

Приложение к журналу

РОССИЯ **F1 LIFE**

№ 01 (01) 2012

Первый этап

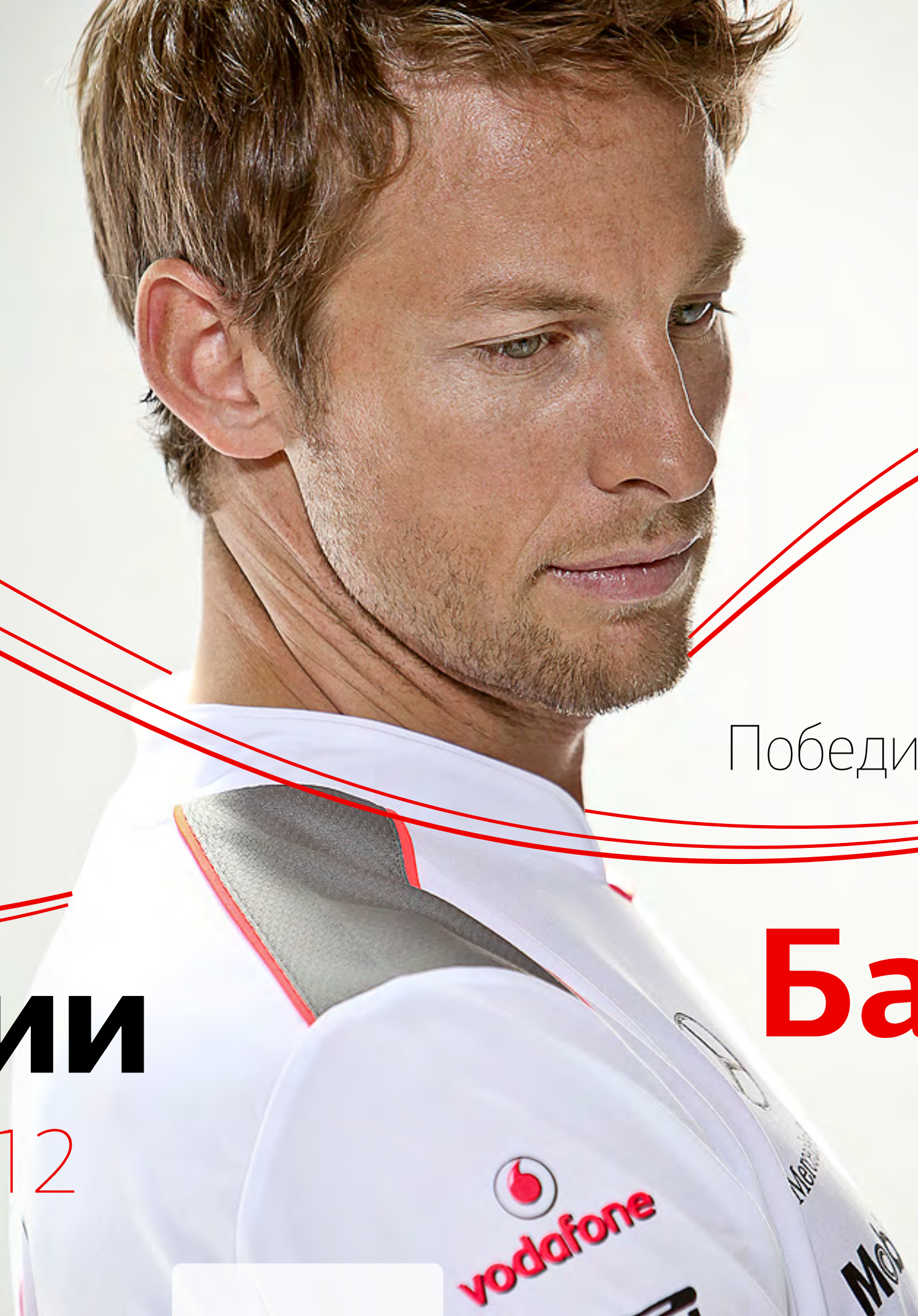
Гран-при

Австралии

2012

Победитель

Дженсон
БАТТОН





Свершилось! Рестарт проекта «F1Life» состоялся!

Печатный долгожданный номер журнала «F1Life» выходит в свет весной 2012 года, что, безусловно, является сюрпризом!

А теперь сюрприз номер два! В дополнение к глянцевому журналу, редакционная коллегия «F1Life» организовала выпуск электронного приложения, которое будет выходить по итогам каждого Гран-при! В его содержании вы найдёте подробный обзор прошедшего гоночного уикенда и ряд дополнительных материалов.

Приложение можно будет скачивать в формате «pdf» на нашем сайте www.F1Life.ru

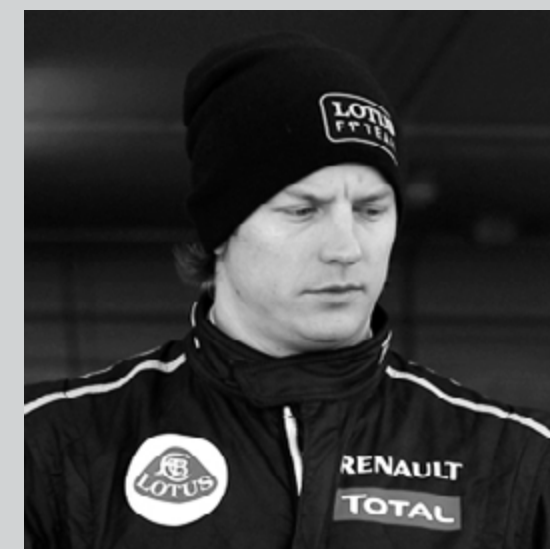
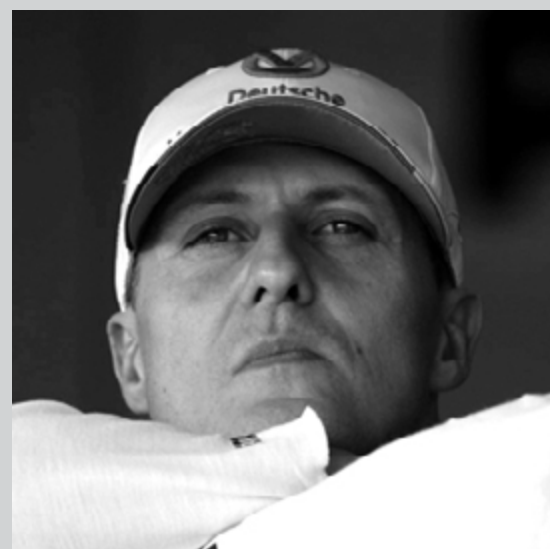
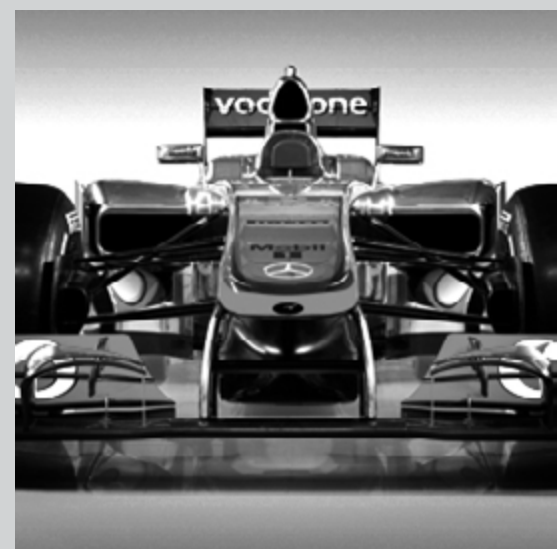
Следите за новостями, оставляйте комментарии, участвуйте в обсуждении самых ярких событий из мира Формулы-1 на портале F1Life.ru, выигрывайте призы в конкурсах «F1 Менеджер», «Formula Forum» и «CASINO». Путешествуйте с нами на Гран-при (Туристическое агентство «FORMULATRAVEL»).

Покупайте фирменную одежду и аксессуары из коллекций команд Формулы-1 в нашем магазине FORMULASTORE. Открывайте свой магазин FORMULASTORE по линии франчайзинга!

И. о. редактора «F1Life»,
ген. директор ООО «Холдинг Ф1 клуб»,

Новожилов Леонид





- Будет ли Феттель доминировать?
- В лучшей ли форме McLaren?
- Насколько плохи дела у Ferrari?
- Сможет ли Кими подниматься на подиум, а Михаэль выигрывать гонки?

Все ждали ответы на эти вопросы к первой гонке сезона — после самого запутанного, вероятно, межсезонья в истории Ф1...

01 этап

Гран-при
Австралии

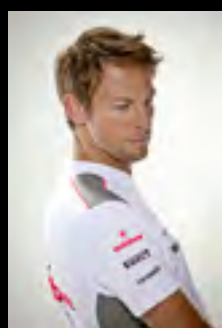


Фото обложки:
Vodafone McLaren Mercedes

Одежда победителей



Бейсболка S. Vettel WC



Футболка Ferrari



Часы серия F1



Модели в масштабе



Джемпер McLaren

Москва, 1-я Тверская-Ямская, 5 | станция метро: Маяковская | +7 (495) 730-70-07

Екатеринбург | Тюмень | Красноярск | Ярославль | Самара | Краснодар

www.formulastore.ru



Все на старт!

