

Приложение к журналу

РОССИЯ **F1LIFE**

№ 02 (02) 2012

Второй этап

Гран-при

Малайзии

2012

Победитель

Фернандо

Алонсо





Гран-при Австралии только разыграл аппетит, и теперь утолить его предстояло гонке в Малайзии.

В Мельбурне McLaren ясно дала понять, что намерена покончить с доминированием Red Bull, Mercedes показала впечатляющую квалификационную скорость, подтвердила ожидания Lotus, и большой прыжок вперёд сделала Williams.

Стартовое поле очень плотное, и жёсткая гонка в Малайзии должна была проверить всех претендентов по-максимуму.

02 этап

Гран-при Малайзии



Фото обложки:
Ferrari/Ercole Colombo

номера приложения к «F1Life»

Авторы номера:
Дан Дудка, Константин Егорычев



Одежда победителей

Сумка Ferrari

Футболка С. Феттель № 1

Бейсболка Михаэля Шумахера 2012

Футболка Ferrari Team 2012

Куртка кожаная Ferrari

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

Екатеринбург | Тюмень | Красноярск | Ярославль | Самара | Краснодар

Знай наших, Тони!

Виталий Петров готов оспорить лидерство Ковалайнена в Caterham — на Сепанге он переиграл Хейкки по всем статьям.

Конец безоблачного детства

Очевидно, что новый сезон не станет для Феттеля лёгкой прогулкой за титулом, однако, в этом для Себа есть и определённый плюс — ведь именно борьба на не самой быстрой машине закаляет характер гонщика, а победы, добытые в таких условиях, — особенно ценны!





**«Второй —
лишь первый
из проигравших»**

Рон Деннис

Photo: xrbcc



А вы на себя посмотрите-то!

Норберт Хауг и Росс Брон в адрес протестующих Red Bull и Lotus.

Photo: xpbcc

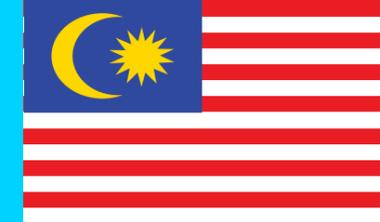
Мы ждём перемен!

Время шуток, оптимизма и улыбок вернулось в великую команду вместе с двумя задорными и смелыми парнями.

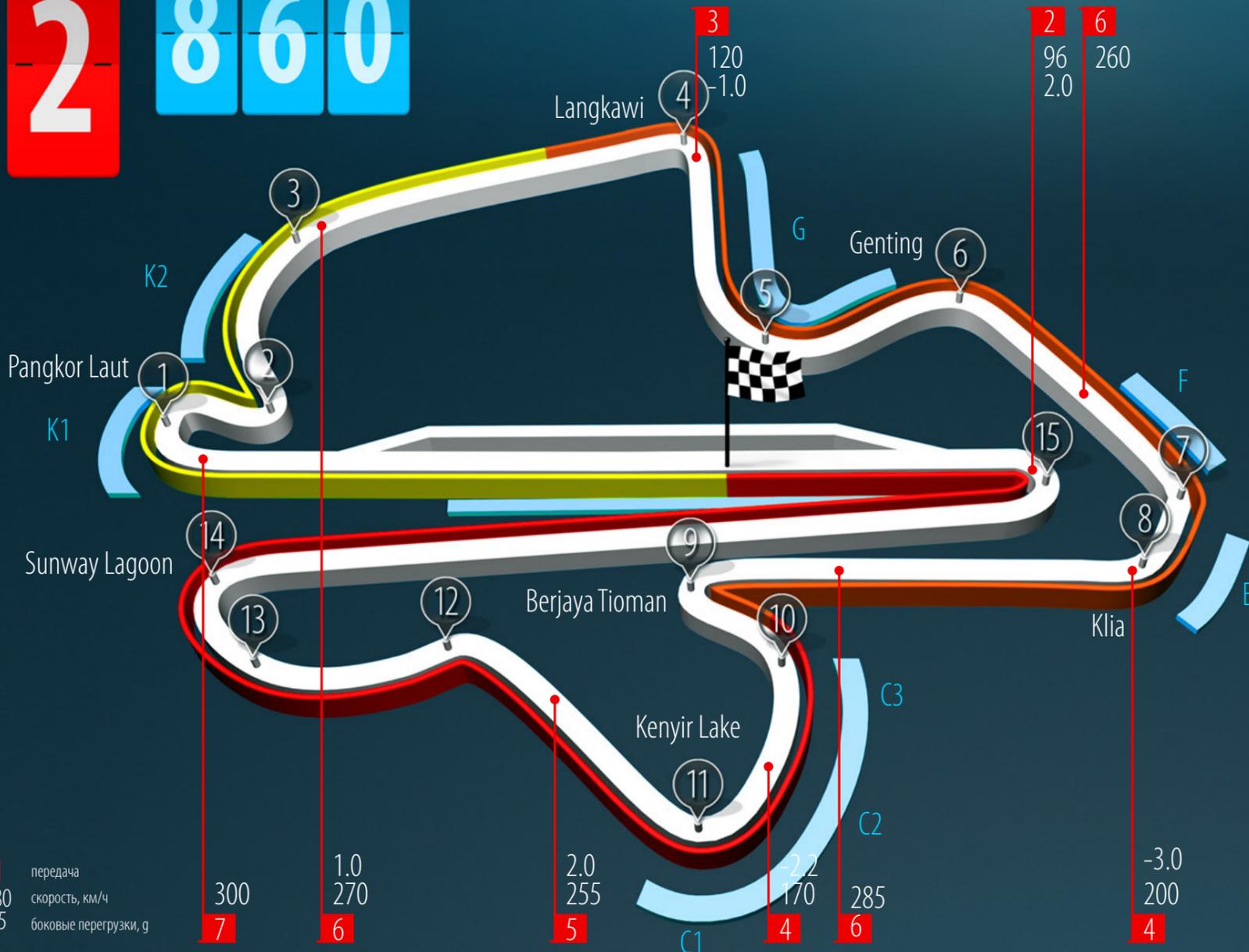


Photo: Glenn Dunbar/LAT

Представление второго этапа ГП 2012



2 **860**



23-25
Марта

Малайзия

Куала-Лумпур, «Сепанг»



Первый Гран-при:
1999

56 кругов
x **5.543** км
310.408 км

Победители:

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

Расписание
уикенда по
московскому
времени

Пт



1 практика

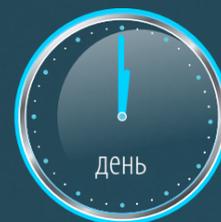


Сб

2 практика

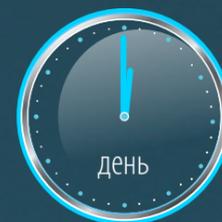


3 практика



Вс

Квалификация



Гонка

Лучший круг: **2004**
Х.-П. Монтоя **1:34.223**



ПРАЖТЖИЖИ

23 марта, пятница — солнечно, сухо
24 марта, суббота — солнечно, влажно-сухо



Photo: Vodafone McLaren Mercedes

Льюис Хэмилтон подтвердил скорость McLaren и серьёзность своих намерений на гонку в Малайзии — англичанин начал уикенд с лучшего результата в тренировке, о чём и говорил в четверг, считая, что инициативу надо брать в свои руки немедленно. Вслед за ним расположились сразу три немецких гонщика, но если присутствие Феттеля «в топе» стало уже привычным (а кому-то и наскучившим), то скорость Mercedes приятно порадовала, как и ожидалось, W03 был очень конкурентоспособным на прямых, и именно Нико Росберг показал наивысшую скорость на прямой, 307 км/ч, а Михаэль Шумахер, к его чести, уступил напарнику считанные тысячные секунды.





Роман Грожан, показавший пятое время, в начале сессии потерял заднее колесо, но сумел добраться до боксов. Райкконен ничего не терял, но уступил ему две позиции. Не повезло Баттону — он успел одолеть лишь 15 кругов, а затем прервал тренировку с подозрением на утечку масла. Механики разобрали машину вплоть до KERS, чтобы добраться до прохудившегося места. В десятку попали две Force India, которым, похоже, быстрые виражи Сепанга подошли лучше, чем Мельбурн — об этом в унисон заявили оба пилота.



Лучше, чем в Мельбурне, сложилась тренировка и для HRT её пилоты преодолели 26 кругов «на пару», правда, Нараин был вынужден припарковать свою машину на задней прямой из-за проблем с гидравликой в середине сессии после лишь восьми кругов.

И во второй тренировке Льюис Хэмилтон сохранил за собой первое место, правда, результат, показанный им, был слабее утреннего более чем на одну десятую. Впрочем, на своем быстрейшем круге он столкнулся с небольшим трафиком в последнем повороте, что, вполне возможно, и стоило ему этой самой потери. Во всяком случае, Михаэль Шумахер, поднявшийся на вторую строчку, сумел серьёзно улучшить свой результат, равно как и Дженсон Баттон, который оправился от своих утренних проблем.



Назад откатились гонщики Red Bull, выпустив вперед даже пилотов дочерней команды Toro Rosso, но вне всяких сомнений, RB8 не стремилась демонстрировать свой истинный скоростной потенциал, что наверняка можно сказать и о Кими Райкконене с Фелипе Массой, оказавшихся в середине второго десятка.



Проблемной выдалась тренировка для Пола ди Ресты и Камуи Кобаяши — шотландец получил прокол в начале сессии и затем несколько раз ошибался, а на Sauber спустя 20 минут после начала сессии обнаружилась необходимость демонтажа коробки передач, и вернулся на трассу Камуи уже «под клетчатый флаг», записав себе в актив лишь 16 кругов. Это меньше, чем успели даже каждый из пилотов HRT, которые, к слову, показали времена, легко позволявшие им проходить барьер 107 %.



Дождь, обошедший Сепанг стороной в пятницу, прошёл в субботу — но к началу тренировки он прекратился, хотя трасса всё ещё оставалась влажной и гонщики начали работу на промежуточных покрышках. Нико Росберг выехал на трассу не сразу, так как его механики перебирали что-то в силовой установке W03, но выехав, неожиданно для многих показал лучший результат, почти на полсекунды опередив всех остальных, правда, этого не удалось блиставшему вчера Шумахеру — семикратный чемпион мира показал восьмой результат, позади Пастора Мальдонадо, который, как и в Мельбурне, вновь оказался способен на большие сюрпризы, ведь свой лучший результат венесуэлец показал на жёсткой резине!

