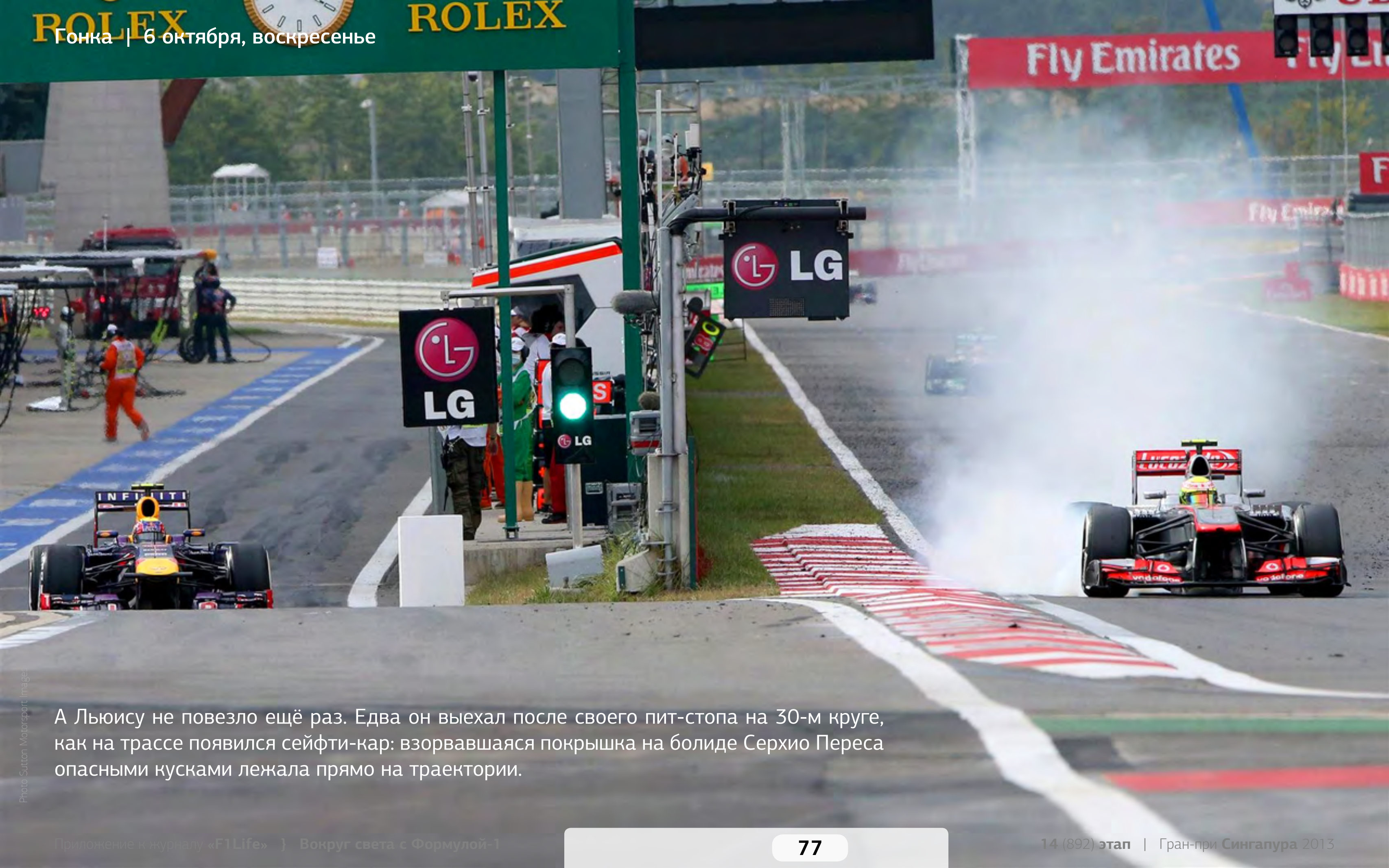
Дуэль Mercedes

Когда у Льюиса Хэмилтона стал падать темп из-за потери покрышками сцепления с трассой, в хвост его Mercedes пристроилась вторая машина немецкой команды. Нико Росберг, получив возможность активации DRS, решился на атаку и... опередил напарника. Но тут же из-под его передних колёс посыпались искры. Показалось даже, что это результат контакта двух болидов, но на самом деле всё было более, чем прозаично. В тот момент, когда Росберг выехал из воздушного мешка машины его напарника для совершения обгона, резко увеличившаяся прижимная сила просто-напросто обломала носовую часть Mercedes. Именно она и стала искрить об асфальт, добавляя зрелищности событию.



В течение почти целого круга Нико сдерживал Льюиса, но затем всё же уехал на пит-стоп, хотя Хэмилтону и самому уже впору было менять шины. Незапланированная остановка в боксах, да ещё с неподдающимся усилием механиков обтекателем, стоила Росбергу 22 секунды.





А Льюису не повезло ещё раз. Едва он выехал после своего пит-стопа на 30-м круге, как на трассе появился сейфти-кар: взорвавшаяся покрышка на болиде Серхио Переса опасными кусками лежала прямо на траектории.

Пользуясь моментом, в боксы на второй пит-стоп бросились Феттель и Грожан. Продержись Льюис ещё один круг, и выезд машины безопасности мог бы ему сильно помочь.





А так в итоге после многочисленных перипетий Льюис финишировал в гонке пятым, а Нико Росберг седьмым.

Дуэль Lotus

Когда Грожан, обойдя на старте Льюиса Хэмилтона, возглавил гонку преследования за лидером, Кими Райкконен был в конце первой «десятки». И казалось, что на этот раз дуэли с напарником французам удастся избежать. Но финский чемпион вновь удивил своим мастерством по прорыву из глубины пелотона.



Photo: xrb/cc

Оказавшись (незаметно!) к моменту выезда в первый раз сейфти-кара уже на третьем месте следом за своим напарником, Кими не заставил себя упрашивать в плане атаки на Романа.



Photo: xrb/cc

Как только зелёные флаги позволили совершить обгон, Райкконен выполнил его, безжалостно расправившись с молодым напарником. Причём, для этого даже не понадобилось приказов из боксов.

Гонка | 6 октября, воскресенье

Самым удивительным в этой дуэли было то, что 10 минут спустя Эрик Булье прямым текстом по радио дал разрешение Грожану на атаку напарника. Причём, не просто дал разрешение, а и побуждал своего соотечественника к активным действиям против Райкконена.



Photo: Sutton-Motorsport-Images



Но, увы, состояние шин на болиде Романа не позволяло ему совершить эффективные атакующие действия, чтобы забрать у напарника свою «украденную» позицию.

Дуэль Red Bull

Не прошло и нескольких минут после возобновления борьбы, как над трассой полыхнуло пламя. В пылу сражения за позицию Адриан Сутиль не удержал в одном из поворотов свою машину, и Force India развернуло.



Photo: Sutton Motorsport Images



При этом больше всех досталось болиду Уэббера.

Photo xrb/cc



От удара его Red Bull вспыхнул, покрывая трассу чёрным дымом. Увы, даже заочная дуэль с напарником, на которую рассчитывал, по меньшей мере, австралийский ветеран, не состоялась.

Photo: xrb1.cc

Показываемый периодически высокий темп по ходу дистанции в сочетании с нестабильностью выступления, а главное, стартом с далёкой 13-й позиции, мало что давал Марку Уэбберу в плане его извечного спора с Феттелем: кто быстрее?



Photo xpbcc

В Корее внутрикомандная дуэль Red Bull была явно не в пользу ветерана.

Странная дуэль SLS AMG против Jeep

А вот о возможности этой дуэли никто даже подумать не мог. Когда загорелся Red Bull Марка Уэббера, то первой на трассе появилась машина пожарных, а не сейфти-кар. Причём, безо всякого уведомления. Представляете, как удивился Себастьян Феттель, когда перед ним оказались задние фонари Jeep. Такого немецкому гонщику ещё не приходилось встречать. Лишь потом, с явным запозданием пелотон возглавил привычный Mercedes SLS AMG. Так что можно было заявлять, что единоборство в плане того, кто первым доедет до горящего болида, выиграл Jeep. Странная всё же дуэль.



Герой дня

Несмотря на победу Феттеля и подиумный дубль команды Lotus героем дня на Гран-при Кореи был всё же пилот... Sauber Нико Хюлькенберг. В ходе гонки ему пришлось сначала посражаться с чемпионами, защищая свою позицию, а затем и вовсе обойти Льюиса, обеспечив себе 4-е место.



