

ЭКВАТОР СЕЗОНА: КТО КУПАЕТСЯ В ШАМПАНСКОМ, А КТО ГЛОТАЕТ ПЫЛЬ

РУССКАЯ РЕДАКЦИЯ F1 RACING

F1

RACING

АВГУСТ 2004 www.f1racing.ru

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ
ИНТЕРВЬЮ №1

ФИЗИ О FERRARI:

«Моя цель —
выступить
за топ-команду»

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ
ИНТЕРВЬЮ №2

ХАУГ О ГРУСТНОМ:

«Мы
изнасиловали
наш мотор»

СПРАШИВАЛИ? ПУБЛИКУЕМ!
ИДЕАЛЬНЫЙ КРУГ

В СИЛВЕРСТОУНЕ

только у нас:
телеметрия Баттона
«Это круто! Ты реально
чувствуешь скорость!»

24 ЧАСА ЛЕ-МАНА

НА ЭТОТ РАЗ
С НАШИМ УЧАСТИЕМ!



КАРТИНА РАБОТЫ РУБЕНСА

Автопортрет на красном фоне:
«С моими инженерами я говорю во сне!»



Содержание

Август 2004

6 Колонка редактора

На бетонных отбойниках далекого Ле-Мана остались и наши следы

8 Парад

Открытки из Северной Америки

12 Паддок

Новый вираж в судьбе Jordan: Команду покупают арабские шейхи?

28 Питер Уиндзор

Пресс-релизы команд надо читать между строк

30 Алан Хенри

Не скоростью единой Ferrari добилась того, чего добилась

32 Обратная связь

Осуществим ли план Мосли по переходу на «маленькие» моторы V8?

34 Наш первый Ле-Ман

Впервые в истории там отметились и гонщики из России, и Русская Редакция F1 Racing

Тема номера

44 Экватор пройден

Кто нас удивил в этом году, кто огорчил, а кто обрадовал? Мнения и выводы нашего авторитетного жюри

Тема номера

50 Рубенс об автогонках

Баррикелло – хороший парень, но как-то он не стремится догнать Михаэля. А вот это уже не очень хорошо

Тема номера

58 Чисто английская трасса

Силверстоун глазами команды B.A.R

66 О Дженсоне быстром замолвите слово

Такая возможность представилась Такуме Сато и другим коллегам Баттона

72 Его зовут Майкл. Сэм Майкл

Справится ли он с работой техдиректора Williams, сменив на этом посту легендарного Патрика Хеда?

76 Серьезный разговор с боссом Jaguar

Тони Парнелл считает бюджеты Ф1 ужасно раздутыми и уверяет, что знает, как сделать из автогонок настоящее шоу

Тема номера

84 Формула Один на Один

Норберт Хауг: «И как это нас угораздило?...»

86 Ярно и Фернандо шагают по Америке

В перерыве между гонками самый приятный дуэт Ф1 отдыхал в Нью-Йорке и Флориде

Тема номера

92 Формула Один на Один

Джанкарло Физикелла: «К тестам Ferrari не допущен». Почему?

94 На отдыхе с Панисом в канадской глуши

Когда шум и суета Ф1 утомляют Оливье, он знает, где можно обрести уединение

100 Формула Один на Один

Ник Хайдфельд: гонщик Jordan не ропщет, но считает, что заслуживает большего

102 Его узнают на улицах Маранелло

Мика Сало вспоминает, как 5 лет назад он выиграл, хотя и уступил победу Эдди Эрвайну

108 Обзор Гран При Канады

Как Williams сама себя выпорола

116 Обзор Гран При США

О том, как Рубенс был хорош, но Шуми оказался умнее

126 Накануне Великобритании

Классическая трасса, одна из лучших в чемпионате, всегда щедрa на сюрпризы

128 Накануне Германии

Как и в Индианаполисе, решающим здесь будет шинный фактор

130 Черный флаг

Открытое письмо Сэму Майклу
Первый блин (на новой должности) комом. И второй тоже. Настораживает...



58

Теперь Силверстоун...

Британцы из B.A.R-Honda с оптимизмом ждут домашнюю гонку, ведь Силверстоун для них – дом родной

F1
RACING

Фото на обложке LAT. Фото в журнале James Vaughan, Darren Heath, Steven Tate/LAT; Leandro Bellucci/LAT; Olivier Collet/LAT; Michael Spear/LAT; LAT Archive; Витас Чернышевас Осознав благодарность; Leo Altimonte; Эмиль Веллинг; Roger Benoit; Ian Brown; Wayne Bruce; Colin Fury; Hugh Chamberlain; Luca Colaninno; Didier Collin; Ian Cunningham; Frank D'Amico; Michael Elbeze; Mike Gossley; Sam Gossley; Ross Gregory; Mark Hamilton; Martin Harston; John Hogan; Chris Hughes; Ian Jockey; Graham Jones; Don Knudson; Jules Kupchak; Pasquale LaTurner; Bradley Lord; Ryan Maloney; Tracy Myles; Julian Park; Yvon Plante; Lisa Richards; Sarah Sabin; Berge Sebastian; Neil Smith; Martin Sponwick; Patricia Sponwick; Terry Steward; Jane Stewart; Didier Stouffer; Helen Temple; Desmond Turley; Christian Vane; Jack Weisland; Chris Wilkie; Richard Woods; Jim Wright; York QT

Правила игры в Конурбу, главном изостроительстве F1 Racing, могут использоваться только в рамках России, Украины, Казахстана и Беларуси. Не допускается участие организаций ITD Publishing и иных издателей. Издательство имеет право на перевод и печать без каких-либо ограничений, и при этом не несет ответственности за содержание и качество материалов. Для участия необходимо заполнить заявку, указав свои данные, и отправить ее по адресу: Москва, Савельевская ул., д. 10, стр. 1, редакция журнала. Редакция оставляет за собой право отбора материалов для публикации. Заполненные заявки не возвращаются.



▽ 58

И Дженсон, и его команда знают Силверстоун лучше других трасс

F1 RACING

ЭКВАТОР ПРОЙДЕН

Поскольку гонки, в отличие от футбола, проводятся по кругу, то кто из гонщиков является лучшим? Кто худшим? Кто самый быстрый? Кто самый медленный? Кто самый умный? Кто самый глупый?

Что хотели бы сделать жюри F1 Racing?

Михаил Гурьев, главный редактор журнала «Формула-1», предлагает жюри выбрать лучшего гонщика, худшего гонщика, самого быстрого гонщика, самого медленного гонщика, самого умного гонщика, самого глупого гонщика.

Ж Ю Р И

Александр Алехин	Александр Бондаренко	Александр Бурдаков	Александр Гурьев	Александр Козлов	Александр Мухоморов	Александр Рубин	Александр Сидоров	Александр Тихонов	Александр Усманов	Александр Яковлев
Александр Яковлев	Александр Яковлев	Александр Яковлев	Александр Яковлев	Александр Яковлев	Александр Яковлев	Александр Яковлев	Александр Яковлев	Александр Яковлев	Александр Яковлев	Александр Яковлев

▽ 44

Очки в таблице чемпионата – еще не вся правда о том, кто из гонщиков лучший (или худший)

▽ 76

«F1 может быть просто великолепной. Надо только кое-что подправить»



▽ 34

24 часа Ле-Мана – и вся жизнь...

▽ 50

Хорошие парни всегда побеждают, рано или поздно. Правда, Рубенс?

▽ 72

Сэму Майклу никто не обещал, что будет легко. Но он едет, он дружелюбный

▽ 102

Почему Мика Сало не воспользовался шансом, который дала ему жизнь?



▽ 94

Где лучше всего отдыхать в Канаде? Спросите Оливье Паниса

Наш след в Ле-Мане

Россияне впервые отметились в легендарной гонке



Porsche под номером 86 пока еще чап

ЮКОСОВСКИЙ PORSCHE РАЗМАЗАЛ ПО БЕТОНУ БРИТАНЕЦ НИРН, ОШИБАЮЩИЙСЯ, КАК ОН САМ УТВЕРЖДАЕТ, КРАИНЕ РЕДКО

Я видел этот след желто-зеленого цвета: он тянется на добрый десяток метров вдоль отбойника в вираже Karting (с. 22). Но штука-то в том, что Алексей Васильев и Николай Фоменко свою работу выполнили как надо. А юкосовский Porsche размазал по бетону чистокровный англичанин Роберт Нирн, который, по его собственному утверждению, ошибается крайне редко. Так и хочется добавить: но метко. Зато опыт, обретенный нашими гонщиками, пусть они и не доехали до финиша, поистине бесценен. Воспользовавшись их инструкциями (с. 34), каждый из вас уже сможет прохватить с ветерком по кольцу Сарта. Хотя мы не советуем: если ваш опыт исчерпывается пилотированием личного авто с автоматической трансмиссией, то без дополнительной подготовки не обойтись.

А если серьезно, то короткая, но очень интересная поездка в Ле-Ман позволила на какое-то время отвлечься от нашей с вами главной боли – от чемпионата мира. Ф1 лихорадит. В недрах системы, пусть и безупречной, но до недавнего времени достаточно стабильной, происходят некие тектонические сдвиги, которые могут привести к серьезным последствиям. Руководство FIA упорно продавлиывает свои радикальные идеи о коренном переустройстве Королевских автогонок (см. Паддок), но складывается впечатление, что мысль об этой революции перестала нравиться кому бы то ни было. Чья возьмет?

Впрочем, политические страсти в какой-то мере компенсируют недостаток интриги в чемпионате. Правда, летние этапы проходят довольно живенько, хотя на подиуме – одни и те же лица. Такова жизнь: Михаэль Шумахер, да и вообще все в Маранелло действительно полностью выкладываются во имя победы. Что мешает остальным делать так же?

Кстати, мы составили рейтинг нынешних гонщиков Ф1 (с. 44), в котором учтено не только количество очков, но и дана оценка эффективности работы каждого пилота каждой команды. Эта информация даст пищу для размышлений о кадровых перемещениях, которые неизбежно произойдут к следующему сезону. Впрочем, не будем загадывать так далеко: впереди у нас еще немало гонок этого чемпионата. Жизнь продолжается.

Андрей Ларинин, главный редактор

наши авторы

> Гэри Андерсон

Один из ведущих специалистов в своей области, Гэри оставил свой пост главы технического отдела Jordan в конце 2003 года. Один из его протеже Сэм Майкл получил назначение на пост технического директора Williams. Гэри оценивает шансы Сэма возродить команду на с. 72



> Энтони Роулинсон

Не путайте с 4-кратным чемпионом Ф1 Аленом Простом! Наш Антуан – как мы его между собой зовем – выдвигенец F1 Racing в конкурсе двойников. Посидев в шумном старом Ferrari, Тони попытался представить, что чувствовал Мика Сало, оказавшись в кокпите этой машины в 1999-м (с. 102)



> Стефан Самсон

Не способный быть вездесущим, но умеющий разом оказываться сразу в двух местах, наш Стефан как-то умудрился одновременно поймать Ярно Трулли в Нью-Йорке и Фернандо Алонсо в Майами. Как? Читайте на с. 86. Кроме того, он посудачил о том о сем с Баррикелло (с. 50)



> Стивен Ти

Выпускник университета и старший фотограф агентства LAT – а нам больше нравится думать, что это тот, который разносит в LAT чай (tee). Он сделал серию ярких снимков Алонсо в Майами (с. 86). Классная работа – попробуй найти такую!



> Витаутас Черняускас

Не скроем, нам приятно, что один из лучших автогоночных фотохудожников страны работает в Русской Редакции F1 Racing. На этот раз он привез из Ле-Мана тысящи кадров, лучшие из которых иллюстрируют наш специальный репортаж о событиях 24-часовой карусели по легендарной трассе



РЕДАКЦИЯ

главный редактор
Андрей Ларинин

директор по рекламе
Юрий Колпиков

выпускающий редактор
Андрей Лось

арт-директор
Витаутас Черняускас

литературная редакция
Елена Эйдинова,
Анна Граблина

допечатная подготовка
Сергей Миленко

верстка
Трофим Чикин,
Анна Медведева

консультант
Оксана Косаченко

иллюстрации
LAT, Getty Images

ИЗДАТЕЛЬСТВО

президент
Сергей Арабаджи

vice-президент, старший главный редактор
Михаил Лаптев

vice-президент
Наталья Петровская

исполнительный директор
Ольга Бекетова

директор по рекламе
Наталья Иванчикина

начальник отдела допечатной подготовки
Алексей Груша

менеджер по маркетингу
Ольга Грибкова

директор интернет-проектов
Владимир Возняк

менеджеры по распространению
Варвара Ваганова,
Мария Токарева

КОНТАКТЫ

Россия, 129110 Москва,
Проспект Мира, 69,
строение 1, офис 605

телефоны:
секретариат
+7 (095) 681 2226
рекламная служба
+7 (095) 681 9142
факс:
+7 (095) 681 3920

подписка
info@f1racing.ru

Русская Редакция F1 Racing
(F1 Racing Russian Edition)

Издатель
ООО "АйтиСи Паблшинг"

Учредитель
ООО "АйтиСи Паблшинг"

Свидетельство о регистрации
П/И №77-17067 от 30.12.2003

Торговая марка и торговое имя F1 Racing являются
исключительной собственностью Haymarket Consumer
Publication Ltd, Haymarket Consumer Publication
Limited, England

Торговые марки Formula One, Formula 1 и F1
принадлежат Formula One Licensing BV, входящей в
Formula One Group Company, и используются на
основании лицензий

Журнал печатается и распространяется
ООО "АйтиСи Паблшинг" с разрешения
Progress Media Limited и Haymarket Consumer
Publication Limited (Великобритания)

Печать – Полиграфический комплекс
"Иллюзионские площадки"
Ленинградский филиал "Печатная техника"
тел. (812) 791 1010, www.ips.ru

Содержание рекламной информации
ответственность несет рекламодатель. Он также
отвечает за достоверность рекламы, за
соблюдение авторских прав и других прав третьих
лиц, за наличие и рекламной информации
необходимых ссылок, лицензионных
закондательством. Печатный материал
рекламодатель подтверждает передачу
издательству, права на их использование,
предварительно и распространение.
Полная или частичная перепечатка материалов
журнала допускается только по предварительному
разрешению компании
"АйтиСи Паблшинг"

СЛЕДУЮЩИЙ НОМЕР ВЫЙДЕТ 20 АВГУСТА АНОНСЫ: WWW.F1RACING.RU

ITCPUBLISHING
International Trade Consumer Publishing

© "АйтиСи Паблшинг", 2004

Все права защищены

Русская Редакция F1 Racing

Август 2004

тираж 50 000 экз

подписной индекс – 11165

Цена свободная

парад

Вытри нос, Клин
Будем справедливы, это была не его ошибка.
У да Матты на старте заборачила коробка
передней КК не смог от него увернуться.
Хорошо, на этот раз бриллианта не было...

Трасса: Ириманголис, США
Дата: 20 июня, воскресенье, 12:20
Фотограф: Деррен Хил, Canon EOS IV,
объектив 35 мм, пленка Fuji Velvia, 1/500 при F7,1



Глок не подкачал
Да уж, Джорджио... Поздравляем с возвращением после монреальского казуса! Ты рад, не так ли? Проблема в том, что пока тебя не было, Тиммо зарекомендовал пару очков. Неприятно...

Трасса: Индианаполис, США

Дата: 19 июля, суббота, 9:30
Фотограф: Лоренцо Беллианка/LAT, Canon EOS IV, объектив 600 мм, пленка Fuji Velvia, 1/30 при F20





МИНИМУМ МОЩНОСТИ ПО МАКСУ

Аварии... во имя безопасности

Переделки, в которые попали Ральф Шумахер и Фелипе Масса, развязывают FIA руки

Авария Ральфа Шумахера на скорости 315 км/ч в Индианаполисе, в которой он мог и погибнуть, если бы машина ударила о стену под иным углом, дает президенту FIA Макс Мосли право снизить скорости машин по соображениям безопасности уже в 2005 году. Это на 3 года раньше, чем предполагал первоначальный план «радикального» уменьшения мощности и скорости.

Намерения Мосли добиваться сокращения расходов и снижения скоростей были преданы огласке в статье, опубликованной The Times 23 апреля, — так называемый план «возвращения F1 к истокам». Два месяца спустя, 24 июня, всего через 4 дня после аварии Ральфа, Мосли выбрал Daily Telegraph для публикации настоящей бомбы: он объявил о своей решимости ускорить «замедление» F1. Это может даже включать введение уже в 2005 году 2,4-литровых моторов V8 взамен нынешних 3,0-литровых V10.

В конфиденциальном послании главам команд, с которыми довелось ознакомиться и F1 Racing, Мосли пишет: «Последние инциденты (Массы в Канаде и Р. Шумахера в США) демонстрируют пределы нынешних мер безопасности. К тому же новые автодромы приходится строить так, что трибуны расположены слишком далеко от трассы, тогда как на существующих трассах необходимо постоянно проводить дорогостоящие реконструкции для улучшения безопасности с учетом возросших скоростей».

Мосли известил Техническую рабочую группу F1 (в которую входит технический делегат и директор гонок Чарли Уайтинг, а также старшие инженеры команд), что на ее ближайшем совещании 25 июня FIA намерена предложить меры по снижению скоростей в соответствии со статьей 7.5 Договора Согласия.

Мосли заметил, что «в целях снижения скорости Группа неоднократно призывала к снижению мощности двигателей», и поэтому «весьма вероятно», что результатом применения статьи 7.5, наряду с другими новшест-

вами, станет требование к командам «снизить мощность моторов к 2005 году».

Возможно ли такое? F1 Racing заинтересован мнением ведущих инженеров F1, и все они в целом считают приемлемыми два способа снижения мощности: 1) вместо действующего правила «один мотор на один уикенд на машину» ввести новое: двигатель должен выдерживать 2 или даже 3 гонки, и 2) ввести ограничение оборотов где-то на уровне 17 500 об/мин (FIA уже получает по телеметрии сигналы датчиков кулачкового и колчатого валов, что позволяет напрямую контролировать скорость их вращения).

Хауит сказал: «Toyota вполне поддерживает предложение «1 мотор на 2 гонки», но мы будем противиться любым попыткам искусственно снизить мощность — ограничение оборотов, например, неприемлемо. Для Toyota важно, чтобы F1 продолжала оставаться по-прежнему техническим соревнованием. Искусственные ограничения подорвут его».

Более того, Хауит не согласен с утверждением Мосли, что недавние аварии, произошедшие на высоких скоростях, исчерпали возможности нынешних мер безопасности. Он сказал: «Машины безопасны. Да, мы были свидетелями нескольких серьезных аварий, но в каждом случае гонщик остался более-менее невредим. Безопасность — прежде всего, но неверно просто утверждать, что возникла чрезвычайная и незамедлительная необходимость снизить скорости. Наши гонщики так не считают — и, насколько мне известно, никто из гонщиков так не считает».

Босс Mercedes Motorsport Норберт Хауи (слева) также скептически отнесся к затее Мосли. «Шины — вот ключевой вопрос. Если бы шины обладали меньшими сцепными качествами, 900-сильные моторы обеспечивали бы меньшую скорость на прямых за счет снижения сцепления с трассой. Кроме того, по-моему, 700 л. с. (предположительно столько, как заявил Мосли, будут выдавать 2,4-литровые моторы) просто мало для F1. Тем не менее эти

«Я хочу подчеркнуть, что Jaguar Racing, Cosworth Racing и Ford полностью поддерживают усилия Макса в направлении снижения расходов и повышения безопасности, — сказал он, — и, если возможно, повышения зрелищности, — но быстро сделать то, что он предлагает, нельзя без резкого увеличения затрат. Вы же понимаете, время — деньги».

Питчфорту вторит президент Toyota Motorsport Джон Хауит (слева), ресурсы которой намного превосходят возможности Cosworth: «Разработка и постройка 2,4-литровых моторов к 2005-му практически невозможна, но вполне осуществима к 2006-му».

Похоже, Мосли осознанно выбрал агрессивную позицию в начальной фазе переговоров и втайне был готов на серьезные уступки. Время выхода статьи в Daily Telegraph — вот где разгадка! Она была опубликована всего за день до важнейшего совещания технической группы (25 июня), за 4 дня до не менее важного совещания Комиссии F1 (28 июня), и за 6 дней до заседания Всемирного совета автоспорта (30 июня). Другой намек можно найти в словах самого Мосли, особенно во фразе «требование снизить мощность моторов к 2005-му». Эта формулировка, несомненно, тщательно продумывалась, чтобы оставить пути к отступлению в случае неминуемого краха планов перехода к 2,4-литровым моторам в следующем году.

Но как же тогда может быть снижена мощность нынешних 900-сильных 3-литровых V-образных «десяток»? F1 Racing заинтересован мнением ведущих инженеров F1, и все они в целом считают приемлемыми два способа снижения мощности: 1) вместо действующего правила «один мотор на один уикенд на машину» ввести новое: двигатель должен выдерживать 2 или даже 3 гонки, и 2) ввести ограничение оборотов где-то на уровне 17 500 об/мин (FIA уже получает по телеметрии сигналы датчиков кулачкового и колчатого валов, что позволяет напрямую контролировать скорость их вращения).

Авария Ральфа (78 г) в Индианаполисе (основное фото) последовала за аварией Фелипе Массы (113 г), произошедшей в Канаде. FIA считает, что F1 должна стать медленнее



Дэвид Питчфорт (вверху), управляющий директор Jaguar Racing (использующей моторы Cosworth Racing — наименее обеспеченного производителя), был шокирован подобной перспективой.



Джон Хауит (слева), президент Toyota Motorsport, ресурсы которой намного превосходят возможности Cosworth: «Разработка и постройка 2,4-литровых моторов к 2005-му практически невозможна, но вполне осуществима к 2006-му».



Норберт Хауи (слева) также скептически отнесся к затее Мосли. «Шины — вот ключевой вопрос. Если бы шины обладали меньшими сцепными качествами, 900-сильные моторы обеспечивали бы меньшую скорость на прямых за счет снижения сцепления с трассой. Кроме того, по-моему, 700 л. с. (предположительно столько, как заявил Мосли, будут выдавать 2,4-литровые моторы) просто мало для F1. Тем не менее эти

900 сил сегодня нам всем обходятся очень дорого, и жизненно важно снизить расходы — будем надеяться, наполовину. Но прежде всего мы должны избежать перехода к формуле, где столь же дорого нам будут обходиться уже 700 сил. Я понимаю, чего добивается Макс, но картину необходимо воспринимать в целом».



Вице-президент Honda Racing Developments **Отмар Сафнауэр** (слева) сказал, что переход на 2,4-литровые моторы в 2005-м году «невозможен», а идею создания к следующему году двигателей, которые выдерживали бы несколько гонок, считает несерьезной: «Мы уже ведем стендовые испытания нашего мотора 2005 года, и он рассчитан на один уикенд. И если бы ввели требование использовать один мотор в двух гонках, нам пришлось бы забросить все наши разработки и начать все сначала. Мы решительно будем противостоять подобному изменению правил».

Мосли отреагировал в своей типично лаконичной манере, с оттенком сарказма: «Если бы я предложил всем желающим в следующем году перейти на 3,6-литровые V12, сомневаюсь, что они говорили бы о невозможности такого шага».



Но **Берни Эклстоун** (слева) в эксклюзивном интервью F1 Racing поддержал производителя: «Наша статистика безопасности сейчас очень хороша, и мы отлично справляемся с нынешней мощнос-

тью. Мне хотелось бы, чтобы были уменьшены все характеристики в целом — то есть пусть будет чуть меньше сцепление с трассой, несколько менее эффективной аэродинамика и так далее. Но с мощностью как таковой все в порядке. Все просто: если все говорят о безопасном сексе, выходит, и гонщики должны гоняться в презервативах. Теперь о том, что из-за высоких скоростей зрители должны быть отодвинуты от трассы — это не совсем так. Окей, Монако — самая медленная трасса и лучшее место смотреть Ф1, потому что там зрители могут фактически потрогать машины руками. Но в случае аварии Ральфа, если бы зрители сидели непосредственно за стеной, в которую он ударился, они бы не пострадали. Что нам нужно, так это хорошие, крепкие стены. Важнее всего хорошая защита, а близко или далеко сидят зрители — это не проблема».

«Запретить командам тратить кучу денег невозможно», — считает Эклстоун, но добавляет, что любое изменение правил, касающееся двигателей, «должно уменьшить пропасть между эффективностью вложений богатых и бедных производителей, которые в равной мере хотят побеждать».

«Я согласен с Максом, — сказал он, — у нас должен быть четкий контроль за моторостроением: за рабочим объемом, за диаметром и ходом поршней и так далее. И пусть тогда богатые производители тратят столько, сколько хотят; у них не будет возможности строить моторы неизмеримо лучше тех, что создают

'ЕСЛИ ГОВОРЯТ О БЕЗОПАСНОМ СЕКСЕ, ЭТО НЕ ЗНАЧИТ, ЧТО ГОНЩИКИ ДОЛЖНЫ ЕЗДИТЬ В ПРЕЗЕРВАТИВАХ' БЕРНИ ЭКЛСТОУН

производители победнее, как это происходит сейчас. Тогда кто-нибудь построит моторы для Jordan и Minardi, которые будут доступны и при этом не будут слишком проигрывать двигателям Ferrari и Toyota.

Несмотря на кажущиеся разногласия по вопросу мощности моторов, F1 Racing полагает, что Эклстоун и Мосли работают вместе. Как правило, Берни в курсе всех инициатив FIA. И конечно, Макс отвергает обвинения со стороны боссов команд, что он якобы готовит новые правила, чтобы подыграть коммерческим интересам Берни в ущерб производителям. Он уверяет, что «это чепуха».

Но так или иначе, Берни обычно получает то, что хочет. Вопрос в том, чего именно он добивается? «Поживем — увидим», — вот и все, что он сказал F1 Racing.

Мы предсказываем, что 3-литровые V10 сохранятся в 2005 году, но их мощность снизится на 50 л. с. за счет ограничения числа оборотов. Будет введено и правило «один мотор — две гонки». План на 2008 год, который Мосли «раскрыл» в Times от 23 апреля, будет введен с 2006-го.

▽ Авария Ральфа? Черный флаг Монтойе? FIA разъясняет

Ральф ждал помощи слишком долго? Стюарды затянули решение по Монтойе? Нет, уверяет Макс Мосли

Ключевой вопрос N1

Почему на ГП США скорая помощь добиралась до Ральфа так долго?

Отвечает Макс Мосли: «В самом тяжелом случае, когда у кого-либо останавливается сердце и прекращается дыхание, вмешательство необходимо в течение двух минут. Если это обеспечено, если сердце запущено и дыхание восстановлено, то есть шанс избежать необратимых изменений мозга. Если все тянется дольше двух минут, возникает пограничная ситуация. Я читал критику в прессе, основанную на том, что медики добирались до места чуть более трех минут. Это правда, но место аварии было почти в конце круга, а реанимобили расположены так, чтобы они могли доставить врачей в течение двух минут. И в Индианаполисе он прибыл через 1 минуту 39 секунд».

Если нет пожара, важно, чтобы гонщика никто не трогал. Если маршал из добрых побуждений попытается передвинуть гонщика со сломанной шеей или позвоночником или даже просто помочь ему, такая помощь может привести к необратимым последствиям. Поэтому стоять рядом с машиной — бессмысленно. Это выглядит как халатность, но в действительности все

абсолютно логично. Если бы другая машина столкнулась с Williams, в дополнение к двум раненым или мертвым гонщикам мы могли бы получить еще и раненых или убитых маршалов». По мнению F1 Racing, это логичный и благоразумный ответ — но, может быть, следует лучше информировать прессу и публику? Макс, вы сами сказали, что это выглядело «как халатность».

Ключевой вопрос N2

Почему судьи не показали Хуана Пабло Монтойе черный флаг раньше?

Отвечает Макс Мосли: «Согласно статье 85 спортивного регламента

FIA, если Монтойа хотел поменять машины, он должен был покинуть стартовое поле до сигнала «15» (возвещающего о том, что до старта осталось 15 секунд). Уложился ли он или нет — было неясно. Поэтому стюарды обязаны были изучить все возможные источники — видео, телевидение, хронометраж и так далее, — чтобы выяснить, покинул он поле до этого 15-секундного сигнала или нет. Оказалось, что речь идет всего о двух секундах. Они должны были собрать эти доказательства и в то же время разбираться с тремя серьезными авариями на трассе, из-за которых случилась с Монтойей, естественно, отошел на второй план.

Свидетельства должны быть собраны и представлены стюардам, после чего стюарды должны принять решение. Сначала они решают, принимать эти доказательства или нет, а если да, то каким должно быть наказание. Никого нельзя снять с гонки, пока вы не уверены, что правы. Если бы оказалось, что Монтойа нельзя было снимать, а мы его сняли, — вот это было бы катастрофой.

Не думаю, что мы подвергли Хуана Пабло какому-либо излишнему риску, превышающему тот риск, которому он подвергается, так много участвуя в тестах.

Я знаю, Берни сказал, что стюарды работали плохо и что Монтойе следовало показать черный флаг раньше. Но Берни в данном случае не знает, о чем говорит. Он никак не мог знать, было нарушено правило 15 секунд или нет. Конечно, Берни может иметь свое мнение о стюардах. Но если FIA ошибется, обвинять будут нас, а не его. Мы должны быть уверены в своей правоте.

Комментарий F1 Racing: Отлично сыграно, сэр! У нас претензий нет. Как говорится, вопросов больше не имеем, ваша честь.

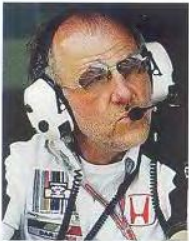


Мосли (справа) желает навязать радикальные перемены; боссы команд (врезки) этого мнения не разделяют; Берни (вверху): «С мощностью все окей»

Пит-стоп

▽ Ричардс остается в В.А.Р

Похоже, Дэвид Ричардс (внизу) будет руководить В.А.Р и после 2006 года. В Индианаполисе он заявил: «Команда попросила меня поработать с ней более длительный период. Мы обсуждаем это предложение». Он подтвердил также готовность Honda и дальше поставлять В.А.Р моторы.



▽ Питчфорд мечется

Дэвид Питчфорд признал, что приглашение в Jaguar Кристиана Клина было не самым удачным выбором для команды: «Мы упрасивали Red Bull согласиться на его перевод в тестеры и приглашение взамен более опытного гонщика («Питчи» имел в виду Вурца). А мы что предлагали (см. с. 44)?!»



▽ Шуми кует железо

Согласно последнему списку знаменитостей Forbes, Михаэль Шумахер является самым высокооплачиваемым спортсменом мира – на пару с гольфистом Тайгером Вудсом (внизу). Со своими \$80 млн годовых они делают четвертое место, уступая лишь Мэлу Гибсону, Опри Уинфри и Дж. К. Роулингу.



О новой машине Кими сказал: «Обнадеживает». Так же он отзывался и о MP4-18A...

MP4-19V: ОСТОРОЖНЫЕ НАДЕЖДЫ

Новый McLaren к дебюту готов

«Самоуверенность – это слабость», – таково одно из наиболее часто цитируемых изречений Рона Денниса. И если такая уверенность и есть, она была тщательно скрыта от окружающих, когда основательно переработанный MP4-19 вышел на свое второе серьезное испытание в Хересе сразу после ГП США.

Делясь первыми впечатлениями об этой машине еще в Силверстоуне, Кими Райккёнен был краток: «Обнадеживает». Помнится, то же самое он говорил и в 2003 году о провальном MP4-18A. Однако здесь, под жарким небом Хереса, финн наездил за три дня тестов более 600 кругов в компании с Дэвидом Култардом и тест-пилотами Алексом Вурцем и Педро де ла Росой, и машина вела себя исключительно надежно.

Для MP4-19V разработан новый монокок. Элементами аэродинамики в задней части он напоминает Renault R24. На нем установлен слегка модифицированный

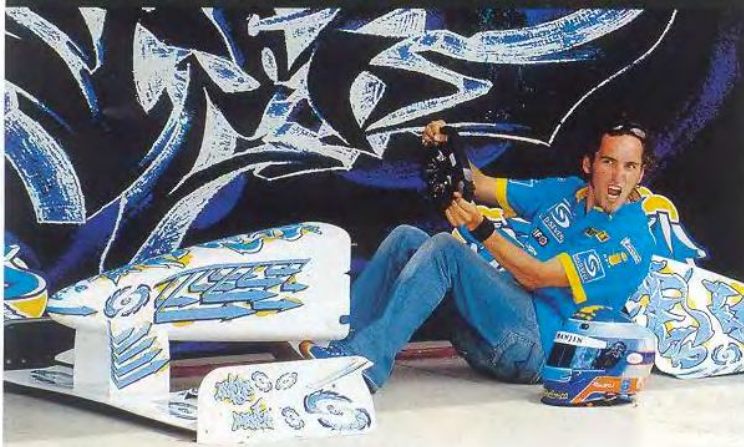
двигатель, система смазки которого переработана. Самая большая беда MP4-19 – проблема с управляемостью, вызванная разницей в температуре передних и задних шин, – похоже, решена. Дело теперь за Mercedes-Ilmor, которой отныне руководит исполнительный директор McLaren-Mercedes Мартин Уитмарш.

«В Mercedes-Ilmor работает команда увлеченных специалистов, отличающихся высокой гоночной культурой, – отметил Уитмарш. – Задел есть. Теперь нужно добиться максимально эффективного использования всех ресурсов».

MP4-19V дебютировал во Франции и проявил себя неплохо: оба гонщика финишировали в очках, а ДиСи был третьим в квалификации. Прогресс налицо и команда демонстрирует признаки плохо скрываемого оптимизма. Достаточно ли далеко они продвинулись – вопрос другой...

• Интервью Норберта Хауга, с. 84

ПОПАЛСЯ В ОБЪЕКТИВ: МЫ ЕДЕМ, ЕДЕМ, ЕДЕМ



Здорово быть третьим гонщиком Renault. У тебя есть руль, шлем, фирменная майка и даже носовой обтекатель. Жаль – отсутствуют корпус и мотор, но для Франка Монтаньи это, похоже, не проблема. Звук мотора Ф1 он великолепно имитирует голосом!

Начиная с этого номера!

Герои и антигерои

Полоса белая, полоса черная, полоса никакая...



Всего 4 месяца назад Тиммо Глок был лишь одним из наших СОМОГонщиков.

И вот он вырос, заработал пару очков в ГП, стал знаменит. Герой



Победа Глока – поражение Дж. Пантано. Коренастый итальянец был послан из школы (в Канаде) домой за то, что не сумел оплатить Джордану ужин. Антигерой



Поздравляем, Сэм Майкл, с завидной скоростью моржеподобного FW26

(с которой он делает двойной оверкиль и склевывает ласты)! Герой



Возможно ли более бурное вступление в директорскую должность! Дисквалификации, сходы, аварии. Хуже не бывает, Сэм Майкл! Антигерой



3 попадания в первую десятку, 4 результативных финиша на фоне отсутствия отказов мотора? О ком речь? О собравшейся с силами McLaren? Герой



Renault есть о чем подумать. Год назад в этот период у них были проблемы с надежностью. Не тревожный ли звонок прозвучал в Канаде и США? Антигерой



Удачный месяц для клоунов. Звезды Cirque du Soleil были счастливы видеть на своем представлении в Монреале Физи и Массу (вверху). Таку сам вышел на подиум. Герой



И не такой удачный для коров. Рекордная для Индии толпа болельщиков (более 120 000 в день гонки) съела 250 000 гамбургеров. Это же целое стадо! Антигерой



Справившись с постройкой своего Технического центра, McLaren может все свои ресурсы вновь сосредоточить на гонках. Kimi (на фото) и ДиСи не скрывают надежд, что еще в этом году MP4-19B позволит команде напомнить о себе

SIEMENS

Kimi

6
M

SIEMENS

SAP

Mobil
1

SIEMENS

Kimi

Mobil 1
Mercedes-Benz

BOSS

Kimi

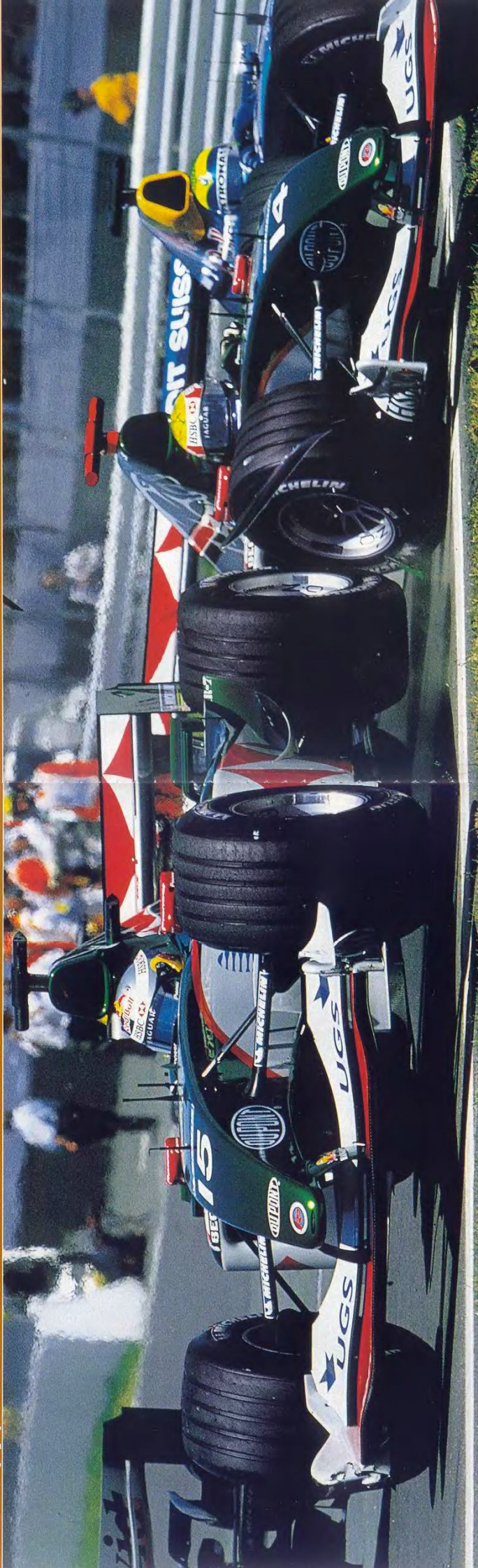
Sun

z

SIEMENS

SAP

Mobil
1



ПОЛИТИКА СИЛЫ

И снова проблемы у Jaguar?

Возможно, но положение команды не столь серьезное, как того хотелось бы ее соперникам. Да, в розах Jaguar Racing не купается, но на плаву пока держится. Слухи о ее смерти более чем преувеличены...

На встрече руководителей команды на Норбуринге Барни Экстон, президент Тони Паркера суровым голосом обратился к нему с вопросом: «Тони, — начал он, — можешь ты или нет гарантировать мне, что в 2005 году Jaguar Racing будет по-прежнему участвовать в гонках, выставляя две машины, а Cosworth продолжит поставки двигателей?»

Воцарились тишина. «Нет, я не могу этого гарантировать», — в конце концов ответил Паркер. И снова молчание.

Обычно такие собрания строятся следующим образом: сначала высказываются все стороны. Однако спустя две недели в мюнхенском паддоке об этом разговоре знали многие из тех, кому значить не следовало. И так как Экстон трудно назвать болтуном, очевидно, что утечка произошла по вине одного или нескольких глав команды.

Когда F1 Racing обратился к Паркеру за комментарием, тот ответил: «Да, именно это мы и сказали Экстон на Норбуринге, но к этому времени прошло только треть сезона. Это был честный ответ. В тот день многие руководители команд, по крайней мере честные, пришли бы дать абсолютно идентичный ответ на подобный вопрос. На этом этапе сезон на рекорд бывает подписаны контракты на следующий год, и мне предстоит еще целый



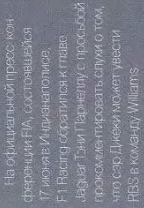
убеждение Джими покажет при встрече с Экстоном. Однако теперь эта возможность выпадет Малосу и HSBG, а не представителю со стороны Jaguar. Кроме того, если бы Мателли действительно решил приобрести команду, не поленился бы купить Sauber, который был бы куплен Ford, а не Williams.

Он ответил: «Джимми посетует вполне корректно, проинформирует мировые СМИ. Jaguar Racing и HSBG, а не представитель со стороны Jaguar, так что в его действиях нет ничего предосудительного. Вы же знаете, что HSBG и Williams. Сам Джими не вмешивается в работу на подполье, а скорее наоборот, чем кто-либо из команды. Он не вмешивается в работу на подполье, а скорее наоборот, чем кто-либо из команды. Он не вмешивается в работу на подполье, а скорее наоборот, чем кто-либо из команды.