Не очень удачно сложилась тренировка для лидировавшего в пятницу Хэмилтона — он вылетел с трассы в 13-м повороте, стерев в «лохмотья» покрышки, и успел преодолеть за всю тренировку лишь восемь кругов. Дженсон Баттон тоже не блистал, зато великолепно смотрелись Red Bull и Lotus, можно было «замолвить доброе слово» и о Петрове, опередившем Ковалайнена, и лишь шесть десятых секунды уступившем Массе на Ferrari — проблемам бразильца не видно конца-края, и думается, одной лишь заменой шасси их не решить.





I практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Л. Хэмилтон	McLaren-Mercedes	19	1:38.021	
2	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	21	1:38.535	0.514
3	Н. Росберг	Mercedes	21	1:38.813	0.792
4	М. Шумахер	Mercedes	19	1:38.826	0.805
5	Р. Грожан	Lotus-Renault	17	1:38.919	0.898
6	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	20	1:39.092	1.071
7	К. Райкконен	Lotus-Renault	22	1:39.128	1.107
8	П. ди Реста	Force India-Mercedes	23	1:39.298	1.277
9	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	15	1:39.323	1.302
10	Н. Хюлкенберг	Force India-Mercedes	19	1:39.440	1.419
11	В. Боттас	Williams-Renault	23	1:39.724	1.703
12	П. Мальдонадо	Williams-Renault	23	1:39.783	1.762
13	Ф. Масса	Ferrari	16	1:39.896	1.875
14	К. Кобаяши	Sauber-Ferrari	21	1:39.910	1.889
15	Ф. Алонсо	Ferrari	23	1:39.980	1.959
16	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	23	1:40.099	2.078
17	Х. Ковалайнен	Caterham-Renault	19	1:40.247	2.226
18	Д. Риккардо	STR-Ferrari	23	1:40.469	2.448
19	В. Петров	Caterham-Renault	25	1:40.857	2.836
20	С. Перес	Sauber-Ferrari	23	1:41.085	3.064
21	Т. Глок	Marussia-Cosworth	18	1:43.170	5.149
22	Ш. Пик	Marussia-Cosworth	14	1:44.580	6.559
23	Н. Картикеян	HRT-Cosworth	8	1:45.360	7.339
24	П. де ла Роса	HRT-Cosworth	18	1:45.528	7.507

II практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Л. Хэмилтон	McLaren-Mercedes	28	1:38.172	
2	М. Шумахер	Mercedes	34	1:38.533	0.361
3	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	30	1:38.535	0.363
4	Н. Росберг	Mercedes	34	1:38.696	0.524
5	Д. Риккардо	STR-Ferrari	33	1:38.853	0.681
6	Ф. Алонсо	Ferrari	27	1:38.891	0.719
7	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	29	1:39.133	0.961
8	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	33	1:39.297	1.125
9	Р. Грожан	Lotus-Renault	22	1:39.311	1.139
10	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	25	1:39.402	1.230
11	П. Мальдонадо	Williams-Renault	35	1:39.444	1.272
12	Н. Хюлкенберг	Force India-Mercedes	26	1:39.464	1.292
13	П. ди Реста	Force India-Mercedes	20	1:39.625	1.453
14	К. Кобаяши	Sauber-Ferrari	16	1:39.687	1.515
15	К. Райкконен	Lotus-Renault	29	1:39.696	1.524
16	Ф. Масса	Ferrari	28	1:40.271	2.099
17	Б. Сенна	Williams-Renault	34	1:40.678	2.506
18	С. Перес	Sauber-Ferrari	33	1:40.947	2.775
19	В. Петров	Caterham-Renault	25	1:41.464	3.292
20	Т. Глок	Marussia-Cosworth	20	1:41.681	3.509
21	Х. Ковалайнен	Caterham-Renault	18	1:42.594	4.422
22	Ш. Пик	Marussia-Cosworth	24	1:42.874	4.702
23	Н. Картикеян	HRT-Cosworth	18	1:43.658	5.486
24	П. де ла Роса	HRT-Cosworth	22	1:43.823	5.651

III практика

Поз	Пилот	Команда	Круг	Время	Разн.
1	Н. Росберг	Mercedes	16	1:36.877	
2	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	15	1:37.320	0.443
3	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	12	1:37.338	0.461
4	К. Райкконен	Lotus-Renault	13	1:37.356	0.479
5	Р. Грожан	Lotus-Renault	13	1:37.382	0.505
6	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	12	1:37.404	0.527
7	П. Мальдонадо	Williams-Renault	13	1:37.455	0.578
8	М. Шумахер	Mercedes	15	1:37.663	0.786
9	Л. Хэмилтон	McLaren-Mercedes	8	1:37.776	0.899
10	К. Кобаяши	Sauber-Ferrari	17	1:37.977	1.100
11	Б. Сенна	Williams-Renault	20	1:38.091	1.214
12	С. Перес	Sauber-Ferrari	15	1:38.178	1.301
13	Ф. Алонсо	Ferrari	17	1:38.246	1.369
14	Н. Хюлкенберг	Force India-Mercedes	16	1:38.285	1.408
15	Д. Риккардо	STR-Ferrari	13	1:38.423	1.546
16	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	11	1:38.640	1.763
17	П. ди Реста	Force India-Mercedes	18	1:38.794	1.917
18	Ф. Масса	Ferrari	16	1:39.209	2.332
19	В. Петров	Caterham-Renault	15	1:39.704	2.827
20	Х. Ковалайнен	Caterham-Renault	14	1:40.189	3.312
21	Ш. Пик	Marussia-Cosworth	14	1:41.901	5.024
22	Т. Глок	Marussia-Cosworth	14	1:42.007	5.130
23	П. де ла Роса	HRT-Cosworth	14	1:42.464	5.587
24	Н. Картикеян	HRT-Cosworth	17	1:43.378	6.501

КВАЛИФИКАЦИЯ

24 марта, суббота — солнечно, влажно-сухо

Photo: MERCEDES-AMG PETRONAS Formula One Team



Как и в пятницу, основные заезды субботы прошли по сухой трассе — шестидесятипроцентный прогноз дождя пока что не оправдывался.

Квалификация должна была ответить на те вопросы, которые ещё остались после Мельбурна — и она ответила, подтвердив неоспоримое преимущество команды McLaren, но это выяснилось только в третьей части заездов, поначалу же более важными представлялись другие вопросы, например, кто из «пилотов больших команд» займёт одно из мест «на вылет», ибо то, что последние три ряда зарезервированы, как уже стало привычным, за командами-новичками, было понятно ещё по результатам тренировок.

Долгое время казалось, что не поведёт Фелипе Массе, но бразилец сумел с худо-бедно приличным результатом избежать этой незавидной участи, и малопочётное 18-е место досталось Жан-Эрику Верню, на машине которого возникли сильные вибрации на последнем квалификационном круге.

Вторая сессия запомнилась вылетом Пастора Мальдонадо — венесуэлец «вспахал» обочину в 11-м повороте, но ему хватило догадливости не тормозить в гравии, что грозило «зарыванием» в зону безопасности, а проехать прямо, избежать контакта с ограждением и вернуться обратно. Но самочувствие FW34 от этого не улучшилось — он сумел временно войти потом в Q3, но в итоге его выдавили оттуда в последний момент, уже после клетчатого флага, гонщики Mercedes.

С трудом спасшийся в Q1 Масса предсказуемо не прошёл барьер второй квалификации, и мог утешаться лишь тем, что его отставание от Алонсо составило «лишь» треть секунды. Не у дел остались гонщики Force India, дружно «отсеявшиеся» в Q2 и потеряла одну машину так хорошо смотревшаяся на тренировках Sauber.





В финале же преобразились гонщики McLaren — правда, сперва на первой строчке покрасовался Кими Райкконен, но затем Хэмилтон забрался на первую строчку, а второе время неожиданно показал Михаэль Шумахер, при этом коллега Михаэля Нико Росберг свою последнюю попытку завершать не стал, и потерял сразу несколько мест. Но остаться вторым Михаэлю, к сожалению, не удалось — в своей последней попытке его обошёл Дженсон Баттон, но, тем не менее, третья позиция стала лучшей для Шумахера с момента его возвращения в Ф-1, равно как, собственно, первый ряд стал абсолютно лучшим результатом McLaren в Малайзии — за предыдущие тринадцать лет команда ни разу не стартовала с поул-позиции на Сепанге.

Теперь это «белое пятно» было ликвидировано!



Статистика по итогам квалификации

Самый быстрый в квалификации
(быстрый круг)



Поз	Пилот	Команда	Круг	Q I	Q II	Q III
1	Л. Хэмилтон	McLaren-Mercedes	14	1:37.813	1:37.106	1:36.219
2	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	14	1:37.575	1:36.928	1:36.368
3	М. Шумахер	Mercedes	14	1:37.517	1:37.017	1:36.391
4	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	19	1:37.172	1:37.375	1:36.461
5	К. Райкконен ¹	Lotus-Renault	13	1:37.961	1:36.715	1:36.461
6	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	14	1:38.102	1:37.419	1:36.634
7	Р. Грожан	Lotus-Renault	14	1:38.058	1:37.338	1:36.658
8	Н. Росберг	Mercedes	14	1:37.696	1:36.996	1:36.664
9	Ф. Алонсо	Ferrari	16	1:38.151	1:37.379	1:37.566
10	С. Перес	Sauber-Ferrari	17	1:37.933	1:37.477	1:37.698
11	П. Мальдонадо	Williams-Renault	14	1:37.789	1:37.589	
12	Ф. Масса	Ferrari	15	1:38.381	1:37.731	
13	Б. Сенна	Williams-Renault	13	1:38.437	1:37.841	
14	П. ди Реста	Force India-Mercedes	15	1:38.325	1:37.877	
15	Д. Риккардо	STR-Ferrari	14	1:38.419	1:37.883	
16	Н. Хюлкенберг	Force India-Mercedes	13	1:38.303	1:37.890	
17	К. Кобаяши	Sauber-Ferrari	12	1:38.372	1:38.069	
18	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	7	1:39.077		
19	Х. Ковалайнен ²	Caterham-Renault	9	1:39.306		
20	В. Петров	Caterham-Renault	6	1:39.567		
21	Т. Глок	Marussia-Cosworth	8	1:40.903		
22	Ш. Пик	Marussia-Cosworth	8	1:41.250		
23	П. де ла Роса	HRT-Cosworth	4	1:42.914		
24	Н. Картикеян	HRT-Cosworth	6	1:43.655		

¹ Кими Райкконен квалифицировался 5-ый, но был оштрафован на пять мест по стартовой решётке за незапланированную замену коробки передач.