Гонка | 6 октября, воскресенье

Попытки Хэмилтона и Алонсо в финальной части прорваться вперёд натолкнулись на непреодолимый барьер немецкого подданного швейцарской конюшни. В течение 15 долгих кругов «паровозик Нико» с двумя чемпионами во главе преследования был предметом пристального внимания телекамер, но Хюлькенберг не уступил.



Тем самым Нико повторил свой прошлогодний успех. Учитывая, насколько в нынешнем сезоне его Sauber смотрится слабее прошлогодней Force India, можно смело заявлять, что соотечественник Михаэля Шумахера провёл великолепную гонку.

Запомнилась фраза, которую произнёс Нико журналистам уже после гонки: *«Я, конечно, и раньше видел машины в зеркалах заднего вида, но сегодня их там было очень много».*





Photo: xpb.cc

Бейсболка Team cap
Alonso 2013, Ferrari



Бейсболка Lewis Hamilton,
Mercedes-Benz



Бейсболка Vettel 2013,
Red Bull Racing





Текст: Дан Дудка



Нико Хюлькенберг

Немцы уже давно задают тон в Ф-1, и «давят» как количественно (в конце сезона 2010-го года в пелотоне было семь немецких пилотов), так и качественно, чему подтверждением служит серия титулов Феттеля.

И езда Нико Хюлькенберга в этом сезоне на строптивом и непослушном Sauber. В Корее он перепрыгнул самого себя — четвёртое место не просто стало лучшим результатом Sauber в этом сезоне, но и добыто было в красивой поединке, в котором Нико не дрогнул против «гвардии Ф-1» — Фернандо Алонсо, Льюис Хэмилтон и Дженсон Баттон, которые преследовали его до самого финиша, но так и не подобрали ключей к обороне Sauber.

Если у кого и были ещё сомнения по поводу Хюлькенберга и того, заслуживает ли он места в Ф-1, и в Ferrari, которая, по слухам, почти предложила ему контракт, то эта гонка должна была стереть их.

Кими Райкконен

Финн верен себе, и, подобно фокуснику, продолжает извлекать результат буквально из ничего, обращая себе на пользу любое обстоятельство, будь то появление на трассе машины безопасности или ошибку партнера по команде.

В Корее оба этих фактора сыграли на Кими, и позволили ему сперва пробраться в зону подиума после старта с далёкого девятого места, а затем, вдобавок, пройти Грожана, который протестовал против такого развития событий, однако команда не решилась вмешаться, не желая оконфузиться.

Так или иначе, Кими дело сделал — Кими набрал восемнадцать очков, в очередной раз побывав на подиуме, и финн продолжает борьбу.





Эстебан Гутьеррес

Если в отношении мексиканца и его текущего сезона можно употребить выражение «звёздный час», то он, вероятно, настал в Корее.

Именно тут Эстебан показал себя гонщиком, который в состоянии держаться поблизости от лидера команды. В Сингапуре ему удалось «размочить» квалификационный счёт с напарником, а в гонке он был весьма близок к первым очкам в сезоне, если бы не ошибка в третьем повороте первого круга. Она стоила потери целого ряда позиций, после чего отыгаться уже было нереально.

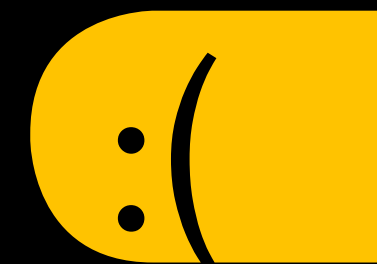
Тем не менее, Эстебан сумел после трудного начала гонки подарить красивую борьбу с Массой и Пересом, и в итоге финишировал в одной связке с ними и намного впереди преследователей из Williams.

Пол ди Реста

Шотландцу вряд ли нравится попадать в такие «топы», однако он снова заслужил место в «отрицательном лагере», так как снова сошёл с трассы, и, вы не поверите — снова по причине собственной ошибки!

Пол переживает чёрную серию, и если в начале сезона в своих эпизодических неудачах он обвинял команду, то теперь был вынужден признать свою собственную ошибку, что, впрочем, и так было очевидно. Теперь «мечтателю» о месте в Ferrari или Mercedes придётся позаботиться о сохранении места в своей нынешней команде — Виджей Малья не находится в том положении, чтобы заниматься благотворительностью и терпеть в своей команде гонщика, который «не едет».





Серхио Перес

Мексиканец слишком буквально воспринимает слова своего руководителя, Мартина Уитмарша, о том, что ему надо «толкаться локтями», и делает это чуть ли не в каждой гонке.

В Корее Перес вновь вёл себя диковато, особенно в эпизоде с ди Рестой, но каким-то чудом сумел избежать наказания от судей. Впрочем, радость это пирровая — гнев команды, уже уставшей ждать от него должных результатов, может оказаться гораздо страшнее для него. Пересу срочно надо показывать что-то серьёзное, более существенное, чем десятое место в Корее, добытое лишь за счёт неудачи Даниэля Риккиардо.

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	55	2	1:43:13.701	1:43:13.701	25
9	↑ 7	2	К. Райкконен	Lotus-Renault	55	2	1:43:17.925	+4.2	18
3	0	3	Р. Грожан	Lotus-Renault	55	2	1:43:18.628	+4.9	15
7	↑ 3	4	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	55	2	1:43:37.815	+24.1	12
2	↓ 3	5	Л. Хэмилтон	Mercedes	55	2	1:43:38.956	+25.2	10
5	↓ 1	6	Ф. Алонсо	Ferrari	55	2	1:43:39.890	+26.1	8
4	↓ 3	7	Н. Росберг	Mercedes	55	2	1:43:40.399	+26.6	6
11	↑ 3	8	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	55	2	1:43:45.963	+32.2	4
6	↓ 3	9	Ф. Масса	Ferrari	55	2	1:43:48.091	+34.3	2
10	0	10	С. Перес	McLaren-Mercedes	55	2	1:43:48.856	+35.1	1
8	↓ 3	11	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	55	2	1:43:49.691	+35.9	
17	↑ 5	12	В. Боттас	Williams-Renault	55	2	1:44:00.750	+47.0	
18	↑ 5	13	П. Мальдонадо	Williams-Renault	55	2	1:44:03.714	+50.0	
19	↑ 5	14	Ш. Пик	Caterham-Renault	55	2	1:44:17.279	+63.5	
20	↑ 5	15	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	55	3	1:44:18.202	+64.5	
22	↑ 6	16	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	55	2	1:44:21.671	+67.9	
21	↑ 4	17	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	55	2	1:44:26.599	+72.8	
16	↓ 2	18	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	53	3	1:40:53.686	тормоза	
12	↓ 7	19	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	52	2	1:38:36.740	тормоза	
14	↓ 6	20	А. Сутиль	Force India-Mercedes	50	4	1:36:12.893	авария	
13		—	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	36	3	1:08:37.261	авария, пожар	
15		—	П. ди Реста	Force India-Mercedes	24	2	44:04.505	авария	

Поз	Пилот	Время	на круге	ср. км/ч
1	С. Феттель	1:41.380	53	199.388
2	Р. Грожан	1:41.936	46	198.300
3	К. Райкконен	1:41.975	51	198.225
4	Н. Росберг	1:42.471	54	197.265
5	Л. Хэмилтон	1:42.539	53	197.134
6	Н. Хюлькенберг	1:42.608	53	197.002
7	Ф. Алонсо	1:42.709	54	196.808
8	Эс. Гутьеррес	1:42.744	55	196.741
9	Д. Риккиардо	1:42.947	52	196.353
10	Ф. Масса	1:42.954	47	196.340
11	С. Перес	1:42.973	47	196.303
12	Дж. Баттон	1:43.073	45	196.113
13	М. Уэббер	1:43.863	27	194.621
14	В. Боттас	1:43.869	44	194.610
15	Ж.-Эр. Вернь	1:44.090	52	194.197
16	А. Сутиль	1:44.095	43	194.188
17	П. Мальдонадо	1:44.136	43	194.111
18	Г. ван дер Гарде	1:44.375	55	193.667
19	Ш. Пик	1:44.477	54	193.477
20	Ж. Бьянки	1:44.991	54	192.530
21	М. Чилтон	1:45.408	48	191.769
22	П. ди Реста	1:46.411	10	189.961