И хотя HSBG может и не прийти к соглашению с Экстоном, это не означает, что команда будет вынуждена покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт.

И хотя HSBG может и не прийти к соглашению с Экстоном, это не означает, что команда будет вынуждена покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт.

Почему у Jaguar проблемы со спонсорами и что происходит между Royal Bank of Scotland и «послом в Ф1» от HSBG



На официальной пресс-конференции в Милане, состоявшейся 17 июля в Арагонском Гран-при, Джими посетует вполне корректно, проинформирует мировые СМИ. Jaguar Racing и HSBG, а не представитель со стороны Jaguar, так что в его действиях нет ничего предосудительного. Вы же знаете, что HSBG и Williams. Сам Джими не вмешивается в работу на подполье, а скорее наоборот, чем кто-либо из команды. Он не вмешивается в работу на подполье, а скорее наоборот, чем кто-либо из команды.

И хотя HSBG может и не прийти к соглашению с Экстоном, это не означает, что команда будет вынуждена покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт.

И хотя HSBG может и не прийти к соглашению с Экстоном, это не означает, что команда будет вынуждена покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт.

И хотя HSBG может и не прийти к соглашению с Экстоном, это не означает, что команда будет вынуждена покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт.

Почему бы не продать?

Вероятно, лучшим выходом из положения для Jaguar — и для Ford — было бы продать команду. Что-то высказалось президенту Джими посетует вполне корректно, проинформирует мировые СМИ. Jaguar Racing и HSBG, а не представитель со стороны Jaguar, так что в его действиях нет ничего предосудительного. Вы же знаете, что HSBG и Williams. Сам Джими не вмешивается в работу на подполье, а скорее наоборот, чем кто-либо из команды. Он не вмешивается в работу на подполье, а скорее наоборот, чем кто-либо из команды.

И хотя HSBG может и не прийти к соглашению с Экстоном, это не означает, что команда будет вынуждена покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт.

И хотя HSBG может и не прийти к соглашению с Экстоном, это не означает, что команда будет вынуждена покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт.

И хотя HSBG может и не прийти к соглашению с Экстоном, это не означает, что команда будет вынуждена покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт.

И хотя HSBG может и не прийти к соглашению с Экстоном, это не означает, что команда будет вынуждена покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт. Вряд ли кто-либо из команды будет вынужден покинуть спорт.

PHOTOGRAPH BY MICHAEL CORREY/REUTERS/DAVID HENNING

Не садитесь во взгляды? — Фрэнк Джейк Стюарт с Тони Паркером (врезка вверху); розовая Jaguar недавно заключила авиационный контракт с Sauber (врезка в центре); Джими посетует вполне корректно, проинформирует мировые СМИ. Jaguar Racing и HSBG, а не представитель со стороны Jaguar, так что в его действиях нет ничего предосудительного. Вы же знаете, что HSBG и Williams. Сам Джими не вмешивается в работу на подполье, а скорее наоборот, чем кто-либо из команды. Он не вмешивается в работу на подполье, а скорее наоборот, чем кто-либо из команды.

Клиент в Милане: два Jaguar (Клинт слева и Хаббер) сталкиваются на 6-м круге — Клинт продолжает гонку, а Хаббер выбывает

ДОСТИЖЕНИЯ СТЕВЕНА ГР и ДЖАСИЯ РАЙСИНГ

Год	ЧМ	Лучшие результаты
1997 (SGP)	9-е	2-е в Малакко
1998 (SGP)	8-е	5-е в Милане, Канаде
1999 (SGP)	4-е	1-е в Европе
2000 (JF)	9-е	4-е в Малакко
2001 (JF)	8-е	3-е в Малакко
2002 (JF)	7-е	3-е в Италии
2003 (JF)	7-е	6-е в Егип. Ол. Вилт.
2004 (JF)	7-е	Класс. 2-е в Малакко



CHARLES COATES/LAT, MICHAEL COOPER/AF, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

ЭДДИ АРАВИЙСКИЙ

Богатые арабы ведут переговоры с Jordan GP

Ходят слухи, что уже к концу года у Jordan Grand Prix может появиться новый владелец. Похоже, кому-то, наконец, удалось удовлетворить все претензии и требования Эдди – и команда останется в Силверстоуне

В последнее время Эдди Джордан из кожи вон лез, чтобы подчеркнуть прочность связей его команды с поставщиком двигателей Ford (см. Паддок, с. 16). Но за кулисами уже начался серьезный процесс, который вполне может привести к возникновению новой команды Jordan, с арабскими владельцами, японским поставщиком двигателей (Toyota) и немецким спонсором (Deutsche Post). И произойти это может уже в 2005 году.

Возможный сценарий: Jordan, как и четыре другие команды Ф1 – B.A.R., Sauber, Minardi и, быть может, Jaguar (см. Паддок, с. 16), – «выставлен на продажу». Дело за покупателями. Что касается Jordan, самыми серьезными претендентами являются члены невероятно богатой семьи Аль Мактум из Дубая. Некоторые источники предполагают, что переговоры идут уже довольно давно. Однако обнародование каких-либо деталей могло бы помешать Эдди Джордану довести их до победного конца, вот почему он держался как партизан, отказавшись поделиться с журналом F1 Racing хоть какими-то подробностями.

И все же известно, что он предложил семейству Аль Мактум значительную скидку, и это вполне может помочь им преуспеть там, где другим не удалось. Предыдущие сделки всегда срывались из-за настойчивого желания Эдди оставаться у руля даже после продажи команды. Однако теперь этот «пустячок», похоже, урегулирован. Наши источники информировали нас, что если команда и будет продана Аль Мактумам, Эдди останется во главе до конца 2005 года, после чего займет должность почетного президента, а реальное руководство командой

перейдет в руки совета, назначенного семейством Аль Мактум.

Это могло бы стать спасением для команды, дела которой шли неважно после золотых дней 1998 и 1999 годов. Семейство Аль Мактум перенесло бы штаб команды в Дубай, а ее база осталась бы в Силверстоуне. Будущие хозяева, похоже, не собираются мелочиться и намереваются вложить в дело сотни миллионов долларов. Jordan уже получила разрешение на расширение своей базы и/или постройку сверхсовременной полноразмерной аэродинамической трубы (вместо 40%-ной, услугами которой команда пользуется сейчас) на поле, примыкающем к базе компании в Силверстоуне. Говорят, Аль Мактумы даже рассматривали возможность постройки особого тоннеля для доставки болидов с базы прямо на трассу.

‘МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НОВЫЙ JORDAN – С АРАБСКИМИ ВЛАДЕЛЬЦАМИ И ЯПОНСКИМ МОТОРОМ’



Если сделка с Аль Мактумами будет заключена, гонщиками команды вполне могут стать Тимо Глок и четвертый пилот McLaren Педро де ла Роса. Ник Хайдфельд неплохо справляется со своими обязанностями, но, в отличие от Глока (который пополняет сундуки Эдди 10 миллионами благодаря программе поддержки молодых гонщиков Deutsche Post), он не имеет за собой никакого бюджета. Кроме того, после многообещающего дебюта юного Тимо в Канаде, принесшего команде очки, ее руководители высоко оценивают потенциал пилота и не хотели бы с ним расставаться.

Команда заинтересована и в де ла Росе. Известно, что испанский нефтяной гигант Repsol хочет извлечь выгоду из неожиданно вспыхнувшего в стране интереса к Ф1, вызванного удачными выступлениями Алонсо. Именно эта компания финансировала появление де ла Росы в Ф1 в качестве тест-пилота Jordan в 1998 году, а теперь она ясно дала понять, что готова субсидировать Педро \$10 млн при условии, что тот будет принимать участие в гонках. Если сделка с Аль Мактумами будет заключена, Repsol вполне может решить, что игра стоит свеч.

Остается Toyota. Если компания Ford вдруг прекратит сотрудничество с Ф1 (см. Паддок, с. 16), Берни Эклстоун не сможет позволить хорошо финансируемой и быстро развивающейся команде Jordan, принадлежащей Аль Мактумам и спонсируемой Deutsche Post, развалиться только из-за отсутствия двигателя. Из достоверных источников нам известно, что в этом случае Toyota может прийти на помощь.

• См. интервью Ника Хайдфельда, с. 100

Так выглядит будущее? Дубайская штаб-квартира для команды с двигателем Toyota и пилотами Глоком (врезка) и де ла Росой? EJ (вверху) сохранит власть до конца 2005 года

Пит-стоп

▽ Контракт с Инди продлен на 2 года

Тони Джордж, исполнительный директор Indianapolis Speedway (внизу), договорился с Берни Экклстоуном о продлении контракта на проведение ГП США до 2006 года. Срок действия нынешнего 5-летнего соглашения, заключенного в 2000 году, истекает в конце этого сезона, и результаты сотрудничества, похоже, устроили обе стороны. Последняя из проведенных в Индианаполисе гонок Ф1 собрала на трибунах более 120 тысяч болельщиков.



▽ Ferrari 198 тоже побеждал

F1 Racing выражает сожаление в связи с невольным оговором шумахеровского F1-2000 (номер шасси 198) в июльском материале о скакунах Шуми. Машина под номером 198, принадлежащая ныне Полу Осборну, в руках Михаэля победой завершила ГП Бразилии 2000 года. Кстати, именно на ней в ноябре 2002 года Мартин Брандл выступал в шоу, устроенном F1 Racing. Подробнее на сайте www.carsinternational.com.



с этого номера!

КОЛЕСО В КОЛЕСО №1: ВЕБЕР И УЭББЕР О ШУМИ



МАРК УЭББЕР (соперник) ВИЛЛИ ВЕБЕР (менеджер)

1	Вопрос: Сколько Гран При выиграл Михаэль (включая Инди-2004)? Ответ: 78	Марк: 78 ✓	Вилли: 78 ✓
2	В: Сколько поулов на счету Шуми? О: 60	Хм-м. Затрудняюсь. Знаю, что побед у него больше, чем поулов, и это забавно. 53? X	Много. 70? X
3	В: На какой трассе (трассах) Михаэль побеждал больше всего? О: Автодром имени Жюлья Вильнёва, Канада (семь раз)	Имола – или, может, в Испании? X	Испания? X
4	В: Худший результат Михаэля в чемпионате мира? О: Дисквалификация и исключение из зачета в 1997-м	Он не получил классификации в 1997-м, думаю – это и есть ответ. Но я помню, что в 99-м он был пятым, когда сломал ногу ✓	Понятия не имею. Не девятым ли он однажды был? X
5	В: Когда в последний раз Михаэль не заработал очки в гонке? О: В Монако-2004	Да только что в Монако, дружиче ✓	В Хокенхайме пару лет назад? Нет – в Бразилии в прошлом году! Нет – в последнем Монако! ✓
6	В: Сколько побед Михаэль принес Mercedes в гонках спортивных автомобилей? О: Одну – в Мексике	Одну – в Мексике. Неплохо, да? ✓	Думаю, только одну. Кажется, в Мексике ✓
7	В: Каков пульс у Михаэля, когда он расслаблен (с точностью до 10 ударов)? О: 48	53? ✓	Ну, он в отличной форме! Но я не знаю. 80? X
8	В: Какое имя Михаэль дал собачке, спасенной им в Бразилии? О: Фло (по-немецки – блоха)	Понятия не имею. Тайгер? X	Легко! Фло, или Блоха. Это насекомое такое ✓
9	В: Как назывался первый автомобиль Ф1, на котором гонялся Михаэль? О: Jordan 191	Jordan, э-э-э, 191, кажется ✓	Jordan 1991 года X
10	В: В каком году Михаэль поменял расцветку своего шлема на нынешнюю? О: В 2000-м	Думаю, в 2000-м ✓	В 2000-м ✓

Победитель (7 из 10)

Проигравший (5 из 10)



Приличное пятое место Паниса в Инди-2004

СПРОС НА «ОЛИВА»

Панис-Williams – ЭТО ВОЗМОЖНО?

В дни ГП Канады в списке кандидатов на место в Williams, якобы составленном командой на 2005 год, появилось новое имя: Оливье Панис (вверху). 38-летний француз должен заняться продлением контракта с Toyota до конца этого года, но он не намерен заканчивать карьеру. Когда F1 Racing поинтересовался его планами на 2005 год, Оливье был откровенен как всегда: «Хочу гоняться – и буду гоняться! Я чувствую себя столь же быстрым и мотивированным, как и прежде. Дидье (Котон, менеджер Паниса) прощупывает другие команды, но это обычное дело, поскольку мой контракт должен быть пересмотрен. Что касается меня – я бы остался в Toyota».



Котон (справа) беседует с Дерни из Williams

Обычное или нет, но в монреальском паддоке Котона видели в нескольких продолжительных беседах с высокопоставленными представителями других команд, включая Williams и McLaren. Что он ищет?

«Продление контракта с Toyota – по-прежнему приоритетная цель для Оливье, – говорит Котон. – Но до тех пор, пока он не заявлен на следующий год, мое дело поискать, что может предложить нам рынок. Выбор сейчас невелик, потому что в командах, способных побеждать (исключая Toyota), вакансий немного».

Это верно, но о чем тогда Котон беседовал тет-а-тет с Франком Дерни из Williams (работавшим с Панисом во времена, когда сам он исполнял обязанности технического директора Ligier в 1993–96, и высоко ценящим французского гонщика)?

«Сделки в Ф1 заключаются не в паддоках, – темнит Котон. – Больше того, у меня, знаете ли, есть друзья и в других командах. Люблю с ними поболтать».

Просто разговоры или серьезные планы? Мы вам сообщим...

• См. Интервью Паниса, с. 94



ПРОБЛЕМЫ РОСТА

Почему Дэвидсон может оказаться в Sauber

Похоже, ситуация для Энтони Дэвидсона складывается благоприятно. Сегодня, когда его прочат в Williams и Sauber (как, впрочем, и в B.A.R.), в число его сторонников попали два признанных авторитета

В Индианаполисе о Джанкарло Физикелле, который провел в Sauber несколько ярких гонок, затмив своего напарника (Фелипе Массу), заговорили как о наиболее возможном кандидате в Williams в 2005-м, где он должен составить пару Марку Уэбберу (при условии, что Флавио Бриаторе, менеджер Уэббо, отклонит предложение Toyota).

Между тем Фрэнк Уильямс уже выразил свое восхищение третьим гонщиком B.A.R. — Honda Тони Дэвидсоном — публично. «Парень быстр! — проскрипел он, понаблюдав за тем, как Дэвидсон проводит длинную пятничную попытку в Бахрейне. У Дэвидсона по-прежнему есть определенные шансы получить место в Williams в 2005-м, хотя наши источники в этой команде уверяют, что шансы эти убывают по мере того, как Физико демонстрирует отличную форму. Учитывая все это и понимая, что открывается вакансия в Sauber, Дэвидсон усилил свою бригаду менеджеров, добавив Дэвида и Стива Робертсонов к своему давнему помощнику Дидье Штосселю.

«Полностью поддерживаю это решение, — отреагировал Штоссель. — Я помогаю Энтони уже 6 лет и для кого-то начинаю звучать, как заезженная пластинка. Все уже слышали из моих уст, насколько он хорош, пора ввести новые голоса в наш менеджерский хор».

Дэвид Робертсон, отец Стива, рад тому, что среди его клиентов (в числе которых Кими Райккёнен) появился столь перспективный гонщик. «В последние годы многие гонщики просились к нам со Стивом, но мы всегда говорили нет. Но с благословения Кими и при его поддержке (а он любит и уважает Энтони и считает, что это очень хороший гонщик) мы решили принять приглашение Тони и Дидье».

Так вышло, что из всех боссов команд наибольшим уважением Робертсоны поль-



‘ПАРЕНЬ БЫСТР, — ПРОСКРИПЕЛ ФРЭНК, ПОНАБЛЮДАВ ЗА ТОНИ В БАХРЕЙНЕ’

зуются у Петера Заубера. Напомним, осенью 2000 года Райккёнен был лишь новобранцем Формулы Renault, шансы которого получить суперлицензию казались весьма призрачными. И все же Робертсон-старший с таким жаром рекомендовал молодого финна Петеру Зауберу, что тот, проникшись верой в 21-летнего парня, пригласил его в свою команду в 2001 году.

Остальное, как говорится, уже история. Не удивляйтесь, если этой осенью она повторится.

ПОЛЕТЫ НАЯВУ

10 раз на 9 этапах Дэвидсон был в первой тройке				
ГРАН ПРИ	ТРЕН. 1	ОТСТАВАНИЕ	ТРЕН. 2	ОТСТАВАНИЕ
Австралия	9-й	+2,794	15-й	+2,798
Малайзия	3-й	+1,533	17-й	+2,313
Бахрейн	3-й	+0,800	3-й	+0,038
Сан-Марино	4-й	+2,314	6-й	+0,677
Испания	3-й	+0,958	2-й	+0,253
Монако	7-й	+1,289	2-й	+0,400
Европа	1-й	-0,184	7-й	+0,673
Канада	3-й	+0,506	12-й	+1,427
США	3-й	+0,339	2-й	+0,602

▽ Ант поедет в Силверстоуне?

У Дэвидсона есть шанс снова выступить в ГП (в дополнение к 2 гонкам, проведенным в Minardi в 2002-м) — заменив быстрого, но эксцентричного Сато. Дэвид Ричардс был просто вне себя, когда Таку, которого, видимо, посетило очередное затмение разума, в пятницу атаковал по внутренней траектории Фелипе Массу. «Команда не продвигается вперед, пока у нас не будет двух гонщиков, способных максимально использовать свой потенциал в любых условиях», — такое заявление Ричардса приведено в пресс-релизе команды по итогам дня.

Вскоре пошли слухи о том, что Дэвидсон может заменить Сато на Гран При Великобритании. На наш вопрос ДР не дал четкого ответа: «Несомненно, Тони заслужил право выступить в гонке, и было бы здорово увидеть его в Силверстоуне. Но Таку, хоть он в этом году временами и проваливается, постоянно прогрессирует. Мы обязаны его поддержать».

Законодательных препятствий для проведения такой рокировки в Силверстоуне нет. Однако 3-е место Таку в Индии (последовавшее уже после заявления ДР), возможно, его спасло — и лишило шансов Тони. После гонки Сато сделал все, чтобы стало понятно: он извлек уроки из своих ошибок: «Это потрясающе — стоять на подиуме. Я так горд за свою команду! Она так старалась, чтобы разобраться с навалившимися на меня проблемами. Это невероятно!» Поживем — увидим...

Такое возможно? (основное фото) Дэвидсон в Sauber (с любезной подачи художников F1 Racing); быть может, Дэвид Робертсон (на врезке справа) сумеет что-то изменить

Винтики-шпунтики

▽ По высшему разряду

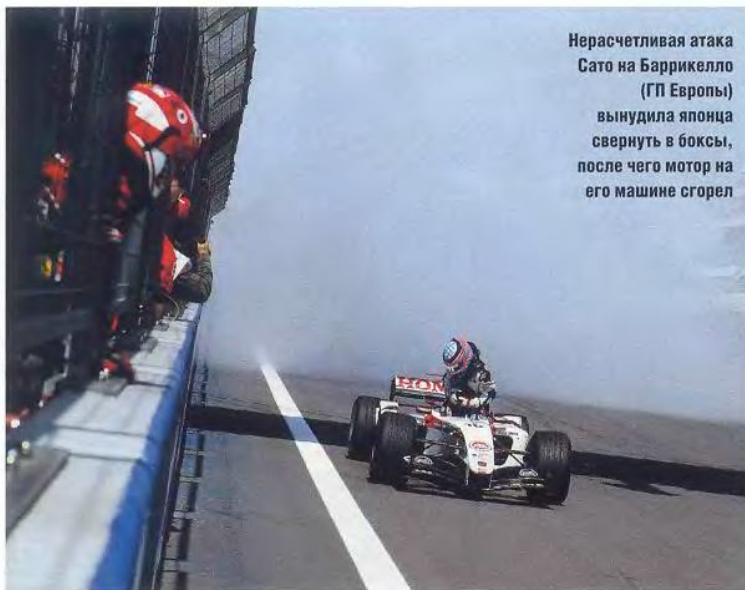
Отныне Ferrari может ремонтировать корпус своих машин в полевых условиях с заводским качеством. Для этого используется пропитанная смолой стеклоткань, подлежащая обработке в автоклаве. До сих пор команды, которые нуждались в ремонте в полевых условиях, делали пропитку уже на месте. Во избежание затвердевания смолы – а это происходит уже при комнатной температуре – сырье хранится в Маранелло в специальных холодильниках, откуда доставляется на гонки в мини-автоклаве.



▽ Трудная победа Ferrari

Когда на 11-м круге в Барселоне на машине Шуми лопнул патрубок выхлопной системы, телеметрия показала рост температуры в подкапотном пространстве, куда проникали раскаленные газы.

Инженеры попросили Михаэля сбросить темп, пока они разберутся, в чем проблема. Когда Шуми это сделал, температура сначала упала, а потом снова стала расти из-за того, что инконал (материал, из которого сделан патрубок) остыл, осел – и трещина увеличилась. После этого темп Михаэлю задавали инженеры. Результат? Очередной двойной финиш Ferrari!



Нерасчетливая атака Сато на Баррикелло (ГП Европы) вынудила японца свернуть в боксы, после чего мотор на его машине сгорел

СПЕКСЯ

В.А.Р Сато перевозбудился

Похоже, причина загадочной ненадежности моторов на В.А.Р-Honda 006 Такумы Сато установлена. Проблема чаще всего проявлялась вскоре после пит-стопа, и, как следует почесав в затылках, инженеры решили, что дело в перегреве.

Согласно последним веяниям конструкторской моды корпус машины плотно облегает моторный отсек, чтобы воздушный поток не попадал в зону турбулентности, создаваемую задними колесами. Такое решение повышает эффективность аэродинамики, но тянет за собой проблему отвода тепла из подкапотного пространства. Когда-то поток горячего воздуха направляли между диффузором и корпусом. В наши дни размеры выводных отверстий значительно уменьшились, из-за чего и пришлось придумывать все эти «жабры» и «трубы».

Но даже с этими приспособлениями проблема охлаждения сохраняет свою

остроту. И похоже, беды Сато вызваны не тем, что выводные отверстия слишком малы, а тем, что двигатель слишком нагревался во время пит-стопов. Электроника Honda «обедняет» смесь, когда гонщик нажимает кнопку ограничителя скорости на пит-лейне, и в результате мотор начинает перегреваться. Чтобы сбить температуру, машина должна затем какое-то время идти без помех.

Эта проблема хорошо известна инженерам: 2–3 граммотно спланированных пит-стопа повышают надежность двигателя. Но если гонщику приходится останавливаться вне графика прежде, чем температура стабилизируется (а вылеты Сато, вроде того, что у него был на Нюрбургринге, как раз и ведут к таким остановкам), температура моторного отсека оказывается критической для двигателя, когда гонщик полностью открывает газ.

гибкий подход

Трепещца крыльями

Ведущие команды Ф1 нашли, как с помощью конструкции заднего крыла избавляться от излишней прижимной силы, когда это необходимо. Аэродинамическая нагрузка помогает при прохождении поворотов, но создает излишнее сопротивление при разгонах. Меняя угол атаки заднего крыла, можно улучшить время круга.

Однако в Ф1 подвижные элементы аэродинамики запрещены, и трюк состоит в том, как добиться гибкости деталей крыла. Не так-то это просто с инженерной точки зрения: правила относительно аэродинамики действуют драконовские, и любая уловка грозит серьезными проблемами. И все же некоторые ведущие команды научились управлять деформациями элементов крыла так, чтобы его средняя часть прогибалась

при определенных расчетных нагрузках.

Когда верхний (задний) элемент заднего крыла пригибается вниз к нижнему (переднему) элементу, тонкий слой воздуха, проходящий между ними, становится еще тоньше. Этот «завор» играет важную роль в эффективности работы всего крыла, ведь два маленьких элемента, работающие согласованно, результативнее, чем один большой.

По мере сжатия щели между элементами крыло теряет способность создавать прижимную силу. В поворотах эта сила максимальна, а на скорости, скажем, 250 км/ч практически равна нулю.

Как мы полагаем, технический делегат FIA Чарли Уайтинг в настоящее время пытается оценить соответствие новых крыльев требованиям регламента.

Говорят цифры!

Все, о чем мечтают фанаты статистики

Обобщенная стартовая позиция (после ГП США '04)

1	Ferrari	3,2
2	Williams-BMW	5,0
3	B.A.R-Honda	6,5
4	Renault	7,9
5	McLaren-Mercedes	10,8
6	Toyota	11,4
7	Jaguar-Cosworth	11,8
8	Sauber-Petronas	14,0
9	Jordan-Ford	15,9
10	Minardi-Cosworth	18,3

Пройденная дистанция, км (после ГП США '04)

1	Рубенс Баррикелло	2714
2	Михаэль Шумахер	2607
3	Хуан Пабло Монтойя	2541
4	Оливье Панис	2515
5	Дженсон Баттон	2513
6	Джанкарло Физикелла	2405
7	Ярно Трулли	2404
8	Фелипе Масса	2270
9	Такума Сато	2244
10	Дэвид Култарт	2222

Шины: всего км на тестах, тренировках и в гонке (25.11.03* - 20.06.04)

1	Michelin	264 799
2	Bridgestone	108 976

Цифра месяца

Ferrari завоевала 87,6% разыгранных пока очков. Это на 1% больше, чем McLaren в 1988 году

Двигатели: всего км на тестах, тренировках и в гонке (25.11.03* - 20.06.04)

1	BMW P84	46 984
2	Toyota RVX-04	44 439
3	Honda RA004E	42 996
4	Mercedes FO110Q	37 068
5	Ferrari 053	32 140
6	Renault RS24	24 661
7	Petronas 04A	21 569
8	Cosworth CR-6	19 727
9	Ford Cosworth RS2	19 446
10	Cosworth CR-3L	11 644

Тесты: наибольший пробег (25.11.03* - 20.06.04)

Команда	BMW.WilliamsF1	43 299
Гонщик	Рикардо Зонта	15 895

* Дата начала предсезонных тестов

в содружестве с



Деловая мозаика

▽ Ray-Ban наводит тень на В.А.Р

В.А.Р подписала спонсорский контракт с компанией Ray-Ban (внизу), выпускающей солнцезащитные очки. Ее логотипы появились на бортах белых машин в Инди. В команде эту сделку оценивают как первый результат успешных выступлений в чемпионате 2004 года.



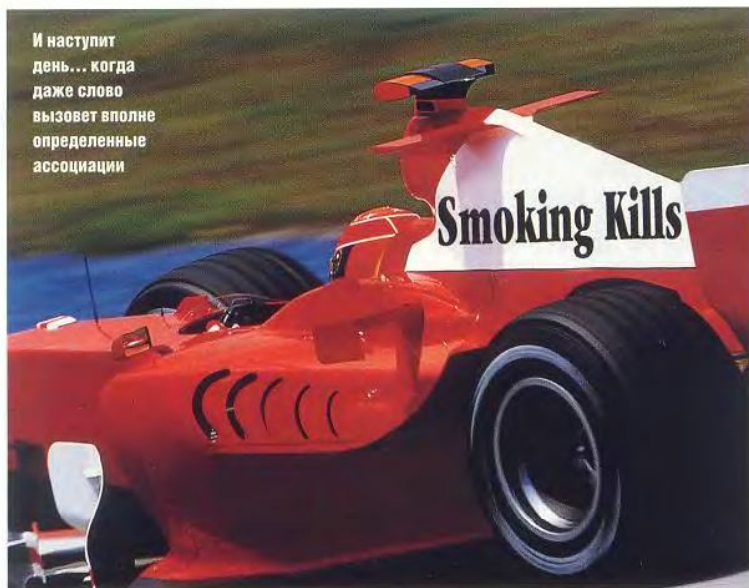
▽ Renault сближается с Boeing

Renault планирует установить отношения в области конструирования и производства с аэрокосмическим гигантом Boeing. «Сходство технологий Ф1 и авиации очевидно», — поясняет Миллер Адамс, вице-президент Boeing Technology Ventures (внизу на фото с Ф. Бриаторе).



▽ Вилли переживает

Вилли Рампф, технический директор Sauber (внизу) обеспокоен новым форматом квалификации, который вступит в силу на ГП Великобритании. «Нынешний формат гарантирует нам внимание телевидения», — напоминает Рампф, опасаясь, что в новом варианте это внимание полностью отвлечет на себя самые быстрые.



И наступит день... когда даже слово вызовет вполне определенные ассоциации

ДЫМНЫЕ СИГНАЛЫ

Альянс с Marlboro ведет к...

Источники, близкие к Ferrari и Philip Morris (владеющей брендом Marlboro), раскрывают детали плана по превращению Marlboro в единственного спонсора Ferrari после вступления в силу (в 2005 году) запрета на рекламу табачных изделий. F1 Racing писал (2004, июнь) о намерении Philip Morris воспользоваться дырой в европейском законодательстве, чтобы обойти запрет, — там посчитали, что абсолютно белой крышки капота мотора и заднего крыла достаточно, чтобы возникли ассоциации с логотипом Marlboro. Но в этом случае объемы финансирования Ferrari были бы снижены.

Сегодня, похоже, в Philip Morris считают, что ассоциативные связи с Marlboro будут прочнее, если на бортах алых машин не будет вообще никакой рекламы. Это означает, что Marlboro придется скупить каждый квадратный сантиметр поверхности корпуса Ferrari — самое дорогое вложение в недвижимость в автоспорте. Philip Morris будет платить за это прежние \$150 млн в год, но в Маранелло та-

кой вариант рассматривают всерьез. Если они договорятся, это будет крупнейший спонсорский контракт в истории Ф1.

По условиям контракта Ferrari сможет выступать с логотипами Marlboro в странах, где нет запрета на рекламу табака (в Малайзии или Бахрейне), но те, кто регулирует там рекламный рынок, могут потребовать поместить предупреждающую надпись, вроде «Никотин — яд». Такая надпись может появиться и на других гонках, усиливая напоминание о Marlboro (см. рисунок сверху).

Источники в табачном бизнесе считают, что именно такое решение — пусть и дорогое — делает сотрудничество с Ferrari интересным для Philip Morris. Как нам сказали:

«Сколько стоит реклама в одной гонке, где не могут себя рекламировать другие? Немало. Если же Marlboro сможет себя рекламировать в 4–5 гонках в год, это для них очень существенно».

Ferrari и Philip Morris отказываются от комментариев.

НЕМОБИЛЬНЫЕ FERRARI

... «незаметному» контракту с Vodafone

А что останется Vodafone, если Marlboro купит весь корпус Ferrari?

Трехлетний контракт Vodafone с Ferrari заканчивается в этом году, и обе стороны имеют право его продлить. Но если Ferrari примет предложение Philip Morris, места на бортах машин другим спонсорам с 2006 года не останется. Тогда, наверное, Vodafone ограничится контрактом еще на год, хотя логичнее выглядит двухлетнее продление при условии, что контракт с Marlboro вступит в силу с 2007 года.

Так или иначе, у Vodafone три пути. Первый: продолжить сотрудничество с Ferrari, не настаивая на внешней рекламе. «Такое возможно», — признал один из маркетологов F1 Racing. — Меня бы это не удивило. Спонсоры ищут разные способы работы в Ф1. Рас-

краска машин — только один из вариантов».

Второй вариант — перейти в другую команду и работать как прежде. Такой вариант для Vodafone выглядит сомнительным. Третий вариант — вообще покинуть Ф1. Недавний уход из компании Дэвида Хайнса, человека, стоявшего за программой Vodafone в Ф1, по свидетельству хорошо информированных источников, возможно, говорит об ослаблении интереса к Ф1.

Алекс Рис, менеджер Vodafone по вопросам спонсорства, говорит: «Мы обсуждаем с Ferrari новый контракт, и речь о том, что мы не сможем разместить наши логотипы на машинах, не идет. И мы вообще не обдумываем возможность перехода в другую команду».

Уход Дэвида Хайнса в Vodafone не комментируют.



Пусть не на подиуме, но с шампанским!

НАБИРАЯ ОЧКИ

Очко Minardi — это ничто

Вопреки популярной теории, очко, заработанное Minardi в Инди, в финансовом отношении не дает команде ничего. Когда-то доходы от телетрансляций распределялись пропорционально заработанным очкам, но сейчас применяется гибкая шкала, базирующаяся на положении, занимаемом командами в Кубке конструкторов, и системе начисления очков, придуманной Берни Экклстоуном. Подробности о том, как делаются расходы, всегда оставались в тайне — секретность определяется условиями Договора Согласия.

«В финансовом смысле это очко не дает нам ничего, потому что не позволяет выбраться с нижней строчки в зачете конструкторов», — говорит хозяин Minardi Пол Стоддарт. — Но с точки зрения командного духа оно просто неоценимо».

И все же коммерческий эффект у этого события есть, хотя и не прямой. «Разумеется, наши спонсоры получили невероятную отдачу, благодаря чему и мы выглядим интереснее в глазах потенциальных спонсоров и все такое», — сказал Стоддарт. — Это как снежный ком».

Берни заглянул к Minardi в Индианаполисе. Известен его комментарий: «Типичная Minardi. Они заработали очко, открыли шампанское и подали его... в пластиковых стаканах!»

Жоэл Баумгартнер (внизу) стал первым гонщиком Minardi, заработавшим очко с тех пор, как в Мельбурне '02 преуспел Марк Уэббер.

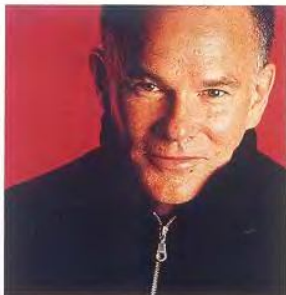


Хоть и замыкающий, но с очком

ОЧКИ, ЗАРАБОТАННЫЕ ГОНЩИКАМИ, КОГДА ОНИ ВЫСТУПАЛИ В MINARDI

Гонщик	Год	ГП	Очки
Физикелла	1996	8	0 (1)
Трулли	1997	7	0 (0)
Алонсо	2001	17	0 (0)
Уэббер	2002	17	2 (5)
Бруни	2003	9	0 (0)
Баумгартнер	2003	9	1 (1)

() по системе начисления очков 2004 года



Питер Уиндзор

Оказывается, задача пресс-служб в том, чтобы умалчивать, а вовсе не в том, чтобы проливать свет

Перед лицом прессы и, соответственно, ее аудитории гонщики Ф1 стараются (а) говорить как можно меньше и (б) говорить только правильные вещи. «Правильные» в данном случае вовсе не значит «верные», а лишь такие, которые выставляют их в выгодном свете, то есть работают на имидж.

Например, в свое время слово «концентрация» в устах шотландца Джима Кларка всегда означало намного больше. Джим всегда говорил, что «концентрация» – точнее, ее потеря – была его главным противником. И это притом, что большинство своих побед он одержал с отрывом на круг, а то и на два, а его оппоненты выглядели при этом просто беспомощно.

Потом, в эпоху Айртона Сенны, на первый план вышел «фокус». Как говорил Сенна, главное – это «фокус». Если ты «сфокусирован» – значит, все идет как надо. На самом деле Сенна говорил то же самое, что и Кларк, но в новом мире Ф1, со всеми ее спонсорами и телевидением, словечко на какое-то время стало модным.

И как это Ferrari так точно все предсказывает? Почему для них нет сюрпризов? Все просто: у них есть всевидящий и всезнающий магический кристалл

В наши дни, когда слушаешь Михаэля Шумахера, неожиданностей не жди. Все предсказано. Сюрпризов – никаких. Все под контролем. Все в порядке. Высокая скорость Ferrari в этом году не стала неожиданностью. Так же как и скорость Дженсона Баттона и его V.A.R.-Honda. Так же как и победа Трулли в Монако. Удивляться нечему. Все это можно было предвидеть.

Я порой думаю – и где это в Ferrari делают свои предсказания? Может, зимой они собираются в доме Михаэля и под попкорн и пиво составляют списки

всего того, что не станет неожиданностью? Если так, не могу ли я получить копию этого списка? Не в том дело, что я хочу знать, что произойдет завтра, хотя это тоже было бы неплохо. Мне-то хочется знать, что именно предсказано не было, и тогда я хотя бы смогу увидеть, как выглядит команда Ferrari в состоянии крайнего удивления.



‘Где же Ferrari составляет свои предсказания? Может, они собираются в доме Шуми и под попкорн и пиво составляют списки всего того, что не станет неожиданностью?’

Если просмотреть пресс-релизы команд Ф1, выпущенные за гоночный уикенд, можно весьма точно представить, о чем они думают и каковы их цели. После Инди, например, West McLaren-Mercedes, объяснив неудачу проблемой с давлением воздуха в двигателе, тем не менее настаивает, что «сильная тактика двух пит-стопов» могла привести Кими «на подиум». Но эта же «сильная тактика двух пит-стопов» была и у всех остальных (кто-то так и планировал, кому-то помог пейс-кар), значит, весь разговор о дозаправках – не что иное, как попытка отвлечь внимание от реальных проблем.

Зато BMW-Williams стали подлинными мастерами классических формулировок, констатирующих более чем очевидные вещи: «У Ральфа была проколота шина, и он потерпел аварию». Никаких сомнений. Абсолютно. Или еще: «Причина, по которой Хуану показали черный флаг, была в том, что из-за проблем с основной машиной ему пришлось воспользоваться запасной. Он должен был покинуть боевую машину за 15 секунд до старта формирующего круга, но мы на несколько секунд опоздали». Ну да, мы видели. Но нам хотелось бы знать, почему он опоздал? Но в Williams, конечно, не хотят, чтобы мы это знали.

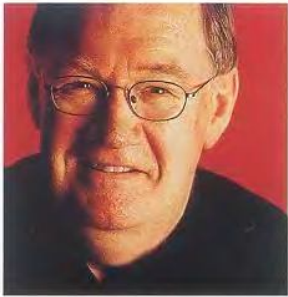
Команда Lucky Strike V.A.R.-Honda дает Дженсону Баттону возможность высказаться по поводу Таку. «Таку совершил первый заезд, когда трасса позволяла развивать более высокие скорости, – заявил Дженсон после квалификации. – Мы попробовали его настройки, и оказалось, что они просто ужасны. Теперь я понимаю, что не надо было ничего трогать...» Но в том же пресс-релизе сам Таку говорит: «Жаль, что мы не смогли догнать Ferrari». Перевожу: «Дженсона не было даже на экране моего радара».

В пресс-релизе Michelin французы гордо декларируют, что в ходе гонки их шины имели явное «техническое преимущество». Остается гадать, о чем же именно идет речь, поскольку в Инди, если помнится, два первых места занял Bridgestone. Но, может быть, параллельно шло состязание, в котором «техническое» жюри присуждало «технические» очки за некие «технические» достижения?

Наверное, Ярно Трулли знает ответ. Из-за проблем с горлом после Барселоны он говорил немного, но его результаты улучшились. Это видно по его езде и по пресс-релизу Renault: «Я боролся с Сато до конца, но из-за масла на трассе на вираже были флаги, поэтому я сбросил газ, и он меня обошел». То есть, выходит, Сато под теми же флагами недостаточно замедлился?

Кстати, о Сато: на меня произвела впечатление его агрессивность на послегоночной пресс-конференции. Сидя рядом с Михаэлем, Таку говорил, что Рубенс, когда все ехали за пейс-каром, слишком сдерживал пелетон, и поэтому Михаэль смог уйти вперед. «Мы должны обратить на это внимание», – сказал он, под царственным «мы» имея в виду себя, свою команду и, вероятно, FIA. Жаль, что в этот момент его слушали немногие – и меньше всего Михаэль, который болтал в это время с Рубенсом. Видимо, о чем-то вполне предсказуемом и ожидаемом. **1**





Алан Хенри

Все «большое», а значит «громоздкое», как правило, не идет на пользу Ф1 – но не в случае с Ferrari

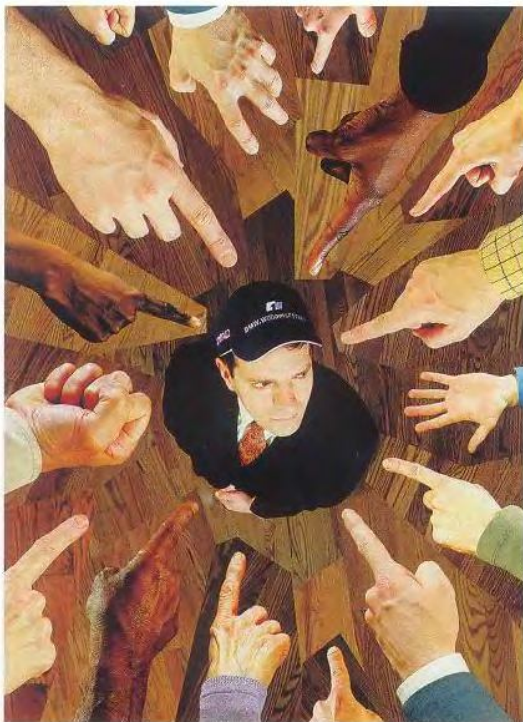
Личные и профессиональные отношения внутри команд Ф1 могут способствовать их расцвету, а могут и наоборот – тянуть вниз. Именно это удивительным образом выветила пресс-конференция, прошедшая в четверг накануне ГП США, заодно дав ответ на вопрос, почему Ferrari выигрывает гонки, а другие команды – нет.