Краткий момент равенства — «богатые», «бедные», все начинают с нуля. Все могут помечтать, представить себя «калифами», вглядываясь со стартовой прямой в перспективу гонки и чемпионата — пока ещё могут...

Photo: Sahara Force India Formula One Team

Шесть!

Столько чемпионов мира ещё ни разу не выходило на старт одного Гран-при. Сможет ли кто-нибудь вмешаться в их борьбу?



Photo: Clive Mason/Getty Images

Теперь в зелёном

Из-за отказа техники дебют Виталия Петрова в Caterham вышел несколько смазанным, однако, на фоне Хейкки Ковалайнена россиянин выглядел вполне уверенно.

Тёмная лошадка

После двух не самых удачных сезонов многие уже успели списать Михаэля со счетов, но, похоже, что на этот раз ему есть чем ответить критикам.



Дома и стены помогают?

Несмотря на поддержку соотечественников, Уэббер в очередной раз не смог подняться на подиум домашнего Гран-при.



Представление первого этапа ГП 2012



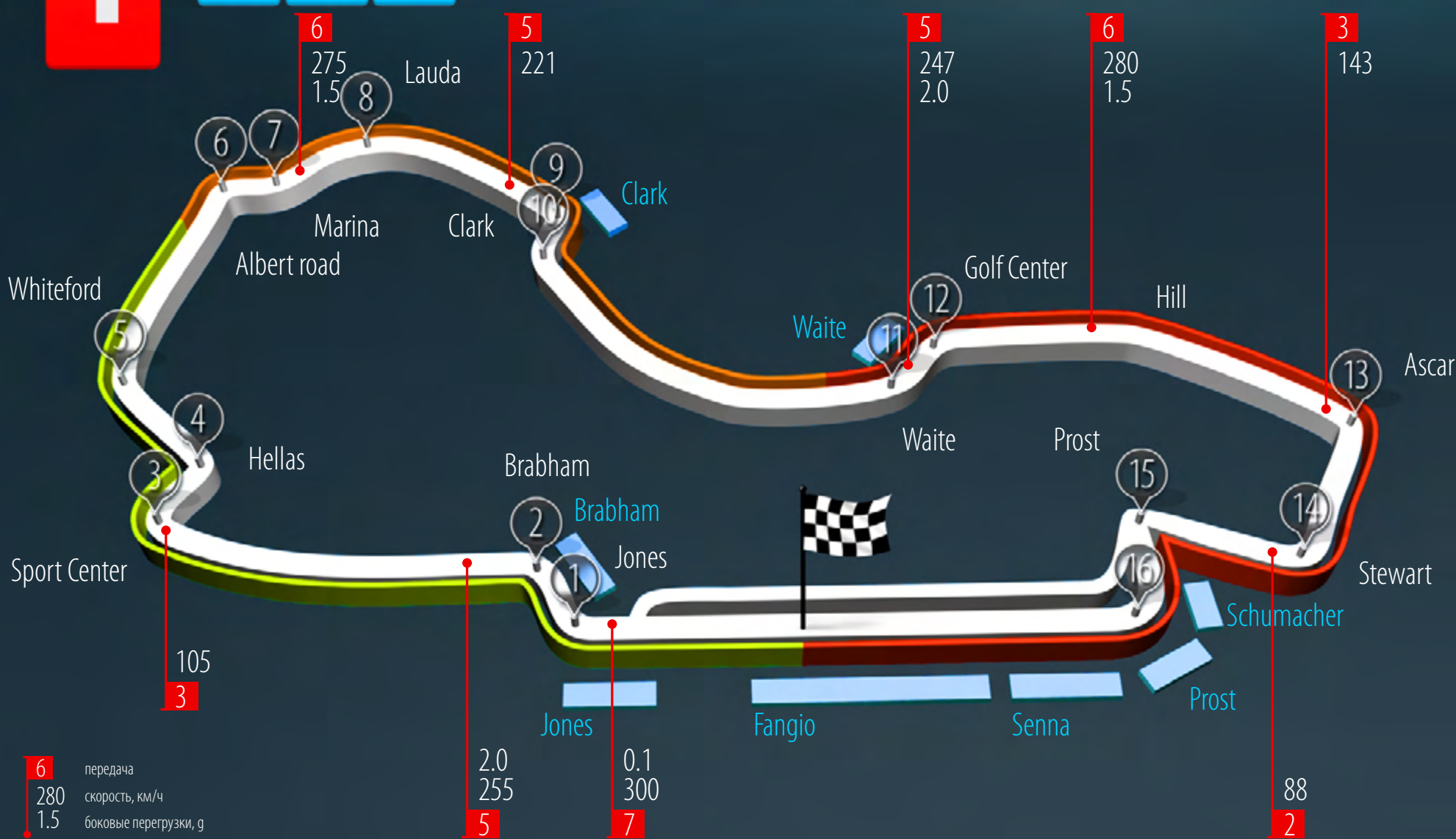
1 **859**

16-18
Марта

Австралия
Мельбурн, «Альберт-парк»

Первый Гран-при:
1996

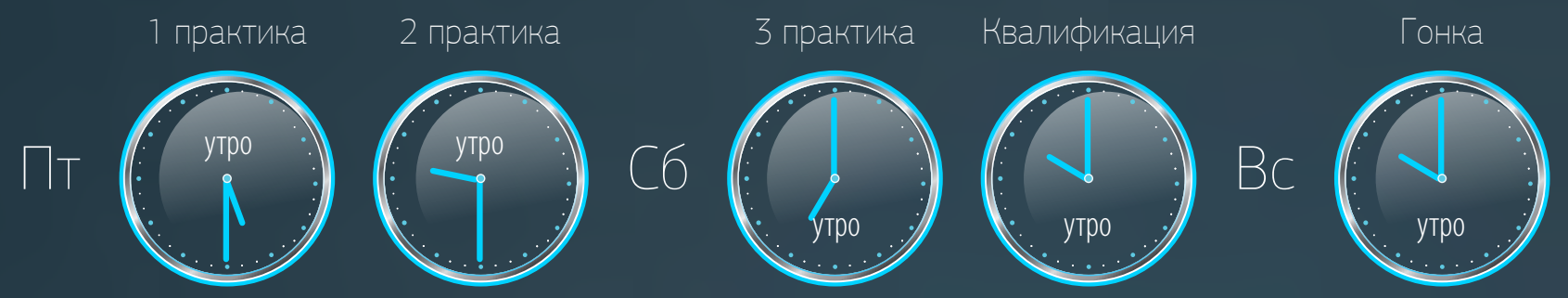
58 кругов
x **5.303** км
307.574 км



Победители:

- 2011 : С. Феттель (Red Bull Racing)
- 2010 : Д. Баттон (McLaren Mercedes)
- 2009 : Д. Баттон (Brawn GP)
- 2008 : Л. Хэмилтон (McLaren Mercedes)
- 2007 : К. Райкконен (Scuderia Ferrari)

Расписание
уикенда по
московскому
времени



Лучший круг: **2004**
М. Шумахер **1:24.125**



ПРАКТИКИ

16 марта, пятница — пасмурно, влажно

17 марта, суббота — солнечно, сухо



Photo: S. S. / Source: India F1 / via @f1



Как и ожидалось, чемпионат стартовал под аккомпанемент падающих с неба капель дождя — синоптики предсказывали дождь, и он действительно прошёл, правда, к началу заездов он притих. По этой причине пилоты не особо спешили на трассу, и наиболее заметным событием первой части стали проблемы Картикеяна, HRT которого остановилась на трассе, едва выехала — и вылет Фелипе Массы незадолго до конца тренировок. Бразилец поскользнулся и вылетел с трассы в восьмом повороте.



Photo: MERCEDES-AMG PETRONAS Formula One Team

В начале второй половины тренировки дождь возобновился, пилоты начали работать активнее, и как следствие, увеличилось количество небольших ошибок и вылетов. Впрочем, осадки быстро прекратились, и гонщики успели опробовать последовательно промежуточные, а затем и сухие покрышки, хотя некоторые из них вроде Райкконена и Хэмилтона появились на трассе только под конец, когда на первой строчке протокола началась «карусель» из смен лидера.

Лучший результат остался за Михаэлем Шумахером, Виталий Петров показал 13-е время, уступив пять строчек Ковалайнену.



Photo: Pirelli

Практики | 17 марта, суббота

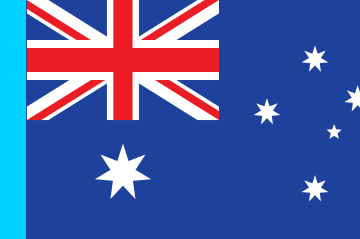
Льюис Хэмилтон возглавил протокол третьей тренировки, прошедшей в ясную и хорошую погоду, но англичанин менее чем на одну десятую секунды опередил Романа Грожана на Lotus, а в целом первая шестёрка уложилась в 0,4 секунды, что ещё сильнее усложняет прогнозы на квалификацию.

