

Приложение к журналу

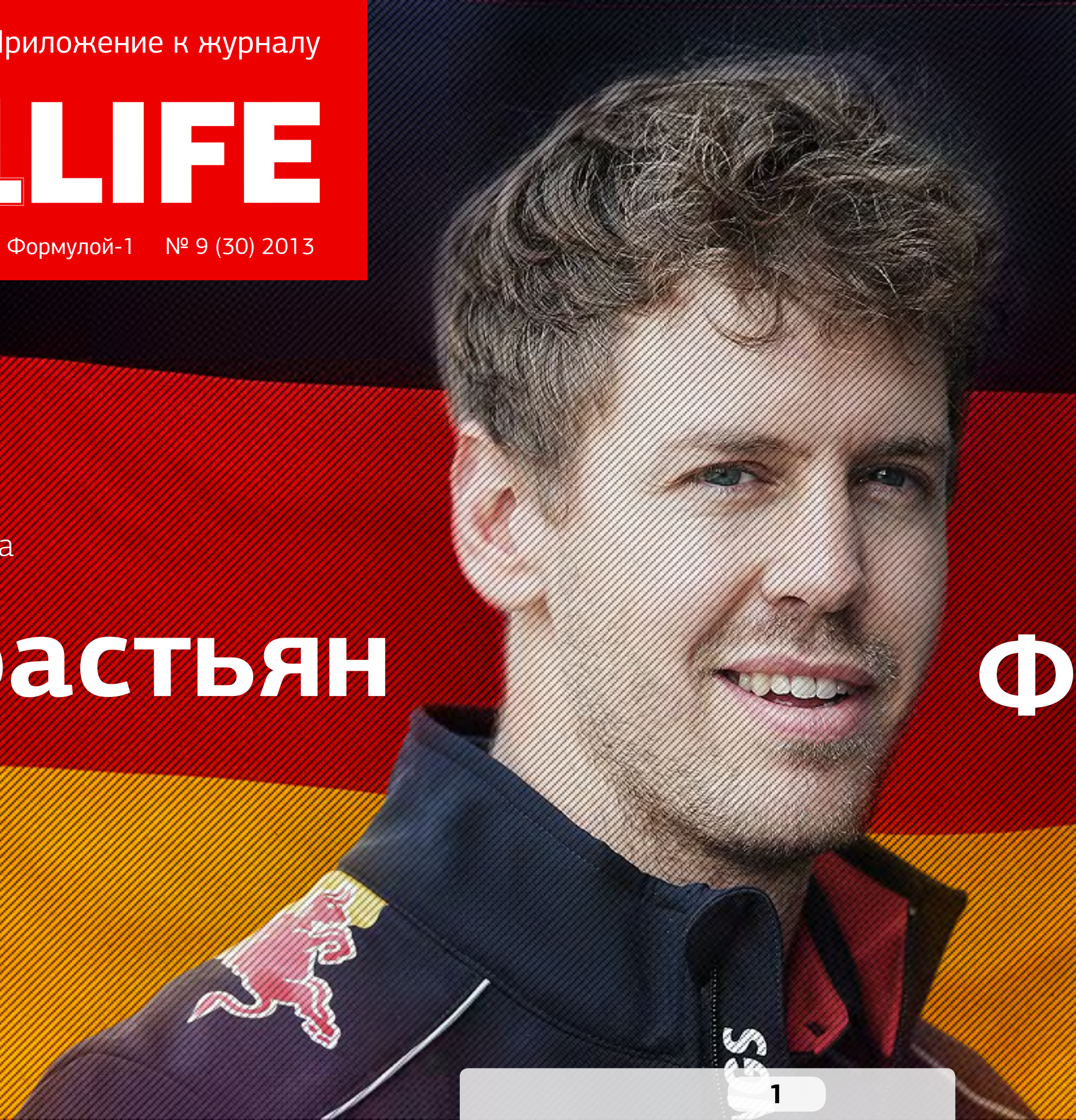
РОССИЯ **F1 LIFE**

Вокруг света с Формулой-1 № 9 (30) 2013

Победитель
девятого этапа

Себастьян

Феттель



Одежда победителей

9 этап

Гран-при Германии



Фото обложки:
Mark Thompson/Getty Images

все номера приложения к «F1Life»

Редактор: Новожилов Леонид

Авторы номера: Владимир Васильев,
Дан Дудка, Константин Егорычев



Только прокатившись по немецким автобанам, можно увидеть Германию изнутри и понять суть Германии.

Самолёт за три с половиной часа переносит нас из душной и жаркой Москвы в Дюссельдорф, где в это время года обычно более комфортная прохладная погода. Согласитесь, +22 градуса — это то, что нужно!

Прямого рейса в объединённый аэропорт Бонн/Кёльн из Москвы нет. Поэтому оптимальным вариантом по финансам является прямой перелёт Москва–Дюссельдорф. Если приобретать билеты заранее, можно полететь за 4 000 рублей (в одну сторону)!

Из аэропорта передвигаемся на Mercedes-Benz GL и VW Multivan в город Бонн (60 км), где размещаемся в четырёхзвёздочных отелях Guennewig Bristol и Guennewig Residence, расположенных в центре этого небольшого (по российским меркам) и уютного города. Бонн — город с населением 320 000 человек. Он стоит на судоходной реке Рейн на западе Германии, земля Северный Рейн–Вестфалия. Рейн имеет достаточно быстрое течение, что мы наблюдали во время прогулок в Бонне и в Дюссельдорфе.

От редакции с места событий



Часть туристов заранее попросили меня отвезти их на автодром в четверг. Это даёт возможность прогуляться по пит-лейну и попробовать взять автографы у кого-то из гонщиков. И то, и другое удалось!

Для основной группы, как обычно, первый день визита на автодром — пятница. Расстояние от Бонна до Нюрбургринга составляет 75 км. По немецким автобанам преодолеваем его без проблем. Сеть автобанов очень разветвлённая, продуманная и понятная. Повсюду расположены многочисленные электронные табло и указатели. В часы-пик на автобанах близ крупных городов, таких как Кёльн, образуются пробки. Жители Германии активно передвигаются по автобанам в радиусе 20–50 км от дома к месту работы и обратно.

Мелких городков великое множество. В них царит двух-трёх этажная застройка, абсолютная чистота, покой и уют. Стоимость большой трёхкомнатной квартиры площадью 80 квадратных метров в радиусе до 30 км, например, от Дюссельдорфа, составляет всего 80 000 евро, что несопоставимо меньше московских цен, и даже цен многих российских регионов. Стоимость домов в Германии, начинается от 200 000 евро, что тоже даёт фору московским расценкам. Арендовать однокомнатную квартиру можно всего за 300 евро в месяц!

Примечательно, что больших и огромных дорогих кроссоверов и внедорожником Mercedes-Benz, BMW, AUDI, VW, Porsche мы встречали очень мало, как в городах, так и на автобанах. Немцы предпочитают авто среднего и компакт-класса с дизельными двигателями. И это объяснимо при цене на бензин в районе 70 рублей за 1 литр. Добавьте сюда 100 евро, которые ежемесячно нужно платить за свет и газ. Плюс плата за содержание квартиры 200 евро. Плюс налоги в районе 30–40 % от заработной платы. В итоге от среднестатистически заработанных 2 500 евро, после всех вычетов остаётся в районе одной тысячи евро. Не успели мы обсудить эту математику, как перед нами уже нарисовалась заветная цель. Мы приехали снова! Привет, Нюрбургринг!

От редакции

 с места событий

Первая, вторая практики и время между ними пролетают мгновенно :-)

После этого выдвигаемся в Кёльн, чтобы побывать в знаменитом Кёльнском соборе и попытаться сфотографировать его целиком. Ведь непросто найти ракурс, который позволит это сделать. Собор просто огромен!

Во время второй мировой войны он служил ориентиром для авиации союзников. Кёльн стоял в руинах, но собор разбомбить не решились. Зайдя внутрь собора, ощущаешь на себе всё величие, с которым он был возведён, и здравый ум тех военных, кто не отдал приказ разбомбить это здание.

Собор стоит в непосредственной близости от главного железнодорожного вокзала Кёльна. Это делает его доступным для путешественников, которые перемещаются по Европе на поездах.



От редакции с места событий



Суббота. Плотно позавтракав в отеле, едем на автодром смотреть третью практику и квалификацию.

Вечером наш путь лежит в город Керпен на картодром Михаэля Шумахера. Заветный прыжок на улице «Шумахер штрассе», заезд на картах и ужин в ресторане Шумахера.



Что может быть лучше для вечерней программы во время гран-при?! Ездить по германским автобанам — одно удовольствие! Ограничения скорости здесь есть, но там, где стоят знаки «Конец всех ограничений», можно ехать сколько хочешь! В Бундестаге периодически идут дискуссии, чтобы ввести ограничение скоростного режима. Но автомобильное лобби не даёт этому случиться. Ведь тогда это будет уже другая Германия, согласитесь!

От редакции

 с места событий

Леонид Новожилов — F1Life:

— Себастьян, что скажете о сегодняшней погоде? Она помогла вам добиться победы?

Себастьян Феттель:

— Прежде всего, это типично немецкая погода — просто в предыдущие годы нам явно не везло. Однако и сегодня погода ничуть не помогла — скорее наоборот, осложнила ситуацию.

Кому условия сыграли на руку, так это Lotus, поскольку эти парни эффективнее других работали с резиной. В конце каждого отрезка Кими и Роман были очень быстры. Впрочем, я говорю это наугад, поскольку не видел данные.

Как бы то ни было, мы добились победы, следовательно, нашей скорости оказалось достаточно. Я очень рад, но, как мне кажется, в пятницу мы выглядели сильнее, чем сегодня.



От редакции с места событий



Воскресенье. И вот настал кульминационный день нашего путешествия. День гонки. День, когда эмоции захлестывают здравый смысл, а тело парит над земной суетой, и душа пребывает в формулической эйфории!



От редакции

с места событий

Лайкните нас на странице
FORMULATRAVEL в FACEBOOK!

Как вы уже наверняка знаете, Феттель подарил себе и своим болельщикам победу. очередной праздник автоспорта удался на славу. Ожидания туристов безусловно сбылись. Посмотрите на эти довольные лица!
Понедельник. Позавтракав в отеле, выдвинулись в аэропорт. Прощай, Германия! До следующего раза! Быть может, это была последняя гонка на Нюрбургринге? Не может быть! Этот автодром с его по-немецки фундаментальной инфраструктурой просто обязан быть в календаре Формулы-1.

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!

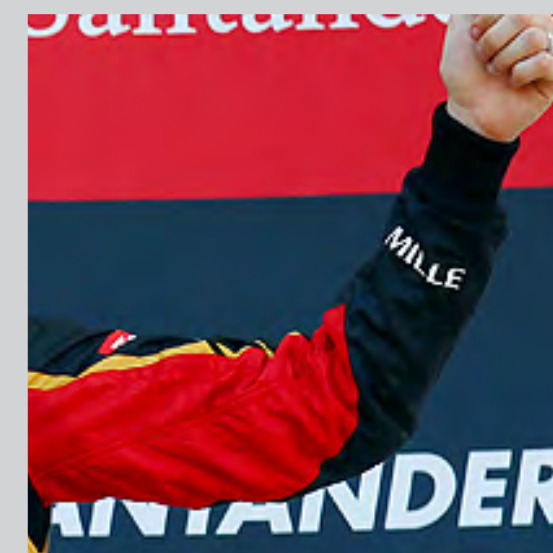
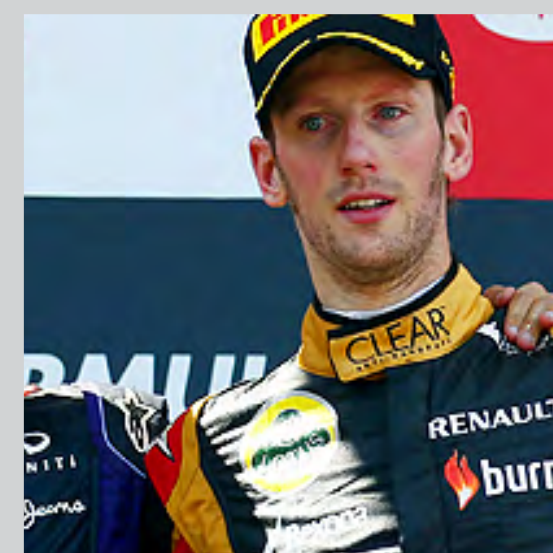
В поездке каждую группу туристов сопровождает наш опытный сотрудник.



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



Феттель — полёт к чемпионству

На домашней трассе в Нюрбургринге Себастьян Феттель вновь оказался самым быстрым, хотя победа досталась ему не без труда. Соперники приблизились по скорости настолько близко к Red Bull, что после квалификации Феттелю пришлось стартовать следом за Mercedes Льюиса Хэмилтона, а на финише гонки немецкого чемпиона едва не обошёл Lotus Кими Райкконена.