² Хейкки Ковалайнен квалифицировался 19-ый, но был оштрафован, ещё на Гран-при Австралии, на пять мест по стартовой решётке за нарушение правил обгона во время присутствия на трассе автомобиля безопасности.



Самый быстрый в квалификации
(максимальная скорость)

Поз	Пилот	км/ч
1	М. Шумахер	312.7
2	Р. Грожан	310.8
3	Н. Росберг	309.9
4	К. Райкконен	309.8
5	Д. Риккардо	309.8
6	Н. Хюлкенберг	309.4
7	Л. Хэмилтон	309.1
8	Дж. Баттон	308.9
9	П. ди Реста	308.7
10	Х. Ковалайнен	308.3
11	Ж.-Эр. Вернь	308.1
12	В. Петров	307.6
13	К. Кобаяши	306.8
14	П. Мальдонадо	305.1
15	Б. Сенна	305.0
16	С. Перес	304.0
17	Ф. Алонсо	302.6
18	Ф. Масса	302.0
19	Н. Картикеян	301.2
20	П. де ла Роса	300.0
21	М. Уэббер	299.0
22	С. Феттель	298.7
23	Ш. Пик	296.6
24	Т. Глок	296.6

Стартовая решётка



01 Льюис Хэмилтон McLaren MP4-27 	03 Михаэль Шумахер Mercedes-Benz MGP W03 	05 Себастьян Феттель Red Bull RB8 	07 Нико Росберг Mercedes-Benz MGP W03 	09 Серхио Перес Sauber C31 	11 Пастор Мальдонадо Williams FW34 	13 Бруно Сенна Williams FW34 	15 Даниэль Риккардо Toro Rosso STR7 	17 Камуи Кобаяши Sauber C31 	19 Виталий Петров Caterham CT-01 	21 Шарль Пик Marussia MR01 	23 Нараин Картикеян HRT F112
02 Дженсон Баттон McLaren MP4-27 	04 Марк Уэббер Red Bull RB8 	06 Роман Грожан Lotus E20 	08 Фернандо Алонсо Ferrari F2012 	10 Кими Райкконен Lotus E20 	12 Фелипе Масса Ferrari F2012 	14 Пол ди Реста Force India VJM05 	16 Нико Хюлькенберг Force India VJM05 	18 Жан-Эрик Вернь Toro Rosso STR7 	20 Тимо Глок Marussia MR01 	22 Педро де ла Роса HRT F112 	24 Хейкки Ковалайнен Caterham CT-01

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

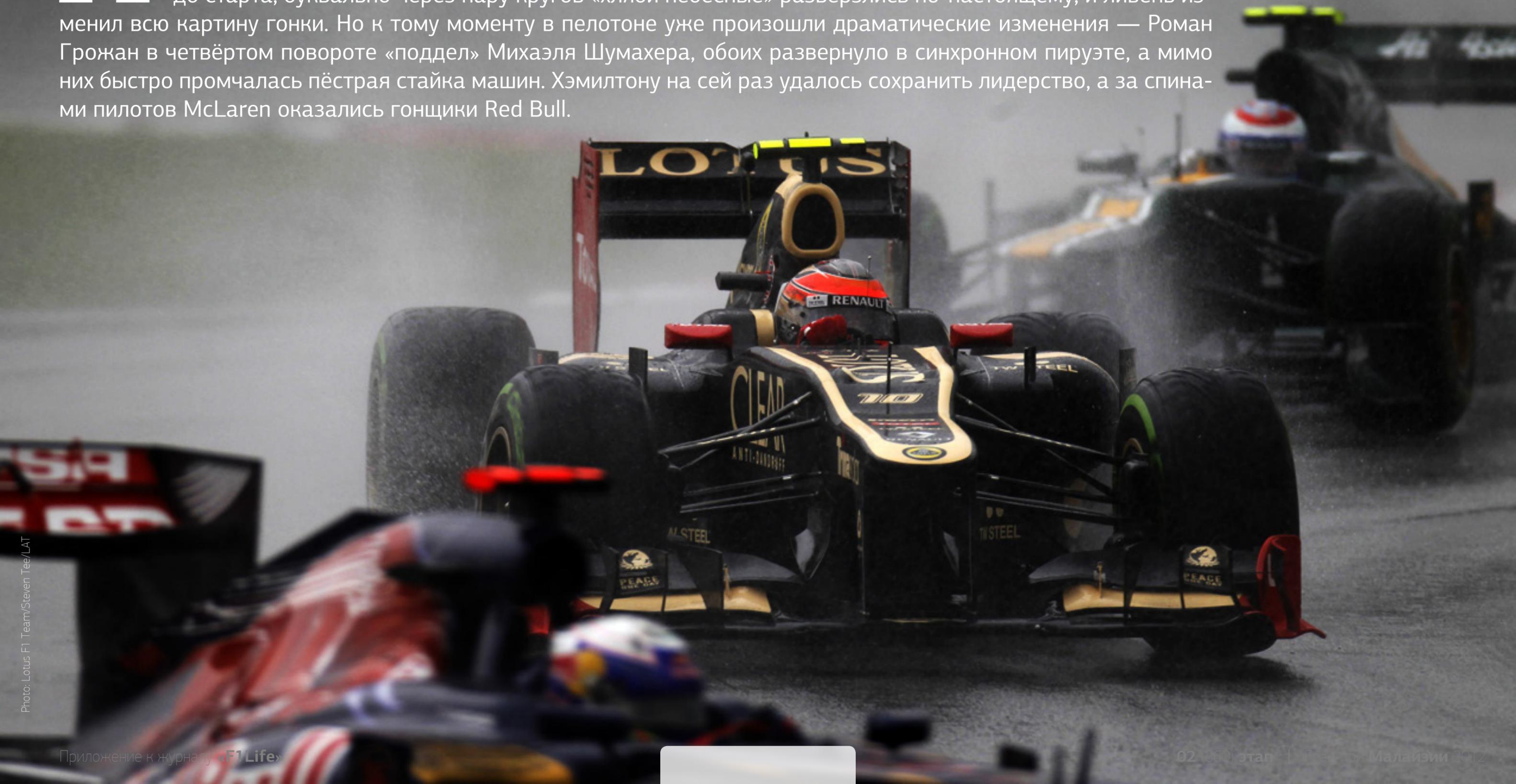
ТОП-3

25 марта, воскресенье — сильный дождь-сухо



Photo: Pirelli

Первые два дня заездов выдались скупыми на осадки, но в воскресенье тропический климат Сепанга решил отыгаться — напугав пилотов небольшим дождиком, начавшимся за пару десятков минут до старта, буквально через пару кругов «хляби небесные» разверзлись по-настоящему, и ливень изменил всю картину гонки. Но к тому моменту в пелотоне уже произошли драматические изменения — Роман Грожан в четвёртом повороте «поддел» Михаэля Шумахера, обоих развернуло в синхронном пируэте, а мимо них быстро промчалась пёстрая стайка машин. Хэмилтону на сей раз удалось сохранить лидерство, а за спинами пилотов McLaren оказались гонщики Red Bull.





Между тем дождь усилился, и что к чему, первыми сообразили в Sauber — Перес зарулил в боксы, а вслед за ним это сделал и Пол ди Реста. Но на стартовой прямой были гонщики, сделавшие ещё более смелый выбор. Нараин Картикеян начал гонку на дождевой резине, и выдвинулся вперёд, когда все остальные поехали менять шины. Жан-Эрик Вернь не стал делать остановку и поднялся на шестую строчку, а Картикеян — на восьмую. До остановки гонки красным флагом они потеряли по паре мест, но, тем не менее, остались в призовой десятке.

Photo: Mark Thompson/Getty Images
Photo: xpbcc



Рестарт гонки состоялся почти через час — сначала под машиной безопасности, а спустя четыре круга гонщики ушли в гонку уже в боевом режиме. Многие из них, во главе с Дженсоном Баттоном, сразу же поехали в боксы за промежуточными покрышками. Лидировавший Льюис Хэмилтон зарулил кругом позже, и ему не повезло — мало того, что замешкался механик с задним домкратом, так ещё и Фелипе Масса, подъезжавший к своим механикам, вынудил Хэмилтона задержаться на секунду-другую, и в результате вперёд вышел не только Алонсо, заезжавший одновременно с Льюисом, но и Баттон! Правда, победитель первой гонки тут же ошибся, столкнувшись в девятом повороте с Нараином Картикеяном (индус ещё не побывал в боксах и совершенно «законно» находился впереди Баттона) и потерял часть переднего антикрыла.



Но идеальный момент для пит-стопа наступил всё же кругом позже — на 16-м круге. Именно тогда в боксы поехали Перес (он выехал впереди Алонсо!) и Феттель, опередивший Уэббера. Правда, Алонсо тут же отыгрался, и вернул себе лидерство, сразу же попробовав создать отрыв. Удивительно, но Хэмилтон на третьем месте не мог держать темп Алонсо и Переса и постепенно отстал. Гонщик же Sauber сначала стабилизировал своё отставание от Алонсо, а затем, уже в начале второй половины гонки, мало-помалу начал сокращать своё отставание от испанца.

К 40-му кругу Sauber практически упёрся в коробку передач Ferrari. Но к тому моменту настал момент для перехода на слик — и тут сказался опыт Алонсо, лучше почувствовавшего момент и захавшего первым. После пит-стопа он получил передышку — Перес отстал почти на семь секунд, такой была цена лишнего круга на истрёпанном «миксте». Но гонщик Sauber сразу же принялся за дело, и снова стал сокращать разрыв от Ferrari — ещё быстрее, чем на предыдущем круге.

За шесть кругов до конца гонки Перес снова оказался за спиной Алонсо и тут его подвели нервы — в затяжном 14-м повороте он слишком сильно «распустил» машину, и разом откатился назад секунд эдак на пять.



У Серхио ещё оставалось время что-то предпринять, но в то, что ему удастся всё же выйти вперед Алонсо, верилось уже с трудом. В итоге эта невероятная гонка закончилась хэппи-эндом для всех — на командном мостике Ferrari разрыдались Доменикали и гоночный инженер Алонсо Андреа Стелла, скупую мужскую слезу пустил Питер Заубер, да и Хэмилтон был вполне доволен своими соседями по подиуму в этот раз, ведь его главных конкурентов там не было.