Первые полчаса Росс Брон и Рубен Баррикелло мило болтали, шутили, открыто и расслабленно обсуждая свои проблемы, что лишь подчеркивало, насколько комфортно и тот и другой чувствуют себя на своих местах.

Потом пришла очередь Фрэнка Уильямса, Хуана Пабло Монтойи и Ральфа Шумахера. Их жесты и речи были настолько спонтанны, что напоминали разговор трех незнакомцев, случайно повстречавшихся в ночи посреди большого города. В какой-то момент я даже подумал: если бы их хотя бы представили друг другу, возможно, тогда им было бы проще общаться.

На пресс-конференции в пятницу различные настроения боссов команд в точности соответствовали уровню их нынешних достижений. Глава B.A.R Дэвид Ричардс был сама уверенность и оптимизм. Рон Деннис из McLaren выглядел жалко, явно желая оказаться где угодно, но только не здесь, лицом к лицу со сворой борзописцев. Ягуаровский Тони Парнелл излагал четко, но занимал несколько оборонительную позицию. Эдди Джордан напоминал провинциального комика, участвующего в прослушивании, чтобы на лето

Ferrari – это единое целое, а в BMW-Williams (внизу) моторами и шасси занимаются разные структуры, что чревато «синдромом стрелочника»



устроиться массовиком-затейником на модном курорте. А шеф Minardi Пол Стоддарт был просто печален.

Я хорошо помню, как несколько лет назад Патрик Хед объяснял, что одна из проблем управления растущей командой Ф1 заключается в том, чтобы удержать все в поле зрения. Иными словами, важно, чтобы правая рука всегда знала, что делает левая. На канадском ГП, похоже, руководство Williams действительно кое-что из виду упустило: воздухозаборники передних тормозов на 30 мм превышали допустимые правилами размеры. Но товарищи из FIA оказались более внимательными.

«Проблема в том, что команда стала слишком большой», – пробурчал в паддоке Индианаполиса один всезнайка. Конечно, тут есть о чем подумать. А теперь вспомним о Ferrari – одной из самых многочисленных команд, что не мешает ей одерживать победы одну за другой.

В чем же разница? Во-первых, сила Ferrari в тех отношениях, что связывают и объединяют людей внутри команды. Во-вторых, Ferrari работает как единое целое. Подобной моральной солидарности нет ни в McLaren-Mercedes, ни в BMW-Williams, ни в B.A.R-Honda. Этого нет даже в Jaguar-Cosworth. Когда дела идут успешно – партнеры прекрасно ладят. Но они неизбежно в гораздо большей степени подвержены «синдрому стрелочника»: мотористы во всем начинают обвинять бригаду шасси, и наоборот. Конечно, все это объяснимо, ибо заключено в самой природе человеческой. Только какая польза от подобного знания?

В свое время успеха в Формуле 1 традиционно добивались небогатые, но гибкие и подвижные структуры, которые умели быстро и решительно реагировать на порой резкую смену обстоятельств. Конечно, эти базовые качества, существующие на уровне инстинктов, должны были сочетаться с коммерческой и технической жилками, на которых и держится автоспорт. Смотришь сегодня на некоторые команды и понимаешь, как трудно им добиться правильного баланса.

Мартин Уитмарш, генеральный директор McLaren, с нетипичной для Ф1 откровенностью признает, что своим бизнесом они должны управлять более четко, хоть и не спешит соглашаться с доводом об излишней громоздкости команды. Его нелегкая задача, в частности, состоит в дальнейшей интеграции Mercedes-Пмог в группу McLaren. А ведь в их лучшие годы такие люди, как Рон Деннис и Фрэнк Уильямс, а до них Колин Чепмен и Энцо Феррари, были динамичными и эффективными менеджерами! Но эти их качества растворялись по мере того, как строились системы корпоративного управления, на которых сегодня держатся их компании.

Чепмен верил в красоту малых форм. Но, как успешно доказала Ferrari, большое – необязательно безобразное. Впрочем, трудно отрицать, что в Ф1 «Гарцующие жеребцы» все же относятся к разряду исключений из правил. **1**

‘Остается удивляться тому, что лучшие управленческие качества Рона Денниса и Фрэнка Уильямса растворялись по мере того, как выстраивались структуры их компаний’





Выступая в мартовском номере F1 Racing, Рон Деннис явно недооценил Sauber...

На этот раз наш приз отправляется в Башкирию, где удивительным образом сочетаются вещи несовместные

Эффект бумеранга

Меня насмешила фраза Рона Денниса из большого интервью с ним, опубликованного в одном из ваших номеров: «Петер Заубер мне глубоко симпатичен. Но не желая никого обидеть, скажу, что не считаю Sauber нашими соперниками». Тем не менее, Рон, фраза обидная, и я лично рад тому, что ваш McLaren нынче бьется с Sauber за 5-е место в Кубке конструкторов. Как говорится, не плюй в колодец – вылетит, не поймаешь.

Пол Хауард,
Великобритания

Продолжаем тему

На вопрос Эдриана Даунса из Великобритании (Обратная связь, июль, 2004) вами был дан ответ, что главным критерием оценки для вашего жюри был «масштаб» личности гонщика, а не статистика.

Вам не кажется, что оценивать масштаб личности кого-либо – дело неблагодарное и неправильное?

...Если подходить строго, то главный показатель, как ни крути, – статистика. Изучив состав жюри, я обратил

внимание на то, что подавляющему большинству его членов за 40 лет. Вспоминая свою юность, мне тоже сейчас кажется, что трава была зеленее, вода мокрее, а воздух чище (насчет воздуха, кстати – чистая правда!) Многие из экспертов начали интересоваться Ф1 во времена Лауды, Мэнселла, Пике, Проста и, конечно, Сенны. А первые впечатления самые яркие, вы не находите? Андрей Сальников, по e-mail

ARDEN'ский маневр

Мне понравился ваш анализ предложений Макса Мосли (июль, 2004), но еще больше мне понравился славный фотомонтаж (Паддок, с. 17), где изображена машина Ф3000 команды Arden, обгоняющая Шуми в Монако возле «Бассейна». Arden обгоняет Ferrari в точке, где обгоны невозможны в принципе? Вот это точно добавило бы настоящего шоу!

Дэвид Асквит,
Великобритания

Письмо номера Обрезание по Мосли

«Музыка и Формула – две вещи несовместные», – могу я сказать, перефразируя Пушкина, но только не о себе. Мне 18 лет. Я студентка-пианистка из Уфы и фанат Ф1.

Хочу выразить недовольство идеями Мосли об урезании (так и хочется сказать – «обрезании») бюджетов команд. Пусть не сходит с ума – Формула взлетела слишком высоко во всех отношениях, и падение с такой высоты окажется для нее смертельным. Мне было смешно, когда смотрела цифры «Формулы от Мосли» в сравнении с Ferrari, опубликованные в последнем номере (июль, 2004). И потом, для начала пусть найдет такого

Михаэля Шумахера, который согласится работать за \$5 млн. Нелли Кадраева, Уфа, по e-mail
Если бы это письмо было начертано рукой студентки медицинского вуза, тогда околоранатомические параллели были бы вполне объяснимы. Но от студентки-пианистки мы этого не ожидали. У Моцарта про обрезание ничего нет. Может, есть у Сальери?..

Только хуже сделаете

Мне ужасно не нравится идея поставить на машины Ф1 моторы V8. Через несколько лет эти двигатели, которые проталкивает FIA, будут развивать те же 900 л. с. Они будут легче, чем сегодняшние V10, и, возможно, еще дороже, ведь для того, чтобы вернуться на прежний уровень мощности, будут применяться безумные технологии.

Гермайндер Бхандэл,
США

Неразделенная любовь

...Я влюбилась в королеву автоспорта. Жалко только, что не с начала сезона. Но теперь не могу оторваться. К сожалению, никто среди моих знакомых мою любовь к Ф1 не разделяет.



STEVEN TEEJAT, STEVE ETHERINGTON/LAT, JAMES BARDHAM



Каждый месяц автор лучшего письма получит приз журнала F1 Racing

Русская Редакция F1 Racing: 129110, Москва, Проспект Мира, 69, стр. 1, офис 606. Факс: +7 (095) 681 3920. E-mail: info@f1racing.ru. Пожалуйста, не забывайте указывать полный обратный адрес – это касается и тех, кто присылает письма по e-mail, если, конечно, они рассчитывают на призы, которые мы будем в этом разделе разыгрывать. Мы оставляем за собой право при необходимости сокращать тексты писем.

Мне очень нравится, что в журнале есть статьи и о наших молодых гонщиках. Я верю, что наступит день – и мы будем болеть за российского гонщика Ф1.

Галина Галкина,
Москва, по e-mail

Не расстраивайтесь, Галина! Наша редакция, например, до сих пор не в курсе, кто выиграл чемпионат Европы по футболу – и ничего.

Это вам не NASCAR

Эй, господа из FIA, оставьте Ф1 в покое! То, чего вы добиваетесь (единое шасси и один на всех мотор), уже есть в США под названием CART и IRL. А Ф1 остается интересной, потому что в ней есть торжество технологии и скорости. А для безумной толкотни колесо в колесо и силовых приемов, типа «припечатай соперника к стене», есть NASCAR со всеми его авариями и рестартами через каждые 20 кругов. Да, это собирает толпы народа, но проблема в том, что там на трибунах сидят люди другой национальности.

Джордж Вэнко,
США

Вы что себе позволяете?

...В интервью с Дэйвом Ричардсом Мэтт Бишоп (июль, 2004) делает, на мой взгляд, совершенно непозволительную вещь – начинает указывать, каких пилотов кому из менеджеров нужно было отдавать или брать! Во-первых, не его это дело, а во-вторых, с чего он взял, что в этом вопросе он компетентен?

Короче, есть такая поговорка: «Говорить – не мешки носить!» И она четко отражает стиль интервью Бишоп.

Николай, по e-mail

Не знаем, уважаемый Николай, мы такой поговорки, но такое ощущение, что подобную мысль где-то слышали. При первой возможности обещаем



поинтересоваться у мистера Бишоп, с чего он взял, что разбирается в Формуле 1. А также спросим, доводилось ли ему в молодости работать грузчиком.

Возмнили о себе!

Во время недавних тестов в Силверстоуне двое моих юных сыновей целую вечность дожидались возле моторхоума Williams, чтобы получить автограф их кумира Хуана Пабло Монтойи. Когда он, наконец, появился, то постарался побыстрее улизнуть, но пообещал: «Я вернусь через минутку». Надо ли говорить, что обещания он не сдержал и так же точно удрал во второй половине дня. Ярно Трулли тоже всегда сбегает, и даже Джорджо Пантано бросил на ходу фразу «извините, я занят» так, как будто он уже суперзвезда.

Роберт Синфилд,
Великобритания



Проницательные вы наши

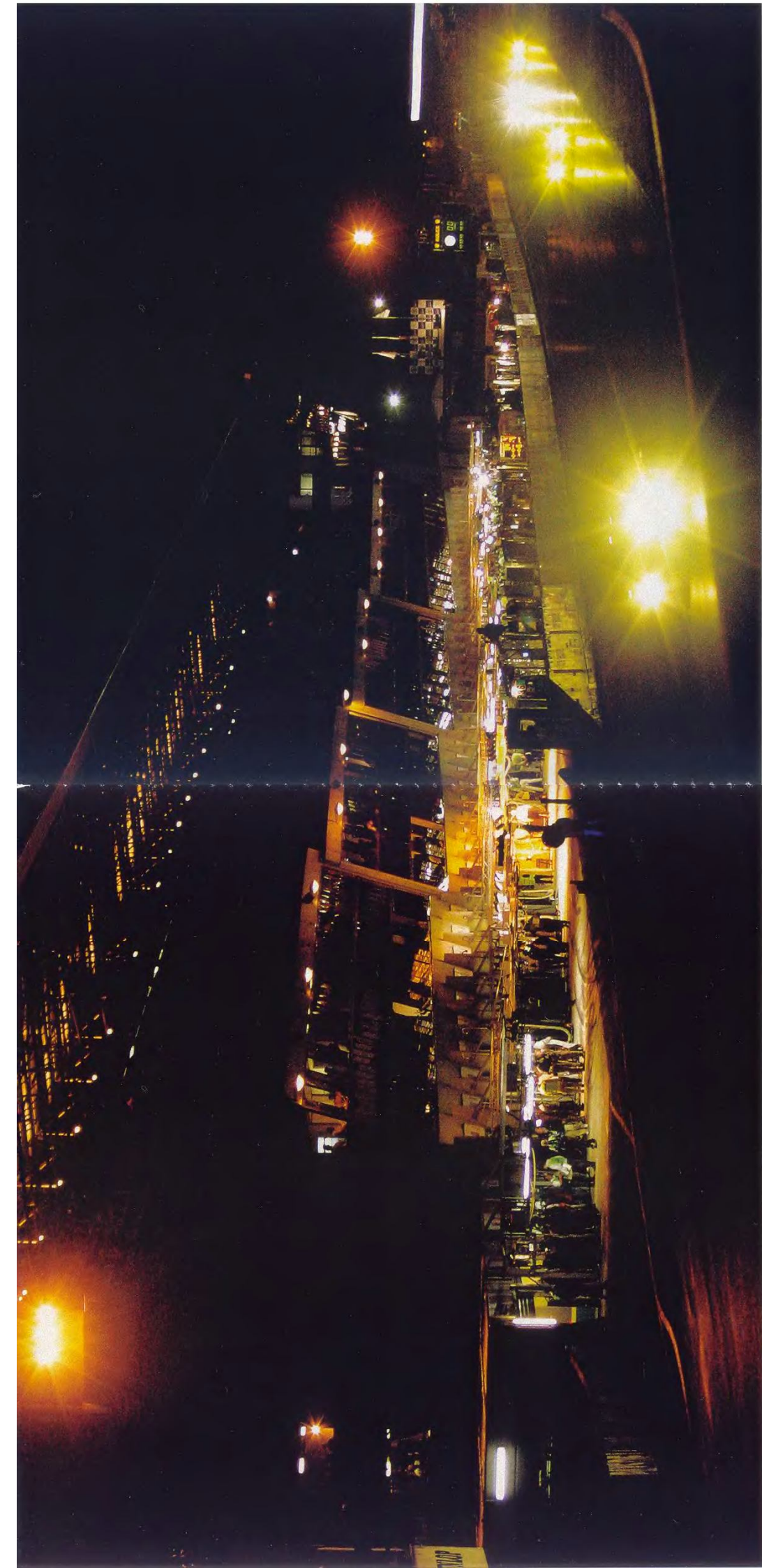
Недавно купил и прочитал 4-й номер вашего журнала. В общем, многое понравилось, однако создается такое впечатление, что вы просто взяли оригинальное издание и практически дословно его перевели. Да, конечно, в этом нет ничего плохого, но просто в некоторых статьях это явно заметно, так как чувствуется не совсем русская речь (то есть, подозреваю, английская).

Михаил Назаров, по e-mail
Проницательность наших читателей не знает границ. Истинная правда, мы регулярно берем оригинальное издание и практически дословно его переводим. Работа у нас такая. Как вы, наверное, заметили, на обложке написано: «Русская Редакция F1 Racing». А сам журнал базируется в городе Лондоне, где буквально во всем чувствуется влияние английского языка.

Гонки? Где вы видите гонки?

Куда исчезли гонки? Шуми отсиживается за спиной лидеров, ждет, когда они заедут в боксы, а потом уж нажимает на газ. А гонщики, которые пытаются обгонять, подвергаются штрафам и критике. Надо уволить всех стратегов и отменить пит-стопы – это будет шагом вперед.

Биверли Уэстон,
Киддерминстер, Ворчестершир



24 часа – и вся жизнь...

В мировой табели о рангах есть несколько гонок, имеющих поистине культовое значение. Гран При Монако, Инди-500, 24 часа Ле-Мана. Но если в первых двух стартовать могут лишь немногие избранные, то на старт легендарного автомарафона в Ле-Мане в принципе может выйти любой. Неслучайно ее называют гоночной Олимпиадой. С этого года она проходит с нашим участием

Текст Андрей Ларинин Фото Виталтас Черняускас

Узкая улочка долго тнётся вверх и, перевалив бугор, неожиданно выводит на просторную площадь. Ощущение свободного пространства не портит даже нависающий над ней старинный кафедральный собор.

Маленький чёрный Porsche ненадолго задерживается на перекрестке: внимание его водителя, американца Майка Дилейни, привлекала дама, выбирающая букет цветов у открытого лотка.

Дилейни – герой Стива Маккуина, а с этой сцены начинается классический фильм о 24-часовой гонке в Ле-Мане, самый знаменитый киноактером более 30 лет назад. За прошедшее с той поры время площадь, кажется, совершенно не изменилась, разве что неподалеку от собора появился памятник Уилбургу Райту, одному из двух братьев, положивших

начало авиации. В пятницу вечером на каменные стены уикенда июля этот памятник выглядит несколько неуместно на площади, где стартует – в этом году уже в 72-й раз – очередной Ле-Ман. Ну причём тут Райт?..

Город-гонка

Случайный путешественник, забравшись в поисках старины в этот симпатичный городок, расположенный в долине Луары, не сможет отделаться от впечатления, что попал в какое-то очень необычное место. Разумеется, он найдёт здесь и то, что искал, – старинные замки, аббатство, построенное в XI веке, типичные для старых французских городов узкие живописные улочки, днем наполненные удивительными ароматами частных булочных, а вечерами – все-

лыми голодом расслабляющихся после трудового дня горожан. Но в любом кафе или баре можно увидеть развешанные на стенах копии старых гоночных афиш, фотографии или модели спортивных машин, а в оформлении витрин бесчисленных магазинчиков и лавочек почти неизменно присутствуют мотивы, так или иначе указывающие на то, что вы в Ле-Мане – на родине первого Гран При Франции, в городе-гонке, городе-памятке, истории которого последние столетия тесно связаны с автоспортом. 13 тысяч рабочих мест даёт этому городу гоночная индустрия, и это значит, что почти четверть его населения так или иначе связана с миром быстрых колёс. Их привилегия – дважды за неделю, предшествующую старту сверхдолгого Ле-Мана, прямо из окон своих ▶

▽ АЛЕКСЕЙ ВАСИЛЬЕВ

Когда прошлой весной спонсоры сообщили нам о своем интересе к гонке в Ле-Мане, вслед за эйфорией пришло внутреннее волнение: а справлюсь ли я? Честно говоря, мы испытывали некоторую боязнь перед трассой. И проезд на первые тесты в мае откровенно испугал. Нам не удалось как следует поездить: то отказ коробки, то вылет уже на втором круге, — в общем, вышло не больше 10 тренировочных кругов, очень мало.

Улетел я в первой шикане, той, что перед мостом Dunlop. Я помнил ее по осенней гонке на малом кольце, когда скорость на прямой была меньше. А тут выход из быстрой шиканы сразу дает большой ход, а когда я подлетел к Dunlop, тормозить начал не за 200 м, а за 100 — и полетел по гравию в сторону стенки. Вот тут и подумалось: «Все! Сейчас разобью машину, и на этом наш Ле-Ман закончится». Я ведь первым сел за руль. Это происшествие сильно меня напугало, и на тренировках перед самой гонкой я ехал очень осторожно, опасаясь аварии, и

потому как следует освоиться на этой трассе не смог. Время было плохое. Я знал, где проигрываю, — это всего четыре места, но понять их не успел. А там надо просто валить, как на ипподроме в Раменском: на всю смелость, если можно так сказать. И только прочувствовав это состояние, нащупав точку опоры, начинаешь ехать быстрее.

На тренировках удалось понемногу улучшить время, но чтобы ехать в темпе, скажем, Ортели, — это и близко не получалось. Тем не менее, когда Стефан ехал 4:17, я ехал 4:19. Когда он ехал 4:15, я — 4:18. В принципе 2-3 секунды в Ле-Мане — это ерунда, но для того чтобы их найти, нужно как следует себя настраивать.

На гонку я выходил в нормальном состоянии, понимая, что главное — доехать, а о времени круга можно будет подумать позднее, скажем, в воскресенье днем, когда вкатиться, поймешь, что да как. Задача перед нами была поставлена простая: ехать и ехать. По раскладам выходило, что если неоправданно не рисковать, но и не

слишком терять, ехать в стабильном темпе, — то можно было подумать и о подиуме.

Первую смену отъездил, приглядываясь, кто и где от меня уезжает. Впереди шел TVR, и я видел, где он от меня отрывается, а где я его догоняю. То же самое с экипажем Люка Альфана: прикинул, где я могу с ними справиться, подтянулся и был таков. Дальше была Ferrari. Я подхватил ее темп, но обгонять не стал — вся гонка была еще впереди, и я ехал, выясняя, как работает соперник. Как раз на этом этапе удалось разобраться с участком Dunlop, еще парой мест — по выхлопу было видно, как он выбирает точки торможения. В общем, моя первая часовая серия дала для понимания трассы очень много. По сути, лучшая тренировка — это гонка.

Во второй смене было легче. Опаска, возникшая на майских тестах, сохранилась — важно было не убраться, не подвести команду. Но скорость возросла, и стало ясно, что в физическом отношении все не так и страшно. Пона-



Экипаж машины боевой: Н. Фоменко, Р. Нирн и А. Васильев на стартовом поле Ле-Мана (на соседней странице в центре); Ле-Ман начинается с... площади у кафедрального собора (слева); автографы русских гонщиков у болельщиков в цене (вверху справа); привилегия леманцев: приветствовать участников гонки прямо у подъездов своих домов (внизу справа); Ле-Ман — это не только знаменитые гонщики, но и уникальные машины (внизу)

квартир приветствовать своих кумиров, разглядывать их автомобили. В понедельник, когда технические комиссары проводят приемку машин на площади Якобинцев, и в пятницу, когда по главным улицам Ле-Мана проходит парад участников гонки.

«Я скучал по тебе, Ле-Ман»

Даже не знаешь, что в этом параде привлекает больше: известные на весь мир гонщики, среди которых немало настоящих звезд, или уникальные авто, на которых июньским вечером они совершают свое неспешное дефиле сквозь толпы болельщиков. Это настоящая выставка достижений автомобилостроения, где можно встретить и столетних вете-

ранов, вроде Peugeot 1907 года, на котором ехали наши ребята, и сверхсовременные дорожные монстры, вроде Ferrari различных моделей, включая F40, F50 и Enzo Ferrari, и такие раритеты, как Invicta или Spyker.

«Привет, привет! — улыбается, перегнувшись через борт роскошного «олдтаймера» экс-пилот Формулы 1 Ральф Фёрман, с которым мы встречались в Москве минувшей зимой. — Это ваш первый Ле-Ман? Для меня он тоже первый. Интересная гонка. Рад, что получил возможность выступить здесь. Формула 1? Я обязательно туда вернусь. Очень может быть, уже в этом году. Знаешь, там все так быстро меняется...»

В нынешнем Ле-Мане представлены целых 17 гонщиков, понюхавших пороху



чалу были проблемы с обгоняющими, потому что в первой сессии у меня сбилось зеркало заднего вида, и я не мог контролировать, как расположены более быстрые машины. Marshals начинали махать синими флагами за гонкой. Кажется, что прототип еще далеко, а он вдруг выныривает буквально из-под тебя!..

В общем, вскоре пришло понимание, что все не так уж страшно, появилось желание ехать по две смены. Они длятся примерно час, но он пролетает очень быстро – круг-то длинный, и за час ты проезжаешь его всего 12-13 раз. Причем значительную часть времени едешь по прямой. Летишь себе, поглядывая за своими отметками. Как табличка «200 м», тормозишь – и дальше, до следующей таблички. Осталось ощущение, что ехать 4:09, как лидеры нашего класса, – это вряд ли, тем более что у них совершенно другие машины, чем у нас. Но 4:15 вполне возможно. Это при том, что Ортели ехал 4:14, а его напарник Дюма 4:12.

В общем, гонка оказалась довольно несложной, но очень интересной. Соперники ведут себя очень корректно, никто никого не пытается выбить, выдвинуть. «Дураков», как в Спа или на Нюрбургринге, на трассе нет – все действует как профессионалы. Количество зрителей заводит, как и обилие народа на стартовом поле перед гонкой, парады. Не зря говорят, что Ле-Ман – это Олимпийские игры в масштабах автоспорта. Даже самооценка начинает меняться: участник гонки в Ле-Мане – это, пожалуй, покруче, чем просто мастер спорта международного класса. И теперь я могу сказать, что совершенно не боюсь ни Ортели, ни Сашу Массена. Мы – гонщики одного уровня.

А за Нирна обидно. Он явно перегорел. Думаю, он очень хотел показать себя. Наверное, неспроста первым в гонку отправили меня, а не его. Жаль, что все так быстро закончилось, но хорошо, что убрался он, а не мы. Мы свое дело сделали, и в следующем году поедем в Ле-Мане намного увереннее.



Формулы 1: от ветерана Дэнни Салливана, выступавшего в Королевском классе двадцать лет назад, до Джастина Уилсона и Ральфа Фёрмана, стартовавших в Гран При в прошлом году. Для некоторых из них Ле-Ман – почти дом родной. Херберт, Лехто, Пирро, Макниш, Ламмерс в разные годы побеждали на кольце «Сартэ», и публика, собравшаяся на площади, где происходит представление участников гонки, встречает их появление на подиуме аплодисментами.

Мы здесь пока еще не звезды, хотя справочники по гонке, отдав должное фаворитам класса GT, в котором выступают Алексей Васильев и Николай Фоменко, выделяют и наш экипаж: россияне – ребята серьезные, способные

‘МЫ ЗДЕСЬ ПОКА ЕЩЕ НЕ ЗВЕЗДЫ, ХОТЯ НАШ ЭКИПАЖ ВЫДЕЛЯЮТ: РОССИЯНЕ – РЕБЯТА СЕРЬЕЗНЫЕ’

побороться за солидный результат. «Je m'ennuyais de toi, Le Mans!» («Я скучал по тебе, Ле-Ман!») – кричит в микрофон Фома, и публика отвечает одобрительным гулом. «Василеф», «Фомьенко», «Russe» или просто «S'il vous plait (прошу вас)», – слышится со всех сторон, и наши ребята в поте лица отработывают свою приятную обязан-

ность, раздавая автографы направо и налево. Совсем рядом тем же самым занят знаменитый Люк Альфан, французская звезда горнолыжных склонов, а чуть впереди позирует с болельщиками Поль Бельмондо.

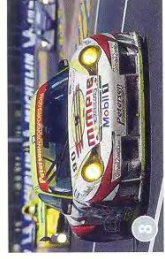
«На что можно рассчитывать в компании с двумя новичками? – Роберт Нирн, напарник Коли и Леши, плотный британец, за плечами у которого к нынешнему старту уже три Ле-Мана, не раздумывает ни секунды, рассуждая о перспективах своего экипажа. – На подиум! Просто не надо горячиться, нужно ехать в своем темпе и думать лишь о том, чтобы благополучно добраться до финиша. Русские едут быстро и стабильно, а ночью, говорят, возможен дождь... Учитывая все это, думаю, подиум вполне вероятен.» ▶



Прямая Мольсан
 АВ: Постепенно поднимаемся на 5-ю, затем 6-ю. Ориентир для ее включения — ресторанчик слева от трассы, а перед развилкой — галерея. Как разлучилась на два участка, так и надо ехать. Как разлучилась на два участка, так и надо ехать. Как разлучилась на два участка, так и надо ехать. Как разлучилась на два участка, так и надо ехать.



Шикана PlayStation
 АВ: Торможение от отметки «200 м». Здесь на входе справа есть яма — немного просит асфальт. Приходимся прерывать торможение перед этой ямой (иначе колесо скатится вперед). После ямы нужно уходить чуть глубже, а левый просит тормозить в следующей повороте, а после надо потормозить, включая 3-ю передачу. На выходе 4-я передача. Выход шиканой, свободный, снова набираем скорость и несемся к следующему шикане.



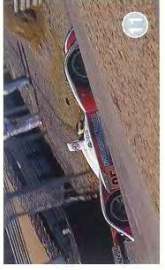
Шикана Mischief
 АВ: Перед ней отметка «200» — значит автограф с синими глазами для владельцев. Оборот трюк — торможение — если «ушлишь» на это, будешь терять время на круге. В правом повороте нужно уходить чуть глубже, а левый «просит» — иначе съездишь влево. Если все сделал верно — на выходе займешь середину дорожного полотна. Если ошибка — окажешься на правой стороне, где сложно удержать машину.



Mulsanne
 АВ: Выход из шиканы, попадаем на подъем в гору, за которой ничего не видно, потом резкий спуск — как в «седле». Поворот состоит как бы из двух частей: сначала надо просто справиться поворотом, а потом уже можно начинать тормозить. Здесь шикана — это не поворот, а торможение. Если же не поладишь на бордер, задним приводным колесом отпустишь с 6-й до 2-й передачи.



Goif
 АВ: Разгон в гору, за ним спуск, еще один подъем и снова спуск, за которыми следуют два правых поворота. Их не видно, и Ортели подтормаживает. Поворот состоит как бы из двух частей: сначала надо просто справиться поворотом, а потом уже можно начинать тормозить. Здесь шикана — это не поворот, а торможение. Если же не поладишь на бордер, задним приводным колесом отпустишь с 6-й до 2-й передачи.



Indianapolis
 АВ: На подходе к входу улетучиваются микроторможения, которые надо включать, что несложно по темпу гонимого, а перед — ленто света. Когда ты и него влегдаешь, нужно угадать начало очередного торможения. Это связка из двух поворотов: сначала правый — и он происходит так же, как предыдущий, а потом следующий выжимай, потом чуть догославляй и перед левым поворотом переключай на 3-ю. Он имеет хорошие тормоза, и чем больше здесь открываешь газ, тем лучше стоишь в нем машине.



Terre Rouge
 АВ: Жесткое торможение, с 5-й на 3-ю. Проблемы шиканой — шикане придраться не от чего. Выход шиканой — шикане придраться не от чего. Выход шиканой — шикане придраться не от чего. Выход шиканой — шикане придраться не от чего.



Atage
 АВ: Шиканой короткий разгон на 3-й, потом надо дойти до 4-й и снова торможение с переходом на 2-ю перед поворотом. Это очень ответственная связка, в которой можно проиграть очень много времени. Сам поворот несложный, и главная опасность состоит в том, чтобы на коротком отрезке между Indianapolis и Atage не задрожать, не пытаться проокочить его быстрее всех.



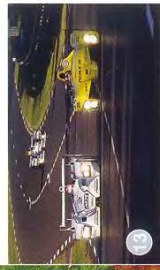
НФ: Это самый маленький поворот трассы и довольно коварный. Здесь можно испытывать сложную повороте открыт газ — и улететь!



Зона de la Foret
 АВ: Влево уходи трассе — трассе уходи правая, а вправо — трассе уходи левая. Если раздаться, это место выкрути, поворачивай в правую «огудительную» яму и трудно ловить машину на торможении перед следующим поворотом. Там надо выходить с середины полотна влево и сразу в правую шикану. Если правильно заштырить колесом на входе, получишь очень четкий и красивый.



Росаче
 АВ: Сначала хорошая плавная дуга, а на выходе влево и вниз нужно точно определить точку, где переключиться вправо — иначе попадаешь на повороте. Здесь надо квалитно работать педалью акселератора, сохраняя баланс и с каждым метром больше и больше открывая газ. Если у тебя это получается — ты бот!



Умень газ, тем лучше стоишь в нем машине.



Один круг в Ле-Мане

Алексей Васильев (АВ) и Николай Фоменко (НФ) — о секретах кольца «Сартэ»



Спуск в La Chapelle
 АВ: На выходе из шиканы выталкишь 4-ю передачу и падаешь вниз — никаких проблем.
 НФ: Когда проехали под мостом Dunlop, не видно, что долезать влево. Если кто-то вылетит, ускорившись будет трудно.



Шикана Dunlop
 АВ: Нечетное торможение от таблички «200» с однократным входом в шикану. Я выхожу на 3-ю, но надо было сводить на 5-ю. Это было в 2003 году. Но решил, что так быстро пригвоздишь ремень.
 НФ: Здесь надо затормозить чуть раньше — поворачивать вправо. Чуть позже — улетит в правый. Идеальное торможение — от 120 м. Но такое у нас могут немногие: Ортели, Бергмастер...



Стартовая прямая
 АВ: Стартовая прямая дает возможность слегка сбросить напряжение. Она главное уводит влево и вправо. Тут все предельно просто и логично к первой шикане. Но эта простота опасна тем, что к концу прямой тело, создавая как бы «немоту», а работать надо очень точно.



Ford
 АВ: Мокрая кривая на 5-й, средняя повороте слева направо. Чуть раньше надо затормозить, а потом поворотом (короткое торможение — и на некоторых поворотах) короткое торможение — и на 2-й выходящий на стартовую прямую.
 НФ: Это трюковое место, а педаль газа на шикане Радеце очень чувствительная: нужно быть предельно осторожным, чтобы вместо разгона не получить разворот — на глазах у зрителей пролики, собравшиеся на главных трибунах.



Maison Blanche
 АВ: На выходе из связки возникает желание расогнуть переднюю ось. Если же не поладишь на бордер, задним приводным колесом отпустишь с 6-й до 2-й передачи.



Karting
 АВ: Вою эту связку, включая следующий вид на трассу, где разогнаться надо поворачивать на 3-ю. Когда проехали под мостом Dunlop, не видно, что долезать влево. Если кто-то вылетит, ускорившись будет трудно.

КОМПЬЮТЕРНАЯ ГРАФИКА СЕРЖИОС

▽ НИКОЛАЙ ФОМЕНКО

Давно уже никому не надо объяснять, что такое Ле-Ман. Это поистине статусное событие в жизни любого гонщика. Попастъ сюда невероятно сложно – нередко все зависит только от того, как лягут звезды. Но даже оказавшись здесь, ты не чувствуешь себя в полной уверенности, живешь с ощущением, что в любой момент тебя могут снять с гонки. Это, конечно, не так – но есть такое ощущение.

Здесь всегда масса народа. Даже на тестах. Когда мы в мае приехали сюда, здесь уже продавались майки, посвященные гонке, а болельщиков вокруг трассы собралось тысяч сто.

Ни один автодром – ни старый Спа, ни Северная петля Нюрбургринга, ни двойное кольцо Монцы – не имеет такой ауры, как Ле-Ман. Он очень внимательно приглядывается к тебе во время твоей гоночной работы. Очень внимательно! Он очень быстрый, но его главная особенность состоит в том, что большая часть кольца – это дорога общего пользования с присутствием им поперечным

профилем, что вступает в противоречие с некоторыми гоночными приемами. И даже при том, что они все же спланированы с учетом проведения здесь очень быстрой гонки, все равно некоторые места с гоночной точки зрения сделаны не так, как надо. И потому иногда возникает ощущение, будто ты сваливаешься куда-то.

Высочайшие скорости, присущие этой гонке, требуют перестройки организма на иной жизненный ритм. Это может завораживать. Как я понимаю, перед своим вылетом Нири попал в какой-то транс, как человек, увидевший мираж в пустыне. Этаким ступором, когда иллюзия отодвигает на второй план чувство реальности. В Ле-Мане это очень странное чувство: тебе кажется, что ты держишься на трассе, а на самом деле уже нет. И наоборот, иногда кажется, что ты уже летишь, а на деле ты очень неплохо стоишь на трассе – вот такое ощущение, как мне кажется, и испытал Нири. Между этими состояниями очень тонкая, просто-таки волшеб-

ная грань – и в Ле-Мане это чувствуется как нигде. Это ловушка – в нее и угодил наш иапаририк. Он поднял темп, когда делать это было еще рано, его нервная организация перестроилась, но «присесть» на свой темп, привыкнуть к нему он не смог. Он должен был сжиться с этим темпом, двигаться в нем, постепенно позволяя себе прибавлять скорость. Он поехал 4:14, на 2 секунды быстрее, чем в предыдущей смене, и должен был подержаться на этом уровне, понять его. Он себя просто загнал.

Знаете, любой из нас способен строгануть круг на высочайшей скорости. Один круг. Больше – вряд ли. Дело в том, что мы в своих коротких (трехчасовых!) гонках GT дышим совсем не так, как надо дышать в Ле-Мане. Там все делается очень ритмично, соответственно ритму, который диктует трасса. Здесь ритм совсем другой из-за этих длиннющих стремительных прямых. В Ле-Мане ни в коем случае нельзя концентрироваться перед поворо-



Для того чтобы рассчитывать здесь на высшую награду, круг длиной 13,650 км нужно пройти примерно 365 раз. 365 кругов – словно дней в году. И этот год нужно втиснуть в сутки (справа); Ле-Ман не прощает ошибок даже таким мастерам, как Диндо Капелло (слева посередине); ночная гонка – зрелище исключительное (слева сверху); у британских болельщиков немало оснований считать эту гонку своей (слева внизу); экипажи Chevrolet Corvette одержали двойную победу над Ferrari в классе GTS (на соседней странице)



Болельщики

Говорят, в середине лета в Ле-Ман съезжаются около полумиллиона поклонников скорости. Столько не собирает ни одна гонка мира! «Удивительные ощущения, – делится впечатлениями Джонни Херберт. – Когда несешься по трассе, лица болельщиков видны буквально на каждом участке кольца, а иногда в машине даже ощущается запах барбекю, которые они готовят в своих лагерях».

Городские гостиницы не в состоянии вместить такое количество гостей разом, но разве это остановит истинных энтузиастов! Тем более что к их услугам громадные кемпинги, распланированные на площадках, отведенных как внутри трассы, так и вокруг нее.

Здесь особенно много англичан, и удивляться этому не приходится, учитывая историю гонки, в которой особое место принадлежит машинам, раскрашенным в темно-зеленый цвет (British racing green): Bentley, Lagonda, Jaguar, Aston Martin, MG, Vauxhall, Riley. Причудливый Morgan, за рулем которого стартовал самый молодой новичок 72-го Ле-Мана 19-летний Адам Шарп, встретил здесь самый горячий прием, несмотря на безнадежное последнее место и в квалификации, и в гонке, – ведь автомобили этой марки выступали в Ле-Мане еще в 30-е годы!

Впрочем, почитателей других знаменитых леманцев, вроде Porsche или Ferrari, здесь тоже немало. Они приез-

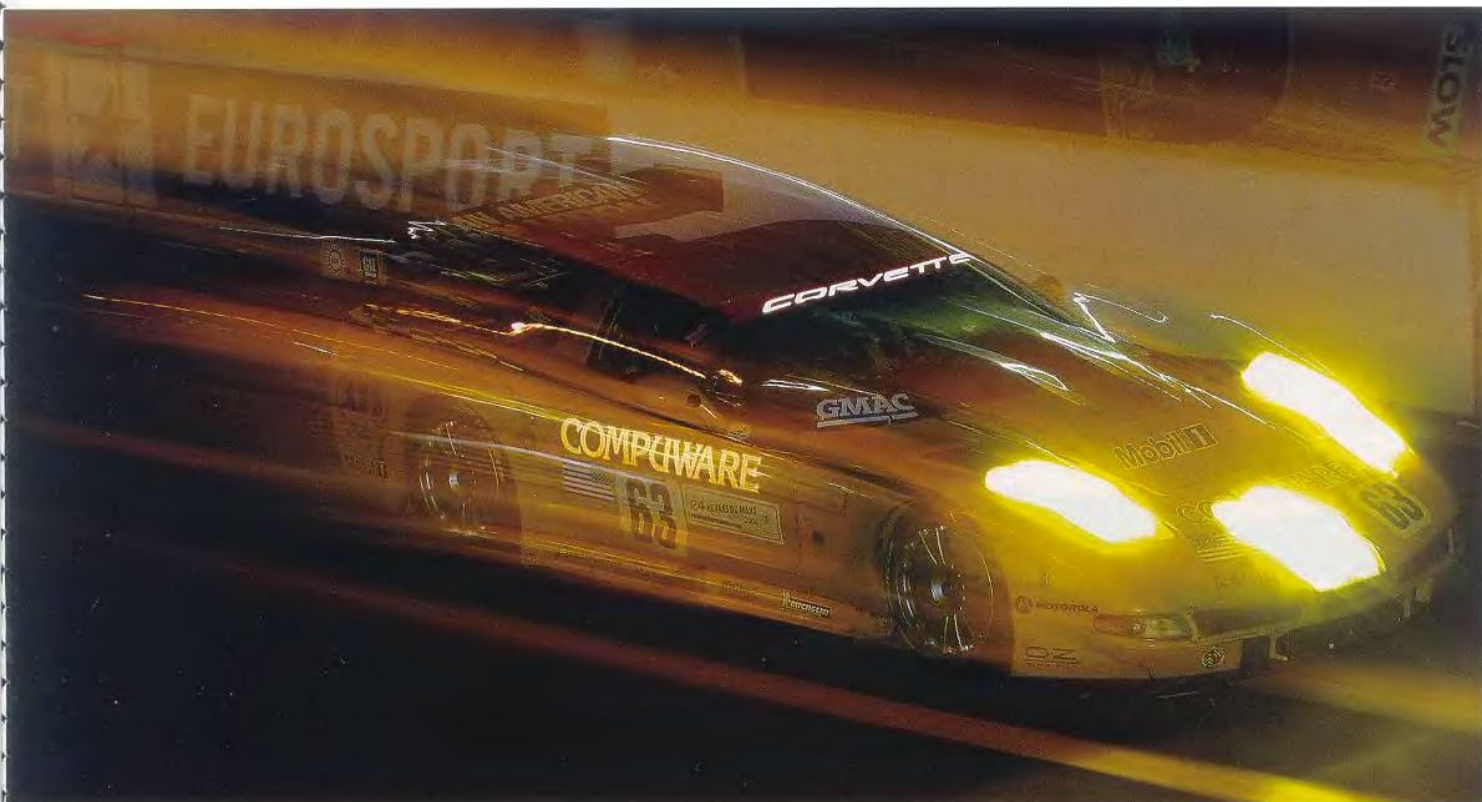
тами, тогда как в GT ты все время в состоянии концентрации. В Ле-Мане ты находишься как бы в состоянии невесомости. И вдруг это состояние резко меняется на состояние резкой мышечной агрессии. И возникает ощущение легкого опьянения, как будто передышал кислородом. Голова вступает в противодействие с телом. Ты знаешь, что сейчас надо переключаться, а тело отказывается повиноваться – и ты уже скачешь где-нибудь по гравию.

