

Приложение к журналу

РОССИЯ **F1LIFE**

Вокруг света с Формулой-1 № 8 (29) 2013

Победитель
восьмого этапа

Нико

Росберг

Одежда победителей

8 этап

Гран-при Британии



Фото обложки:
MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team

все номера приложения к «F1Life»

Редактор: Новожилов Леонид

Авторы номера: Владимир Васильев,
Дан Дудка, Константин Егорычев

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

Нам 3 года!

За этот период наши туристы побывали на 27-ми Гран-при.

«Мы откроем вам весь мир Формулы-1»!

Сегодня у вас есть возможность заказать путешествие на гран-при сезона 2013, билеты на все автодромы чемпионата.

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

В поездке каждую группу туристов сопровождает наш опытный сотрудник.



Программы путешествий 2013:

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

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



Взрывы, от которых, к счастью, никто не пострадал

Если начало гоночного уик-энда в Сильверстоуне прошло под оглашающий резонанс новости ухода из «Больших призов» пилота Red Bull Марка Уэббера, то сама гонка на этой легендарной британской трассе была отмечена многочисленными взрывами, которые, к счастью, не привели к человеческим жертвам. Хотя, опасность таковая была. Ведь взрывающиеся на большой скорости покрышки могли привести к серии аварий, и лишь мастерство пилотов позволило избежать трагических последствий.

Время искать себя самого.
Время искать пшеницу среди трав.
Время сжигать золотые мосты.
Время уходить, если ты прав.

Илья Чёрт



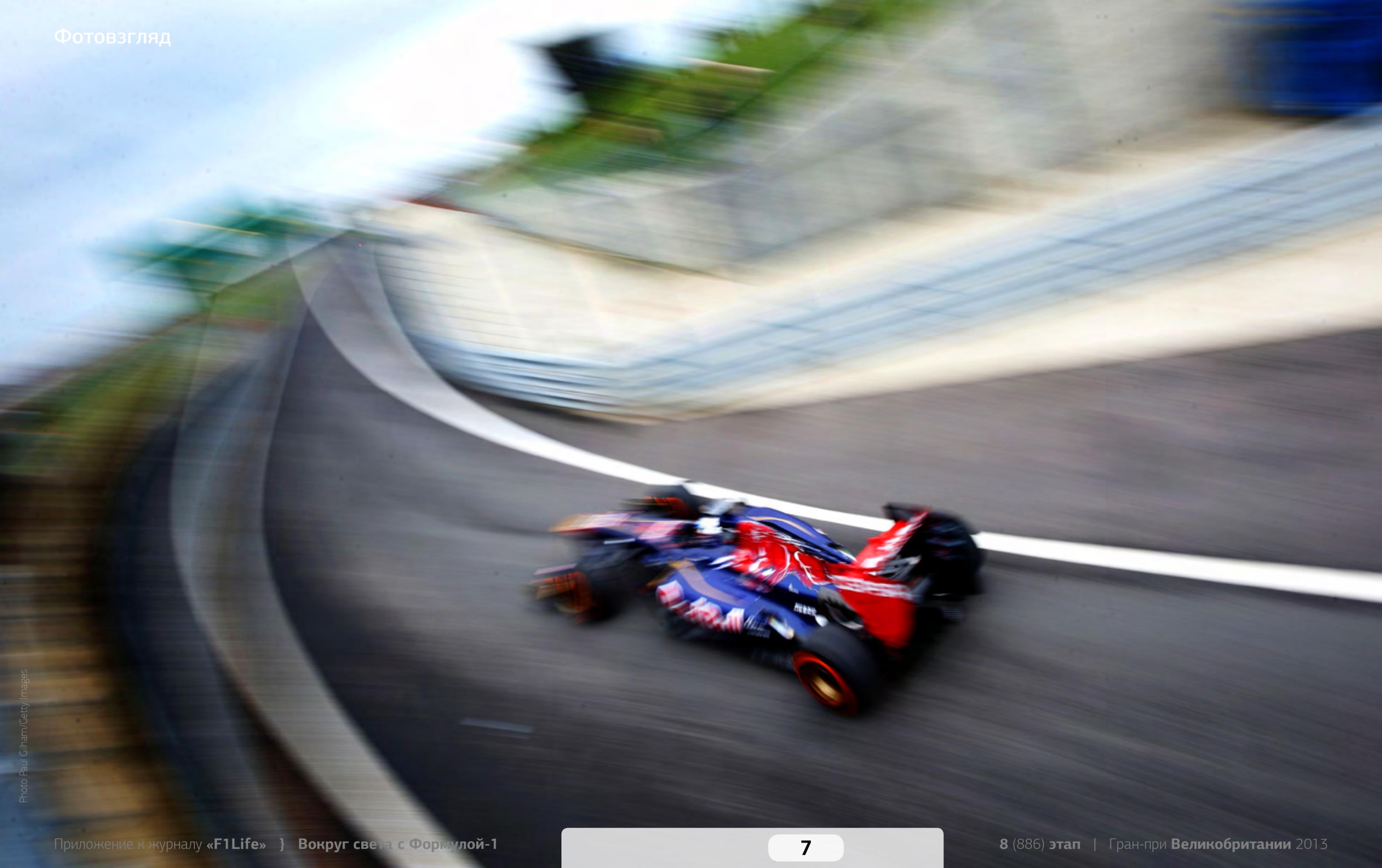




Photo: Lars Baron/Getty Images



Photo: Ferrari/Ercole Colombo

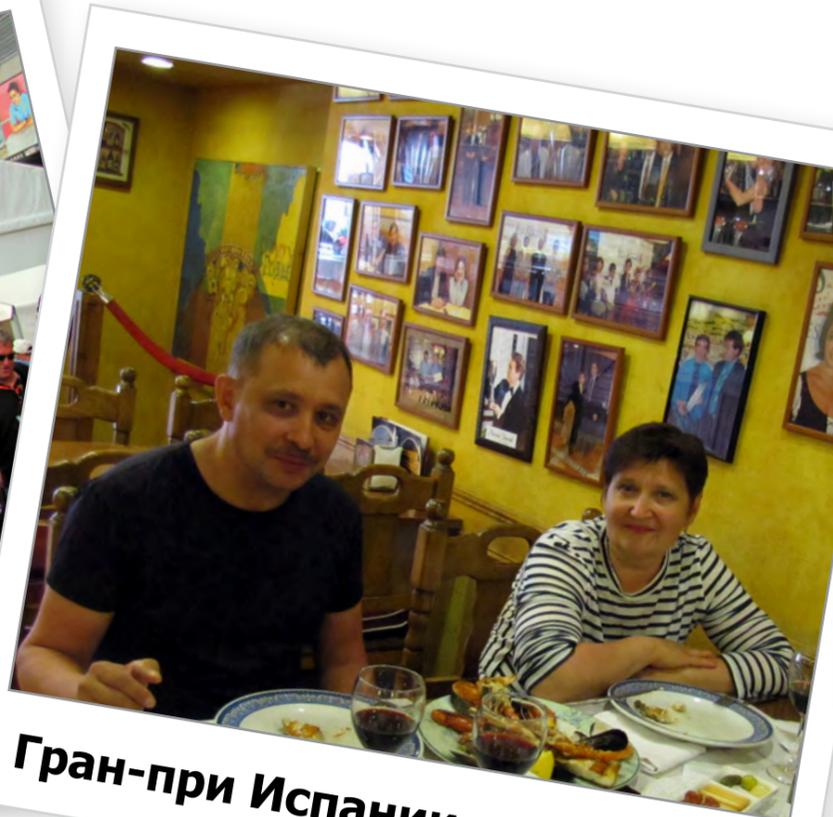


Photo: M. A. ELLIOTT/CONCEPT ARTISTS/PETRONAS Formula One Team

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



Гран-при Испании



Гран-при Испании



Гран-при Монако



Гран-при Испании

Мы на Гран-при 2012!

Реклама

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



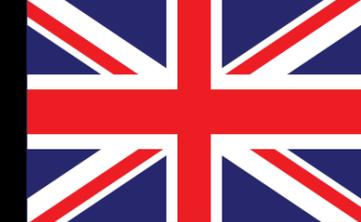
Photo: Pirelli

Трасса

Если трасса в Монте-Карло признанно носит титул самой легендарной, то британский автодром в Сильверстоуне заслуживает звания самого исторического. Ведь именно с него и началась история Формулы-1, первый гран-при которой прошёл здесь в далёком 1950 году.

Построенный на территории бывшего военного аэродрома, с которого во время второй мировой войны взлетали бомбардировщики, направляясь бомбить фашистов в Германии, автодром в Сильверстоуне до сих пор имеет участки трассы, проходящие по взлётным полосам и рулёжным дорожкам.

Сильверстоун



Первый гран-при: **1950**

52 кругов
× 5.891 км
—————
306.198 км

Победители:

- 2012 М. Уэббер (Red Bull Racing)
- 2011 Ф. Алонсо (Scuderia Ferrari)
- 2010 М. Уэббер (Red Bull Racing)
- 2009 С. Феттель (Red Bull Racing)
- 2008 Л. Хэмилтон (McLaren Mercedes)

Лучший круг: **2013** М. Уэббер **1:33.401**

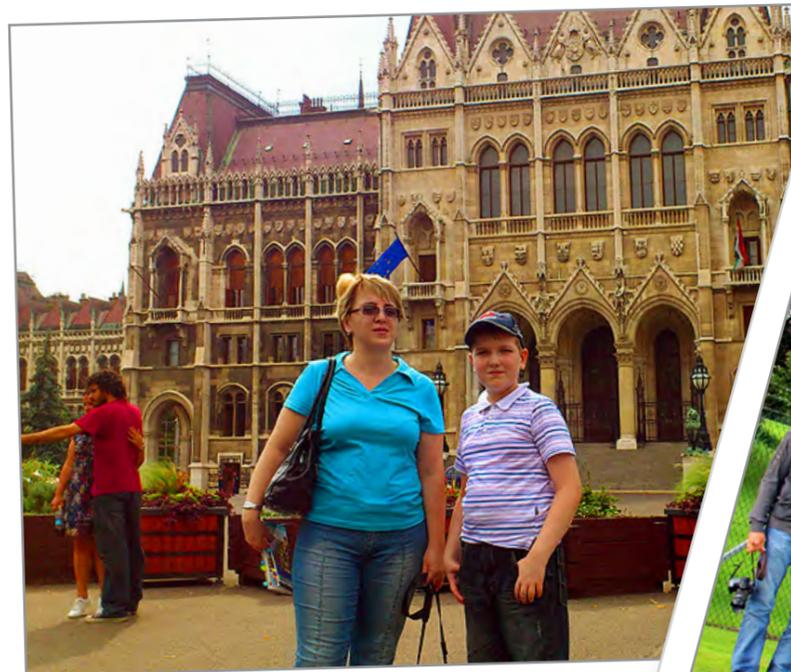
Бронируйте билеты и путешествия
на нашем сайте: www.formulatravel.ru
и по телефону: **+7 (495) 997-94-37**



Гран-при Германии



Транспорт от FORMULATRAVEL



Гран-при Венгрии



Гран-при Великобритании

Мы на Гран-при 2012!

Реклама

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

Марк Уэббер уходит из «Больших призов»

Официальное заявление Марка Уэббера об уходе из Red Bull и из Формулы-1 вызвало бурю эмоций и породило множество слухов по поводу того, кто же займёт это весьма тёпленькое место в одной из лучших команд пелотона. Даже, пожалуй, самой лучшей команде на сегодняшний день, ведь три года кряду у неё Кубок конструкторов, три года подряд её гонщик становится чемпионом мира, и в нынешнем сезоне и гонщик, и команда лидируют в обоих зачётах.



Удивительно то, что решение Марк принял, дождавшись-таки официального предложения, сделанного ему владельцем Red Bull Дитером Матешцем, продлить контракт с командой на следующий год. Словно ждал австралиец именно этого предложения, чтобы удовлетворить своё самолюбие, чтобы доказать всем, что он уходит не потому, что он — слабак, и его больше не хотят видеть в Red Bull, а потому что он сам принял это решение и решил посвятить себя другой дисциплине автоспорта.

Куда же собрался этот неординарный и талантливый гонщик, так и не сумевший стать чемпионом, хотя и имел в своём распоряжении на протяжении трёх лет самую быструю машину пелотона? Оказывается, в гонки на выносливость за команду Porsche. Ну, что ж достойный выбор.

И с этим заявлением Уэббера началась лихорадка командных перестановок, интригующее событие, весьма важное как для зрителей, так и для журналистов. Особенно в свете получения ответа на вопрос: а найдется ли в будущем сезоне место для российского пилота Виталия Петрова, не теряющего надежды вернуться в большой спорт. Напомним, что после «развода» со своим менеджером Оксаной Косаченко, выборгский гонщик сам занимается своим менеджментом, и насколько можно судить по его коротким заявлениям, он надеется всё же в 2014 году выступать в боевом составе одной из команд Формулы-1.



28 июня, пятница. I часть — пасмурно, дождь. Воздух +18–19 °С, асфальт +17–18 °С
II часть — облачно, сухо. Воздух +20–21 °С, асфальт +19–20 °С
29 июня, суббота. III часть — облачно, сухо. Воздух +16–17 °С, асфальт +20–26 °С

Текст: Владимир Васильев



ПРАКТИКИ

То, что над Сильверстоуном утром в пятницу поплыли облака и зарядил несильный дождь, было малоудивительным фактом. Скорее все удивлялись прогнозу, который обещал в воскресенье с большой степенью вероятности сухую погоду.



Photo: Jean-Francois Galeron



Поэтому перед командами стояла сложная задача: либо продолжать тестировать машины на дождевой резине, зная, что эти настройки не пригодятся в гонке, либо переждать непогоду и попытаться успеть настроить болиды за время сухого асфальта.

Надо отметить, что шинники Pirelli привезли по два дополнительных комплекта экспериментальных покрышек Hard для каждого гонщика, но до сликов утром в пятницу дело так и не дошло.

Более того, тысячи зрителей, устроившиеся на трибунах трассы Сильверстоуна несмотря на дождь, вынуждены были большую часть времени с грустью смотреть лишь на мокрый асфальт пустынного автодрома. Болиды предпочли переждать непогоду в уютных боксах.



Больше всех от такого поворота событий, наверное, расстроился Джеймс Росситер, резервный пилот Force India.

Photo Sahara Force India F1 Team/James Moy



Поскольку с начала сезона он регулярно работал на симуляторе, который установлен на базе индийской команды, то было запланировано его выпустить на трассу, чтобы сравнить, как отличается поведение машины и действия гонщика в виртуальных и реальных условиях. Увы, в дождливую погоду подобный эксперимент не мог дать ценных результатов.



Лишь под занавес сессии, когда оставалось не более четверти часа отпущенного времени, полный круг первым проехал Даниэль Риккиардо.

Однако асфальтное покрытие ещё оставляло желать лучшего, многие гонщики совершали ошибки. Пилот Caterham Шарль Пик умудрился даже вылететь с трассы на 3-м секторе и разбить машину.

			BEST LAP	GAP				
1	19	D. RICCIARDO	1:54.249		35.8	47.2	31.1	
2	11	N. HULKENBERG	1:55.033	0.784	35.8	47.2	31.1	10
3	16	P. MALDONADO	1:55.354	1.105	36.1	47.5	31.3	7
4	10	L. HAMILTON	1:55.458	1.209	36.3	47.2	31.6	7
5	12	E. GUTIERREZ	1:55.825	1.576	36.9	47.2	31.3	5
6	17	V. BOTTAS	1:56.361	2.112	36.3	47.8	31.5	9
7	18	J. VERGNE	1:57.891	3.642	36.0	47.7	32.3	7
8	21	G. VAN DER GARDE	1:58.859	4.610	37.3	47.6	32.2	4
9	23	M. CHILTON	1:59.719	5.470	37.0	48.9	32.8	6
10	22	J. BIANCHI	1:59.876	5.627	37.5	49.2	32.9	7
11	4	F. MASSA	2:06.534	12.285	37.7	49.1	32.9	8
12	9	N. ROSBERG			36.0	47.7	32.2	6
13	14	P. DI RESTA				52.8		3
14	8	R. GROSJEAN			39.6	49.2	34.4	4
15	5	J. BUTTON				57.7		1
16	15	A. SUTIL				54.4		1
17	3	F. ALONSO				49.4		4
18	2	M. WEBBER				50.3		4
19	6	S. PEREZ				53.5		1
20	20	C. PIC			38.7	51.3		1
21	1	S. VETTEL				49.8	34.0	3
22	7	K. RAIKKONEN				50.7		4

11:35:30

© F1 Group P4

LG

0:00

Лишь половина пилотов проехали полный круг, остальные 11 гонщиков остались в зачётной ведомости с отметкой «без времени». Лучшее время так и осталось за молодым австралийцем из команды Toro Rosso.

Photo: Peter Fox/Getty Images

После обеда британское небо решило передохнуть, сняв с себя обязанности по поливу асфальта автодрома Сильверстоуна. Трасса подсохла. Проехав пару кругов на промежуточной резине и убедившись, что всё в порядке, гонщики поскорее перешли на слики.

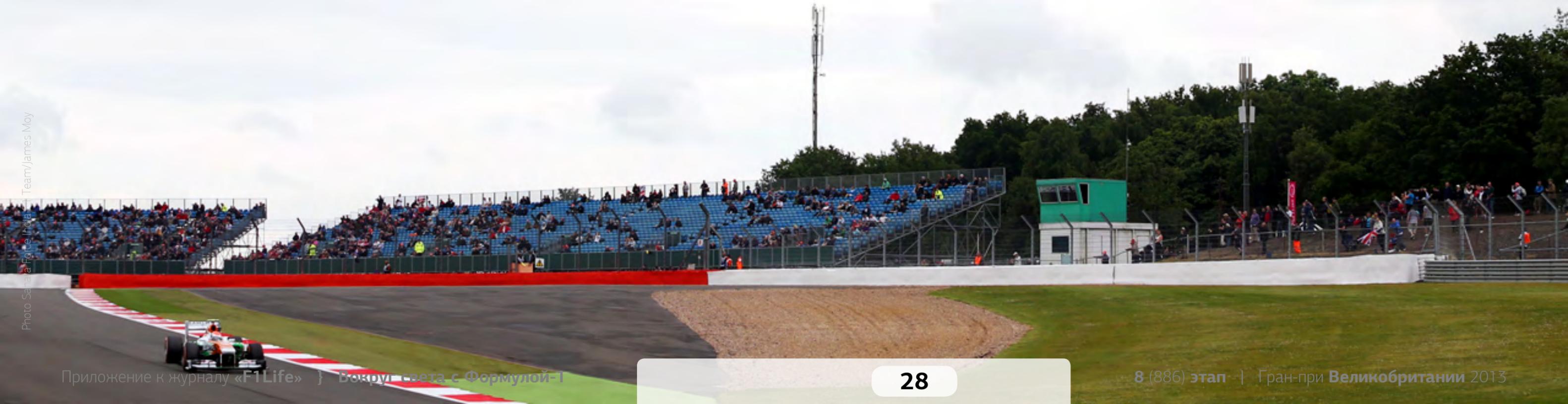


Photo: Saha / a Force India / Team/James Moy

В поисках предела пилотирования для себя и болида неожиданно «споткнулся» Фелипе Масса. Он не справился с управлением своей Ferrari, и в результате бразильцу пришлось возвращаться в боксы пешком, оставив разбитую машину на попечение маршалам и аварийным службам. Авария была настолько серьезной, что восстановить болид удалось лишь к следующему утру.



Photo xpb.cc

Зрители, заскучавшие было по звуку моторов в утреннюю сессию, были сполна отблагодарены после обеда. Программа у каждого гонщика была насыщенной, требовалось не только настроить болиды на завтрашнюю квалификацию, но и испытать экспериментальные составы Pirelli. Ведь до сих пор они так и не получили окончательного утверждения для использования в гонках.



Photo: xpb.cc

Лучшее время на сухой трассе показал Нико Росберг.



Его время было на 0,3 секунды лучше, чем у Марка Уэббера, опередившего соответственно своего именитого напарника Себастьяна Феттеля.

Британский ветер утром в субботу усиленно намеревался нагнать дождевых туч к Сильверстоуну, но его попытки были тщетны. Хотя и было относительно прохладно, капель дождя любители экстремальных условий пилотирования так и не дождались на автодроме.

Photo: MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team



И всё же несмотря на сухую погоду безмятежными субботние свободные заезды назвать было нельзя. Именно на этой сессии начались развиваться события, которые затем получили сравнение с «русской рулеткой». И причиной тому были опять же шины Pirelli.