Photo: Team Dunbar/Williams



Photo Mark Thompson/Getty Images



Photo Andrew Ferraro/LAT Photographic



Photo: Kerl Robertson/Getty Images

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



ПЕРЕДАТРАНСЛЯЦИЯ

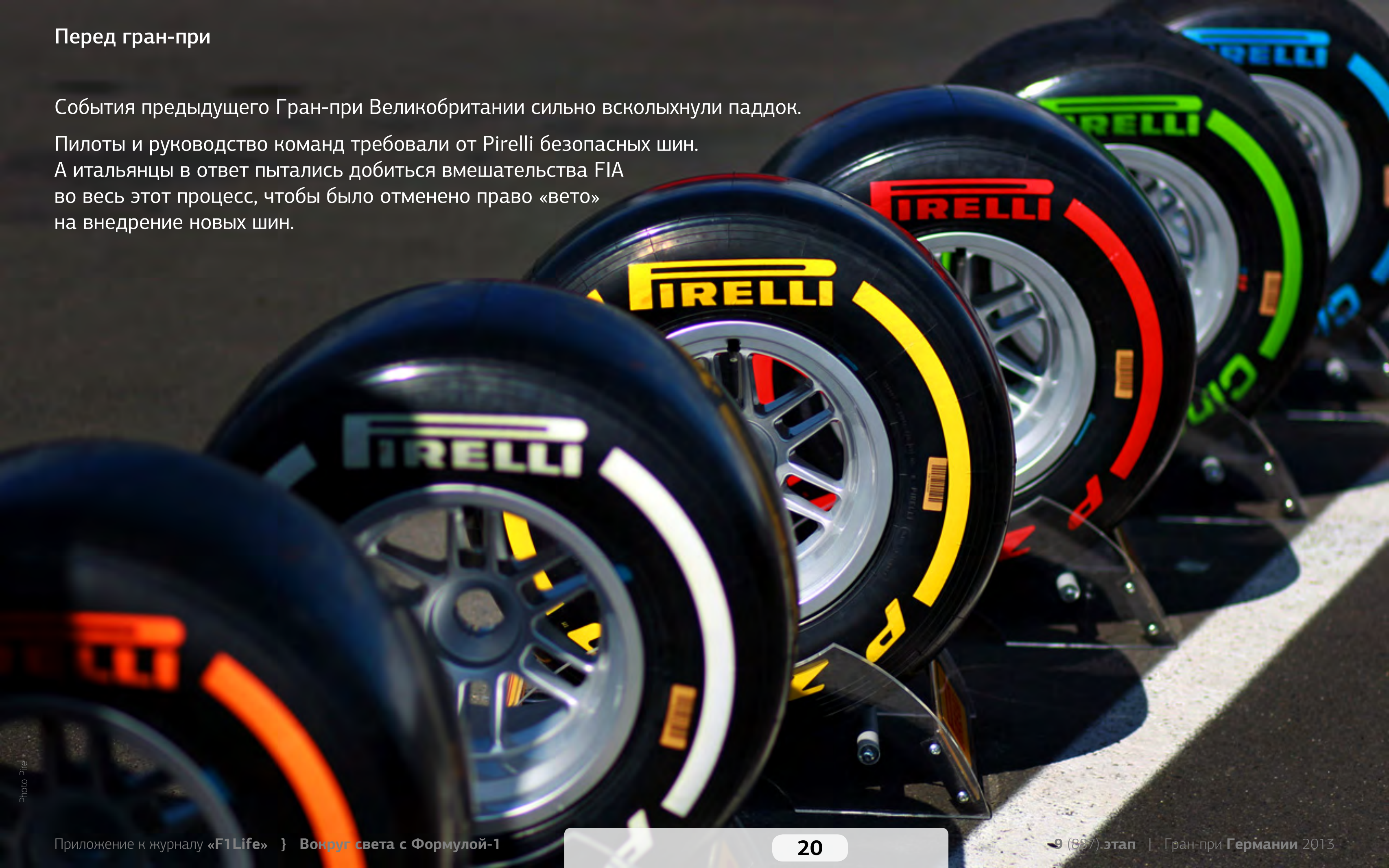
Photo Pirelli

Перед гран-при

События предыдущего Гран-при Великобритании сильно всколыхнули паддок.

Пилоты и руководство команд требовали от Pirelli безопасных шин.

А итальянцы в ответ пытались добиться вмешательства FIA во весь этот процесс, чтобы было отменено право «вето» на внедрение новых шин.





Этим правом периодически пользовались то одни, то другие команды, блокируя Pirelli внедрение новинок.

К тому же главной причиной «британских взрывов» покрышек всё же было определено **«несоблюдение командами технических требований по монтажу колёс и по давлению в шинах».**

В итоге после вмешательства Жана Тодта страсти улеглись. И как результат — в Нюрбургринге не было ни одного даже банального прокола колеса, не говоря уже о том, что бы какое-то колесо взорвалось.

Ещё накануне в четверг, когда паддок бурлил собраниями и обсуждениями вопросов безопасности пилотов на трассе, гонщики проявили почти единогласный подход. Они пригрозили объявить бойкот, если Pirelli не обеспечит «невзрывоопасность» шин.



Photo: Xpress

Перед гран-при

Тема была очень быстро подхвачена журналистами, и уже к вечеру все только и делали, что обсуждали реальность подобного бойкота. Только самые ленивые не высказывали своего мнения по этому поводу.



Photo: xrb/cc



PIRELLI

При этом даже поверхностный обзор сути претензий гонщиков показывал, что это скорее пиар-ход, чем реальная опасность. Ведь итальянцы объяснили причину случившегося в Сильверстоуне.



Перед гран-при

И никакая из команд не возразила этому. Более того, они даже не высказались по поводу претензий шинников о несоблюдении правил монтажа. Складывалось впечатление, что идёт какая-то игра, и её участникам нравится сам процесс этой игры, а не её результат. Ведь результат был очевиден, а вот получить свои дивиденды в ходе непосредственно процесса игры — это уже интереснее.



Перед гран-при

Показательными, на мой взгляд, были два мнения, которые за чашкой кофе нам высказали поочередно руководитель команды Caterham Сирил Абитебул и пилот команды Lotus Кими Райкконен.

Сирил на вопрос, стоит ли опасаться действительного бойкота и какой-то там мини-революции в кругах гонщиков, ответил с улыбкой:

«
Какой бойкот?
Какая революция?
Буря в стакане... Ничего более.
Завтра сами убедитесь.»
»



Кими был ещё прямолинейнее:



Я не был на этом собрании пилотов, поэтому решение о бойкоте нельзя считать единогласным. Лично у меня уже был опыт бойкота в 2005 году в США. Ну, не выехали мы тогда на трассу? И что это нам дало? Ерунда всё это.



Нюрбургринг



60 кругов
x 5.148 км

308.623 км



Победители:

- 2011 | Л. Хэмилтон (McLaren Mercedes)
- 2009 | М. Уэббер (Red Bull Racing)
- 2007 | Ф. Алонсо (Ferrari)
- 2006 | М. Шумахер (Ferrari)
- 2005 | Ф. Алонсо (Renault)

Первый гран-при: **1951**

Лучший круг: **2004** М. Шумахер **1:29.468**

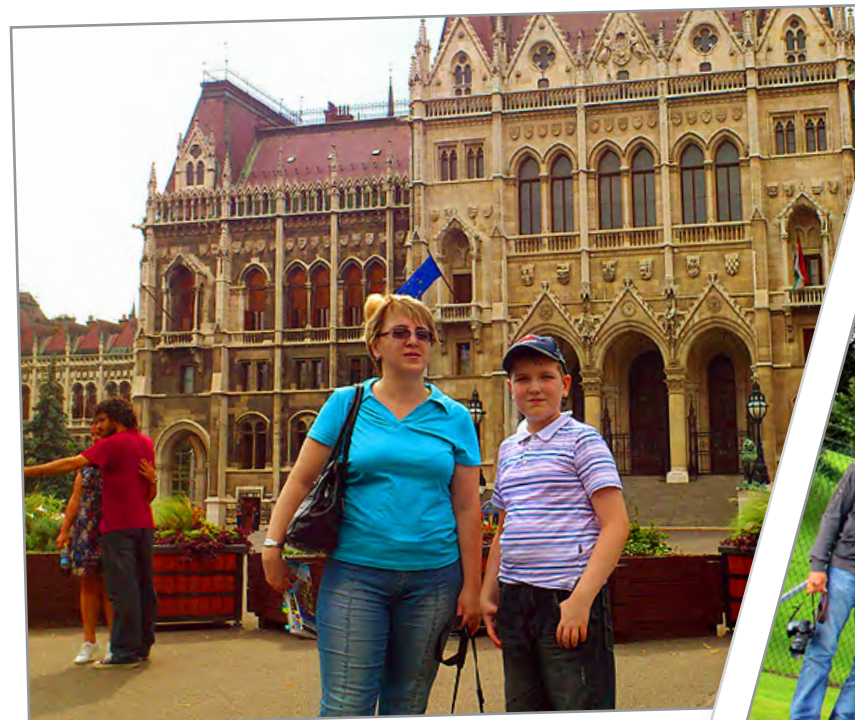
Бронируйте билеты и путешествия
на нашем сайте: www.formulatravel.ru
и по телефону: **+7 (495) 997-94-37**



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

ПРАКТИКИ

5 июля, пятница. I, II часть — облачно, сухо. Воздух +17 °С, асфальт +19–23 °С
6 июля, суббота. III часть — облачно, сухо. Воздух +22 °С, асфальт +32 °С



В ходе пятничных свободных заездов стало ясно, что компания Pirelli полностью сняла с себя обвинения в плохом качестве «взрывоопасных» шин. Привезённые в Нюрбургринг покрышки вполне устраивали и команды, и гонщиков. Кого-то больше, кого-то меньше.

Photo Pirelli



Santander



Шины Medium были помедленнее,
но зато выдерживали большую дистанцию.

Photo Sahara Force India F1 Team/James Moy

А Soft быстро изнашивались, но были отличным вариантом для быстрого квалификационного круга. То есть, всё почти как всегда.



Photo: Charles Coates/LAT Photographic



И «стаканная буря» действительно очень быстро улеглась. Лучшими в пятницу утром были пилоты Mercedes.

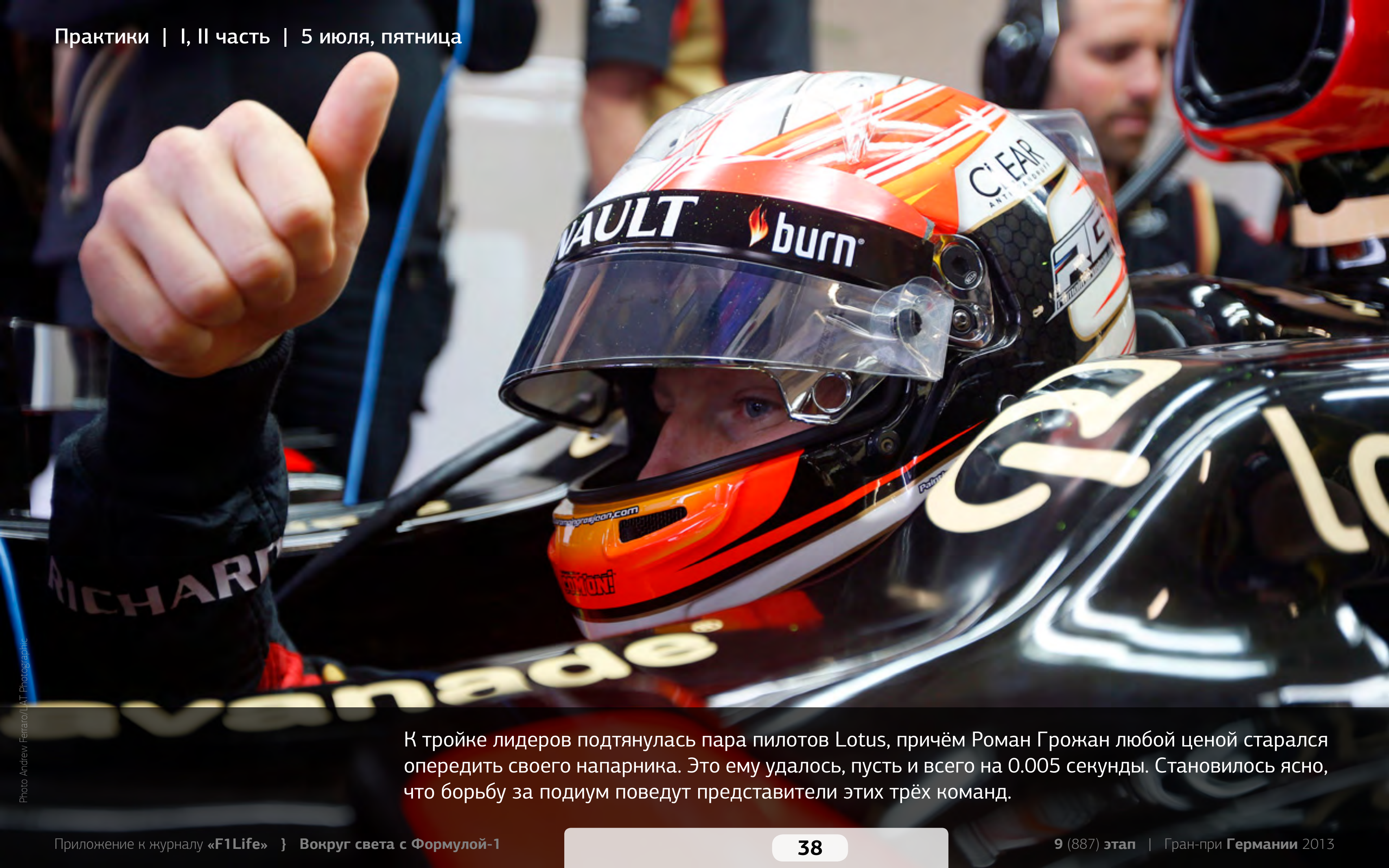


Незначительно им уступил Марк Уэббер.

Photo Mark Thompson/Getty Images

А после обеда Феттель возглавил протокол, опередив и Росберга, и Уэббера.