Поработав на тестах, мы поняли, что едем достаточно ровно и будем где-то рядом с головкой нашего класса, что экипаж подобран достаточно удачно.

Сегодня я понимаю Фрайзингера, который в 2001 году на наш вопрос, как бы нам в Ле-Ман поехать, сделал такие глаза: «Куда-куда поехать? В Ле-Ман? Да вы с ума сошли! Вы к этому совершенно не готовы!». Тогда-то мы на него обиделись, но сегодня я понимаю, что он был прав. Я ехал свою смену не торопясь, отлично пони-

мая, что впереди у меня 24 часа гонки и моя задача «присесть» на темп, для меня быстрый, но на деле достаточно средний. Я знал, что время будет улучшаться и форсировать этот процесс не стоит. Вот это понимание пришло только благодаря 4 годам наших выступлений в чемпионате FIA GT. Если бы я попал в Ле-Ман в 2002 году, я не проехал бы и трети этой гонки. Меня бы здесь просто размазали по стенке. В Ле-Мане крайне важно видеть, что делается вокруг. Скорости здесь очень высокие. Трасса в техническом отношении довольно простая, но скорости просто невероятные.

Уверен, когда мы приедем сюда через год, гонка будет складываться совсем иначе. Мы будем чувствовать себя намного свободнее. Организм – каждая клетка – записал все, что мы уже там познали. И нам с Лехой очень повезло: Ле-Ман нас не «выплюнул», как он делает это со многими. Он не любит тех, кто хочет сразу показать себя.



жают сюда целыми клубами, превращая территорию внутри кольца «Сартэ» в передвижную автомобильную выставку

«Да уж! Если на этапы Формулы 1 не зазорно отправляться на какой-нибудь скромной малолитражке, то в Ле-Ман, пожалуй, следует приезжать никак не меньше, чем на старом Ferrari», – изрекает наш фотограф Вит, оценив все это великолепие.

Фактор Audi

Но сегодня в Ле-Мане, как и во всем автоспорте, властвуют высокие технологии. Сверхбыстрые прототипы, оснащенные мощнейшими турбомоторами, развивают такие скорости, что ради их обуздания хозяева гонки вынужде-

‘СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ГОНКИ 215 КМ/Ч – НЕ КАЖДЫЙ ГРАН ПРИ МОЖЕТ ПОХВАЛИТЬСЯ ТАКОЙ!’

ны идти на исключительные меры, разбивая шиканами 6-километровую прямую Hunaudieres, меняя профиль поворотов и целых участков трассы. И все равно, скорость круга здесь достигает 215 км/ч – такой может похвалиться не каждый Гран При Формулы 1!

Далеко в прошлое ушли времена, когда в Ле-Мане кипели яростные сра-

жения ведущих автомобильных компаний. Автогиганты и сегодня представлены здесь, но предпочитают сражаться на разных полях: Porsche оккупировала класс GT, Ferrari соперничает с General Motors в GT-S, Audi царствует в классе LMP1 и лишь в LMP2 представлены только частники.

В последние годы здесь почти безраздельно хозяйничает Audi, и о том, насколько важное значение имеет для нее успех в этой гонке, говорит тот факт, что 8 из 12 гонщиков, защищающих цвета немецкой марки, уже как минимум по разу побеждали в Ле-Мане, а возглавляет делегацию ингольштадтской компании сам Вольфганг Ульрих, директор Audi Sport.

▽ ПОЛЬ ФРЕР

Воскресный вечер. В пресс-центре возле экрана монитора седенкий дедушка внимательно наблюдает... нет, не за финишем гонки в Ле-Мане, а за тем, как в Испании свою очередную победу на этапе MotoGP одерживает итальянец Валентино Росси. 82-летний бельгиец Поль Фрер выиграл Ле-Ман в 1960 году на заводском Ferrari в паре со своим соотечественником Оливье Жендебеюном.

Поль, когда вы побывали в Ле-Мане впервые?

В 1951 году. Тогда я приехал сюда как журналист.

А за руль гоночной впервые сел в 1953-м и провел здесь 8 гонок. Сейчас это мой уже 53-й Ле-Ман.

С 1951-го года я пропустил лишь одну гонку.

Что привело вас сюда на этот раз?

Дела. Ежегодно мы публикуем о Ле-Мане книгу, часть которой пишу я. Эта часть содержит технический обзор машин, которые здесь выступают. Кроме того, я анализирую ход гонки: участники, стратегии, кто выбыл, у кого и почему сломалась машина и так далее. Вот я

и езжу сюда, чтобы видеть все это своими глазами, задавать вопросы.

Что вы думаете о выступлениях Audi?

Прежде всего, они приняли верное решение продать свои машины частным командам. Это намного дешевле, чем самим выходить в гонку. Они, как и прежде, сами строят машины, готовят к выступлениям, но, предоставляя их частникам, этим экономят на расходах, связанных непосредственно с участием в гонках. Это мудрое решение еще и потому, что на старт вышли 4 одинаково сильные машины, укомплектованные рав-

ными по силам экипажами, – все это лишь украшает сегодняшнюю гонку.

Вас не удивило, что две Audi, получившие столь серьезные повреждения в начале гонки, продолжили ее после ремонта в прежнем темпе и вернулись в группу лидеров?

Нисколько. Современные конструкции из карбона настолько крепки, что выдерживают очень много. На машинах Макниша и Лехто на самом деле были разбиты подвески – корпуса уцелели. А заменить и настроить подвеску, рулевое управление – вопрос времени. В случае с Лехто это заняло относительно немного времени, около часа, а с машиной Макниша пришлось повозиться дольше – только и всего.

А что вы думаете о выступлениях Ferrari?

Приятно было видеть, как Ferrari опережает пару



Класс-2004: наших на этом фото нет... (вверху слева); вызов Audi (вверху справа) пытался бросить Анри Пескароло со своей командой (посередине), но выстоять в сватке с немецкой армией не смог; Колин Макрэй доказал, что управляться с кольцевым Ferrari умеет ничуть не хуже, чем с раллийным Subaru (внизу); отблеск закатного солнца – словно добрый знак: ты принял нас, Ле-Ман! (основное фото на соседней странице)



Официально немецкий автогигант в Ле-Мане не представлен уже два года, но он незримо стоит за тремя командами, подготовившими к гонке четыре прототипа Audi R8. Экипажи Audi Sport UK возглавляют Джонни Херберт и Алан Макниш, Джей Джей Лехто едет в американской команде Champion Racing, а четвертый экипаж Audi, составленный японцем Кацумити Го, повел неоднократно победитель Ле-Мана Том Кристенсен.

Audi вновь отпраздновала успех, хотя в дебюте гонки три из четырех ее экипажей столкнулись с различными проблемами. Будущий победитель Диндо Капелло потерял два круга, зарывшись в гравий в шикане Dunlop, а Лехто и Макниш «встретились» в отбойнике в

повороте Porsche, после чего обе машины долго простояли на ремонте, а Макниш, получивший контузию, досматривал гонку из боксов. Вызов немецким машинам пытался бросить ветеран Ле-Мана Анри Пескароло, но один из его экипажей сошел незадолго до финиша, а другой финишировал лишь четвертым.

Победу в гонке отпраздновал Том Кристенсен. Он первенствовал уже в шестой раз, сравнившись по этому показателю с великим Жаки Иксом. Интересно, что пять из шести побед датчанин одержал подряд. Джонни Херберт в третий раз подряд закончил марафон вторым. «А что, стабильность – признак класса! – улыбался он на послегоночной пресс-конференции. – Я, знаете ли, решил, что неплохо было бы собрать та-



Corvette почти на 5 кругов. К сожалению, в Маранелло не интересуются этой гонкой всерьез. Меня огорчает, что так происходит, ведь я победил здесь на Ferrari. Но с середины шестидесятых они практически все свое внимание переключили на Формулу 1.

Почему?

Они исторически больше предрасположены к гонкам на одноместных машинах – в этом смысле их решение выглядит вполне логичным. Но должен признать, Ле-Ман в последние годы стал менее интересен, потому что здесь редко появляются заводские команды.

В чем причина?

На мой взгляд, в политике организаторов. Нынешний регламент – не вдаваясь в его детали – в техническом отношении неинтересен автопроизводителям. А ведь эти гонки были куда более захватывающими, когда

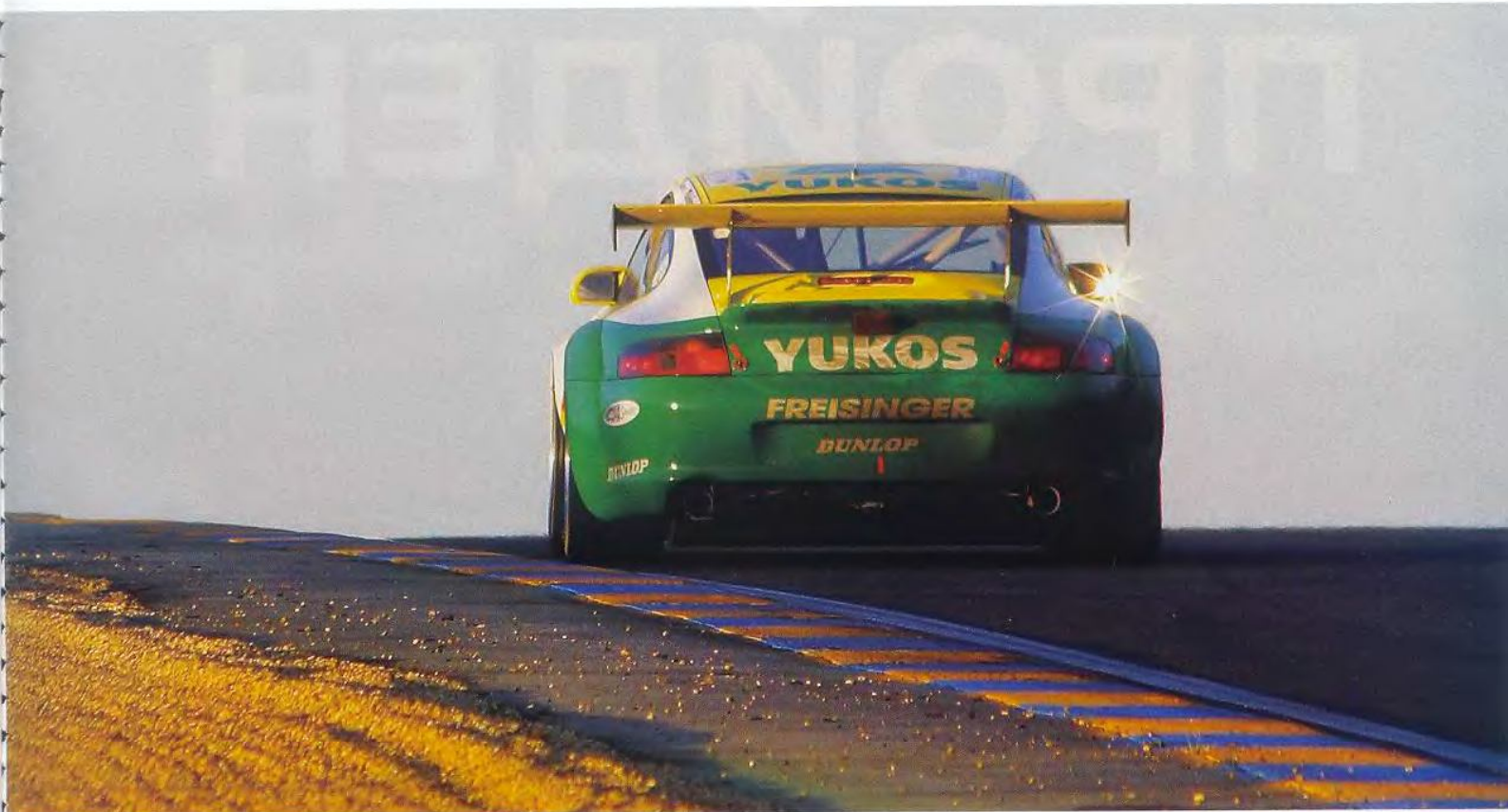
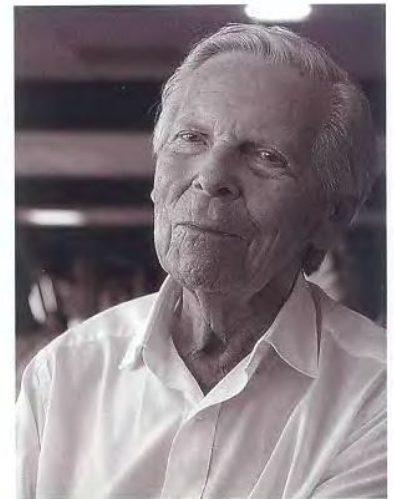
здесь сражались Ford, Ferrari, Porsche, Mercedes, Jaguar – три-четыре большие компании. Нынешняя гонка тоже была интересна, пока борьбу вели четыре экипажа Audi. Но стоило двум из них отстать, и стало не так увлекательно.

Значит, успех Тома Кристенсена, повторившего рекорд Жаки Икса по числу лемановских побед, не столь весом?

Достижения Тома достойны всяческого уважения, но Жаки его победы достались куда большим трудом – это не подлежит сомнению.

Вы с таким вниманием следите за репортажем о мотогонках. Они вам тоже интересны?

Да, и еще как! Я сам когда-то гонялся и даже ков-что выигрывал. А моя искалеченная нога – как раз результат падения с мотоцикла.



кую же коллекцию вторых мест, какой обладает Том по числу первых».

Спор Ferrari и Chevrolet Corvette, складывавшийся поначалу в пользу Ferrari, завершился двойной победой американских машин. Лучший из экипажей Ferrari был только третьим (в его составе выступал известнейший раллист Колин Макрэй). Напряженнейшая дуэль американского и европейского экипажей Porsche закончилась победой американцев.

«ЛВ + КФ были (?) здесь»

Не ищите на коллективном снимке участников 72-го Ле-Мана наших пилотов. Их там нет. По каким-то необъяснимым причинам дебютанты из России пропустили официальное фотографирование, и сей факт словно предлагает некую загадку: так было это или нет?

‘ВСЕ БЫЛО НОРМАЛЬНО: ЭКИПАЖ ПОД НОМЕРОМ 86 УВЕРЕННО ШЕЛ В ГОНКЕ, ПОДБИРАЯСЬ К ЛИДЕРАМ’

Конечно было! Леша Васильев начал гонку, затем сел за руль еще раз, когда свои смены отработали Роберт Нирн и Николай Фоменко. Близилась ночь, и все было нормально: экипаж под номером 86 уверенно держался в гонке и потихоньку пробирался в первую тройку в своем классе, отрабатывая выданные специалистами авансы. И тут стряслась беда.

По старой лемановской традиции клетка на табло, отведенная для информации

о том или ином экипаже, перечеркивается в случае, если он выбывает из гонки. Крест на номере 86 был поставлен в 21:21 по местному времени. Роберт Нирн, завершавший лишь третий круг после очередной смены, ошибся в технической связке Porsche-Karting и вместе с машиной разбил наши надежды на приличный результат в первом российском Ле-Мане. «Не понимаю! – сокрушался в боксах англичанин. – За годы своей карьеры я совершил всего три серьезные ошибки. Надо же было такому случиться, что одна из них пришлось на этот Ле-Ман...»

Вот и все, лишь желто-зеленая отметина на бетонной стенке, отделяющей от трассы картодром имени Алена Проста, – словно свидетельство того, что мы здесь были.

И обязательно сюда вернемся! **1**

ЭКВАТОР ПРОЙДЕН

Полсезона позади, пора перевести дух и оценить всех игроков. Чего мы от них ждем, что мы видим? Кто нас удивил в этом году, кто огорчил, а кто обрадовал? Сейчас узнаете...

Что хотело выяснить жюри F1 Racing

Мы попросили 27 наших экспертов оценить качество работы каждого гонщика в первых девяти гонках сезона-2004, то есть по ГП США включительно (в статистике чемпионата, которую мы приводим, его результаты учтены). Лучший гонщик получил от F1 Racing 21 очко, второй – 20 и так далее, и худшему досталось одно очко

Ж Ю Р И



Джеймс Аллен
Возраст: 37
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: телекомментатор



Даниэле Аудетто
Возраст: 61
Гражданство: Италия
Статус в Ф1: менеджер



Мэтт Бишоп
Возраст: 41
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: журналист



Мартин Брандл
Возраст: 44
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: гонщик



Джабби Кромбак
Возраст: 74
Гражданство: Швейцария
Статус в Ф1: журналист



Энтони Дэвидсон
Возраст: 25
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: гонщик



Майк Дудсон
Возраст: 62
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: журналист



Майк Гаскойн
Возраст: 41
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: инженер



Морис Хэмилтон
Возраст: 58
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: журналист



Алан Хенри
Возраст: 62
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: журналист



Алан Джонс
Возраст: 62
Гражданство: Австралия
Статус в Ф1: гонщик



Эдди Джордан
Возраст: 56
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: глава команды



Сэм Майкл
Возраст: 33
Гражданство: Австралия
Статус в Ф1: инженер



Тони Парнелл
Возраст: 46
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: глава команды



Кеке Росберг
Возраст: 55
Гражданство: Финляндия
Статус в Ф1: гонщик



Энтони Роулинсон
Возраст: 34
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: журналист



Стефан Самсон
Возраст: 30
Гражданство: Франция
Статус в Ф1: журналист



Петер Заубер
Возраст: 60
Гражданство: Швейцария
Статус в Ф1: глава команды



Пол Стюарт
Возраст: 38
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: менеджер



Джон Сертис
Возраст: 70
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: гонщик



Патрик Тамба
Возраст: 54
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: гонщик



Дом Тэйлор
Возраст: 24
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: журналист



Марри Уокер
Возраст: 80
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: телекомментатор



Чарли Уайтинг
Возраст: 51
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: гоночный директор FIA



Стюарт Уильямс
Возраст: 40
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: журналист



Питер Уиндзор
Возраст: 51
Гражданство: Великобритания
Статус в Ф1: журналист

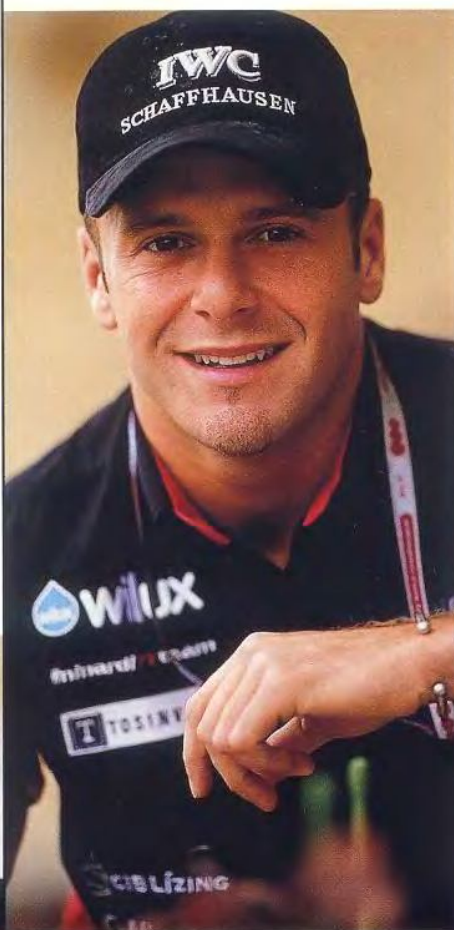


Алекс Вурц
Возраст: 30
Гражданство: Австрия
Статус в Ф1: гонщик

21 ЖОЛТ БАУМГАРТНЕР (-)
(В ПРОШЛОМ СЕЗОНЕ -)

ОЧКИ F1 RACING – 35
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 1

Венгерский ответ Джастину Уилсону: ни полета, ни скорости. Его страстное желание стать первым венгром в Ф1 так тронуло сердца соотечественников, что они скинулись и за свои деньги усадили его за руль Minardi. Джастин в прошлом году занимался тем же самым, предлагая всем вкладывать деньги в него самого, что привело его в Jaguar, но – увы! – дальше дело не пошло. Жолт, с его мешками форинтов, упираясь изо всех сил, пытается удержаться в хвосте пелетона, но от команды-аутсайдера, которую спонсирует производитель оборудования для туалетов, ожидать можно немногого. И все же в США он заработал очко за 8-е место, хотя и был последним.



18 КРИСТИАН КЛИН (-)

ОЧКИ F1 RACING – 135
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 0



Клин всегда нацелен на борьбу. Мы бы и рады признать, что ошиблись в нем и что этот австриец – подлинное открытие для Jaguar, – но не можем.

И они не могут. Поэтому остаемся при своем мнении: Клин, может, и небесталанен, но для Jaguar он – приобретение сомнительное. По необъяснимым причинам вместо опытного Алекса Вурца они взяли необстрелянного новичка прямо из европейской Ф3000, но с деньгами от Red Bull. Если быть до конца справедливым, Клин кое-что показал: смело бился с Монтойей на Нюрбургринге и удивил всех десятым местом на квалификации в Канаде. Но с трассы вылетал часто, а о столкновении с отбойником на первом же круге в Монако мы вообще не говорим.



20 ДЖОРДЖО ПАНТАНО (-)

ОЧКИ F1 RACING – 85
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 0

Можно сказать, что Пантано пока не произвел впечатления. Может быть, команда его любит за клоунские манеры, благодаря которым он неплохо вписывается в атмосферу Jordan, но его трюкачество на трассе не устраивает никого. Не внесенный вовремя спонсорский взнос стоил ему пропущенной гонки в Канаде, что тоже не сблизило его с Эдди и компанией. Из Ф3000, где он в любом случае не блистал, ему удалось пробиться в Ф1, но недоделанный EJ14 и стабильный профессионал Ник Хайдфельд не способствуют его прогрессу. Пантано допускает слишком много ошибок, резко контрастируя с напарником.



19 ДЖАНМАРИЯ БРУНИ (-)

ОЧКИ F1 RACING – 89
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 0

Для гонщика Ф1 он крупноват и выглядит старше своих 23 лет. Иногда кажется, что Бруни перепутал и вместо теннисного корта каким-то образом оказался в пaddockе Ф1. У него были проблески скорости, и глава Minardi Пол Стоддарт, который умеет видеть таланты, высоко его ценит. Был быстр, работая тест-пилотом Minardi в прошлом году, а до этого в Ф3000 и британской Ф3. Трудно судить, суждено ли ему дорасти до уровня лучших выпускников Minardi – Физикеллы, Трулли, Алонсо или Уэббера, – но надежда есть. В отличие от некоторых сверстников, катающихся за деньги, он заслуживает лучшей машины. Боготворит Сенну, до которого ему еще расти и расти.



17 ТИМО ГЛОК (-)

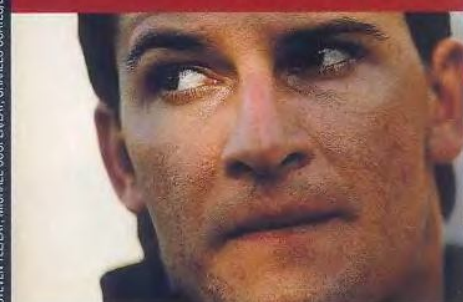
ОЧКИ F1 RACING – 161
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 2



О лучшим исходе своего дебютного канадского ГП Тимо и мечтать не мог. Он был упорен, когда остальные выбыли из

борьбы, довел свой EJ14 до 7-го места и получил 2 очка (после дисквалификации Williams и Toyota). Он даже опередил Хайдфельда, и за один уикенд ему удалось то, чего не добился Пантано за 7 гонок. Впрочем, его скорость не должна удивлять: в ходе своего первого теста в Ф1 он шустро прошел 54 круга, пока не разбил машину («По крайней мере, он быстр», – сказал тогда Джордан). По пятницам Тим как третий пилот всегда держится на уровне боевых гонщиков. Неплохо для человека, который любит играть в настольный теннис.

‘БРУНИ БЫЛ БЫСТР, РАБОТАЯ ТЕСТ-ПИЛОТОМ MINARDI В ПРОШЛОМ ГОДУ, А ДО ЭТОГО В Ф3000 И БРИТАНСКОЙ Ф3’



F1 РЕЙТИНГ

16 КРИСТИАНО ДА МАТТА (14)

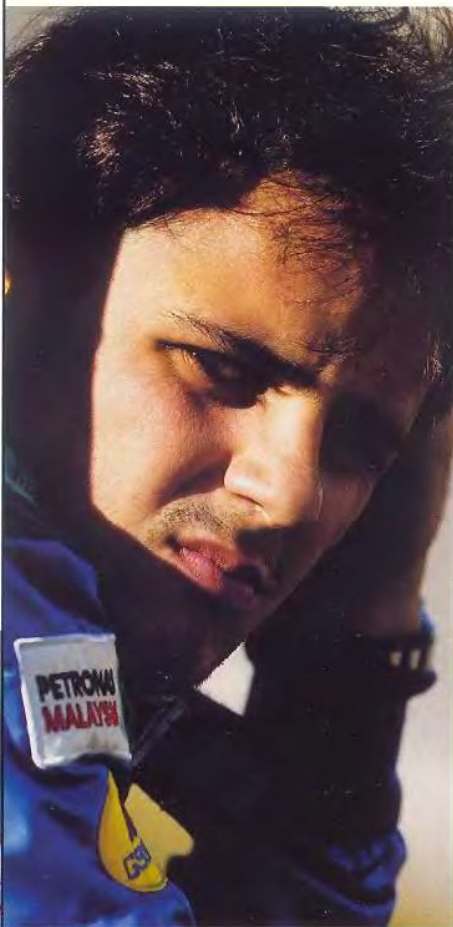
ОЧКИ F1 RACING – 164
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 3

В 2003-м он был лучшим новичком, но стал загадкой года в первой половине 2004-го. Многие ждали, что он составит конкуренцию Панису, но



ему это не удалось. Более стабилен в квалификациях, но Ф1, похоже, не приносит ему радости. Он даже поговаривает о возвращении в Champ Car, хотя на публике уверяет, что хотел бы выступать именно в Ф1.

Ему не хватает терпения: как и Ральф Шумахер, который может либо сменить его в Toyota, либо стать напарником, да Матта хочет, чтобы у него уже сейчас была хорошая машина. Если у него есть голова на плечах, он продолжит выжимать из Toyota максимум возможного, пока не наступят лучшие времена, о которых говорит технический директор Майк Гаскойн.



13 РАЛЬФ ШУМАХЕР (6)

ОЧКИ F1 RACING – 222
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 12



Как сказал бы Форрест Гамп, герой Тома Хэнкса из одноименного фильма: «Ральф – как коробка конфет. Никогда

не знаешь, что получишь за свои деньги». Вот такой у нас Шуми-младший. Соискатель поулов, охотник за Монтойей, борец за победу в канадском ГП. Но он же виновник аварий в Бахрейне, Сан-Марино и Монте-Карло. Словом, если он хорош – он очень хорош, но если он плох – он просто ужасен. Слишком часто в этом году ужасное перевешивало. Стоит ли удивляться, что в нашем списке Ральф занимает последнее место среди звезд большой величины? Когда-то про него сказали, что он стоит на низшем уровне высшего класса. Теперь это звучит как лесть.



15 ОЛИВЬЕ ПАНИС (16)

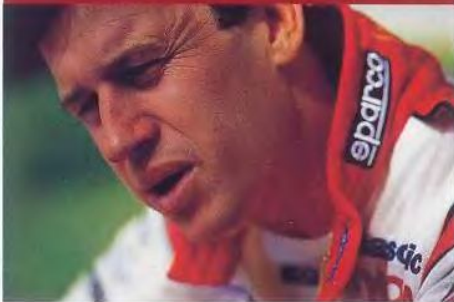
ОЧКИ F1 RACING – 208
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 1

Старейшина среди всей гоночной тусовки. Оливье уже 38, но он, похоже, этих лет не чувствует: все так же агрессивен и голоден.



Скорости у нашего ветерана хватает, а неважные результаты объясняются больше проблемами с аэродинамикой TF104. Оказавшись в непростой ситуации после многообещающей концовки прошлого сезона, менее стойкий на его месте давно бы опустил руки. Может быть, наградой ему будет контракт на 2005 год?

Почему бы и нет? Панис – один из немногих, кто выигрывал Гран При, и располагает колоссальным опытом. Именно это и нужно Майку Гаскойну, чтобы научить TF104В ездить.



14 ФЕЛИПЕ МАССА (-)

ОЧКИ F1 RACING – 220
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 5

Что Масса думал о самом себе на старте сезона? После года в роли тест-пилота Ferrari он имел дерзость задать жару напарнику по команде Физикелле в Австралии и в Малайзии. Бразильские земляки возрадовались, а в пэддоке заговорили о новой суперзвезде. Но потом дела у Массы пошли хуже, за что его нещадно критиковали. Вернулись прежние времена: он опять проходит каждый апекс каждого поворота на каждом круге по-разному и в целом явно перебарщивает. На фоне Физи, когда оба едут с одинаковой тактикой,



Масса выглядит все более и более бледно. Впрочем, он быстр и здорово вырос со времени дебюта в Sauber в 2002 году.

'КОГДА ОБА ЕДУТ С ОДИНАКОВОЙ ТАКТИКОЙ, НА ФОНЕ ФИЗИ МАССА ВЫГЛЯДИТ ВСЕ БОЛЕЕ И БОЛЕЕ БЛЕДНО'

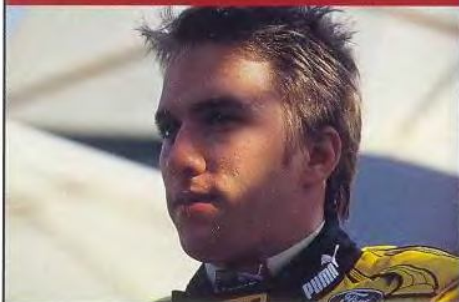
12 НИК ХАЙДФЕЛЬД (13)

ОЧКИ F1 RACING – 261
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 3



Ник – самый недооцененный гонщик Ф1? Он выступает за команду, которая пытается пробиться в середняки, и, пожалуй, в

этом году произвел неплохое впечатление – во многом из-за своего 7-го места в Монако (что произошло больше по причине чужих сходов). Но учитывая бледную форму Jordan, 12-е место в нашем рейтинге – это приличный результат. Может, нынче он едет лучше, чем когда-либо? Или просто на гонщиков Jordan обращают больше внимания, чем на Sauber? Пару раз Нику, несмотря на вздорный нрав его EJ14, удалось нас по-настоящему удивить. По стилю он – один из самых изящных и аккуратных гонщиков и явно заслуживает лучшей машины.





11 ДЭВИД КУЛТАРД (8)

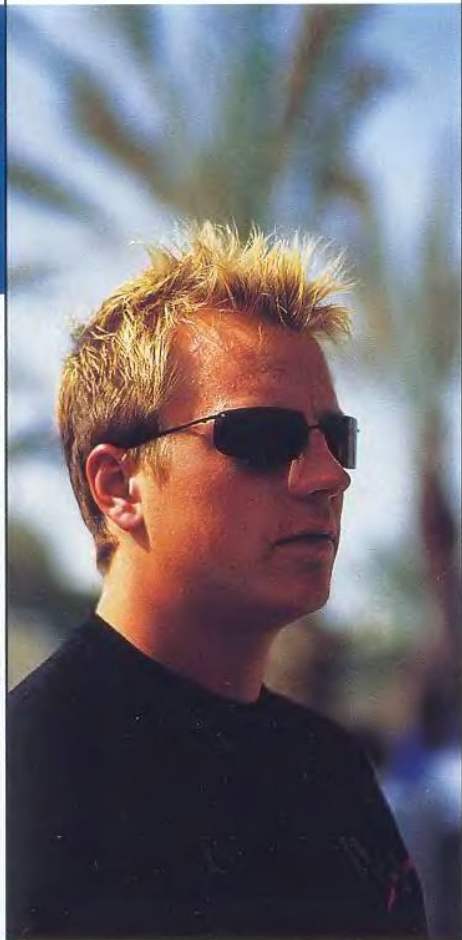
ОЧКИ F1 RACING – 318

ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 9

Скажем честно: для ДиСи хуже, чем ужасный прошлый сезон, не может быть даже 2004 год – и тем не менее он съехал еще



на 3 места ниже. Как ни странно, но, по мнению многих, на никомушном MP4-19 он чаще заставляет Кимстера напрягаться, чем в прошлом году на MP4-17. Впрочем, к этому моменту год назад на его счету уже были победа в Австралии и великолепные выступления в Бразилии и Малайзии. Каким образом McLaren (и ДиСи) может вернуть былую скорость, которой они упивались лишь сезон назад? Несмотря на это, Култард не унывает и в глубине души лелеет мысль о смене команды. Но ему надо держаться вровень с Кими, чтобы не потеряться.



8 ХУАН ПАБЛО МОНТОЙЯ (4)

ОЧКИ F1 RACING – 380

ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 24



Монтойя проводит странный сезон. То колесо в колесо бьется с Шуми (Имола), то не может обогнать Кристиана Клина (Нюрбургринг).

Ошеломляет Ральфа Шумахера то скоростью (Австралия, Малайзия, Испания), то неожиданным ударом в борт во время неуклюжей попытки обгона (опять же на 'Ринге). Но в Канаде поул берет Ральф на более тяжелой машине. Что происходит? Монти смог выжать из своего туповатого Williams больше, чем тот мог дать. Но он уже гонщик McLaren, а этого сейчас не пожелаешь и врагу. Угнетаемый перспективой укрощения очередного мутанта, он оплакивает былые надежды на титул. Тени прошлых годов Маньи-Кура и Инди стали еще длиннее.

10 ДЖАНКАРЛО ФИЗИКЕЛЛА (10)

ОЧКИ F1 RACING – 340

ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 10

Худшего начала сезона для Физи нельзя было и придумать. В двух первых гонках он ехал так, словно ему надоела Ф1.



Конечно, Sauber C23 с его слабым усилителем рулевого управления – не подарок, но Джанкарло явно проигрывал менее опытному напарнику. Но после решения проблемы с гидросилителем Физи легко одерживает верх над дерзким бразильцем. Уже видны признаки былого блеска, хотя ему потребовалось время, чтобы привыкнуть к команде. Когда в Канаде он стал 11-м в квалификации (хотя его Sauber был намного тяжелее машины Р. Шумахера, выигравшего поул), герр Заубер тут же отметил это бокалом шампанского. Кстати, Фрэнк Вильямс тоже тогда обратил внимание на Физи.

9 КИМИ РЯЙККЁНЕН (2)

ОЧКИ F1 RACING – 367

ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 8

Представьте себе, однажды утром вы просыпаетесь от удара по лицу огромной мокрой камбалой? Вот так Кими Ряйккёнен чувствует себя в середине сезона-2004: униженным и оскорбленным. Он не понимает, что происходит в McLaren и почему вместо прошлогодней ракеты, на которой он чуть не выиграл чемпионат, под ним какой-то самовоспламеняющийся серебряный студень (ранее известный как McLaren-Mercedes MP4-19). Теперь все надежды связаны с MP4-19B, новой машиной, которая как бы новой не является. Счастье Кими в том, что он достаточно быстр и доста-



точно молод, чтобы пережить этот год без особого ущерба для репутации. Такая скорость, как у него, не может улетучиться.

7 РУБЕНС БАРИКЕЛЛО (9)

ОЧКИ F1 RACING – 380

ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 24



Рубенса в этом сезоне можно сравнить с домашним шлепанцем: удобный, тихий, когда нужен – всегда рядом, но в целом ничего

особенного. Бесспорно, он исправно делает все, что приказывают господа Тодт и Брон. Так же, как обычно, он прикрывает тыл Михаэля. Но мы-то ждем от Рубиньо больше страсти и больше порыва: мы это видели в Хокенхайме в 2000-м, в Австрии в 2001-м или Силверстоуне в 2003-м. Если все закончится тем, что он будет благодарен за крохи, перепадующие ему с барского стола, – будет очень грустно. Он для этого слишком хорош.



'КИМИ ДОСТАТОЧНО БЫСТР И МОЛОД, ЧТОБЫ ПЕРЕЖИТЬ ЭТОТ ГОД БЕЗ УЩЕРБА ДЛЯ РЕПУТАЦИИ'



F1 РЕЙТИНГ

6 МАРК УЭББЕР (5)

ОЧКИ F1 RACING – 398
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 3

Марку трудно повторить прошлогодний успех, хотя начало сезона было многообещающим: 6-й в квалификации в Австралии и 2-й в



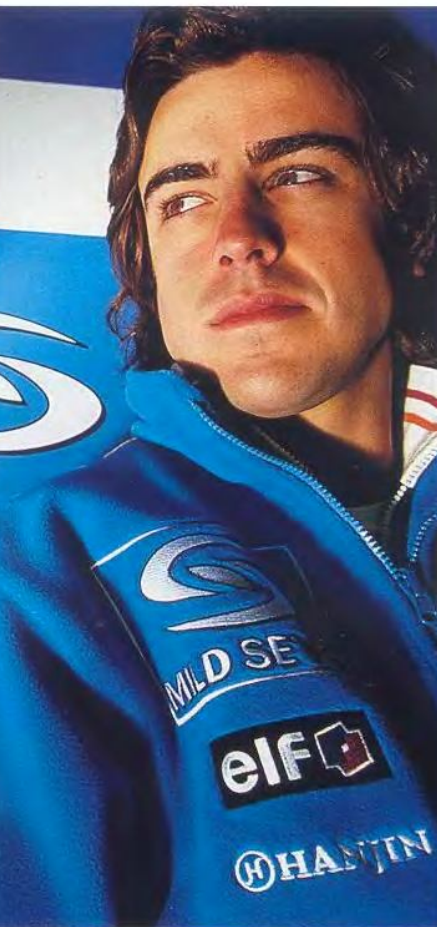
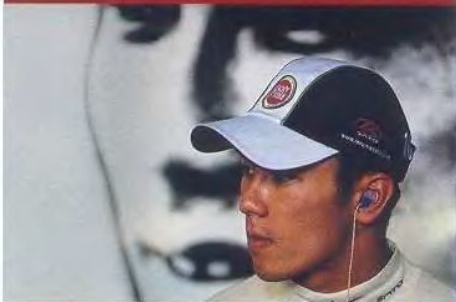
Малайзии – лучший результат карьеры. В обеих гонках он сошел, но себя показал. Какие-то очки заработал в Бахрейне и в Европе, неплохо проведя гонки после трудных квалификаций. Но его R5 оказался неубедительным на фоне прогресса других команд, а высокое место Марка в этом рейтинге объясняется его упорной, хотя и не всегда заметной работой. В профессиональном отношении он явно опережает Клина и официально возглавляет список гонщиков, о которых мечтает Фрэнк Уильямс. Отличный парень!