И только один человек не разделял переполнявшую боксы Ferrari радость и чувство триумфа — Фелипе Масса в одиночестве выбирался из своей машины, финишировав в полутора десятках позиций и практически в целом круге позади своего напарника. Ему нечего было праздновать — совершенно.



Серхио Перес

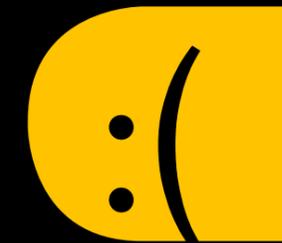
Окрыляет не только Red Bull — но и головокружительная перспектива места в Ferrari. В Малайзии у Переса получалось абсолютно всё, это был поистине его день — на капитанском мостике принимали исключительно верные решения (разве что кроме последнего пит-стопа, но, с другой стороны, без правильной стратегии Серхио вряд ли оказался бы за спиной Алонсо), молодой мексиканец пилотировал практически безошибочно, а C31 проявил хваленую швейцарскую надёжность — и после шести третьих мест, добытых в качестве частной «конюшни», в коллекции Питера Заубера появился и трофей за «серебро» на этапе.

Что до Переса, то победы в его карьере ещё будут — после таких гонок сомнений в подобном не бывает. Только, скорее всего, уже в составе другой команды — вероятнее всего, Ferrari.

Фернандо Алонсо

Сбрасывать Алонсо со счетов противопоказано, даже если он — за рулём телеги. Как прирожденный хищник, «акула», Алонсо издали чувствует «запах крови», и в такой момент мобилизует все свои силы ради желанной и необходимой цели. А уж про то, в сколь подходящий момент Алонсо добыл эту великолепную победу, и говорить не стоит — об этом всё сказали слёзы счастья на щеках Андреа Стеллы и Стефано Доменикали после финиша.





Mercedes F1 Team

«Тришкин кафтан» напоминает невесёлая история команды Mercedes AMG в последние сезоны. Прошлогонья машина не блистала в квалификациях, но худо-бедно «ехала» в гонке, в этом году всё стало наоборот — разобравшись с квалификацией, инженеры команды словно забыли о том, что очки нынче (как, собственно, и всегда) начисляются только по результатам гонок. Провал в Австралии был списан на случайность и форс-мажорную поломку у Шумахера, но в Малайзии не ломалось ничего, условия были одинаковыми для всех — и на финише серебристые машины уступили чуть ли не всем подряд. Тут уже «не до жиру — быть бы живу».

Роман Грожан

«Из князи в грязи» буквально за неделю — после Мельбурна Роман Грожан был безусловным героем, ставший жертвой чужой ошибки, испортившей великолепную квалификацию француза. Но уже через неделю всё было наоборот — сам Грожан отправил в разворот проведшего лучшую квалификацию после возвращения в Ф-1 Михаэля Шумахера, испортив гонку не только ему, но и себе. И всё бы ничего, бывает — но как только начался серьёзный дождь, единственным, кто не сумел довести машину до боксов, оказался именно Роман. Отчаянные призывы к маршалам вытолкать машину обратно на трассу успеха не возымели — малазийские служащие оказались дисциплинированнее приснопамятных немецких.

Статистика по итогам гонки



Старт	Финиш	Пилот	Команда	Круг	Время	Пит-стоп	Очки
8	1	Ф. Алонсо	Ferrari	56	2:44:51.812	3	25
9	2	С. Перес	Sauber-Ferrari	56	+2.2	3	18
1	3	Л. Хэмилтон	McLaren-Mercedes	56	+14.5	3	15
4	4	М. Уэббер	Red Bull Racing-Renault	56	+17.6	3	12
10	5	К. Райкконен	Lotus-Renault	56	+29.4	3	10
13	6	Б. Сенна	Williams-Renault	56	+37.6	4	8
14	7	П. ди Реста	Force India-Mercedes	56	+44.4	3	6
18	8	Ж.-Эр. Вернь	STR-Ferrari	56	+46.9	2	4
16	9	Н. Хюлкенберг	Force India-Mercedes	56	+47.8	3	2
3	10	М. Шумахер	Mercedes	56	+49.9	3	1
5	11	С. Феттель	Red Bull Racing-Renault	56	+75.5	4	
15	12	Д. Риккардо	STR-Ferrari	56	+76.8	4	
7	13	Н. Росберг	Mercedes	56	+78.5	4	
2	14	Дж. Баттон	McLaren-Mercedes	56	+79.7	5	
12	15	Ф. Масса	Ferrari	56	+97.3	4	
19	16	В. Петров	Caterham-Renault	55	+1 круг	3	
20	17	Т. Глок	Marussia-Cosworth	55	+1 круг	3	
24	18	Х. Ковалайнен	Caterham-Renault	55	+1 круг	4	
11	19	П. Мальдонадо	Williams-Renault	54	+2 круга	4	
21	20	Ш. Пик	Marussia-Cosworth	54	+2 круга	3	
23	21	Н. Картикеян ¹	HRT-Cosworth	54	+2 круга	2	
22	22	П. де ла Роса	HRT-Cosworth	54	+2 круга	3	
17	—	К. Кобаяши	Sauber-Ferrari	46	тормоза		
6	—	Р. Грожан	Lotus-Renault	3	вылет		

¹ + 20 секунд к времени получил штраф Н. Картикеян за столкновение с С. Феттелем

Поз	Пилот	Время	на круге	ср. км/ч
1	К. Райкконен	1:40.722	53	198.117
2	М. Уэббер	1:41.017	52	197.539
3	С. Перес	1:41.021	54	197.531
4	С. Феттель	1:41.342	50	196.905
5	Б. Сенна	1:41.404	55	196.785
6	Л. Хэмилтон	1:41.539	50	196.523
7	Ф. Алонсо	1:41.680	53	196.250
8	Д. Риккардо	1:41.756	54	196.104
9	М. Шумахер	1:41.760	53	196.096
10	П. ди Реста	1:41.819	55	195.983
11	Н. Росберг	1:41.863	51	195.898
12	Ж.-Эр. Вернь	1:41.922	55	195.785
13	Ф. Масса	1:42.051	56	195.537
14	Дж. Баттон	1:42.100	50	195.443
15	Н. Хюлкенберг	1:42.173	51	195.304
16	П. Мальдонадо	1:42.237	51	195.181
17	В. Петров	1:43.513	52	192.775
18	Х. Ковалайнен	1:43.803	54	192.237
19	К. Кобаяши	1:44.202	44	191.501
20	Т. Глок	1:44.757	50	190.486
21	Ш. Пик	1:44.813	50	190.384
22	Н. Картикеян	1:45.909	52	188.414
23	П. де ла Роса	1:46.244	54	187.820
24	Р. Грожан	2:08.464	2	155.333



**Самый
быстрый
в гонке**
(быстрый круг)

Лёд тронулся!

Гран-при Малайзии показал, что Кими находится в неплохой форме. Станет ли его возвращение походом за вторым титулом — вопрос открытый, и, по большому счёту, зависящий от потенциала Lotus E20, который полностью ещё не раскрыт.



Ай да Перес! Ай да ..!

Проведя отличную гонку на Сепанге Серхио Перес сделал весомую заявку на место основного пилота Ferrari, ещё больше усугубив и без того шаткое положение Массы.

Photo: Andrew Ferraro/LAT

Хляби небесные

Отличные шансы на победный дубль, которые после квалификации имели пилоты McLaren, в воскресенье бесследно растворились в пелене водных брызг.



Photo: Vodafone McLaren Mercedes / HOCH ZWEIF

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 Италии 2010

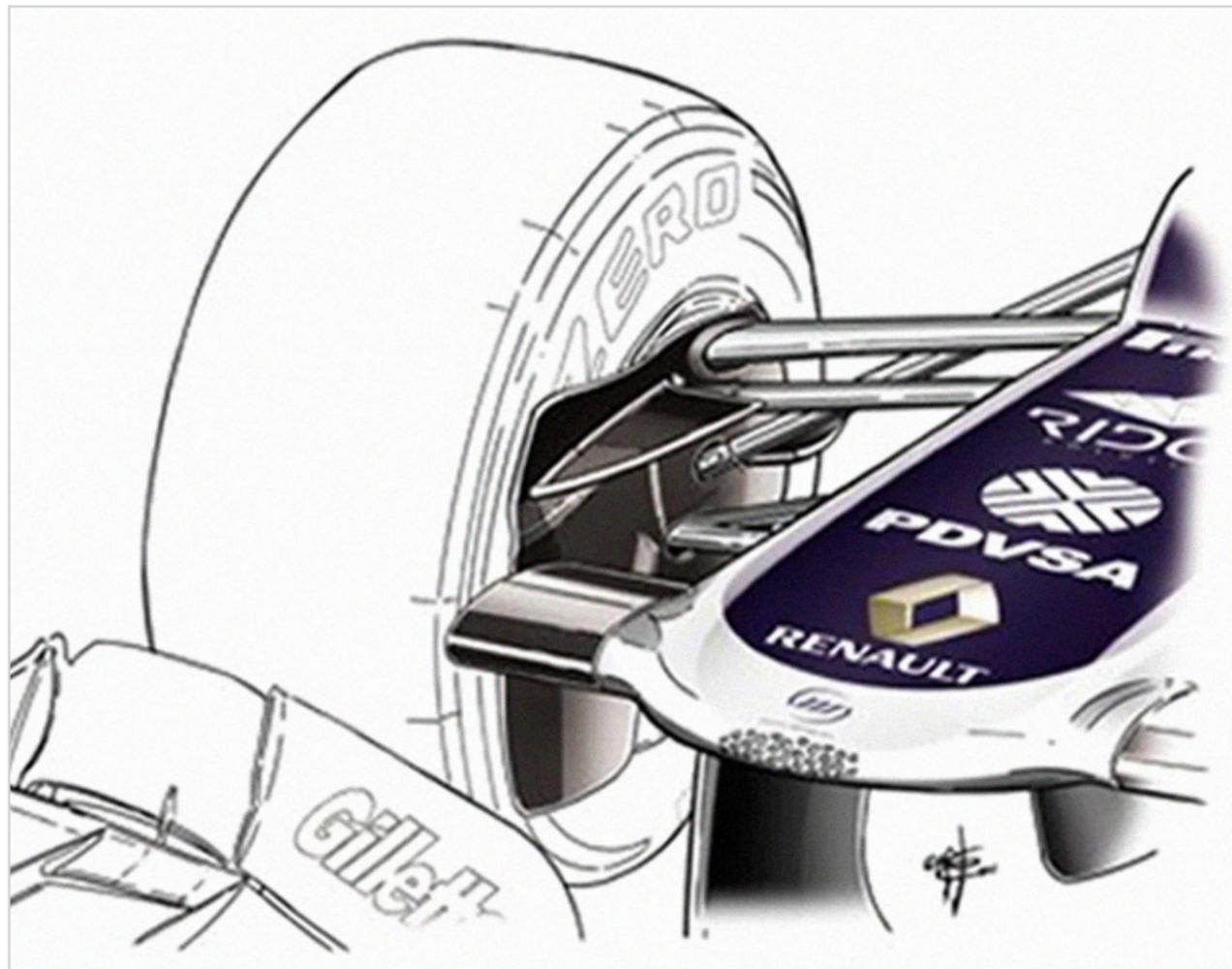
ООО «Формула Тревел». ОГРН: 1117746305489.
Юр. адрес: 125167, г. Москва, 4-я ул. Восьмого Марта, д. 6а.
Офис: Москва, ул. Скаковая, д. 32а, оф. 87а.
Тел. (495) 997-94-37, эл. почта: F1@formulatravel.ru