К тройке лидеров подтянулась пара пилотов Lotus, причём Роман Грожан любой ценой старался опередить своего напарника. Это ему удалось, пусть и всего на 0.005 секунды. Становилось ясно, что борьбу за подиум поведут представители этих трёх команд.



Фернандо Алонсо из-за проблем с электроникой вынужден был завершить утреннюю серию досрочно. Увидев его болид на эвакуаторе, ещё не зная, в чём была причина остановки испанца на трассе, мы подошли поближе, чтобы убедиться, что не было механических повреждений шасси или подвески. Оказалось, что отказали «электронные мозги» на его Ferrari.

Photo xpb.cc



Замена ECU (электронный блок управления двигателем) позволила Фернандо после обеда неплохо откатать сессию и, опередив своего бразильского напарника, показать 6-й результат.

В субботу потеплело ещё больше, трасса прогрелась до необычных для этих мест и в эту пору года 32 градусов. Гонщики переключились непосредственно на программу предстоящей квалификации.



Запомнился инцидент в боксах Williams. Из-за неисправности KERS появился дым и едва не вспыхнул огонь на болиде Пастора Мальдонадо. Эдакое «дежа вю» в стиле Испании прошлого года. Причём опять-таки в боксах команды сэра Фрэнка Уильямса, и опять связанное с KERS.

Благо, на этот раз пожарные службы были исключительно оперативны, возгорание обошлось практически без последствий.

Photo xrbcc

И венесуэльцу даже повезло откатать до конца всю сессию.



Photo: xpoco



Тройка лидеров вновь оказалась до боли знакомой:
Феттель, Росберг и Уэббер.



И что бы ни говорили по поводу того, что свободные заезды — это тесты, это поиски настроек и прочее.., в любом случае более быстрые машины и пилоты оказываются в верхней части списка.

Разве что дождь иногда может помешать объективности рейтинга, но в этот уик-энд небо над Нюрбургрингом категорически отказывалось «плакать» — сухая трасса, тёплый воздух и такие привлекательные солнечные выходные для 110 000 собравшихся болельщиков.



Photo xpb.cc

Статистика по итогам практик

I практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Л. Хэмилтон	Mercedes	25	1:31.754	
2	Н. Росберг	Mercedes	25	1:31.973	0.219
3	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	22	1:32.789	1.035
4	А. Сутиль	Force India-Mercedes	16	1:32.822	1.068
5	К. Райкконен	Lotus-Renault	22	1:32.956	1.202
6	Ф. Масса	Ferrari	18	1:33.065	1.311
7	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	24	1:33.139	1.385
8	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	20	1:33.213	1.459
9	Р. Грожан	Lotus-Renault	27	1:33.260	1.506
10	С. Перес	McLaren-Mercedes	18	1:33.456	1.702
11	П. ди Реста	Force India-Mercedes	18	1:33.493	1.739
12	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	20	1:33.810	2.056
13	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	23	1:33.901	2.147
14	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	26	1:33.976	2.222
15	П. Мальдонадо	Williams-Renault	20	1:34.025	2.271
16	В. Боттас	Williams-Renault	22	1:34.200	2.446
17	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	24	1:34.437	2.683
18	Ш. Пик	Caterham-Renault	23	1:35.674	3.920
19	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	19	1:35.987	4.233
20	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	23	1:36.078	4.324
21	Р. Гонсалес	Marussia-Cosworth	21	1:37.459	5.705
22	Ф. Алонсо	Ferrari	2		

II практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	39	1:30.416	
2	Н. Росберг	Mercedes	38	1:30.651	0.235
3	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	41	1:30.683	0.267
4	Р. Грожан	Lotus-Renault	32	1:30.843	0.427
5	К. Райкконен	Lotus-Renault	27	1:30.848	0.432
6	Ф. Алонсо	Ferrari	39	1:31.056	0.640
7	Ф. Масса	Ferrari	41	1:31.059	0.643
8	Л. Хэмилтон	Mercedes	35	1:31.304	0.888
9	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	37	1:31.568	1.152
10	П. ди Реста	Force India-Mercedes	40	1:31.797	1.381
11	А. Сутиль	Force India-Mercedes	34	1:31.824	1.408
12	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	42	1:31.855	1.439
13	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	39	1:32.055	1.639
14	С. Перес	McLaren-Mercedes	36	1:32.086	1.670
15	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	39	1:32.495	2.079
16	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	44	1:32.762	2.346
17	В. Боттас	Williams-Renault	35	1:32.879	2.463
18	П. Мальдонадо	Williams-Renault	36	1:32.880	2.464
19	Ш. Пик	Caterham-Renault	38	1:33.695	3.279
20	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	40	1:33.804	3.388
21	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	10	1:34.017	3.601
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	39	1:34.667	4.251

III практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	19	1:29.517	
2	Н. Росберг	Mercedes	19	1:30.193	0.676
3	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	18	1:30.211	0.694
4	Ф. Алонсо	Ferrari	16	1:30.621	1.104
5	Ф. Масса	Ferrari	17	1:30.639	1.122
6	К. Райкконен	Lotus-Renault	19	1:30.671	1.154
7	Л. Хэмилтон	Mercedes	20	1:30.744	1.227
8	Р. Грожан	Lotus-Renault	18	1:30.781	1.264
9	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	20	1:30.966	1.449
10	А. Сутиль	Force India-Mercedes	18	1:31.009	1.492
11	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	22	1:31.326	1.809
12	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	20	1:31.405	1.888
13	П. ди Реста	Force India-Mercedes	21	1:31.733	2.216
14	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	18	1:31.855	2.338
15	С. Перес	McLaren-Mercedes	23	1:31.855	2.338
16	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	19	1:31.898	2.381
17	П. Мальдонадо	Williams-Renault	20	1:31.969	2.452
18	В. Боттас	Williams-Renault	23	1:32.036	2.519
19	Ш. Пик	Caterham-Renault	19	1:33.230	3.713
20	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	22	1:33.470	3.953
21	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	21	1:33.964	4.447
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	20	1:34.683	5.166

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

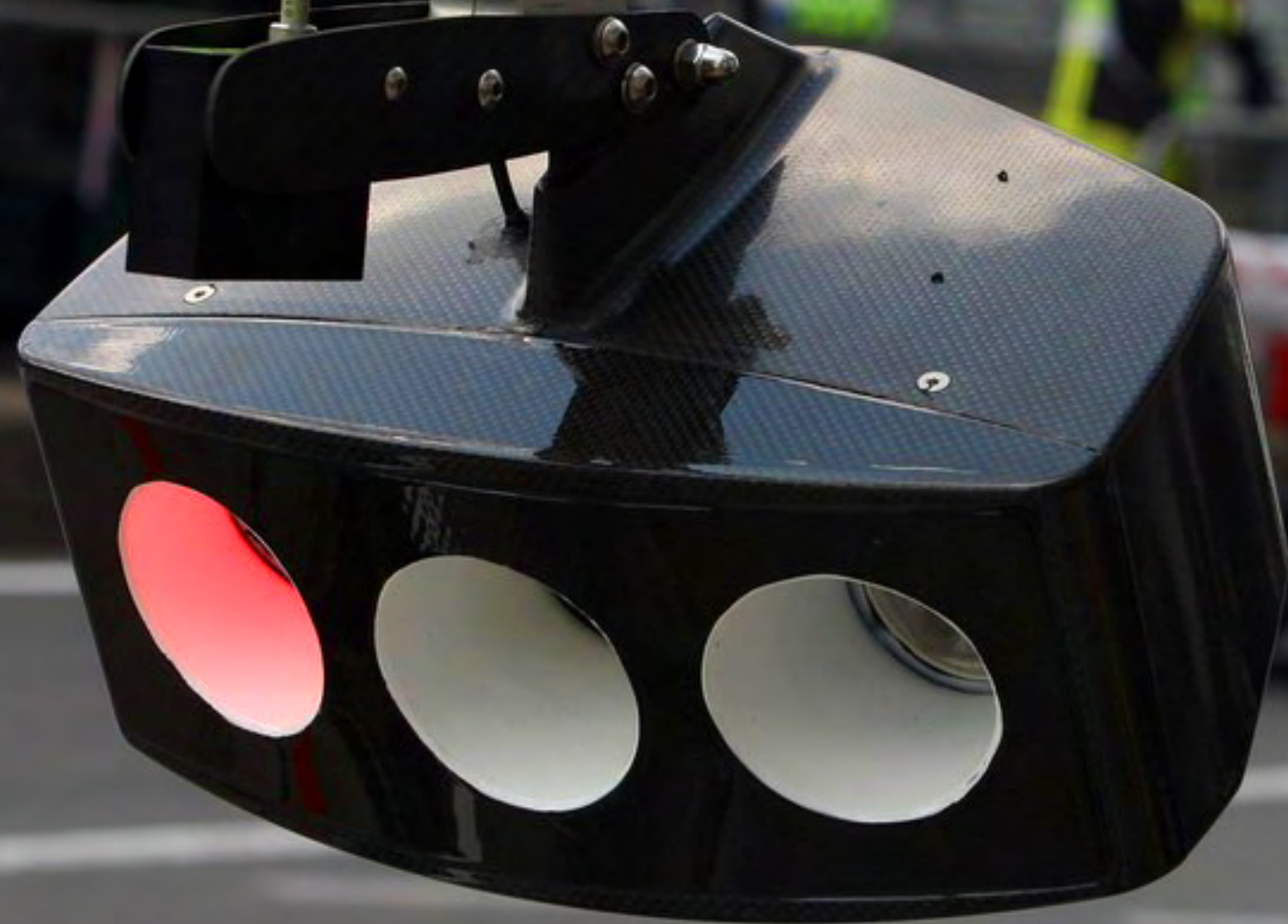
Мы на Гран-при 2012!

Реклама

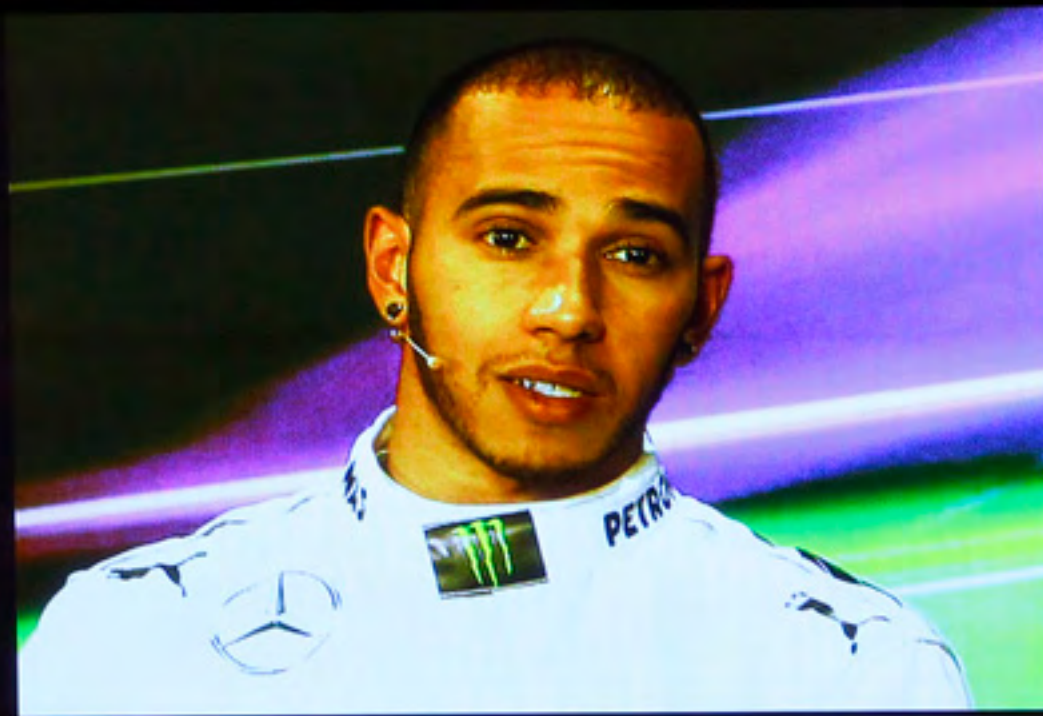
ООО «Формула Тревел». ОГРН: 1117746305489.
Юр. адрес: 125167, г. Москва, 4-я ул. Восьмого Марта, д. 6а.
Офис: Москва, ул. Скаковая, д. 32а, оф. 87а. Тел. (495) 997-94-37, эл. почта: F1@formulatravel.ru

Квадратная физика

6 июля, суббота — небольшая облачность, сухо.
Воздух +23–25 °С, асфальт +42 °С



Лидеры по победам в квалификации, пилоты Mercedes Нико Росберг и Льюис Хэмилтон, снова были на быстром круге после обеда чуточку быстрее остальных.



TIME MESSAGE

15:20 PIT LANE OPEN

100%



0:22:19

BACK TEMP 41
R TEMP 24
ET / DRY 0
WIND SPEED 3.0

Photo: MERCEDES AMG PETRONAS Formula One



Правда, с Нико во втором сегменте квалификации случилась незадача: на командном мостике бригада Росса Брона ошиблась, полагая, что показанного в первой попытке результата хватит Росбергу, чтобы пройти в финальную квалификационную часть. Но прогретый до 42 градусов асфальт позволил командам значительно улучшить результаты в ходе второй и третьей серий, а вот Нико Росберг на подобную попытку уже выехать не успевал. В итоге у него был старт лишь с 11-й позиции, а не с первого ряда, куда он действительно мог попасть, судя по предварительным результатам.