5 ТАКУМА САТО (-)

ОЧКИ F1 RACING – 418
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 14

Японская пословица гласит: в драке важен не размер собаки, а сколько в собаке драки. Роста Таку невеликого, но работу проделал отличную, хотя все-таки публику развлекает больше, чем кто-либо. При всей своей отваге камикадзе, он допускает слишком много ошибок. Трибунам понравилась его попытка обгона в борьбе за 2-е место на Нюрбургринге, но ведь она не удалась. Сато оставалось лишь горевать по упущенному подиуму (после лучшего в карьере квалификационного результата: 2-е место), но кто там оказался вместо него? Его спокойный, уравновешенный и собранный напарник Дженсон Баттон. Эти двое – как шелк и наждачная бумага.



4 ФЕРНАНДО АЛОНСО (1)

ОЧКИ F1 RACING – 445
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 25

В начале сезона считалось, что Алонсо уступает лишь гонщикам Ferrari, и 3-е место в Австралии подтвердило, что он может бороться с Михаэлем и Рубенсом. Если бы не проблемы в квалификациях в Малайзии (19-й) и Бахрейне (17-й), он бы продолжил наступать им на пятки. Он показал себя неплохо, добыв очки, но все надежды на титул растворились. После этого более ярко выступает его напарник Ярно Трулли, но Фернандо тоже делает свое дело качественно. В Испании он был 4-м, хотя стартовал 8-м, и мог бы стать вторым в Монако – если бы не



Ральф. Его можно критиковать лишь за то, что он слишком надеется на свой талант, а в Ф1 надо работать, каким бы одаренным ты ни был.

'АЛОНСО ЗАСЛУЖИВАЕТ КРИТИКИ ЗА ТО, ЧТО СЛИШКОМ НАДЕЕТСЯ НА СВОЙ ТАЛАНТ, А В Ф1 НАДО РАБОТАТЬ'

3 ЯРНО ТРУЛЛИ (11)

ОЧКИ F1 RACING – 513
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 41



В первой половине сезона Ярно Трулли смог затмить Алонсо. Гонщики не только оказались ближе всего друг к другу среди напарников по результатам нашего опроса, но и на трассе показывают очень близкие результаты (разница редко превышает доли секунды). Опередив испанца, Ярно ответил своим критиком. Технический директор Renault Пэт Симондс полагает, что Трулли добился прогресса во всех областях и его первая победа в Монако была совершенно заслуженной. Есть другое мнение: Ярно наконец-то освоился с далеко не идеальной машиной. Как бы то ни было, он впереди Алонсо, и 2004-й год может определенно стать лучшим в его карьере.



2 ДЖЕНСОН БАТТОН (7)

ОЧКИ F1 RACING – 526
ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 44



Кто до ГП Малайзии-2004 мог поверить, что Дженс вообще когда-либо взойдет на подиум? А теперь, похоже, это происходит раз в две недели. В прошлом году он затмил экс-чемпиона мира Жака Вильнёва. В этом году охотится за действующим чемпионом. Шуми и сам признал Дженсона своей главной угрозой. И дело тут не только в отличной машине: Баттон демонстрирует профессионализм, который объясняется более чем 4-летним опытом в Ф1. Он вдруг повзрослел. Стабильно удивляет в квалификациях, если не брать во внимание несколько неудачную Испанию, а в гонках ведет себя как будущий победитель. Первую часть гонки в Имоле он провел великолепно. Это сам Шуми сказал.



1 МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР (3)

ОЧКИ F1 RACING – 566

ОЧКИ В ЧЕМПИОНАТЕ – 80



И кто же у нас лидер?
А то вы не знали!
И 20 лет не прошло, как
Ален Прост удивил
всех, превзойдя рекорд
Джеки Стюарта, равный

27 победам. А на недавнем ГП Канады
Михаэль одержал свою 77-ю победу! И еще
больше впечатляют непринужденность и
блеск, с которыми Шуми гоняется и крушит
все мыслимые статистические рекорды.
Кто-то спешит с выводом, что из-за Михаэля
Ф1 стала слишком предсказуемой, но любой
настоящий знаток признает, что ездит Шуми
как бог. Наши эксперты были почти
единогласны, и лишь один из них поставил
Михаэля на второе место. Уверены, Шумахер
не слишком из-за этого расстроится.
Удачи в следующем году, Михаэль!

'ЛИШЬ ОДИН
ЭКСПЕРТ ПОСТАВИЛ
МИХАЭЛЯ НА
2-Е МЕСТО.
УВЕРЕНЫ, ШУМАХЕР
НЕ СЛИШКОМ
ИЗ-ЗА ЭТОГО
РАССТРОИТСЯ'

Главное – верить...

Рубенсу Баррикелло как-то удается быть и джентльменом, в жизни способным на самые трогательные жесты, и спортсменом, совершающим на трассе самые жесткие маневры. И даже внутри бастиона имени Михаэля, воздвигнутого Ferrari, он находит место для своего таланта

Интервью Стефан Саксон

Аэропорт им. Шарля де Голля, Париж. Рубенс Баррикелло, в джинсах и футболке, терпеливо дожидается своей очереди в Терминале 2F. Его улыбка, как всегда, ослепительна. Он только что прилетел из Португалии, где осталась жена и сын, и теперь готовится к перелету через Атлантику и дружескому туру из двух североамериканских Гран При.

Ожидая рейса, Рубенс обсуждает проблемы физподготовки с Рикардо Чеккарелли, врачом команды Toyota. На Норбур-

ринге Баррикелло впервые попробовал носить кардиомонитор и теперь анализирует полученные данные. «В начале гонки мое сердце выдавало лишь 145 ударов в минуту, – весело рассказывает он по-итальянски. – А мне казалось, было не меньше 180».

Продолжал болтать, етискается в автобус вместе с остальными 256 пассажирами рейса. За эти пару месяцев, контролируя потребление углеводов, он скинул больше 4 кг и с трудом припоминает, был ли когда-нибудь в такой отличной форме. ▶

F2004 (основное фото) не подводит, как и последние версии F2003-SB, но Рубенс (врезка) живет в гармонии с окружающим миром



© PHOTOFEST/PHOTOFEST.COM

РУБЕНС
ЗНАЕТ, ЧТО ЗА
ПРЕДЕЛАМИ
ПАДЛОКА
ЕСТЬ И ДРУГАЯ
ЖИЗНЬ



**‘СПРОСИТЕ ЕГО
ОБ АМБИЦИЯХ,
И ВЫ ПОЛУЧИТЕ
УНИКАЛЬНЫЙ
ОТВЕТ: ВЫРАСТИ
КАК ЛИЧНОСТЬ’**



Проверяет, захватил ли с собой новую книгу с биографией Айртона Сенны, и в этот момент к нему подходит один из пассажиров.

«Мистер Баррикелло, извините за беспокойство. Сегодня день рождения моего сына, и вдруг вижу – это вы! Если я сейчас позвоню домой, может, вы скажете ему что-нибудь? В Монреале сейчас 7 часов утра, и он как раз готовится к школе».

Рубенс соглашается и берет трубку. «Как зовут вашего сына?»

«Массимо».

«Хорошо». Несколько секунд ожидания. «Алло, Массимо? Это Рубенс, из Ferrari. Я сейчас еду в автобусе с твоим папой и хотел поздравить тебя с днем рождения. Отлично празднуй! Пока».

Миссия выполнена – такой момент мальчишка забудет нескоро. Его отец, на седьмом небе от счастья, завершает разговор с сыном.

«Говорю тебе, это он. Мы летим на одном самолете...» Несомненно, отцу только что удалось преподнести сыну настоящий сюрприз, о котором тот мог только мечтать.

Быть может, этот эпизод из жизни Баррикелло вовсе не примечательный, а наоборот, типичный, но по нему видно, что по крайней мере для этого гонщика свет не сошелся клином только на Ф1. Видно, что Рубенс знает: есть жизнь в паддоке, а есть и реальная жизнь, и разница между ними ему известна, а такие слова, как «порядочность» и «доброта», для него не пустой звук. Много ли гонщиков в Ф1, которые в набитом до отказа душном автобусе по дороге на очередной Гран При согласились бы выполнить просьбу незнакомца и порадовать какого-то там малыша в день его рождения?

В Ф1 талант гонщика далеко не всегда сочетается с хорошими манерами и уважением к окружающим. Многие из этих избалованных юнцов искренне полагают, что в их привилегированном положении простительны и равнодушие, и даже грубость. Однако Рубенс таким никогда не был. Спросите, каковы его планы на остаток сезона, и вы получите уникальный и в равной степени славный ответ: «Вырасти как личность».

Его просто невозможно втянуть в дискуссию о потенциале новой версии аэродинамического оперения его машины, о проблемах недостаточной или избыточной поворачиваемости или о его положении в таблице чемпионата. Самое важное – его собственный жизненный путь. «Я все еще учусь, – с улыбкой сообщает он. – Каждый день, хотя бы по немногу. Я ложусь спать, благодаря Господу за предстоящий день. И моя вера все крепче. Думаю, в жизни множество тайнств, и приятно знать, что кто-то следит за тобой и заботится о тебе. Сегодня мне все легче и легче быть самим собой. Вот что важно».

При такой жизненной философии работе отведено свое. Она позволяет Рубенсу самореализоваться, а потому часто выходит на первый план среди его приоритетов.

«Сегодня утром жена сказала, что ночью я очень беспокойно спал, – рассказывает он, устроившись, наконец, в кресле салона бизнес-класса. – Видимо, я по-итальянски разговаривал с инженером. Она не поняла ни слова, а я, естественно, тоже ничего не помню – я ведь спал. Но иногда по утрам я просыпаюсь усталым». ▶

В Канаде Рубенс был 2-м (врезка сверху слева) после Шуми; избрав тактику двух пит-стопов, Рубенс (вверху) пришел 2-м и на Нюрбургринге, уступив Михаэлю, шедшему с 3 дозаправками; в Монако Рубенс остался недоволен своим 3-м местом (основное фото)



Успехи и неудачи Баррикелло

Карьера Рубенса, как барометр его эмоционального состояния, была чередой взлетов и падений. Победа в Сузуке в прошлом году была не менее убедительна, чем предыдущие, а неудачи часто происходили не по его вине

УСПЕХИ



Донингтон 1993



Спа 1994



Монако 1997



Имола 1994



Интерлагос 1995



A1-Ринг 2001

1993 Донингтон. Идет третьим по дождю. В свой первый сезон в Jordan убедительно смотрится на фоне напарников (Тьерри Бутсена и Ивана Капелли). В Сузуке добывает первые очки, придя пятым и опередив нового напарника Эдди Эрвайна

1994 Спа. Поул-позиция за рулем Jordan, первая в карьере, причем добытая в дождь

1997. В свой первый сезон за Stewart GP приходит вторым по дождю, следом за Шуми

2000 Хоккенхайм. Первая победа в его первом сезоне за Ferrari в качестве напарника Шумахера

2002 Нюрбургринг, Хунгароринг, Монца, Инди. 4 победы во второй половине 2002 года – Рубенс наконец выходит на один уровень с Михаэлем (однако остается вопрос, не пытался ли Михаэль отплатить Рубенсу за скандал в Австрии – когда тот позволил Шуми победить?)

2003 Силверстоун, Сузука. В обоих случаях убедительно опережает Михаэля. В Сузуке Рубенс впервые пробует тормозить левой ногой. Кажется, что он стал зрелым гонщиком и в следующем году должен будет дать бой Шуми

1994 Имола. Серьезная авария во время тренировки накануне ГП Сан-Марино. Спустя два дня погибает Сенна – друг и наставник Рубенса. Баррикелло несколько месяцев не может оправиться после трагедии

1995 Интерлагос. 1-й из 10 сходов во время трудного сезона за Jordan, использовавшую ненадежные моторы Peugeot

2001 A1-Ринг. В Австрии Баррикелло идет 2-м, но получает приказ пропустить Михаэля Шумахера, борovéhoся за чемпионский титул

2002 A1-Ринг (дубль второй). Рубенс проводит лучший в жизни Гран При, опередив Шуми в квалификации и в гонке, однако получает приказ пропустить Михаэля ради победы в чемпионате (в котором Шуми и так лидирует). Оба освистаны болельщиками

2003 Интерлагос. Уверенно лидирует в «домашней» гонке, но остается без горючего: это был его лучший шанс выиграть гонку на родной трассе. Кульминация неудачного начала сезона: в первых гонках на новом F2003-GA явно уступает Михаэлю

2004 Имола. Михаэль – 1-й, Рубенс – 6-й. Типично для Рубенса в начале сезона – отстает от Михаэля. Шуми постоянно обходит Рубенса в квалификациях. Даже когда он приходит на финиш 2-м или 3-м, Михаэль намного его быстрее



Хоккенхайм 2000



Монца 2002



Сузука 2003



A1-Ринг 2002



Интерлагос 2003



Имола 2004

НЕУДАЧИ



‘КОГДА РОСС БРОН ПОЗВОЛЯЕТ МНЕ ПОЙТИ НА ТРИ ПИТ-СТОПА, Я ПОЛУЧАЮ ВОЗМОЖНОСТЬ ОБГОНЯТЬ’



За день до отлета в Канаду Рубенс уже опробовал свою F2004 и, кажется, больше чем обычно обеспокоен ее скоростными показателями. Хотя она и быстра, такое впечатление, что эта машина устраивает его меньше, чем прошлогодняя. Остается лишь вспомнить о квалификациях 2003 года, когда Рубенсу хотя бы на немного, но удавалось опережать напарника. В этом году второй пилот Felipe отстает – на одну, две, три десятые. Наблюдатели, изучая подобную статистику, делают выводы и списывают Баррикелло со счетов. Всего за одну зиму, утверждают они, Рубенс растратил тот огонек, с которым гонялся в прошлом сезоне. Но все ли так просто?

Вряд ли. Сам Рубенс старается не переживать по этому поводу. Он все тот же гонщик и пилотирует все так же искусно. Он объясняет свои последние результаты далеко не идеальным поведением машины. «Думаю, в этой машине есть что-то, что нравится Михаэлю, – машина ему очень подходит. А у меня с теми же настройками проблемы с недостаточной поворачиваемостью», – признает он.

Изменения, которые прошлой зимой претерпела F2003-GA, не подходят к стилю вождения Баррикелло. Это факт. Укорочен-

ная колесная база, иная геометрия подвески, новые шины Bridgestone – ставка явно делалась не на удобство пилотирования, и это сказывается на результатах. «Приходится идти на компромиссы, и от этого машине становится только хуже, – рассказывает Рубенс. – К тому же меня ограничивает то, что диапазон настроек F2004 не столь широк. Я не использую все возможности машины. F2003-GA была немного медленнее, но позволяла больше играть с настройками».

Конечно, Рубенс и Михаэль сверяют данные телеметрии, но в этом году им заметнее чаще приходится полагаться на собственный выбор и настраивать машины индивидуально.

Видно, что квалификации обходятся Баррикелло дорого. Он неизбежно оказывается далеко от первой линии стартового поля, поскольку придерживается иной тактики, планируя, например, на одну дозаправку меньше, чем Шумахер. Это дает надежду на выигрывание нескольких позиций или даже на победу.

«Возьмем Нюрбургринг, – продолжает он. – Вплоть до утра субботы я был медленнее Михаэля на четыре десятых. Затем для предквалификации я решил поменять наст-

ройки. Шел 3-м, в то время как Михаэль был 11-м, а трасса к концу сессии становилась все лучше. Думаю, я мог бы всерьез претендовать на поул, но учитывая, что потенциально я на 4 десятых медленнее, не представлял, чем все может закончиться. Была бы у меня та же тактика, что у Михаэля, я бы стартовал 2-м на грязной стороне трассы и не имел бы шансов войти в первую зону торможения 1-м или 2-м. Я бы вошел в первый поворот третьим, а затем Кими (шедший 2-м) полностью бы испортил мой день. Так что придерживайся я той же тактики, что и Михаэль, мне даже 2-е место не светило».

И все это из-за нескольких десятых, проигранных в субботу.

«Это правда, – признает Рубенс. – Со скоростью в ходе гонки проблем нет. Когда Росс (Брон) позволяет мне пойти на три пит-стопа, я получаю возможность обгонять. Это мне больше подходит. Если честно, я не люблю отсиживаться, потому что у меня атакующий стиль. И мне не доставляет удовольствия, когда я еду не в полную силу».

Значит, проблема в одном. «Осталось разобраться с квалификациями. Думаю, однажды я пойму, что готов биться за поул, ▶

Спокойная победа Михаэля и Рубенса в Австралии-2004 (основное фото); верный Рубенс (врезка сверху) выполнил свой долг в Малайзии – заблокировал Монтойю, чтобы прикрыть тыл Шуми

▽ Почему Баррикелло ждет успех

Я думаю, Рубенс будет продолжать расти. Не знаю другого гонщика, у которого были бы лучший менеджер (Фред Делла Ноче), большее внутреннее спокойствие (невероятная духовная сила) или большая уверенность в будущем (контракт с Ferrari вплоть до конца 2006 года).

Конечно, по-настоящему оценить его работу могут лишь он сам и Ferrari. Только они знают, в чем состоят его повседневные обязанности: тестирует он тормоза или шины, когда на самом деле ему хочется поработать над управляемостью; или он проводит имитацию гонки, понимая, что правильнее было бы заняться доводкой тракшн-контроля.

Положение Рубенса в Ф1 уникально: он — напарник Шуми и дело свое знает. Это видно по результатам Михаэля, которые напрямую отражаются и на Рубенсе. Видно это и по тому, как он ездит.

В отличие от Михаэля, он не сразу привык к более широким шинам Bridgestone, появившимся в 2004 году, но у него есть время и желание работать над собой. Перед апексом под воздействием тормозного усилия и боковых нагрузок срыв у этих шин начинается позже, поэтому Рубенса, который входит в повороты раньше Михаэля и секрет скорости которого заключен в балансировании задком машины, в предельно плавной работе дросселем, новинка устро-

ила меньше, чем предыдущая версия Bridgestone, отличавшаяся округлым профилем.

Впрочем, я уверен, Рубенс это преодолет, так же как в прошлом году в Сузуке, заставив себя тормозить левой ногой, он одолел повороты в конце стартовой прямой и Spoon. Мало кто из гонщиков Ф1 в состоянии признавать свои недостатки, уж не говоря о том, чтобы работать над собой, совершенствуя навыки пилотирования.

Рубенс умен, говорит на нескольких языках, относится к окружающим с подлинным уважением, его не испортили ни слава, ни деньги. И ценен он не только для Ferrari, но и для Ф1 в целом.
Питер Уиндзор



Рутинный финиш в Испании (врезка сверху) и на Нюрбургринге (основное фото) — в этом году Рубенс обречен быть вторым; шутник Рубенс испортил Баттону всю фотосессию (в Бахрейне, врезка справа)



ВТОРАЯ СКРИПКА



‘В FERRARI НИКТО НЕ СМОГ БЫ ДОБИТЬСЯ БОЛЬШЕГО. Я ЭТО ЗНАЮ. И МОИ ИНЖЕНЕРЫ ТОЖЕ’



что я должен это сделать, и я это сделаю. Вот тогда все поменяется», — говорит Рубенс. Так что ему просто нужно получить узанть F2004... если Ferrari сочтет это необходимым. К чему Маранелло тратить усилия команды на две различные программы, если оба гонщика и так с легкостью лидируют в чемпионате?

Что касается пилотирования, тут Рубенс использует все свое искусство. Начиная с Сузуки-2003 он даже использует свои уникальные — по крайней мере для Ф1 — методы: в зависимости от типа поворота он тормозит то правой, то левой ногой, хотя по-прежнему предпочитает работать правой. «В Австралии это было 50:50. В Малайзии я больше тормозил правой, в Бахрейне — левой. Все это происходит естественно и не имеет никакого отношения к технике пилотирования Михаэля. Это все во имя скорости. Надо пробовать и смотреть, что получается».

Особенность стиля Баррикелло — в разумном использовании тормозов и шин. По этой части он даже превосходит напарника. У него теперь и свой подход к гоночной жизни: Рубенс любит допоздна оста-

ваться в паддоке. А если кто-то нелестно о нем отзывается, он просто не реагирует, что тоже можно понять: срабатывает механизм самозащиты. Нынешнюю ситуацию он рассматривает как вызов, хотя, конечно, хотелось бы в полной мере пожинать плоды своего тяжелого труда и сражаться за титул. С точки зрения математики, шансы пока есть, и его настрой вполне позитивен. Ему нелегко из-за практикуемой Ferrari политики «все для Михаэля», но он знает, что выкладывается на все 100%, честно выполняя свой долг.

«Иногда у меня ощущение, что окружающие ждут от меня каких-то слов, которые я совершенно не собираюсь говорить. Я знаю, насколько я выкладываюсь. Никто не смог бы сделать больше в Ferrari. Я это осознаю. И мои инженеры тоже».

А что же Михаэль Шумахер? Он и занимает мысли Рубенса, и в то же время мало его волнует. Они остаются соперниками, и странность заключается в том, что Рубенс может его обойти, но лишь при определенных условиях. «Без сомнения, к концу прошлого сезона я был счастлив, когда одолевал его чаще, чем он меня, — делится он. — И вдруг в этом году он снова берет верх. Но я вижу, люди этого не понимают. Особенно это заметно на пресс-конференциях. Журналистов, похоже, мучает только

одно: как, черт побери, ты можешь быть счастливым, если ты все еще номер 2?»

Рубенсу трудно вновь и вновь отвечать на такой вопрос. Это чувствуется. Он мог бы рассказать, что ситуация сложнее, чем кажется на первый взгляд, — ведь невозможно за несколько месяцев превратиться в гонщика-середнячка. По правде говоря, его стремление к победе ничуть не меньше, чем раньше. И как бы ни складывались обстоятельства, они не могут помешать тебе расти как личности, объясняет Рубенс в своей непродражаемой манере.

«После гонки в Монако я не испытывал особой радости, так как у машины явно были проблемы. Ее даже на прямой удержать было непросто. Я закончил третьим и взшел на подиум, но, естественно, жалел, что не удалось победить. Когда я вернулся домой, мой двухлетний сын Эдуардо спросил: «Пап, а почему ты не улыбался на подиуме?» Он был прав, это было глупо. И тогда я пообещал ему: он больше никогда не увидит меня на подиуме без улыбки. Это обещание я намереваюсь сдержать. Подиум — это подиум. Вот так он кое-чему научил меня в этой жизни».

В Монте-Карло он был невесел (врезка сверху), за что и получил выговор от своего двухлетнего сына; в Канаде повезло больше: 2-е место (врезка сверху справа, вместе с Михаэлем и его инженером Крисом Дайером); в Канаде Рубенс был быстрее на длинных прямых, неотступно следуя за Шуми (внизу)





Чисто английская трасса

Об особенностях трассы Гран При Великобритании рассказывает команда V.A.R-Honda: с комментариями гонщика, технического директора, третьего пилота и босса. Данные телеметрии, приведенные в тексте, получены прямо из боксов. Уверенности в себе V.A.R-Honda не занимать!

Интервью Алан Хенри, Майк Дудсон, Уилл Бакстон **Иллюстрации** Нил Уэбб/Debutart, LAT





**Дженсон
Баттон
Гонщик**

Есть ли на свете лучшее место для триумфа британского гонщика, нежели Силверстоун? Скрещиваю пальцы. Не хотелось бы откладывать до следующего года, ведь на этот раз я предчувствую такое веселье! Воскресным вечером моя подружка Луиз будет петь вместе со всякими знаменитостями на большом послегоночном концерте. Только представьте, как будет здорово победить и подняться на сцену вместе с ней!

В Силверстоуне есть что-то особенное, по крайней мере для меня, и я никогда не забуду тот момент на первом круге в 2000-м году, когда я обогнал Михаэля Шумахера. Это не играло особой роли, потому что мы выбрали на ту гонку разную тактику, но какой восторг вызвало на трибунах!

‘СИЛВЕРСТОУН-2000 – ЯРКИЙ МОМЕНТ В МОЕЙ КАРЬЕРЕ: НА ПЕРВОМ ЖЕ КРУГЕ Я ОБОГНАЛ МИХАЭЛЯ И ФИНИШИРОВАЛ 5-М’

Забавно: если бы моя карьера развивалась по первоначально намеченному плану, меня бы в той гонке вообще не было – я бы проводил свой второй сезон в Ф3. Но когда появляется возможность выступить за Williams, ее нельзя упускать. Тем не менее, я думаю, лишний опыт Ф3 мне бы не помешал. Правда, потом я мог бы завязнуть в Формуле 3000.

Гран При Великобритании-2000 был особенным моментом в моей карьере, поскольку я не только обогнал Михаэля, но еще и финишировал пятым. А победил ДиСи! Великий день для британского автоспорта. В этом году, надеюсь, мне даже не придется обгонять Михаэля, потому что с самого старта я планирую быть впереди.

Мои первые воспоминания о Силверстоуне касаются 1994 года, так что я не застал великие дни Найджела Мэнселла. Я быстро понял, что лучший способ избежать пробок вокруг трассы – жить прямо на автодроме. В тот первый год мы жили здесь в прицепе-караване – и я так делаю до сих пор. Правда, теперь у меня моторхоум. Рядом запаркован мотороллер, так что от спальни до пэддока – буквально полминуты.

Я пользуюсь этим моторхоумом почти на всех европейских этапах. Гораздо приятнее спать каждую ночь в привычной постели и на своей подушке. Пит, мой водитель, присматривает за всем – готовит для меня свеженький апельсиновый сок, а еще кто-нибудь следит за моим гардеробом.

Не могу дождаться начала гонки. В Канаде мы впервые опробовали модернизи-



В прошлом году Баттон стартовал в Силверстоуне последним (на соседней странице), а финишировал восьмым; Дженсон (слева) наблюдает, как скачивается телеметрия (вверху), и обсуждает настройки (в центре); фаны (внизу) устраивают ему настоящую овацию; Дженс в Luffield (основное фото) – «самом скучном повороте во всей Формуле 1»





рованный двигатель, а в Силверстоуне у нас будут кое-какие аэродинамические новинки. Одной из специфических особенностей трассы является то, что она одна из немногих, где по-настоящему чувствуешь скорость. В связке Becketts, где трижды меняется направление, она просто ошеломляет: сначала влетаешь в Maggots, потом в Becketts – поворот влево, одна передача вниз, потом правый поворот и еще одно переключение вниз, выход на прямую Hangar. Bridge тоже быстр, а на наших нынешних шинах это вообще газ в пол – по крайней мере, когда резина свежая. На что нужно обращать особое внимание, так это на ветер, порывы которого ты реально чувствуешь.

Тяжелые моменты? Ужасной была гонка 2001 года, на Renault. Я был в полном ауте и даже не помню, что тогда случилось. Но, несмотря на недовольство самим собой, у меня не было ощущения, что это может стать концом моей карьеры, ибо я всегда знал, что еду достаточно быстро. Нужно было учиться понимать технику. В том возрасте у меня еще не было опыта. В Ф3 я не работал с инженерами по-настоящему, и примерно так же было и в мой первый год в Williams.

Конечно, Ferrari в Силверстоуне поедут быстро. Но я надеюсь, что они уже достигли предела в работе над машиной, в то время как мы по-прежнему прогрессируем. Меня радует, что в Силверстоуне обычно хорошо выступает Баррикелло. Будет здорово, если он вновь заставит Михаэля потеть.

Мой прогноз? Что ж, скажу лишь, что, по-моему, мы можем проехать неплохо. В моем моторхоуме в холодильнике припасена бутылка шампанского – на всякий случай. ►

‘В БЕКЕТТС, ГДЕ ТРИЖДЫ МЕНЯЕТСЯ НАПРАВЛЕНИЕ, СКОРОСТЬ ПРОСТО ОШЕЛОМЛЯЕТ’

▽ Баттон в Силверстоуне: четыре сезона, три команды



2000

«Он будет звездой», – сказал Фрэнк Уильямс, когда его мальчик Дженсон примчался к финишу 5-м в своем первом британском Гран При. Это была его четвертая гонка в Ф1



2001

Не столь памятная гонка: Дженсон на Benetton финишировал 15-м, отстав на 2 круга. Это было после того, как Монтойя вытеснил его из Williams



2002

Баттон на своем Renault сошел, но был классифицирован 12-м (с шестью кругами отставания); стратегия с тремя пит-стопами не сработала: гонка пошла вкривь и вкось



2003

Примечательное выступление Дженсона, когда после ужасной квалификации он начал гонку 20-м, но на финише его V.A.R-Honda был 8-м

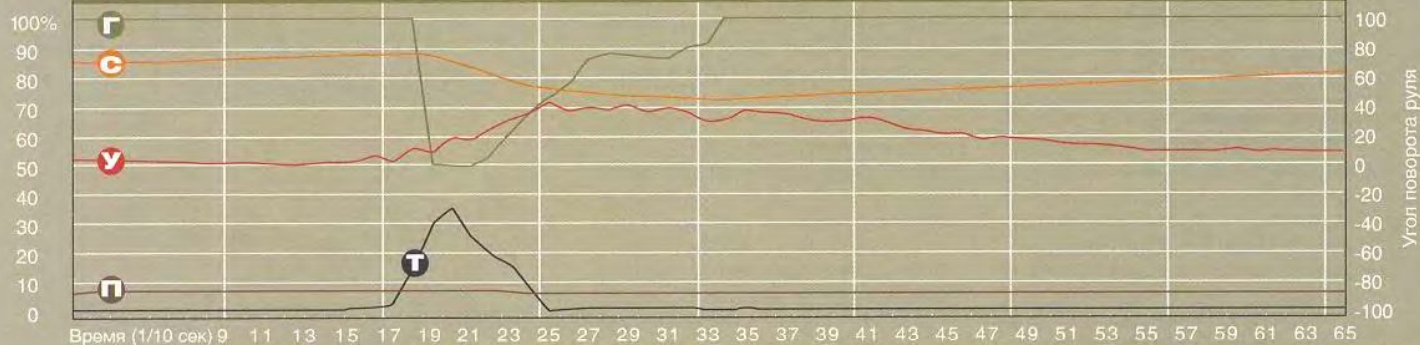


ЭКСКЛЮЗИВ: ТЕЛЕМЕТРИЯ БАТТОНА (I)

Вы видели, как машины втискиваются в повороты, слушали экспертов, ведущих вас по всему кругу, а теперь мы впервые усадим вас в машину, чтобы показать, как реально работает Дженсон, проходя быстрый круг в Силверстоуне

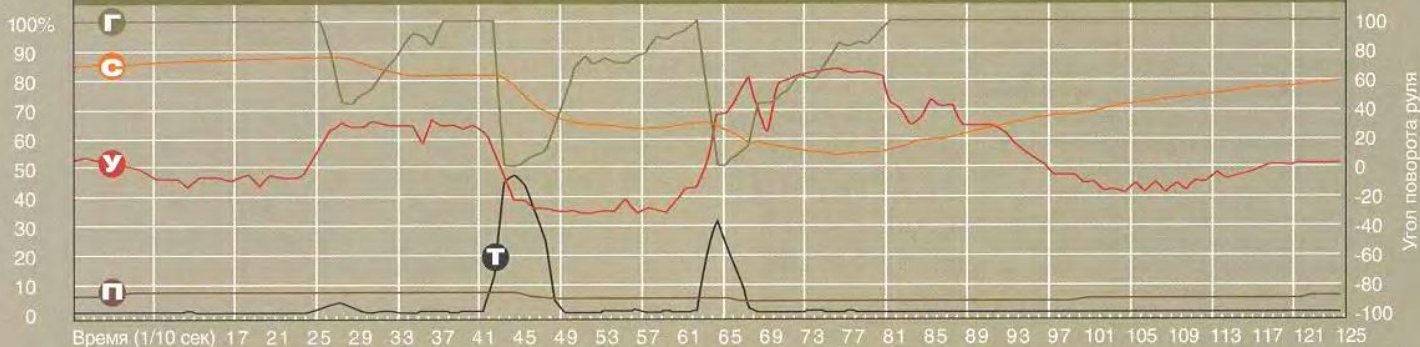
1. COPSE

Дженсон подлетает к Copse на 7-й передаче на скорости свыше 300 км/ч, бьет по тормозам и переключает на 6-ю. Примерно на 260 км/ч корректирует легкий увод передка на входе перед апексом. Классический скоростной поворот



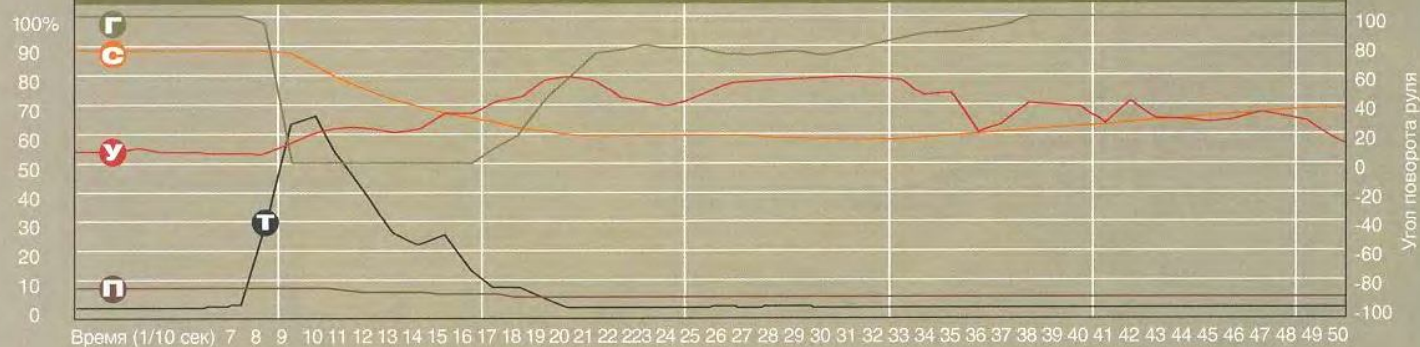
2. BECKETTS

Becketts состоит из 3 секций, Дженсон жестко тормозит перед средней (225 км/ч). Стабилизирует машину, притормозив в первой (290 км/ч), и мгновенно корректирует легкий снос задней оси при разгоне на выходе из третьей (200 км/ч)



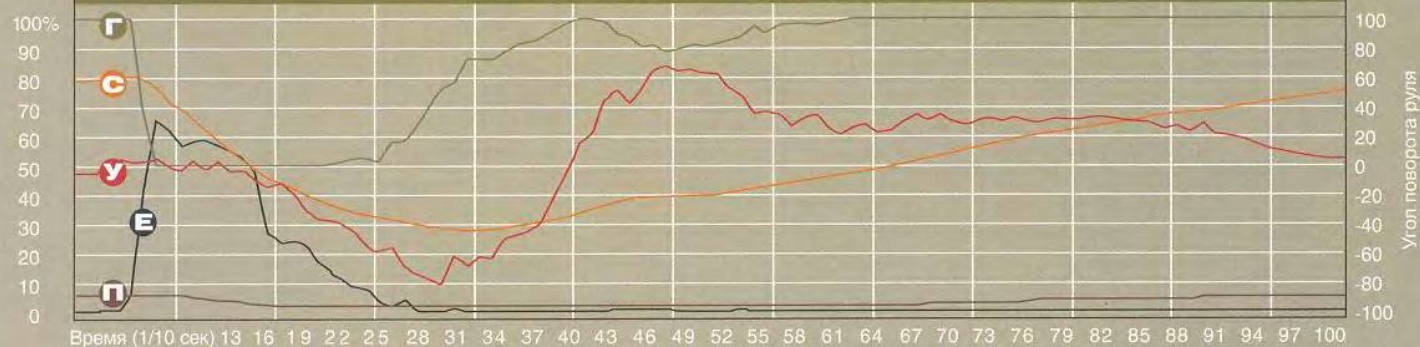
3. STOWE

На входе в Stowe Дженсон сражается с недостаточной поворачиваемостью, поэтому на газ встает позже чем обычно; легкий бросок руля на выходе, когда дроссель выжат полностью, но ничего страшного. Скорость в апексе около 218 км/ч



4. CLUB

Первое серьезное торможение на круге и переключение вниз до 2-й передачи. На входе в шикану машина проявляет недостаток поворачиваемости, но хорошо идет по бордюру. Коррекция легкого сноса задней оси в момент набора скорости. Дженсон плавно прибавляет газ на длинном выходе из Club



Скорость: — Тормозное усилие: — Передача N: — Педаль газа: — Угол поворота руля: —

Продолжение на с. 63

САГА О СИЛВЕРСТОУНЕ



Джеф Уиллис
Технический директор

В Силверстоуне хорошо видны как плюсы машины, так и ее минусы. Например, он помогает оценить, как машина справляется с резкой сменой направления, какова ее аэродинамическая эффективность, и служит проверкой для большинства компонентов. Это среднескоростной автодром, где нагрузка на тормоза не слишком высока, но я чувствую, что в этом году он будет труден для гонщиков физически, потому что машины проходят круг значительно быстрее.

Наша скорость во многом зависит от шин, но если мы оценим результаты тестов, думаю, мы должны быть намного быстрее, чем в прошлом году, — по моему, сейчас мы проходим круг за 1:17,8 (а результат прошлого года поула был 1:21,209). В Силверстоуне есть несколько поворотов с высокими боковыми перегрузками. Copse очень быстр, в Maggotts и Becketts меняется направление движения, а в Bridge нужна отвага.

Это веселенькая трасса, где много скоростных поворотов, за которыми следуют медленные участки, и необходимо, чтобы машина везде вела себя хорошо. Поэтому в настройках мы всегда пытаемся добиться самого выгодного компромисса. Столкнем-

ся ли мы с проблемой недостаточной поворачиваемости в Brooklands и Luffield — не знаю, но на тестах ее не было. В Силверстоуне также важна стабильность — это показатель того, насколько хороша твоя машина.

У нас есть новинки в аэродинамике, на подходе и другие разработки, но мы не можем пока уверенно сказать, когда они появятся — в Силверстоуне или в Маны-Куре, т. е. до Гран При Великобритании. Мы это решим на тестах в Хересе, прямо перед Маны-Куром.

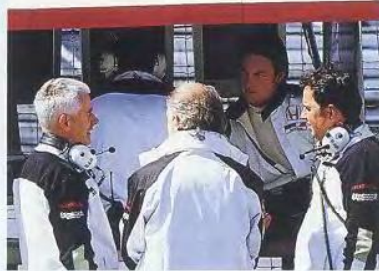
Я думаю, в этом году нам повезло с машиной. Она хороша везде, хотя на одних трассах преимущество имеет Bridgestone, на других — Michelin. Думаю, в Силверстоуне его не будет ни у кого.