Закрытие Гран-при Малайзии



Photo: xrbcc

Воздухозаборники тормозных механизмов Williams FW34 и Sauber C31



Из-за запрета на доработку двигателей, введённого несколько лет назад, роль аэродинамики в современной Формуле-1 является ключевым фактором, определяющим скорость машины. Те элементы, которые ещё совсем недавно выполняли только свою первичную функцию, теперь рассматриваются командами как аэродинамические инструменты. В прошлом году мы уже рассказывали о том, что команды начали совмещать воздухозаборники задних тормозных механизмов с несколькими маленькими закрылками, призванными увеличить прижимную силу в задней части болида. Теперь же настала очередь и передних.

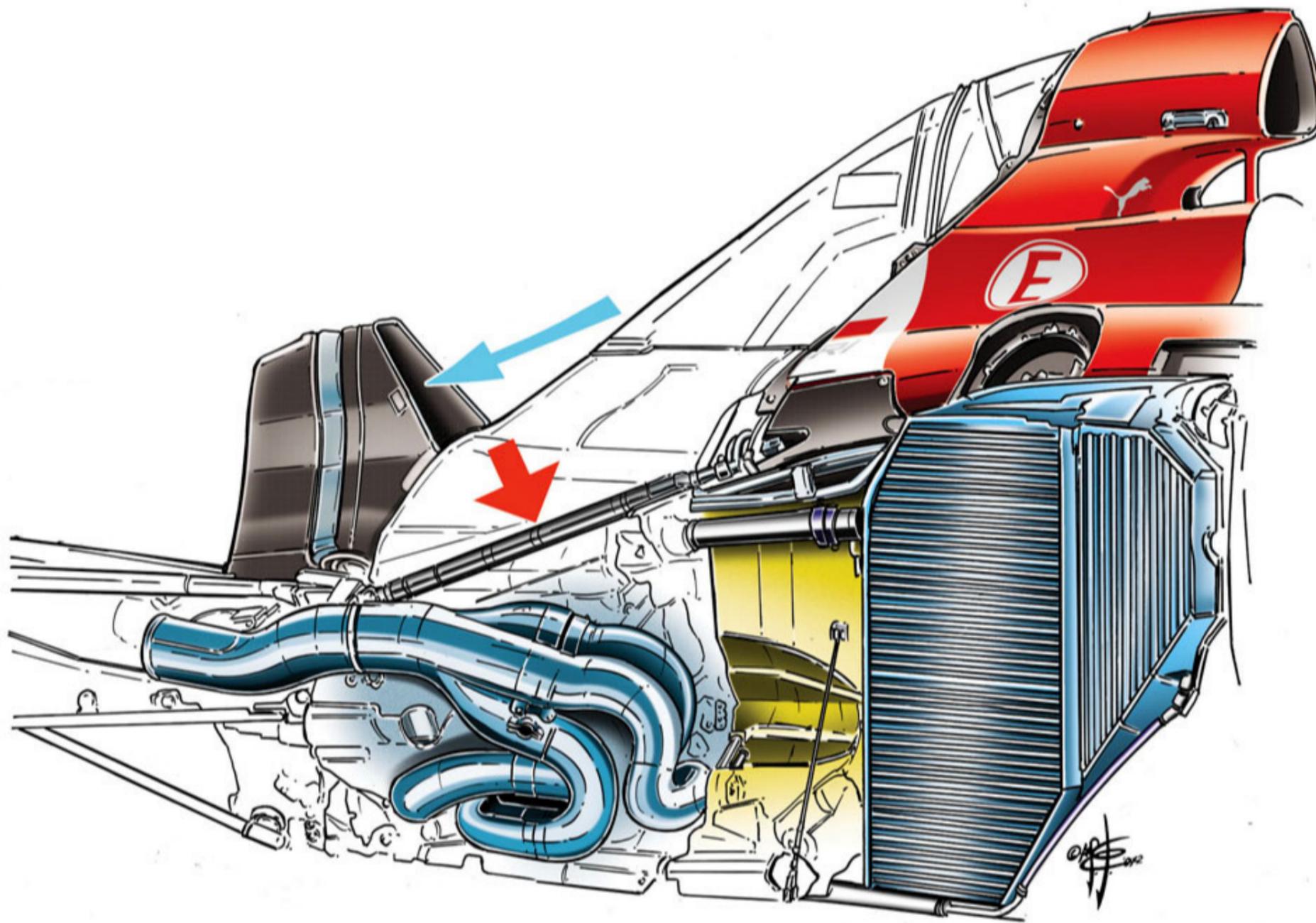
Стремясь оптимизировать воздушный поток, проходящий между передними колёсами и шасси, конструкторы стараются повысить аэродинамическую эффективность не только элементов подвески, но и воздухозаборников тормозных механизмов. На предсезонных тестах в Барселоне команда Williams опробовала воздухозаборники передних тормозных механизмов с невероятно узкими входными отверстиями и двумя горизонтальными закрылками, которые формируют воздушный поток с внутренней стороны колёс (см. рис.).



Ориентируясь на решение Williams, команда Sauber также разработала и протестировала воздухозаборники передних тормозных механизмов без ярко выраженных отверстий, но не рискнула использовать их в первой гонке — во время Гран-при Австралии на обеих машинах швейцарской команды стояли вполне традиционные воздухозаборники (см. вставку на рис.).

Однако, спустя всего лишь неделю после гонки в Мельбурне, в Sauber всё же решились проверить новинку в боевых условиях — на Гран-при Малайзии на Sauber C31 Камуи Кобаяши были установлены воздухозаборники тормозной системы нового образца (см. рис). В данном случае воздушный поток, необходимый для охлаждения тормозных механизмов, поступает через небольшую щель между углепластиковой пластиной и колесом. Что же до блестяще выступившего на Сепанге Серхио Переса, то он использовал те же воздухозаборники тормозных механизмов, что и в Австралии.

Усилитель жёсткости задней части болида Ferrari F2012



Стараясь как можно быстрее доработать F2012, команда Ferrari добавила в её конструкцию решение, которое в 2001 году использовала команда Renault. По некоторым слухам на его применении настоял Фернандо Алонсо, ранее выступавший за команду из Энстоуна.

Чтобы сделать заднюю часть машины жёстче конструкторы итальянской команды добавили рычаг (красная стрелка), соединяющий коробку передач с шасси. Помимо этого, стоит обратить внимание на установленный на корпусе коробки передач масляный радиатор (голубая стрелка), который охлаждается воздушным потоком, поступающим через небольшое дополнительное отверстие в верхней части кожуха двигателя.