Photo: MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team

FOR ROAD SAFETY

SUPPORTS THE
FIA ACTION FOR ROAD
SAFETY CAMPAIGN



Поул-позишн и, естественно, первое место на стартовой решётке, достались Льюису Хэмилтону. Следом за ним сильные команды заслужили право дружными экипажами выстроиться в воскресенье на стартовой прямой в таком порядке : Феттель и Уэббер (Red Bull)...



...Райкконен и Грожан (Lotus),
Масса и Алонсо (Ferrari).

Правда, на 5-м месте как-то неожиданно оказался гонщик Toro Rosso Даниэль Риккиардо, получивший второе дыхание от предстоящего ухода австралийца Марка Уэббера из Формулы-1.



Ведь если Кими Райкконен не согласится перейти к «разъярённым быкам», то Риккиардо и его напарник Вернь будут первыми в списке кандидатов на престижное освобождающееся место в команде Кристиана Хорнера.



Статистика по итогам квалификации

Поз	Пилот	Команда	Круг	Q I	Q II	Q III
1	Л. Хэмилтон	Mercedes	14	1:31.131	1:30.152	1:29.398
2	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	14	1:31.269	1:29.992	1:29.501
3	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	14	1:31.428	1:30.217	1:29.608
4	К. Райкконен	Lotus-Renault	15	1:30.676	1:29.852	1:29.892
5	Р. Грожан	Lotus-Renault	16	1:31.242	1:30.005	1:29.959
6	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	16	1:31.081	1:30.223	1:30.528
7	Ф. Масса	Ferrari	17	1:30.547	1:29.825	1:31.126
8	Ф. Алонсо	Ferrari	15	1:30.709	1:29.962	1:31.209
9	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	16	1:31.181	1:30.269	
10	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	13	1:31.132	1:30.231	
11	Н. Росберг	Mercedes	10	1:31.322	1:30.326	
12	П. ди Реста	Force India-Mercedes	18	1:31.322	1:30.697	
13	С. Перес	McLaren-Mercedes	16	1:31.498	1:30.933	
14	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	17	1:31.681	1:31.010	
15	А. Сутиль	Force India-Mercedes	15	1:31.320	1:31.010	
16	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	12	1:31.629	1:31.104	
17	В. Боттас	Williams-Renault	8	1:31.693		
18	П. Мальдонадо	Williams-Renault	6	1:31.707		
19	Ш. Пик ¹	Caterham-Renault	8	1:32.937		
20	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	9	1:33.063		
21	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	8	1:33.734		
22	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	9	1:34.098		

¹ Шарль Пик наказан потерей 5 позиций на стартовой решётке за замену коробки передач.

Самый быстрый в квалификации
(максимальная скорость)

Лимит 107 % от результата самого быстрого пилота Q1 — 1:36.885

Поз	Пилот	км/ч
1	П. ди Реста	303.4
2	С. Перес	302.6
3	Ф. Масса	302.1
4	В. Боттас	302.0
5	Дж. Баттон	301.8
6	А. Сутиль	301.3
7	Ф. Алонсо	300.3
8	Л. Хэмилтон	300.3
9	Г. ван дер Гарде	300.1
10	Ш. Пик	300.1
11	Ж.-Эр. Вернь	300.0
12	М. Чилтон	299.6
13	П. Мальдонадо	299.2
14	Д. Риккиардо	299.2
15	Ж. Бьянки	299.0
16	Н. Росберг	299.0
17	Н. Хюлькенберг	298.8
18	С. Феттель	298.7
19	Эс. Гутьеррес	297.9
20	М. Уэббер	297.7
21	Р. Грожан	297.6
22	К. Райкконен	294.1

Стартовая решётка



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

¹ Шарль Пик наказан потерей 5 позиций на стартовой решётке за замену коробки передач.

**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



ТОПКИ



Photo LAT Photographic

«Детская» ошибка Фелипе

То, что Масса опередил Алонсо в квалификации, сыграло с бразильцем злую шутку. Почувствовав после удачи в субботу в себе силы наконец-то опередить напарника в гонке, Фелипе отлично стартовал и шёл на две позиции впереди Фернандо.





Между машинами Ferrari была ещё одна машина, и бразилец понимал, что ему надо срочно атаковать, чтобы увеличить отрыв от напарника. Иначе, обгони испанец раньше, чем Масса совершит свой очередной обгон, и с мостика скудерии наверняка последует приказ пропустить лидера команды вперёд. А именно этого и не хотелось Фелипе больше всего.

В итоге случилось то, что долгое время заставляло потом наших бразильских коллег по пресс-центру в изумлении разводить руками и пожимать плечами от непонимания происходящего. На абсолютно безобидном участке в конце стартовой прямой Масса неожиданно блокирует задние колёса и не справляется с возникшим заносом болида.



Photo: xrb/cc

Лишь уже на асфальтной ловушке ему удаётся остановить машину на безопасном удалении от ограждения.

Но при попытке включить первую передачу мотор глохнет, и надежда бразильских фанатов со слезами на глазах покидает кокпит болида, понимая, что это может быть последней каплей терпения у Стефано Доменикали. «Детская» ошибка, недопустимая для профессионала.



Photo: Xpress

Скорее всего, на следующий сезон в Ferrari вынуждены будут отказаться от услуг бразильского пилота, поскольку в нынешнем сезоне по количеству аварий и сходов Фелипе превосходит даже многих дебютантов.



Хроника пикирующего... колеса

На старте обе машины Red Bull обошли Mercedes Хэмилтона, и, казалось, теперь ничто не может помешать Феттелю ещё раз приехать на финиш первым. Разве что ему следовало ожидать каких-нибудь «козней» от своего напарника Марка Уэббера. Ведь объявление австралийца об уходе из гонок практически ему развязывало руки и позволяло вести себя на трассе согласно скорости его машины. То есть ни о какой командной работе не могло идти и речи.

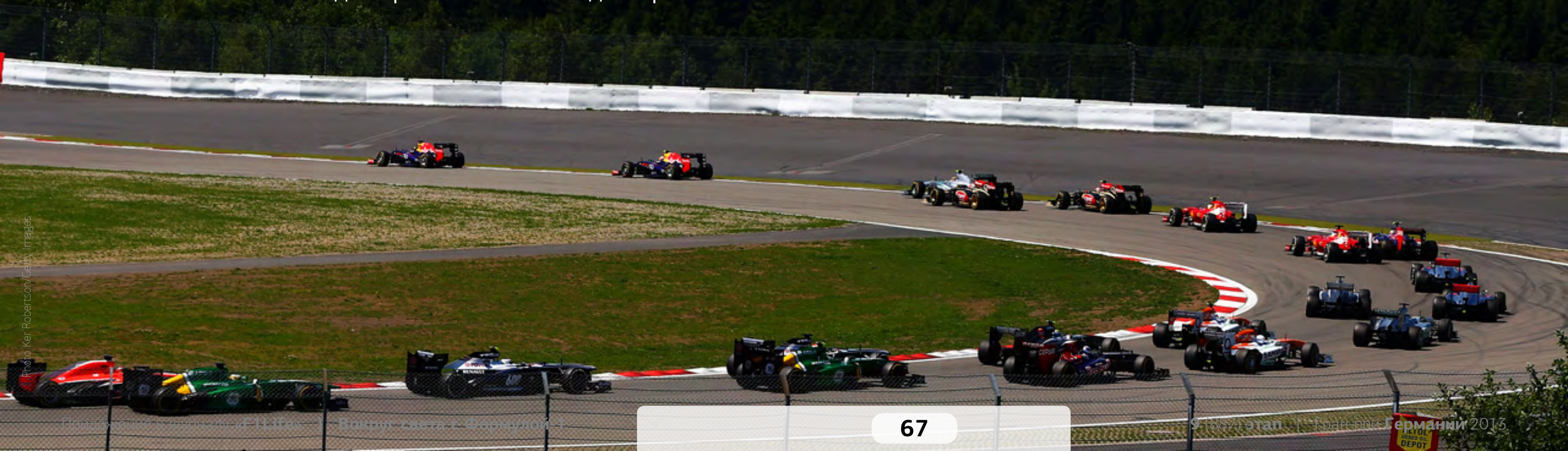


Photo: Ker Robertson/Getty Images

Но уже после первого пит-стопа ожидающаяся проблема по воле случая была решена в пользу Себастьяна. На 8-м круге во время обслуживания в боксах на машине Марка механики не смогли вовремя прикрутить заднее правое колесо. Выпускающий механик, увидев, что его коллеги сняли руки с колеса, дал сигнал на старт, и Red Bull в сию же секунду рванул на трассу.



Photo: P. J. Gilham/Getty Images



Понятно, что незакреплённое колесо тут же покинуло ступицу, и «хромую» машину затем пришлось откатывать обратно к боксам. Были потеряны несколько десятков секунды. Так что волею судьбы, а точнее сказать, из-за ошибки механика, соперничество Себастьяна и Марка в этот уик-энд было решено в пользу первого.



Photo REUTERS/POOL

К несчастью, злополучное колесо, покинув болид, на скорости около 60 км/ч прокатилось по пит-лейну, наводя страх на отскакивавших с его пути механиков. А вот видеооператору сильно не повезло. Проводя съёмку на пит-лейне, он не видел момента появления опасности. И «демон» ровнёхонько протаранил свою жертву. Сломанное плечо, несколько переломанных рёбер — эти новости мы получили уже из госпиталя в Кобленце, куда наш коллега был доставлен на вертолёте. Осознавая, что оператору чрезвычайно повезло остаться в живых, FIA в этот же день приняла решение запретить работу фотоаппаратам, операторам и журналистам непосредственно на пит-лейне. Оно и понятно, ведь съёмку можно вести и со стационарных камер, о необходимости чего давно уже ходили разговоры.



Marussia без тормозов

Пока Lotus в тихой междоусобной борьбе своих гонщиков готовил тактическую атаку на Феттеля, неожиданная помощь Себастьяну пришла ещё и со стороны аутсайдеров.

Странно, или это немецкие боги так любят своего чемпиона, или действительно Феттель такой удачливый, но всё, что ни происходило в этот день на автодроме Нюрбургринга, шло ему только на пользу.



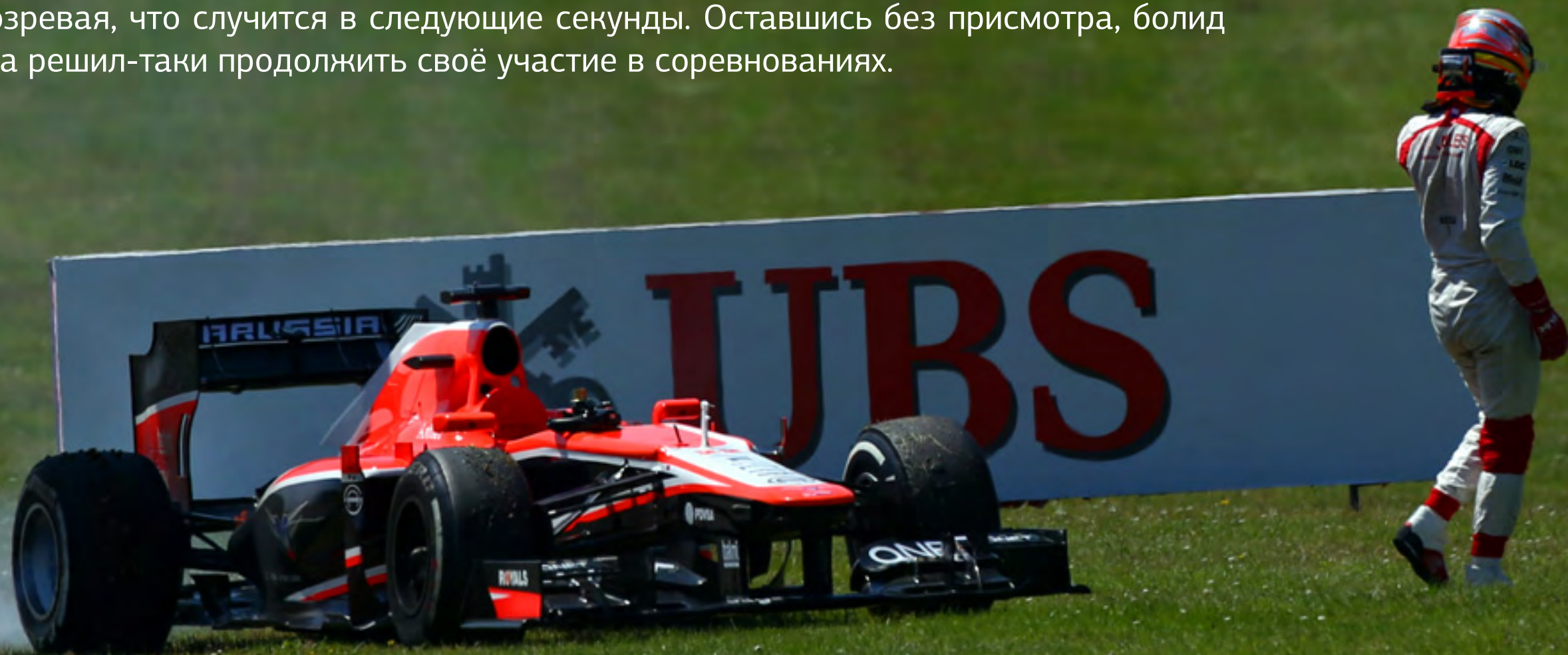
Загоревшийся мотор на болиде Marussia вынудил Жюля Бьянки в срочном порядке парковать свою машину на обочине перед шиканой. Как раз в том месте, где наиболее сложный подъём.

Проехавшись на велосипеде вечером в четверг по трассе, я получил чёткое представление, где именно на дистанции есть спуски и крутые подъёмы. Пешеходные традиционные прогулки по автодрому всё же не дают такой ясности, как велосипед, когда из последних сил пытаешься заехать на ту или иную горочку.