Первый тревожный звоночек прозвенел на болиде McLaren Серхио Переса. Без видимых причин на нём вдруг лопнула задняя левая шина. Сотрудники Pirelli поспешили оправдать случившееся банальным проколом. Ещё бы! Кому хочется давать объяснения в ущерб имиджу собственного бренда.

Photo xrb/cc

Красные флаги, выброшенные маршалами после аварии Переса, были через 5 минут заменены на зелёные, и заезды продолжились. Даже Серхио смог ещё вернуться на трассу после того, как механики McLaren устранили повреждения кузовных элементов, и, главное, подвески.

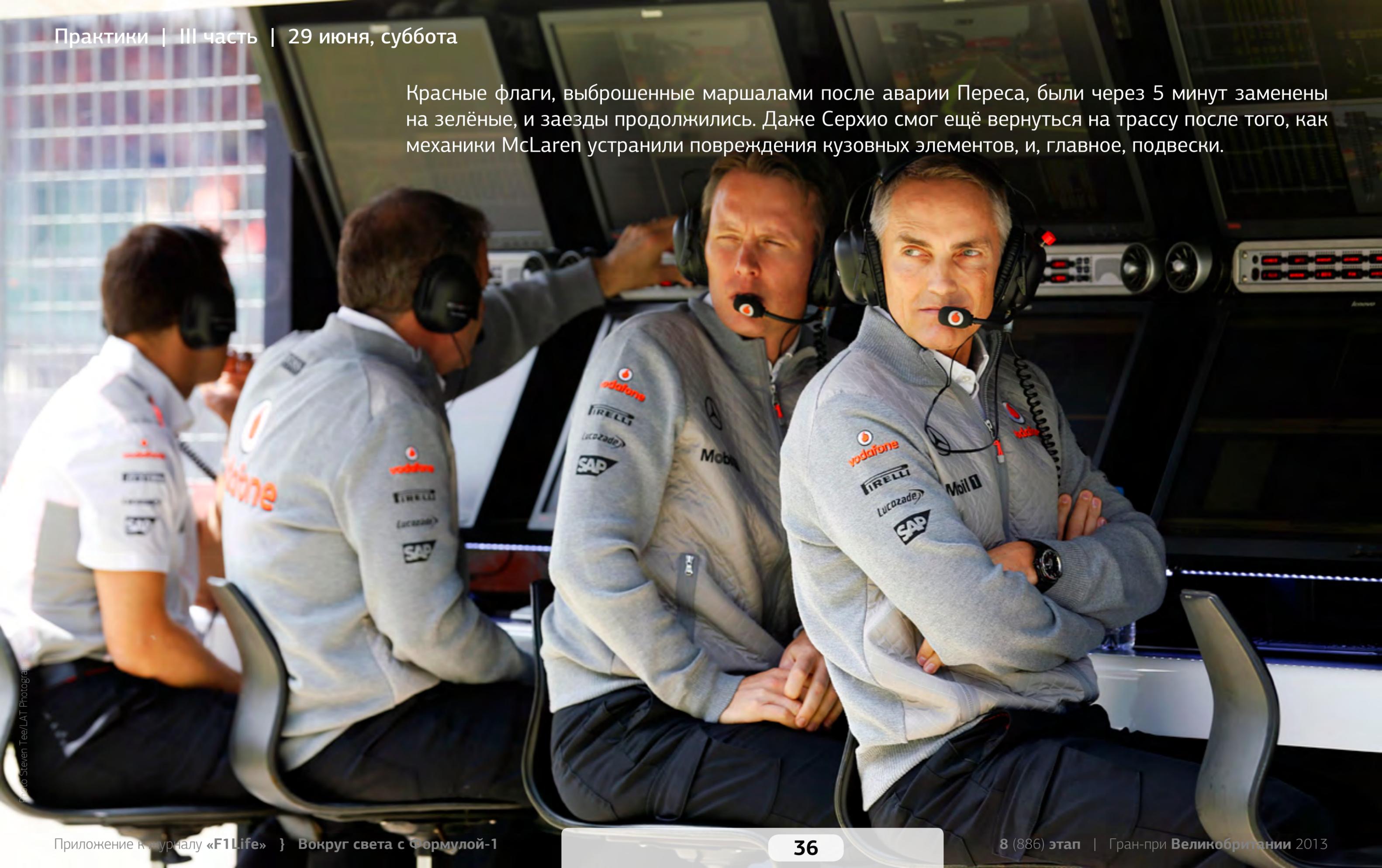
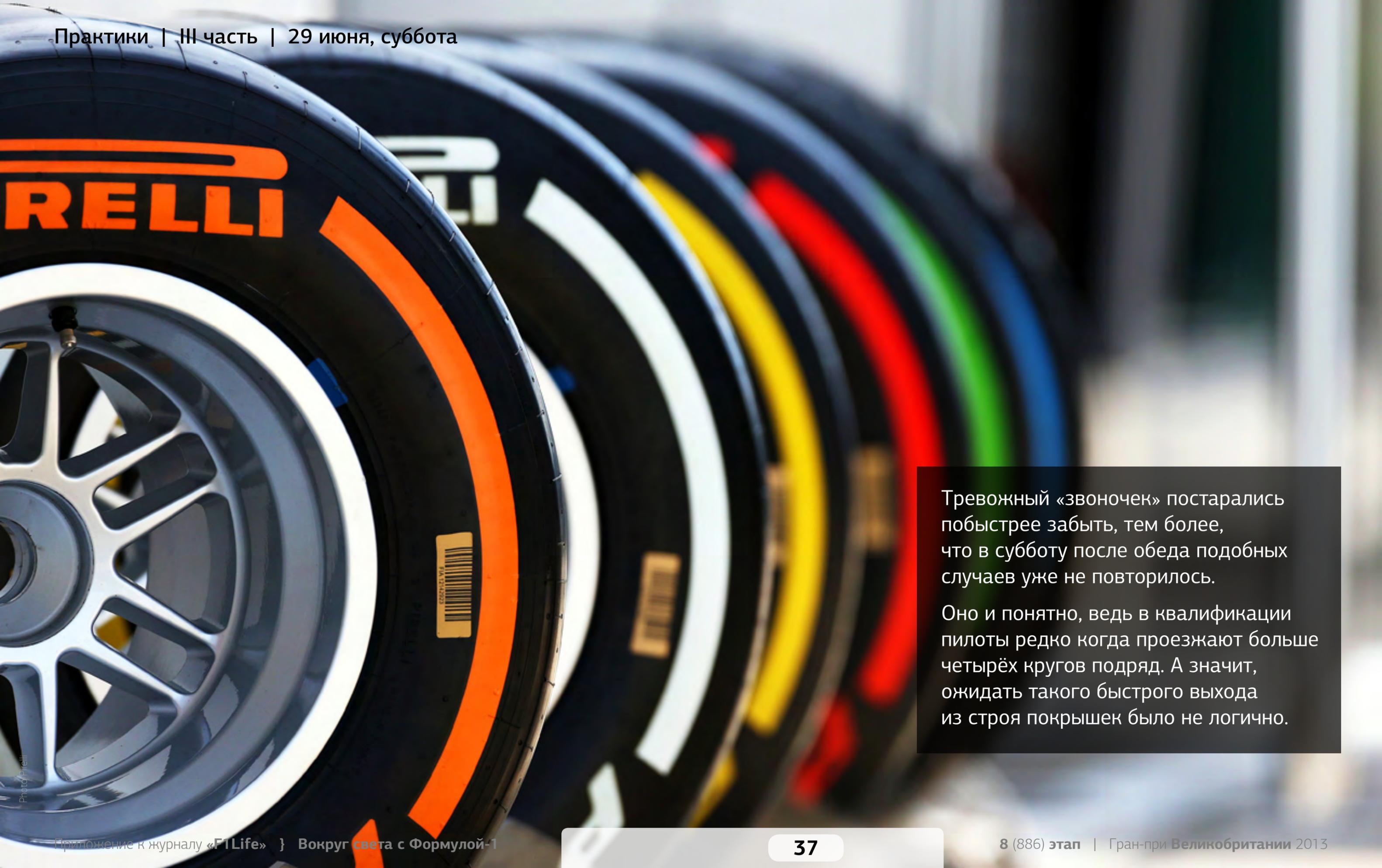


Photo: Steven Tee/LAT Photographic



Тревожный «звоночек» постарались побыстрее забыть, тем более, что в субботу после обеда подобных случаев уже не повторилось.

Оно и понятно, ведь в квалификации пилоты редко когда проезжают больше четырёх кругов подряд. А значит, ожидать такого быстрого выхода из строя покрышек было не логично.



Photo: MERCEDES-AMG PETRONAS Formula One Team

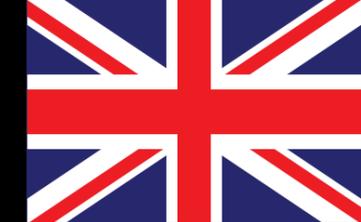
На последние круги команды выпустили пилотов с минимальным количеством топлива, и получилась почти в чистом виде генеральная репетиция предстоящей квалификации. Обе машины Mercedes уверенно заняли виртуальный первый ряд.

Практики | III часть | 29 июня, суббота

Следом за ними были оба гонщика Red Bull.



Photo: Paul Gilham/Getty Images



I практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	10	1:54.249	
2	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	7	1:55.033	0.784
3	П. Мальдонадо	Williams-Renault	7	1:55.354	1.105
4	Л. Хэмилтон	Mercedes	5	1:55.458	1.209
5	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	9	1:55.825	1.576
6	В. Боттас	Williams-Renault	7	1:56.361	2.112
7	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	4	1:57.891	3.642
8	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	6	1:58.859	4.610
9	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	7	1:59.719	5.470
10	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	8	1:59.876	5.627
11	Ф. Масса	Ferrari	6	2:06.534	12.285
12	Н. Росберг	Mercedes	3	—	
13	П. ди Реста	Force India-Mercedes	4	—	
14	Р. Грожан	Lotus-Renault	1	—	
15	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	1	—	
16	А. Сутиль	Force India-Mercedes	4	—	
17	Ф. Алонсо	Ferrari	4	—	
18	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	1	—	
19	С. Перес	McLaren-Mercedes	1	—	
20	Ш. Пик	Caterham-Renault	3	—	
21	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	4	—	
22	К. Райкконен	Lotus-Renault	0	—	

II практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Н. Росберг	Mercedes	33	1:32.248	
2	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	26	1:32.547	0.299
3	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	31	1:32.680	0.432
4	П. ди Реста	Force India-Mercedes	34	1:32.832	0.584
5	Л. Хэмилтон	Mercedes	28	1:32.911	0.663
6	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	34	1:33.171	0.923
7	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	38	1:33.290	1.042
8	А. Сутиль	Force India-Mercedes	34	1:33.313	1.065
9	Р. Грожан	Lotus-Renault	38	1:33.322	1.074
10	Ф. Алонсо	Ferrari	32	1:33.494	1.246
11	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	29	1:33.740	1.492
12	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	36	1:33.896	1.648
13	К. Райкконен	Lotus-Renault	30	1:34.120	1.872
14	С. Перес	McLaren-Mercedes	29	1:34.130	1.882
15	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	32	1:34.998	2.750
16	В. Боттас	Williams-Renault	29	1:35.070	2.822
17	П. Мальдонадо	Williams-Renault	35	1:35.127	2.879
18	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	27	1:35.802	3.554
19	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	32	1:35.984	3.736
20	Ш. Пик	Caterham-Renault	35	1:36.079	3.831
21	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	33	1:37.329	5.081
22	Ф. Масса	Ferrari	7	1:43.466	11.218

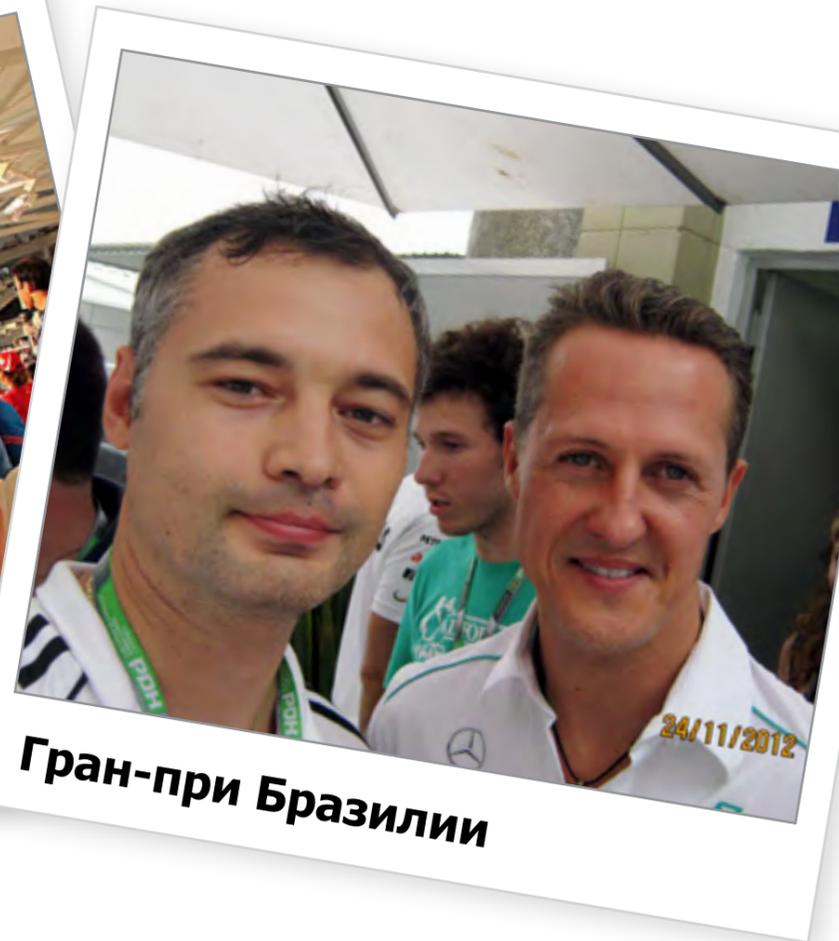
III практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Н. Росберг	Mercedes	18	1:31.487	
2	Л. Хэмилтон	Mercedes	20	1:31.633	0.146
3	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	20	1:32.037	0.550
4	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	17	1:32.078	0.591
5	Р. Грожан	Lotus-Renault	18	1:32.391	0.904
6	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	19	1:32.440	0.953
7	Ф. Алонсо	Ferrari	18	1:32.454	0.967
8	К. Райкконен	Lotus-Renault	22	1:32.459	0.972
9	А. Сутиль	Force India-Mercedes	17	1:32.536	1.049
10	П. ди Реста	Force India-Mercedes	17	1:32.571	1.084
11	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	15	1:32.580	1.093
12	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	18	1:32.926	1.439
13	П. Мальдонадо	Williams-Renault	17	1:33.133	1.646
14	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	16	1:33.225	1.738
15	Ф. Масса	Ferrari	16	1:33.273	1.786
16	В. Боттас	Williams-Renault	25	1:33.309	1.822
17	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	19	1:33.370	1.883
18	С. Перес	McLaren-Mercedes	9	1:33.607	2.120
19	Ш. Пик	Caterham-Renault	18	1:34.971	3.484
20	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	17	1:34.990	3.503
21	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	16	1:36.694	5.207
22	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	18	1:37.443	5.956

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



Гран-при Абу-Даби



Гран-при Бразилии



Гран-при Бразилии



Гран-при Абу-Даби

Мы на Гран-при 2012!

Реклама

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

Квалификация

29 июня, суббота — небольшая облачность, сухо.
Воздух +18–19 °С, асфальт +28–30 °С

Photo: Andrew Ferraro/LAT Photographic

Учитывая, что на британской трассе возможны обгоны, роль поул-позишн для Сильверстоуна имеет гораздо меньшее значение, чем, скажем, для того же Монте-Карло или барселонского автодрома в Монтмело.

За последние 10 лет на Гран-при Великобритании лишь три раза побеждали в гонке пилоты, стартовавшие с первого места.

Квалификация | 29 июня, суббота

Но в любом случае старт в авангарде пелотона всегда позволяет лучше контролировать ситуацию в гонке, меньше рисковать на первых километрах дистанции. Да, и шины меньше изнашиваются обычно у тех, кто едет впереди, а не у тех, кто пытается обогнать соперника.