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

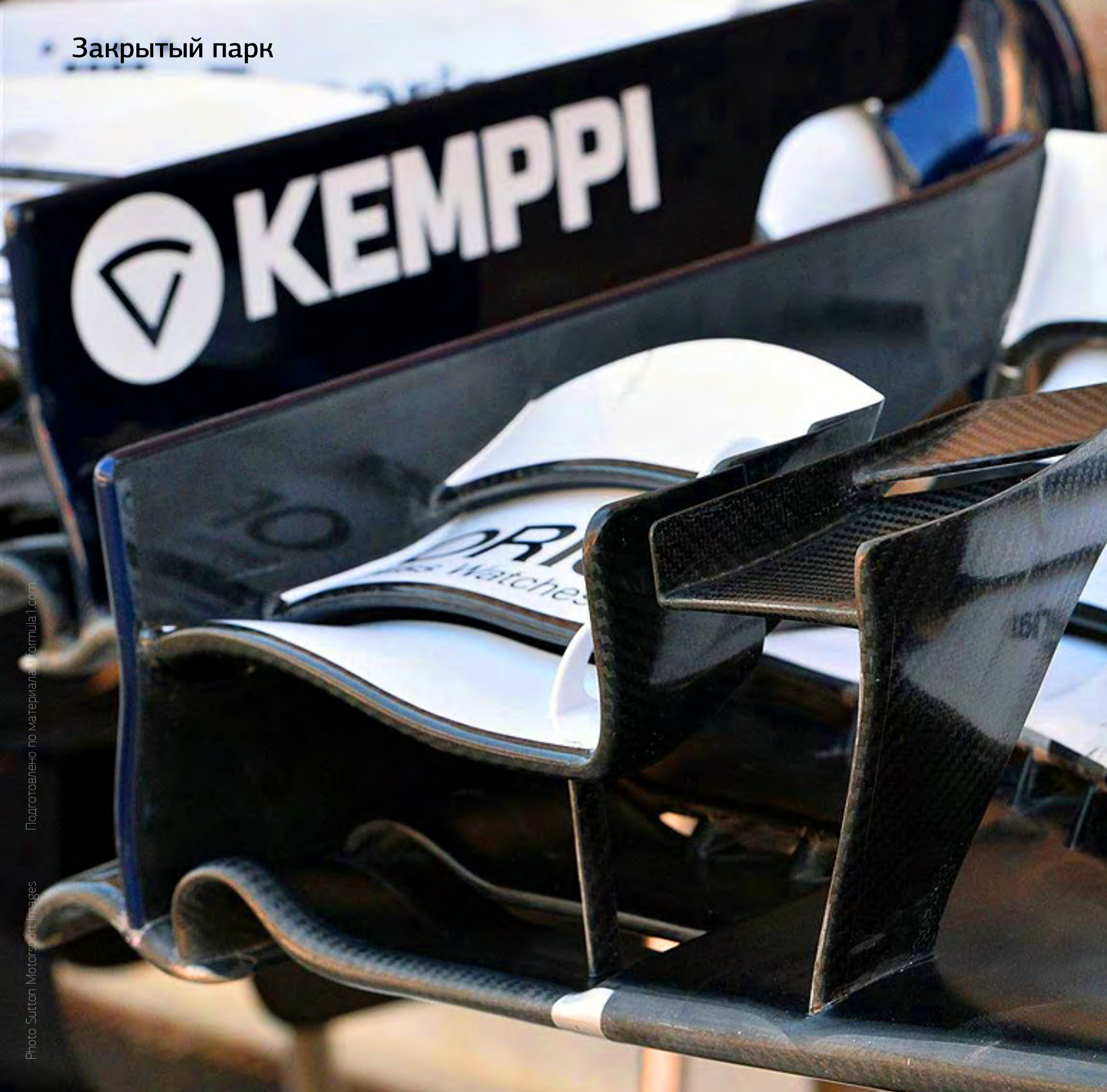
ООО «Формула Тревел». ОГРН: 1117746305489.
Юр. адрес: 125167, г. Москва, 4-я ул. Восьмого Марта, д. 6а.
Офис: Москва, ул. Скаковая, д. 32а, оф. 87а. Тел. (495) 997-94-37, эл. почта: F1@formulatravel.ru

DRIVER



Photo Ferrari/Ercole Colombo

Текст: Дан Дудка

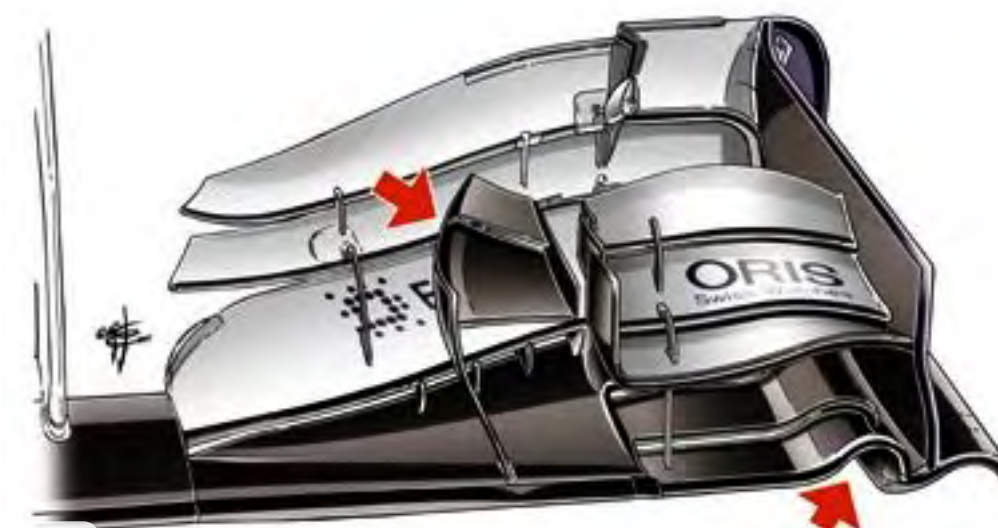


Williams FW34. Выбираем лучшее

Команда Williams относит корейский автодром к числу скоростных трасс, где нужен не очень высокий уровень прижимной силы — во всяком случае, в этой гонке для FW35 использовалось переднее антикрыло с упрощённой основной плоскостью.

Вместо трёх арок у своего окончания с каждой стороны на сей раз была лишь одна, как и на всех остальных машинах со стартовой решётки.

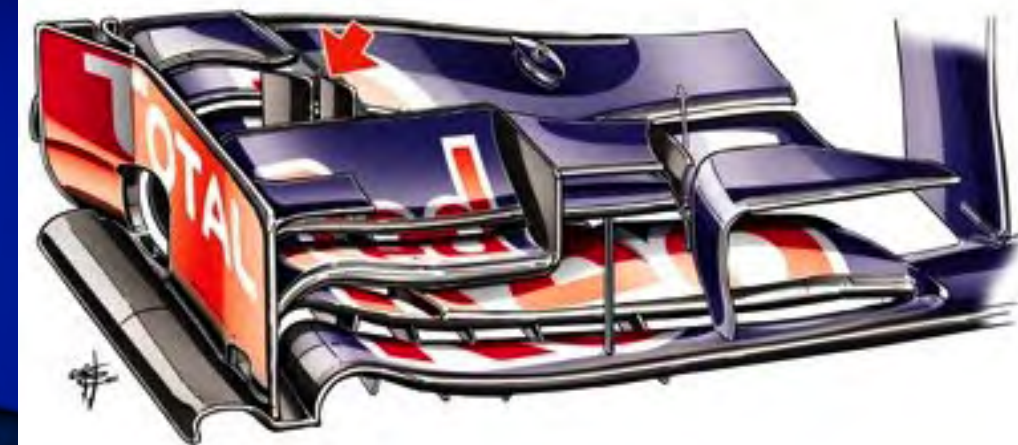
Также было опробовано несколько комбинаций закрылков, наиболее интересный из которых вариант, использовавшийся Пастором Мальдонадо (на рисунке). Он весьма смахивает на то, что придумали в команде Mercedes, и, по замыслу инженеров, улучшает качество воздушного потока перед передними колёсами.