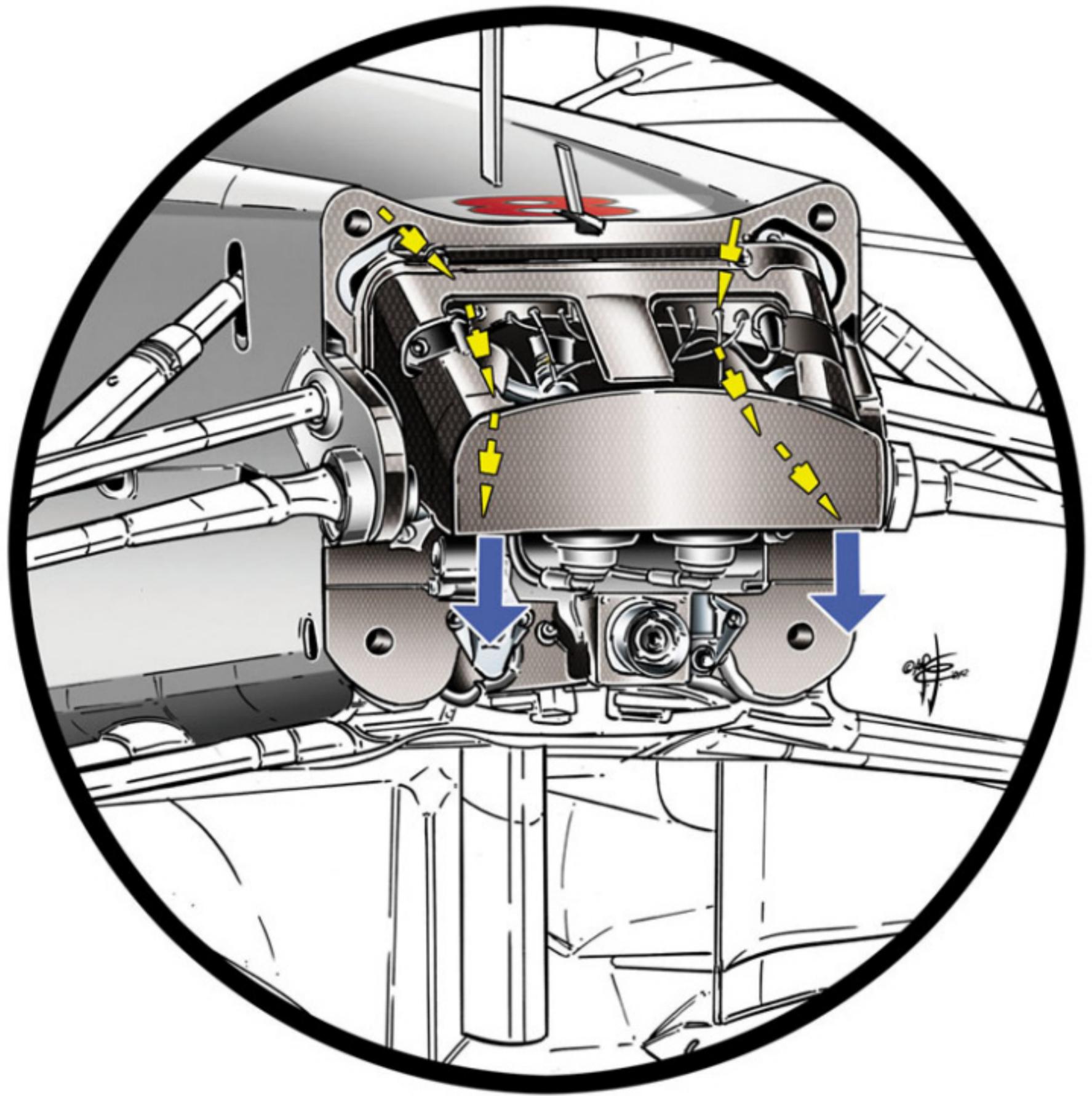


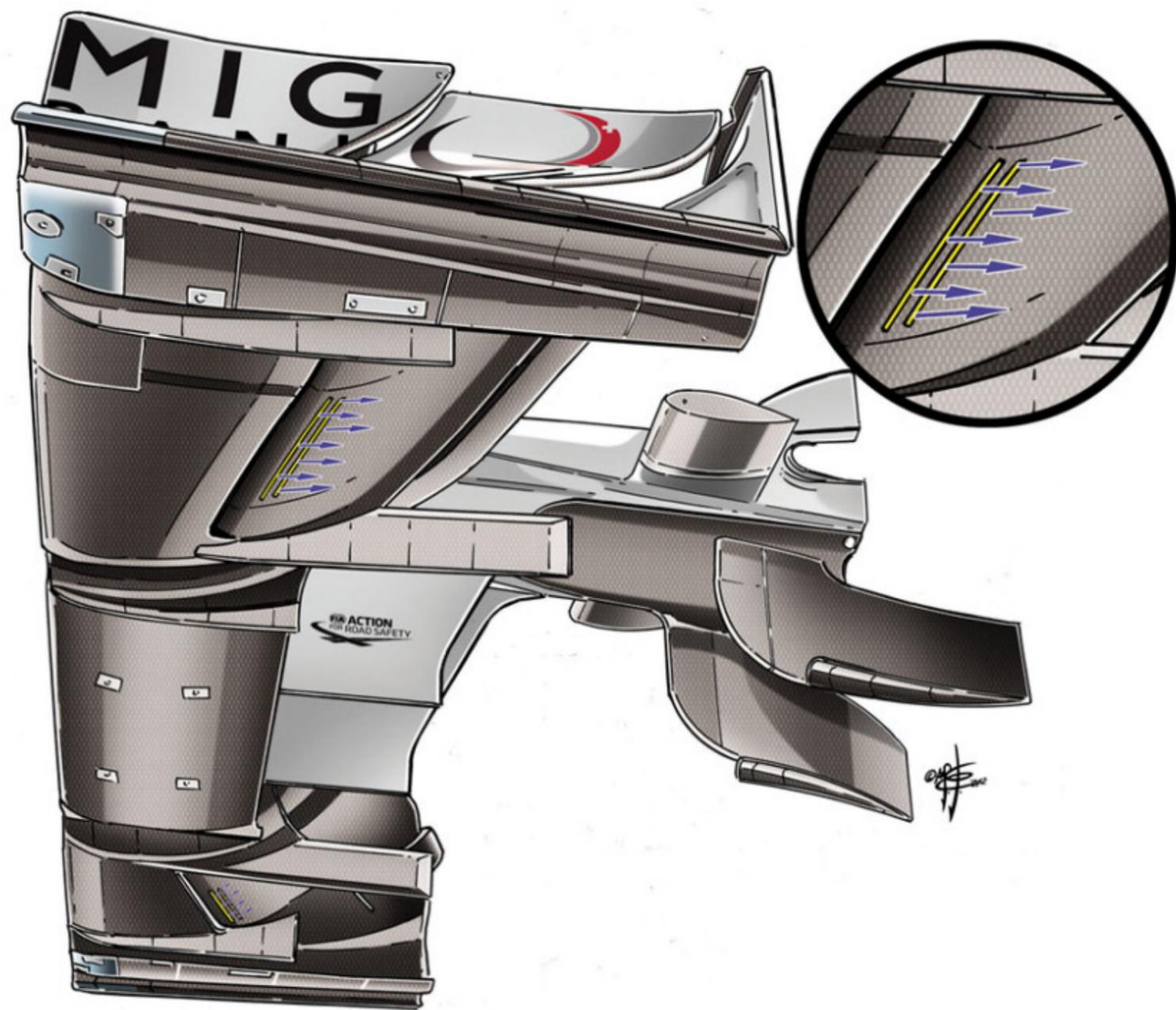
Ошибка Михаэля Шумахера раскрыла главную тайну Mercedes F1 W03

Из года в год старт нового сезона ознаменуется появлением на стартовой решётке машины, взгляды к которой прикованы особенно пристально. Как правило, это объясняется наличием в её конструкции какого-либо инновационного технического решения, созданного благодаря грамотной интерпретации технического регламента. В нынешнем году эта роль безусловно досталась болиду Mercedes F1 W03 и его воздуховоду, который управляется системой DRS и плотно интегрирован в конструкцию шасси, что, видимо, и беспокоит конкурентов.

Закрытый парк

Первые догадки, о том что F-duct Mercedes устроен сложнее, чем предполагалось, появились в пaddock Альберт-парка, и подопечные Росса Брона сразу же мобилизовались, стараясь сохранить в тайне конструкцию передней части машины. В срочном порядке пространство внутри боксов команды было изменено так, чтобы максимально усложнить работу фотографов, охотящихся за новинкой. Помимо этого, был изготовлен специальный резиновый кожух, который механики стали устанавливать внутрь носового обтекателя при снятии его с машины.





Однако, все эти усилия оказались тщетными — в субботней тренировке Гран-при Австралии Михаэль Шумахер вылетел в 9-м повороте и увяз в гравии, после чего, в момент эвакуации его машины, был сделан снимок (хотя Михаэль и старался прикрывать переднее крыло), запечатлевший две маленькие прорези (выделены жёлтым) в закрылках переднего крыла.

Сейчас стало понятно, что во время прошлогоднего Гран-при Японии команда испытывала пассивную версию системы — тогда воздух попадал в неё через отверстие в носовом обтекателе, спускался по воздуховодам внутри стоек переднего крыла и в итоге поступал к закрылкам. В таком виде система оказалась трудно настраиваемой, к тому же, по новому техническому регламенту отверстие в носовом обтекателе теперь может использоваться только для вентиляции кокпита. В связи с этим, конструкторам F1 W03 нужно было найти иной способ забора воздуха для переднего крыла — именно отсюда и появилась идея с воздуховодом, соединяющим переднее крыло с отверстиями в торцевых пластинах заднего крыла.

Предполагается, что результатом работы этой системы является срыв воздушного потока, набегающего на переднее крыло, что приводит к снижению лобового сопротивления и, как следствие, к увеличению максимальной скорости.

Некоторые команды, в частности Red Bull и Lotus, считают решение Mercedes незаконным, так как его работа активируется гонщиком при помощи механизма предназначенного для управления системой DRS. Однако, представители Mercedes уверены в том, что они правильно истолковали «серые» зоны регламента, в чём с ними уже дважды согласился Чарли Уайтинг, технический делегат FIA.

**« Приятно показать,
на что я способен »**



Виталий не сумел финишировать в первой гонке, но по ходу австралийского уикенда весьма однозначно дал понять, что у Хейкки Ковалайнена будет чуть больше «проблем» с ним, чем было с ветераном Трулли, лишь в очень редкие дни оказывавшимся действительно быстрым. Теперь проявленный потенциал надо было конвертировать в достойный результат, тем более что Ковалайнен из-за своих «грешков» перед правилами в Мельбурне в любом случае должен был стартовать ниже Петрова — штраф в пять позиций не оставлял ему иного выбора. Впрочем, по чистой скорости в Q1 финн всё же оказался впереди — но только на скромные две десятые.





Старт впереди Хейкки сыграл на руку Петрову в дебюте гонки — на первом пит-стопе Ковалайнен был вынужден ждать, пока обслужат россиянина, и потерял на этом восемь кругов, правда, во время перехода на промежуточную резину вскоре после возобновления гонки несколько секунд на пит-лейн потерял уже Виталий, но они были компенсированы более ранним переходом на подходящий условиям тип резины, а когда Ковалайнен совершил ошибку, и сломал себе носовой обтекатель, поехав за новым, стало ясно, что именно Петров привезёт команде в её домашнем Гран-при наилучший результат. Так оно и случилось — и дополнительным бонусом Петрову стал лучший «внутрикомандный» круг гонки — Ковалайнен не преуспел и в этом компоненте, отстав на три десятых.





Я очень доволен гонкой. В квалификации нам не удалось высветить весь потенциал машины, но в гоночных условиях я был столь же быстр, как и соперники впереди, при этом не допустил ошибок. На дистанции машина смотрелась превосходно, а команда отлично поработала, чтобы помочь мне добиться максимума — как тактически, так и работой на пит-стопах. Приятно впервые закончить гонку в составе Caterham и показать, на что я способен. Мы не подвели ожидания болельщиков — и теперь у нас есть хороший базис для дальнейшего прогресса.