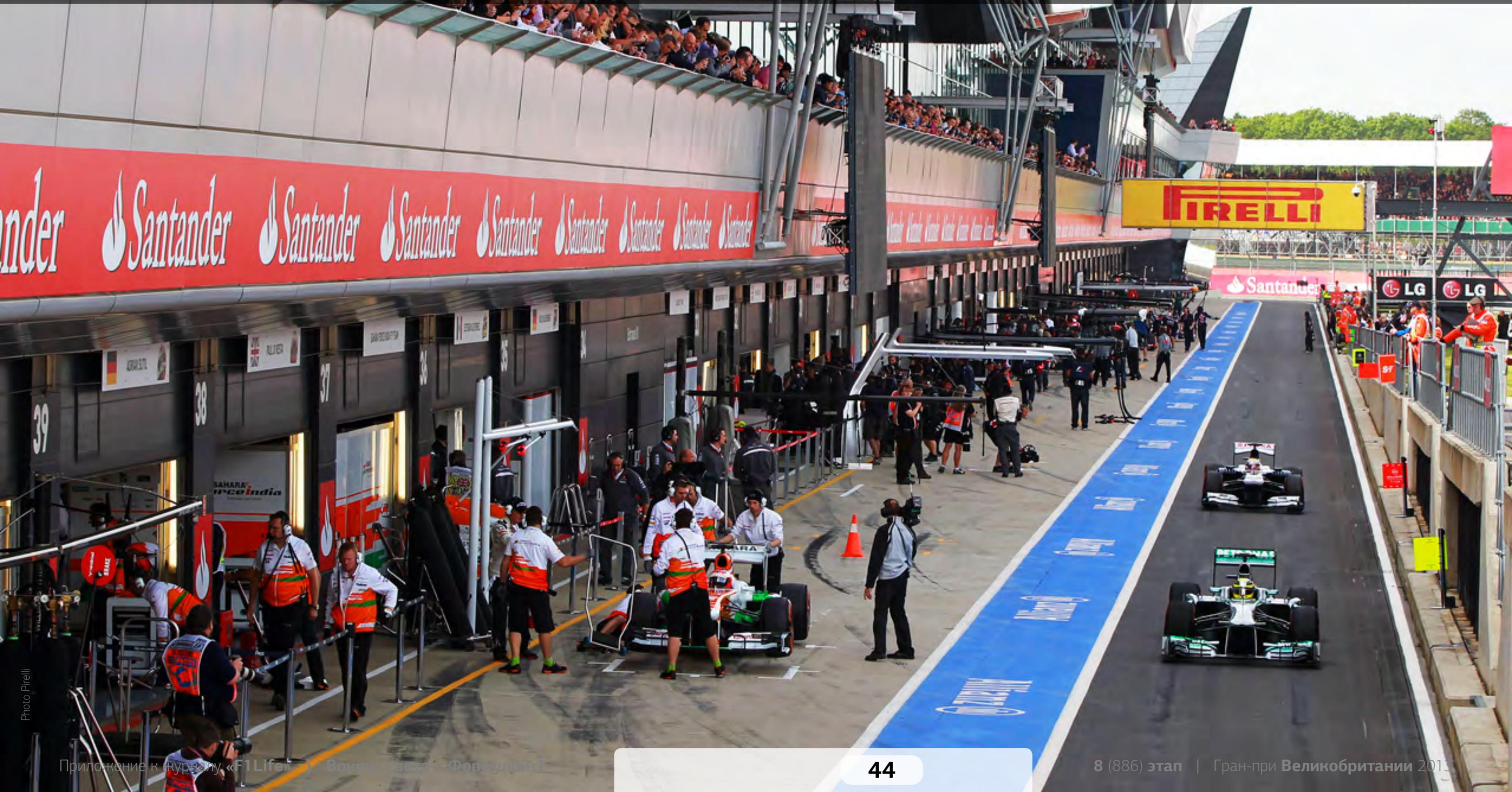


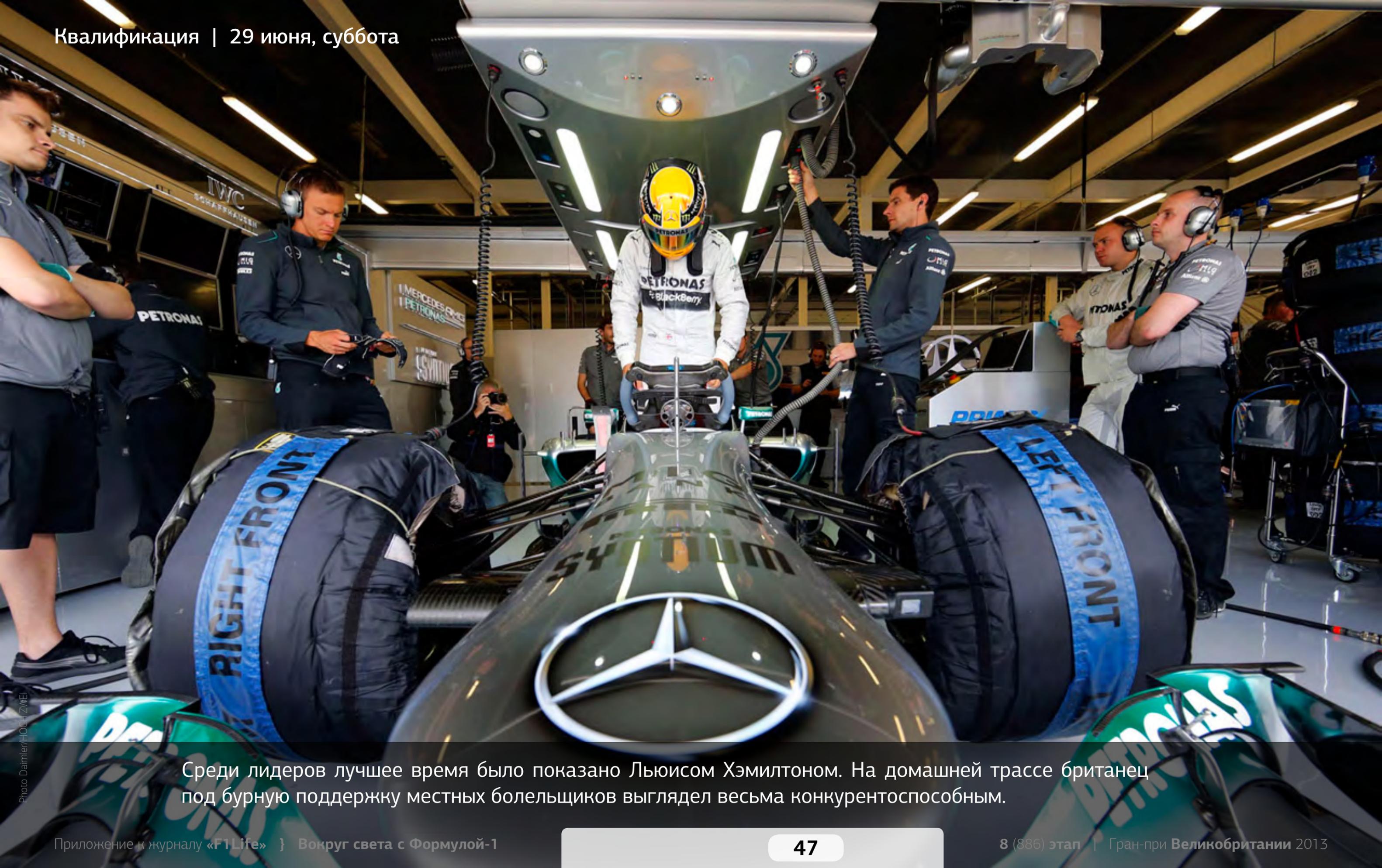
Photo: Pirelli

К началу заездов погода наладилась, о промежуточных, и тем более дождевых покрышках уже никто и не думал. В первом сегменте вместе с командами-аутсайдерами оказались «за бортом» дебютанты «команд-среднячков» Валттери Боттас и Эстебан Гутьеррес.



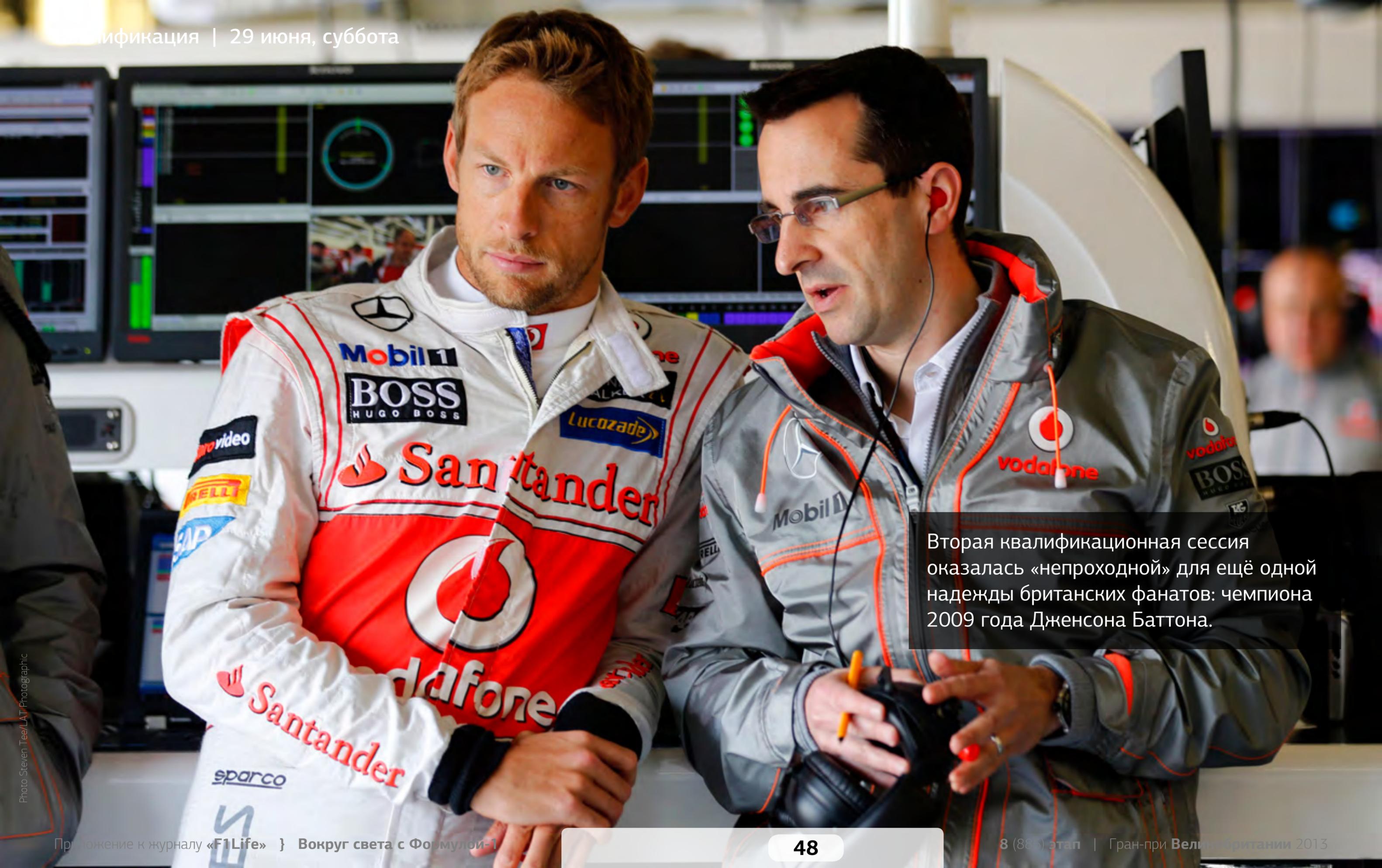
Photo Andrew Ferraro/LAT Photographic

Но надо отметить, что все пилоты преодолели 107 %-ную планку, а значит, на старт пелотон готовился в полном составе.



Среди лидеров лучшее время было показано Льюисом Хэмилтоном. На домашней трассе британец под бурную поддержку местных болельщиков выглядел весьма конкурентоспособным.

Photo Daimler/HOCH ZWEI



Вторая квалификационная сессия оказалась «непроходной» для ещё одной надежды британских фанатов: чемпиона 2009 года Дженсона Баттона.

Вместе с ним пошли давать интервью журналистам его напарник по McLaren Серхио Перес, а также Фелипе Масса, Жан-Эрик Вернь, Нико Хюлькенберг и Пастор Мальдонадо.





Лучшим в этом сегменте был Себастьян Феттель. Все ждали упорной борьбы за поул именно между Red Bull и Mercedes.

Photo: Mark Thompson/Getty Images

Так оно и вышло. Уже в первой попытке финальной сессии Хэмилтон и Росберг возглавили таблицу результатов.

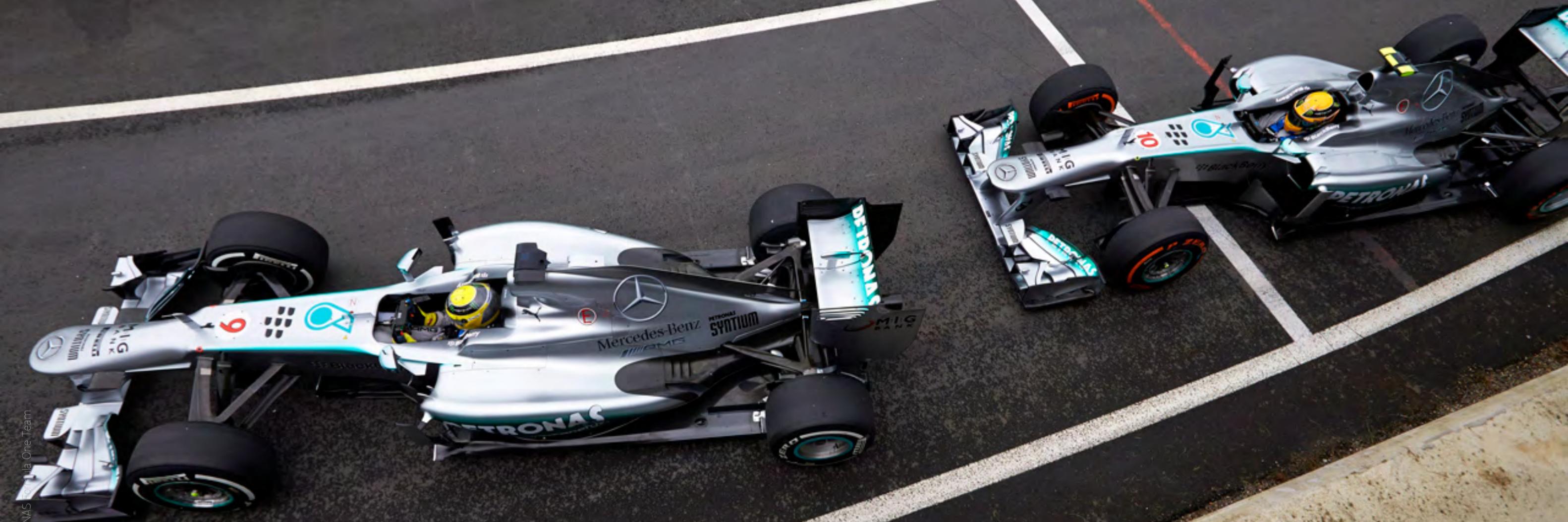


Photo: MERCEDES-AMG-PETRONAS Formula One Team



FORMULA ONE MANAGEMENT
SUPPORTS THE
FIA ACTION FOR ROAD
SAFETY CAMPAIGN

FIA ACTION
FOR ROAD SAFETY

FORMULA ONE MANAGEMENT
SUPPORTS THE
FIA ACTION FOR ROAD
SAFETY CAMPAIGN

FORMULA ONE MANAGEMENT
SUPPORTS THE
FIA ACTION FOR ROAD
SAFETY CAMPAIGN

FIA ACTION FOR ROAD SAFETY

EMENT

AD

SAFETY

Гонщики Red Bull попытались было им помешать, и Марк Уэббер даже на какое-то время опередил Нико, но на последних секундах всё стало на свои места. Льюис завоевал поул-позишн, обойдя своего напарника на 0.4 секунды.

Photo xpb.cc

Второй ряд стартовой решётки достался Феттелю и Уэбберу. Себастьян в последней попытке сумел-таки показать время на 0,009 секунды быстрее, чем у Марка.

Несколько неожиданными были результаты Пола ди Реста и Даниэля Риккиардо, которые опередив Ferrari и Lotus, заняли третий ряд на решётке, повторив свои однажды уже показанные рекорды в квалификации.

4-й ряд достался Адриану Сутилю и Роману Грожану. Если немецкий гонщик слегка уступил своему напарнику по Force India, то вот француз обошёл по скорости быстрого круга своего именитого напарника Кими Райкконена.



Photo Andrew Ferraro/LAT Photographic

Квалификация | 29 июня, суббота

Финский чемпион вместе с Фернандо Алонсо замкнули стартовую десятку.



Photo Charles Coates/LAT Photographic



Для испанца это была худшая квалификация с прошлогоднего Гран-при Европы у себя на родине в Валенсии.

Квалификация | 29 июня, суббота

Чуть позже стало известно, что в машине Force India Пола ди Реста был обнаружен более, чем 1,5-килограммовый недовес.

Поначалу мы подумали, речь идет о незалитом в достаточном количестве в баки топливе, но оказалось другое: сам гонщик неожиданно похудел на пару килограммов за последнюю неделю, а команда, не зная об этом, не учла это в определении общего веса болида.

Ситуация нелепая, но и такое случается.



Согласно регламенту, результат Пола был исключён из квалификации, но гонщику всё же разрешили стартовать с последнего места.

Правда, из-за штрафа с потерей пяти позиций на старте, наложенного на Гидо ван дер Гарде за инцидент на предыдущем Гран-при в Канаде и за замену коробки передач с потерей ещё пять мест, шотландец поднялся на одну ступеньку.

Но в целом, это было малозначительным успокоением для неожиданно похудевшего автогонщика.

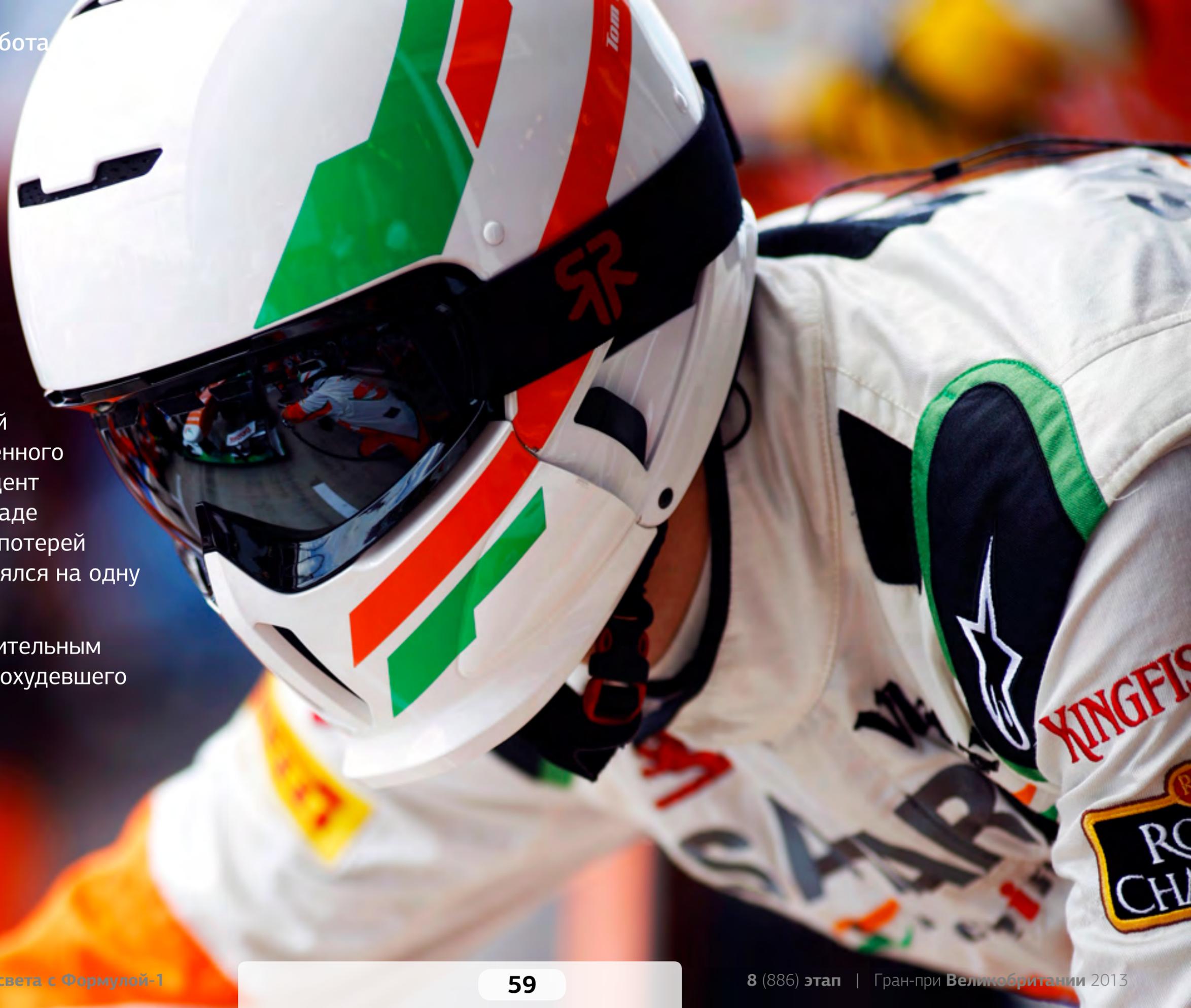


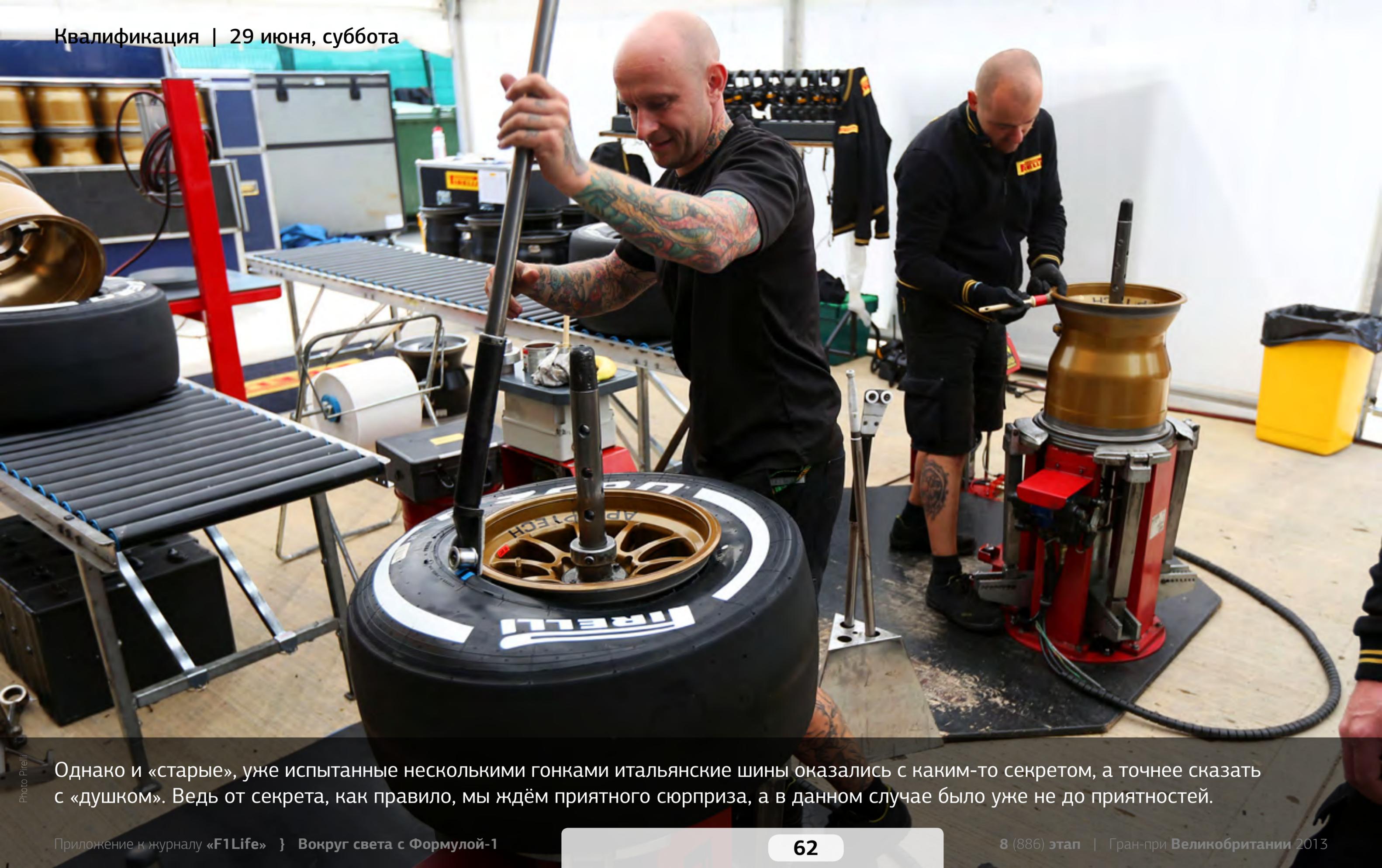
Photo Sahara Force India F1 Team/James May



Главная боль «Pirelli»

Замечания команд по поводу ненадёжности шин в этом году мы слышали уже, начиная с первого этапа. Ограничения в тестах, и в первую очередь их запрет по ходу чемпионата, привели к тому, что перед шинниками оказалась архитрудная задача: с одной стороны, им нужно продолжать политику обеспечения зрелищности гонок, а значит производить шины, которые быстро изнашиваются. С другой стороны, эти шины не должны взрываться, то есть мгновенно приходить в негодность, что рискует привести к авариям и трагическим последствиям. Понятно, что обеспечить отсутствие проколов на трассе невозможно: после инцидентов всегда остаются небольшие кузовные фрагменты болидов, которые даже при выезде сейфти-кара подчистую убрать не удаётся. К тому же проколы случаются и непосредственно во время инцидентов, когда машины сталкиваются или даже порой просто касаются друг друга.