Самыми заметными событиями тренировки можно назвать вылеты с трассы Себастьяна Феттеля в шестом повороте и Михаэля Шумахера в девятом.

Тем не менее, они оба оказались в первой десятке, а вот пилоты Ferrari, вроде никуда не вылетавшие (за исключением уже привычной для Массы экскурсии на обочину в предпоследнем повороте), очутились глубоко во втором десятке, и их неконкурентоспособность позволила блеснуть середнякам — Мальдонадо, Перес и Риккиардо заняли места в первой десятке. Это стало возможным и благодаря неудаче гонщиков Force India — они также не оправдали ожиданий.



Статистика по итогам практик



I практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	11	1:27.560	
2	Л. Хэмилтон	McLaren-Mercedes	14	1:27.805	0.245
3	М. Шумахер	Mercedes	17	1:28.235	0.675
4	Ф. Алонсо	Ferrari	21	1:28.360	0.800
5	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	21	1:28.467	0.907
6	Н. Росберг	Mercedes	22	1:28.683	1.123
7	Д. Риккардо	STR-Ferrari	23	1:28.908	1.348
8	П. Мальдонадо	Williams-Renault	16	1:29.415	1.855
9	К. Райкконен	Lotus-Renault	8	1:29.565	2.005
10	К. Кобаяши	Sauber-Ferrari	26	1:29.722	2.162
11	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	21	1:29.790	2.230
12	Н. Хюлкенберг	Force India-Mercedes	17	1:29.865	2.305
13	П. ди Реста	Force India-Mercedes	18	1:29.881	2.321
14	Б. Сенна	Williams-Renault	21	1:29.953	2.393
15	С. Перес	Sauber-Ferrari	22	1:30.124	2.564
16	Р. Грожан	Lotus-Renault	16	1:30.515	2.955
17	Х. Ковалайнен	Caterham-Renault	16	1:30.586	3.026
18	Ф. Масса	Ferrari	11	1:30.743	3.183
19	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	17	1:31.178	3.618
20	В. Петров	Caterham-Renault	8	1:31.983	4.423
21	Т. Глок	Marussia-Cosworth	8	1:34.730	7.170
22	Ш. Пик	Marussia-Cosworth	11	1:40.256	12.696
23	Н. Картикеян	HRT-Cosworth	3		
24	П. де ла Роса	HRT-Cosworth	0		

II практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	М. Шумахер	Mercedes	16	1:29.183	
2	Н. Хюлкенберг	Force India-Mercedes	19	1:29.292	0.109
3	С. Перес	Sauber-Ferrari	23	1:30.199	1.016
4	Ф. Алонсо	Ferrari	13	1:30.341	1.158
5	К. Кобаяши	Sauber-Ferrari	14	1:30.709	1.526
6	П. ди Реста	Force India-Mercedes	13	1:31.466	2.283
7	Ф. Масса	Ferrari	14	1:31.505	2.322
8	Х. Ковалайнен	Caterham-Renault	16	1:31.932	2.749
9	Н. Росберг	Mercedes	17	1:32.184	3.001
10	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	19	1:32.194	3.011
11	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	20	1:32.296	3.113
12	Т. Глок	Marussia-Cosworth	17	1:32.632	3.449
13	В. Петров	Caterham-Renault	15	1:32.767	3.584
14	Р. Грожан	Lotus-Renault	11	1:32.822	3.639
15	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	18	1:33.039	3.856
16	Л. Хэмилтон	McLaren-Mercedes	11	1:33.252	4.069
17	П. Мальдонадо	Williams-Renault	21	1:34.108	4.925
18	К. Райкконен	Lotus-Renault	7	1:34.275	5.092
19	Б. Сенна	Williams-Renault	17	1:34.312	5.129
20	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	29	1:34.485	5.302
21	Д. Риккардо	STR-Ferrari	31	1:34.604	5.421
22	Ш. Пик	Marussia-Cosworth	13	1:34.770	5.587
23	Н. Картикеян	HRT-Cosworth	16	1:42.627	13.444
24	П. де ла Роса	HRT-Cosworth	1		

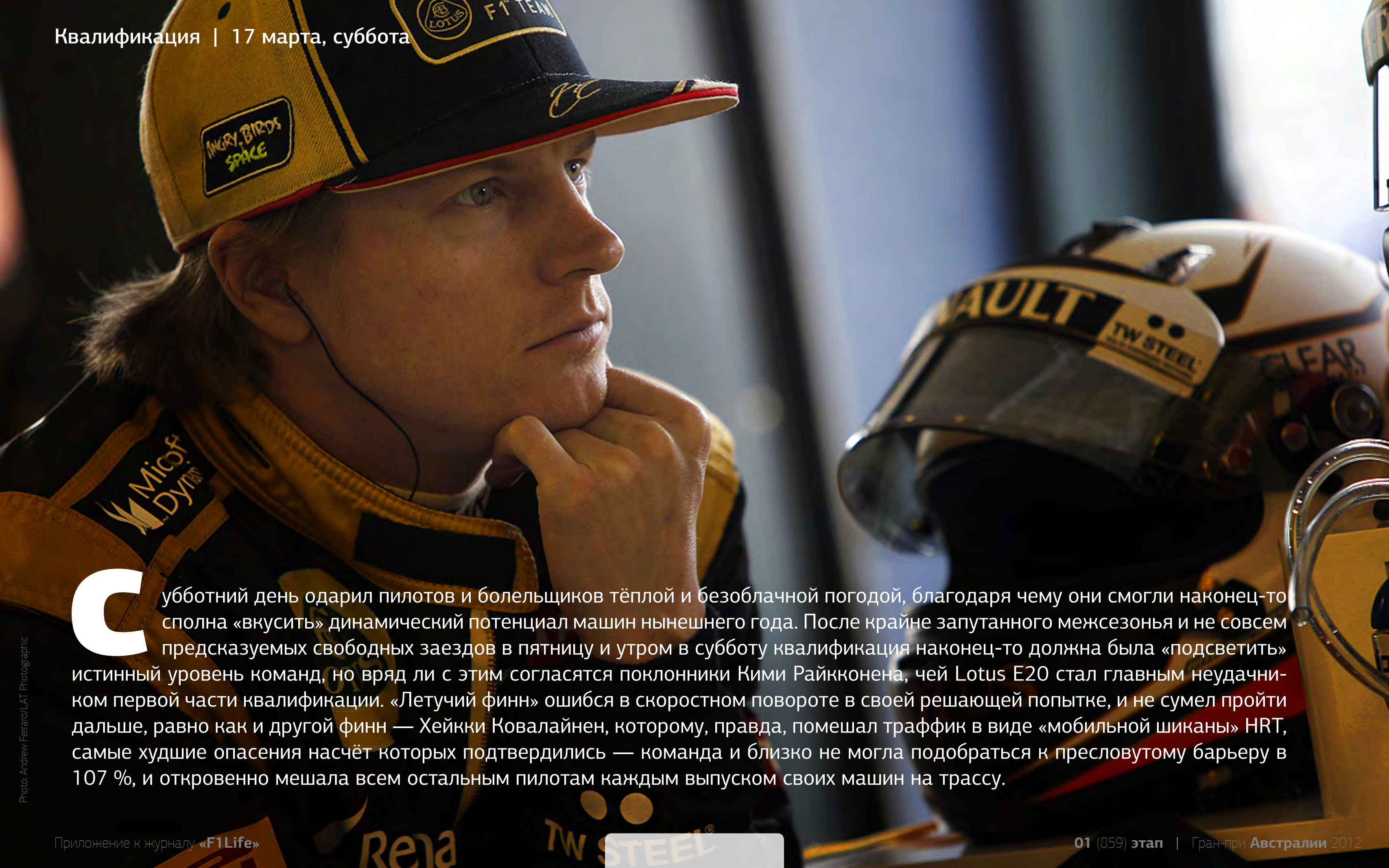
III практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Л. Хэмилтон	McLaren-Mercedes	18	1:25.681	
2	Р. Грожан	Lotus-Renault	21	1:25.758	0.077
3	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	20	1:25.900	0.219
4	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	17	1:25.906	0.225
5	Н. Росберг	Mercedes	23	1:25.929	0.248
6	М. Шумахер	Mercedes	14	1:26.078	0.397
7	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	12	1:26.211	0.530
8	П. Мальдонадо	Williams-Renault	17	1:26.470	0.789
9	С. Перес	Sauber-Ferrari	20	1:26.632	0.951
10	Д. Риккардо	STR-Ferrari	17	1:26.723	1.042
11	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	15	1:26.733	1.052
12	К. Райкконен	Lotus-Renault	19	1:26.737	1.056
13	К. Кобаяши	Sauber-Ferrari	21	1:26.755	1.074
14	Н. Хюлкенберг	Force India-Mercedes	23	1:27.029	1.348
15	Б. Сенна	Williams-Renault	20	1:27.119	1.438
16	Ф. Алонсо	Ferrari	19	1:27.323	1.642
17	П. ди Реста	Force India-Mercedes	22	1:27.428	1.747
18	Ф. Масса	Ferrari	19	1:28.023	2.342
19	Х. Ковалайнен	Caterham-Renault	19	1:28.341	2.660
20	В. Петров	Caterham-Renault	11	1:28.702	3.021
21	Т. Глок	Marussia-Cosworth	13	1:30.728	5.047
22	Ш. Пик	Marussia-Cosworth	14	1:31.225	5.544
23	П. де ла Роса	HRT-Cosworth	12	1:33.114	7.433
24	Н. Картикеян	HRT-Cosworth	13	1:33.261	7.580

КВАЛИФИКАЦИЯ

17 марта, суббота — солнечно, сухо





Субботний день одарил пилотов и болельщиков тёплой и безоблачной погодой, благодаря чему они смогли наконец-то сполна «вкусить» динамический потенциал машин нынешнего года. После крайне запутанного межсезонья и не совсем предсказуемых свободных заездов в пятницу и утром в субботу квалификация наконец-то должна была «подсветить» истинный уровень команд, но вряд ли с этим согласятся поклонники Кими Райкконена, чей Lotus E20 стал главным неудачником первой части квалификации. «Летучий финн» ошибся в скоростном повороте в своей решающей попытке, и не сумел пройти дальше, равно как и другой финн — Хейкки Ковалайнен, которому, правда, помешал траффик в виде «мобильной шиканы» HRT, самые худшие опасения насчёт которых подтвердились — команда и близко не могла подобраться к пресловутому барьеру в 107 %, и откровенно мешала всем остальным пилотам каждым выпуском своих машин на трассу.