Наш третий пилот — это большой плюс. В пятницу днем мы можем подолгу ездить на обоих вариантах покрышек, а также провести серию кругов, сравнимую с условиями гонки, которая поможет оценить износ резины и тормозов и стабильность машины в целом. Тем, кто не использует третьего гонщика по пятницам, будет труднее, и это даст нам преимущество. ▶

‘В СИЛВЕРСТОУНЕ ГОНЩИКАМ БУДЕТ ТРУДНО ФИЗИЧЕСКИ, ПОТОМУ ЧТО СКОРОСТИ ВОЗРОСЛИ’



Тесты покрышек и рутинные испытания — работа Энтони Дэвидсона (вверху) и команды (Джеф Уиллис, Дэвид Ричардс и гоночный менеджер Рон Медоуз); закончен очередной тест на Силверстоуне (основное фото)



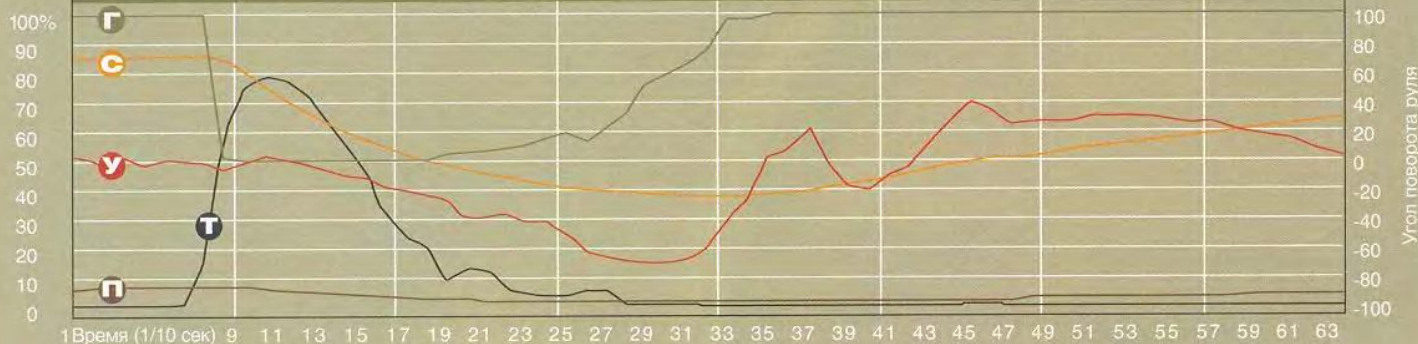


ЭКСКЛЮЗИВ: ТЕЛЕМЕТРИЯ БАТТОНА (II)

Последний сектор Силверстоуна требует высочайшей техники пилотирования. По телеметрии видно, насколько он труден. Крейг Уилсон, главный гоночный инженер В.А.Р., оценивает (внизу) работу Дженсона

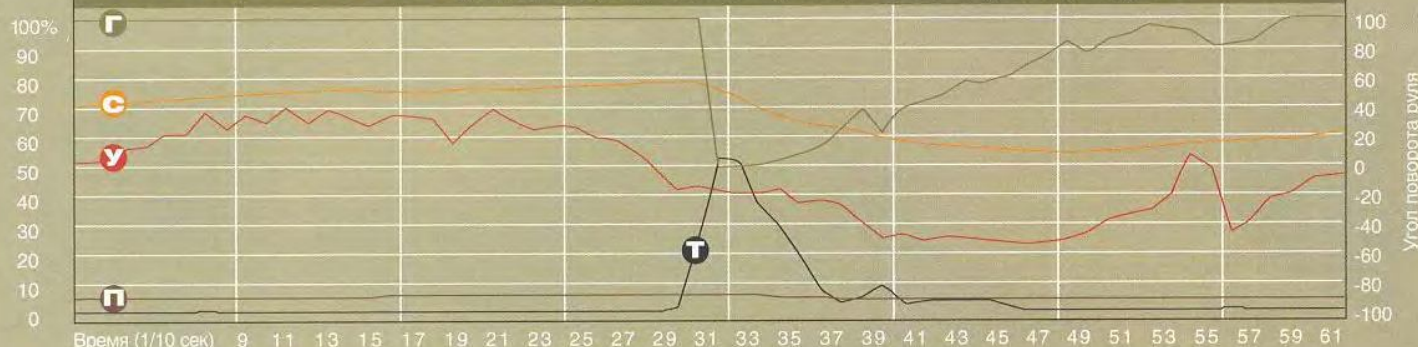
5. ABBEY

На Abbey приходится самое жесткое торможение за весь круг, и Дженсон использует 80% от максимального тормозного усилия. На выходе машина стабильна, в апексе – 145 км/ч. Плавный выход, но с избытком поворачиваемости при изменении направления движения в средней части поворота



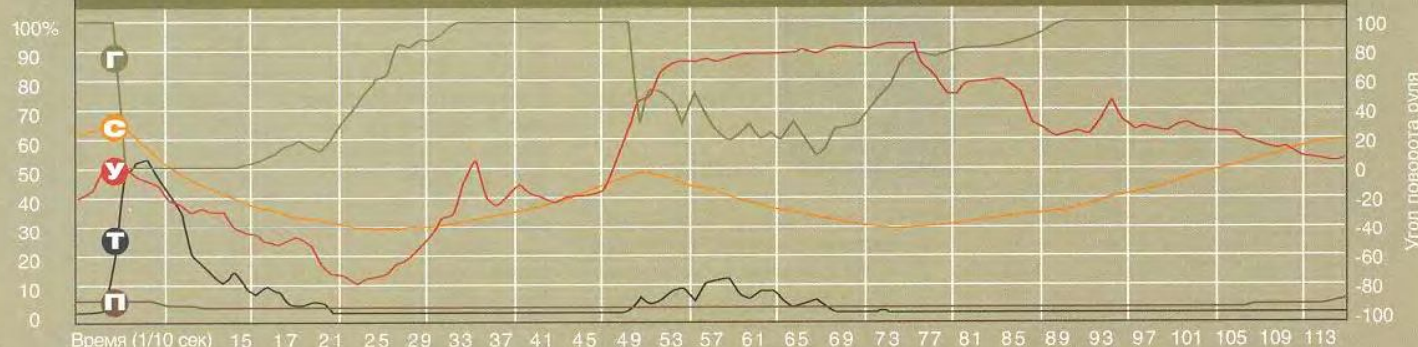
6. BRIDGE/PRIORY

Дженсон проходит Bridge «в пол», разгоняясь в апексе за 250 км/ч. Кривая поворота руля нелинейна из-за неровностей трассы. На выходе из Priory слегка сносит заднюю ось, и он приотпускает дроссель, теряя пару десятых



7. COMPLEX

Глубокое торможение в первой части Complex: машина все еще тормозит, проходя апекс. Из-за недостатка поворачиваемости на последнем отрезке он не может идти так быстро, как хотел бы, и приходится ждать целую вечность, прежде чем дать полный газ



Скорость: — Тормозное усилие: — Передача N: — Педаль газа: — Угол поворота руля: —

Крейг Уилсон, главный гоночный инженер В.А.Р., о круге Дженсона

Эти данные получены в Силверстоуне в июне на тестах, когда Баттон прошел круг на свежей резине. По понятным причинам я не могу раскрыть, сколько на борту было топлива, но в целом это был обычный заезд. Скорость отображена в виде процента от теоретического максимума. Точные скоростные данные сказали бы нашим соперникам слишком о многом.

В Силверстоуне машина не до-

стигает 100% скорости, потому что прямые отрезки недостаточно длинные, но в конце прямой Hangar перед Stowe она приближается к 90%. Дженсон прошел круг аккуратно, и машина вела себя неплохо. На графике видно, что нагрузка на тормоза не слишком велика и что скорости на большей части трассы остаются высокими.

В быстрых поворотах, таких как Copse, машине немного недостает

поворачиваемости, но это дает Дженсону ощущение стабильности и вселяет чувство уверенности в машине.

По ходу круга Дженсону не составляет труда корректировать легкие мгновенные срывы задней оси, которые возникают при разгоне на выходе из поворотов. Такие срывы – обычное дело, когда машина меняет направления движения или в апексе начинает раз-

гон, и не являются проблемой, пока гонщик способен их корректировать.

Ближе к концу круга резина, кажется, подызоносилась. Дженсона слегка «возит» на выходе из Priory, но он теряет немного, может, одну десятую. Передние шины изнашивались больше задних, и из-за этого в Complex начинает уводить передок. Но, в конечном счете, круг хорош.



Энтони Дэвидсон Третий пилот

Тестированием аэродинамических новинок мы занимаемся постоянно, но в последнее время мы в основном работали над шинами. Иногда, как в случае с Силверстоуном, мы принимаем решение заранее, за 2–3 гонки, но на перебор всех возможных вариантов шин и выбор подходящего компаунда обычно уходит много времени. Мы работаем и над электроникой, но уже не так много, а также изучаем проблемы износа и эффективности тормозов. Все эти рутинные вещи, дающие вроде бы небольшие изменения, впоследствии окупаются. Именно на этом теряют такие команды, как Jaguar, которые не могут позволить себе тесты каждую неделю и в результате не прогрессируют, заметно отставая от других.

В Силверстоуне довольно абразивное покрытие, много быстрых поворотов, часты смены направления, так что шинам здесь достается. Медленных поворотов тоже много, поэтому важно, чтобы задние колеса крепко «держались» за дорогу и чтобы задок в целом был стабилен. Силверстоун щадит тормоза, и поскольку трасса очень гладкая, дорожный просвет можно оставлять минимальным. Из-за смен направления на высоких скоростях трасса заставляет напрягаться физически – тем она и интересна. «Вкатиться» в трассу по ходу первой половины круга непросто: Copse, Maggotts, Becketts, Stowe – везде скорости высоки, здесь просто летишь и можешь выиграть немало времени. Если машина отлично настроена – это залог успеха. Фактически, Maggotts и Becketts – ключ ко всему кругу. Правильно пройдешь этот сектор – получишь полсекунды преимущества над другими парнями. Это по-настоящему силовой автодром, многого требующий от гонщика.

Но после этого сектора трасса, на мой взгляд, становится несколько бесхарактерной. Bridge – это довольно круто! Трасса и ныряет, и изгибается, хотя гонщикам хотелось бы, чтобы был еще и перепад высот. Мы любим подъемы, любим профилированные виражи и бордюры – любим, когда весело. В конце круга появляется ощущение какой-то стерильности. Но первая половина трассы – это именно то, ради чего мы стали гонщиками.

Самое трудное здесь – настроить машину с учетом ветра. Вы видели, что случилось с Дженсоном на квалификационной круге в Барселоне. Хотя в Силверстоуне ветер не так часто меняет направление, но когда он усиливается, это может серьезно ска-

дировать на время. Если машина отлично настроена – это залог успеха. Фактически, Maggotts и Becketts – ключ ко всему кругу. Правильно пройдешь этот сектор – получишь полсекунды преимущества над другими парнями. Это по-настоящему силовой автодром, многого требующий от гонщика.

Дэвидсон (внизу) стал гонщиком ради того, чтобы испытывать ощущения, которые как раз и дает Силверстоун; конечно, он завидует боевым гонщикам, но знает, что и его работа важна и ценится высоко

заться на результатах. Чтобы максимально эффективно справиться со скоростными сменами направления, машина должна быть отлично сбалансирована, и ветер может доставить немало хлопот.

Вероятно, мы в В.А.Р уже можем считать, что 006-я будет хороша на любых автодромах. Мы побывали на разных трассах и уверены, что будем на высоте вне зависимости от того, где гоняемся: на городской трассе или в Барселоне.

Очевидно, Гран При Великобритании станет для меня первой возможностью принять участие в гоночном уикенде на виду у домашней публики за рулем болида Ф1, и я не могу этого дожидаться. До Ф1 я лишь два года выступал в младших формулах, и никто меня не знал – за исключением английских парней, которые видели меня в картинге. Очень обидно наблюдать, как все катаются в субботу, особенно если в пятницу удалось показать хорошее время. Иногда я мечтаю о том, чтобы третья машина могла участвовать в утренних субботних трени-

‘ЧАСТО МОЕ МНЕНИЕ РЕШАЮЩЕЕ В ВЫБОРЕ ШИН, И КОГДА ДЖЕНСОН ВЗЯЛ ПОУЛ, Я БЫЛ СТРАШНО ДОВОЛЕН СОБОЙ’

ровках, но когда вижу, как меняется трасса, погода и как каждый концентрируется на квалификации и гонке, это желание пропадает. Моя работа заканчивается в пятницу вечером. Я понимаю – с этого момента все в руках боевых гонщиков, а я становлюсь зрителем.

Приятно, если у ребят все идет хорошо. Я свою смену отстоял, теперь пусть они потрудятся. Круг они всегда проходят быстрее, но тут нельзя сравнивать. Ты знаешь, что делал свое дело на скользкой трассе, а теперь она стала быстрее настолько, что подобные скорости не мог себе и представить. Так что мне приятно и просто смотреть.

А когда приходит успех, ты этим всегда ужасно гордишься. Иногда у ребят появляются сомнения по поводу выбора резины, и очень часто мое мнение становится решающим. Поэтому, когда наступает очередь квалификации, ты жутко волнуешься: «Ну, давай!... Не ошибся ли я в выборе?» Один из примеров – Имола. Таку проехал относительно хорошо, и я уже был рад за свой выбор. Но когда Дженсон завоевал поул, я был просто страшно доволен собой.

В Силверстоуне вокруг Дженсона будет жуткий хипеш, и я знаю, что наша машина там поедет очень быстро. Что касается разговоров вокруг моей персоны – приятно читать в газетах все эти рассуждения насчет Williams, и что кое-кто в этой команде мной интересуется, но пусть сначала хоть переговоры начнутся!



Дэвид Ричардс
Глава команды

Когда прогуливаешься по пит-лейну на любом выездном Гран При, быстро понимаешь роль британского лагеря в Ф1, будь то инженерная составляющая, промоушн или кадровые вопросы. И, конечно, команды.

В каждом из этих аспектов Британия, вероятно, наиболее передовая нация, так что для меня и, наверное, для большинства людей в пэддоке, британский ГП – это домашний этап. Поэтому меня печалит, что вокруг Силверстоуна в последние годы мы слышим так много неконструктивной критики. Пожалуйста, критикуйте меня или мою команду – по конкретным вопросам, но когда критика непродуктивна, да еще исходит от людей, которые могли бы и помочь, и поддержать, – полезной я ее не нахожу.

Нужно признать, что у Силверстоуна есть недостатки и что во многих отношениях его можно улучшить, – так давайте трудиться над этим вместе, ведь это же наша домашняя гонка. В то же время мы должны осознать, что Ф1 – больше, чем один отдельный Гран При. Это глобальный спорт, и в мире уже построены исключительные трассы, поэтому Силверстоун должен соответствовать этим стандартам. И пусть чемпионат обогащается новыми автодромами, но собственное наследие и историю нужно уважать. Наш спорт постоянно меняется, и в Силверстоуне, чтобы его сохранить, тоже должны меняться и трасса, и инфраструктура. И мы продолжаем искать пути для этого. ①

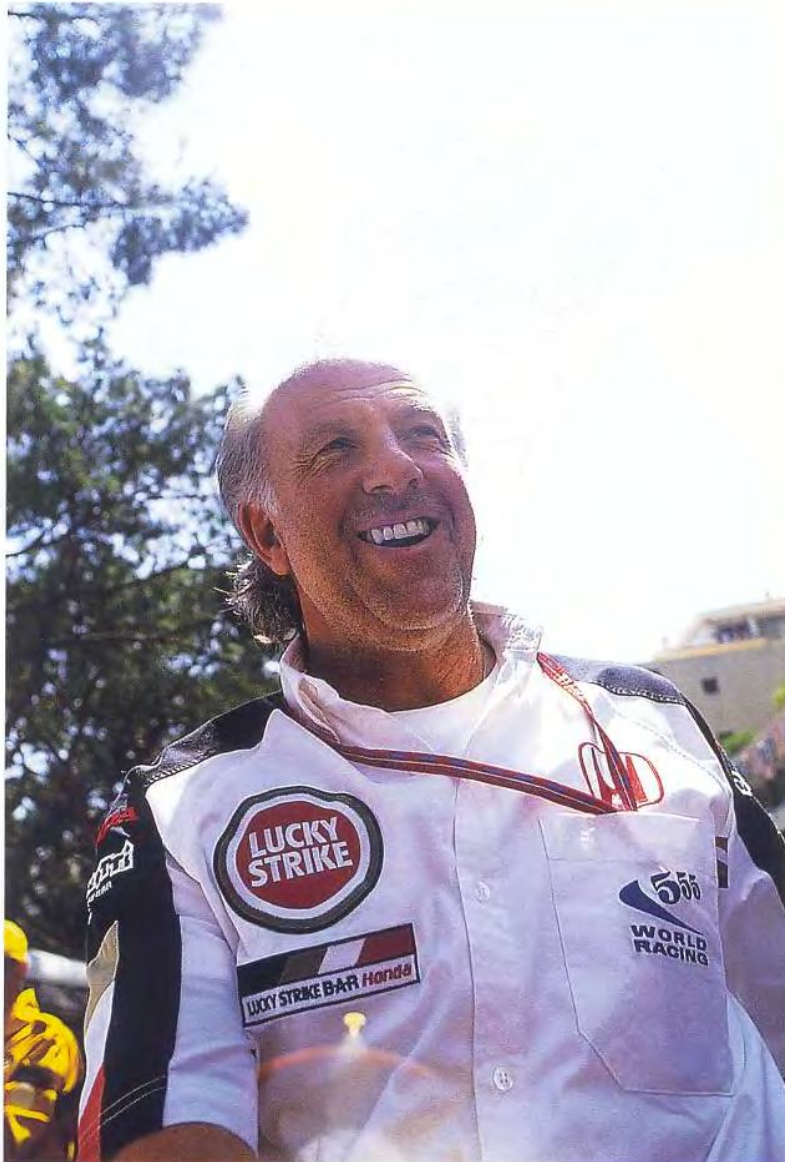


РИЧАРДС САТО ДЭВИДСОН ШОВЛИН ЯНГ... О БАТТОНЕ

Умение ездить быстро – это талант, но чтобы опередить соперников, нужна команда, которая работает как часы. Именно благодаря ей талант Дженсона Баттона раскрывается на глазах. Он знает, что его ценят. К тому же у него есть отличная машина, которую создали и совершенствуют лучшие специалисты, и поддержка босса команды. Вот почему Дженс верит в себя и в свой успех

Интервью Майк Дудсон, Алан Хенри, Уилл Бакстон **Фото** Даррен Хит

СВЯТАЯ ТРИАДА



Ричардс дал Баттону свободу действий, свободу, которая укрепляет уверенность Дженсона в своих силах, а вместе с тем и развивает его талант и скорость

Дэвид Ричардс

Все смеялись, когда он пригласил Дженса



В жизни частенько сталкиваешься с людьми, которым приходится принимать на себя серьезную ответственность, по мнению многих – серьезную не по годам. Кому-то такое по плечу, кому-то нет.

Для тех, кто справляется с подобной ношей, уважение к окружающим – первостепенно, и Дженсона воспитали именно так. Топ-пилоты обычно эгоцентричны, зациклены на себе; однако лучший игрок команды должен понимать и уважать тех, кто с ним работает. Так поступает Михаэль Шумахер, и я думаю, те же качества свойственны и Дженсону.

Тут сложно найти золотую середину, но я видел в нем эти качества с самого начала – в том, как он общается с людьми. Он очень вырос за последний год, а прежние проблемы, связанные с Жаком (Вильнёвом), остались позади. Он понял, что команда его поддерживает, понял, что может высказывать



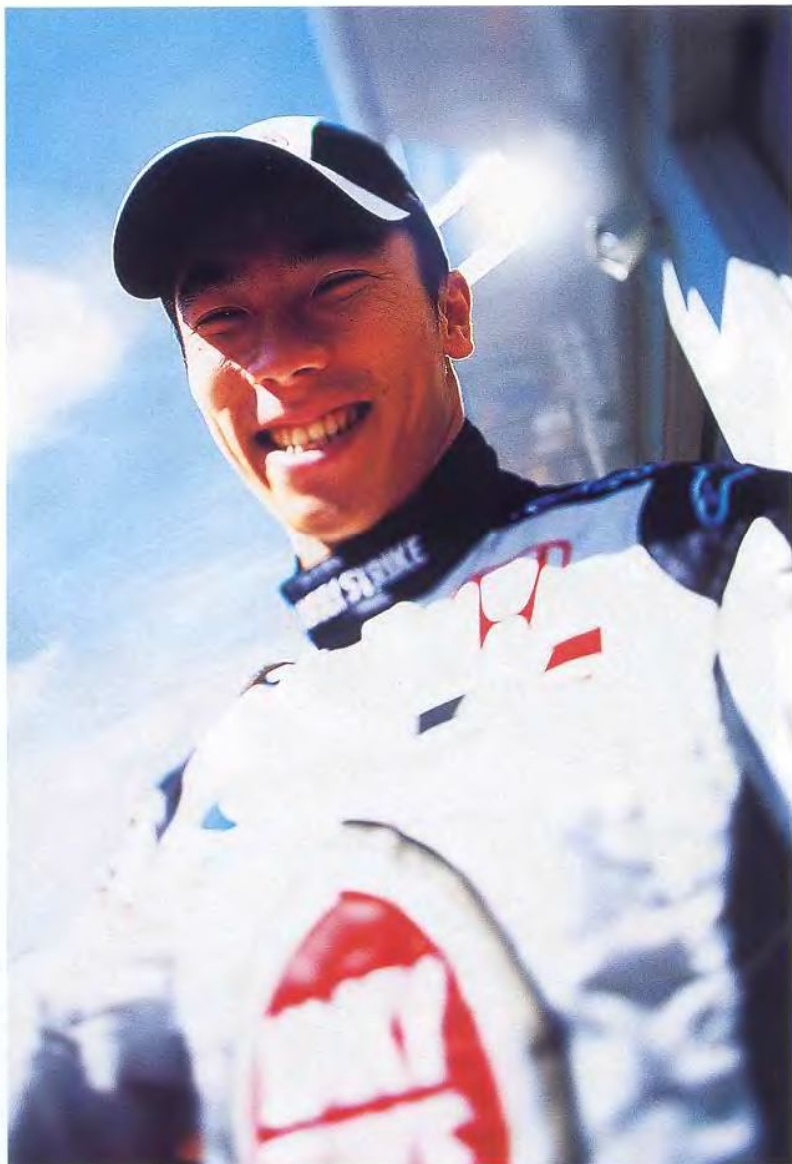
свое мнение, что ему предоставлена свобода действий, какой у него не было ни в одной из предыдущих команд. Думаю, за это он платит нам тем, что работает с полной отдачей.

Он стал настоящим лидером. Он знает, что команда всегда придет на помощь. Когда дела идут хорошо, тебе не особенно нужны ни похвалы, ни поддержка, но когда наступают тяжелые времена, важно знать, что ты можешь положиться на свою команду.

Баттону пришлось и самому потрудиться, но я думаю, он удивлен тем, насколько легко ему все далось. Задача была не так уж сложна – при его-то талантах. Просто нужно было дождаться, когда представится шанс показать все, на что он способен. Сейчас наша цель – понять, можем ли мы вместе выиграть чемпионат, когда это произойдет и как этого добиться. Мы стремимся к тому, чтобы у нас были лучшие машины и лучшая команда. Я никогда не сомневался в том, что Дженсон может стать чемпионом. Теперь мы должны доказать, что он способен стать чемпионом вместе с В.А.Р. ►



‘ОН ОСОЗНАЛ, ЧТО КОМАНДА ВСЕГДА ПРИДЕТ ЕМУ НА ПОМОЩЬ’



Они соперники, но что более важно — они напарники; Таку и Дженсон делятся информацией о настройках и тестах, но каждый жаждет побед

Такума Сато

Быстрый в бою, он и учится быстро (у Баттона)



Я сжился с командой. Здесь все прекрасно взаимодействуют. Конечно, и мы с Дженсоном сработались. Все знают, что мы сотрудничаем уже два сезона, ведь в 2003 году я был в В.А.Р третьим пилотом. Только не всегда нам доводилось вместе тестировать или работать по одной программе, поэтому в прошлом году общение сводилось к обсуждению результатов тестов и возможностей улучшения машины. Для меня это было важно, поскольку мы видели, что тяжелая работа на тестах — прежде всего сбор данных и передача их команде и Honda — приносила реальные результаты.

В этом году мы с Дженсоном — напарники, работаем по одной программе и на одинаковой технике, и наши взаимоотношения играют ключевую роль в доводке машины. Мы обмениваемся всей информацией и стараемся быть предельно откровенными и честными друг с другом. Ведь так и должно быть в успешной команде.



Тем не менее дух соперничества между нами все-таки силен. Мы оба азартны и жаждем успеха, поэтому постоянно подстегиваем друг друга и делаем все, чтобы привести команду к победе. В этом году В.А.Р показывает фантастические результаты, но мы знаем — нужно бороться, чтобы так было и впредь. Когда результаты тестов оставляют желать лучшего или если в пятницу мы не можем найти нужных настроек, нельзя опускать руки, и тут хороший напарник — очень кстати. Он подстегивает меня, я подстегиваю его. Иногда в квалификации или в гонке у него все получается, иногда — у меня.

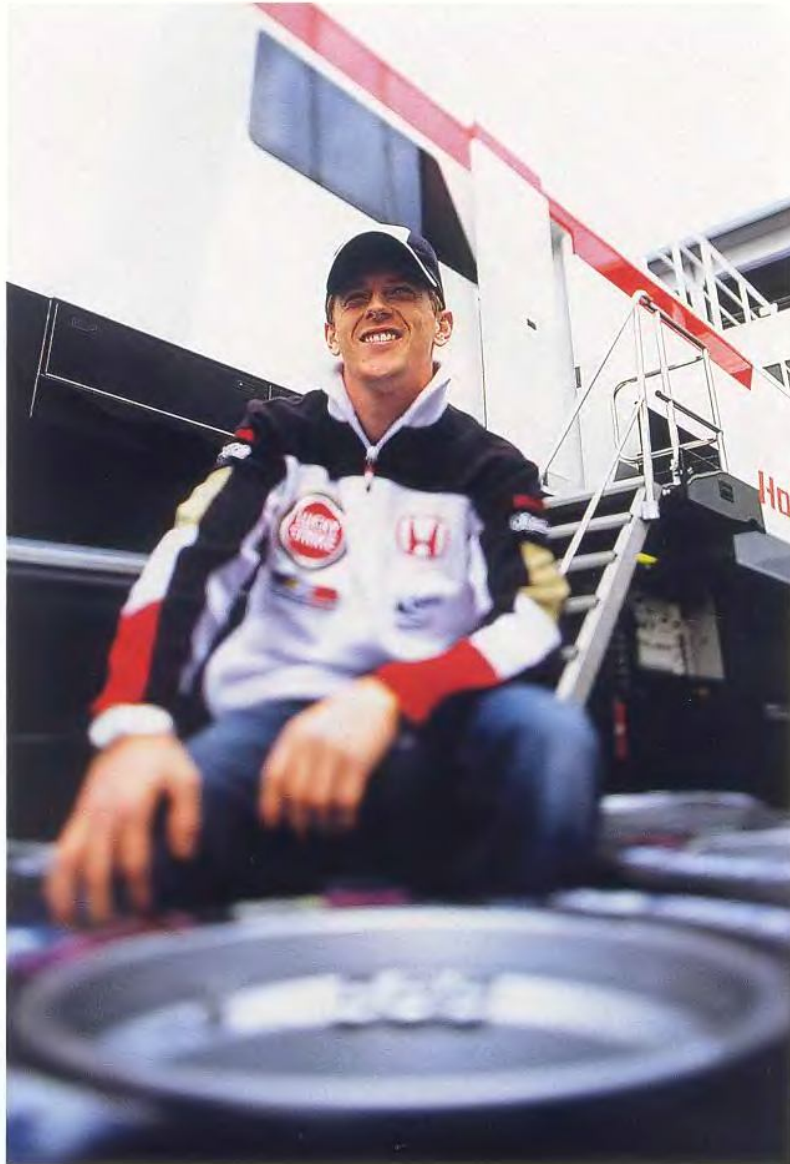
А когда ты растерян, но видишь, чего в таких же условиях добился напарник, хочется поскорее снова запрыгнуть в машину и добиться большего на следующий день или в следующей гонке. Разумеется, мы оба командные игроки, но при этом мы сконцентрированы и на собственных результатах, без чего в нашем деле нельзя.

Пока я доволен тем, как начался сезон, несмотря на то что мне не слишком везет. Надеюсь, и мне удастся финишировать на подиуме.



‘МЫ ОБМЕНИВАЕМСЯ ВСЕЙ ИНФОРМАЦИЕЙ — ВЕДЬ ТАК И ДОЛЖНО БЫТЬ’

ПРИЯТЕЛИ



Энт и Дженс знают друг друга с детства; вместе с Сато (на врезке справа) они составляют одну из самых грозных команд Ф1

Энтони Дэвидсон

Некогда соперник по картингу, ныне помогает Дженсу по пятницам



Как я познакомился с Дженсоном? Мы начали гоняться на мини-картах еще восьмилетками, где-то в 1988 году, просто для смеха. Кажется, мы участвовали в 6 гонках. Постепенно мы выросли и уже настоящему соперничали друг с другом лет до восемнадцати. Мы оба гонялись неплохо и добились успеха в картинге, а уж потом и дальше пошли вместе — на чемпионаты мира и Европы.



Он был хорош — всегда стабилен, корректен и быстр. Ошибался редко, но в те годы не отличался агрессивностью. Он легко успокаивался и мог занять выжидательную позицию, и иногда это ему мешало. Но он, конечно, работал над собой, и все у него выходило как-то само собой. В дождь тоже всегда ездил отлично.

Результаты он показывал с самого начала. Потом, лет в двенадцать, я его обошел, и в разных чемпионатах удача была то на моей, то на его стороне. Интересно, что хотя Дженсон был млад-

ше, он всегда оказывался в следующей категории раньше меня. Я предпочитал оставаться в одном классе до тех пор, пока не достигну совершенства. Он же не то чтобы стремился опережать время, но всегда был готов к прыжку. Иногда это бывало не просто, как, например, в 1993 или 1994 году, когда он перескочил в высший юниорский класс, — я до сих пор считаю, что он поторопился. Я же остался и прогрессировал и в 1994 году выиграл чемпионат. А он в том сезоне стал 4-м или 6-м. Было время, когда мы буксовали. Ну, например, в 96-м на чемпионате Европы Пантано обошел нас обоих, опередив меня на одно очко. Ряйккёнен там тоже был и занял, кажется, 14-е место. Дженсон, по-моему, был 5-м.

Потом, на 2 года раньше меня, Дженсон перешел в Формулу Ford. У него были и менеджер, и деньги, и спонсоры, и он выиграл чемпионат, стал первым на фордовском фестивале, а затем перескочил в Формулу 3, гонялся в Макао, после чего его взяли в Williams. Прошлый год был для него 4-м в Формуле 1, поэтому он чувствовал себя вполне уверенно. А теперь, когда Жак ушел и Дженсон получил главную роль, он просто сама уверенность, а залог скорости — именно в этом. ►



‘ДЖЕНСОН СЕЙЧАС В ГЛАВНОЙ РОЛИ, И ОН ПРОСТО САМА УВЕРЕННОСТЬ’

В Ф1 нет людей ближе, чем гонщик и его инженер; Шовлин и Дженсон (врезка) понимают друг друга с полуслова



Энди Шовлин

С полуслова понимает и Дженса, и машину

“ “ Главное в нашем деле – информация. Мы с Дженсоном постоянно общаемся по телефону или по электронной почте, обсуждаем результаты тестов, решаем, что делать дальше. Если ему охота поплакаться кому-нибудь в жилетку, гоночный инженер – самая подходящая кандидатура, поскольку это моя работа – идти к разработчикам и просить что-нибудь изменить, а потом еще и протестировать.

Разумеется, я не сажусь за руль, но решать, что сделать, чтобы машина стала лучше, приходится мне. Когда долго работаешь на тестах с одним гонщиком, постепенно понимаешь, какой именно баланс ему нужен, и если все получается, возникает взаимопонимание. Сейчас Дженсон может очень быстро объяснить мне, как машина ведет себя на круге: с чем проблемы, а что нормально. Он может передать это в двух словах – большое преимущество, когда вы ограничены во времени.



Дженсон умеет несколькими словами обрисовать картину всего круга. Он не будет говорить о каждом повороте – он делает краткое обобщение, ставя во главу угла вход в быстрые и медленные повороты.

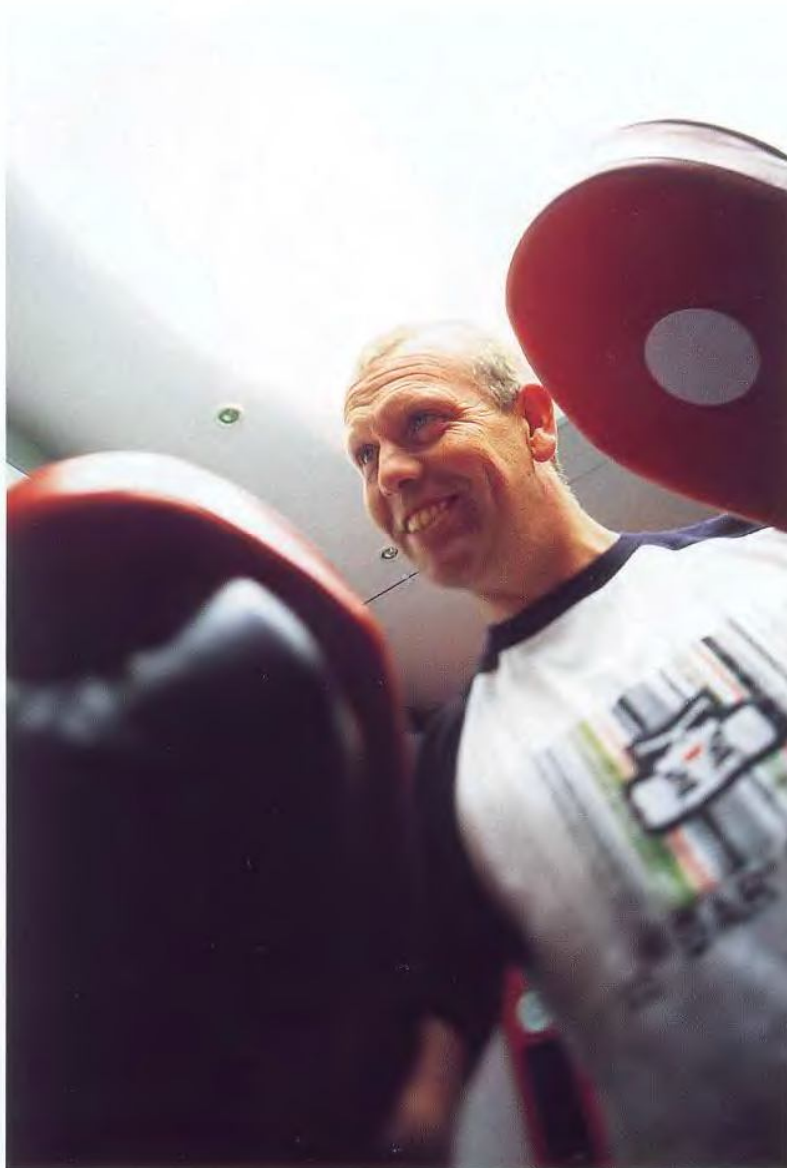
Силверстоун станет для всех нас большим испытанием, но я не думаю, что Дженсон будет особенно волноваться. Он как-то сказал мне, что это просто еще одна гонка – те же толпы зрителей. Каждый Гран При он хочет начинать с поула и заканчивать победителем. Он всегда получает заряд от толпы, а уж в Силверстоуне это будет особенно чувствоваться. Тут уж он покажет скорость.

Я не люблю делать прогнозы, но сейчас я полон сдержанного оптимизма. Думаю, что наша новая машина подходит для этой трассы. Машина ведет себя стабильно, восприимчива к регулировкам, и ее нетрудно настроить под конкретную трассу. Что касается шин, Ferrari будет на высоте, но и мы не сидели сложа руки. Наша цель в Силверстоуне – стать лучшей из команд Michelin. И судя по последним усовершенствованиям, эта цель достижима.

”

‘НЕ ДУМАЮ, ЧТО ДЖЕНСОН БУДЕТ ВОЛНОВАТЬСЯ ПО ПОВОДУ СИЛВЕРСТОУНА’

ТРЕНЕР



Признак зрелости Баттона: Янгу уже не приходится давить на него – Дженсон сам выбирает здоровую пищу

Фил Янг

«Дженс, упал – отжался!»

“

В Benetton, как тогда называлась Renault, я работал с 2000 года, а с Дженсоном познакомился в 2001-м, когда он пришел в команду. Время тогда для него было непростое, но наши отношения складывались достаточно хорошо, и в конце 2002-го он пригласил меня в В.А.Р. Работать приходится чуть ли не круглые сутки, и даже ходит шутка, что со мной Баттон проводит больше времени, чем со своей подругой.

Приятно наблюдать, как Дженсон идет к своей первой победе. Еще в середине прошлого года я понял, что все меняется. Я провел рядом с ним почти четыре года и видел, как он вырос и матерел – причем не только как гонщик. Это особенно заметно в его отношении к тренировкам - раньше он мог сказать: «Ну ладно, потренируемся», теперь же он понимает, насколько это важно, и выкладывается всерьез.

Говорят, что я получаю зарплату за плохое обращение с Дженсоном. Действительно, есть упражнения, которые он не любит. Но ниче-



го не поделаешь. Иногда приходится его и подгонять, но все же он понимает, что это необходимо. Он терпеть не может тренажерный зал, поэтому мы стараемся заниматься на воздухе. Бегаем вдоль берега моря, иногда прерываясь на отжимания или приседания (и того и другого по 20 раз). Здесь самое важное – сделать занятия максимально увлекательными. Вообще-то, я подозреваю, Дженсон не любит спортзал только потому, что знает: в большинстве упражнений в зале я сильнее его буду. Хотя мне 42.

Я также занимаюсь вопросами питания Баттона. Для этого приходится оценивать каждую порцию, объясняя ему, что можно есть, а что нет. Впрочем, он не должен придерживаться какой-то жесткой диеты и уже хорошо выучил, как и когда ему нужно питаться. Теперь ему нравится паста и зерновые хлопья, фрукты – в первую очередь, бананы. Не припоминаю ничего такого, что бы он сильно не любил. Он избегает жирной пищи и уже сам выбирает здоровое питание.

С его-то числом подиумов Дженсону доводилось в этом году раз-другой и выпивать, но он прекрасно понимает, что поскольку в этом году на нем лежит такая ответственность, о гулянках до утра надо забыть. ❶

”

‘СО МНОЙ БАТТОН ПРОВОДИТ БОЛЬШЕ ВРЕМЕНИ, ЧЕМ С ПОДРУГОЙ’



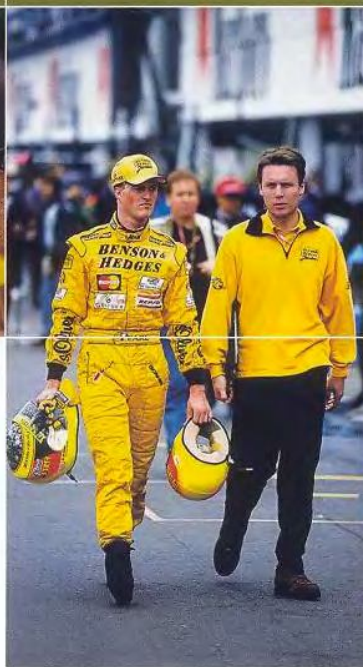
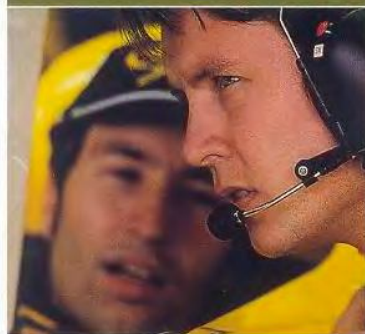
ГОТОВ ЛИ ТЫ К НОВЫМ ПОДВИГАМ, СЭМ?



Кто лучше Гэри Андерсона может просветить нас по поводу дела, за которое взялся Сэм Майкл, новый техдиректор Williams? Ведь в свое время именно Гэри, создатель первой машины Эдди Джордана, переманил Сэма из Lotus



Поработав в сфере конструирования, Майкл стал гоночным инженером Ральфа Шумахера (слева и внизу в центре), а когда тот ушел в Williams, инженером Хайнца-Харальда Френтцена (внизу слева), с которым в 1999 году одержал 2 победы: на Нюрбургринге и в Маны-Куре (внизу)



‘В JORDAN СЭМ СНАЧАЛА ЗАНИМАЛСЯ РАБОТОЙ, СВЯЗАННОЙ С МОДЕЛИРОВАНИЕМ ГОНОЧНОГО ДВИЖЕНИЯ’

В 1994 году в Jordan я разговорился с молодым австралийским инженером, спросив, чего он хочет достичь в Формуле 1. «Хочу быть техническим директором», — был ответ. И вот, пожалуйста! Говорят, Сэм Майкл — это новый Патрик Хед.

Не хочу показаться таким уж умником, но я уже тогда понял, что все у него получится. Мало ли таких, кто метит в технические директора? Но у Сэма было твердое намерение добиться своей цели, были энтузиазм, цепкость и способности. Для многих должность технического директора — это просто завидная должность. Для Сэма же это призвание.

Вообще-то о Сэме я услышал задолго до того, как пригласил его на работу. Помню, позвонил мне как-то Грэг Сиддл по прозвищу «Коротышка» и рассказал о талантливом молодом инженере, который в то время работал в Австралии в его команде Формулы Holden. Поскольку в начале 80-х «Коротышка» был менеджером Нельсона Пике, у него остались связи в Ф1, и все закончилось тем, что Питер Коллинз

пригласил Сэма в Lotus. Когда Lotus развалилась, Питер направил Сэма ко мне. С этого все и началось.

В Jordan Сэм сначала занимался работой, связанной с имитацией гонок, потом перешел к стендовым испытаниям и, потрудившись еще на нескольких должностях, стал гоночным инженером. В 90-х такие перемещения внутри команды были еще возможны. Сейчас подобное было бы значительно сложнее, но я знал, что Сэму — если он все-таки хотел осуществить свою мечту — нужно было приобрести побольше опыта на разных участках.

Технический директор — должность ответственная. Ты обязан знать о машине все. От моделирования до проектирования, от аэродинамики до механики, от электроники до стратегии гонок — во всем нужно разбираться. Некоторые инженеры Ф1 выбирают узкую специализацию, но Сэм всегда хотел освоить все. И в Jordan я создал для него такие условия.