Но помимо повышенной уязвимости нынешних покрышек Pirelli к проколам, команды вот уже несколько месяцев жалуются на то, что шины всё чаще стали просто взрываться даже без видимых причин, причём не только в поворотах, но и на прямых участках трасс. Итальянцы пообещали с этим разобраться, и, кстати, на предыдущий этап в Канаде привезли для тестов по ходу свободных заездов уже новый состав покрышек Medium с кевларовым кордом. Поговаривали, что для того, чтобы избежать опасного расслоения шин, Pirelli пришлось даже изменить технологическую цепочку изготовления покрышек. Дождливая канадская погода не позволила им в полной мере испытать новинку. И их внедрение решено было отложить до немецкого этапа в Нюрбургринге.



Однако и «старые», уже испытанные несколькими гонками итальянские шины оказались с каким-то секретом, а точнее сказать с «душком». Ведь от секрета, как правило, мы ждём приятного сюрприза, а в данном случае было уже не до приятностей.

То, что руководство Pirelli списывало участвовавшие в последнее время взрывы шин на проколы, не могло успокоить, а тем более обезопасить пилотов от грядущих неприятностей. Риск оказаться на плохо управляемом болиде на скорости около 300 км/ч мало кому мог вселить оптимизм.

А последующая цепочка событий на Сильверстоуне показала, что шинники должны были бы вмешаться в происходящее ещё на ранней стадии, несмотря на опасность нанесения ущерба собственному имиджу.

2005 ГП США

Хотя в истории гонок Формулы-1 лишь однажды французские шинники Michelin пошли на беспрецедентный шаг в ущерб имиджу марки. И было это во время гонки в США в 2005 году. Помнится, тогда из-за организационных неувязок они привезли за океан на трассу в Индианаполис не те составы покрышек. И когда во время свободных заездов шины начали взрываться из-за больших нагрузок (первым серьёзно пострадал Ральф Шумахер, чудом избежавший опасных травм), французы попросили организаторов гонки добавить в срочном порядке шикану на длинной прямой. Тем самым снизились бы нагрузки, и не было бы опасности выхода из строя покрышек на большой скорости. Но это были времена противостояния конкурентов Bridgestone против Michelin. И FIA вместе с организаторами гонки не согласились пойти на уступки французам.

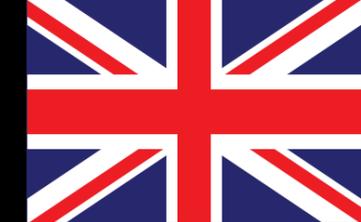


2005 ГП США

Тогда глава департамента Michelin-Sport Пьер Дюпаскье идёт на беспрецедентный шаг: командам рекомендуется не принимать участие в гонке в связи с повышенной опасностью аварии из-за ненадёжности шин, либо французские шинники снимают с себя ответственность за то, что может произойти.

На старт тогда вышли лишь 3 команды, которые были клиентами японского концерна Bridgestone. Остальные пилоты демонстративно заехали в боксы после прогревочного круга. Гонка вызвала массу скандалов и финансовых потерь для Michelin. Но, тем не менее, возможно было предотвращено несколько трагедий, грозивших иметь место в случае аварий на больших скоростях.

Статистика по итогам квалификации



Поз	Пилот	Команда	Круг	Q I	Q II	Q III
1	Л. Хэмилтон	Mercedes	12	1:30.995	1:31.224	1:29.607
2	Н. Росберг	Mercedes	12	1:31.355	1:31.028	1:30.059
3	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	14	1:31.559	1:30.990	1:30.211
4	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	15	1:31.605	1:31.002	1:30.220
5	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	20	1:32.097	1:31.182	1:30.757
6	А. Сутиль	Force India-Mercedes	17	1:32.002	1:31.097	1:30.908
7	Р. Грожан	Lotus-Renault	23	1:31.466	1:31.530	1:30.955
8	К. Райкконен	Lotus-Renault	17	1:31.400	1:31.592	1:30.962
9	Ф. Алонсо	Ferrari	16	1:32.266	1:31.387	1:30.979
10	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	12	1:31.979	1:31.649	
11	Ф. Масса	Ferrari	15	1:32.241	1:31.779	
12	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	16	1:32.105	1:31.785	
13	С. Перес	McLaren-Mercedes	15	1:31.953	1:32.082	
14	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	15	1:32.168	1:32.211	
15	П. Мальдонадо	Williams-Renault	18	1:32.512	1:32.359	
16	В. Боттас	Williams-Renault	10	1:32.664		
17	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	11	1:32.666		
18	Ш. Пик	Caterham-Renault	6	1:33.866		
19	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	8	1:34.108		
20	Г. ван дер Гарде ¹	Caterham-Renault	3	1:35.481		
21	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	10	1:35.858		
—	П. ди Реста ²	Force India-Mercedes	19	1:32.062	1:31.291	1:30.736

¹ Гидо ван дер Гарде наказан потерей 5 позиций на стартовой решётке за инициирование столкновения с Нико Хюлькенбергом в предыдущей гонке (ГП Канады), затем – 5 позиций за замену коробки передач.

² Пол ди Реста квалифицировался пятым, но результаты аннулированы за использование автомобиля легче установленной нормы. Разрешено было стартовать в конце стартового поля.

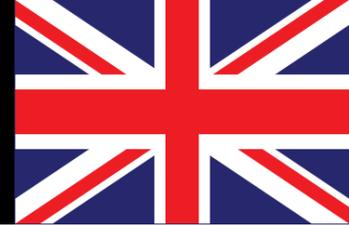
Самый быстрый в квалификации
(максимальная скорость)



Поз	Пилот	км/ч
1	Ф. Масса	311.8
2	Ж. Бьянки	310.2
3	М. Чилтон	309.9
4	Н. Росберг	308.8
5	Л. Хэмилтон	308.8
6	Ф. Алонсо	308.6
7	Дж. Баттон	307.5
8	А. Сутиль	307.5
9	С. Перес	307.4
10	П. ди Реста	307.3
11	Ж.-Эр. Вернь	306.9
12	Д. Риккиардо	306.4
13	Н. Хюлькенберг	305.5
14	Эс. Гутьеррес	305.2
15	К. Райкконен	303.9
16	Р. Грожан	303.9
17	М. Уэббер	303.1
18	С. Феттель	303.1
19	В. Боттас	302.3
20	П. Мальдонадо	302.1
21	Ш. Пик	301.9
22	Г. ван дер Гарде	299.9

Лимит 107 % от результата самого быстрого пилота Q1 — 1:37.364

Стартовая решётка



¹ Гидо ван дер Гарде наказан потерей 5 позиций на стартовой решётке за инициирование столкновения с Нико Хюлькенбергом в предыдущей гонке (ГП Канады), затем – 5 позиций за замену коробки передач.

² Пол ди Реста квалифицировался пятым, но результаты аннулированы за использование автомобиля легче установленной нормы. Разрешено было стартовать в конце стартового поля.



№	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



LOTUS
F1 TEAM

CLEAR
ANTI-DANDRUFF

Microsoft
Dynamics

RENAULT



30 июня, воскресенье — солнечно, сухо.

GRAND PRIX

Photo: McLatlen

Гонка | 9 июня, воскресенье

После того, как традиционно отзвучал над главными трибунами автодрома гимн британской монархии, был дан старт 64-му Гран-при Великобритании. Беспрецедентно жаркая для этих мест, и главное, что без дождя, погода с 21 градусом выше нуля прогрела асфальт до 28 по Цельсию.



Photo: Pirelli

Сам старт не вызвал какого-то удивления. Хэмилтон, сохранив лидерство, стал уверенно отрываться от преследователей, среди которых главным его соперником оказался Феттель, обошедший на стартовом круге Росберга.

Вряд ли кого удивил провал на старте Марка Уэббера. Удивительным было скорее то, насколько глубоко австралиец «провалился» в глубину пелотона. Но в этом была не только его «заслуга».

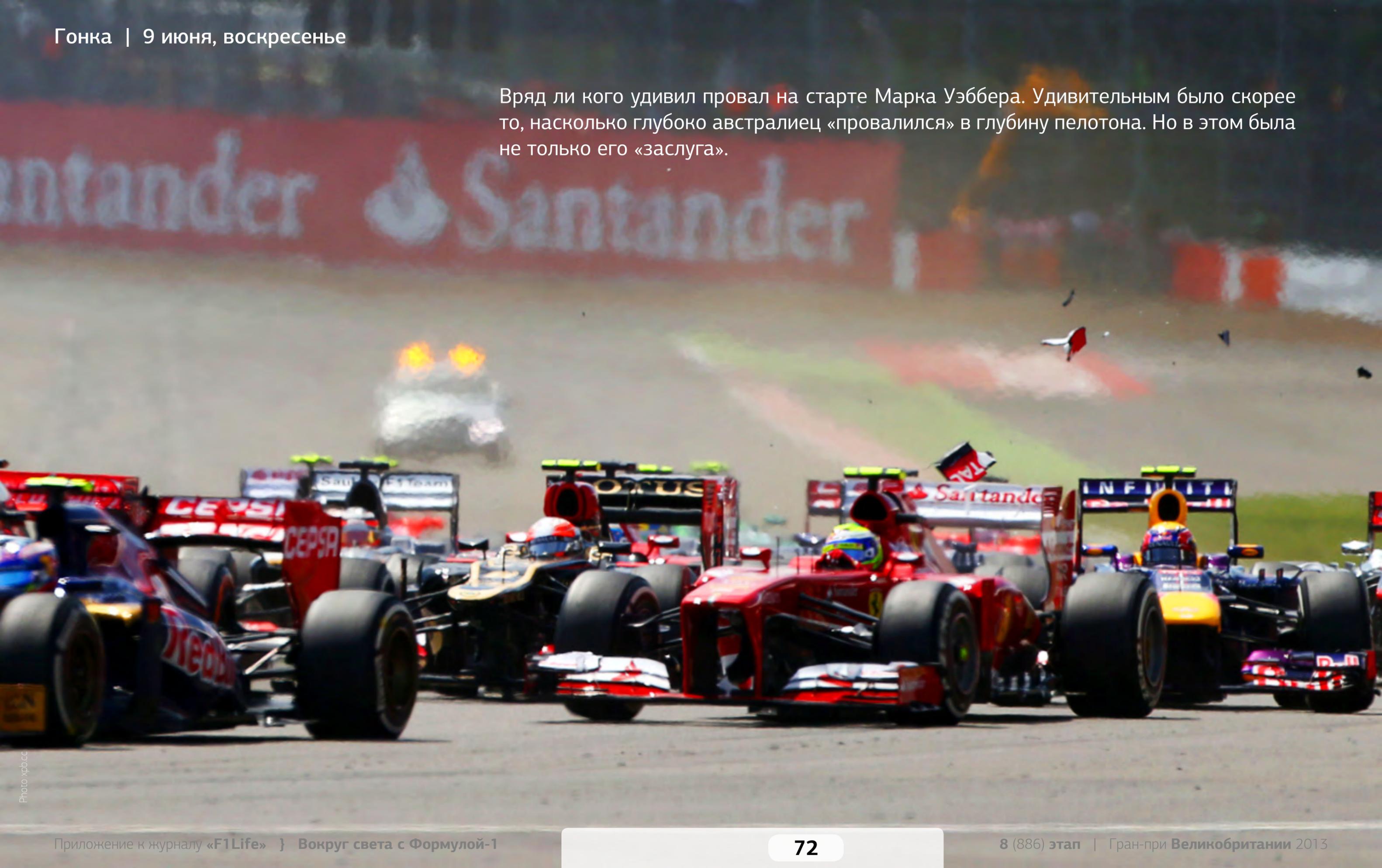
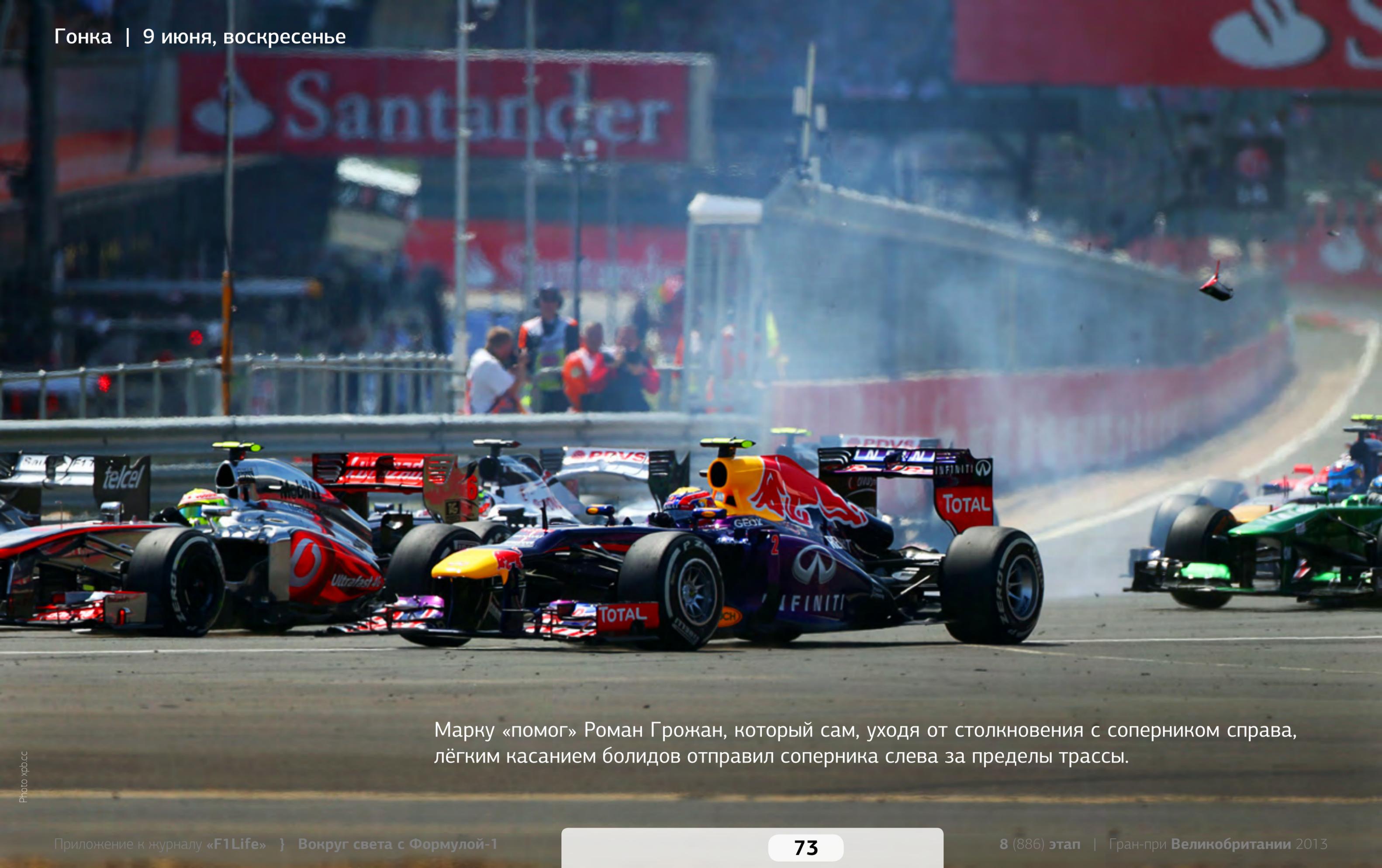


Photo: xrbcc



Марку «помог» Роман Грожан, который сам, уходя от столкновения с соперником справа, лёгким касанием болидов отправил соперника слева за пределы трассы.



Так с 4-го места Уэббер попал на далёкое 14-е. Зная, что стартовые провалы пилота Red Bull — это явление банальное, мы предположили, что Марк свою последнюю гонку в карьере Формулы-1 на Сильверстоуне проведёт как настоящий боец. Ведь насколько частыми были его провалы на старте, настолько красивыми были затем его прорывы к подножию подиума.

И ветеран нас не подвёл в наших ожиданиях. Достаточно сказать, что для победы в гонке ему не хватило каких-нибудь пары минут, поскольку к последнему повороту 300-километровой дистанции он сократил своё отставание от Нико Росберга, финишировавшего первым, до 0.7 секунды. И практически Уэббер был готов уже провести атаку, чтобы вырвать победу из рук немецкого гонщика, но этому помешал клетчатый флаг в руках Чарли Уайтинга, означавший окончание гонки.



Неплохо стартовал Кими Райкконен, он прорвался на 6-ю позицию, обогнав своего напарника и пилота Toro Rosso.

Но самый лучший стартовый рывок совершил Фелипе Масса. Ещё бы! Он смог улучшить свою стартовую 11-ю позицию на целых шесть (!) мест, и после первого круга активно атаковал отставшего от лидирующей тройки Адриана Сутиля.

А Mercedes Льюиса Хэмилтона уверенно отрывался от Red Bull Себастьяна Феттеля. К 4-му кругу отрыв составил уже 2 секунды. Похоже, Росс Брон и впрямь сумел со своими инженерами вопреки пессимистичным прогнозам и настроениям превратить машину под названием «Серебряная стрела» в быстрый и довольно надёжный болид.





Пелотон упорно не хотел растягиваться в безопасную «змейку», на нескольких фронтах шли бои местного назначения за лучшую позицию. Предстояла первая волна пит-стопов, в боксах механики уже начали готовиться к приёму своих подопечных, согласно разработанным стратегиям.

И вот неожиданно прозвучал первый взрыв. Это лопнула покрышка на левом заднем колесе на Mercedes лидера гонки Льюиса Хэмилтона. Опять же, как и на свободных заездах, это случилось без видимых причин.



Mercedes-Benz
AMG

PETRONAS
SYNTIUM

MIG
BANK



Видеокамеры, повернув свои объективы на мостик Pirelli, ждали объяснений. Но там лишь развели руками, мол, такое случается, будем расследовать после гонки.

Photo Pirelli



А автодром просто неистовствовал: у них только что украли надежду увидеть их соотечественника на вершине подиума, тем более, что победы британцев у себя на родине — весьма редкое для Сильверстоуна событие.

Гонка | 9 июня, воскресенье

Раненый Mercedes на трёх колесах медленно добирается до боксов, ведь взрыв произошёл на первом секторе дистанции круга. Хэмилтону меняют колёса, и он возвращается 18-м, понимая, что сегодня ему опять не удастся порадовать земляков победой.