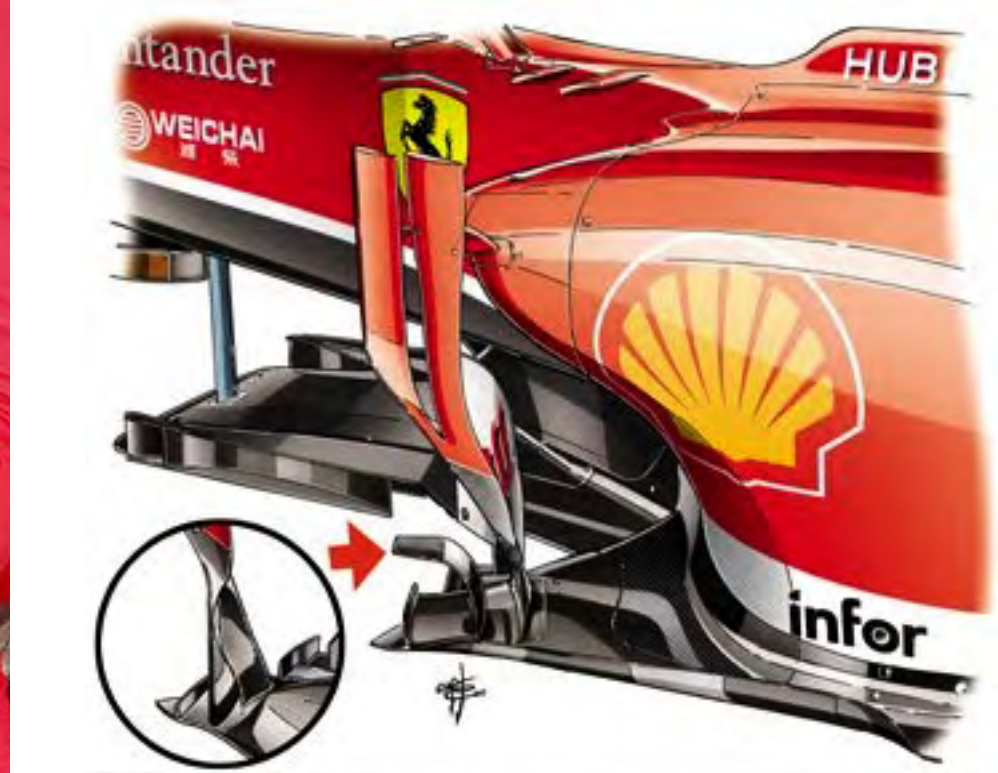
Закрытый парк

Red Bull RB9. Крыло тебе, и мне крыло

В пятницу Марк Уэббер опробовал новое переднее антикрыло для RB9, которое на следующий же день появилось уже на обеих машинах. Красная стрелка указывает на два вертикальных ребра, которые, как и в случае с «надстройками» FW35, служат для «усмирения» завихрений поблизости от передних колёс. Что касается заднего антикрыла, то Феттель использовал вариант, в точности повторявший то, что было в Сильверстоуне, ну а для Уэббера было установлено чуть более «скоростное» антикрыло, чем для чемпиона мира.



A close-up photograph of the front wing of a Red Bull RB9 Formula 1 car. The wing is primarily red with the word 'TOTAL' written in large, white, sans-serif capital letters across its center. The wing is mounted on a black chassis, and the background is a solid blue color.



Ferrari F138. Дайте Эллисону работы!

Несмотря на то, что Ferrari официально объявила о завершении цикла доработок для своей F138, в Корее всё же появились обновления, ведь никто не мешает команде устанавливать те узлы, которые ждали своего часа, будучи спроектированными ранее! Тем более, что команде надо как-то задействовать способности Джеймса Эллисона, недавно перешедшего из Lotus. В Корее из-под его руки появились две вещи — это С-образные аэродинамические дефлекторы на нижней передней кромке боковых понтонов (красная стрелка, а на врезке — старый вариант), и новый вертикальный дефлектор, расходящийся в две стороны. Надо ли говорить, что всё это уже было видано ранее на Lotus-ах?

Photo: Sutton Motorsport Images. Подготовлено по материалам...

McLaren MP4-28. По мелочам

Весь корейский уик-энд McLaren использовала «гребешок-волнорез» из четырёх вертикальных рёбер на передней кромке бокового понтона — этот элемент появился на машинах из Уокинга в Сингапуре, но буквально на несколько минут, теперь же Тим Госс решил, что выгода от его использования вполне очевидна.



McLaren MP4-28. По мелочам

Также McLaren в субботу установила новый образец переднего антикрыла на машину Дженсона Баттона — англичанин доверился ему и в квалификации, но не сумел пройти барьер Q2. Чем же «вооружили» Дженсона техники McLaren? Новое переднее антикрыло не представляет собой бог весть какой революции — оно просто имеет меньший угол атаки пилонов, которые, вдобавок, несколько иначе крепятся к основной плоскости.

Время на вес золота!

FORMULASTORE представляет коллекцию часов Scuderia Ferrari.

Изобилие хронографов с гарцующим жеребцом на циферблате удовлетворит запросы самых взыскательных поклонников Скудерии.

В коллекции представлены как часы-хронографы, так и более простые модели.

Сверяем время по часам Scuderia Ferrari!

Мужские наручные часы-хронограф из линейки Race Day. Race Day Collection (артикул 0830077)

Производитель: Movado Group Inc, USA

Страна изготовления:
механизм: Япония



Закрытый парк

Williams FW19

Последний победитель



Команда Williams является одной из самых титулованных в Ф-1, однако её главные успехи остались в прошлом, можно сказать в данный момент. Они датированы второй половиной 90-х годов прошлого столетия, когда Жак Вильнёв за рулём великолепного FW19 принёс последний чемпионский титул славной связке Williams–Renault. В конце 1997-го года французский моторостроитель покинул Ф-1, и в истории Williams начался, по большому счёту, период «хождения по мукам».