В Jordan Сэм стал одним из тех, на ком все держалось. Конечно, было досадно, что после успешных сезонов 1998–99 го-

дов Сэм и еще несколько человек покинули команду. Всегда стараешься держаться за хороших людей, а тогда у нас была действительно сильная команда.

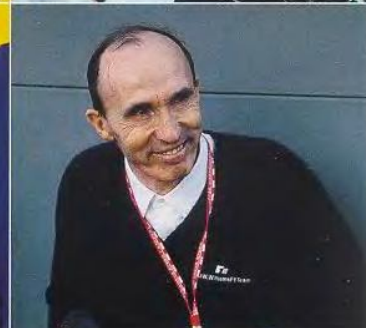
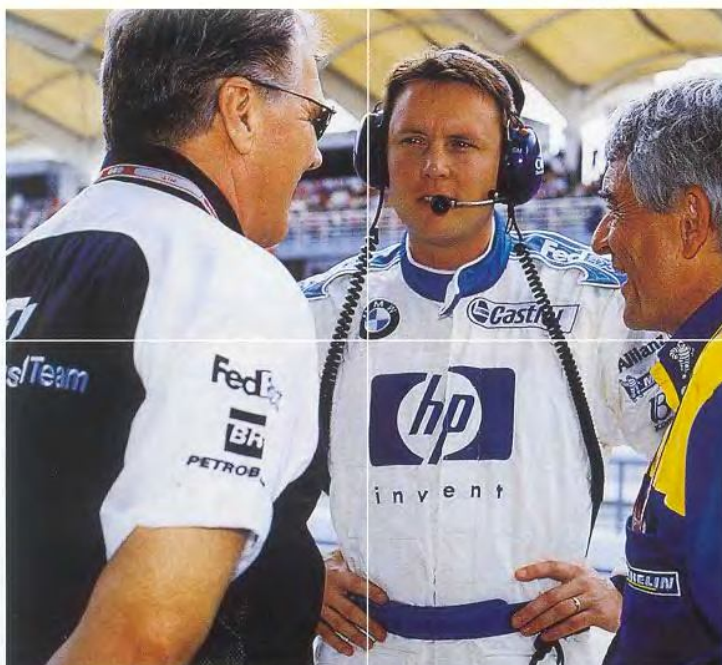
Впрочем, переход в Williams был для него идеальным маневром. В Williams инженеры пользуются большим авторитетом, чем в какой-либо другой команде. Сэм — инженер до мозга костей, так что это подходило ему как нельзя лучше.

Сэм не связывал свое желание стать техническим директором с конкретной командой, но полагаю, едва закрепившись в Williams, он стал приглядываться к месту Патрика. Думаю, это совпадало и с планами Williams. Официально это произошло лишь недавно, но процесс шел уже какое-то время. Патрик уже не мальчик и не хочет работать 24 часа в сутки, хотя иногда и приходится. Он бывает далеко не на всех гонках, и Сэм, будучи ведущим инженером, и так курировал большинство вопросов.

Сможет ли Сэм справиться с работой технического директора? Думаю, ему это по силам. Однако главным испытанием ▶

СУПЕР-МАЙКЛ

Малайзия (справа): разговор о шинах между Патриком, Сэмом и Пьером Дюпаске из Michelin; в Австралии-2003 дела Сэма и Хуана Пабло шли хорошо – ХПМ (вверху справа) финишировал 2-м; 5-е место в 2004-м на той же трассе (внизу) радовало уже меньше; Фрэнк все еще способен беззаботно улыбаться (дальнее справа)



'ЕСЛИ У СЭМА ЕСТЬ ГОЛОВА НА ПЛЕЧАХ, ОН БУДЕТ ПРИ ЛЮБОЙ ВОЗМОЖНОСТИ СОВЕТОВАТЬСЯ С ПАТРИКОМ'

для него станет работа с людьми. Одно дело засучить рукава и с головой уйти в железки, и совсем другое – совмещать это с руководством 40, а то и 60 сотрудниками.

Просиживая штаны в офисе день напролет, отвечая на электронные письма, теряешь связь с действительностью. Мне это не нравилось, и в свое время меня критиковали за то, что я слишком много внимания уделяю конкретным делам. Проблема в том, что при этом ты занят чем-то одним, зато прочие дела страдают.

Это тонкий момент. Что правильнее: взять хорошего инженера и делать из него начальника или взять начальника, который умеет работать с инженерами?

Ferrari здорово справилась с этой задачей: технический директор Росс Брон выполняет основные административные функции, а главный конструктор Рори Бёрн ведаёт всеми инженерными вопросами; разумеется, их сферы влияния пересекаются. Майк Гаскойн (перешедший из Renault в Toyota) действует точно так же. Инженер в прошлом, Гаскойн знает, как работать с людьми. А Сэм – очень хоро-

ший инженер, и будет очень обидно, если он растратит свой запал на менеджмент.

В Williams в последний раз такая схема работала, когда уравновешенность и управленческий талант Патрика Хеда дополняли инженерный гений Эйдриана Ньюи. Это был прекрасный дуэт. Даже в McLaren Эйдриан помнил то, чему его научил Патрик, хотя сейчас, кажется, все эти знания улетучились. Не думаю, что кто-нибудь в состоянии разобраться в нынешней структуре McLaren, ясно одно: она не работает.

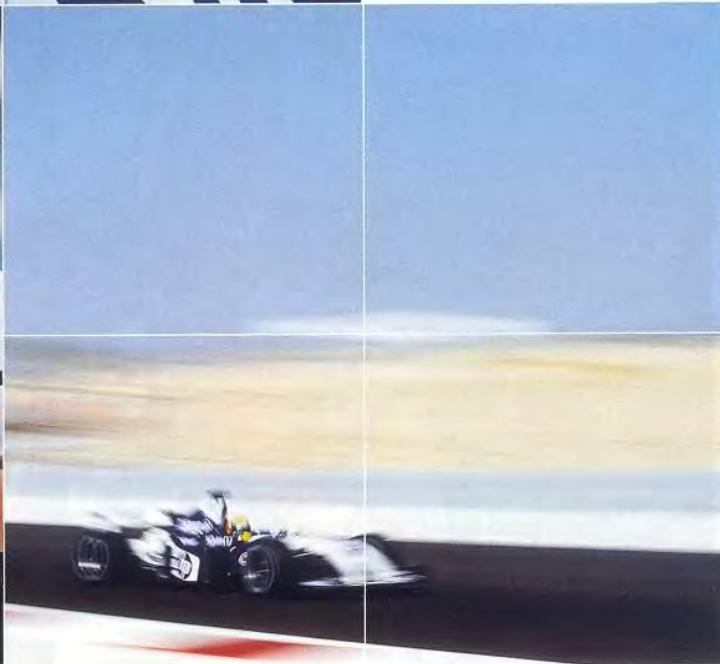
Так что на первой стадии уравновешивающее влияние Патрика будет очень важно для Сэма. Вряд ли Патрик решился бы уйти, если бы сомневался в способностях Сэма. Но если ты молод и тебе вдруг доверяют все эти игрушки, надо быть очень осторожным: трудно не свернуть с проторенного пути. Не то чтобы Сэму не хватает опыта, но все-таки хорошо, что Патрик не окончательно уходит из Williams. Сэму придется ежедневно, ежедневно принимать оперативные решения. Если у него есть голова на плечах, он ►

CV: Сэм Майкл

Дата рождения: 29 апреля 1971, Джеральдтон, Австралия
Карьера
 1991 Формула Holden, Австралия (еще студент)
 1993 Выпускник Университета Нового Южного Уэльса, специальность – машиностроение; сбор данных и моделирование гоночного движения, команда Lotus (Формула 1)
 1994 Сбор данных и моделирование гоночного движения, Jordan Grand Prix
 1998 Гоночный инженер Ральфа Шумахера, Jordan Grand Prix
 1999 Гоночный инженер Хайнца-Харальда Френтцена, Jordan Grand Prix
 2001 Ведущий инженер, BMW-Williams
 2004 Технический директор, BMW-Williams



Самый знаменитый нос на пит-лейне (слева) славится как своей оригинальностью, так и смешными прозвищами; Андерсон считает, что только из-за выигрыша в аэродинамике Патрик и Сэм дали на него добро; команда гоночных инженеров в Монако (дальнее слева); Сэм и Ральф, пришедший в Бахрейне (внизу) 7-м



'В ПЕРВУЮ
ОЧЕРЕДЬ ИМ
НУЖНО
ПОРАБОТАТЬ НАД
АЭРОДИНАМИКОЙ
В ПОВОРОТАХ'

будет пользоваться любой возможностью советоваться с Патриком.

Вообще Williams сейчас оказалась в непростом положении. Оба пилота, вероятно, покинут команду в конце сезона, что создает странную атмосферу и дестабилизирует обстановку. Сэму нужно постараться не увязнуть в политических интригах. Будь я на его месте, я бы сосредоточился на инженерной части своих обязанностей и постарался создать хорошую машину. Были бы результаты – остальное приложится, с остальным разберется Франк. Новая кровь может оказаться Williams полезной – новые гонщики и новая машина вселяют в команду новые надежды.

Остается надеяться, что влияние Сэма на процесс проектирования, наряду с усилиями Гэвина Фишера (главный конструктор) и Антонио Терци (ведущий специалист по аэродинамике), поможет сделать хорошую машину. В этом году складывается впечатление, что FW26 весьма неудобна в пилотировании. Со стороны, конечно, судить сложно, но Williams, похоже, стоит поработать над аэродинами-

ческими характеристиками машины в поворотах и при скольжении. Хорошо, конечно, когда на прямых у вас есть приличная прижимная сила, но если она пропадает в поворотах, то толку от нее мало.

Обычно команды уделяют мало внимания аэродинамике в поворотах, но, надеюсь, Сэму хватит дальновидности заняться именно тем, что им пока плохо дается, нежели пытаться улучшить то, что и так хорошо работает. Здесь им как раз пригодится их новая аэродинамическая труба. Я считаю, Сэм должен внимательно изучить результаты аэроиспытаний и понять, не упустили ли они чего. Полагаю, чтобы сделать шаг вперед, следует больше заниматься исследованиями.

Сейчас много говорят о том, что в следующем году Williams может отказаться от своего радикального носа. Наверное, выигрыш в аэродинамике был достаточно серьезным, если Патрик дал на него добро. Должно быть, чтобы проташить этот нос через краш-тест, потребовались серьезные дополнительные расходы и упрочнение всей конструкции, но они справились.

Машина, прямо скажем, не красавица, хотя если бы она выигрывала, мы бы стали думать по-другому. В красивых машинах все-таки есть нечто, вселяющее энтузиазм в гонщиков и механиков, что, в свою очередь, оборачивается увеличением скорости и надежности.

Отличие хорошей машины от плохой – в деталях. Огромную прижимную силу зачастую могут обеспечить вещи, которые даже нельзя увидеть, так что форма носа, возможно, играет и не такую уж большую роль. Что не менее важно, Сэм создает машины, удобные для механиков. В идеале хочется, чтобы техника и гонки выигрывала, и чтобы с ней могли нормально работать механики. Сэм это хорошо знает, и вряд ли у него возникнут проблемы с проектированием новой машины.

Работа технического директора станет для Сэма большим испытанием, но она ему по плечу. Если Сэму удастся взрастить и сплотить команду хороших инженеров, он рано или поздно добьется своего. Я рад, что в некоторой степени способствовал его карьере, и желаю ему новых успехов. 1

Тони – это голова

Может, он и выглядит как провинциальный банковский клерк, но под неприметной внешностью Тони Парнелла скрывается горячее сердце и мощный ум. Макс Мосли, от которого редко услышишь доброе слово об интеллектуальных способностях руководителей команд, соглашается, что «он и правда очень умен». Да и Берни Эклстоун тоже к нему неравнодушен, если считать комплиментом фразу «славный малый». Так кто же такой Тони Парнелл? И почему привередливые супербоссы Ф1 так быстро попадают в его сети? Но самое главное – чем он может помочь Jaguar Racing... и всей Формуле 1?

Интервью Мэтт Бишоп Фото Даррен Хит





Окрашено его должность звучит как PPD CEO. Непонятно? Пожалуй, я расшифрую. Premier Performance Division – подразделение Ford, в состав которого входят Jaguar Racing, Cosworth Racing и Pi Group. Тони Парnell занимает там должность исполнительного директора. А значит, для F1 Racing он представляет несомненный интерес. Хотя директором-распорядителем и главой Jaguar Racing является Дэвид Питчфорт (см. с. 79), но именно Тони – самая большая шишка в команде.

Новичок в Формуле 1 (но не в гонках), он занял свой пост 26 ноября 2002 года, сменив руководителя совершенно иного типа – Ники Лауду. На момент пресс-конференции в лондонском отеле Landmark, посвященной его вступлению в должность, в Формуле 1 он был практически неизвестен. Рядом с Джеки Стюартом, Ричардом Перри-Джоунсом и Стюартом Дайблом, старшими членами совета директоров компании Jaguar Racing, он выглядел одновременно взволнованным и возбужденным, робким и решительным... и чуть ли не лишним. Стоя в глубине зала и выслушивая бесконечные разглагольствования Стюарта и Перри-Джоунса о том, что на самом деле Лауду никто не выгонял, я повернулся к своему коллеге Алану Хенри и нарочито громко прошептал: «Как думаешь, Берни, Макс, Рон и все остальные раскусят этого Парнелла?»

«Легко!» – проворчал Алан, глядя прямо перед собой. Я согласно хихикнул. Справедливости ради стоит отметить, что так думали все. И ошибались. Теперь, 18 месяцев спустя, трудно даже представить, что когда-то совет директоров Ford подходящим кандидатом для столь сложной и тонкой работы считал Лауду – любителя пива и сосисок, слонявшегося по па-



докам в мешковатых джинсах (всегда с наполовину расстегнутой ширинкой) и застиранной бейсболке Parmalat, болтавшего со старыми приятелями о быстрых машинах и доступных девчонках. Мне больно об этом говорить, потому что Ники – легенда Ф1 и хороший человек. Но он попросту не годился для этого дела.

Выпускник Кембриджа, Манчестерского института науки и технологии и Массачусетского технологического института, основанный в 1987 году компания Pi Research (которую в 2000 году продал Ford за многие миллионы долларов, и теперь это Pi Group, прибыльное подразделение американского автогиганта), Парnell – современный предприниматель-технократ сорока с небольшим лет, чей послужной список, безусловно, соответствует его нынешней должности. Кстати, за ширинкой своей он следит. И предпочитает резать правду-матку.

ПРОГРАММНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ? ЕЩЕ ЧЕГО!

Что такое Jaguar Racing?

Мэтт Бишоп: Почему Jaguar выступает в Формуле 1?

Тони Парnell: По той же причине, что и все остальные производители. Отчасти ради технического прогресса, но на самом деле это маркетинговый прием – попытка стимулировать сбыт машин. Все просто.

'БУДЕТ ЛИ JAGUAR УЧАСТВОВАТЬ В Ф1 ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ? ОДНОЗНАЧНО НЕТ!'

МБ: Как по-вашему, это дает плоды?

ТП: Когда вы продаете машины – или иной товар, – вашу прибыль составляет разница между производственными затратами и рыночной ценой. Но в условиях высокой конкуренции, как в случае с Jaguar, все зависит от бренда. Когда бренд раскручен и располагает мощным имиджем, вы можете держать высокие цены, увеличивать прибыль и получать более высокий доход. Марка Jaguar раскручена, ее имидж привлекателен, но нам важен интерес не только публики нашего с вами возраста: мы хотим завоевать и более молодого покупателя – в возрасте 25–34 лет. А Ф1 в этой возрастной группе популярна. Вот вам и ответ.

Хороший ответ, логичный. Но я, как и многие, не убежден, что команда Jaguar приносит фирме Jaguar заметную рыночную отдачу. Если на прямоту, то для такой престижной марки оправданием могут быть только победы. А что думает Парnell об участии в Ф1 любой ценой и без надежд на чемпионский титул? А ну-ка, подтолкнем его к этой весьма щекотливой проблеме...

МБ: Пару лет назад в интервью журналу Autosport, родственному нашему изданию, глава Volkswagen Бернд Пишетсридер заметил: «Каждый из семи производителей, участвующих в Ф1, тратит по \$250 млн в год. Такие затраты окупаются только победами. А постоянные поражения наносят серьезный

Монако-2004: роскошный наряд машины – специально для этой гонки (вверху), зато сам Парnell (на соседней странице) одет скромнее любого из боссов Ф1; редактор Бишоп изводит его своими вопросами (врезка)



‘ЛЮБОПЫТНО БЫЛО БЫ ВЗГЛЯНУТЬ, КАК ТОЙОТА ОБОСНОВАЛА СВОИ РАСХОДЫ В \$400 МЛН’

ущерб имиджу». Ваши комментарии?

ТП: Ну, начнем с того, что наши затраты сильно недотягивают до \$250 млн.

МБ: Справедливо, но в какой мере Jaguar необходимы победы?

ТП: Зануда-аналитик сказал бы, что сначала надо провести кое-какие рыночные исследования, а уж потом дать ответ. Но с моей точки зрения, участие в Ф1 ценно само по себе. Однако вы ведь хотите меня спросить: «Будет ли Jaguar участвовать в Ф1 любой ценой?» (*Черт побери, он меня раскусил!*) Я бы ответил однозначно: «Ни в коем случае, совершенно точно, нет!» При определенном уровне затрат участие в Ф1 можно считать стоящим делом, но есть и иной уровень расходов, при котором это теряет всякий смысл. Сегодня здесь кроется одна из главных проблем Ф1.

МБ: Что вы считаете разумной ценой и при каких затратах это становится бессмысленным?

ТП: (*Пауза*) Скажем так, мне было бы очень сложно оправдать ежегодные расходы в \$250 млн.

МБ: Но ведь многие команды — Ferrari, Toyota, McLaren и Williams, а теперь, вероятно, также B.A.R-Honda и Renault — тратят даже больше, не так ли?

ТП: Я в курсе. Думаю, это говорит о том, что рынок Ф1 сегодня явно перегрет. Помните бум вокруг интернет-компаний? Сначала все вкладывали туда деньги — как в Ф1, — и неожиданно этот рынок рухнул. Конечно, я не ожидаю, что Ф1 в ближайшее время грозит такая же участь. Но если предположить, что

нечто подобное произойдет, — это не смертельно. В этом и есть положительная сторона свободного рынка. Ведь крах интернет-проектов привел к появлению действительно стоящих компаний: Amazon, eBay, Google и т. п. В общем, Jaguar готов участвовать в Ф1, но мы хотим платить за это разумную цену.

МБ: А не от того ли вы так говорите, что в вашем распоряжении не больше \$130 млн в год? В то время как у Toyota, например, целых \$400 млн.

ТП: Знаете, с одной стороны, я мечтал бы о бюджете Toyota. Гонщик во мне так и вопит: «Дайте мне эти \$400 млн!» Но ответственный бизнесмен во мне сказал бы: «Было бы любопытно взглянуть на внутренние конфиденциальные документы с обоснованием этого уровня расходов». Например, если заказать четырем строителям возвести 4 дома, но одному дать \$4 млн, второму — \$1 млн, третьему — полмиллиона, а последнему только \$100 тысяч, итог будет вполне очевидным. Первый дом будет построен на бесценном участке земли у моря и будет просто чудесным. Впечатляющим будет и второй дом. Тот, что за \$500 тысяч, будет удобным и красивым, зато дом, который обошелся в \$100 тысяч, будет построен по толковому экономичному проекту. И в этом смысле он будет по-своему хорош, но сравнить его с первым домом невозможно. С другой стороны, что такого особенно умного в этом дворце у моря? Да вообще-то ничего. Вот Ф1, по-моему, избалована подобного рода вещами. Хотя я и восхищаюсь Ferrari, иногда возникает мысль:

конечно, команда классных специалистов с такой зарплатой просто обязана работать лучше, чем все остальные. Но, по-моему, с автогонками это уже имеет мало общего.

Не надо забывать, что хотя Парnell и бизнесмен с академическим образованием, но в душе он остается истинным гонщиком. Даже сейчас он с интересом следит за молодежным картингом. А в прежней жизни и сам был менеджером юниорской картинговой команды, и у него даже работал Энтони Дэвидсон — настоящий гуру в глазах талантливых 12-летних мальчишек. И раз Парnell столь неравнодушен к автоспорту, волнует ли его будущее Ф1? (У меня есть причины ожидать положительного ответа, но пусть он открыто в этом признается...)

БОЛЬШЕ ШОУ...

...но меньше затрат

МБ: Ваше мнение: не пытается ли Макс (Мосли) создать условия, при которых и самые богатенькие будут настолько ограничены в своих действиях и возможностях тратить деньги на улучшение результатов, что даже монстрам типа Ferrari, McLaren, Toyota и Williams будет все труднее убеждать свое начальство и/или спонсоров в целесообразности выделения сотен миллионов ради каких-то сотых долей секунды?

ТП: Мне кажется, именно эту цель и преследует Макс, и думаю, вполне может преуспеть. Но я рад, что время перемен наконец-то наступило. Если Ф1 не реформировать изнутри, она все равно будет так или иначе меняться.

Глава корпорации Ford Билл Форд-младший (вверху слева) в ужасе от расходов на Ф1; Парnell вступил в мир Ф1 (вверху, на фото слева) с благословения Джеки Стюарта, Ричарда Пэрри-Джонса и Стюарта Дайбла; Лауда (внизу, на фото слева), предшественник Парnella, имел значительно менее лакированный имидж, чем Уве Андерссон, Флавио Бриаторе и Дэвид Ричардс



НА ЭТОЙ СТРАНИЦЕ: ОСНОВНЫЕ ФОТО И ВРЕЗКА С ПРАВА; НА ЭТОЙ СТРАНИЦЕ: ОСНОВНЫЕ ФОТО: CHARLES COMTESSA; ВРЕЗКА: DAVREN HEALTH

В Монако Клин (основное фото) утюжил отбойники и в итоге сломал на своей машине нос и потерял украшавший его бриллиант стоимостью в \$250 тысяч; (врезка) по мнению Парнелла, его коллега Питчфорт – классный парень



▽ Как Парнелл и Питчфорт делят обязанности?

Ничего удивительного, если у вас сложилось впечатление, что в Jaguar два руководителя – Тони Парнелл и Дэвид Питчфорт (врезка). На самом деле, в команде вообще нет начальника как такового, по крайней мере по должности.

Парнелл является исполнительным директором фордовского подразделения Premier Performance Division, в которое входит и Jaguar Racing. Питчфорт же – директор-распорядитель Jaguar Racing (на практике – глава команды). Таким образом, Парнелл – босс босса Jaguar.

Запутались? Не вы одни. Но конструкция абсолютно логична, как и все остальное в Jaguar после ухода Лауды. Парнелл – это самая большая шишка, а Питчфорт реально управляет командой.

Обсуждать с Максмом Мосли реформы моторостроения? Это задача Тони. Вести переговоры от имени Cosworth с Эдди Джорданом и Полом Стоддартом? Опять Тони. Председательствовать на совещании с участием Иана Покока (главного инженера), Марка Гиллана (главы отдела доводки), Робба Тэйлора (главного конструктора), Бена Агатангелу (ведущего специалиста по аэродинамике) и Криса Хэм-

монда (главы научного отдела)? А вот это уже дело Дэйва. Теперь дошло?

При этом Парнелл не отвлекается на мелочи, безоговорочно доверяя Питчфорту: «Дэйв и его команда работают просто потрясающе. И я думаю, что для парня, у которого еще недавно не было опыта Ф1 и чей гоночный опыт вообще был весьма небольшим, Дэйв просто превосходен. Мы все должны на него молиться».

Дэйв невероятно энергичен и, кроме того, еще и отличный парень. Его первого надо благодарить за подбор людей, которые великолепно работают и чьи усилия он направляет в нужное русло. Доказательством служит наш фантастический Jaguar R5, который, я думаю, не уступает машинам многих других команд, но обошелся намного дешевле».

Значит, Питчфорда могут увести? Похоже, именно такой человек был бы сейчас как нельзя кстати в McLaren. Спросим Тони. «Ну, – он неожиданно занервничал, – у McLaren есть Мартин (Уитмарш, управляющий директор), невероятно умный парень. Но, думаю, любая команда, оказавшись в трудном положении, мечтала бы нанять Дэйва. Руки прочь!»



МБ: То есть?

ТП: Команды начнут уходить.

МБ: Включая, теоретически, и вашу команду?

ТП: Конечно. Но и Renault, и BMW, и DaimlerChrysler (Mercedes-Benz). А в конечном итоге, и FIAT (Ferrari). Когда что-то не складывается, рынок неизбежно реагирует, хотя это может произойти и через годы.

МБ: Через сколько лет?

ТП: Вы когда-нибудь слышали о теории хаоса?

Эээ... лучше быть честным, даже рискуя показаться полным невеждой.

МБ: Да, но я не уверен, в чем она заключается.

ТП: В общем, речь идет о накоплении напряжения, происходящем, когда что-то идет не так. Извержение вулкана – отличный пример теории хаоса. Все тихо и спокойно, и вдруг ситуация накаляется, потом выходит из-под контроля – и происходит нечто невероятное, причем быстрее, чем можно было себе представить.

МБ: Подобным образом рушатся фондовые рынки?

ТП: Именно так. Но вернемся к гонкам.

Помните, сколь сильна была Группа С (спортпрототипы)?

МБ: Помню.

ТП: Как это было круто, верно? Фантастические гонки, которые поддерживались многими производителями. Но однажды я проснулся, а Группы С – как не бывало. Ее просто не стало. Я не думаю, что положение Ф1 настолько серьезно, но, полагаю, не надо удивляться, если однажды на наших глазах произойдет нечто подобное эффекту домино. Я легко представляю такое развитие со-

бытий, когда мы вдруг закричим: «О боже! Ф1 потеряла половину команд!» Вот она, теория хаоса – и в некой перспективе эта участь может ожидать и Ф1.

МБ: Однажды я беседовал на эти темы с Петером Заубером, и он использовал термин «чрезвычайное положение». Его беспокоило, что если пара автопроизводителей – владельцев команд – вдруг решит оставить гонки и одновременно разорится пара команд поменьше, то в Ф1 останется всего шесть участников – и вот это уже называется «эффект домино». Вы согласны, что слова «чрезвычайное положение» здесь вполне уместны?

ТП: (Пауза) Нет, не думаю.

МБ: Тогда какой термин употребили бы вы?

ТП: Вероятно, «кризис». Но удручает сам этот разговор, ведь в Ф1 столько хорошего! Мы просто обязаны привести свои дела в порядок и превратить ее в самый популярный вид спорта в мире. Я хочу увидеть на трибунах по 200 000 болельщиков на каждом Гран При. Я хочу, чтобы люди обсуждали Ф1 в лабах и автобусах, как сегодня обсуждают футбол.

МБ: И чтобы Джонсон Баттон затмил Дэвида Бэкхема?

ТП: Именно так. Я действительно верю в то, что Ф1 может стать шоу. Представляете, сколь увлекательной была бы гонка, в которой 3 машины преследуют друг друга по пятам в ходе всей дистанции? Когда тот, кто идет вторым, до последнего поворота выжидает момент для обгона? Вообразите Гран При, где лавры достаются не только Михаэлю (Шумахеру), Рубенсу (Баррикелло) и еще паре-тройке человек, а, скажем, Марку (Уэбберу) или Джанкарло (Физикелле), которые ведь тоже супергонщики. И чтобы на первые места пробивались лишь за счет реальных обгонов на трассе. Если бы на последних 20 кругах Джанкарло или Марк смог бы обогнать сначала Рубенса, а затем, на последнем повороте, и Михаэля, и победить – вот тогда зрителей нельзя было бы оторвать от телевизоров, они бы отключали телефоны, ▶

БОЛЬШОЕ ИНТЕРВЬЮ: ТОНИ ПАРНЕЛЛ



‘СЧИТАЯ ФОРМУЛУ 1
РЕКЛАМНЫМ БИЗНЕСОМ,
НЕ ЗАБЫВАЙТЕ, НА КОМ
ОНА ДЕРЖИТСЯ:
НА БОЛЕЛЬЩИКАХ’

велели женам заткнуться – и все такое. Захотелось бы людям тогда посмотреть и следующую гонку? Конечно, черт побери! Захотели бы потенциальные спонсоры участвовать в этом? Безусловно. На совещаниях советов директоров только и было бы разговоров: «Да мы просто обязаны быть там!» Вот это было бы супер. И этого вполне можно добиться.

МБ: Как? Думаете, Макс и Берни с пониманием отнесутся к комплексу нововведений, которые, как вы предлагаете, привели бы к столь кардинальным изменениям?

ТП: (Пауза) Несомненно. Может быть.

МБ: Но вы делаете все, что в ваших силах, чтобы это стало реальностью, ведь так?

ТП: Конечно. Допускаю, что, внося изменения в правила, будет нелегко сразу же добиться нужного эффекта. Но надо пробовать, а если результат не совпадет с ожидаемым, вносить коррективы. Задачи, которые ежедневно решают инженеры команд, сложны по-настоящему. Многократно сложнее, чем организовать Гран При по моему сценарию. Поверьте, осуществление подобных планов – вполне посильная задача. Тем более уже есть виды автоспорта, которые соответствуют обрисованной мною картине.

Но как только Ф1 начинают воспринимать лишь как отрасль рекламной индустрии, тут же забывают о тех, на ком она держится: о болельщиках. А последствия могут быть плохими. Да, компания Ford участвует в Ф1 из

маркетинговых соображений, мы об этом уже говорили – чтобы за счет улучшения имиджа марки стимулировать продажи машин, в данном случае Jaguar. Но на самом деле, в масштабе всей нашей корпорации, мы хотели бы сделать что-то приятное и для других: мы хотим развлекать наших клиентов.

Теперь понимаете, почему я назвал Парнелла человеком, равнодушным к автоспорту? И все же из этих утопических мечтаний придется вернуть его на землю и провести допрос с пристрастием на абсолютно неожиданную для него тему.

ДРУЖОК МАКСА И БЕРНИ?

Помогали ли он Мосли писать новые правила?

МБ: Ваша фраза: «Я рад, что время перемен, наконец-то, наступило». То есть можно предположить, что вы полностью поддерживаете новые правила, предложенные Максом на 2008 год?

ТП: Да, но он настоящий политик и осуществляет свои реформы с политическим коварством. Я бы так не смог.

МБ: Он говорит, что перед обнародованием своего знаменитого факса от 23 апреля советовался с представителями нескольких команд. Были ли вы в их числе?

ТП: Да, но в этом нет ничего особенного. Макс разговаривает со всеми.

МБ: Это правда, общается он со многими. Но есть в новых правилах раздел, касающийся новых двигателей, где речь идет об «эластич-

ности»: это, случайно, не ваших рук дело?

ТП: (Смеется) Вообще-то, не исключою.

МБ: Так это ваши слова или нет?

ТП: Нет, не думаю.

МБ: Мне показалось, что идея вернуться в разработке моторов для Ф1 к старой доброй и дешевой стали – вполне в стиле Парнелла.

ТП: Может быть. Не отличаюсь, знаете ли, хорошей памятью.

Как-то он подозрительно скромнен, но сдаваться не в моих правилах.

МБ: Я подумал, что эта идея вполне могла исходить от вас.

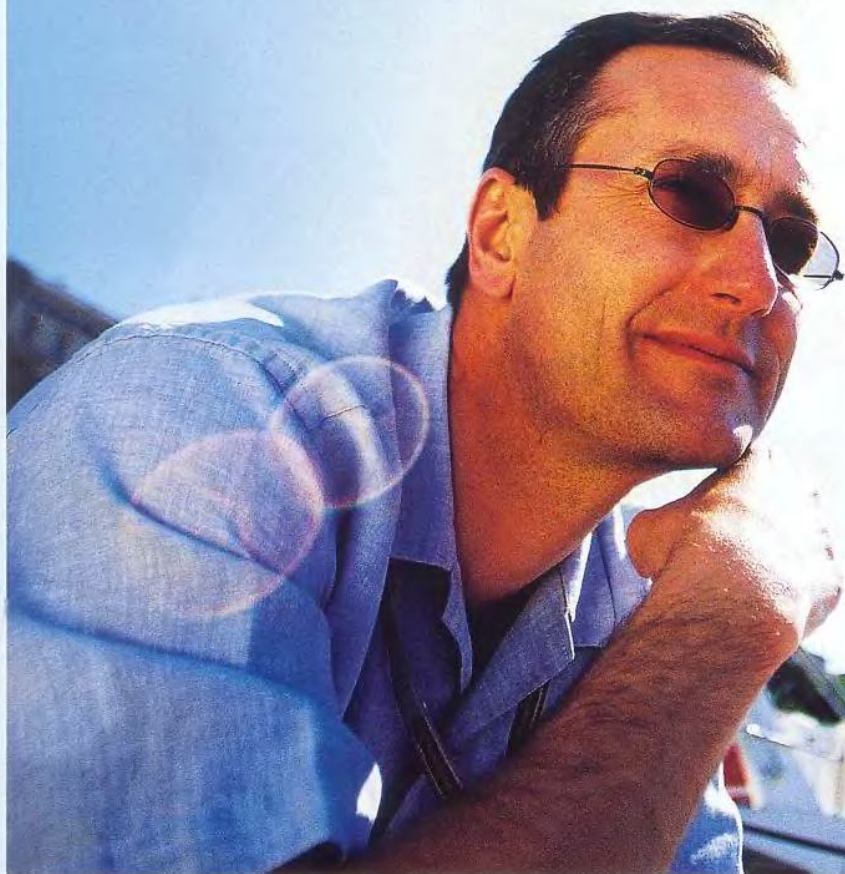
ТП: Согласен, это действительно похоже на мои слова.

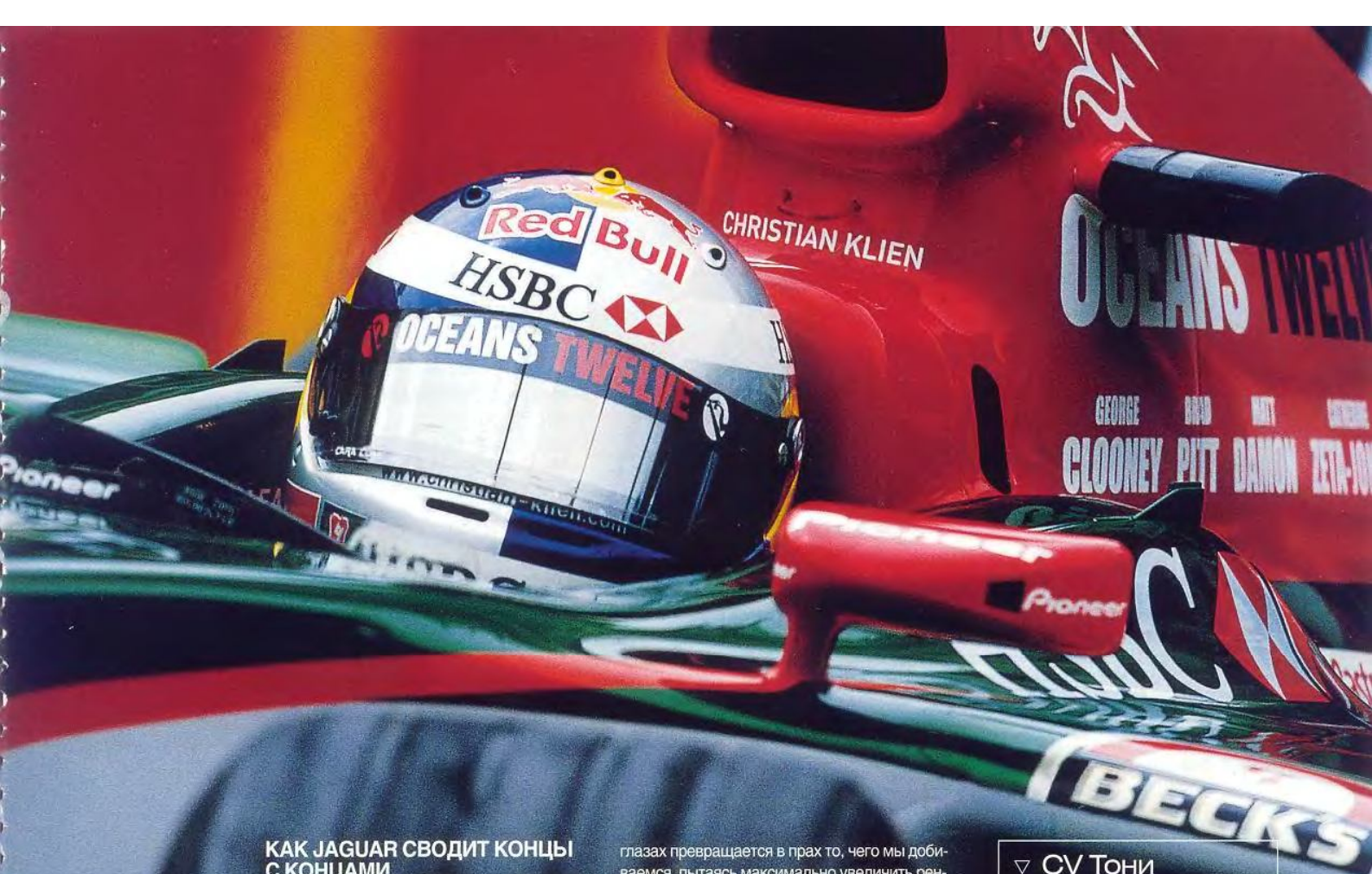
МБ: Макс прислушивается к вашему мнению, не правда ли?

ТП: Я знаю, что ему нравится мое определение Ф1 как «торжества несправедливости». Оно кажется ему забавным. Но проблема вот в чем: Ф1 могла бы стать потрясающей. Нужно лишь кое-что изменить. Когда я смотрю на ситуацию глазами политика, я хватаюсь за голову: «Как, черт побери, можно во всем этом разобраться?!» Потому что политическая сторона Ф1 действительно невероятно сложна. Но как инженер я полагаю, что решить существующую проблему очень просто: надо сделать гонки лучше и дешевле. Да, я обсуждаю эти вопросы с Максом и Берни, но я не стал бы этого делать, если бы не был уверен, что они прислушиваются к моему мнению.

Думаю, они оба осознают: надо что-то делать.

Лауда и Стюарт – оба «ягуаровцы» старой школы (врезка слева), хотя Джеки все еще в совете директоров; Парри-Джонс (врезка справа), гениальный конструктор легковых машин и технический директор Ford, нанял Парнелла (основное фото) в 2002-м





КАК JAGUAR СВОДИТ КОНЦЫ С КОНЦАМИ

или откуда берутся деньги?

МБ: Видимо, сейчас вы как раз представляете совету директоров Ford план по увеличению бюджета на 2005 год...

ТП: Не буду отрицать, но мои запросы значительно меньше \$400 млн. Принимая во внимание наш нынешний бюджет, очевидно, что в этом году мы построили фантастическую машину – это факт. Согласен, в идеале стоило бы провести больше тестов: меня беспокоит, что несмотря на значительный рост надежности наших машин по сравнению с предыдущими годами, мы все равно отстаем от основных конкурентов, поскольку они добились в этой области еще большего. Вот для чего нам бы пригодились дополнительные тесты.

Разумно, но это еще не вся правда, верно? В Ф1 есть четыре традиционно частных команды (не принадлежащих многонациональным корпорациям-гигантам даже частично). Над ними нет никаких советов директоров, как в случае с Jaguar, перед которыми надо обосновывать дополнительные расходы. Для этих команд – для Williams, Jordan, Sauber и Minardi – источником дохода является старое доброе спонсорство. Почему же Jaguar Racing не может конвертировать свою знаменитую марку в реальные деньги? Давайте-ка разберем эту рану...

МБ: Случается ли, что совет директоров Ford рекомендует вам всерьез взяться за привлечение солидных спонсоров?

ТП: Нет. Когда я вступал в должность, передо мной поставили условия: «Мы не можем больше терпеть то, что происходит (то, что было при Лауде, Бобби Райхале и других. – Прим. ред.). Нам все время говорят, что наконец-то пришел новый конструктор-мессия. Нам говорят, что результатов не достичь, если не вкладывать безумных, по нашему мнению, денег. Поэтому ты, Тони, должен показать нам, что способен управлять командой разумно, поскольку уже с души воротит, когда в Ф1 на

глазах превращается в прах то, чего мы добиваемся, пытаясь максимально увеличить рентабельность каждого элемента всего нашего бизнеса. Так что, Тони, ты должен на деле доказать нам, что способен на большее (чем твои предшественники), и тогда получишь поддержку».

Вот суть того, что мне было сказано. Кстати, это подтвержденный факт: наш бюджет снизился (в 2003-м, в первый год работы Парнелла – Прим. ред.), в то время как результаты улучшились.