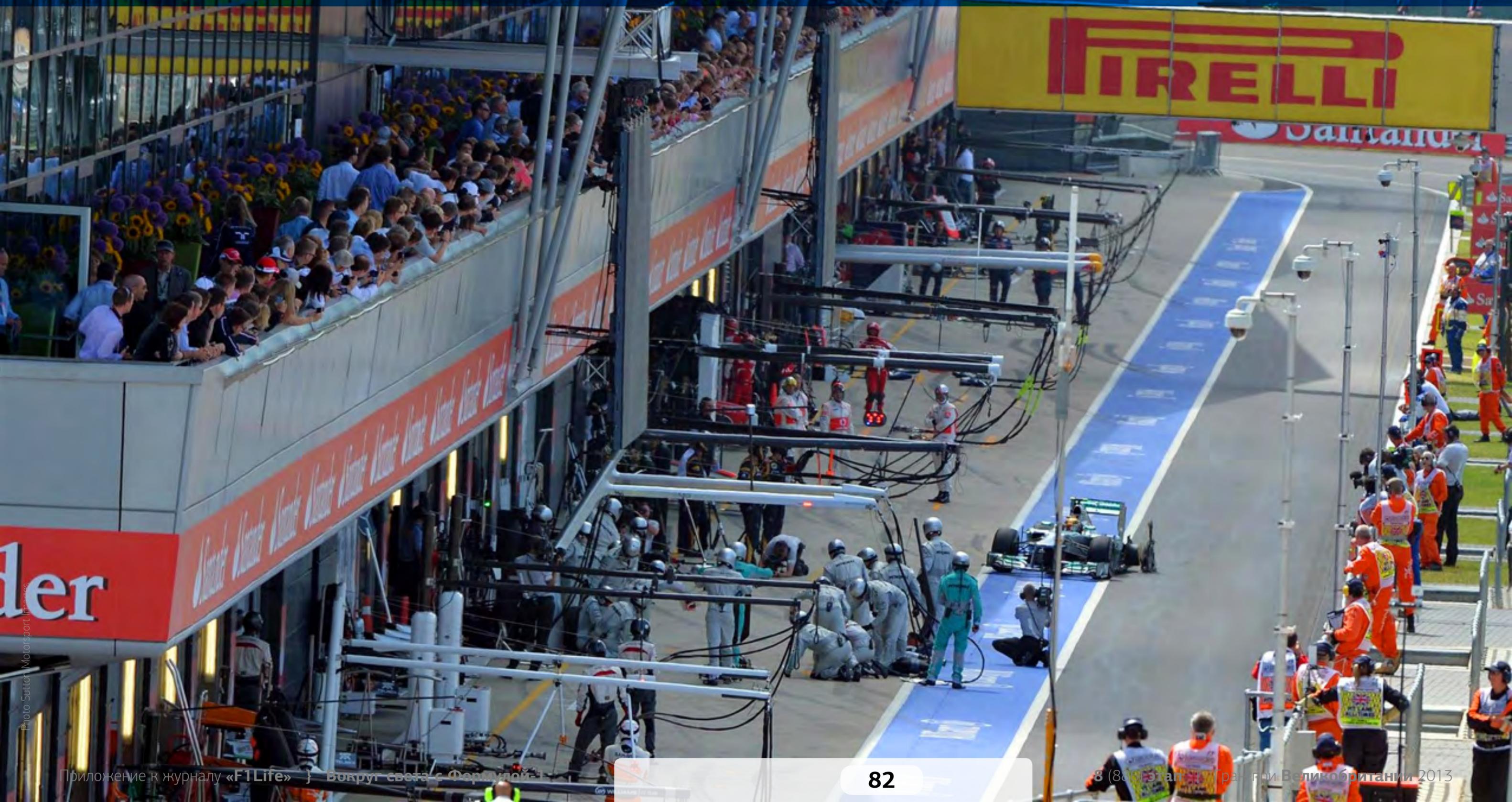


Photo Sutton Motorsport Images

Началась волна плановых пит-стопов. Фелипе Масса на своём Ferrari пытается атаковать на стартовой прямой давно сдерживающего его Force India Адриана Сутиля, борьба за 3-ю позицию.

Photo: Sutton Media Images



Но обойти соперника опять не удаётся, и тут вновь звучит взрыв. И снова на первом секторе круга. И снова взрывается левая задняя покрышка, только теперь уже на болиде Ferrari.

Машину Фелипе выносит за пределы трассы, лишь благодаря мастерству гонщика удаётся избежать последствий. Бразилец медленно отправляется на 3-х ещё «живых» колёсах в сторону боксов.

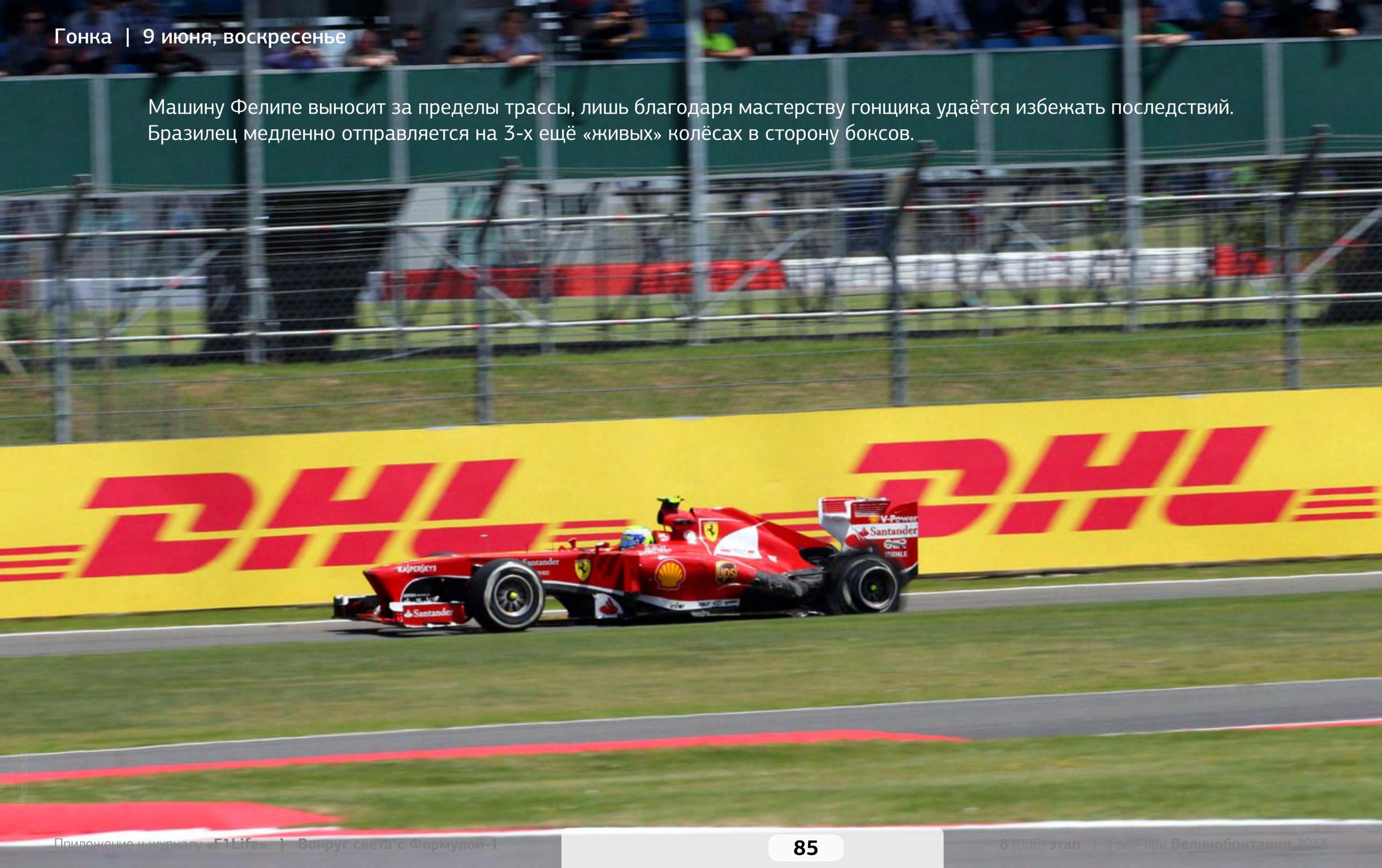


Photo: aoc



Вижу, как расстроены мои бразильские коллеги. С гонки в Монако у Фелипе началась чёрная полоса неудач. Четыре аварии за три гонки, в том числе уже и в Сильверстоуне на свободных заездах. Желание настичь именитого напарника по команде вынуждает Фелипе работать за пределами своих возможностей. И вот только здесь на Гран-при Британии, казалось, всё сложилось как нельзя лучше. Отличный старт, борьба за место в лидирующей тройке, и такая досада с покрышкой.



У боксов Ferrari бразильцу меняют все четыре колеса, пит-стоп затянутый — вместо обычных 2,8 секунд он длится почти 10, ведь нужно проверить ещё вращение заднего левого колеса: не повреждена ли подвеска. Масса возвращается на трассу в самом конце пелотона.



Нико Росберг уступает Себастьяну Феттелю уже 7 секунд. Всё же у Льюиса настройки были подобраны лучше, недаром же он был быстрее гонщиков Red Bull. Жаль только, что «счастье Хэмилтона продлилось так недолго».

На 15-м круге из боксов Lotus следует команда Грожану пропустить Кими Райкконена, поскольку финн едет быстрее по трассе. Роман слегка сбрасывает скорость и пропускает напарника.



Photo: Charles Coates / LAT Photographic

И в эти мгновения на впереди идущем болиде Toro Rosso Жан-Эрика Верня также взрывается покрышка.
И снова левая задняя. Что это: мистика?
Или специфика трассы, которая обуславливает перегрузку именно левой задней шины?



Обрывки лопнувшей покрышки пролетают совсем рядом с Lotus Райкконена. Лишь счастливая случайность спасает пилота от опасных последствий.

Photo: Sutton Motorsport Images

Камеры операторов выхватывают из множества образов лицо Пола Хэмбри, руководителя Pirelli. Никто не сомневается, что грядут большие разборки. Столько было разговоров о повышении безопасности гонок, об улучшении качества шин. Но этот гран-при превратился в перебежки военнопленных по минному полю, когда не знаешь, с какой стороны рванёт, но точно знаешь, что ещё обязательно кто-нибудь подорвётся.



Photo: Sutton Motorsport Images



Некоторые из моих коллег сравнили такое положение ещё и с «русской рулеткой», когда в барабан нагана закладываются один или два патрона, и затем, наудачу вращая барабан, производится выстрел в висок «играющего». Выигрывает, естественно, тот, у кого боек пистолета попадает на пустую ячейку обоймы. А уж если не повезло, и боек попал именно на тот единственный патрон в барабане, то «счастливчик» естественно оказывается проигравшим. И его смерть становится расплатой перед своей судьбой за неудачную игру.

Эта жестокая «игра» возникла ещё во времена гражданской войны среди белогвардейских офицеров. Доведенные до отчаяния потерей родины и нормальной жизни они вынуждены были вести гражданскую войну, в которой стрелять приходилось в бывших соратников, зачастую в своих друзей и даже в близких родственников. Революция разорвала общество на два враждующих лагеря. Ужасов страшнее гражданской войны ещё никто не придумал, вот и родилась в таких жестоких условиях эта игра, получившая название «русской рулетки».



В переводе на язык гонок это означало, что шины могли взорваться практически на любом из болидов, и если это происходило не с вами, то значит вы — «счастливчик», у которого в руках был наган с патроном, который в данный момент просто не попал под боек.



Шины взрываются, гонка продолжается...

После лопнувшей шины Того Rosso принимается решение выпустить сейфти-кар, чтобы собрать множество разбросанных в разных местах остатков покрышек.

Себастьяну Феттелю по радио в открытом эфире передают рекомендации поостеречься и не заезжать на бордюры, поскольку у всех страдают именно задние левые шины. К тому же после обследования комплекта колёс Red Bull, которые Себастьян заменил во время своего первого пит-стопа, механики обнаружили падение давления в шинах и множество порезов. До взрыва, по всем признакам, тоже оставалось совсем немного.

Машина безопасности снивелировала все преимущества, полученные к тому моменту более быстрыми гонщиками над соперниками, болиды плотной группой следовали за Берндом Майландером, готовясь к рестарту. И это был всего лишь 17-й круг гонки, впереди оставалось ещё вдвое больше дистанции.



В первой «шестёрке» естественно произошли изменения: к лидирующей тройке в составе Феттеля, Росберга и Сутиля благодаря сейфти-кару вплотную подобрались Фернандо Алонсо, успевший провести несколько красивых обгонов, и оба пилота Lotus, которые смогли «уцелеть» после «артобстрела» остатками взорвавшейся шины Toro Rosso.



Photo: Getty Images / Ercole Colaninno



Марк Уэббер к этому моменту шёл уже 9-м, в окружении пилотов McLaren, а надежда британских кумиров Льюис Хэмилтон — лишь 14-м.

Ему понадобилось ещё долгих 27 кругов, чтобы вернуться в зачётную «десятку».



ander  Santander

И снова сейфти-кар, и снова взрыв

За 15 кругов до окончания гонки, когда Себастьян Феттель уже, наверное, представлял себя на подиуме с поднятым своим указательным пальцем, ставшим неотъемлемым атрибутом его побед, неожиданно на его Red Bull отказывает 6-я передача. Спустя некоторое время коробка передач на машине чемпиона и вовсе приказала долго жить.

Photo: Mark Thompson/Getty Images



Вконец расстроенный Себастьян остановил машину на стартовой прямой, в связи с чем руководству гонки пришлось снова выпускать сейфти-кар, чтобы обеспечить безопасность при эвакуации сломавшегося болида.

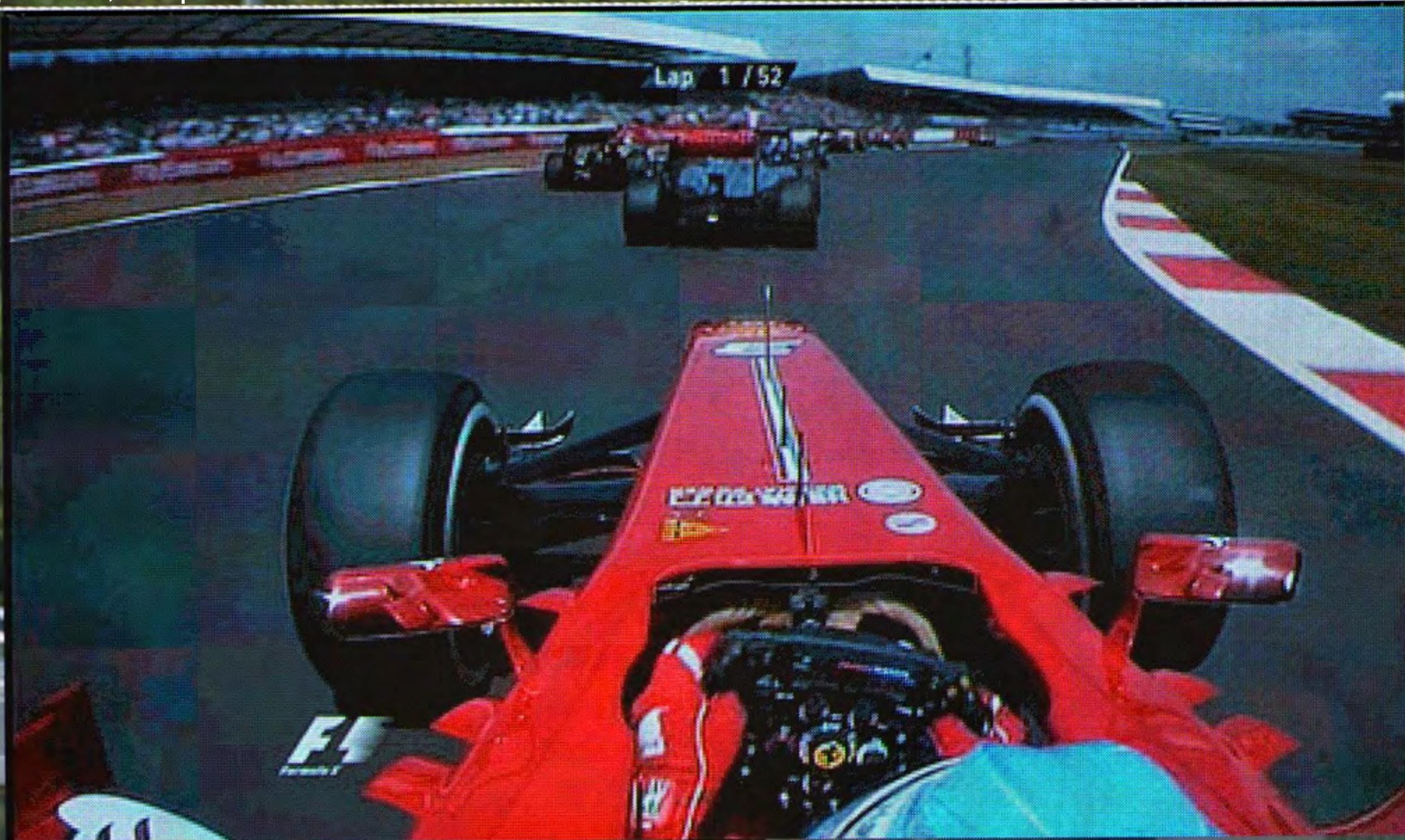
Но на этом происшествия не закончились. Вот уж поистине увлекательное и непредсказуемое зрелище для публики. Причём, практически без травм. Когда через пять кругов был дан рестарт и болиды устремились в отрыв, произошёл ещё один взрыв. И вновь левое заднее колесо. McLaren Серхио Переса оказался единственным, кому не повезло в Сильверстоуне дважды. Казалось, «Чекко» мог бы уже и попривыкнуть к тому, как надо себя вести в такой ситуации. Но повреждения, полученные болидом мексиканца, пока он добирался до боксов, оказались несовместимыми с возможностью продолжать гонку.



Photo: xp/icc



Серхио вышел из болида и отправился к журналистам, чтобы поведать им о своих ощущениях от качества покрышек итальянской фирмы Pirelli. И явно не в положительных тонах.



И здесь пилот в машине, преследовавшей ту, на которой взорвалась шина, был на волосок от трагедии. Просматривая повтор ситуации с видеокamеры, установленной на болиде Фернандо Алонсо, мы видели, насколько опасно летели куски покрышки McLaren вблизи головы испанского пилота.

Выяснения отношений

Пожалуй, лишь на последних кругах по-настоящему мы увидели борьбу, достойную этого автодрома.

Совершив свои последние пит-стопы, пилоты уже понимали, что рассчитывать на стратегию больше не придется. Кто сумел сохранить шины в боевом состоянии — выглядел побыстрее, а кто израсходовал их ресурс либо в борьбе за позицию, либо из-за ошибок в пилотировании, тот вынужден был уступать, теряя позицию за позицией.

Гонка | 9 июня, воскресенье

Так, Марк Уэббер, к тому времени уже подобранный вплотную к лидирующей тройке, опередил сначала Сутиля, а затем и Райкконена.

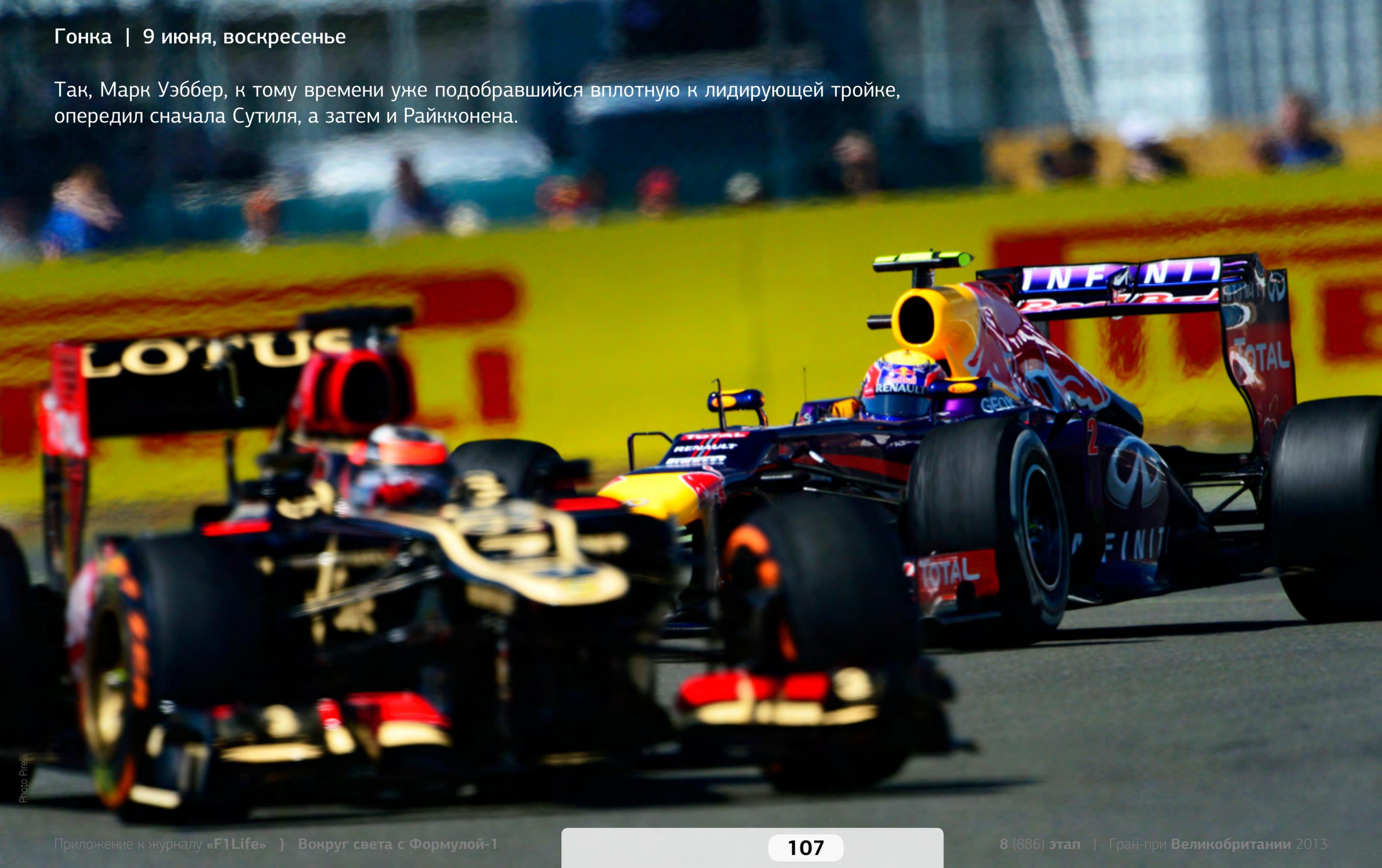


Photo: Pirelli

Бросившись в погоню за Нико Росбергом, Марк наверняка ругал свою судьбу и свою «стартовую болезнь» за то, что они ему постоянно ставили палки в колёса. Не будь такого провала на старте, Уэббер спокойно бы ехал себе во главе пелотона в ожидании клетчатого флага.