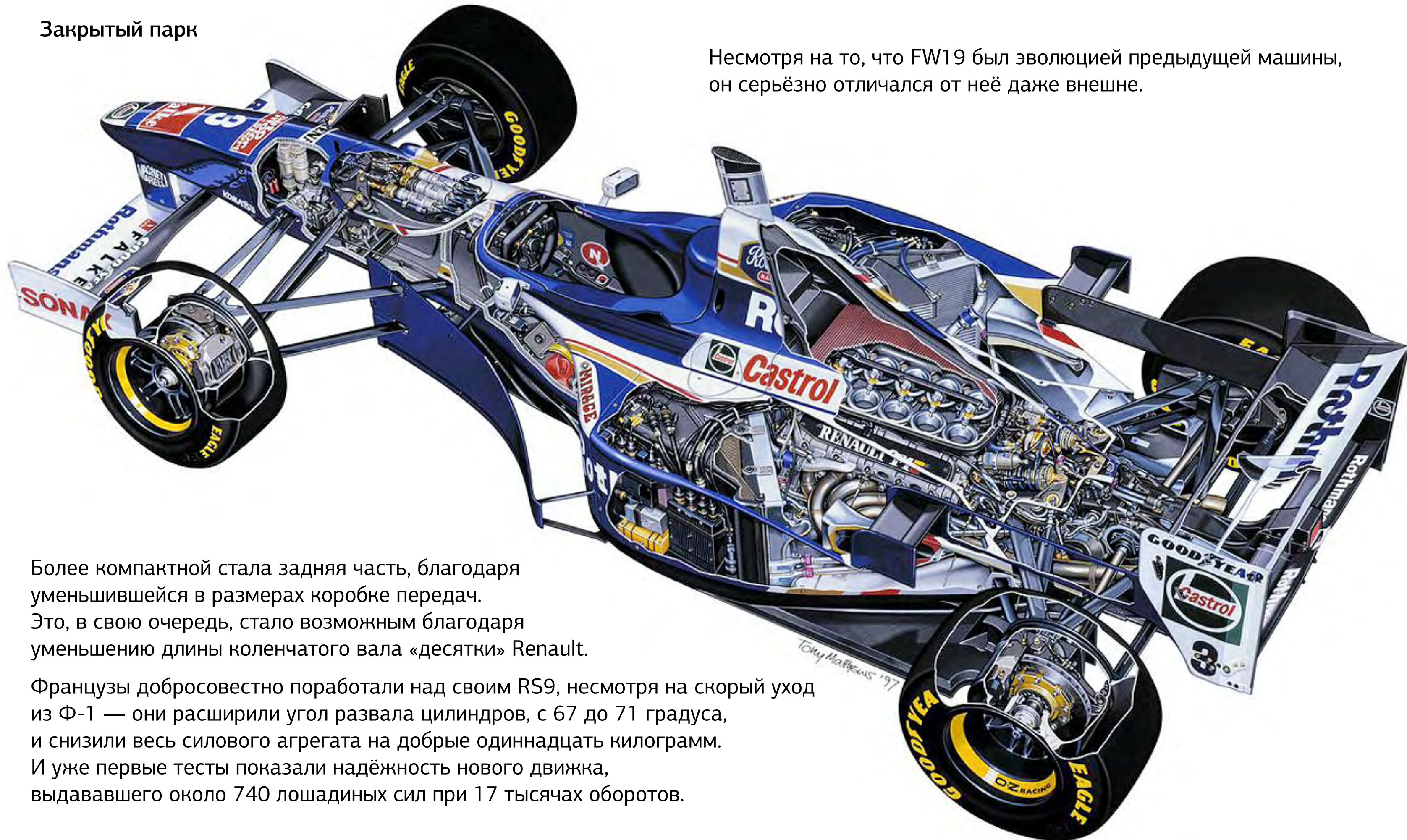
Photo LAT Photographic/Williams F1



ГП Австралии

FW19 был представлен публике 31-го января 1997-го года, и он ознаменовал собой конец прежней эры — это была последняя машина, представленная на базе в Дидкоте, так как по ходу предыдущего сезона команда переехала в Гроу. Кроме того, это была последняя машина разработки Адриана Ньюи — знаменитый конструктор покинул команду вслед за Дэмоном Хиллом. В ноябре 1996-го года Адриан был отстранён от работы над FW19, и втянулся в тяжбу с командой, которую желал покинуть, несмотря на действовавший до конца 1999-го года контракт. В тот момент Патрик Хэд и сколотил новую инженерную группу, которой предстояло развивать машину по ходу года. В неё вошли Джефф Уиллис и Гэвин Фишер.

Несмотря на то, что FW19 был эволюцией предыдущей машины, он серьёзно отличался от неё даже внешне.



Более компактной стала задняя часть, благодаря уменьшившейся в размерах коробке передач. Это, в свою очередь, стало возможным благодаря уменьшению длины коленчатого вала «десятки» Renault.

Французы добросовестно поработали над своим RS9, несмотря на скорый уход из Ф-1 — они расширили угол развала цилиндров, с 67 до 71 градуса, и снизили вес силового агрегата на добрые одиннадцать килограмм. И уже первые тесты показали надёжность нового движка, выдававшего около 740 лошадиных сил при 17 тысячах оборотов.



«Было бы глупо отходить от концепции, оправдавшей себя с предыдущими машинами, FW17/18, поэтому мы сделали наш новый FW19 на их основе, преследуя задачу извлечь выгоды из уменьшившегося мотора. Благодаря ему значительно снизился центр тяжести, и за счёт этого мы получили более стабильную и предсказуемо ведущую себя заднюю часть машины.

Кроме того, мы постарались сделать наше шасси более лёгким в обслуживании, и пригласили нескольких новых аэродинамиков после потери Эгбала Хамиди, перешедшего в Stewart. Они работали под началом Эдриана, но после того, как Ньюи покинул нас, главным аэродинамиком стал Джефф Уиллис.

Мы очень тщательно поработали с верхним воздухозаборником машины, после того, как в прошлом году многие жаловались на то, что из-за шлема пилота в двигатель попадает недостаточно воздуха, и он теряет мощность. Я видел, как гонщики Ferrari ехали, склонив голову набок, чтобы не нарушать воздушный поток, поступающий в машину, и мы придумали другое решение проблемы.

Другой зоной, где мы очень тщательно поработали, стали крылышки в задней части автомобиля, перед задними колёсами. Они крайне важны, и мы заметили ещё в прошлом году, как благотворно они влияют на возмущения воздушного потока в зоне заднего антикрыла», — рассказал о новом Williams Патрик Хэд.



ГП Европы

Williams FW19 принёс команде восемь побед в сезоне (семь Вильнёв, одну Френтцен), ещё один Кубок конструкторов (правда, совершить «дубль» в гонках Williams так и не удалось, впервые с 1991-го года), и последний чемпионский титул в истории команды, добытый после острой схватки Жака Вильнёва с Михаэлем Шумахером в Хересе.

Шасси

Передняя подвеска	торсионы с толкающими штангами
Задняя подвеска	торсионы с толкающими штангами
Демпферы	Williams/Penske
Диаметр колёс	передние 13 дюймов, задние 13 дюймов
Колёсные диски	OZ
Покрышки	Goodyear
Тормозные колодки	Carbone Industrie
Тормозные диски	Carbone Industrie
Тормозные суппорты	AP
Управление	Williams (с гидроусилителем)
Радиаторы	Secan/IMI
Бак	ATL
Аккумуляторы	RS Components

Двигатель

Тип	Renault RS9A и RS9B
Количество цилиндров/ угол развала	V10 (71°)
Свечи зажигания	Champion
Электроника	Williams/Magneti Marelli
Топливо	Elf
Масло	Castrol



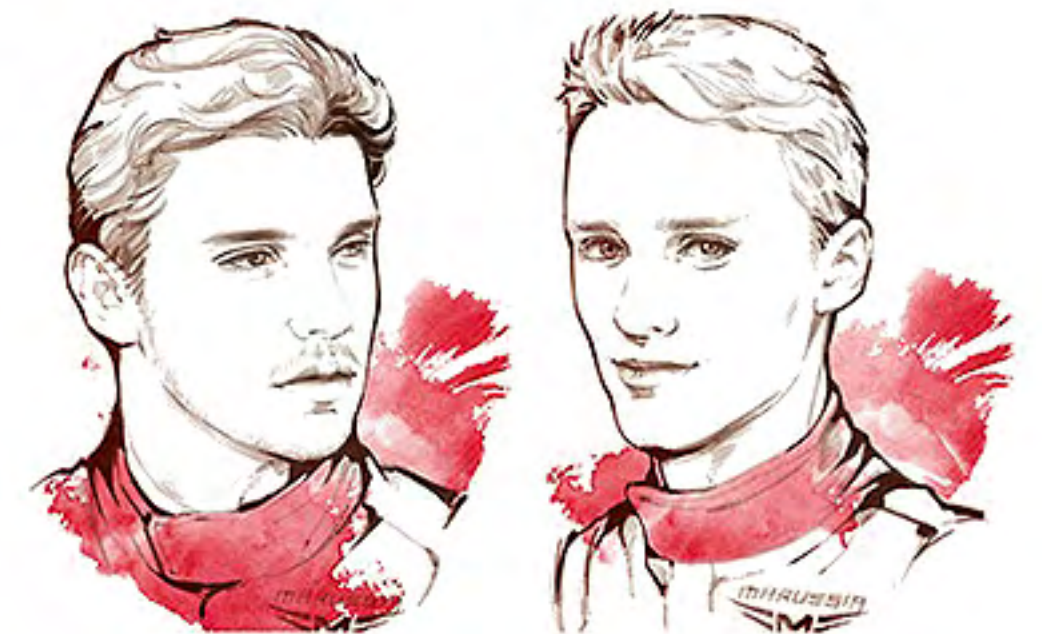
Размеры

Колёсная база	113.8 дюймов/2890 мм
Колея	передняя 65.7 дюймов/1670 мм, задняя 63.0 дюйма/1600 мм
Вес	600 кг с пилотом
Объём бака	124 л

Трансмиссия

Коробка передач	Williams/Komatsu, полуавтомат, шесть передач
Привод	Williams
Сцепление	AP

А также



Портреты пилотов над гаражными боксами.
Только для Гран-при Южной Кореи.

А также



МОМЕНТ

Текст: Дан Дудка

ИСТОРИИ

История трудного Гран-при

Грезить идеей проведения своего Гран-при Ф-1 южнокорейцы начали ещё в середине 90-х, и в 1997-м Берни Экклстоун даже нашёл частных инвесторов, заинтересованных в подобном проекте. После предварительной договорённости на счета FOM был внесён депозит в размере семь с половиной миллионов долларов, а южнокорейцы взяли на себя обязательство по возведению современной гоночной трассы, которая в 1999-м году должна была бы принять Гран-при Ф-1.



Но когда Экклстоун спустя какое-то время (примерно год) прилетел на то место, где он ожидал увидеть роскошный трек, разочарованию его не было предела — там, как говорится, «ещё и конь не валялся»!