Photo xrb.cc

Перепоручив машину маршалам, французский гонщик спокойно отправился в пaddock, не подозревая, что случится в следующие секунды. Оставшись без присмотра, болид Marussia решил-таки продолжить своё участие в соревнованиях.



На виду у изумленной публики машина под воздействием сил притяжения и инерции покатила назад, выехала на трассу, и набирая скорость, пересекла её. Счастье ещё, что никому из пилотов не пришлось её объезжать.



Ведь в жизни даже гонщики не рассматривают такой ситуации, когда им навстречу движется болид. Ладно, когда надо уметь объехать остановившегося соперника. А тут ведь неуправляемая машина набирает скорость для торпедной атаки прямо на вас.





Выехавший сейфти-кар «поломал» стратегию Lotus, и обойти Феттеля за счёт пит-стопа и сэкономленных шин не удалось ни Грожану, ни затем Райкконену.



Под занавес гонки Роману было приказано пропустить Кими вперёд.

Француз на протяжении нескольких кругов пытался симулировать плохую работу радио, но когда ему уже сказали напрямую об этом в месте, где «отмазки» на испортившееся радио уже не проходили, Грожан, не скрывая своего расстройства, переспросил: *«Неужели он действительно едет быстрее меня?»*

И получив утвердительный ответ, вынужден был уступить.

На подиум первая тройка так и поднималась, согласно порядку на финише: Феттель, Райкконен и Грожан.



Photo: Glenn Dunbar/LAT



Полёт к чемпионству

Победа Себастьяна Феттеля упрочила его положение в общем зачёте чемпионата.

Photo: Lars Bormann/Getty Images

И хотя отрыв следующего за немецким чемпионом Фернандо Алонсо ещё не катастрофический, 34 очка, но не в пользу Ferrari говорят укрепившиеся позиции команды Mercedes. Пусть всего на 3 очка, но немецкая «конюшня» по-прежнему опережает в Кубке конструкторов итальянскую скудерию.

А это значит, что в борьбу за очки и подиумы активно включились Льюис Хэмилтон и Нико Росберг.



Photo: MERCEDES-AMC/PETRONAS Formula One Team



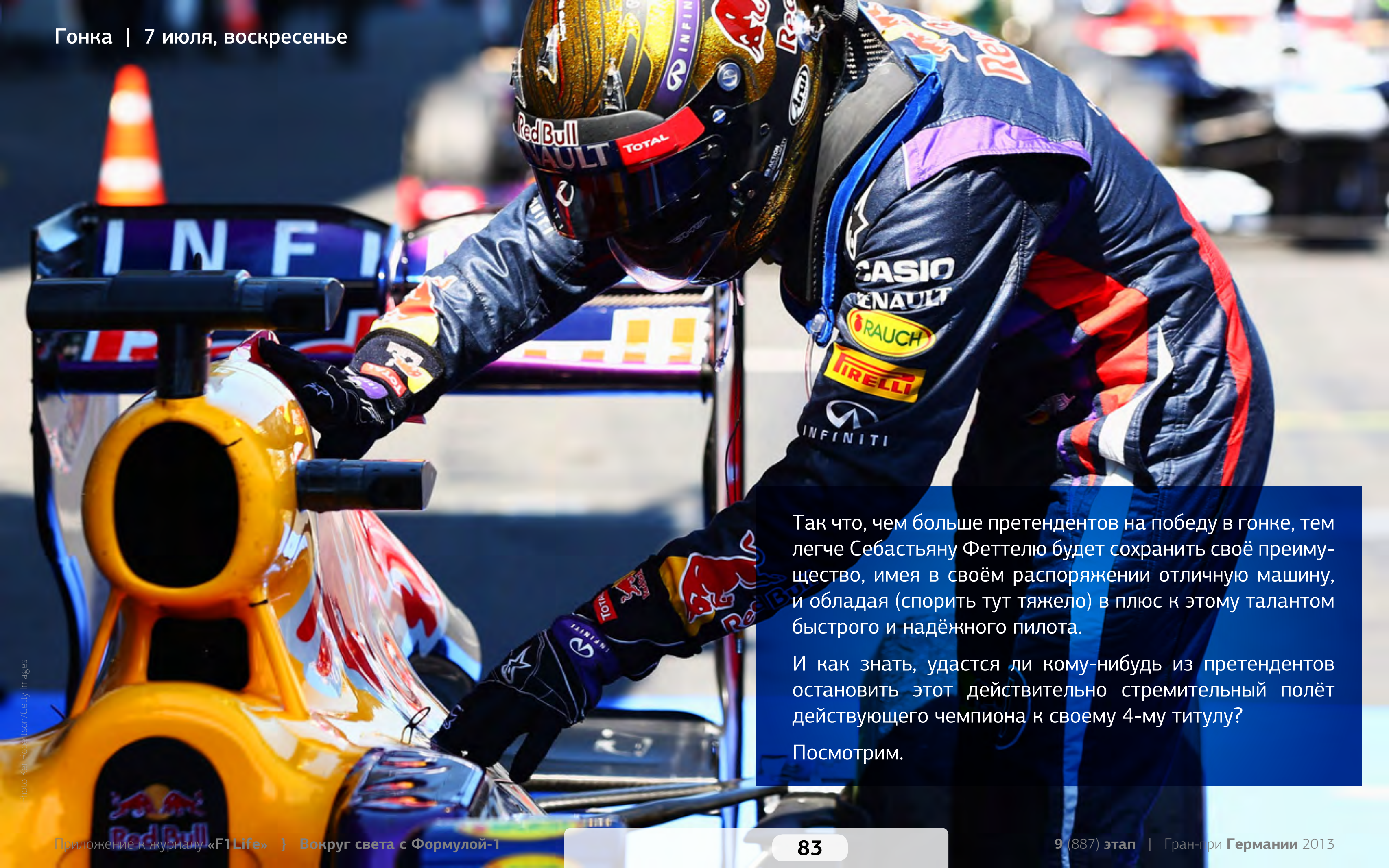
Да, и Роман Грожан раз от разу способен показывать неплохие результаты.



Не говоря уже о Уэббере, которому терять нечего, и он будет бороться за подиумы в каждой гонке.



И Райкконене, который всё чаще приезжает впереди Алонсо.



Так что, чем больше претендентов на победу в гонке, тем легче Себастьяну Феттелю будет сохранить своё преимущество, имея в своём распоряжении отличную машину, и обладая (спорить тут тяжело) в плюс к этому талантом быстрого и надёжного пилота.

И как знать, удастся ли кому-нибудь из претендентов остановить этот действительно стремительный полёт действующего чемпиона к своему 4-му титулу?

Посмотрим.

Photo: Keri Richardson/Getty Images

Бельгия

22 августа—26 августа

Путешествие

на Гран-при 2013

www.formulatravel.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**



Себастьян Феттель

Хотите того или нет, но победы Феттеля давно уже стали обыденным делом. Однако в этот раз его наверняка можно отнести к героям гонки, по целому ряду причин.

Во-первых, Себастьян никогда не то чтобы не выигрывал в домашнем гран-при — он вообще никогда не побеждал в июле месяце.

Во-вторых, он выдал великолепный старт, одолев на стартовой прямой не кого-нибудь, а самого Льюиса Хэмилтона. Правда, его самого едва не прошёл Марк Уэббер, но и тут Себастьян оказался на высоте, отразив атаку напарника-соперника.

Ну и ещё одну грань своего атланта чемпион мира показал в самой гонке, когда выяснилось, что Lotus быстрее, и что они претендуют на победу. В решающий момент гонки Феттель сумел распорядиться тем небольшим преимуществом, которое предоставляла ему лидирующая позиция, и сдержал позади Райкконена с Грожаном.

Победы Феттеля стали обыденными? Эта — точно нет.



Photo: Mark Thompson/Getty Images



Дженсон Баттон

В сложных условиях, при недостаточной конкурентоспособности машины, Дженсон изо всех сил демонстрирует боевые лидерские качества. Его круг во второй части квалификации, по признанию самого англичанина, был одним из лучших в карьере, и позволил ему решить ключевую задачу по попаданию в финал квалификации.

Там уже всё было проще — Дженсон сделал ставку на гонку, и сэкономил важный комплект резины для воскресного дня.

Стартовав на более жёстком комплекте, Баттон, несмотря на не самый лучший старт, сумел подняться в середину очковой зоны, и благодаря двум пит-стопам по ходу гонки уже не выпадал оттуда.

Возможно, экс-чемпион мира мог замахнуться и на пятое место — однако пара боровшихся друг с другом гонщиков Caterham несколько сдержала его под конец гонки, и Хэмилтон сумел пройти своего бывшего напарника по команде. Тем не менее, и восемь очков — отличный результат для Баттона и сегодняшнего McLaren.



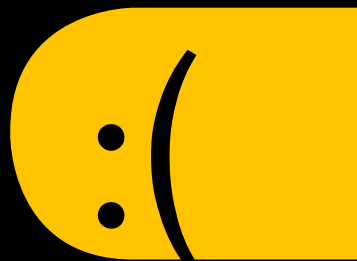
Нико Хюлькенберг

Немец весьма незаслуженно оказался задвинут в тень после великолепных выступлений в прошлом году, перейдя в столкнувшийся с большими проблемами Sauber, и напоминание о себе в таких условиях даётся ему с огромным трудом.

На Нюрбургринге, однако, у него всё получилось — отменный круг в Q2, как и в случае с Баттоном, позволил ему пройти в финал квалификации, где его Sauber вряд ли кто ждал.

В гонке Нико стал камнем преткновения для многих гонщиков на гораздо более сильных машинах, и хотя поддерживать взятый к середине гонки темп до самого финиша он не мог, в итоге падение его оказалось не таким драматичным, как можно было ожидать. Обув «софт» на последних кругах, Хюлькенберг сумел прибавить, и за два круга до конца гонки потеснил своего прошлогоднего партнёра ди Ресту, вернув себе место в очках.

Photo: Daniel Remann/Sauber Motorsport AG

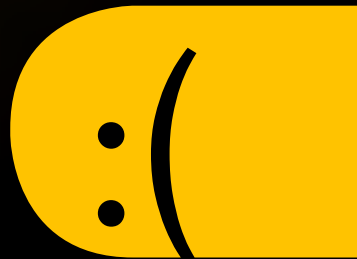


Макс Чилтон

Позади половина сезона, но представления о том, на что способен, пожалуй, единственный откровенно «денежный мешок» в сегодняшней Ф-1, так и не сложилось — скорее всего потому, что на фоне своих коллег он просто ни на что не способен.

Жюль Бьянки раз за разом подчеркивает это со всей очевидностью — француз может пропускать тренировки, он может плохо себя чувствовать, но всё это не мешает, садясь в машину, «привозить» Чилтону целую пропасть.

Именно так оно все и было на Нюрбургринге — и даже добытое волей наказания для Пика предпоследнее место он сразу же после старта с удовольствием разменял на последнее.



Фелипе Масса

Своими уверенными выступлениями конца прошлого сезона и начала нынешнего бразилец почти что убедил в том, что его кризис остался позади, и он готов сражаться «плечо о плечо» с Фернандо Алонсо ради «великих целей Ferrari».

Однако то ли Масса расслабился, то ли просто угодил в чёрную полосу, но после подиума в Барселоне он на каждом этапе пытался соперничать с Грожаном по количеству аварий и инцидентов.

Вылет Фелипе в начале четвёртого круга гонки на Нюрбургринге был настолько нелепым, что сперва даже было трудно поверить, что это была всего лишь ошибка пилота, а не техническая неисправность.

Но в итоге, разведя руками, и Доменикали, и Фелипе были вынуждены признать, что дело всё же было именно в ней, в банальной ошибке.