Photo: Charles Coates/LAT

МОМЕНТ

ИСТОРИИ

2003—2012

Фернандо
Алонсо

Алонсо и Сепанг — «Тройной удар»

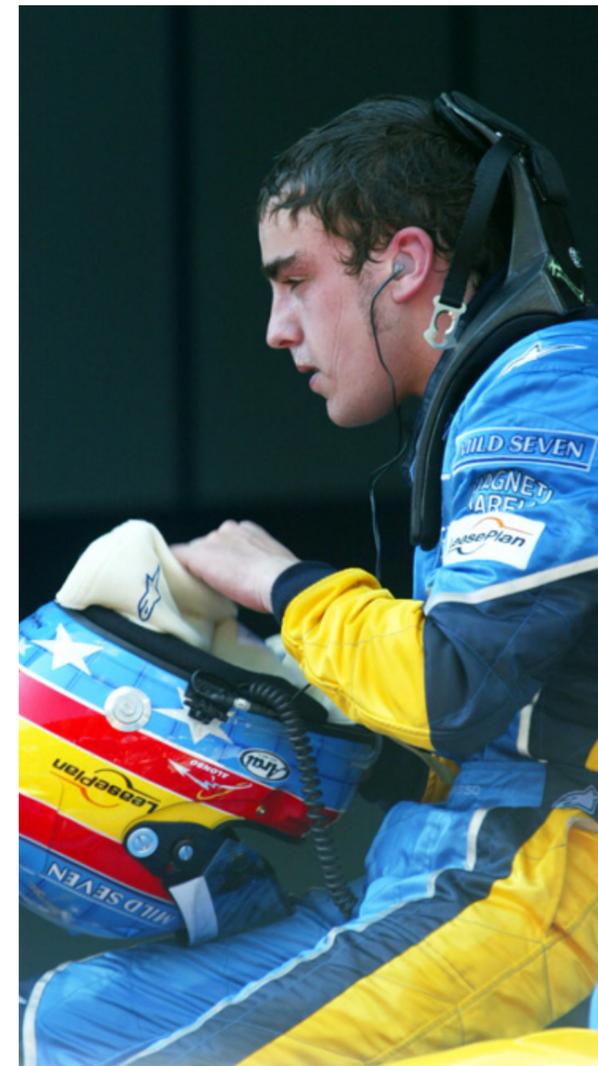
Сепанг уже выигрывался трижды одним и тем же пилотом (речь, разумеется, о Михаэле Шумахере, одерживавшем тут победы в составе Ferrari) — но хет-трик в составе трёх разных команд, достижение, безусловно, уникальное, и принадлежит оно теперь Фернандо Алонсо.





Своё знакомство с малазийской трассой Фернандо начал с несчастливого 13-го места в гонке 2001-го года за рулём Minardi, так же, к слову, прошедшей при участии проливного дождя, а двумя годами позже он сотворил тут первую большую сенсацию сезона 2003-го года, эффектно завоевав поул за рулём Renault.

В день гонки у Фернандо поднялась температура, практически до 39 градусов, но о том, чтобы отказаться от старта с поула, конечно же, не могло быть и речи — Алонсо принял участие в гонке и наградой ему стал финиш на третьем месте — бороться с Ferrari и McLaren его Renault ещё не была в состоянии, как и годом позже, когда наделав ошибок в квалификации, Алонсо отправил сам себя на последний ряд стартового поля.



Вид Фернандо после финиша гонки красноречиво говорил о том, через какие испытания ему пришлось пройти на пути к первому в карьере подиуму.



Photo: xpbcc



После поула в 2003-м годом спустя Фернандо «приземлился» на гравийную полосу безопасности — то есть на последний ряд стартового поля.



Первый на Селанге — первый и в чемпионате. После этой гонки Фернандо впервые в карьере возглавил чемпионат — и не упустил лидерство в нем ровно два года.

Всё сошлось «один к одному» в 2005-м — очередной поул, быстрая машина, потерявший к середине гонки темп напарник, и в итоге вторая победа в карьере — с неё и начался поход за первым титулом, увенчанный бразильским триумфом.

В 2006-м настала очередь Физикеллы выиграть, хотя выдавший феноменальный старт Алонсо поддержал напарника, позаботившись о первом «дубле» для Renault с 1982-го года.



Photo: xpbcc



Затем был противоречивый сезон с McLaren — первую из своих четырёх побед с этой командой Алонсо добыл именно на Сепанге, и это было ещё счастли-
вое время для команды, не омраченное «шпионским скандалом» и ссорой двух
пилотов. Алонсо первый, Хэмилтон второй — в той гонке всё расположилось
именно так, как считал правильным Фернандо. Увы, к концу года всё поменя-
лось с точностью до наоборот, чего амбициозный испанец простить английской
команде не мог, и следующие два года приезжал на Сепанг снова в качестве
гонщика Renault — два совершенно стёртых для его карьеры сезона.



Пока что и не в тесноте, и не в обиде.
Сотрудничество с Хэмилтоном начиналось
«на ура» — с «дубля» уже во второй гонке сезона.



Photo: xbf.cc

рекомендуем журналу «FTLife»

Но и в качестве гонщика Ferrari Фернандо долго не мог подобрать ключики к Сепангу, в 2010-м помешал дождь в квалификации и поломка сцепления с самого начала, вынудившая его сойти буквально за пару кругов до конца, а в прошлом году на пути попался не кто иной как Хэмилтон — столкновение с ним стоило Фернандо сломанного переднего антикрыла и штрафной санкции в виде прибавки 20 секунд к финишному времени.

Но все неудачи последних лет были сполна стёрты великолепной воскресной победой, пришедшей в важнейший для Ferrari момент, когда команда оказалась под «перекрёстным огнём критики» со стороны кровожадных итальянских журналистов и охочих до «козлов отпущения» боссов FIAT. Испанского чемпиона, впрочем, к таковым вряд ли когда-то причислят — именно он служит катализатором прогресса в команде, и без его таланта, без его особых взаимоотношений с некоторыми трассами, такими, как Сепанг, по победам и подиумах в Ferrari могли бы только мечтать.

«Палец в рот не клади» — это про Фернандо. Дай ему возможность — и всё остальное он сделает сам.

Доказано Сепангом, доказано в трёх разных командах.



Мороженое

Кими
Райкконена

В воскресенье, перед гонкой, каждому журналисту в медиа-центре команда Lotus F1 предлагала отведать мороженое с обращением от Кими:

«Пожалуйста, наслаждайтесь этим мороженым».



LOTUS F1 TEAM

POWERED BY **RENAULT**

LOTUS

RENAULT

TOTAL

✓ **Rexona**

CLEAR

Microsoft Dynamics

PIRELLI

GENII

TW STEEL

TrinaSolar

Japan RAGS

Agt

Sepang Sundaes

Dear media friends,

Please enjoy this ice cream.

I hope this leaves you refreshed and ready to enjoy the Malaysian Grand Prix.

Kimi Räikkönen

OFFICIAL TECHNICAL PARTNERS

NetApp OMP OZ processia Symantec SOBYSTEMS VISTACY

Address: Lotus F1 Team, Whiteways Technical Centre, Enstone, Oxfordshire OX7 4EE, UK
Telephone: +44 (0)1498 678 000
Facsimile: +44 (0)1498 678 609

Статистика Чемпионата

Личный зачёт

Система начисления очков:

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

№	Пилот	Команда			Очки
1	Фернандо Алонсо	Scuderia Ferrari	10	25	35
2	Льюис Хэмилтон	Vodafone McLaren Mercedes	15	15	30
3	Дженсон Баттон	Vodafone McLaren Mercedes	25		25
4	Марк Уэббер	Red Bull Racing	12	12	24
5	Серхио Перес	Sauber F1 Team	4	18	22
6	Себастьян Феттель	Red Bull Racing	18		18
7	Кими Райкконен	Lotus F1 Team	6	10	16
8	Бруно Сенна	Williams F1		8	8
9	Камуи Кобаяши	Sauber F1 Team	8		8
10	Пол ди Реста	Sahara Force India F1 Team	1	6	7
11	Жан-Эрик Вернь	Scuderia Toro Rosso		4	4
12	Даниэль Риккардо	Scuderia Toro Rosso	2		2
13	Нико Хюлькенберг	Sahara Force India F1 Team		2	2
14	Михаэль Шумахер	Mercedes AMG Petronas Formula One Team		1	1
15	Нико Росберг	Mercedes AMG Petronas Formula One Team			
16	Пастор Мальдонадо	Williams F1			
17	Тимо Глок	Marussia F1 Racing			
18	Шарль Пик	Marussia F1 Racing			
19	Фелипе Масса	Scuderia Ferrari			
20	Виталий Петров	Caterham F1 Team			
21	Хейкки Ковалайнен	Caterham F1 Team			
22	Педро де ла Роса	HRT F1 Team			
23	Нараин Картикеян	HRT F1 Team			
24	Роман Грожан	Lotus F1 Team			

Лидеры после двух этапов



№	Команда			Очки
1	McLaren-Mercedes	40	15	55
2	Red Bull Racing-Renault	30	12	42
3	Ferrari	10	25	35
4	Sauber-Ferrari	12	18	30
5	Lotus-Renault	6	10	16
6	Force India-Mercedes	1	8	9
7	Williams-Renault		8	8
8	STR-Ferrari	2	4	6
9	Mercedes		1	1
10	Marussia-Cosworth			
11	Caterham-Renault			
12	HRT-Cosworth			

Командный зачёт

Победитель гонки



Гран-при
Австралии

Команда

VODAFONE
McLAREN
MERCEDES

№ 3

**Дженсон
Баттон**



Гран-при
Малайзии

Команда



№ 5

**Фернандо
Алонсо**



ПОДИУМЫ

Подиумы пилотов

№	Пилот	Команда			Кол-во
1	Льюис Хэмилтон	Vodafone McLaren Mercedes	III	III	2
2	Себастьян Феттель	Red Bull Racing	II		1
3	Дженсон Баттон	Vodafone McLaren Mercedes	I		1
4	Фернандо Алонсо	Scuderia Ferrari		I	1
5	Серхио Перес	Sauber F1 Team		II	1

Подиумы команд

№	Команда			Кол-во
1	Vodafone McLaren Mercedes	2	1	3
2	Red Bull Racing	1		1
3	Scuderia Ferrari		1	1
4	Sauber F1 Team		1	1

Первый этап

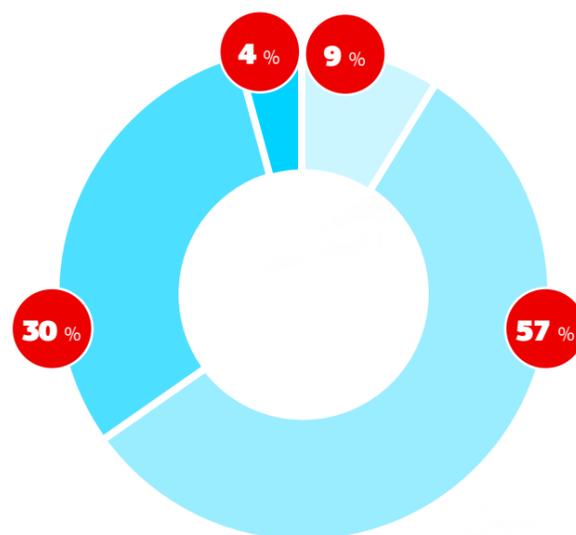
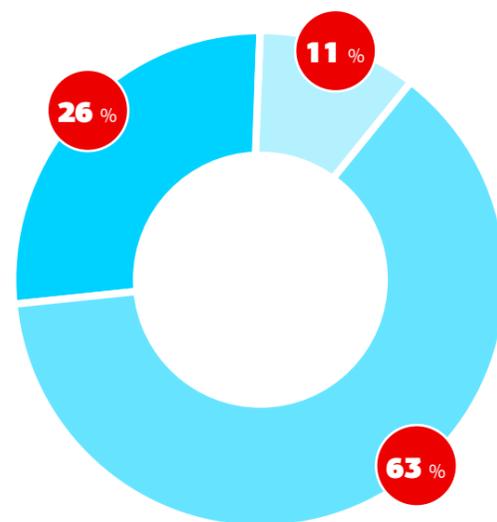