Взбешённый Экклстоун разорвал все соглашения с корейцами, присвоил себе их депозит и думать забыл о Гран-при Кореи на несколько лет.

Попытка незадачливых инвесторов судиться с Берни не могла иметь успеха — не на того человека они напали.



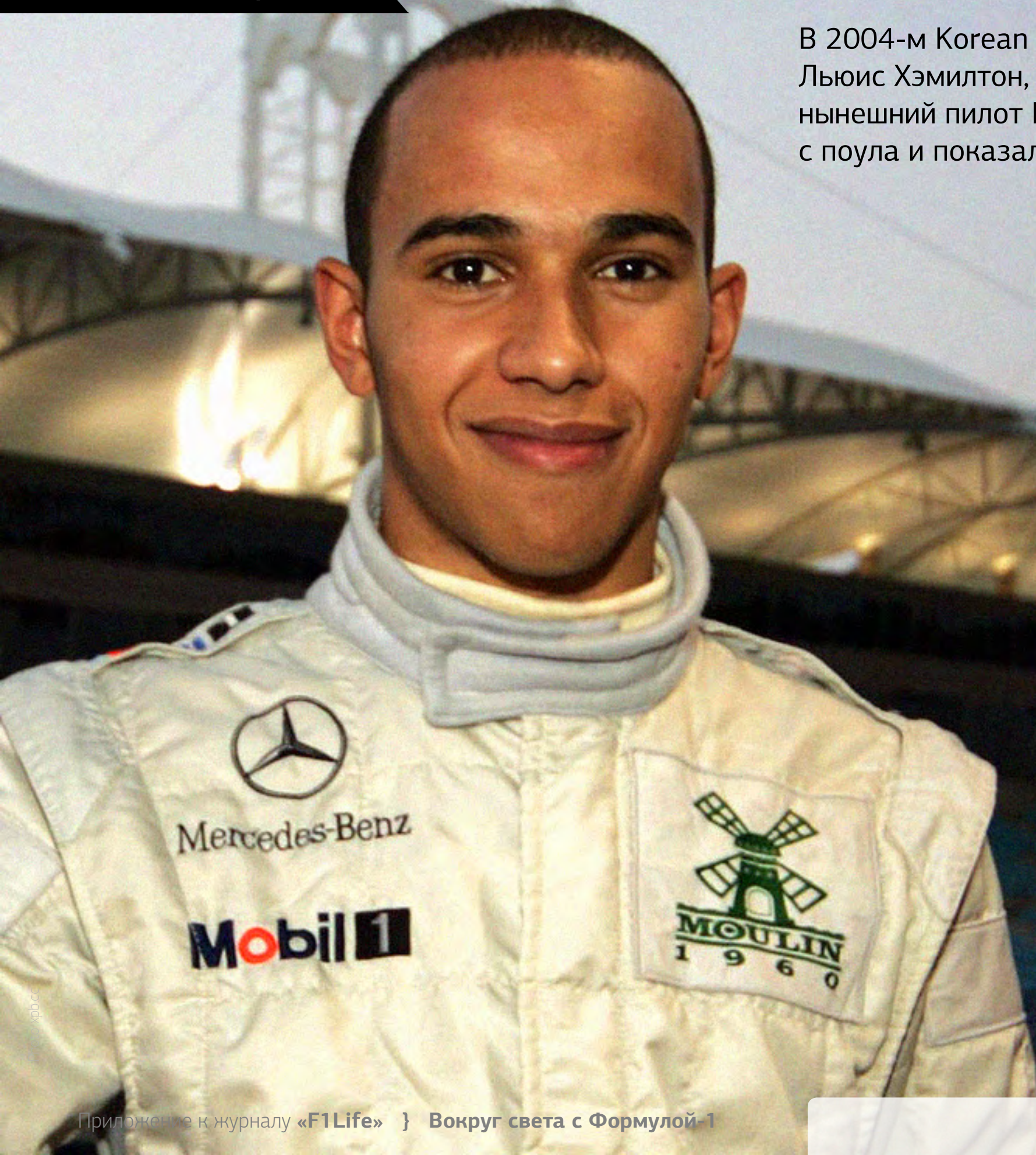
Корейцам пришлось довольствоваться серией Korea Super Prix — машины Ф-3, разыгрывавшие между собой на трассе в Чангвоне местный Гран-при Ф-3, в качестве «добавки» к гораздо более известному Гран-при Макао Ф-3.

Эта гонка проводилась в течение пяти лет, с 1999-го по 2003-й года, а самым известным её победителем, пожалуй, стал Нараин Картикеян в 2000-м году.

Он переиграл тогда своего будущего напарника Тьяго Монтейро и итальянца Джанмария Бруни, также отметившегося в Ф-1.



В 2004-м Korean Super Prix переехал в Бахрейн, и победу там отпраздновал Льюис Хэмилтон, выигравший у Нико Росберга. Третье место завоевал нынешний пилот DTM Джейми Грин — причём англичанин стартовал с поула и показал быстрейший круг гонки.



Новая эпоха в истории Гран-при Кореи началась в 2006-м году — почти весь год Берни Эклстоун провёл, восстанавливая своё доверие к корейцам, несколько раз встречался с новыми желающими всё-таки провести многострадальный гран-при.

К началу октября всё было улажено — и второго числа октября месяца 2006-го года было объявлено, что Гран-при Кореи состоится.

Сразу же была объявлена и дата — 2010-й год.

Местом проведения гран-при должен был стать новый автодром Korean International Circuit, правда, местоположение его, в 300 км от Сеула, вызвало некоторое недоумение.

Строительство трассы началось в 2007-м году, однако если в Бахрейне управились всего лишь за полтора года, то в Корее дело затянулось, и даже по ходу 2010-го года никто не мог быть уверенным в том, что гран-при всё же состоится.

В предварительных календарях сезона 2010-го года гонка не значилась, но 21-го сентября 2009-го года FIA всё же объявила о том, что Гран-при Кореи состоится 17-го октября 2010-го года, через неделю после японского этапа. Некоторое время высказывались предположения что гонка может стать ночной, но в итоге организаторы решили отказаться от подобного эксперимента из-за «малого опыта».



Photo: Clive Mason/Getty Images

Почти весь 2010-й казалось, что гонке так и не суждено всё же пройти. Строители не успевали, и FIA даже отодвинула гонку на ещё одну неделю — большее Федерация сделать не могла. Не добавляли уверенности накалившиеся в марте того года отношения между КНДР и Южной Кореей — 26-го марта вблизи северокорейских вод был потоплен южнокорейский корвет «Чхонан», и это, конечно же, вызвало всплеск напряжённости в отношениях между двумя соседними республиками.



Photo: Clive Mason/Getty Images

Ещё в конце сентября Берни Экклстоун выражал сомнения в том, что Гран-при Кореи всё же состоится, но финальная инспекция FIA 11-го октября со скрипом, но дала «добро» на проведение гонки.