Статистика по итогам гонки

Самый быстрый
в гонке
(быстрый круг)

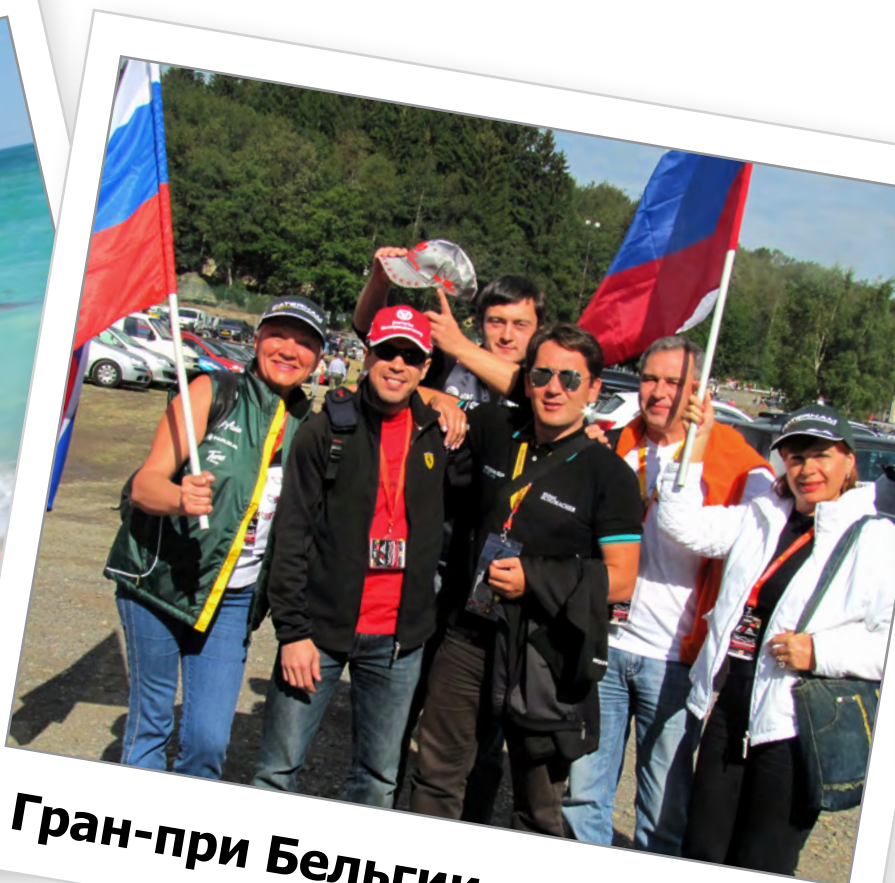
Старт		Финиш	Пилот	Команда	круг	пит-стоп	Время	Разница	Очки
2	↑ 1	1	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	60	3	1:41:14.711	1:41:14.711	25
4	↑ 2	2	К. Райкконен	Lotus-Renault	60	3	1:41:15.719	+1.0	18
5	↑ 2	3	Р. Грожан	Lotus-Renault	60	3	1:41:20.541	+5.8	15
8	↑ 4	4	Ф. Алонсо	Ferrari	60	3	1:41:22.432	+7.7	12
1	↓ 4	5	Л. Хэмилтон	Mercedes	60	3	1:41:41.638	+26.9	10
9	↑ 3	6	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	60	2	1:41:42.707	+27.9	8
3	↓ 4	7	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	60	3	1:41:52.273	+37.5	6
13	↑ 5	8	С. Перес	McLaren-Mercedes	60	2	1:41:53.017	+38.3	4
11	↑ 2	9	Н. Росберг	Mercedes	60	3	1:42:01.532	+46.8	2
10	0	10	Н. Хюлькенберг	Sauber-Ferrari	60	3	1:42:04.603	+49.8	1
12	↑ 1	11	П. ди Реста	Force India-Mercedes	60	2	1:42:08.482	+53.7	
6	↓ 6	12	Д. Риккиардо	STR-Ferrari	60	3	1:42:11.686	+56.9	
15	↑ 2	13	А. Сутиль	Force India-Mercedes	60	3	1:42:12.449	+57.7	
14	0	14	Эс. Гутьеррес	Sauber-Ferrari	60	3	1:42:14.871	+60.1	
18	↑ 3	15	П. Мальдонадо	Williams-Renault	60	2	1:42:16.640	+61.9	
17	↑ 1	16	В. Боттас	Williams-Renault	59	2	1:41:23.946	+1 круг	
22	↑ 5	17	Ш. Пик	Caterham-Renault	59	3	1:41:50.508	+1 круг	
20	↑ 2	18	Г. ван дер Гарде	Caterham-Renault	59	3	1:41:55.601	+1 круг	
21	↑ 2	19	М. Чилтон	Marussia-Cosworth	59	4	1:42:00.415	+1 круг	
16		—	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	22	1	37:21.058	гидравлика	
19		—	Ж. Бьянки	Marussia-Cosworth	21	2	36:05.176	двигатель	
7		—	Ф. Масса	Ferrari	3	0	5:01.075	разворот	

Поз	Пилот	Время	на круге	ср. км/ч
1	Ф. Алонсо	1:33.468	51	198.279
2	К. Райкконен	1:33.767	57	197.647
3	В. Боттас	1:33.972	56	197.216
4	Л. Хэмилтон	1:34.156	57	196.830
5	С. Феттель	1:34.164	59	196.814
6	Н. Росберг	1:34.181	55	196.778
7	Дж. Баттон	1:34.201	49	196.736
8	Н. Хюлькенберг	1:34.244	58	196.647
9	П. Мальдонадо	1:34.293	56	196.544
10	Р. Грожан	1:34.576	57	195.956
11	М. Уэббер	1:34.782	55	195.530
12	Эс. Гутьеррес	1:35.792	56	193.469
13	А. Сутиль	1:35.816	60	193.420
14	Д. Риккиардо	1:35.982	58	193.086
15	С. Перес	1:36.134	50	192.780
16	П. ди Реста	1:36.566	43	191.918
17	Ш. Пик	1:37.584	51	189.916
18	М. Чилтон	1:38.383	47	188.374
19	Г. ван дер Гарде	1:38.509	40	188.133
20	Ф. Масса	1:38.890	3	187.408
21	Ж.-Эр. Вернь	1:39.281	12	186.670
22	Ж. Бьянки	1:39.844	20	185.617

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



Гран-при США.
Пляжный отдых в Майами



Гран-при Бельгии



Гран-при США.
Прогулка по Нью-Йорку



Гран-при Италии

Мы на Гран-при 2012!

Реклама

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

Текст: Константин Егорычев

Экстремальный спорт

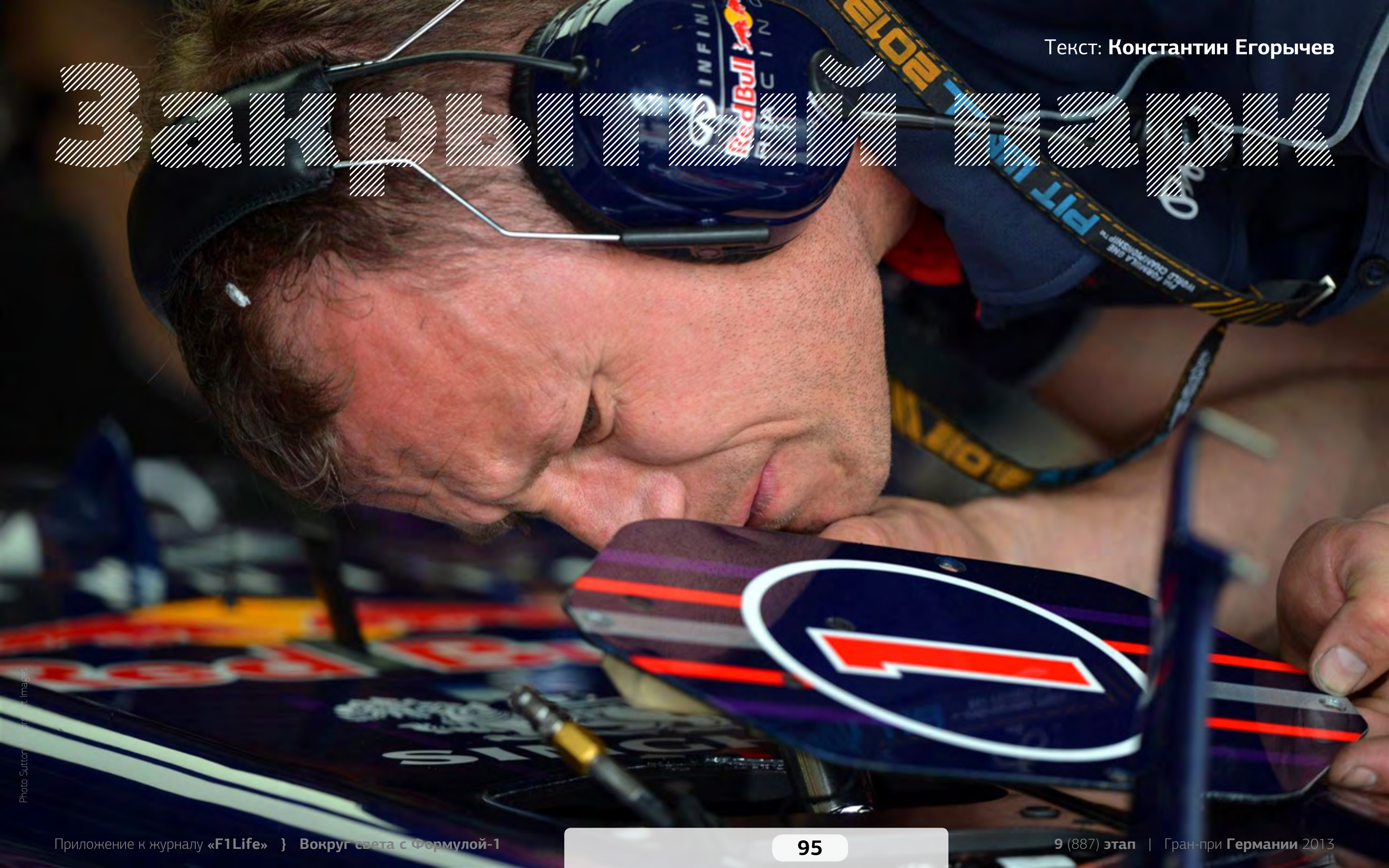
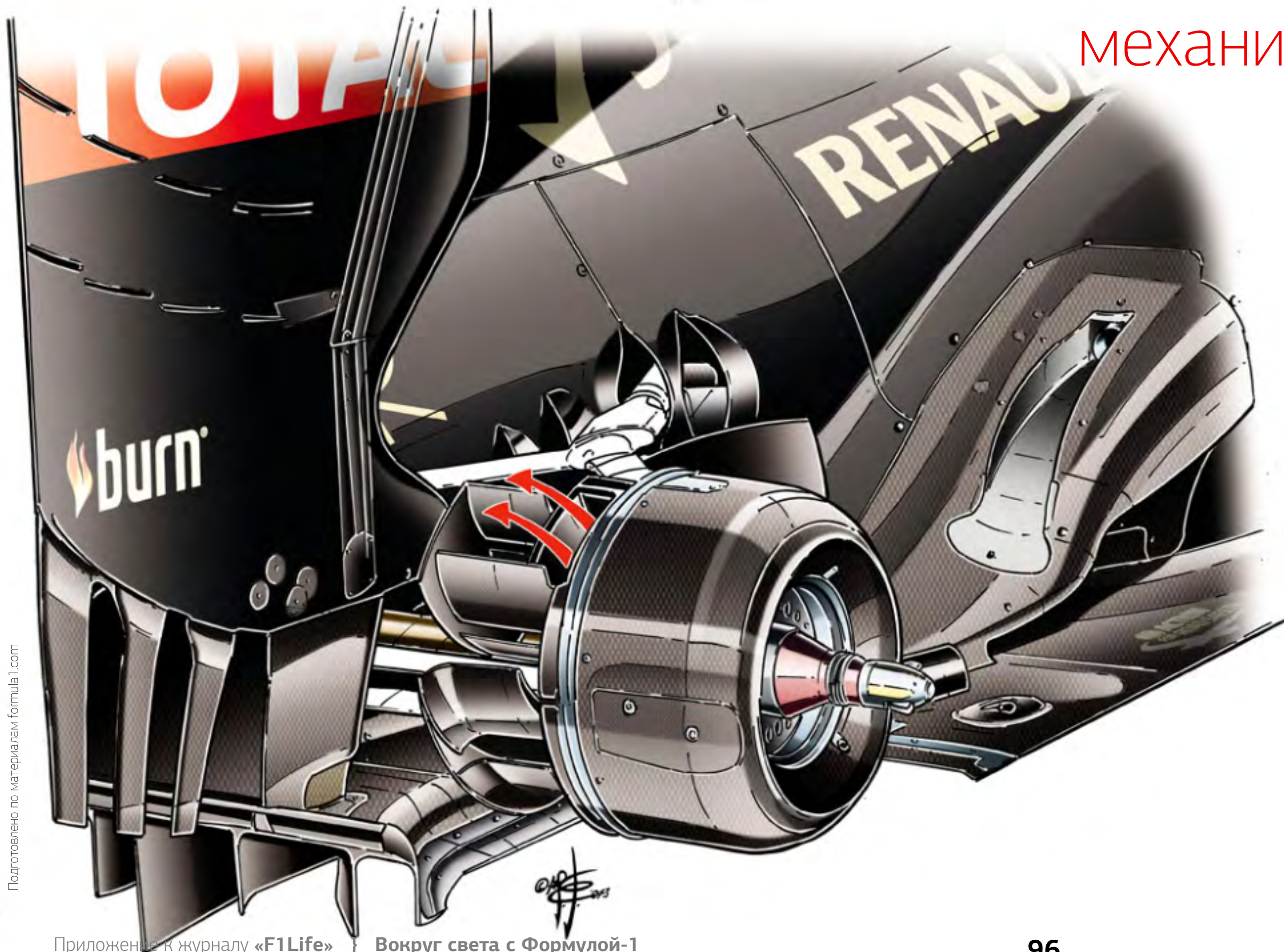


Photo Sutton / Sport Images

Новые воздухозаборники и барабаны тормозных механизмов Lotus E21



В Германии команда Lotus использовала совершенно иные воздухозаборники задних тормозных механизмов в сочетании с инновационными барабанами, внешняя сторона которых была полностью закрыта.

Обычно раскалённый воздух из барабанов отводится через внешнюю часть колеса.

Инженеры Lotus полностью переосмыслили существующую концепцию и вывели поток через верхнюю внутреннюю часть колеса (красные стрелки), что теоретически должно повысить эффективность работы диффузора.

Закрытые тормозные барабаны Mercedes F1 W04

Как это ни удивительно, но Lotus оказалась не единственной командой подготовившей к Гран-при Германии барабаны тормозных механизмов закрытые с внешней стороны.