А теперь приходилось изо всех сил стараться дотянуться до Mercedes Росберга, умоляя богов оттянуть время финиша хотя бы на пару минут.



Увы, догнать соперника, не значит обойти его. В итоге Нико и Марк финишируют с разницей в 0,7 секунды.

Гонка | 9 июня, воскресенье

Под занавес гонки Force India Адриана Сутиля из-за «стоптавшихся ботинок» уступает свою позицию ещё двум конкурентам: сначала немца обходит Фернандо Алонсо, финишировавший в итоге третьим. А затем его опережает ещё и Льюис Хэмилтон, пересекший финишную черту четвёртым.





Разумеется, прорыв Льюиса не прошёл незамеченным его болельщиками. Но, увы, 4-е место, это не 1-е, и даже не нижняя ступенька подиума.

Photo: Sutton / Media Sport Images



И звучание немецкого гимна в честь Нико Росберга вряд ли было тем, что ждали большинство фанатов, пришедших в этот день в Сильверстоун. Причём, гимн исполнялся лишь один, поскольку и команда-победитель тоже была немецкой.

Photo: xpress

Вторая победа Нико в сезоне (третья в его карьере) вывела немецкого гонщика в группу «шестёрки» лидеров.

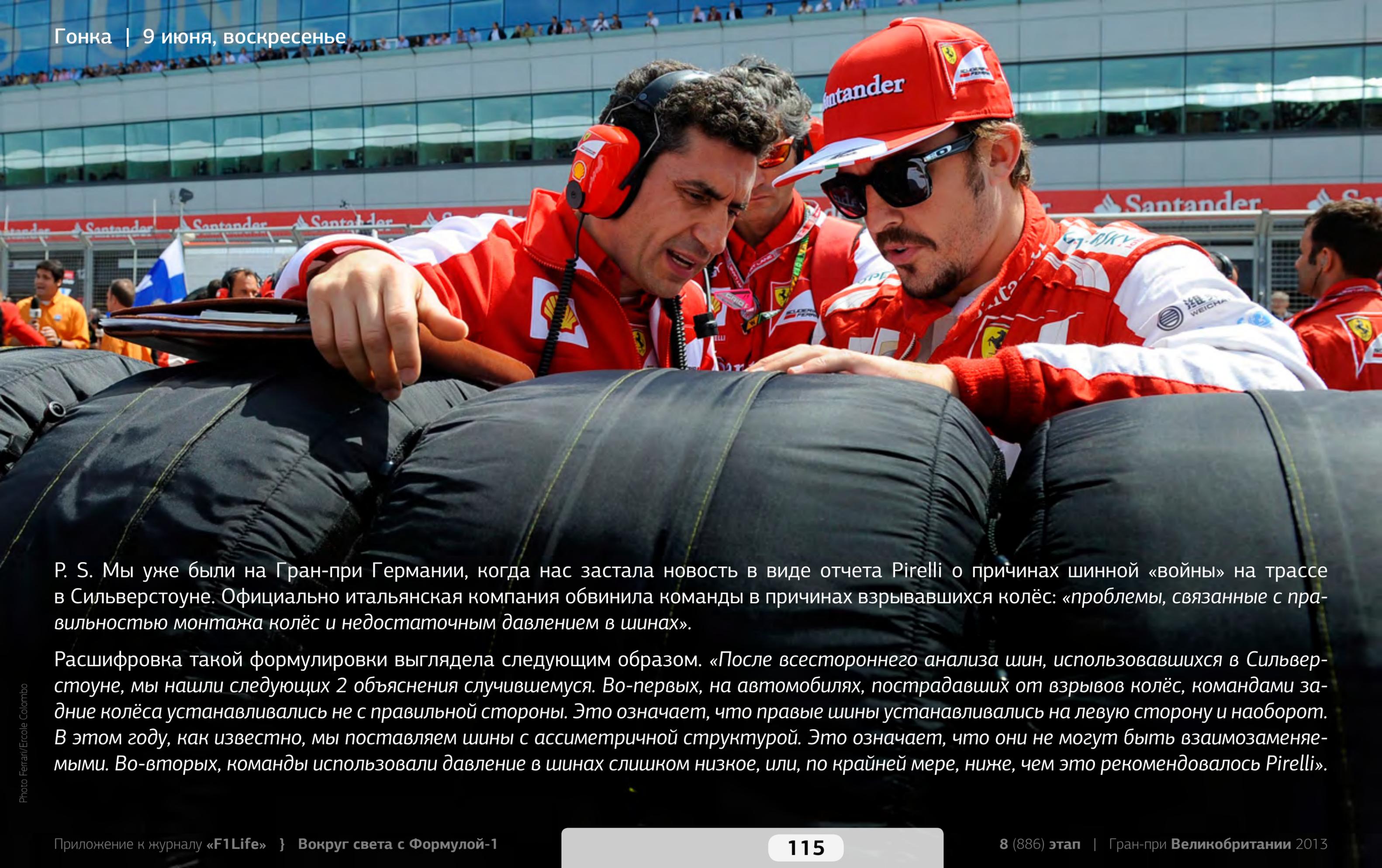


Photo MERCEDES-AMG PETRONAS Formula One Team

И как знать, будет ли Mercedes прогрессировать дальше столь же успешно, как в последние 3 гонки? И не поторопились ли судьи с вынесением слишком мягкого приговора команде Росса Брона за не совсем легальные тесты с Pirelli. Ведь, посудите сами, в трёх последних гонках, проведенных после этих злосчастных тестов, болиды Mercedes дважды выигрывали. Можно ли это назвать случайностью?



© MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team



Р. С. Мы уже были на Гран-при Германии, когда нас застала новость в виде отчета Pirelli о причинах шинной «войны» на трассе в Сильверстоуне. Официально итальянская компания обвинила команды в причинах взрывающихся колёс: *«проблемы, связанные с правильностью монтажа колёс и недостаточным давлением в шинах».*

Расшифровка такой формулировки выглядела следующим образом. *«После всестороннего анализа шин, использовавшихся в Сильверстоуне, мы нашли следующих 2 объяснения случившемуся. Во-первых, на автомобилях, пострадавших от взрывов колёс, командами задние колёса устанавливались не с правильной стороны. Это означает, что правые шины устанавливались на левую сторону и наоборот. В этом году, как известно, мы поставляем шины с ассиметричной структурой. Это означает, что они не могут быть взаимозаменяемыми. Во-вторых, команды использовали давление в шинах слишком низкое, или, по крайней мере, ниже, чем это рекомендовалось Pirelli».*

Понятно, что команды совершали эти рискованные действия с единственной целью: добиться выигрыша в скорости. И в какой-то момент их риск превысил допустимую норму безопасности. Тем не менее, шинники, сняв с себя в некоторой степени непосредственные обвинения по поводу плохого качества покрышек, предложили использовать переходную версию резины (задние шины с кевларовым кордом) на Гран-при Германии. А к Венгрии итальянцы подготовят совершенно новые шины: каркас 2012 года в сочетании с составом резины 2013 года. Таким образом, ожидается, что как и в самом начале сезона преимущества получат команды Lotus, Force India и Ferrari, поскольку созданные ими модели болидов для нынешнего сезона более бережно относятся к шинам, чем машины Red Bull и Mercedes. Ну, что ж, подождём результатов.



Бельгия

22 августа — 26 августа

Путешествие

на Гран-при 2013

www.formulatransel.ru

+7 (495) 997-94-37

Гран-при Бельгии — одно из самых старых, интересных и престижных Гран-при в календаре. Сложнейшие повороты, такие как «Красная вода», заставляют с замиранием сердца наблюдать за гонкой здесь. Спа — одна из самых обгонных, и, соответственно, самых зрелищных трасс.

Непредсказуемость погоды на этом этапе часто становится причиной интереснейших баталий, как, например в 2008 году между Кими Райкконеном и Льюисом Хэмилтоном, закончившейся тогда сходом финна и наказанием британца, лишившим его победы. Легендой Спа среди действующих пилотов можно назвать Кими Райкконена — он одерживал здесь победы четыре раза!

Стоит отметить бельгийскую кухню — бельгийцы заслужили репутацию любителей вафель и жареного картофеля. Оба эти блюда возникли в Бельгии. Национальные блюда: жареное мясо с салатом и жареные мидии. А любители пива могут посидеть в барах и попробовать разные сорта — благо в Бельгии их производится около 500. Ну и куда без бельгийского шоколада, который славится на весь мир.

22.08 (Четверг)

Вылет из Москвы в 9:40. Прямой рейс.
Встреча в аэропорту Брюсселя.
Трансфер в отель.
Посещение музея «Атомиум» и парка «Мини Европа».
Прогулка с группой по центру города к знаменитому символу Брюсселя — «Писающему мальчику».
Ужин в ресторане (оплачивается по меню).
Свободное время.

23.08 (Пятница)

Завтрак в отеле.
Трансфер на автодром.
Просмотр первой и второй практики.
Посещение SPA-источника в одноимённом городке SPA (оплачивается при посещении).
Трансфер в Брюссель.
Свободное время.
Ужин в ресторане (оплачивается отдельно).

24.08 (Суббота)

Завтрак в отеле.
Трансфер на автодром.
Просмотр третьей практики и квалификации.
Трансфер в город Кёльн к знаменитому Кёльнскому собору.
Затем едем в Керпен (Германия).
Ужин в ресторане у Шумахера. Заезд на картодроме у Шумахера (по желанию).
Ужин и заезд оплачивается отдельно.
Трансфер в Брюссель.

25.08 (Воскресенье)

Завтрак в отеле.
Трансфер на автодром.
Просмотр гонки.
Трансфер в Брюссель.
Прогулка на автомобиле по городу (мимо штаб-квартиры НАТО, мимо здания Европарламента и ЕЦБ).
Свободное время.

26.08 (Понедельник)

Завтрак в отеле.
Трансфер в Амстердам (Нидерланды). Пешая прогулка по центру Амстердама.
Водная прогулка на прогулочном трамвайчике по каналам Амстердама (оплачивается на причале).
Обед в ресторанчике. (Оплачивается отдельно).
Трансфер в Брюссель.
Вылет в Москву в 23:55.
Прилёт в Москву в 05:15.

Стоимость путешествия: На одного туриста: **59 700** рублей; на двоих туристов: **99 800** рублей.

В стоимость включено: авиабилеты, отель 4* в центре Брюсселя, трансферы отель—аэропорт—отель, отель—автодром—отель, в Кёльн и Керпен (Германия), стандартная медицинская страховка с покрытием 30 000 евро).

Поездка в Амстердам — по желанию. Стоимость 5 000 рублей на человека.

Трансферы на Mercedes-Benz GL450 и Mercedes-Benz Viano.

Максимальная группа: 12-13 человек.

FORMULATRAVEL®

Комментарии для вас и разные нюансы путешествия:

F1@Formulatravel.ru

тел. (495) **997-94-37**



Марк Уэббер

Несколько раз за последние годы Марк Уэббер объявлял о своём продлении контракта с Red Bull именно накануне гонки в Сильверстоуне, которую, так уж повелось, австралийские гонщики часто считают своей домашней. В этот раз он, наоборот, объявил о своей отставке — в конце сезона Марк покинет команду и Ф-1.

Возможно, это заявление позволило ему почувствовать себя более раскрепощённым, а может быть, Уэббера разозлил проваленный старт — но дальше он был великолепен, методично отыгрывая все потерянные места. С небольшой долей везения в лице появления машины безопасности Марк сперва подобрался вплотную к зоне подиума, а затем провёл ещё две атаки, и поднялся на второе место. И продлись гонка ещё чуть-чуть, он, скорее всего, сумел бы вырвать даже победу.



Даниэль Риккиардо

Другой австралиец, претендующий на место Марка в Red Bull, отмечал в Сильверстоуне двухлетний юбилей со дня своего дебюта в Ф-1, и втайне надеялся даже на подиум, особенно после того, как выяснилось, что STR8, что называется, «валит» на скоростном Сильверстоуне.

В субботу Даниэль повторил свой лучший квалификационный результат карьеры, показав шестое время, а стартовал он и вовсе пятым из-за дисквалификации ди Ресты. Удержать эту позицию в гонке он, конечно же, не сумел, но и места Риккиардо проигрывал далеко не с динамикой падения Боттаса в Канаде, и в итоге зацепился за неплохое восьмое место, принёсшее четыре очка — неплохой бонус за последние неудачи!



Pirelli

То, что творилось с итальянскими покрышками в Сильверстоуне, уже, что называется, «ни в какие ворота». Многочисленные инциденты с нежной резиной, не выдержавшей нагрузок скоростного Сильверстоуна, словно подчеркнули всю остроту ситуации, в которой оказался концерн в последнее время.

Одно лишь хорошо — FIA в целях безопасности позволила шинникам ввести свои новые, более надёжные и долговечные покрышки с кевларовым каркасом, уже невзирая на вето со стороны некоторых команд, не желавших «ветра перемен».

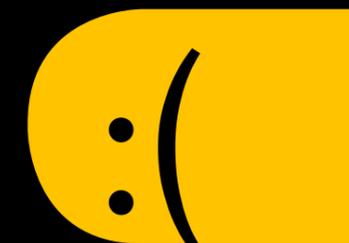
Между тем, и это важно — официально контракт между Pirelli и FIA на следующий сезон всё ещё так и не был подписан.



McLaren

Это уже становится традицией, но не отметить McLaren вновь просто нельзя. Если в Канаде её гонщики хотя бы финишировали вместе, причём вплотную к очкам, на 11–12-м местах, то в Сильверстоуне, в домашней гонке McLaren, до клетчатого флага добрался только Баттон, да и то, на крайне скромном 13-м месте. Бесконечные обновления, которые пробует команда, не дают никакого эффекта — McLaren даже не просто топчется на месте, но откатывается назад, и, сдаётся, увидеть на подиуме кого-либо из её гонщиков в этом сезоне так и не доведётся.

Photo McLaren

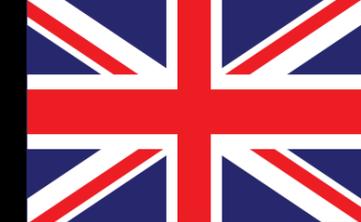


Роман Грожан

Подиум в Бахрейне, так порадовавший поклонников французского пилота, не оказался предвестником прорыва — в последующих гонках он не набрал ни одного очка, и снова попал под вал критики.

Скверно сложился для него и этап в Сильверстоуне — сперва он вновь оказался в эпицентре столкновения с Марком Уэббером, правда, возложить вину на француза там сложновато. И хотя долгое время Роман казался претендентом на очки в гонке, после второго пит-стопа он свалился в середину второго десятка, и уже не сумел оттуда выбраться. В конце гонки Роману воздалось за все его «художества» в адрес других пилотов — повреждение переднего антикрыла, полученное в контактной борьбе с кем-то из соперников, оказалось настолько серьёзным, что Lotus сочла за благо снять Грожана с гонки, дабы не рисковать аварией.

Статистика по итогам гонки



Старт		Финиш	Пилот	Команда	круг	пит-стоп	Время	Разница	Очки
2	↑ 1	1	Н. Росберг	Mercedes	52	3	1:32:59.456	1:32:59.456	25
4	↑ 2	2	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	52	3	1:33:00.221	+0.7	18
9	↑ 6	3	Ф. Алонсо	Ferrari	52	3	1:33:06.580	+7.1	15
1	↓ 3	4	Л. Хэмилтон	Mercedes	52	2	1:33:07.212	+7.7	12
8	↑ 3	5	К. Райкконен	Lotus-Renault	52	2	1:33:10.713	+11.2	10
11	↑ 5	6	Ф. Масса	Ferrari	52	4	1:33:14.029	+14.5	8
6	↓ 1	7	А. Сутиль	Force India-Mercedes	52	2	1:33:15.791	+16.3	6
5	↓ 3	8	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	52	2	1:33:15.999	+16.5	4
21	↑ 12	9	П. ди Реста	Force India-Mercedes	52	3	1:33:17.399	+17.9	2
14	↑ 4	10	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	52	3	1:33:19.165	+19.7	1
15	↑ 4	11	П. Мальдонадо	Williams-Renault	52	2	1:33:20.591	+21.1	
16	↑ 4	12	В. Боттас	Williams-Renault	52	2	1:33:24.550	+25.0	
10	↓ 3	13	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	52	2	1:33:25.425	+25.9	
17	↑ 3	14	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	52	4	1:33:25.741	+26.2	
18	↑ 3	15	Ш. Пик	Caterham-Renault	52	2	1:33:31.069	+31.6	
19	↑ 3	16	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	52	2	1:33:35.553	+36.0	
20	↑ 3	17	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	52	2	1:34:07.116	+67.6	
22	↑ 4	18	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	52	3	1:34:07.215	+67.7	
7	↓ 12	19	Р. Грожан	Lotus-Renault	51	3	1:31:46.670	переднее крыло	
13	↓ 7	20	С. Перес	McLaren-Mercedes	46	2	1:23:51.096	прокол шины	
3		—	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	41	2	1:12:42.004	коробка передач	
12		—	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	35	2	1:03:33.077	прокол шины	

Самый быстрый
в гонке
(быстрый круг)



Поз	Пилот	Время	на круге	ср. км/ч
1	М. Уэббер	1:33.401	52	227.059
2	Н. Росберг	1:33.531	50	226.744
3	Ф. Алонсо	1:34.090	50	225.396
4	Л. Хэмилтон	1:34.159	51	225.231
5	С. Феттель	1:35.018	37	223.195
6	Ф. Масса	1:35.273	51	222.598
7	П. ди Реста	1:35.330	52	222.465
8	К. Райкконен	1:35.384	49	222.339
9	Р. Грожан	1:35.614	48	221.804
10	П. Мальдонадо	1:35.907	52	221.126
11	Д. Риккиардо	1:35.927	37	221.080
12	А. Сутиль	1:35.961	35	221.002
13	Н. Хюлькенберг	1:36.013	48	220.882
14	С. Перес	1:36.131	37	220.611
15	В. Боттас	1:36.312	52	220.196
16	Дж. Баттон	1:36.356	39	220.096
17	Эс. Гутьеррес	1:36.439	32	219.906
18	Ш. Пик	1:37.091	52	218.430
19	Ж. Бьянки	1:37.978	51	216.452
20	Ж.-Эр. Вернь	1:38.370	30	215.590
21	Г. ван дер Гарде	1:38.722	50	214.821
22	М. Чилтон	1:39.156	50	213.881

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



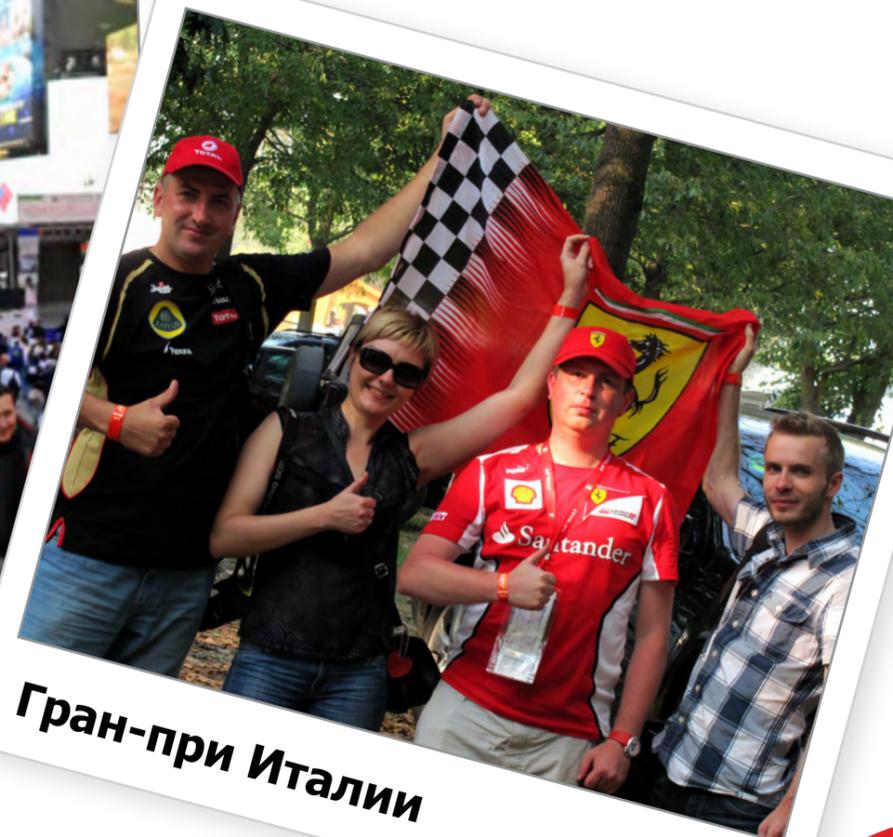
Гран-при США.
Пляжный отдых в Майами



Гран-при Бельгии



Гран-при США.
Прогулка по Нью-Йорку



Гран-при Италии

Мы на Гран-при 2012!