Вторая часть квалификации продолжила дарить сюрпризы, не для всех приятные, правда — уже другой чемпион мира, Фернандо Алонсо, допустил ошибку в первом повороте, «зацепив» колесами на торможении обочину. Ferrari испанца вылетела с трассы и зарылась в гравий, хотя Фернандо к тому моменту удалось показать более-менее конкурентоспособное время. В боксы он вернулся на скутере, а над трассой на короткое время появились красные флаги.

После возобновления квалификации его время принялись штурмовать середняки, и преуспели в этом — до конца сегмента Алонсо отодвинули на 12-е место, но самое плохое то, что его партнер Масса без никаких видимых проблем очутился аж на 16-м месте! Плохая форма новой Ferrari, о которой столько судачили в межсезонье, подозревая итальянскую команду в блефе, оказалась суровой действительностью. Кроме них, в полном составе квалификацию после Q2 покинула и команда Sauber, а также Бруно Сенна, Пол ди Реста и Жан-Эрик Вернь.



Финал квалификации стал «моментом истины» — и стало понятно, что у гегемонов недавнего прошлого есть проблемы, во всяком случае, пока. McLaren выглядел абсолютно лучшей командой, и Хэмилтону даже не пришлось заканчивать свой последний круг — для поула ему хватило его первого результата, а Дженсон Баттон без видимых усилий расположился с ним рядом. На третье место вскочил Грожан, подтвердивший хорошую форму Lotus — впрочем, в прошлом году Петров тут же стартовал шестым, и был на подиуме, так что... В любом случае, возвращение Романа было отмечено красивым третьим местом на стартовой решётке, он опередил Шумахера, который, в свою очередь, переиграл Росберга — между ними и расположились машины Red Bull, причём тоже в «неправильном порядке» — доминирующий в команде Феттель на сей раз уступил Уэбберу. Восьмое место Мальдонадо стало настоящим «глотком живой воды» для Williams, а вот в Force India наверняка ожидали большего.

Статистика по итогам квалификации



Самый быстрый в квалификации
(быстрый круг)



Поз	Пилот	Команда	Круг	I	II	III
1	Л. Хэмилтон	McLaren-Mercedes	14	1:26.800	1:25.626	1:24.922
2	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	15	1:26.832	1:25.663	1:25.074
3	Р. Грожан	Lotus-Renault	21	1:26.498	1:25.845	1:25.302
4	М. Шумахер	Mercedes	18	1:26.586	1:25.571	1:25.336
5	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	17	1:27.117	1:26.297	1:25.651
6	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	18	1:26.773	1:25.982	1:25.668
7	Н. Росберг	Mercedes	16	1:26.763	1:25.469	1:25.686
8	П. Мальдонадо	Williams-Renault	20	1:26.803	1:26.206	1:25.908
9	Н. Хюлкенберг	Force India-Mercedes	18	1:27.464	1:26.314	1:26.451
10	Д. Риккардо	STR-Ferrari	16	1:27.024	1:26.319	—
11	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	12	1:26.493	1:26.429	—
12	Ф. Алонсо	Ferrari	12	1:26.688	1:26.494	—
13	К. Кобаяши	Sauber-Ferrari	12	1:26.182	1:26.590	—
14	Б. Сенна	Williams-Renault	16	1:27.004	1:26.663	—
15	П. ди Реста	Force India-Mercedes	16	1:27.469	1:27.086	—
16	Ф. Масса	Ferrari	16	1:27.633	1:27.497	—
17	С. Перес ¹	Sauber-Ferrari	11	1:26.596	—	—
18	К. Райкконен	Lotus-Renault	9	1:27.758	—	—
19	Х. Ковалайнен	Caterham-Renault	7	1:28.679	—	—
20	В. Петров	Caterham-Renault	8	1:29.018	—	—
21	Т. Глок	Marussia-Cosworth	10	1:30.923	—	—
22	Ш. Пик	Marussia-Cosworth	9	1:31.670	—	—
дскв	П. де ла Роса ²	HRT-Cosworth	6	1:33.495	—	—
дскв	Н. Картикеян ²	HRT-Cosworth	6	1:33.643	—	—

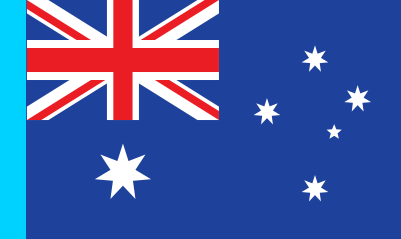
¹ Серхио Перес квалифицировался 17-ым, но был оштрафован на пять мест по стартовой решётке, за смену коробки передач перед гонкой.
² Педро де ла Роса и Нараин Картикеян не смогли преодолеть барьер в 107 % (1:32.214) от времени лидера I сессии (1:26.182).

Поз	Пилот	км/ч
1	С. Перес	316.7
2	Л. Хэмилтон	314.0
3	М. Шумахер	313.4
4	Н. Росберг	313.2
5	К. Кобаяши	312.5
6	Дж. Баттон	310.7
7	Р. Грожан	310.2
8	К. Райкконен	310.2
9	Ж.-Эр. Вернь	309.2
10	Д. Риккардо	308.6
11	П. Мальдонадо	308.1
12	П. ди Реста	308.1
13	Б. Сенна	308.0
14	Н. Хюлкенберг	308.0
15	В. Петров	307.3
16	Х. Ковалайнен	307.1
17	Ф. Масса	305.5
18	Ф. Алонсо	305.0
19	С. Феттель	303.7
20	М. Уэббер	302.6
21	Н. Картикеян	302.4
22	Ш. Пик	301.0
23	Т. Глок	300.7
24	П. де ла Роса	297.7

Самый быстрый в квалификации
(максимальная скорость)



Стартовая решётка



01 Льюис Хэмилтон McLaren MP4-27	02 Дженсон Баттон McLaren MP4-27	03 Роман Грожан Lotus E20	04 Михаэль Шумахер Mercedes-Benz MGP W03	05 Марк Уэббер Red Bull RB8	06 Себастьян Феттель Red Bull RB8	07 Нико Росберг Mercedes-Benz MGP W03	08 Пастор Мальдонадо Williams FW34	09 Нико Хюлькенберг Force India VJM05	10 Даниэль Риккардо Toro Rosso STR7	11 Жан-Эрик Вернь Toro Rosso STR7	12 Фернандо Алонсо Ferrari F2012	13 Камуи Кобаяши Sauber C31	14 Бруно Сенна Williams FW34	15 Пол ди Реста Force India VJM05	16 Фелипе Масса Ferrari F2012	17 Кими Райкконен Lotus E20	18 Хейкки Ковалайнен Caterham CT-01	19 Виталий Петров Caterham CT-01	20 Тимо Глок Marussia MR01	21 Шарль Пик Marussia MR01	22 Серхио Перес Sauber C31
---	---	--	---	--	--	--	---	--	--	--	---	--	---	--	--	--	--	---	---	---	---

**Участники
ГОНКИ
2012**

№	Пилот	Команда	Болид	Двигатель
1	Себастьян Феттель	Red Bull Racing	Red Bull RB8	Renault RS27 2.4 V8
2	Марк Уэббер	Red Bull Racing	Red Bull RB8	Renault RS27 2.4 V8
3	Дженсон Баттон	Vodafone McLaren Mercedes	McLaren MP4-27	Mercedes FO108Z 2.4 V8
4	Льюис Хэмилтон	Vodafone McLaren Mercedes	McLaren MP4-27	Mercedes FO108Z 2.4 V8
5	Фернандо Алонсо	Scuderia Ferrari	Ferrari F2012 (663)	Ferrari 056 2.4 V8
6	Фелипе Масса	Scuderia Ferrari	Ferrari F2012 (663)	Ferrari 056 2.4 V8
7	Михаэль Шумахер	Mercedes AMG Petronas Formula One Team	Mercedes-Benz MGP W03	Mercedes FO108Z 2.4 V8
8	Нико Росберг	Mercedes AMG Petronas Formula One Team	Mercedes-Benz MGP W03	Mercedes FO108Z 2.4 V8
9	Кими Райкконен	Lotus F1 Team	Lotus E20	Renault RS27 2.4 V8
10	Роман Грожан	Lotus F1 Team	Lotus E20	Renault RS27 2.4 V8
11	Пол ди Реста	Sahara Force India F1 Team	Force India VJM05	Mercedes FO108Z 2.4 V8
12	Нико Хюлькенберг	Sahara Force India F1 Team	Force India VJM05	Mercedes FO108Z 2.4 V8