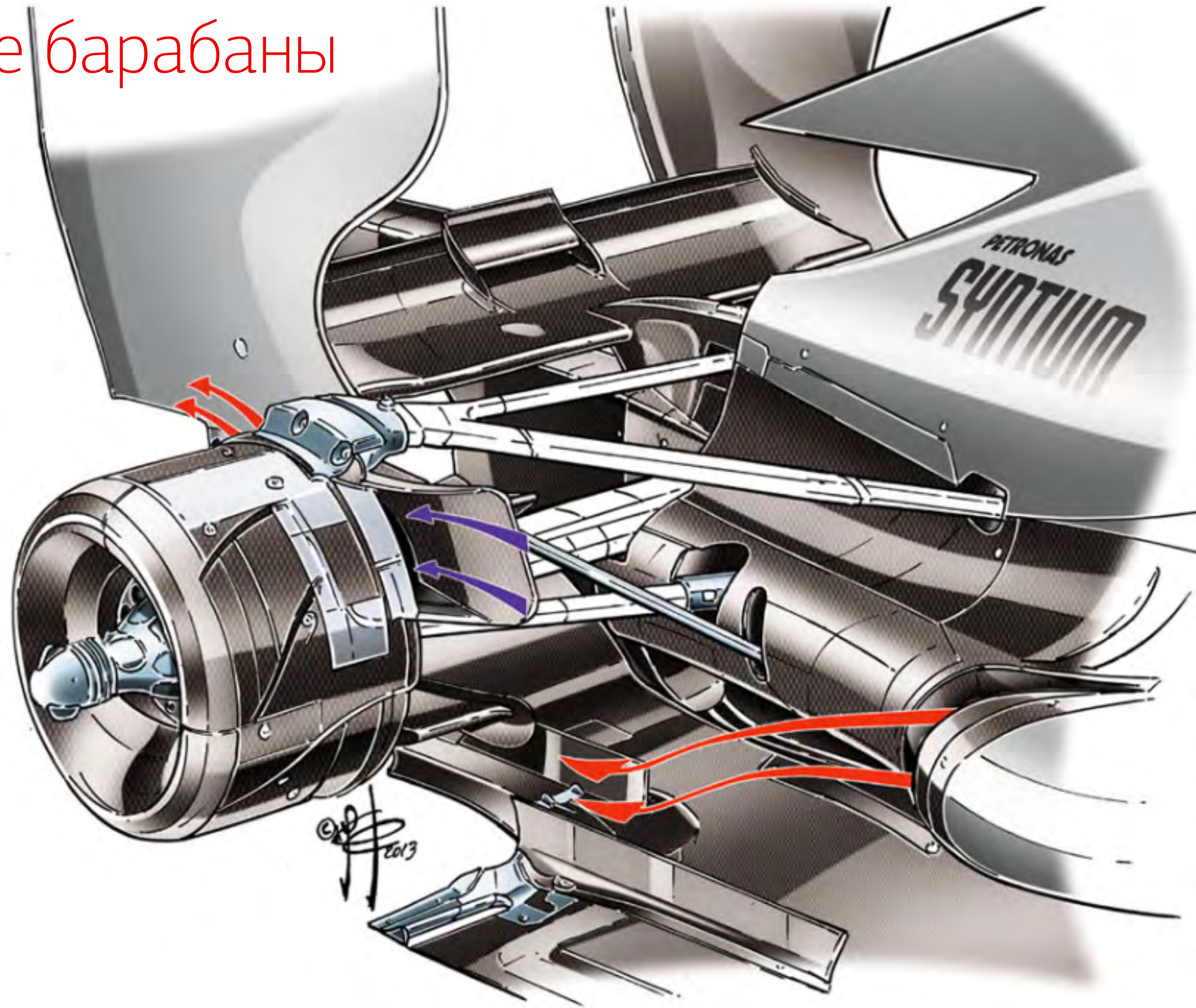
Аналогичное решение подготовили и в Mercedes AMG.

Подготовлено по материалам formula1.com
Photo: Sutton Motorsport Images

Закрытые тормозные барабаны Mercedes F1 W04

Маленькие красные стрелки на рисунке показывают как тепло, возникающее в процессе работы тормозов, отводится через в верхнюю внутреннюю часть колеса. Также, как и в случае с Lotus E21, данная новинка призвана повысить эффективность диффузора.

Большие красные стрелки демонстрируют как два небольших вертикальных плавника направляют раскалённый шлейф выхлопных газов в боковой канал диффузора.





Новый носовой обтекатель Mercedes F1 W04

Помимо инновационных барабанов задних тормозных механизмов, команда Mercedes AMG привезла на Нюрбургринг новый носовой обтекатель (левый рисунок), который, по сравнению с предшественником (правый рисунок), имеет совершенно иные очертания.

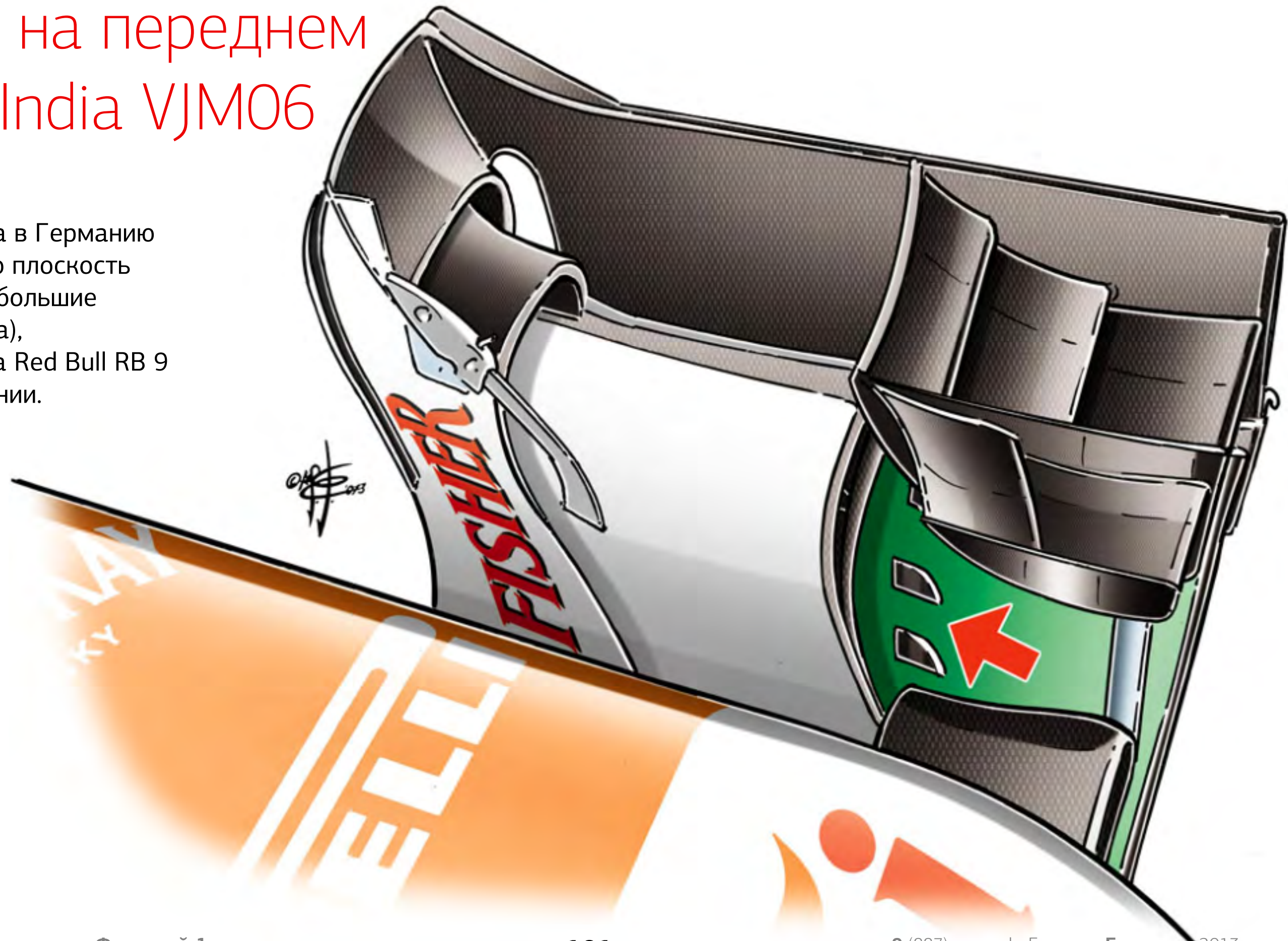
Новинка стала несколько выше и получила более плоскую форму, помимо этого были изменены пилоны — их конструкция схожа с решением Ferrari, которое итальянцы внедрили в Канаде. Все эти изменения позволили снизить вес носового обтекателя Mercedes F1 W04. Стоит отметить, что для внедрения новинки команде пришлось проводить краш-тест, необходимый для получения обязательной омологации.

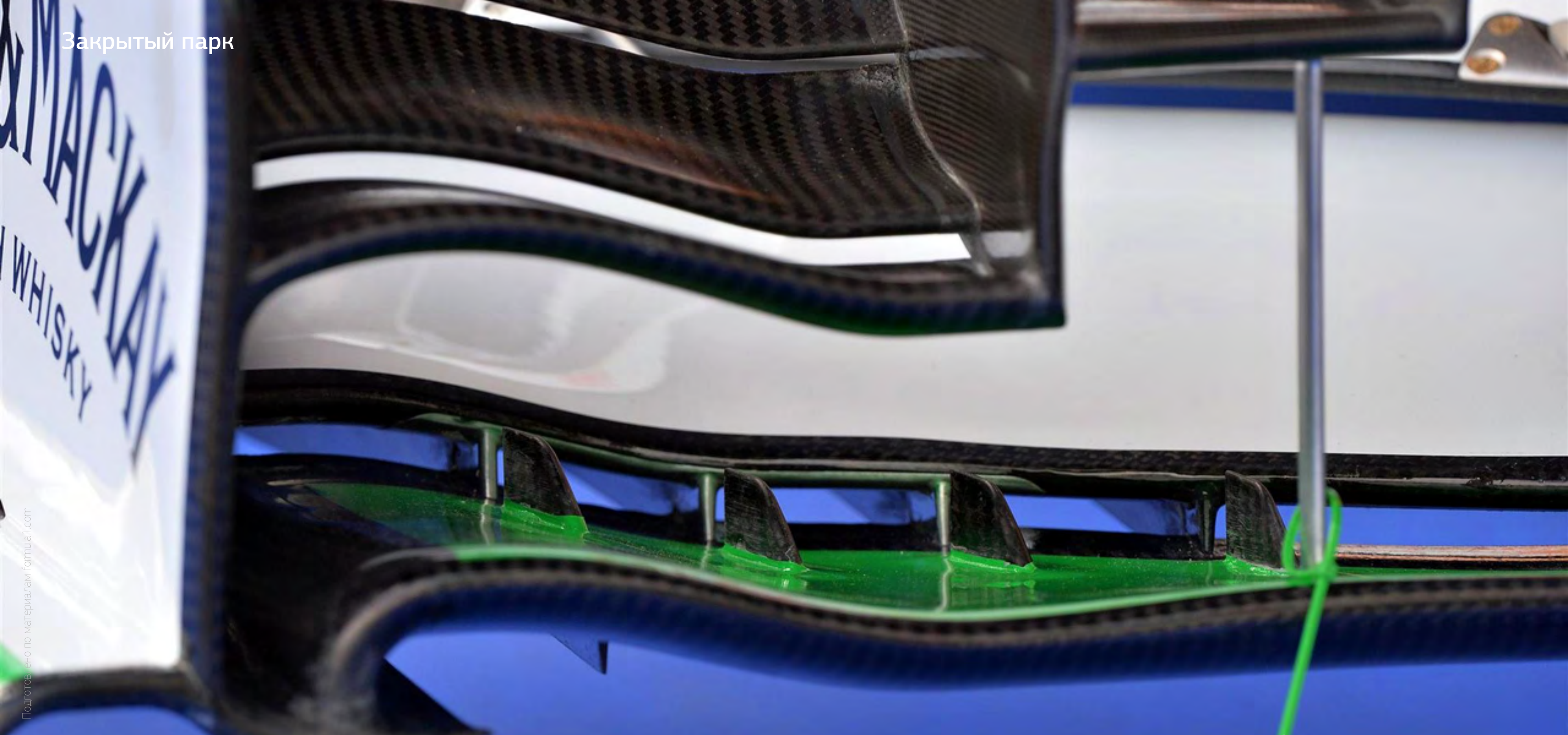
Новый носовой обтекатель Mercedes F1 W04

Новый носовой обтекатель был опробован во время тренировок, после чего команда решила использовать его в квалификации и гонке. Помимо этого, в первой тренировке Нико Росберг опробовал пассивную «двойную DRS», проехав с новинкой всего лишь несколько кругов.

Завихрители на переднем крыле Force India VJM06

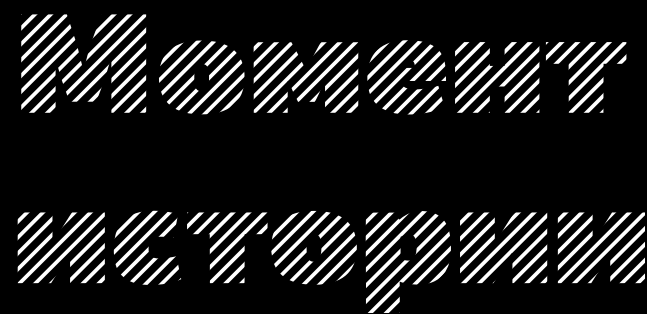
Команда Force India привезла в Германию переднее крыло, на основную плоскость которого были добавлены небольшие завихрители (красная стрелка), аналогичные появившимся на Red Bull RB 9 ещё во время Гран-при Испании.