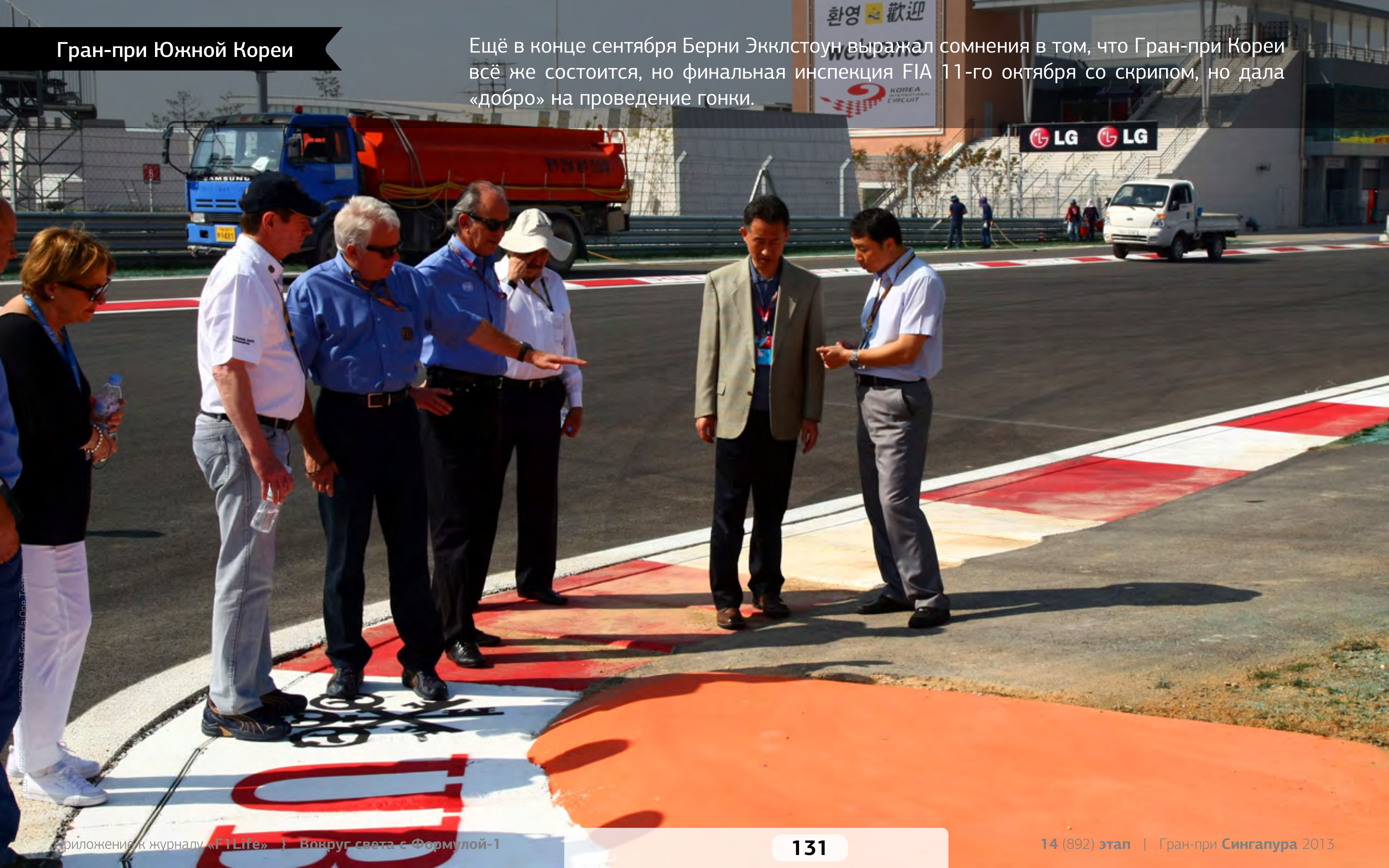


Photo: M. V. ... Formula One Team



Окончательное решение было принято 13-го октября — и спустя ещё одиннадцать дней Фернандо Алонсо выиграл первый розыгрыш Гран-при Кореи!



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!

Текст: Дан Дудка

Трасса с закалкой

Гран-при Японии

Сузука — это одна из легенд Ф-1, хотя, в отличие от Спа, Монцы или Сильверстоуна, похвастать такой уж длинной историей японский трек не может — история проведения гонок Ф-1 тут отсчитывается с 1987-го года.

Photo: Steven Tee/LAT Photographic

Но японский автодром успел заработать репутацию «вершителя судеб», или «вершительницы», учитывая коварный женский характер этой, безусловно, красавицы.

Уникальность Сузуки в том, что она закручена восьмёркой, а значит, пилоты по ходу круга переживают «головокружительные» эмоции — половину круга они едут по часовой стрелке, другую половину — уже против часовой!

Гран-при Японии

Одно это обстоятельство делает крайне важной физическую подготовку гонщиков, ведь их шеи в таких условиях подвергаются всесторонним нагрузкам, но и психологически быстрая Сузука весьма сложна для пилотов, трасса не прощает ни малейшей ошибки, а совершить её в условиях, когда зрение в быстрых поворотах буквально пропадает на доли секунды, проще простого.



Photo: Xpress

Максимального уровня концентрации и отваги требует серия быстрых виражей «влево-вправо», следующих после первого поворота — во многом именно эта секция является «барометром» трассы, ибо именно тут, в этой змейке, по-настоящему быстрые машины не оставляют никаких шансов остальным, а потерянное на первом секторе время затем обычно компенсировать уже нереально. Одним словом, ключ к быстрому кругу на Сузуке искать следует именно на первом секторе.

Гран-при Японии

Впрочем, и второй имеет свою «изюминку» — это пара виражей Degner, считаемых одними из самых требовательных в Ф-1 — на огромной скорости за 250 км/ч машины ввинчиваются в первый из них, после чего нужно резко тормозить и заворачивать под мост, во второй Degner.



Гран-при Японии

Уважением среди гонщиков пользуется и Spoon, также состоящий из двух частей — первая, более скоростная, и вторая, более медленная часть.



Ошибка тут ведёт к тяжкой расплате на длинной прямой со скоростным виражом 130 R посередине, знаменитым своими авариями — например, в 2002-м году Алан Макниш после жестокого удара об ограждения в субботу пропустил гонку на следующий день, аналогичная напасть случилась с Тимо Глоком в 2009-м, но немецкий гонщик попал в аварию в другом месте.

Гран-при Японии

Из-за особенностей географического расположения внести изменения в конфигурацию трассы и обочин безопасности очень сложно, поэтому все переделки трека за всю историю Сузуки ограничивались переносом заезда на пит-лейн, в остальном трасса полностью сохранила свой характер с 80-х годов, когда на Сузуке впервые прошли заезды Ф-1.



Гран-при Японии

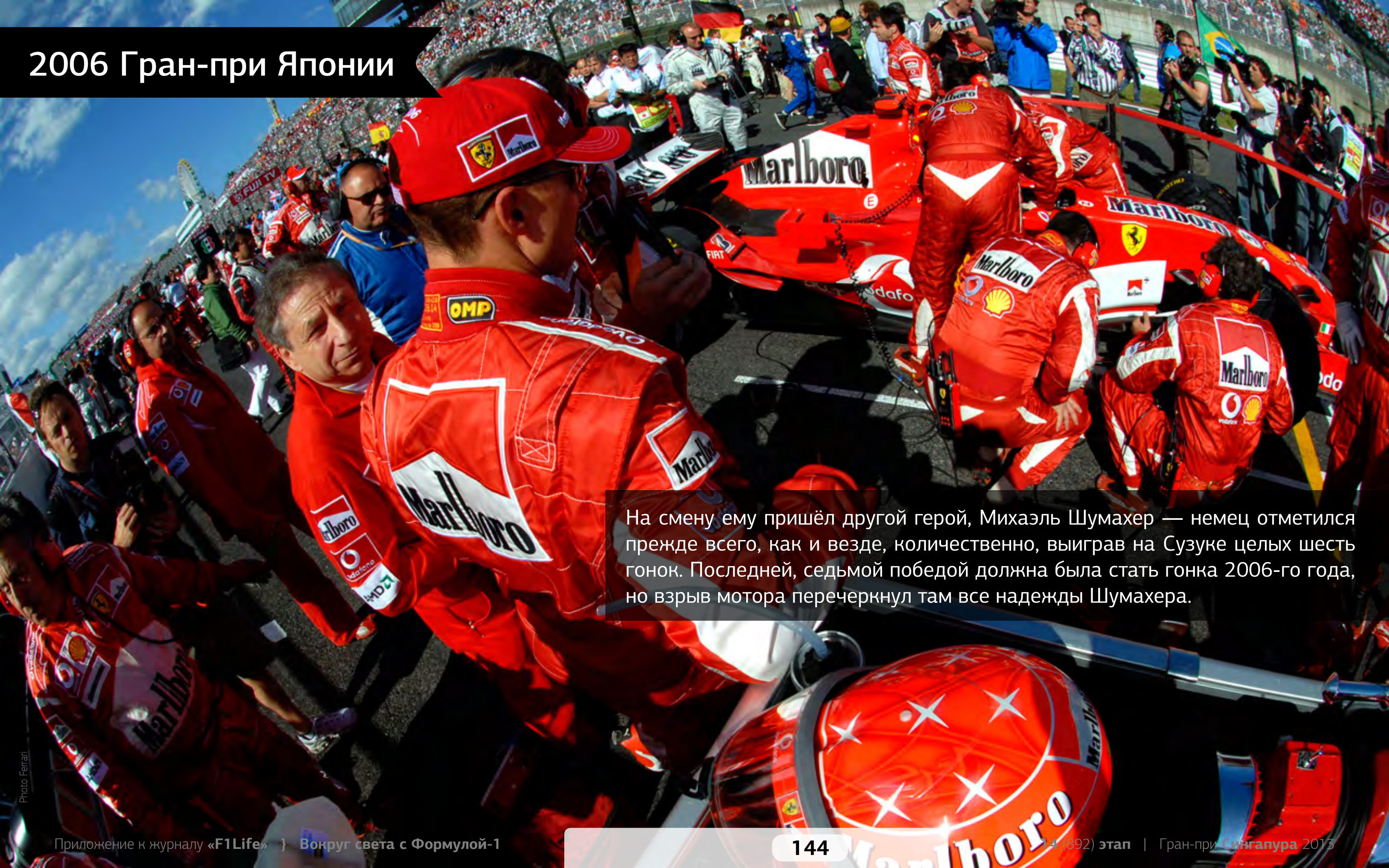


В последние годы «японская красавица» считается вотчиной Red Bull — за исключением победы Баттона в 2011-м году, Себастьян Феттель выиграл все гонки с тех пор, как стал выступать в составе Red Bull, и с того момента как Сузука, собственно, вернулась в Ф-1 после двухлетней паузы, «пролоббированной» Toyota, пригласившей Ф-1 в Фуджи.