№	Пилот	Команда	Болид	Двигатель
14	Камуи Кобаяши	Sauber F1 Team	Sauber C31	Ferrari 056 2.4 V8
15	Серхио Перес	Sauber F1 Team	Sauber C31	Ferrari 056 2.4 V8
16	Даниэль Риккардо	Scuderia Toro Rosso	Toro Rosso STR7	Ferrari 056 2.4 V8
17	Жан-Эрик Вернь	Scuderia Toro Rosso	Toro Rosso STR7	Ferrari 056 2.4 V8
18	Пастор Мальдонадо	Williams F1	Williams FW34	Renault RS27 2.4 V8
19	Бруно Сенна	Williams F1	Williams FW34	Renault RS27 2.4 V8
20	Хейкки Ковалайнен	Caterham F1 Team	Caterham CT-01	Renault RS27 2.4 V8
21	Виталий Петров	Caterham F1 Team	Caterham CT-01	Renault RS27 2.4 V8
22	Педро де ла Роса	HRT F1 Team	HRT F112	Cosworth CA2012 2.4 V8
23	Нараин Картикеян	HRT F1 Team	HRT F112	Cosworth CA2012 2.4 V8
24	Тимо Глок	Marussia F1 Racing	Marussia MR01	Cosworth CA2012 2.4 V8
25	Шарль Пик	Marussia F1 Racing	Marussia MR01	Cosworth CA2012 2.4 V8

ГОНКА

18 марта, воскресенье — солнечно, сухо



Photo: Andrew Ferraro/LAT

Погода не подвела и в воскресенье — гонка прошла при солнечном небе, и никоим образом не была встревожена «природными катаклизмами». На трассе, правда, без инцидентов не обошлось, и первый поворот уже начал собирать жертвы — в то время как Баттон и гонщики Mercedes отлично начали гонку, Марк Уэббер, как уже много раз бывало, замешкался, и его взяли «в коробочку» Риккиардо и Хюлькенберг. Все трое понесли потери — Нико сошёл, гонщик STR побывал на пит-стопе, а Уэббер отрапортовал о проблемах. Этим обстоятельством воспользовались и гонщики Ferrari, ворвавшиеся в десятку, но место Массы там вскоре оказалось под угрозой со стороны пилотов на куда как менее конкурентоспособных, по идее, машинах, и в итоге бразилец бесславно скатился назад, закончив свою гонку совсем не нужным столкновением с Бруно Сенной. Но это уже было во второй половине гонки.



Photo: Sahara Force India Formula One Team

Недолго продержался на трассе Роман Грожан — провалив старт, он попал под давление Пастора Мальдонадо, который, недолго думая, атаковал гонщика Lotus в повороте Ascari.

Контакт — и E20 со сломанной передней подвеске безжизненно замер на обочине.



Вскоре то же самое, но уже по причине поломки коробки передач, произошло с Михаэлем Шумахером — на торможении перед первым поворотом её заблокировало в третьей передаче, немец вылетел, и потом медленно попробовал вернуться на пит-лейн, но даже не сумел доехать до неё.

Пит-стопы не изменили картины гонки — Баттон сохранил уверенное лидерство, а вот Феттель подобрался к Льюису Хэмилтону и небольшое веzenie в виде машины безопасности (она появилась после того как Виталий Петров припарковал свой Caterham на обочине в районе стартовой прямой) позволило чемпиону мира выйти на второе место. Можно было ожидать, что Льюис Хэмилтон попыбует отыгратъся, но британский пилот на самом деле больше был озабочен тем, чтобы сдержать Марка Уэббера.



Зато ни о чем не заботился Мальдонадо — венесуэлец выкинул с трассы в начале Грожана, затем провёл несколько красивых обгонов, но буквально на последнем круге гонки, преследуя Фернандо Алонсо, совершил поистине детскую ошибку и разбил машину, потеряв верные 10 очков. Судьи не стали снова выпускать на трассу машину безопасности, да и смысла в этом уже не было, пилоты получили возможность бороться с собой до самого последнего поворота, и в группе, оспаривавшей места во второй половине очковой зоны, перемены происходили буквально в последние секунды — драматически потерял скорость Росберг, Райкконен сумел прорваться на седьмое место, а Жан-Эрик Вернь потерял несколько позиций в последних поворотах.



Эта победа стала **13**-й в карьере Баттона — и уже третьей в Австралии, где три года назад он точно так же, с победы, начал свой поход за чемпионским титулом.



Дженсон Баттон

Положительная энергия, которую Баттон успешно конвертировал в убедительные результаты весь прошлый сезон, бьёт из него и в 2012-м. Как обычно, он не стремился попасть в заголовки газет, а усердно тренировался и готовился к сезону зимой — так поступать за правило он взял с тех самых пор, когда после трудного отрезка в Benetton/Renault он понял, сколь много надо трудиться для победы.

«Спокойствие, только спокойствие!» — под таким девизом проводит гонки сегодняшний Дженсон. Проиграв квалификацию Хэмилтону, он не стал паниковать, спокойно обошёл напарника на старте, спокойно создал себе отрыв, спокойно пережил испытание машиной безопасности, и уверенно победил.

Команда Sauber

После неудачной квалификации швейцарцы приуныли, но сдаваться не спешили, ведь в кармане ещё оставался фокус с меньшим количеством остановок в боксах, столь удачно использованный командой ровно год назад тут же, в Мельбурне. Кобаяши, правда, останавливался дважды, а вот Перес избрал самый рискованный вариант, с одной сменой резины, и оба гонщика сполна справились с возложенной на них ответственностью, двенадцатью заработанными очками выведя команду на третью строчку командного зачёта, впереди Ferrari. Кто бы мог подумать?





Пастор Мальдонадо

Венесуэлец вообще-то должен был бы быть среди героев, но эпизод с выдвиганием за пределы трассы Грожана, и в особенности его ошибка на последнем круге заставляют пересмотреть отношение к его выступлению. Диковатый стиль Пастора, может, и не особо беспокоит саму команду Williams, ввиду того что венесуэлец щедро оплачивает разбитые антикрылья, подвески, колеса, но порой разочаровывает соперников — спросите об этом Грожана и Булье.

Команда Ferrari

А ведь сколько было слов о необходимости борьбы за победы с самого начала чемпионата, о «суперагрессивной F2012», о «полной мобилизации ресурсов на новую машину» ещё задолго до конца предыдущего чемпионата! И вот он, новый болид Ferrari — грузный, не очень, мягко говоря, красивый, и вдобавок ко всему... медленный. Ни одного пилота в финале квалификации — такого провала с командой не случилось с 2009-го года. И пока в Ferrari лихорадочно латают слабости F2012, соперники будут уходить вперёд — привычный для Ф1 сценарий.



Статистика по итогам гонки



Старт	Финиш	Пилот	Команда	Круг	Время	Пит-стоп	Очки
2	1	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	58	1:34:09.565	2	25
6	2	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	58	+2.1	2	18
1	3	Л. Хэмилтон	McLaren-Mercedes	58	+4.0	2	15
5	4	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	58	+4.5	2	12
12	5	Ф. Алонсо	Ferrari	58	+21.5	2	10
13	6	К. Кобаяши	Sauber-Ferrari	58	+36.7	2	8
17	7	К. Райкконен	Lotus-Renault	58	+38.0	2	6
22	8	С. Перес	Sauber-Ferrari	58	+39.4	1	4
10	9	Д. Риккардо	STR-Ferrari	58	+39.5	3	2
15	10	П. ди Реста	Force India-Mercedes	58	+39.7	2	1
11	11	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	58	+39.8	2	
7	12	Н. Росберг	Mercedes	58	+57.6	2	
8	13	П. Мальдонадо	Williams-Renault	57	авария	2	
20	14	Т. Глок	Marussia-Cosworth	57	+1 круг	2	
21	15	Ш. Пик	Marussia-Cosworth	53	давлен. масла	4	
14	16	Б. Сенна	Williams-Renault	52	авария	4	
16	—	Ф. Масса	Ferrari	46	авария		
18	—	Х. Ковалайнен	Caterham-Renault	38	подвеска		
19	—	В. Петров	Caterham-Renault	34	рул. управл.		
4	—	М. Шумахер	Mercedes	10	кор. передач		
3	—	Р. Грожан	Lotus-Renault	1	авария		
9	—	Н. Хюлкенберг	Force India-Mercedes	0	авария		
дскв	дскв	П. де ла Роса	HRT-Cosworth				
дскв	дскв	Н. Картикеян	HRT-Cosworth				



Самый быстрый
в гонке
(быстрый круг)

Поз	Пилот	Время	на круге	ср. км/ч
1	Дж. Баттон	1:29.187	56	214.053
2	С. Феттель	1:29.417	57	213.503
3	М. Уэббер	1:29.438	57	213.452
4	Л. Хэмилтон	1:29.538	57	213.214
5	П. Мальдонадо	1:30.254	53	211.523
6	Ж.-Эр. Вернь	1:30.274	52	211.476
7	Ф. Алонсо	1:30.277	52	211.469
8	Д. Риккардо	1:30.592	53	210.733
9	П. ди Реста	1:30.605	57	210.703
10	К. Кобаяши	1:30.620	55	210.668
11	К. Райкконен	1:30.759	50	210.346
12	С. Перес	1:30.843	46	210.151
13	Б. Сенна	1:30.855	49	210.123
14	Н. Росберг	1:30.931	53	209.948
15	Ф. Масса	1:31.940	46	207.644
16	В. Петров	1:33.214	27	204.806
17	Х. Ковалайнен	1:33.693	26	203.759
18	М. Шумахер	1:34.021	4	203.048
19	Т. Глок	1:34.253	43	202.548
20	Ш. Пик	1:35.011	45	200.932

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

Туристическое агентство

FORMULATRAVEL

Путешествуйте с нами!