Реклама

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

Самый быстрый гонщик

Microsoft
Dynamics

TOTA

Photo Sutton Motorsport Images

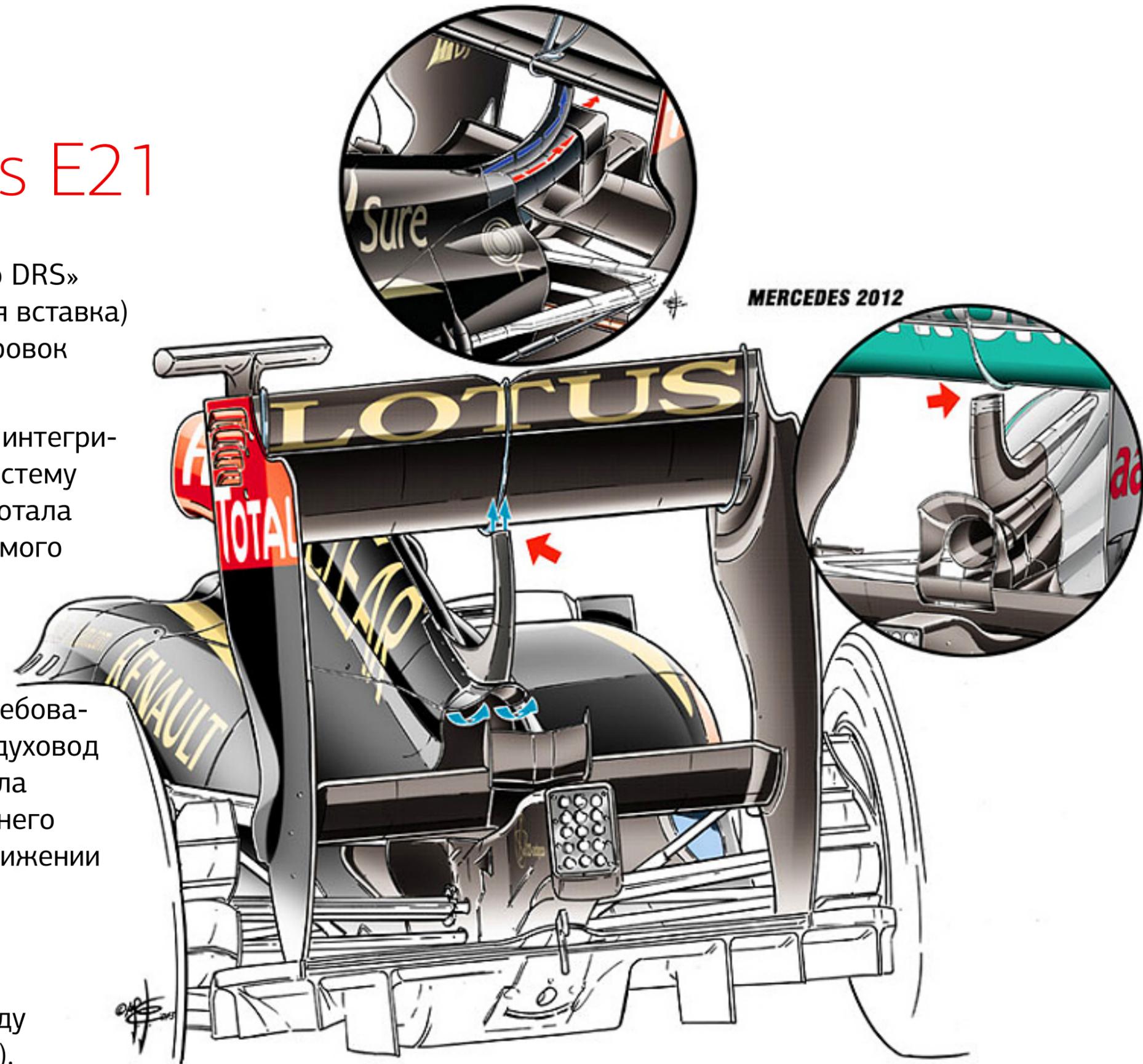
Модифицированная «двойная DRS» на Lotus E21

Впервые команда Lotus начала обкатывать «двойную DRS» во время прошлогоднего Гран-при Германии (верхняя вставка) и продолжала испытания в течение пятничных тренировок до конца сезона 2012 года.

Несмотря на то, что «двойная DRS» была изначально интегрирована в конструкцию E21, команда использовала систему лишь во время предсезонных тестов и ни разу не работала с ней во время гран-при 2013 года. Так было до восьмого этапа сезона прошедшего в Сильверстоуне.

В дни Гран-при Великобритании на машине Кими Райкконена состоялся долгожданный гоночный дебют полностью пассивной системы, отвечающей требованиям технического регламента. Её вертикальный воздуховод больше не связан с основным профилем заднего крыла (основной рисунок), а струя воздуха поступающая из него просто срывает воздушный поток с профиля при достижении автомобилем определенной скорости. Как известно, это снижает прижимную силу и позволяет увеличить максимальную скорость машины.

Стоит заметить, что подобное решение в прошлом году тестировала команда Mercedes AMG (правая вставка).

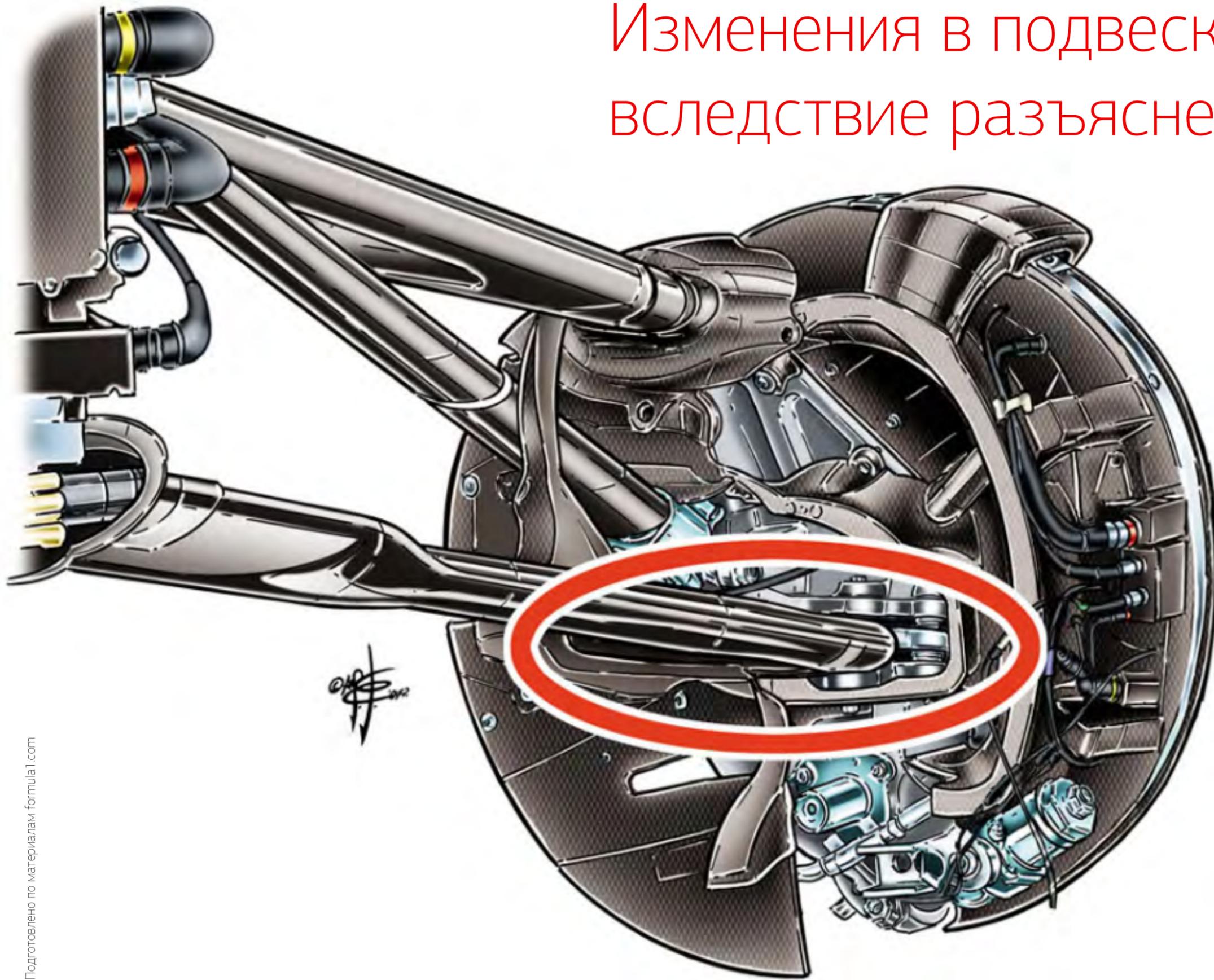


Изменения в подвеске Lotus E21, вследствие разъяснений FIA

Перед Гран-при Германии, команда Lotus внесёт незначительные изменения в подвеску своей машины — на этот шаг команду из Энстоуна вынудило пойти разъяснение правил, которое подготовила FIA после обращения команды McLaren с запросом о соответствии подвески Lotus E21 техническому регламенту.

Статья 10.5.2 технического регламента гласит: *«Элементы подвески и подшипники колеса могут быть соединены в одном узле. Разрешается сочленение до трёх элементов подвески, которые должны быть изготовлены из сплавов титана и алюминия или стальных компонентов».*

Изменения в подвеске Lotus E21, вследствие разъяснений FIA



На рисунке видно, что в конструкции передней подвески Lotus E21 есть точка, где соединены четыре элемента: нижний поперечный рычаг (два плеча), толкатель и рулевая тяга.

Как ожидается, команда Lotus незначительно изменит конструкцию подвески, отделив от узла точку крепления рулевой тяги.

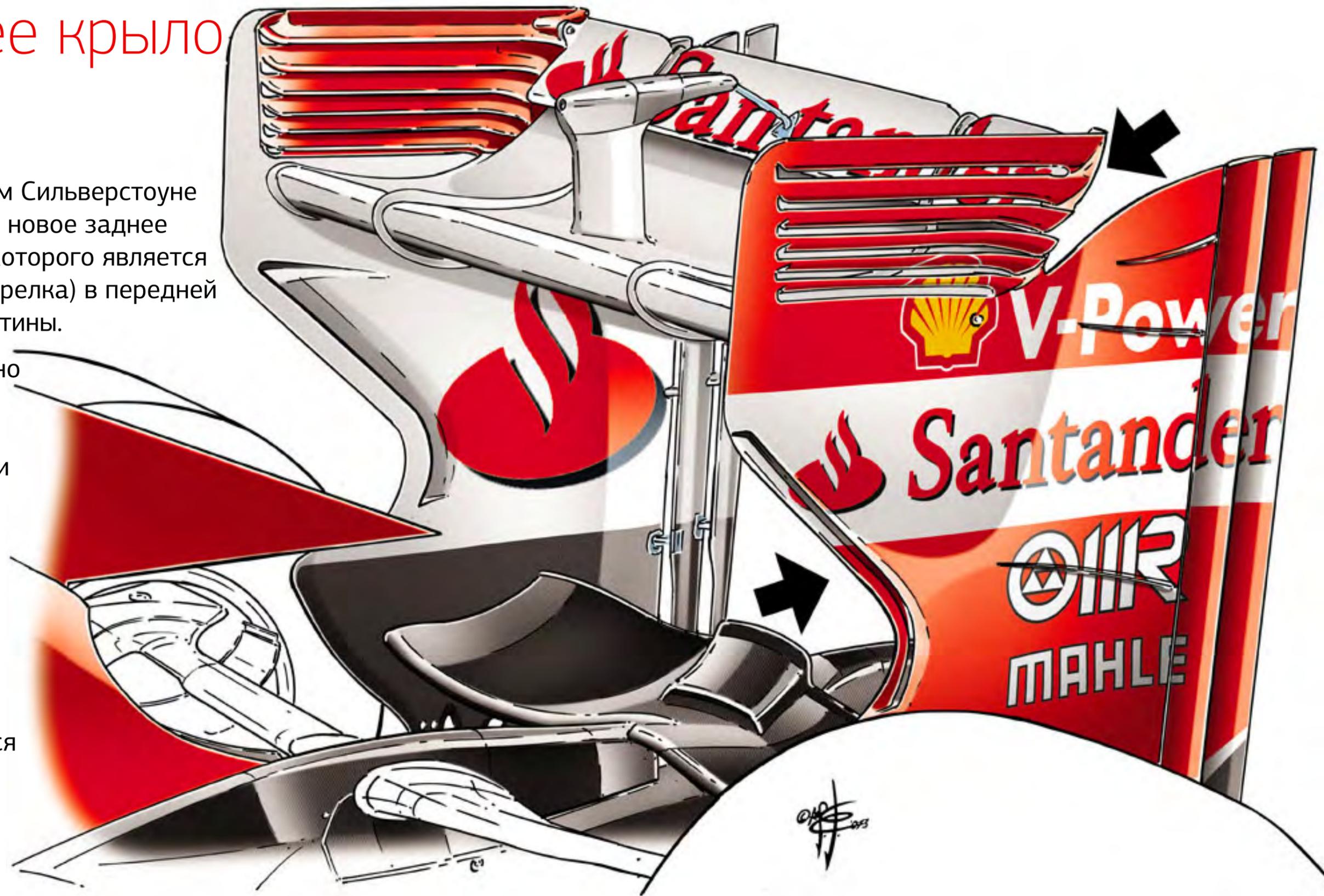
Вероятнее всего, данное вмешательство не окажет существенного влияния на характеристики машины.

Новое заднее крыло Ferrari F138

К гонке на высокоскоростном Сильверстоуне команда Ferrari подготовила новое заднее крыло, основным отличием которого является вертикальный слот (левая стрелка) в передней нижней части торцевой пластины.

Напомним, что первоначально подобное решение внедрила команда Williams, а позже эту идею подхватили несколько других команд.

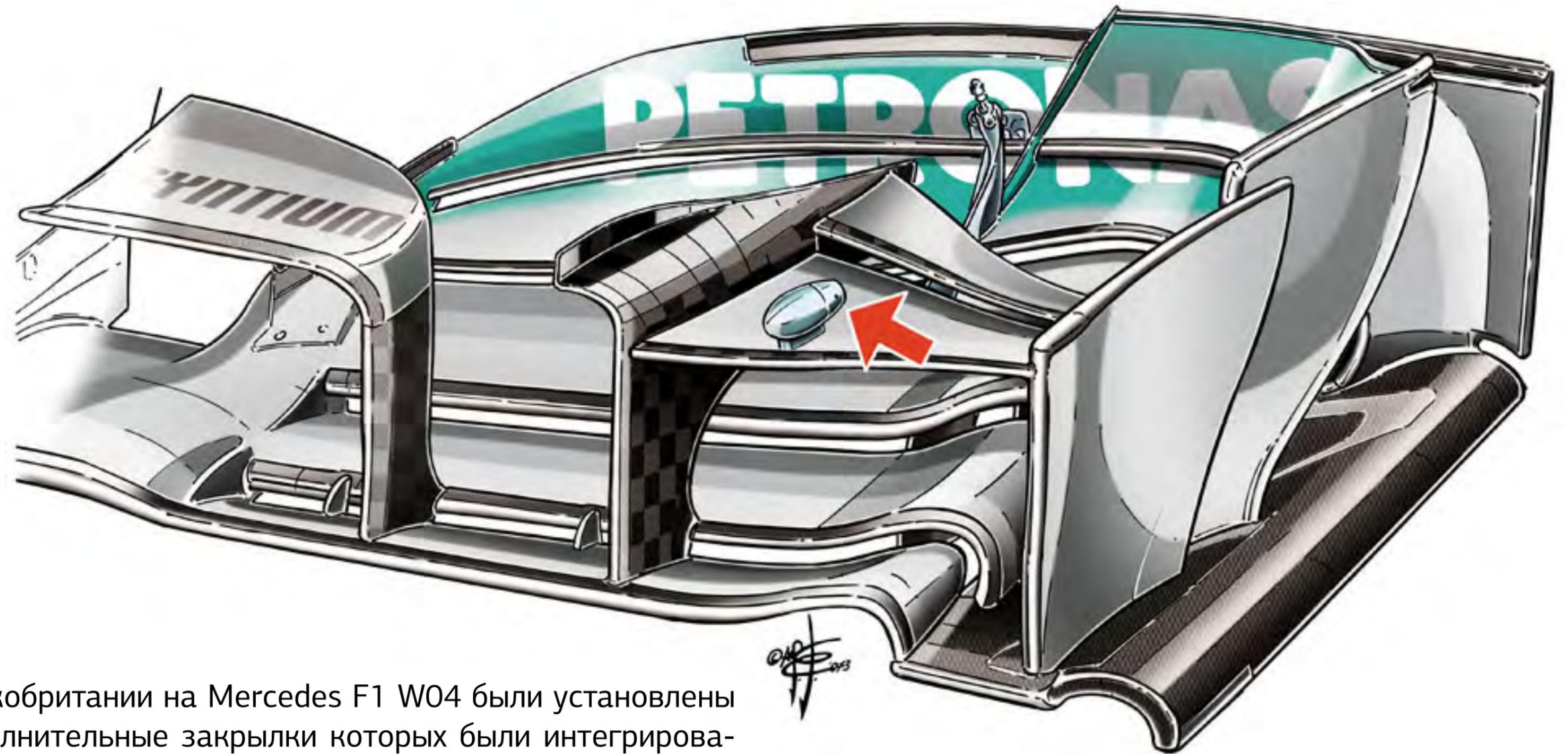
Также стоит отметить, что область, в которой закрылок стыкуется с торцевой пластиной (правая стрелка), осталась практически идентичной решению, использовавшемуся Scuderia в Канаде.



Подготовлено по материалу от formula1.com
Photo: Sutton Motorsport Images

Новое заднее крыло Ferrari F138

Переднее крыло Mercedes F1 W04 с интегрированными термодатчиками



Во время Гран-при Великобритании на Mercedes F1 W04 были установлены передние крылья, в дополнительные закрылки которых были интегрированы термические датчики (красная стрелка), позволяющие контролировать состояние передних шин в течении всего уик-энда.

Закрытый парк

Переднее крыло Mercedes F1 W04 с интегрированными термодатчиками

Ранее подобные устройства вместе с кабелями просто прикрепляли к машине во время тренировок, а перед квалификацией и гонкой команда их удаляла.

Подготовлено по материалам formula1.com

Photo: Sutton Motorsport Images

Венгрия

25 июля — 30 июля

Путешествие

на Гран-при 2013

www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37



Гран-при Венгрии — единственный восточноевропейский этап в календаре чемпионата мира. Трасса расположена неподалеку от красивейшего города Будапешт. Будапешт является единственной столицей европейского государства — курортом благодаря многочисленным горячим минеральным источникам. Также привлекательна для туристов старинная архитектура города, некоторые районы города, такие как Будапештская крепость и проспект Андраши включены в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Прелесть Хунгароринга не в красивых обгонах, а в острой борьбе в квалификации. Кроме этого гонка в Венгрии стала местом нескольких исторических событий в Формуле-1. Так, например чемпион мира 2009 года Дженсон Баттон одержал здесь свою первую победу в карьере, совершив впечатляющий прорыв с 14-го места.