Исторически же есть два, хотя нет, даже три имени, которые обязательно следует упомянуть в контексте рассказа об японском этапе.

Первое, это, конечно же, Айртон Сенна, который отпраздновал на подиуме Сузуки все три своих чемпионских титула, и добился поистине фанатичной популярности среди японских болельщиков. Гибель Айртона в Японии оплакивали больше, чем в Бразилии.

2006 Гран-при Японии



На смену ему пришёл другой герой, Михаэль Шумахер — немец отметился прежде всего, как и везде, количественно, выиграв на Сузуке целых шесть гонок. Последней, седьмой победой должна была стать гонка 2006-го года, но взрыв мотора перечеркнул там все надежды Шумахера.



А в конце 90-х на короткое время вошла звезда Мики Хаккинена — финн дважды становился чемпионом мира, и оба раза именно в Японии. Свой последний Гран-при самый успешный финский гонщик также провёл на Сузуке, попрощавшись с Ф-1 в 2001-м году.

















Тогда же подошла к концу и карьера Жана Алези — другого популярного среди японцев гонщика, прежде всего по причине женитьбы на японской девушке Кумико Гото, дочери знаменитого Осаму Гото.

Photo Ferrari

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	Южная Корея
1	Себастьян Феттель	Red Bull	272	15	25	12	25	12	18	25		25	15	25	25	25	25
2	Фернандо Алонсо	Ferrari	195	18		25	4	25	6	18	15	12	10	18	18	18	8
3	Кими Райкконен	Lotus	167	25	6	18	18	18	1	2	10	18	18			15	18
4	Льюис Хэмилтон	Mercedes	161	10	15	15	10		12	15	12	10	25	15	2	10	10
5	Марк Уэббер	Red Bull	130	8	18		6	10	15	12	18	6	12	10	15		
6	Нико Росберг	Mercedes	122		12		2	8	25	10	25	2		12	8	12	6
7	Фелипе Масса	Ferrari	89	12	10	8		15		4	8		4	6	12	8	2
8	Роман Грожан	Lotus	72	1	8	2	15					15	8	4	4		15
9	Дженсон Баттон	McLaren	58	2		10	1	4	8			8	6	8	1	6	4
10	Пол ди Реста	Force India	36	4		4	12	6	2	6	2						
11	Нико Хюлькенберг	Sauber	31		4	1					1	1			10	2	12
12	Адриан Сутиль	Force India	26	6					10	1	6			2		1	
13	Серхио Перес	McLaren	23		2		8	2				4	2			4	1
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														

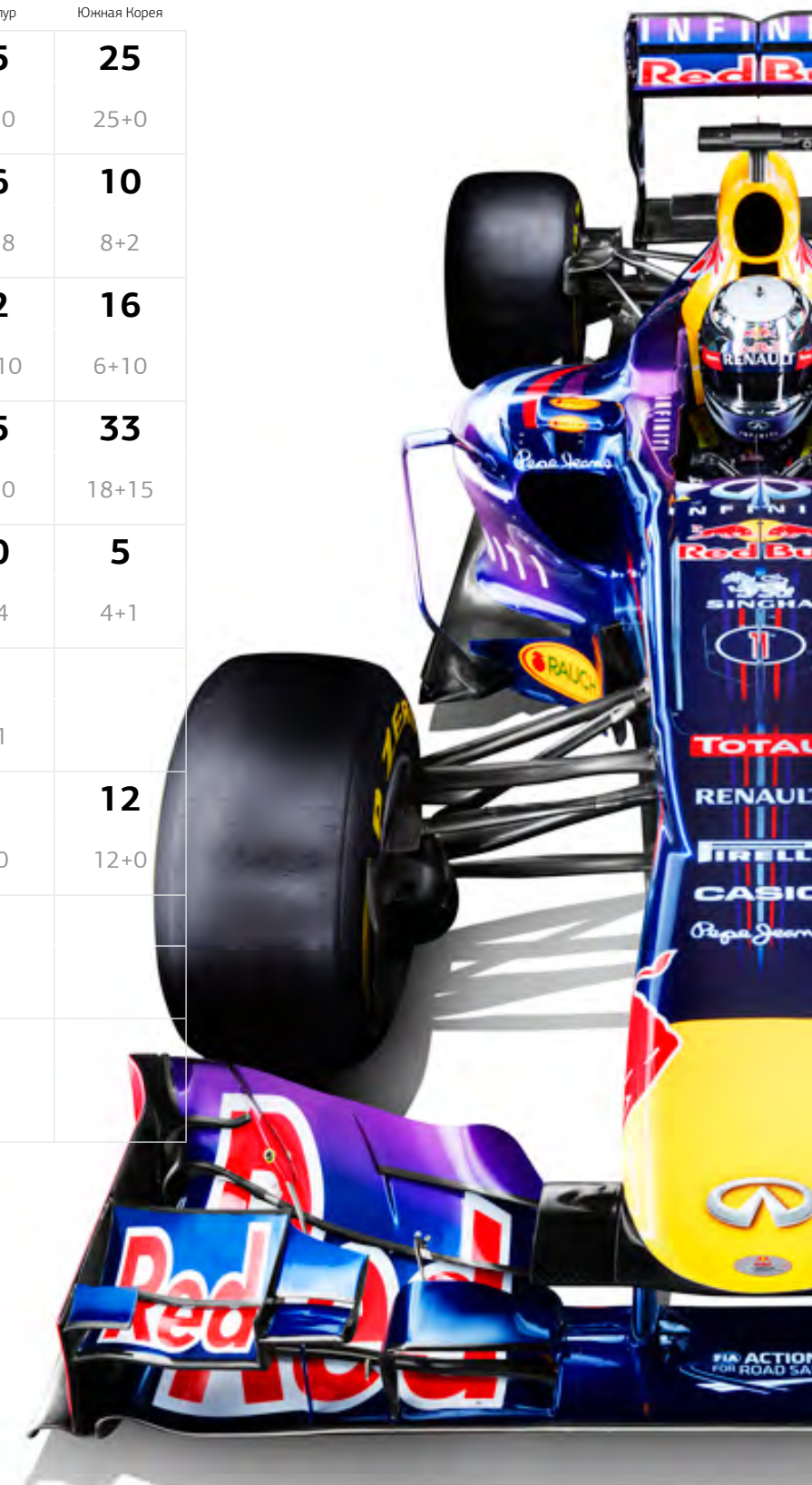


Командный зачёт

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	 Южная Корея
1	Red Bull	402	23	43	12	31	22	33	37	18	31	27	35	40	25	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	25+0
2	Ferrari	284	30	10	33	4	40	6	22	23	12	14	24	30	26	10
	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	8+2
3	Mercedes	283	10	27	15	12	8	37	25	37	12	25	27	10	22	16
	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	6+10
4	Lotus	239	26	14	20	33	18	1	2	10	33	26	4	4	15	33
	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	18+15
5	McLaren	81	2	2	10	9	6	8			12	8	8	1	10	5
	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	4+1
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	Sauber	31		4	1					1	1			10	2	12
	Н. Хюлькенберг Эс. Гутьеррес			4+0	1+0					1+0	1+0			10+0	2+0	12+0
8	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		
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