**Программы
путешествий:**

ГП Испании

ГП Бельгии

ГП Италии

Предложение:

Тур на ГП Китая

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

«Я открою вам весь мир Формулы-1»!

Новожилов Леонид,
руководитель проектов
FORMULATRAVEL и FORMULASTORE

Сегодня у вас есть возможность
заказать путешествие на Гран-
при сезона 2012, 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 минигруппу
туристов сопровождает наш
сотрудник.



Новожилов Леонид

Гран-при Испании 2010

Гран-при Германии 2011

Гран-при Бельгии 2011

Гран-при Германии 2011

Гран-при Германии 2011

Гран-при Италии 2010

Реклама

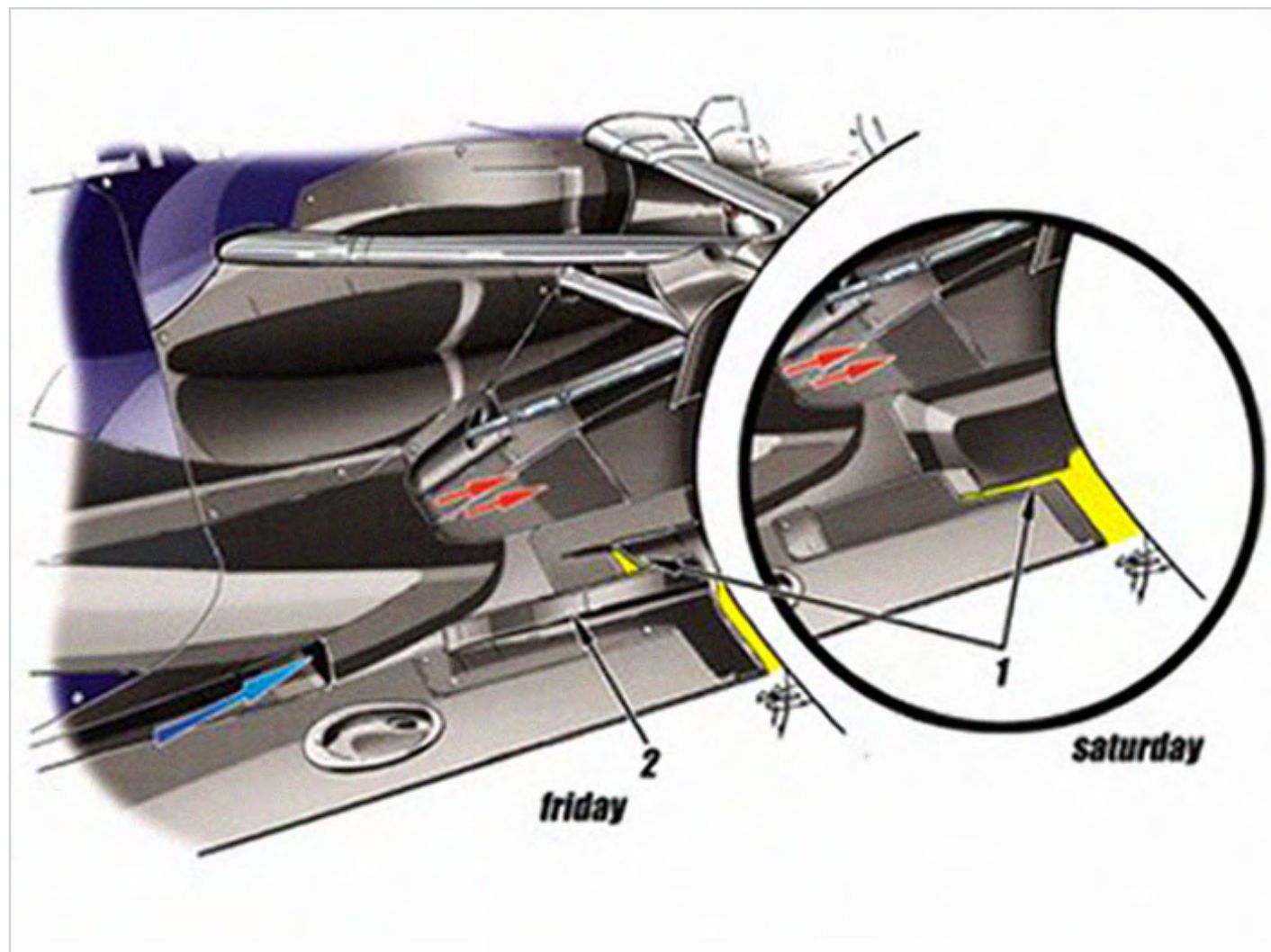
ООО «Формула Тревел». ОГРН: 1117746305489.
Юр. адрес: 125167, г. Москва, 4-я ул. Восьмого Марта, д. 6а.
Офис: Москва, ул. Скаковая, д. 32а, оф. 87а.
Тел. (495) 997-94-37, эл. почта: F1@formulatravel.ru