25.07 (Четверг)

Вылет из Москвы. Время вылета и тип рейса смотрите ниже, в описании вариантов. Встреча в аэропорту Будапешта. Трансфер в отель. Прогулка на теплоходике по Дунаю (оплачивается на пристани). Прогулка к зданию Парламента и по набережной Дуная. Ужин в ресторане (оплачивается по меню).

26.07 (Пятница)

Завтрак в отеле. Трансфер на автодром. Просмотр первой и второй практики. Трансфер в Будапешт. Прогулка по центру Будапешта. Осмотр достопримечательностей. Ужин в ресторане (оплачивается по меню).

27.07 (Суббота)

Завтрак в отеле. Трансфер на автодром. Просмотр третьей практики и квалификации. Трансфер в город. Свободное время. Ужин в ресторане (оплачивается по меню).

28.07 (Воскресенье)

Завтрак в отеле. Трансфер на автодром. Просмотр гонки. Трансфер в Будапешт. Свободное время. Походы по магазинам старого города. Покупка сувениров.

29.07 (Понедельник)

Завтрак в отеле. Трансфер в аэропорт для тех, кто улетает в Москву в понедельник. Едем в столицу Австрии — Вену! Обзорная поездка по городу. Свободное время для прогулок по Вене и покупок сувениров! Замечательная возможность попробовать знаменитый австрийский шнапс. Трансфер обратно в Будапешт в отель.

30.07 (Вторник)

Завтрак в отеле. Трансфер в аэропорт. Вылет в Москву.

25.07—29.07, 4 ночи (без поездки в Вену)

Перелёт № 1 прямой рейс Москва—Будапешт—Москва.

Туда: 18:35. Прилёт в 19:10. Или вылет в 11:20. Прилёт в 11:55. Обрато: 29.07 (пн) в 11:35 (прилёт в Москву в 16:00).

Размещение: Отель 4* в центре Будапешта.

Стоимость (авиабилеты + отель + трансферы + страховка):

На одного туриста: 65 600 руб. На двоих туристов: 109 400 руб.

Перелёт № 2 с посадкой. Между рейсами 2 часа.

Туда: в 18:15 (прилёт 22:00).

Обрато: 30.07 (пн) в 18:45 (прилёт в 01:40).

Стоимость (авиабилеты + отель + трансферы + страховка):

На одного: 55 000 руб. На двоих: 89 200 руб.

25.07—30.07 (с поездкой в Вену/Австрия)

Перелёт № 1 с пересадкой. Между рейсами 2 часа.

Туда: 25.07. Москва—Будапешт. Вылет в 18:15. Прилёт в 22:00.

Обрато: 30.07. Будапешт—Москва. Вылет в 07:00 (Прилёт в 14:45).

Либо вылет в 18:45. Прилёт в 01:40.

Размещение: Отель 4* в центре города.

Стоимость (авиабилеты + отель + трансферы + страховка):

На одного: 62 800 руб. На двоих туристов: 99 200 руб.

Перелёт № 2 прямой рейс. Москва—Будапешт—Москва.

Туда: 18:35 (прилёт в 19:10). Обрато: рейс 31.07 в 11:35. (прилёт в 16:00).

Трансфер: Будапешт—Вена—Будапешт — входит в стоимость.

Стоимость (авиабилеты + отель + трансферы + страховка):

На одного: 73 400 руб. На двоих: 122 500 руб.

МОМЕНТ ИСТОРИИ

Force India

Слово об индийской золушке

Для Force India этап в Сильверстоуне был особенным — во-первых, именно для этой команды гонка является самой что ни на есть домашней, так как её штаб-квартира находится в нескольких сотнях метров от автодрома.

SAHARA
Force India
formula one team

Во-вторых, финишировав вместе в очковой зоне, Пол ди Реста и Адриан Сутиль добились очередного свершения — ранее трижды подряд вместе в очках её гонщики ещё не были.



Это, вкупе с регулярными успехами ди Ресты и Сутиля, подчеркивает — за пять лет никем не воспринимаемая всерьёз команда Виджея Мальи проделала путь из записных аутсайдеров в крепкие середняки, которые в состоянии беспокоить лидеров (вспомните, как лихо проходил Сутиль грозные Ferrari и McLaren в Монако).

Отдавая должное профессионализму команды, сколоченной Эдди Джорданом, необходимо заметить — это вряд ли было бы возможно без той страсти, любви к автоспорту, которую испытывает истинный её локомотив, Виджей Малья.



Вспомните, как бесславно пропали с авансены Алекс Шнайдер со своим проектом Midland и Мигель Мол со Spyker, быстро потерявшие интерес к «игрушке». Первое знакомство Виджея с Ф-1 состоялось ещё в 1996-м году, когда его хороший знакомый Флавио Бриаторе убедил Малью стать спонсором команды Benetton и прорекламирровать свой Kingfisher взамен покинувших команду вместе с Шумахером пивоваров из Witburger. Правда, сотрудничество продлилось лишь год, его результаты Виджей счёл неэффективными, так как в Европе диковинное индийское пиво никто не спешил покупать, а на азиатский рынок реклама посредством Ф-1 не имела особого влияния. Виджей покинул Ф-1 — но твёрдо наметил возвращение.



И оно состоялось после открытия собственной авиалинии под тем же торговым знаком — Fly Kingfisher. Правда, подошёл к Ф-1 Виджей и на сей раз со все того же боку, став спонсором команды Toyota в 2007-м году. Правда, уже в конце сезона он переключил свои активы на другой проект — команда Spyker терпела бедствие, и Виджей вызвался приобрести её, чтобы открыть Индии настоящую дорогу в Ф-1, взамен протоптанной парой лет ранее Нараином Картикеяном тропинки.

Правда, ничего кроме смеха и гаданий, через который промежуток времени (Через неделю? Через месяц?) очередной «богатый буратино» решит расстаться со своей игрушкой, инициатива Малье не вызвала.

Правда, на смотрины к нему на единственное оставшееся место в Ф-1 в декабре 2007-го вызвались неожиданно многие пилоты.

Правда, Ральф Шумахер изначально обозначил свои цели как «прогулочные», хотя у него то как раз были наилучшие шансы получить место в команде, всё же знаменитая фамилия весьма импонировала Малье, да и личные отношения с младшим из братьев Шумахеров у него сложились очень даже теплые, но...





В итоге в состав попал другой именитый гонщик, Джанкарло Физикелла. Пару ему составил Адриан Сутиль, неплохо зарекомендовавший себя в выступлениях за Spyker — и этот сплав молодости и опыта считался, пожалуй, лучшим козырем команды в первый её сезон.

Гонщики действительно не подкачали — Физикелла в нескольких случаях сумел вклинуться в борьбу за очки на трассе.



Photo: xrb/cc

А Сутиль выдал «на-гора» невероятную гонку в Монако, где лишь нелепая ошибка Кими Райкконена лишила Force India заслуженных пяти очков.



Photo: xrb/cc



Новый сезон — новые правила.

В 2009-м году Ф-1 претерпела крайне серьезные изменения, свет увидело новое поколение машин, ну а Виджей Малья заложил первый серьезный камень в фундамент успехов FI — заключил техническое соглашение с McLaren о совместной разработке некоторых узлов машины и объявил о переходе на моторы Mercedes.



Плоды этих шагов он начал пожинать уже в 2009-м — хотя начинала тот год команда «ни шатко ни валко», ближе к середине сезона ситуация вдруг начала меняться — Физикелла финишировал девятым в Монако и десятым в Сильверстоуне, а Сутиль впервые в истории Force India пробился в финал квалификации, на Нюрбургринге.

А в конце лета в Спа грянула настоящая сенсация — характеристики VJM02 отлично подходили скоростным автодромам, и в Спа итальянец сполна реализовал это преимущество, конвертировав его сперва в полул-позицию, а затем во второе место на финише гонки. Force India набрала свои первые очки в истории — и это были очки за второе место в одной из самых престижных гонок календаря.



Photo: Mark Thompson/Getty Images



Правда, Физико после этого сразу же ушёл в Ferrari, но Сутиль неплохо подкрепил успех четвёртым местом в Монце и серией уверенных квалификаций на оставшихся скоростных трассах, вроде Сузуки и Интерлагоса.

Сменивший Физикеллу Лиуцци заслужил доверие Мальи великолепным домашним Гран-при в Монце, и остался в ней на следующий сезон.



Его первую половину Force India провела на ура, но во второй части сезона результаты команды начали постепенно падать, вдобавок, Витантонио Лиуцци оказался всё же не лучшим выбором, и в итоге Force India рассталась с ним, пригласив в состав Пола ди Ресту.

В паре с всё тем же Сутилем они провели, пожалуй, лучший сезон в истории FI, особенно в его второй половине, когда машины Виджея Малья регулярно оказывались быстрее заводских Mercedes. Особенно старался Сутиль, угодивший в начале года в полукриминальную историю с нанесением травм Эрику Люксу, одному из владельцев Lotus, в ночном шанхайском клубе.



Адриан из кожи вон лез, зная, что его место в команде под угрозой, но ничего не помогло — перед началом сезона-2012 его заменили на Нико Хюлькенберга.

Однако талантливый Нико оказался несколько недально-виден в том, что касается ближайшего будущего — и соблазнился перспективой места в Sauber, выглядевшей вроде бы лучше FI.

К тому же саму Force India в последнее время сотрясали различные неприятные слухи — то команда проиграла дело в суде против Aerolab, то у Виджея Мальи арестовали имущество, и подобное в том же духе.

Но, несмотря ни на что, FI жива, FI работает, и добивается блестящих результатов — сезон 2013-го года складывается для неё ещё лучше предыдущего!

Бейсболка Team cap
Alonso 2013, Ferrari



Бейсболка Lewis Hamilton,
Mercedes-Benz



Бейсболка Vettel 2013,
Red Bull Racing



С прошлым, но без будущего

Photo: MERCEDES-AMG PETRONAS Formula One Team

Нюрбургринг

Гонка на Нюрбургринге всегда несёт в себе смысл для любителей истории, ведь как-никак, эта трасса по сей день охватывает часть легендарной «Северной Петли», нагонявшей страх и ужас на гонщиков «давно минувших дней». Но, как это часто бывает, богатое прошлое оборачивается плачевным настоящим — сперва Нюрбургринг лишился права на ежегодное проведение гран-при, и в 2008-м впервые за тринадцать лет пропустил гонку.



Нюрбургринг

Дальше — хуже. У организаторов гонки накопились огромные долги, и уже в 2011-м во время гоночного уик-энда гуляли разные слухи о том, что тот гран-при мог стать последним для знаменитого кольца. И все действительно шло к этому весь прошлый год — долги выросли до размеров в сотни миллионов евро, и в такой ситуации позволить себе гонку Ф-1 автодром не мог.



Photo: MERCEDES-AMG PETRONAS Formula One Team

Нюрбургринг

Скрепя сердце, Эклстоун пошёл навстречу, и, по сути, оплатил из собственного кармана проведение гонки в текущем году, тут же породив подозрения в том, что он просто пытается задобрить немецкие власти за скандальное дело с банкиром Герхардом Грибковски.



2000 Нюрбургринг

Так или иначе, Ф-1 приедет на Нюрбургринг — и это не самое плохое место для неё. Во-первых, должны слегка утрястись проблемы с покрышками Pirelli, на которые с начала сезона льётся стабильный поток критики — царящая над Нюрбургрингом прохладная погода должна уменьшить степень износа резины, в то же время зрителей может порадовать перспектива дождя, ведь, как и Спа, погода тут очень непредсказуема, как и везде в горах.



Нюрбургринг

Что до пилотов, то они достаточно сдержанны в своих оценках насчёт этого кольца — откровенных восторгов никто не высказывает, хотя и в нелюбви к трассе признаний также слышно не было.



Photo: Julian Finney/Getty Images

Нюрбургринг

Дело в том, что быстрые повороты, столь любимые гонщиками, на Нюрбургринге отсутствуют, тут имеются лишь медленные и среднескоростные.



Photo: BMW AG

2009 Нюрбургринг

Весьма скромнен «набор для обгонов» — это, пожалуй, первый поворот, но обгоны там достаточно редко оканчиваются успешно, так как за правой шпилькой следует левый вираж, в котором атакуемый на стартовой прямой гонщик получает возможность отыгаться, если сохранит скорость и пространство для манёвра на выходе из «шпильки».



2003 Нюрбургринг



Есть ещё достаточно короткая прямая перед шпилькой Dunlop, но там обгоны редки, самая известная ситуация, пожалуй, это поединок Монтой с Михаэлем Шумахером в 2003-м, когда чемпиону мира потребовались услуги «тракториста» и добровольных помощников, выручивших титулованного соотечественника из беды.

Photo Ferrari

2007 Нюрбургринг

Впрочем, дисциплинированные немцы аналогичным образом помогли в 2007-м и Хэмилтону, вылетевшему в сильный дождь в первом повороте, там же, где бесславно закончилась гонка для нескольких других машин.



Photo: Xpress

Нюрбургринг

Прохладные температуры, низкая абразивность асфальта, малое количество быстрых поворотов — Нюрбургринг весьма щадяще относится к резине, и Pirelli наконец-то сможет передохнуть от обрушивающихся на неё потоков критики, ну а команды смогут чуть смелее обращаться с покрышками.

Нюрбургринг



MERCEDES AMG PETRON

FORMULA ONE TEAM

HOSPITALITY

INVITED GUESTS ONLY

Льюис Хэмилтон будет пытаться выиграть свой первый гран-при вне команды McLaren.

Photo: MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team

Нюрбургринг

А Себастьян Феттель будет пытаться сломить «астрологическую закономерность» и выиграть свой первый гран-при в июле.

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
1	Себастьян Феттель	Red Bull	132	15	25	12	25	12	18	25	
2	Фернандо Алонсо	Ferrari	111	18		25	4	25	6	18	15
3	Кими Райкконен	Lotus	98	25	6	18	18	18	1	2	10
4	Льюис Хэмилтон	Mercedes	89	10	15	15	10		12	15	12
5	Марк Уэббер	Red Bull	87	8	18		6	10	15	12	18
6	Нико Росберг	Mercedes	82		12		2	8	25	10	25
7	Фелипе Масса	Ferrari	57	12	10	8		15		4	8
8	Пол ди Реста	Force India	36	4		4	12	6	2	6	2
9	Роман Грожан	Lotus	26	1	8	2	15				
10	Дженсон Баттон	McLaren	25	2		10	1	4	8		
11	Адриан Сутиль	Force India	23	6					10	1	6
12	Жан-Эрик Вернь	Toro Rosso	13		1				4	8	
13	Серхио Перес	McLaren	12		2		8	2			
14	Даниэль Риккиардо	Toro Rosso	11			6	0	1			4
15	Нико Хюлькенберг	Sauber	6		4	1					1
16	Пастор Мальдонадо	Williams	0								
17	Валттери Боттас	Williams	0								
18	Эстебан Гутьеррес	Sauber	0								
19	Жюль Бьянки	Marussia	0								
20	Шарль Пик	Caterham	0								
21	Макс Чилтон	Marussia	0								
22	Гидо ван дер Гарде	Caterham	0								



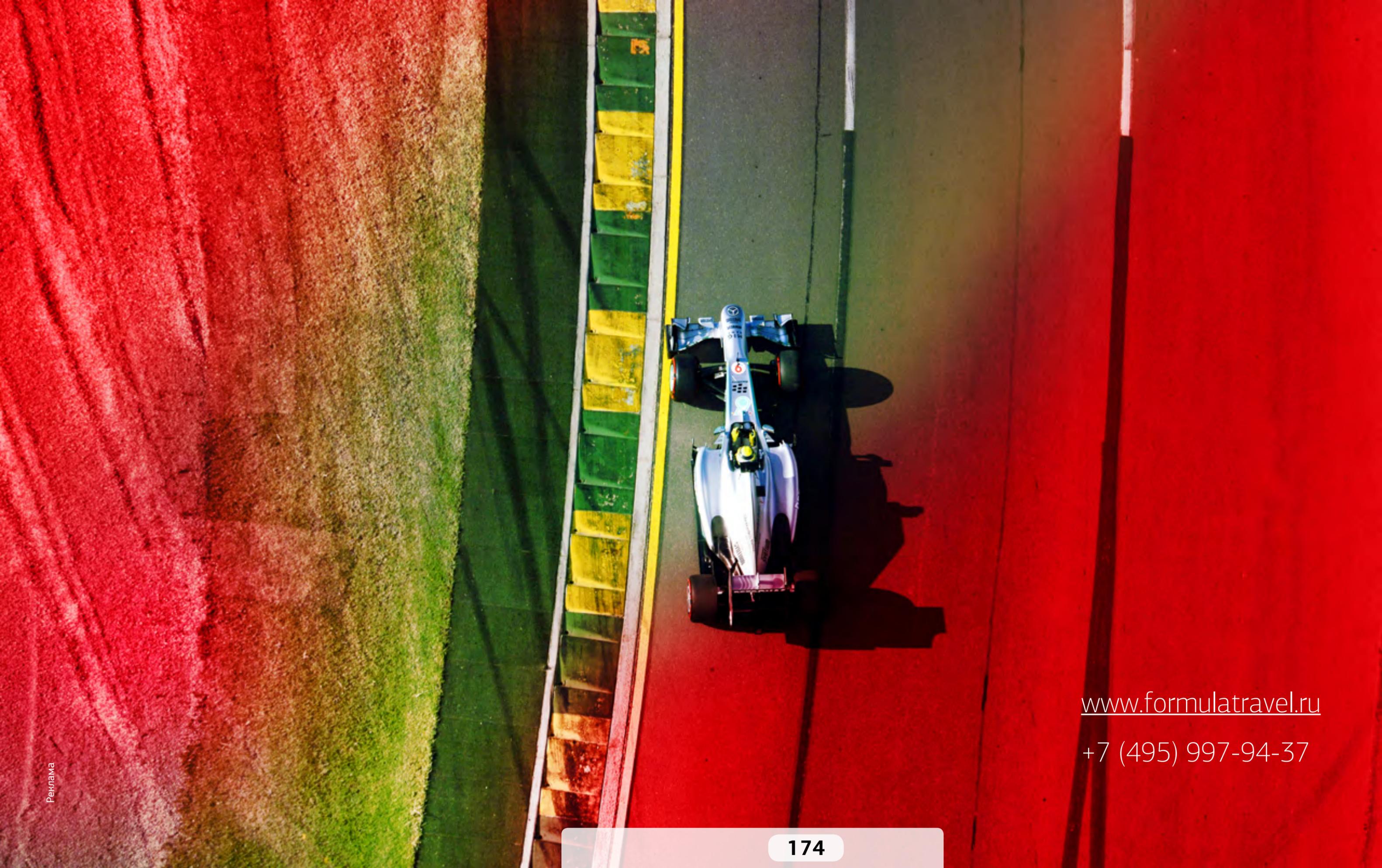
Командный зачёт

Система начисления очков:

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

Поз	Команда	Очки	 Австралия	 Малайзия	 Китай	 Бахрейн	 Испания	 Монако	 Канада	 Великобритания
1	Red Bull	219	23	43	12	31	22	33	37	18
	С. Феттель М. Уэббер		15+8	25+18	12+0	25+6	12+10	18+15	25+12	0+18
2	Mercedes	171	10	27	15	12	8	37	25	37
	Н. Росберг Л. Хэмилтон		0+10	12+15	0+15	2+10	8+0	25+12	10+15	25+12
3	Ferrari	168	30	10	33	4	40	6	22	23
	Ф. Алонсо Ф. Масса		18+12	0+10	25+8	4+0	25+15	6+0	18+4	15+8
4	Lotus	124	26	14	20	33	18	1	2	10
	К. Райкконен Р. Грожан		25+1	6+8	18+2	18+15	18+0	1+0	2+0	10+0
5	Force India	59	10		4	12	6	12	7	8
	П. ди Реста А. Сутиль		4+6		4+0	12+0	6+0	2+10	6+1	2+6
6	McLaren	37	2	2	10	9	6	8		
	Дж. Баттон С. Перес		2+0	2+0	10+0	1+8	4+2	8+0		
7	Toro Rosso	24		1	6		1	4	8	4
	Ж.-Эр. Вернь Д. Риккиардо			1+0	0+6		0+1	4+0	8+0	0+4
8	Sauber	6		4	1					1
	Н. Хюлькенберг Эс. Гутьеррес			4+0	1+0					1+0
9	Williams	0								
	П. Мальдонадо В. Боттас									
10	Marussia	0								
	Ш. Пик Г. ван дер Гарде									
11	Caterham	0								
	Ж. Бьянки М. Чилтон									





www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37