Второй этап



ПИТ-СТОПЫ

№	Пилот	Команда		
1	Себастьян Феттель	Red Bull Racing	2	4
2	Марк Уэббер	Red Bull Racing	2	3
3	Дженсон Баттон	Vodafone McLaren Mercedes	2	5
4	Льюис Хэмилтон	Vodafone McLaren Mercedes	2	3
5	Фернандо Алонсо	Scuderia Ferrari	2	3
6	Фелипе Масса	Scuderia Ferrari	3	4
7	Михаэль Шумахер	Mercedes AMG Petronas Formula One Team	поломка	3
8	Нико Росберг	Mercedes AMG Petronas Formula One Team	2	4
9	Кими Райкконен	Lotus F1 Team	2	3
10	Роман Грожан	Lotus F1 Team	авария	вылет
11	Пол ди Реста	Sahara Force India F1 Team	2	3
12	Нико Хюлькенберг	Sahara Force India F1 Team	авария	3
14	Камуи Кобаяши	Sauber F1 Team	2	3
15	Серхио Перес	Sauber F1 Team	1	3
16	Даниэль Риккардо	Scuderia Toro Rosso	3	4
17	Жан-Эрик Вернь	Scuderia Toro Rosso	2	2
18	Пастор Мальдонадо	Williams F1	2	4
19	Бруно Сенна	Williams F1	3	4
20	Хейкки Ковалайнен	Caterham F1 Team	3	4
21	Виталий Петров	Caterham F1 Team	1	3
22	Педро де ла Роса	HRT F1 Team	дскв	3
23	Нараин Картикеян	HRT F1 Team	дскв	2
24	Тимо Глок	Marussia F1 Racing	2	3
25	Шарль Пик	Marussia F1 Racing	3	3



Пройденные круги

№	Пилот	1	2			Пилот
1	С. Феттель	58	56		114	С. Феттель
2	М. Уэббер	58	56		114	М. Уэббер
3	Дж. Баттон	58	56		114	Дж. Баттон
4	Л. Хэмилтон	58	56		114	Л. Хэмилтон
5	Ф. Алонсо	58	56		114	Ф. Алонсо
6	Ф. Масса	46	56		102	Ф. Масса
7	М. Шумахер	10	56		66	М. Шумахер
8	Н. Росберг	58	56		114	Н. Росберг
9	К. Райкконен	58	56		114	К. Райкконен
10	Р. Грожан	1	3		4	Р. Грожан
11	П. ди Реста	58	56		114	П. ди Реста
12	Н. Хюлькенберг	0	56		56	Н. Хюлькенберг
14	К. Кобаяши	58	46		104	К. Кобаяши
15	С. Перес	58	56		114	С. Перес
16	Д. Риккардо	58	56		114	Д. Риккардо
17	Ж.-Эр. Вернь	58	56		114	Ж.-Эр. Вернь
18	П. Мальдонадо	57	54		111	П. Мальдонадо
19	Б. Сенна	52	56		108	Б. Сенна
20	Х. Ковалайнен	38	55		93	Х. Ковалайнен
21	В. Петров	34	55		89	В. Петров
22	П. де ла Роса	—	54		54	П. де ла Роса
23	Н. Картикеян	—	54		54	Н. Картикеян
24	Т. Глок	57	55		112	Т. Глок
25	Ш. Пик	53	54		107	Ш. Пик

Сравнение позиций

№	Пилот	Команда	🇬🇧		🇲🇾			
			квал	гонка	квал	гонка		
1	Себастьян Феттель	Red Bull Racing	6	2	↑ 4	5	11	↓ 6
2	Марк Уэббер	Red Bull Racing	5	4	↑ 1	4	4	0
3	Дженсон Баттон	Vodafone McLaren Mercedes	2	1	↑ 1	2	14	↓ 12
4	Льюис Хэмилтон	Vodafone McLaren Mercedes	1	3	↓ 2	1	3	↓ 2
5	Фернандо Алонсо	Scuderia Ferrari	12	5	↑ 7	8	1	↑ 7
6	Фелипе Масса	Scuderia Ferrari	16			12	15	↓ 3
7	Михаэль Шумахер	Mercedes AMG Petronas Formula One Team	4			3	10	↓ 7
8	Нико Росберг	Mercedes AMG Petronas Formula One Team	7	12	↓ 5	7	13	↓ 6
9	Кими Райкконен	Lotus F1 Team	17	7	↑ 10	10	5	↑ 5
10	Роман Грожан	Lotus F1 Team	3			6		
11	Пол ди Реста	Sahara Force India F1 Team	15	10	↑ 5	14	7	↑ 7
12	Нико Хюлькенберг	Sahara Force India F1 Team	9			16	9	↑ 7
14	Камуи Кобаяши	Sauber F1 Team	13	6	↑ 7	17		
15	Серхио Перес	Sauber F1 Team	22	8	↑ 14	9	2	↑ 7
16	Даниэль Риккардо	Scuderia Toro Rosso	10	9	↑ 1	15	12	↑ 3
17	Жан-Эрик Вернь	Scuderia Toro Rosso	11	11	0	18	8	↑ 10
18	Пастор Мальдонадо	Williams F1	8	13	↓ 5	11	19	↓ 8
19	Бруно Сенна	Williams F1	14	16	↓ 2	13	6	↑ 7
20	Хейкки Ковалайнен	Caterham F1 Team	18			24	18	↑ 6
21	Виталий Петров	Caterham F1 Team	19			19	16	↑ 3
22	Педро де ла Роса	HRT F1 Team				22	21	↑ 1
23	Нараин Картикеян	HRT F1 Team				23	22	↑ 1
24	Тимо Глок	Marussia F1 Racing	20	14	↑ 6	20	17	↑ 3
25	Шарль Пик	Marussia F1 Racing	21	15	↑ 6	21	20	↑ 1



Поул-позиции

Дуэль пилотов

по результатам
квалификаций
и гонок

№	Пилот		Пилот	№
1	Себастьян Феттель	0 : 2	Марк Уэббер	2
3	Дженсон Баттон	0 : 2	Льюис Хэмилтон	4
5	Фернандо Алонсо	2 : 0	Фелипе Масса	6
7	Михаэль Шумахер	2 : 0	Нико Росберг	8
9	Кими Райкконен	0 : 2	Роман Грожан	10
11	Пол ди Реста	1 : 1	Нико Хюлькенберг	12
14	Камуи Кобаяши	1 : 1	Серхио Перес	15
16	Даниэль Риккардо	2 : 0	Жан-Эрик Вернь	17
18	Пастор Мальдонадо	2 : 0	Бруно Сенна	19
20	Хейкки Ковалайнен	1 : 1	Виталий Петров	21
22	Педро де ла Роса	1 : 0	Нараин Картикеян	23
24	Тимо Глок	2 : 0	Шарль Пик	25

№	Пилот		Пилот	№
1	Себастьян Феттель	1 : 1	Марк Уэббер	2
3	Дженсон Баттон	1 : 1	Льюис Хэмилтон	4
5	Фернандо Алонсо	2 : 0	Фелипе Масса	6
7	Михаэль Шумахер	1 : 1	Нико Росберг	8
9	Кими Райкконен	2 : 0	Роман Грожан	10
11	Пол ди Реста	2 : 0	Нико Хюлькенберг	12
14	Камуи Кобаяши	1 : 1	Серхио Перес	15
16	Даниэль Риккардо	1 : 1	Жан-Эрик Вернь	17
18	Пастор Мальдонадо	1 : 1	Бруно Сенна	19
20	Хейкки Ковалайнен	0 : 1	Виталий Петров	21
22	Педро де ла Роса	1 : 0	Нараин Картикеян	23
24	Тимо Глок	2 : 0	Шарль Пик	25

квалификация

гонка



Китайский этап относительно нов для Ф-1, принадлежа к целой серии автодромов из-под пера Германа Тильке, «наводнивших» Ф-1 в середине прошлого десятилетия. Впрочем, Гран-при Китая всегда считался достаточно интересным — к этому располагает, во-первых, нестабильная шанхайская погода, а во-вторых, конфигурация трассы.

Касаемо первой необходимо вспомнить, что из восьми прошедших Гран-при Китая ровно половина (2006, 2007, 2009 и 2010) прошли по мокрой трассе, что само по себе уже гарантирует зрелище, ну а конфигурация трассы с удачным подбором скоростных и среднескоростных вперемежку со шпильками поворотов располагает к борьбе и обгонам, которых в Шанхае хватало ещё до «DRS-эры».

Сказать, что будет силён в Китае, заранее трудно, так как второй и третий этап чемпионата мира разделяют три недели, для бешеного ритма Ф-1 это целая прорва времени, за которое многие команды наверняка успеют что-то сделать с вскрывшимися слабостями в своих конструкциях. Если же отталкиваться от того, что «прошлое — это зеркало будущего», то в последние три года тут дважды побеждали гонщики McLaren — но оба раза это происходило во многом благодаря тактическим просчётам конкурентов, а Red Bull выиграла гонку 2009-го года, причём «категорично» — Феттель и Уэббер заняли первые два места. Что до Ferrari, то на её счету в Китае значатся три победы, но они все относятся к «долонсовской» эпохе, ну а испанцу удавались тут хорошие гонки в бытность гонщиком Renault, но нельзя сказать этого же насчёт его последних двух выступлений тут, уже в алой форме Ferrari.

Впрочем, если пойдёт дождь, может случиться всё, что угодно — за примерами далеко бегать не надо!

Путешествуйте с нами!

www.formulatravel.ru

+7 (495) 997-94-37