Завихрители на переднем крыле Force India VJM06

Основная функция этих завихрителей отнюдь не чисто аэродинамическая — они предназначены для защиты слота между основной плоскостью и закрылком от засорения резиновыми червячками, которые попадают на крыло из-под колёс впереди идущих машин, а также с поверхности трассы, и могут серьёзно снизить его эффективность.



Себастьян Феттель

Ликвидация ПЯТЕН



Для Себастьяна Феттеля 2013-й год становится годом ликвидации «белых пятен» в своей блистательной карьере.

Прежде всего, он выиграл в Канаде — там, где ни он сам, ни его команда в целом никогда не одерживали победу, и даже в триумфальный сезон 2011-го года она была выбита Дженсоном Баттоном из рук Себастьяна буквально в последний момент.



Затем была неудача в Сильверстоуне, и наступил месяц июль, вместе с ещё одним «заговорённым» этапом — Гран-при Германии. Ранее Себастьян ни разу не выигрывал ни в июле месяце, ни в своём домашнем гран-при, который, разумеется, всегда выпадал именно на средний месяц лета.



Победив на Нюрбургринге, Феттель ликвидировал сразу два «пятна» в своей карьере — и случилось это спустя пять лет после дебюта в своем домашнем гран-при, в июле 2008-го года.



Тогда Феттель проводил свой первый сезон с Toro Rosso, за его плечами было около полутора десятков гонок, правда, как минимум в трети из них он сошёл на первых кругах.

Но к немецкому этапу будущий чемпион мира уже успел зарекомендовать себя с самой лучшей стороны, и являлся вполне привычным гостем в финале квалификации, что, учитывая качества Toro Rosso, красноречиво говорило об его таланте.

Вот и в Хоккенхайме он выполнил главную задачу субботы, выйдя в Q3, и заработал право стартовать с девятого места.





Гонка складывалась для него ещё лучше, уже на первом круге Феттель забрался в очковую зону, и даже неожиданное появление машины безопасности, не сыгравшее немцу на руку, не отбросило его далеко — когда после её ухода с трассы Ярно Трулли совершил ошибку, Себастьян тут же прошёл его и вернул себе восьмую строчку, на которой и закончил свой первый домашний гран-при.

Photo: CEPRA pictures / Andreas Prantner



Год спустя на Нюрбургринг прилетел уже другой Феттель — сменивший команду, и одержавший уже несколько побед.

Более того, на предыдущем этапе в Сильверстоуне Себастьян и Марк позаботились о сверхуверенном «дубле» для Red Bull, и эксперты сходились во мнении, что и в Германии машины австрийской команды будут доминировать.

Но звезды на небе на сей раз расположились лучше для Марка — в переменчивых условиях квалификации он сумел вытащить «джокер», и завоевал первый поул карьеры, а вот Себастьяну досталось только четвёртое место и это обернулось ездой в плотном трафике после старта.



Когда он сумел преодолеть его, оказалось, что Марк уехал слишком далеко — настала его пора выигрывать, но и подиум для Себастьяна стал вполне достойным завершением домашнего Гран-при.

В «чётный» 2010-й год Ф-1 снова вернулась в Хоккенхайм, утопавший, однако, в любви к вернувшемуся в гонки Михаэлю Шумахеру. Феттеля, как будто, практически не замечали, хотя он и вёл борьбу за титул.



Правда, сюда он приехал, занимая лишь четвёртую строчку в турнирной таблице — лидировали гонщики McLaren, да и Марк Уэббер располагался выше своего напарника по команде после эффектной победы в Сильверстоуне, запомнившимся скандалом с передним антикрылом.

Но в Германии австралиец оказался в тени, особенно в квалификации — там блистал Феттель, который в своей фирменной манере на последнем квалификационном круге вырвал поул у Ferrari — он потеснил Алонсо на две тысячные секунды!





Но поул этот оказался напрасным — пока на старте Феттель буксовал и тщетно пытался сдержать позади себя Алонсо, слева их обоих спокойно объехал Масса.

Photo Ferrari/Ercole Colombo



Сдержать Фернандо у Феттеля так и не вышло, и обе Ferrari умчались вперёд выяснять, кто из них быстрее. Когда они так и не сумели между собой выяснить это, ответ пришёл посредством знаменитого радиосообщения «Фелипе, Фернандо быстрее тебя, подтверди, что ты понял». Феттеля это уже не касалось — проведя спокойную гонку, он набрал 15 очков, и мог утешаться тем, что сократил отставание от всех парней, располагавшихся в турнирной таблице выше него.

А вот домашняя гонка следующего года стала для него самой плохой, пожалуй, в том сезоне, если не считать схода в первом же повороте Абу-Даби. На прохладном Нюрбургринге летом 2011-го Феттель оказался не в своей тарелке — во-первых, он в единственный раз за весь сезон не попал на первый ряд стартового поля, причём уступил при этом и Марку Уэбберу также, обычно остававшемуся далеко позади в 2011-м.



Photo: Julian Finney/Getty Images



В гонке Феттель быстро растерял шансы на подиум, совершив ошибку (любопытно, что в том же месте в 2002-м вылетал с трассы аналогичным образом и Михаэль Шумахер), и после этого долго-долго преследовал Фелипе Массу. Развязка их борьбы наступила на самом последнем круге, когда Ferrari и Red Bull синхронно поехали в боксы. Лучше там обслужили машину чемпиона мира, и Себастьян сумел подняться на четвёртое место — единственный раз в 2011-м он оказался не на подиуме, при этом финишировав в гонке.

Photo Julian Finney/Getty Images

И снова Хоккенхайм, и снова Алонсо с Феттелем на первом ряду — испанец при этом впереди, на добрых четыре десятых секунды, ввиду лотерейных условий в дождевой квалификации.



Photo: Ferrari/Ercole Colombo

На старте Алонсо не оставил никому шансов, а вот Феттеля ждал увлекательный поединок с Михаэлем Шумахером за второе место, в котором чемпион нынешний достаточно жёстко обошёлся с «чемпионом прошлым», но отстоял свою позицию.

Ещё один поединок за второе место ждал его уже в самом конце гонки — туда благодаря сверхбыстрому пит-стопу сумел забраться Дженсон Баттон, но Себастьян не был согласен с этим и непрерывно атаковал обладавшего более истрепанными покрышками Дженсона.



Photo: xpb.cc

За круг до конца гонки Феттель идёт в решающую атаку, Баттон отжимает его, но Феттель пользуется обочиной, разгоняется, и выходит вперёд. Второе место?

Как бы не так — дисциплинированные немецкие судьи не стали делать скидку для соотечественника и прибавили ко времени Себастьяна ещё двадцать штрафных секунд, отбросивших его на пятое место.



II III IV V I

2009 • 2010 • 2011 • 2012 • 2013

Гран-при Германии

Второй в 2009-м, третий в 2010-м, четвёртый в 2011-м, пятый в 2012-м — из года в год домашний Гран-при складывался для Феттеля всё менее и менее результативно. Но победив в 2013-м, он опрокинул и эту тенденцию, и те, о которых было сказано в самом начале.

Бейсболка Team cap
Alonso 2013, Ferrari



Бейсболка Lewis Hamilton,
Mercedes-Benz



Бейсболка Vettel 2013,
Red Bull Racing





Карттодроом

Хунгароринг

Несмотря на свою безусловную архаичность по меркам современной Ф-1, венгерский автодром вот уже почти три десятка лет благополучно занимает своё место в календаре Ф-1, подвергаясь при этом совсем не большим переделкам.



Хунгароринг

Пыль, теснота, постоянные повороты, невозможность обгонов — мало кто из гонщиков находит приятными гонки тут, хотя на один круг по трассе их любви обычно всё же хватает.

Но целая гонка по самой медленной трассе чемпионата (за исключением Монако) — это настоящее испытание, тем более, что Гран-при Венгрии всегда проходит летом, и столбик термометра обычно переваливает за отметку «30 градусов».

2006 Хунгароринг



Дождь — редкий гость для венгерского этапа, за более чем четвертьвековую историю проведения гонок лишь две из них оказались дождевыми, причём, что любопытно, в обеих победил Дженсон Баттон. Он является одним из двух действующих пилотов, побеждавших в Венгрии более одного раза — кроме него, это Льюис Хэмилтон с тремя победами.

2003 Хунгароринг



Все остальные выиграли по разу — даже Фернандо Алонсо, который одержал тут первую в своей карьере победу в 2003-м году, так и не записал больше успехов на свой счёт на хитром венгерском кольце.



2006 Хунгароринг



Впрочем, испанец несколько раз был близок к победе — в том же 2006-м он уверенно лидировал, но его подвела плохо закрученная на пит-стопе гайка заднего колеса.

2007 Хунгароринг

Годом позже в Венгрии разразился квалификационный скандал, стоивший Алонсо потери пяти мест на стартовой решётке — победу тогда отпраздновал как раз-таки Льюис.



Хунгароринг



Кими Райкконен и Марк Уэббер также записали на свой счёт по победе.

2008 Хунгароринг

А для Хейкки Ковалайнена успех в 2008-м году стал единственным в карьере. Это тоже своего рода уникальное достижение — ни для кого из других пилотов, выигрывавших на Хунгароринге, победа не становилась единственной в карьере.

Formula 1™

BUDAPEST 2008

1990 Хунгароринг



Даже победитель гонки 1990-го года Тьерри Бутсен выиграл две другие гонки, в Монреале и Аделаиде. Та победа Бутсена, к слову, стала самой плотной в истории Хунгароринга — финишировавший вторым Сенна уступил бельгийцу менее трёх десятых секунды, после насыщенной для себя приключениями гонки.

1992 Хунгароринг



Бразилец считается одним из самых успешных пилотов в истории венгерского кольца — помимо гонки 1990-го года, он ещё трижды финишировал вторым, и — что куда важнее — одержал три победы, в том числе и в 1992-м, когда его McLaren вряд ли позволял рассчитывать на подобное.



Кстати, о McLaren — успехи Сенны, затем Мики Хаккинена, который также очень удачно выступал в Венгрии, Райкконена, Ковалайнена, Хэмилтона и Баттона привели к тому, что за двадцать семь венгерских гонок McLaren одержала аж одиннадцать побед, опережая Williams с семью победами и Ferrari с пятью.

2010 Хунгароринг

Все остальные команды выиграли по одной гонке — это Benetton, Renault, Honda и Red Bull.



Хунгароринг

Хитрое венгерское кольцо изрядно заставляет подумать над настройками машины инженеров — Хунгароринг не приемлет плохих шасси, раскрывая их недостатки в полной мере. Уверенное поведение на выходе из медленных поворотов — ключ к успеху, так как практически вся трасса состоит из коротких разгонных отрезков с медленными и среднескоростными поворотами между ними.



Photo: Andrew Ferraro/LAT Photographic



Естественно, машины нуждаются в высоком уровне прижимной силы, а вот от двигателей, наоборот, максимальной мощности не требуется — гораздо важнее такой показатель, как эластичность. Повышенная нагрузка приходится на коробки передач, так как количество переключений в ней на этой трассе однозначно выше, чем на большинстве остальных.



Важной задачей представляется охлаждение машин — из-за уже упомянутых выше высоких температур — и наверняка в этом направлении инженеры команд представят много любопытных новинок, тем более, что у них будет предостаточно времени, чтобы «поработать над вопросом», из-за трёхнедельной паузы между немецким и венгерским этапами.










Хунгароринг

Ещё более длинная пауза предстоит после венгерской гонки — август это время отпусков в Ф-1, так что отправиться туда в хорошем настроении будут желать все без исключения!

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
1	Себастьян Феттель	Red Bull	157	15	25	12	25	12	18	25		25
2	Фернандо Алонсо	Ferrari	123	18		25	4	25	6	18	15	12
3	Кими Райкконен	Lotus	116	25	6	18	18	18	1	2	10	18
4	Льюис Хэмилтон	Mercedes	99	10	15	15	10		12	15	12	10
5	Марк Уэббер	Red Bull	93	8	18		6	10	15	12	18	6
6	Нико Росберг	Mercedes	84		12		2	8	25	10	25	2
7	Фелипе Масса	Ferrari	57	12	10	8		15		4	8	
8	Роман Грожан	Lotus	41	1	8	2	15					15
9	Пол ди Реста	Force India	36	4		4	12	6	2	6	2	
10	Дженсон Баттон	McLaren	33	2		10	1	4	8			8
11	Адриан Сутиль	Force India	23	6					10	1	6	
12	Серхио Перес	McLaren	16		2		8	2				4
13	Жан-Эрик Вернь	Toro Rosso	13		1				4	8		
14	Даниэль Риккиардо	Toro Rosso	11			6	0	1			4	
15	Нико Хюлькенберг	Sauber	7		4	1					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	 Германия
1	Red Bull	250	23	43	12	31	22	33	37	18	31
	С. Феттель М. Уэббер		15+8	25+18	12+0	25+6	12+10	18+15	25+12	0+18	25+6
2	Mercedes	183	10	27	15	12	8	37	25	37	12
	Н. Росберг Л. Хэмилтон		0+10	12+15	0+15	2+10	8+0	25+12	10+15	25+12	2+10
3	Ferrari	180	30	10	33	4	40	6	22	23	12
	Ф. Алонсо Ф. Масса		18+12	0+10	25+8	4+0	25+15	6+0	18+4	15+8	12+0
4	Lotus	157	26	14	20	33	18	1	2	10	33
	К. Райкконен Р. Грожан		25+1	6+8	18+2	18+15	18+0	1+0	2+0	10+0	18+15
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	49	2	2	10	9	6	8			12
	Дж. Баттон С. Перес		2+0	2+0	10+0	1+8	4+2	8+0			8+4
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	7		4	1					1	1
	Н. Хюлькенберг Эс. Гутьеррес			4+0	1+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