3 этап Гран-при Австралии



Photo: MERCEDES-AMG PETRONAS Formula One Team

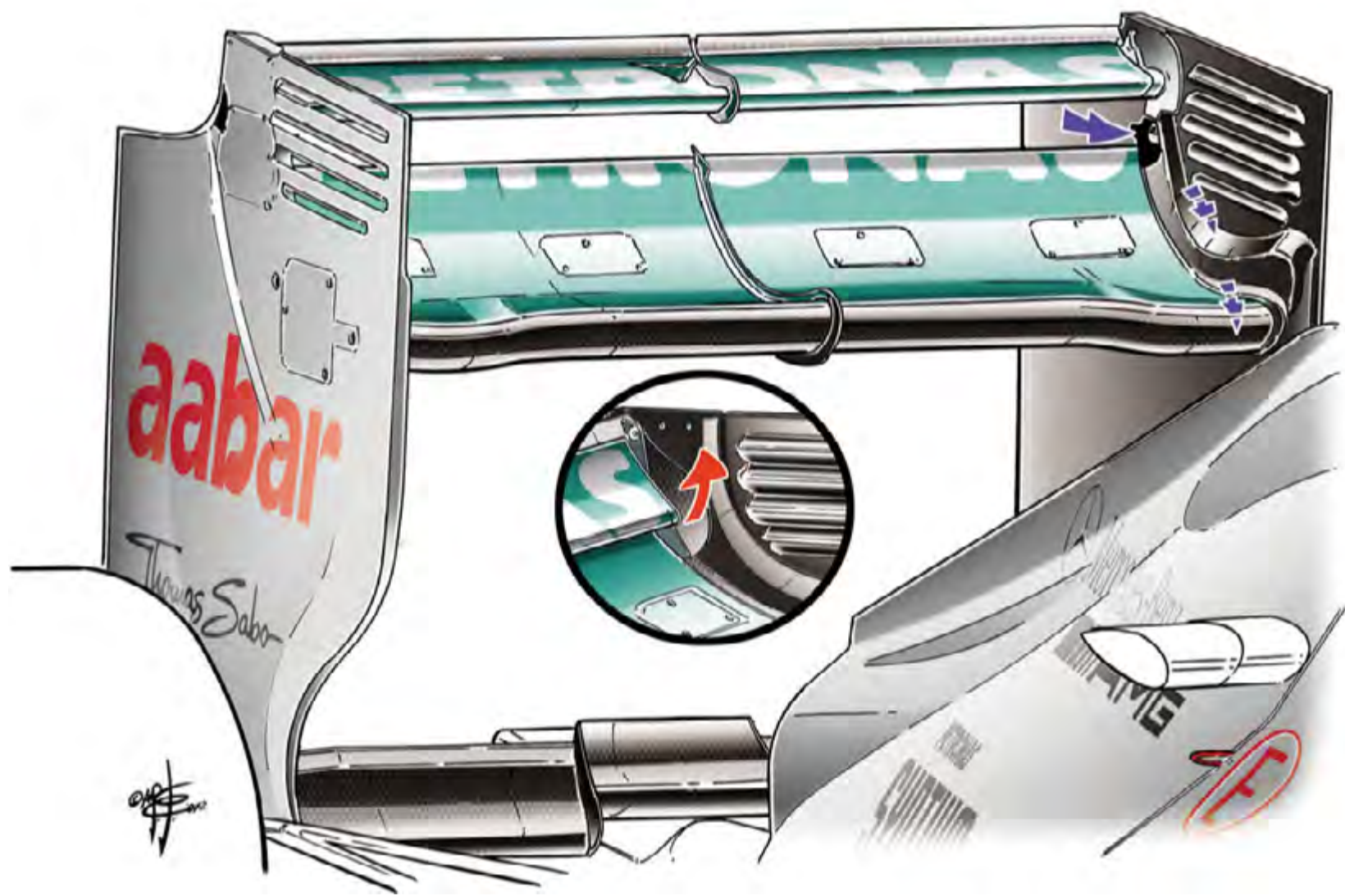
Два варианта днища Red Bull RB8



Команда Red Bull привезла в Мельбурн значительно модифицированный вариант RB8. После [нашумевших изменений](#), появившихся за два дня до окончания предсезонных тестов в Барселоне, нынешнее обновление является второй достаточно серьезной доработкой машины, которую Эдриан Ньюи произвёл перед стартом сезона. Как и в прошлый раз, основные изменения коснулись задней части машины — RB8 получила более прямоугольный канал вокруг выпускных отверстий выхлопной системы (как у McLaren MP4-27) и новое днище, которое изменилось перед задними колёсами.

В пятницу команда использовала днище с поперечной прорезью (1), через которую поток выхлопных газов попадает в боковые каналы диффузора. А в субботу (следовательно и в воскресенье) эта область была изменена: теперь более высокие вертикальные ребра (2) направляют поток выхлопных газов в прорезь (1), получившую несколько иную форму, что позволило снизить сопротивление встречному потоку воздуха в области перед задними колёсами.

Система воздухопроводов Mercedes F1 W03



Судя по всему, Mercedes F1 W03 является самым инновационным болидом стартовавшего сезона, особенно по сравнению со своим предшественником. Команда из Брэкли оснастила машину как минимум двумя интересными и, судя по всему, весьма эффективными системами. Первая, так называемая «**W-duct**» — это система воздухопроводов в переднем крыле, впервые о которой [F1Life.ru рассказывал](http://F1Life.ru) после прошлогоднего Гран-при Японии. Вторая — хоть и одобренная FIA, но всё же вызвавшая в Мельбурне возмущения некоторых команд, — оригинальная система воздухопроводов в заднем крыле («**F-duct**»). Но, самое интересное заключается в том, что, возможно, две эти системы связаны между собой...

Безусловно, самым спорным местом F1 W03 являются отверстия в торцевых пластинах заднего крыла, (большая фиолетовая стрелка) благодаря которым воздух попадает в воздухопровод. На вставке показана эта же область при выключенной системе DRS, а красная стрелка указывает на закрывающую отверстие пластину.

Закрытый парк

На данный момент существует **два предположения** о том, как работает эта система. Согласно **первому предположению**, воздух попадает в воздуховод при активации системы DRS и срывает воздушный поток с основной плоскости заднего крыла, тем самым уменьшая лобовое сопротивление.

По другой, более сложной версии, при активированной системе DRS воздух засасывается в показанные на рисунке отверстия и по маленьким каналам внутри торцевых пластин спускается к лонжерону заднего крыла. Далее, через канал в лонжероне, воздух поступает в систему воздуховодов, проложенную внутри машины, которая доставляет его в носовой обтекатель. Оттуда, через каналы в стойках, воздух опускается на основную плоскость переднего крыла и срывает воздушный поток с закрылков.

По сути, это всё та же система «F-duct», которую команды использовали два года назад (воздух, поступающий из носовой части шасси через воздуховод, направлялся на заднее крыло), но работающая в обратном направлении. Помимо уменьшения прижимной силы, действующей на переднюю часть машины, система Mercedes позволяет сохранить общий аэродинамический баланс — ведь одновременно, благодаря системе DRS, прижимная сила уменьшается и в задней части.

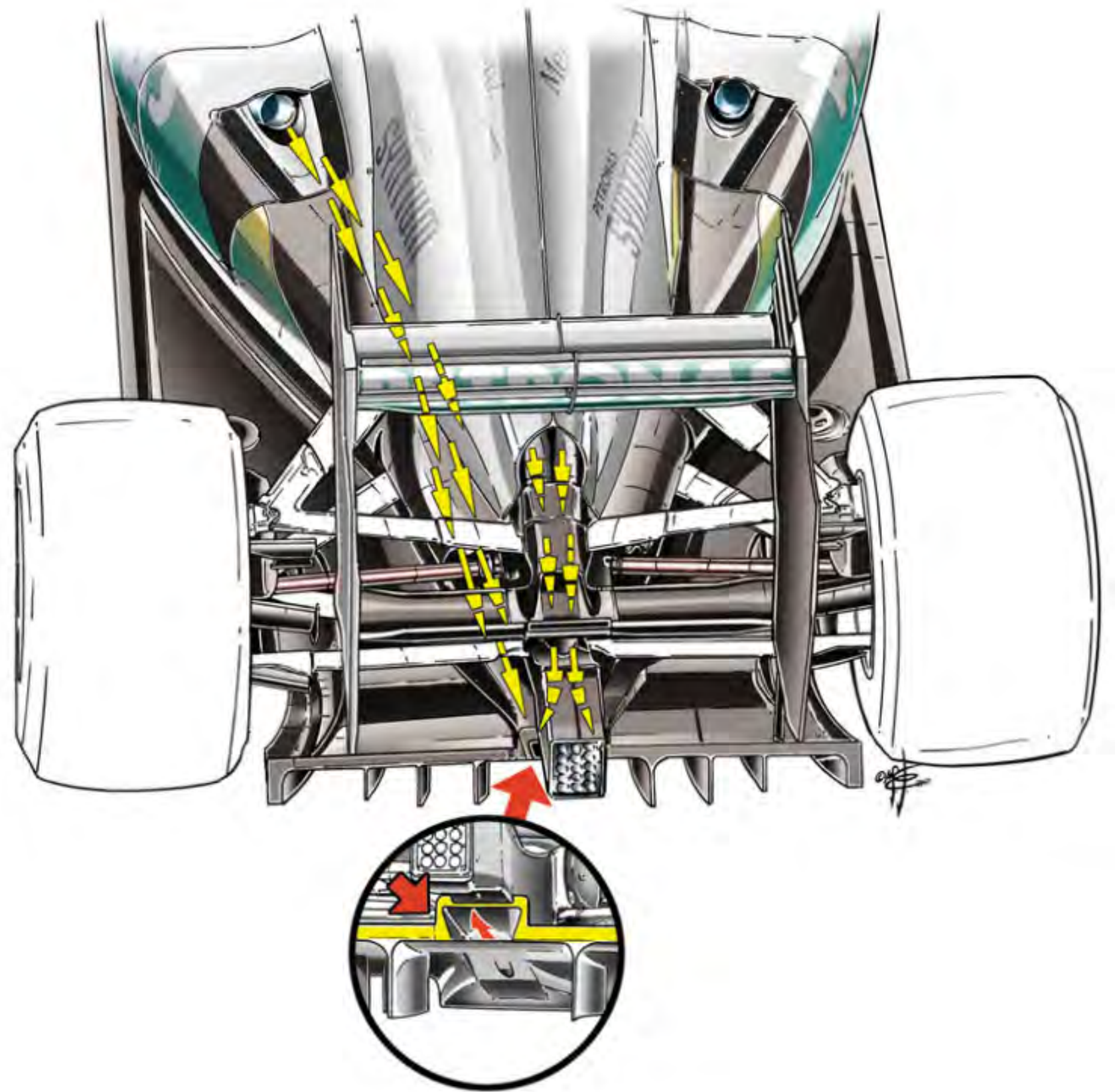
Как именно устроена система, разработанная командой Mercedes, пока остаётся загадкой, но уже сейчас ясно, что она позволяет существенно увеличить максимальную скорость — по некоторым оценкам, примерно на 18 км/ч.



Photo: xpbcc

Диффузор Mercedes F1 W03

На рисунке показано, как поток выхлопных газов движется в направлении центральной части диффузора, имеющего дополнительную секцию в свободной от ограничений регламента центральной 15-сантиметровой области, — это решение, в чём-то подобное использующемуся на Sauber C31, позволяет ускорить выходящий из под кожуха двигателя воздух и направить его под лонжерон заднего крыла и заднюю структуру безопасности.



МОМЕНТ

ИСТОРИИ

2002

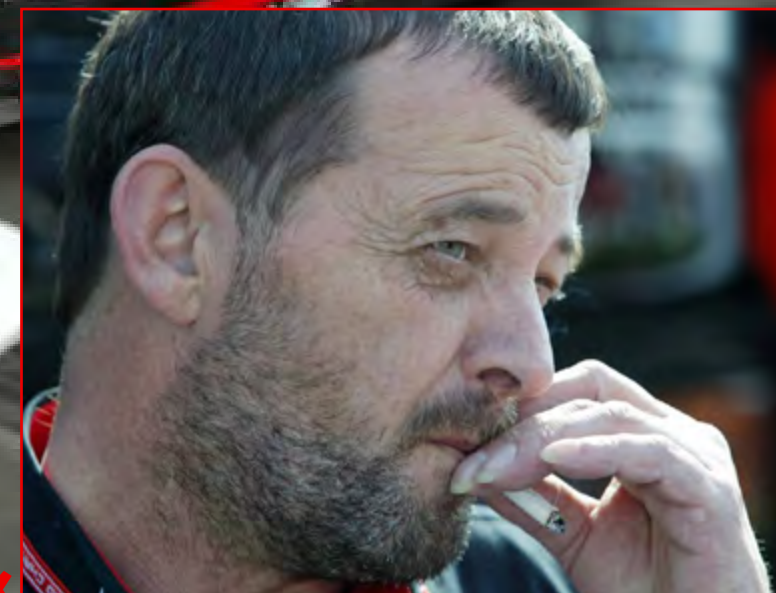
**Марк
Уэббер**

Когда родные стены помогают...

После пары хороших сезонов в Ф3000 Марк Уэббер искал возможность пробиться в Ф1. Флавио Бриаторе, в команде которого австралиец работал тест-пилотом, не смог ничем помочь ему, дав понять, что на место в Benetton/Renault он рассчитывать не может. Поэтому Уэббер обратился к соотечественнику Полу Стоддарту — и тот охотно принял земляка в команду. Правда, звезд с неба Minardi не хватало, поэтому рассчитывать на первые очки в первом же сезоне Марк вряд ли мог. Но ему повезло — так, как везёт лишь раз в жизни...



Австралийский уикенд, как и сейчас, десять лет назад открывал сезон, и благодаря этому сулил сюрпризы. Они начались ещё в квалификации — пилоты едва успели проехать по кругу, да и то, сделать это удалось не всем, как пошёл дождь. Уэббер в тот момент занимал 18-е место из 22-х пилотов.



«Едва я подумал о том, что неплохо было бы попросить болельщиков привстать и призвать дождь, как он явился! Чудесный день!»

— ликовал Пол Стoddарт



Чудеса продолжились и в воскресенье — избежав побоище в первом повороте, спровоцированного столкновением Баррикелло и Ральфа Шумахера, Уэббер после первого же круга отыграл сразу 10 мест и вышел на восьмую позицию. Правда, он почти сразу уступил Райкконену и скатился на одну позицию ниже, но после того, как сошли Трулли и Сато, поднялся вплотную к очковой зоне.

На исходе первой трети дистанции начались проблемы у де ла Росы — и вот Уэббер уже шестой, а после схода Култхарда — так и во все пятый! Правда, позади него наверстывал упущенное Мика Сало — финн потерял прорву времени в дебюте гонки, но к середине гонки набрал ход, а тут еще на Уэббера обрушились неожиданные проблемы на пит-стопе — заправочный лючок не пожелал вовремя открываться, и на решение этой проблемы ушло почти полминуты. За пять кругов до конца гонки Сало все же догнал Уэббера — теперь австралийцу предстояло выдержать сражение «не на жизнь, а на смерть».

Он выстоял! Занервничавший Сало допустил ошибку, его Toyota развернуло, и Марк получил необходимую ему как воздух передышку, позволившую ему довести гонку до финиша на пятой позиции.



Затем был подиум — после официальной церемонии награждения призёров в лице Михаэля Шумахера, Монтои и Райкконена туда взобрались Пол Стоддарт с Марком, от души отпраздновавшие свою удивительную гонку!

Прошло ровно десять лет. В этом году Марк отмечал юбилей своего дебюта в Ф1, надеялся на подиум, но, как это неизменно случалось за эти десять лет, не сумел туда подняться. То выступление за Minardi так и осталось самым ярким эпизодом его домашних гонок, и единственным «подиумом» Уэббера в Мельбурне. Наградив его в самом дебюте оглушительным успехом, в дальнейшем Фортуна повернулась к Марку боком.

Шлем

Хейкки
Ковалайнена



Photo: CaterhamF1

Свершилось! Рестарт проекта «F1Life» состоялся!

Точно такими же словами начинается и приветствие от редакции в печатном журнале «F1Life», долгожданный номер которого выходит в свет весной 2012 года, что, безусловно, является сюрпризом!

Журнал «F1Life» стал толще и именитее, а значит сильнее, несмотря на перерыв в издании, который был обусловлен рядом факторов.

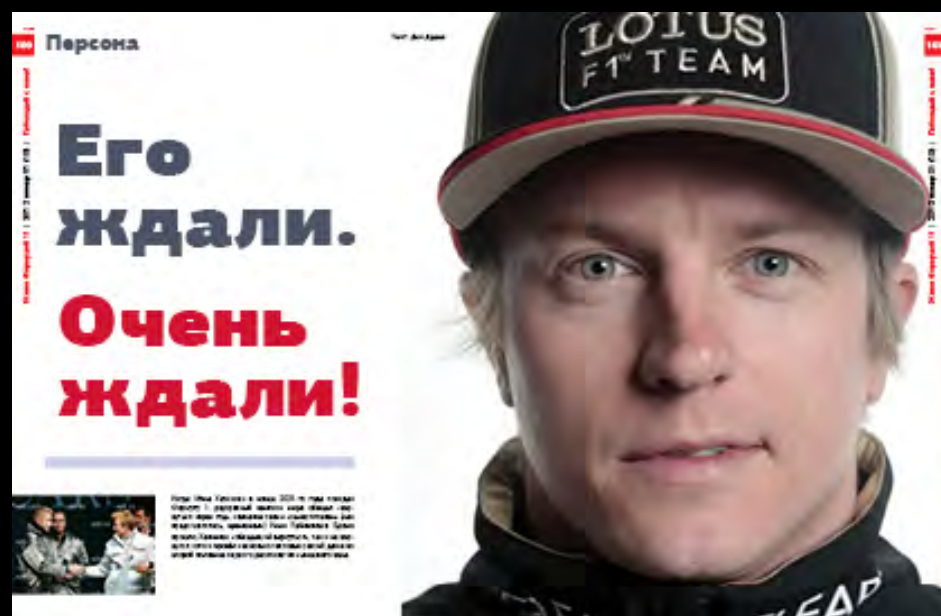
Все мы помним, как нелепая автокатастрофа в конце 2010 года унесла жизнь литературного редактора нашего журнала Андрея Ларина. Он навсегда запомнился любителям автоспорта в России по участию во многих проектах, в том числе, как главный редактор журнала «Grand Prix», и российской версии «F1Racing».

Не могу молчать про непомерные аппетиты большинства сетей распространения, которые регулярно требуют дань, за то, что бы допускать наш журнал на полки своих киосков и магазинов. Непременно отмечаю среди причин и нежелание тех компаний, к которым я обращался, в свою очередь дающих свою рекламу в печатных российских СМИ, поддержать единственный в России печатный проект о Формуле-1.

Сейчас печатный журнал может, и будет издаваться на принципах самоокупаемости, которая, даже при полном отсутствии внешней рекламы, обеспечит поквартальную периодичность выхода «F1Life».

После рестарта у журнала появятся новые читатели, и хочется верить, останется и много тех, кто читал и покупал его в 2008, 2009 и 2010 годах. Безусловно, печатный журнал будет интересен и потребителям интернет-контента. Тем, кто читает и комментирует новости, материалы и статьи на нашем портале о Формуле-1 F1Life.ru.





Поскольку, сейчас выходит первый печатный номер с июля 2010 года, уместить в него подробные рассказы о всех Гран-при 2010 и 2011 годов было нереально. Даже с учётом увеличившегося числа страниц. По компоновке этого номера стояла непростая задача.

В итоге получился интереснейший сборник, если хотите, рассказов о Формуле-1, где помимо основных событий за период 2010–2011 годов, вы найдёте поистине уникальные материалы, и непременно красочные презентации гоночных автомобилей сезона 2012.

Важнейшим прорывом для печатного журнала «F1Life» (не меньше) можно считать то, что к редакционной коллегии присоединились:

Алексей Попов — Российский голос Формулы-1; **Борис Мурадов** — профессиональный журналист с большим стажем, знающий Формулу-1 изнутри. Работал заместителем главного редактора журнала «Формула», шеф-редактором автоспортивных программ телеканала «Спорт», главным редактором журналов «evo» и «МОТОР» (в настоящее время главный редактор «Digital photo»). Его душа, как и раньше, любит Формулу-1; **Мария Моргун** — телеведущая, освещающая жизнь Формулы-1 в эфире телеканала Россия-2.

Я благодарен всем журналистам, кто делает материалы для журнала. А этим троим людям специальная благодарность за доверие и поддержку журнала «F1Life»!

Приобретайте номер «F1Life», который появится в продаже в розничном и интернет-магазине «FORMULASTORE»!

И. о. редактора «F1Life»,
ген. директор ООО «Холдинг Ф1 клуб»,
Новожилов Леонид



FORMULATRavel

Путешествуйте с нами!

www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37