Отличный оратор, особенно когда его «несет», да и от ответов на вопросы почти не уходит. В этот раз, думаю, он увернулся абсолютно случайно. Так что стоит продолжить.

МБ: Это понятно, но я спрашивал о спонсорстве...

ТП: Берни (Эклстоун) обычно знает коммерческие секреты всех команд, и я недавно поинтересовался, как, по его мнению, идут наши дела по части спонсорства. И смысл его ответа был в том, что у нас все в порядке. Конечно, тут мы не самые передовые, и нам есть к чему стремиться. Но так ли все плохо? Вовсе нет. Мы пока что на полпути к тому положению, которого, по мнению Берни, должны достичь смысле привлечения спонсоров. Конечно, было бы здорово заключить новую крупную сделку, но не забывайте, что мы не можем себе позволить связываться с табачными компаниями. И я это поддерживаю. В Ф1 не особенно любят признавать, что курение – вред. Курят люди в грязных помещениях в офисах и на производстве. В наше время курение воспринимается как серьезная личная проблема.

Вот вам, леди и джентльмены, очень даже прямой ответ. И все-таки я закачу ему еще один хитрый крученный шар.

МБ: А как же Jordan-Ford? Спонсор этой команды – табачная компания, не так ли?

ТП: Да – но уже в ближайшем будущем у компании Ford пропадет всякое желание ассоциироваться с сигаретами. На самом деле, мне ▶

▽ CV Тони Парнелла

Родился 23 мая 1958 года в Англии

1976 Учеником пришел в корпорацию GKN

1980 Закончил Манчестерский институт науки и технологий, факультет машиностроения и металлургии

1980–83 Переехал в Америку и продолжил учебу в Гарварде и Массачусетском технологическом институте.

Защитился по теме: «Аэродинамика машин Ф1».

1983–86 Стипендиат колледжа Св. Джона, Кембридж.

1986 Работает в отделе аэродинамики и электроники Carl Haas/ Lola Cars

1987 Основал компанию Pi Research, которая разрабатывала приборы для использования в аэродинамических трубах и широко применяемый ныне «черный ящик» Pi

1992 Основал Pi Technology – филиал Pi Research

1999 Pi Research открывает автономный центр Brookfield в Коттенхэме

2000 Ford приобретает Pi Group; Парнелл остается во главе компании

2001 Pi Group, Cosworth Racing и Jaguar Racing объединяются в Premier Performance Division

2002 Назначен исполнительным директором PPD

Клиен (основное фото) был темной лошадкой: он оказался в Jaguar благодаря спонсорским деньгам Red Bull и, как настаивает Парнелл, собственному таланту



'МНЕ ПОВЕЗЛО, ВЕДЬ Я МОГУ ПРОСТО УИТИ. НИ ДЛЯ КОГО НЕ СЕКРЕТ, ЧТО Я МОГУ И НЕ РАБОТАТЬ'

кажется, табачное спонсорство уже сейчас мешает командам типа Jordan. Тот факт, что целых 5 команд получают поддержку от табачных компаний, возможно, всем нам даже мешает. Многим спонсорам просто не нравятся сигареты, и все тут. А автомобильные гонки ассоциируются именно с сигаретами. Но хочется верить, что к концу 2006-го, и уж точно к 2008-му году табака в Ф1 уже не будет.

МБ: В майском номере F1 Racing за этот год (Паддок, с. 20) была опубликована статья, в которой мы предположили, что с уходом табачных компаний их место в Ф1 может занять новый тип спонсоров, представляющих товары, ориентированные на семейное потребление. Реалистичен ли этот прогноз?

ТП: Вполне.

МБ: Команда «Хрустящие Хлопья – Ferrari» звучит не особенно впечатляюще, но после ухода табачных компаний вы, похоже, легко можете представить себе команду «Хрустящие Хлопья – Jordan»?

ТП: Ну, вам никогда не удастся убедить компанию, выпускающую хлопья, поддержать команду, спонсором которой является табачная корпорация. Это уж точно. Сейчас ни одна из подобных компаний и близко к Ф1 не подойдет – из-за ее нынешнего имиджа. Но стоит избавиться от сигарет – и я легко могу представить, что потянутся компании, работающие в семейной сфере. Может, Ferrari и не захочет сотрудничать с «Хрустящими Хло-

пьями», но от спонсорской поддержки Coca-Cola они бы явно не отказались, верно?

СПОСОБЕН ЛИ JAGUAR НАС УДИВИТЬ

или R6, 7 и 8 останутся вечными середнячками?

МБ: Позвоительно ли команде вашего ранга упускать такой шанс, какой давало 2-е место Уэббера в квалификации на Сепанге?

ТП: Мы тогда полностью сконцентрировались на техническом аспекте – и это дало плоды. Наше положение заметно улучшилось, и в Малайзии мы проходили круг на 4 секунды быстрее, чем в прошлом году. Я не мог поверить своим глазам. И в этом заслуга всей команды. Но можем ли мы себе позволить упускать подобные шансы? Конечно, нет. Я смотрю на результаты сезона и говорю себе: «Эта машина – бесспорно лучшее творение Jaguar Racing». Кстати, даже по сравнению со временами Stewart-Ford. Так что, да, я знаю, что у нас отличная машина. Я также знаю, что у нас отличная команда. И я совершенно уверен, что Марк – это гонщик, способный побеждать. Поэтому особенно обидно, когда из-за цепочки мелких проблем все усилия идут насмарку. Именно это и случилось в Малайзии: проблема с калибровкой. Нет нам оправданий – это просто невероятно, чертовски обидно.

Молчание. Воспоминания о Малайзии явно причиняют боль. Пора сменить тему.

КАК НАСЧЕТ ПИЛОТОВ НА 2005?

Уэббер? Клин? Вурц? Физикелла? Култгард?

МБ: Вы назвали Марка «гонщиком, способным побеждать». Так насколько же он хорош, по вашему мнению?

ТП: В Ф1 есть только один выдающийся, идеальный гонщик, и это Михаэль. Может ли кто-нибудь занять его место? Да. Может ли Марк занять его место? Несомненно. Все говорят о том, что Марк перейдет в Williams, – но, если честно, я не понимаю, почему за ним не охотится Ferrari. Журналисты говорят об Алонсо или Монтойе или даже Райккёнене как о возможных преемниках Михаэля. Но у меня нет никаких сомнений: им должен быть Марк. Почему? Потому что у них с Михаэлем много общего.

Так что, возвращаясь к вашему вопросу, Марк – это будущий Михаэль. Настолько он хорош: быстрый, умный, трудолюбивый. И прежде всего, ловкий бизнесмен.

МБ: Вам будет невероятно трудно его удержать, не так ли?

ТП: Да.

МБ: Как насчет следующего года?

ТП: Хочется верить, что у нас все же есть шанс удержать его.

МБ: Он ведет переговоры с Williams – это факт.

ТП: Не знаю, факт ли, но думаю, это вполне вероятно.

Парнелл о Клине (внизу, на фото справа): «Он быстро растёт»; согласен ли Берни (на врезке вверху слева с Уэббером), что после ухода Шуми (правая врезка) приоритетом для Ferrari должен стать именно Марк?



МБ: Хорошо, это вполне вероятно.
ТП: И конечно, есть еще условия контракта. *Ага! Сейчас он мне заявит, что не имеет права разглашать детали контрактов своих пилотов – как будто я этого не знаю. Что ж, перейдем на гипотезы – иногда это помогает развязать язык...*

МБ: Хорошо, предположим, контракт позволил вам его удержать, однако тут в него влюбляется Фрэнк (Уильямс), как это с ним часто случается, уговаривает всех своих партнеров и спонсоров, а затем заявляет: «Ладно, даю тебе за него \$20 млн»... Пришлось бы согласиться, ведь так?

ТП: Нет, я бы отказал. Для успеха в Ф1 вам необходим гонщик, способный побеждать. И он у нас уже есть.

МБ: Значит, навстречу Фрэнку вы не пойдете?

ТП: Конечно, нет. Но о тылах я бы позаботился.

МБ: Заполучив еще одного пилота?

ТП: М-м-м...

Молчание. Вот он и задумался... Вероятно, прикидывает, о чем можно говорить, о чем нельзя – по условиям контракта. Воспользуемся ситуацией...

МБ: У каждого есть своя цена, Тони.

ТП: Да, цена есть всегда. Это Формула 1. Это в природе вещей.

МБ: Кем все же вы могли бы заменить Марка? Вы ведь не раз пытались заполучить Парнелла (Алекса) Вурца?

ТП: Да, Алекс мне нравится. Отличный парень. Он бы нам подошел. Но я уверен, что вы сейчас огласите мне целый список потенциальных кандидатов, не так ли?

МБ: Физикелла, например.

ТП: Это правда, я большой поклонник Джанкарло.

МБ: Култард?

ТП: Ходят слухи, что в следующем году он

останется без работы, так что, думаю, он просто обязан присутствовать в вашем списке...

МБ: Если честно, Тони, ваш список интересует меня гораздо больше.

ТП: (Смеется) Мне бы хотелось верить, что в этом списке будет Кристиан Клин – все к тому идет. Парень растет на глазах.

Он обязан был это сказать и, быть может, даже верит в это. Но мне кажется, что если бы не миллионы Red Bull, которые приносит с собой Клин, за Jaguar сейчас выступали бы Узббер и Вурц. Да и на следующий год два надежных гонщика им бы не помешали. Проблема в том, что им нужны эти миллионы Red Bull.

ПОГОВОРИМ О БУДУЩЕМ

Что ждет мистера Парнелла завтра?

МБ: Вам 46 лет. Вы смогли превратить крошечную компанию Pi, офис которой находился на кухне маленького домика в Кембридже, в одно из крупнейших подразделений Ford. Сами при этом тоже не остались внакладе: вы мультимиллионер. Я прав?

ТП: Так говорят.

МБ: Думаю, я близок к правде. Скажем так, проблем с деньгами у вас нет.

ТП: Мне очень повезло.

Вот не любят они обсуждать свое богатство, эти Крезы Ф1, и все тут. Впрочем, хоть Парнелл и бесспорно богат, до Рона Денниса он еще недотягивает.

МБ: Возможно, но вы много для этого поработали. Вы не похожи на человека, мечтающего о праздной жизни, заполненной лишь подстриганием роз и пересчетом своих денег – иначе вы бы уже этим занимались. Что вы собираетесь делать в ближайшие 20 лет? Хотите стать Реном? Максом? Берни?

ТП: Знаете, я согласился на эту работу, так как действительно верил, что могу добиться

успеха. И думаю, дела у нас идут хорошо. Я действительно так считаю. Ведь сделать хорошую машину Ф1 – в наши дни очень трудная задача. Невероятно тяжело оставаться конкурентоспособным, даже для иных топ-команд. Это вам не игрушки. Требуется тщательное планирование, действительно высокие технологии и абсолютная преданность научной методологии. Так что, возвращаясь к вашему вопросу, я буду трудиться в Jaguar Racing до тех пор, пока буду верить, что могу привести команду к успеху. Но если наступит время, когда эта перспектива, эта надежда исчезнет, – я покину команду.

МБ: Развернетесь и уйдете?

ТП: Да. Мне повезло: я могу себе это позволить. Думаю, ни для кого не секрет, что я могу и не работать. Но знаете, что я понял? Когда работаешь не для того, чтобы выплачивать бесконечные кредиты, это окрыляет. Вероятно, Ричард (Пэрри-Джонс) понимал это, когда нанимал меня. Если у тебя есть какие-то сбережения – это придает уверенность в собственных силах.

МБ: Совсем как в случае с Максом!

ТП: (Смеется) В этом бизнесе подобная самоуверенность просто жизненно необходима. Ведь если бы я волновался о невыплаченных кредитах, некоторые проблемные ситуации, с которыми приходится сталкиваться, стали бы казаться еще более сложными, чем есть на самом деле. Я действительно так считаю.

Пауза, а затем взрыв смеха. Полагаю, он вспомнил одну из таких ситуаций, о которой хочет, но, увы, не может мне поведать. Опять смех, на смену которому приходит молчаливая ухмылка.

МБ: О чем задумались?

ТП: Да так, ни о чем... А ведь неплохое развлечение эти наши игры, правда? **1**

Только совершенно
безумные деньги
могут заставить
Парнелла уступить
Узббера (внизу,
после невероятного
2-го места
в квалификации
в Малайзии)
команде-
сопернику:
«Марк – это
будущий
Михаэль»



ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ: MERCEDES-BENZ MOTORSPORT

Норберт Хауг

О проблемах с двигателями; о торможении двигателем и о партнерстве Mc-Merc

Скажите честно, на зимних тестах вы пускали всем пыль в глаза, пытаетесь представить вашу машину более быстрой, нежели она была на самом деле?

У нас не было намерений утверждать: «мы быстрые», «мы крутые». Просто мы первыми показали нашу новую машину, и вначале она выглядела весьма многообещающе. Но на тестах мы обычно пересекались лишь с какой-то одной командой, а это не давало полной картины. В А.Р. и Renault были быстры с самого начала, и уже после февральских тестов в Барселоне мы поняли, что у нас есть проблемы. Эти проблемы есть и сейчас: недостаток надежности и мощности. Но нам надо продолжать борьбу, и, оглядываясь на достигнутое командой за прошедшие шесть лет, мы с оптимизмом смотрим в будущее.

В этом сезоне моторы Mercedes ломались неоднократно. Как вы допустили такие просчеты в программе Ф1?

Когда живешь в столь конкурентной среде, вынужден искать пределы возможного, а мы за эти пределы вышли. Это если вкратце. А когда за восемь недель проходит шесть гонок, времени на передышку почти нет.

Конечно, нам нужно лучше работать, то ведь с подобными проблемами мы сталкивались и в прошлом. Мы уже столько раз проигрывали из-за поломок моторов: в 2000-м это было в Индианаполисе, в 2003-м – на Нюрбургринге. Безусловно, нам нужно исправляться. Но эти вопросы решаются внутри команды, и не сомневайтесь, этот процесс движется в конструктивном русле. Первые семь гонок были ужасными, за что нас весьма жестко критиковали. Подобной реакции и следует ожидать, если вы – часть Mercedes-Benz и не справляетесь со своим делом. Мы знаем, что можем и будем работать лучше. Порой необходимо столкнуться с трудностями, чтобы все переосмыслить и решить некоторые проблемы. И поверьте, мы работаем очень конструктивно. И собираемся идти вперед.

Почему зимой, когда в правилах произошли значительные изменения, касающиеся двигателей, вы перенесли производство блока цилиндров в Штутгарт?

Главные причины наших проблем с надежностью связаны не с блоком. Кое-какие недоработки были выявлены в самом начале тестов, но если говорить о проблемах, которые про-

исходили во время гонок, то, насколько нам известно, дело тут не в блоке.

Завод в Штутгарте, где изготавливаются отливки, – современное высокотехнологичное производство, которое, как мы ожидаем, позволит быстро реагировать на происходящее и самостоятельно контролировать ситуацию, и даст нашим инженерам доступ к более широким ресурсам. Это было техническое решение, но оно сопровождалось некоторыми детскими болезнями, поскольку тамошние инженеры с подобными задачами не сталкивались, что и привело к ряду ошибок. Но это один из наших высочайших центров, и работа там проводится колоссальная. Для нас это было наилучшим решением.

Кажется, что у MP4-19 торможение двигателем сведено к минимуму. Это для того, чтобы увеличить надежность? Насколько эта мера эффективна?

Я понимаю, что сегодня нас есть за что критиковать, но все-таки хотелось бы, чтобы критика строилась на фактах. А это к разряду фактов не относится. Не понимаю, какую выгоду можно получить, не используя торможение двигателем, так что это просто не соответствует действительности. Но мне ясно, почему возникают такие разговоры, – из-за того что мы не слишком хорошо работаем.

Ваша точка зрения на предложение FIA перевести с 2006 года Формулу 1 на 2,4-литровые моторы V8?

Как вам, видимо, известно, совещание производителей двигателей прошло очень конструктивно, и мы отправили свое предложение FIA. По-моему, оно содержит ряд хороших идей. Будет ли у мотора 8 или 10 цилиндров – можно обсуждать, но важно снизить стоимость разработки двигателя. Нашей целью,

так же как и остальных производителей, является двукратное снижение стоимости. И некоторые из представленных предложений очень хороши.

Обеспокоен ли Mercedes возможной отменой FIA залога в \$48 млн, который вносят команды – новички Ф1? Как это может отразиться на рыночной стоимости существующих команд?

Не думаю, что залог будет отменен. Прошли вполне обнадеживающие переговоры между руководителями команд и их владельцами. Мне кажется, в ближайшем будущем этого не произойдет.

Mercedes владеет 40% акций McLaren. Как это отражается на долгосрочных отношениях сторон и на поставках двигателей?

У нас с McLaren общие взгляды, проверенные 10 годами нашего сотрудничества. Посмотрим, что нам принесет будущее. В настоящий момент мы сконцентрированы на наших гоночных проблемах и автомобильном бизнесе, но наше партнерство долгосрочное: у нас нет контракта, который бы истекал через два, три или четыре года. Наши взаимные обязательства останутся в силе, пока нас объединяет Ф1.

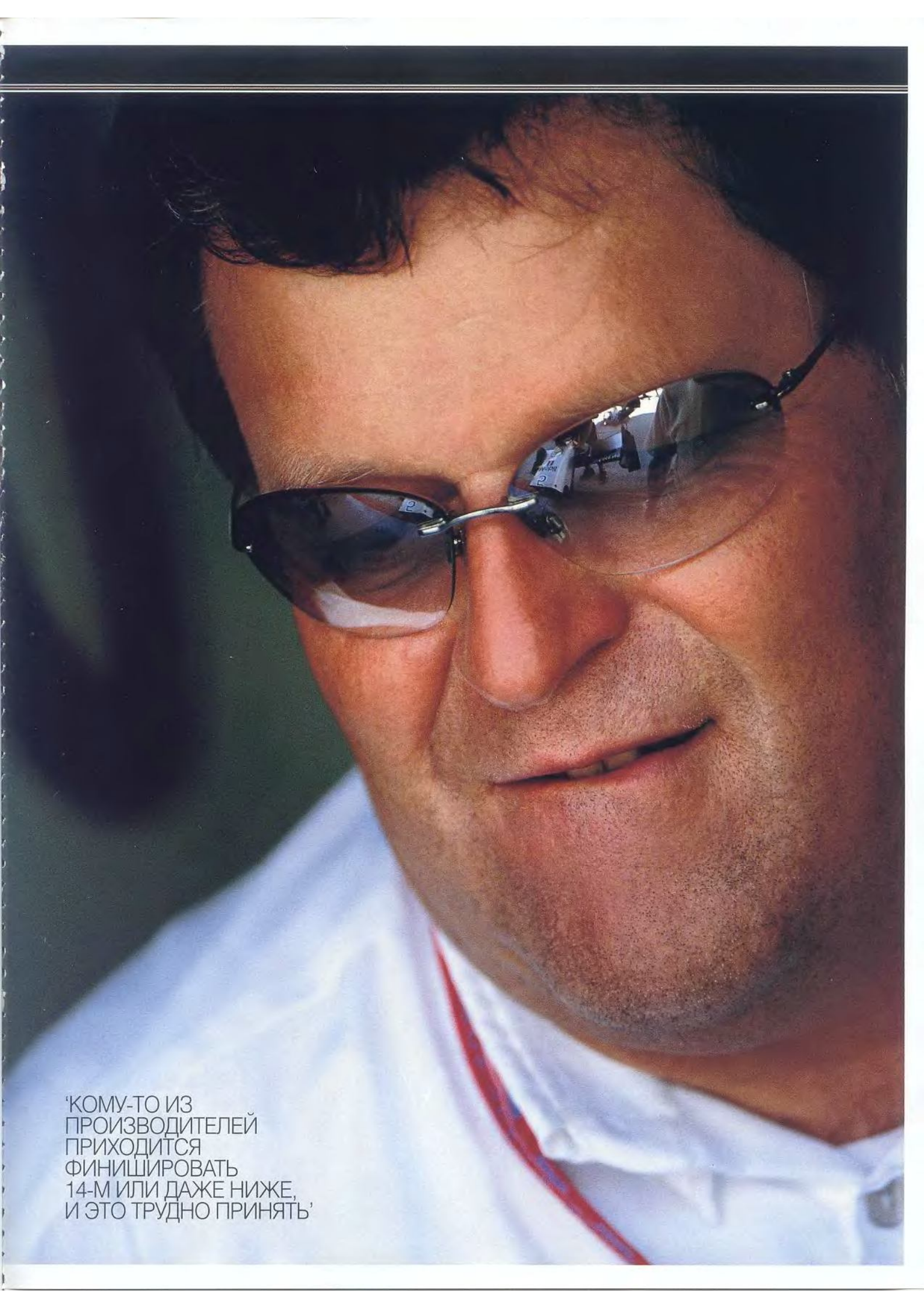
Рон Деннис любит повторять, что «McLaren создан для побед». Вы согласны?

Конечно, побеждать приятнее, и мы над этим работаем. Но в наши дни, когда в Формуле 1 соревнуются семь мировых автогигантов, борьба стала крайне напряженной. А семь раз по два получается 14, и кому-то из них придется порой финишировать 14-м или даже ниже, и это трудно принять. И конечно же, это не тот результат, к которому мы стремимся. ①

McLaren с мотором Mercedes на буксире у Volkswagen Touareg – не такой имидж DaimlerChrysler хочет заработать в Ф1



НА СОСЕДНЕЙ СТРАНИЦЕ: ДАРРЕН ХЕЛТН; НА ЭТОЙ: STEVE ETHERINGTON/AT



'КОМУ-ТО ИЗ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ПРИХОДИТСЯ
ФИНИШИРОВАТЬ
14-М ИЛИ ДАЖЕ НИЖЕ,
И ЭТО ТРУДНО ПРИНЯТЬ'

отдыхай размеРЕНО

ДЕЛУ – ВРЕМЯ, ПОТЕХЕ – ТАЙМС-СКВЕР

Между североамериканскими гонками неделя, и парни из Renault берут короткий отпуск: Ярно Трулли наносит визит в Нью-Йорк, а Фернандо Алонсо уютжит Майами

Текст Стефан Самсон **Фото** Лоренцо Белланка/LAT (Нью-Йорк), Стивен Ти/LAT (Майами)



Лето в полном разгаре, и такси с настежь распахнутыми окнами несет по даунтауну во всю пруть выдвинутой подвески. По милости выбоин в асфальте, от которых приходится постоянно уворачиваться, сидеков бросает из стороны в сторону, как конфеты в желто-черной коробке. Высунув голову из окна, Ярно Трулли пулеметной очередью запечатлевает на цифровую фотокамеру городской пейзаж. Мэдисон Авеню, Эмпайр Стейт Билдинг, Таймс-сквер: нью-йоркские каникулы ему явно по душе.

Но едва он замечает, что стрелка спидометра неуклонно ползет к опасной отметке «слишком быстро», он, нахмурился, откидывается обратно на сиденье из кожзама, пытаясь не замечать шоферское безрассудство. Будучи небольшим любителем езды по обычным дорогам, он всеми способами пытается уклониться от того, чтобы сесть за руль самому. Этим утром нас ждет длинный маршрут: от 51-й Стрит до Бруклин Хейтс. Он посылает эсэмэску. Вновь выглядывает в окно — и узнает места, где пролегал маршрут нью-йоркского марафона 2000 года. ▶

Спору нет, они оба быстры, но их темпераменты весьма различны: Ярно позволяет возить себя по Большому Яблоку, а Алонсо катается по Оушен Драйв на открытом «кадиллаке» '63

‘ОН ХМУРИТ БРОВИ ПРИ ВЗГЛЯДЕ НА СТРЕЛКУ СПИДОМЕТРА, ПОЛЗУЩЕГО К ОПАСНОЙ ОТМЕТКЕ «СЛИШКОМ БЫСТРО»!’

отдыхай размеРЕНО



в котором он участвовал, и отмечает его на карте, лежащей на соседнем сиденье.

«Это вам не к бабушке на пирожки сходить», – выдавливая он из себя, вспоминая те 26 с хвостиком миль, которые он пробежал бок о бок с тысячами других любителей бега. Нынче Ярно тише воды – и не без причины. Вместо слов доносится одно сипение. С Барселоны его мучает хронический ларингит, вынудивший перейти на шепот, – в связи с чем пришлось даже отменить несколько пресс-конференций. В Монако и на Нюрбургринге ситуация ухудшилась, и для того чтобы общаться с ним во время гонки, команда даже призадумалась, не внедрить ли аналог азбуки Морзе.

«Самое неприятное, что все решили, буд-то я перепел, празднуя свою победу в Монако, – говорит Ярно. – Хотя на самом деле к празднованию я еще даже не приступал... У меня просто пропал голос, и я был вынужден обавить обороты. Дошло до того, что порой интервью приходилось давать в письменном виде».

‘НЕСМОТЯ НА РАССЛАБЛЯЮЩУЮ АТМОСФЕРУ ОТПУСКА, НА ДУШЕ У ОБОИХ КОШКИ СКРЕБУТ’

Вдобавок Ярно, как истинный итальянец, выработал набор жестов, способных адекватно воспроизвести его мысли. Но когда руки и тело не могут точно передать нюансы его мысли, он склоняется и шепчет на ухо, будто открывает какой-то секрет.

Полчаса спустя такси тормозит на противоположном от Манхэтгена берегу. В тени Бруклинского моста на берегу Гудзона тихо и свежо. Звонит его мобильник. Ярно берет трубку. Напарник – собственной персоной. «Чао, Фернандо». Испанец находится на многие сотни миль южнее, в Майами, где по пути в Индианаполис снял домик на несколько дней. Предполагалось, что они на пару останутся в Нью-Йорке, но в последнюю минуту Ярно позвонили из Нью-Джерси, и он отправился по другому маршруту. Он планирует начать экспорт своего вина Podere Castorani в Северную Америку. Ради этого, отправляясь на ГП Канады, он заскочил в Торонто, а теперь решает маркетинговые задачи в окрестностях Нью-Йорка. Фернандо тем временем катит по Майами Оушен Драйв в открытом «кадиллаке» 63-го года выпуска. Получив сообщение от напарника, он тут же спешит ответить.

Их взаимоотношения, как и всегда, полны гармонии. Во время гонок или тестов они резвятся на пару, вместе обедают и веселятся. Легко представить, как они забираются друг на друга, чтобы достать варенье с верхней полки, или подсыпают часоточный порошок за шиворот рубашки Флавио. Сговор невинен, трогателен,

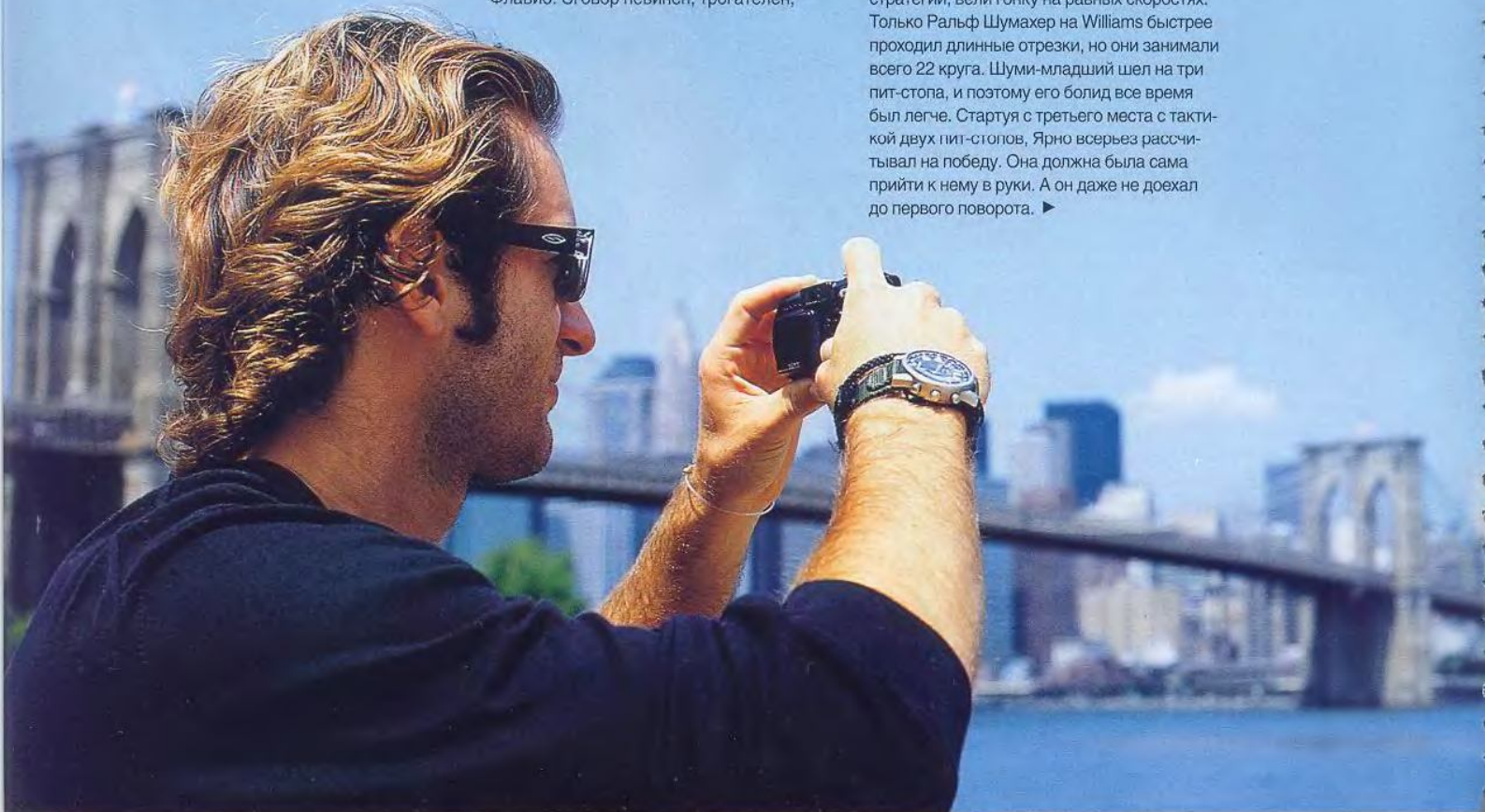
неподделен, несмотря на их соперничество на трассе.

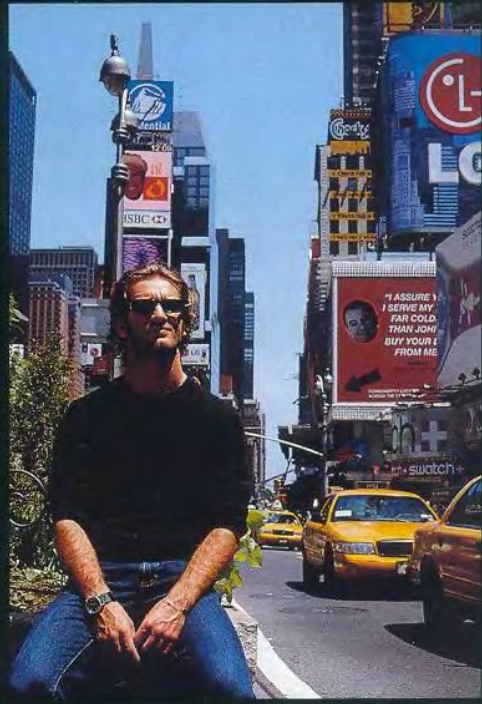
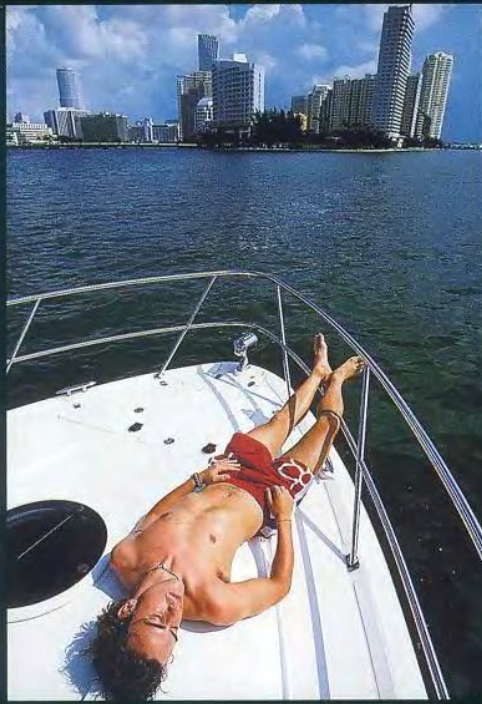
«Фернандо удивлен, что в Майами столько людей говорят по-испански, – замечает Ярно. – Он себя чувствует там как дома». Но в общем-то и Ярно не совсем оторван от родины: его отель в Нью-Йорке – Michelangelo – работа итальянских мастеров.

И несмотря на расслабляющую атмосферу отпуска, на душе у обоих, по их собственному признанию, до сих пор скребут кошки. Гран При Канады еще не забыт. Их инженеры уверяют, что в той гонке команда должна была добиться лучшего результата в сезоне, а именно 1-го и 3-го места, не сломаясь на обоих машинах подвеска – у Ярно прямо на старте, а у Фернандо на 45-м круге. Может так, а может, и нет, скажете вы, но данная теория подтверждается цифрами. Когда на 17-м круге в Монреале Алонсо пошел на первый из двух запланированных пит-стопов, из-за проблем со шлангом он застрял на пит-лейне на 34,123 с. А должен был на 27 с, как и большинство тех, кто шел на две дозаправки. В результате испанец потерял 7 с отрыва от Шумахера, которые он добыл перед визитом на пит-лейн.

Затем на пит-стоп в свою очередь заехал Михаэль и вернулся в гонку... на 7,7 с опережая Фернандо. И этот отрыв остался неизменным вплоть до самого схода Алонсо. На 45-м круге разница составляла 7,190 с. Крайне неприятный момент. Данные также показывают, что Renault и Ferrari, при одинаковой стратегии, вели гонку на равных скоростях. Только Ральф Шумахер на Williams быстрее проходил длинные отрезки, но они занимали всего 22 круга. Шуми-младший шел на три пит-стопа, и поэтому его болид все время был легче. Стартуя с третьего места с тактикой двух пит-стопов, Ярно всерьез рассчитывал на победу. Она должна была сама прийти к нему в руки. А он даже не доехал до первого поворота. ▶

Друзья на трассе и вне ее (далее слева), они продолжают общаться и вне пэддока; главное разочарование (врезка в центре) – на машине Трулли полетела подвеска еще до того, как он успел повернуть руль; при доводке машины сезона 2004 года в Барселоне пришлось вернуться к переднему крылу из 2003 года (врезка справа); Ярно (основное фото) на нью-йоркских каникулах



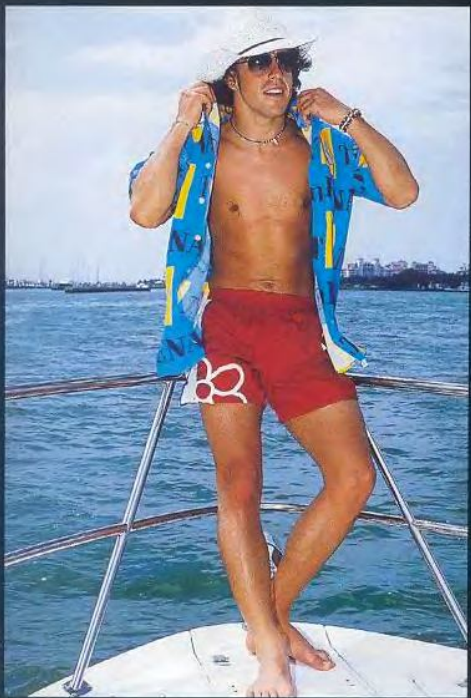
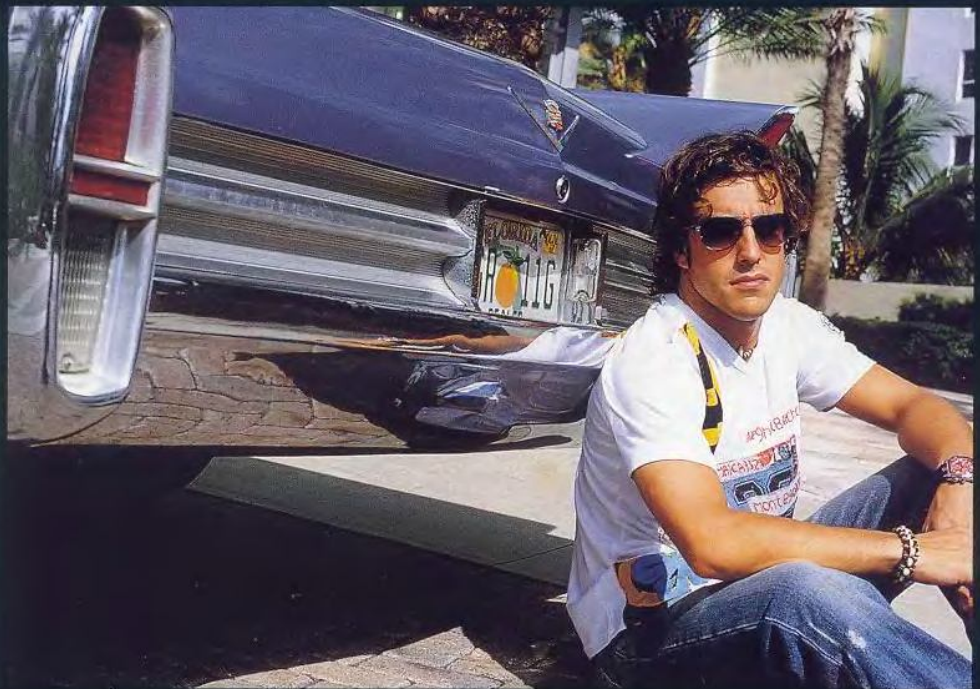


Фернандо развлекается во Флориде (вверху в центре) и (внизу) на своем баржелоподобном Кэдди; в то время как Ярно запечатлевает виды Нью-Йорка – Крайслер Билдинг (вверху слева), Бруклин Бридж (слева, с Самсоном из F1 Racing) и другие городские пейзажи





Ярно и Стефан Самсон перед отелем Michelangelo в Нью-Йорке – они представляют собой явно менее броские фигуры, чем самый сексуальный испанец со времен гольфиста Села Балестероса. Алонсо явно по душе такие игрушки для больших мальчиков Ф1, хотя подвеска «кадиллака» едва ли ему понравилась



▽ Трулли/Алонсо: 2004 – это 2003 наоборот

Кто бы мог подумать, что Ярно Трулли выйдет вперед! Пока, по крайней мере. Таблица (справа) подтверждает то, что мы подозревали – в 2004 году Трулли преподал несколько уроков своему младшему напарнику. По статистике он лучше Алонсо по всем параметрам – в квалификации, гонке и в надежности, и эта картина диаметрально противоположна 2003 году.

Тогда у них вышло равенство по квалификации, но Алонсо полностью переиграл Трулли в гонках, финишировав 11 раз выше, плюс, конечно же, победив в Венгрии. Он же пять раз из семи первенствовал, когда оба заканчивали гонку. В этом году первая победа в Монако досталась Трулли, и он опередил Алонсо в 4 из 6 двойных финишей (по состоянию на ГП Канады).

Трулли, несомненно, стал лучше как гонщик и способен удерживать свою позицию в условиях прессинга и на трассе, и во время пит-стопов. Примечательно, что

ТРУЛЛИ	АЛОНСО
Позиция в чемпионате/очки*	
4/36	6/25
Победы/подиумы	
1/2	0/1
Более удачная квалификация/результат в гонке	
6/5	2/3
Средняя стартовая позиция	
5,50	8,75
Впереди при двойном финише	
4	2
Сходы (механические/не механические)	
1/0	1/1

* Вплоть до Канады включительно

Алонсо не удалось обыграть его в Монако, где в прошлом году он опередил Трулли на пит-стопах благодаря более быстрому кругу заезда и выезда.

Но Алонсо остается более агрессивным гонщиком. В Имоле по ходу пит-стопов Трулли не смог его удержать. В Барселоне Алонсо выцарапал 4-е место, стартовав с восьмого, в то время как Трулли (который, если помните, был лидером в первом повороте) довольствовался лишь третьим.

Впрочем, ключом к успеху Трулли является его мастерство прохождения одного круга. Если бы Алонсо не провалил квалификацию в Малайзии и Бахрейне, положение было бы куда более ровным.

Дом Тэйлор



Хороший результат в Монреале мог бы значительно поднять цену Ярно. По его словам — на момент между двумя североамериканскими гонками, — его будущее все еще под вопросом. «Я счастлив в Renault и знаю, что у этой команды есть будущее, — говорит Трулли, тщательно взвешивая каждое слово. — Я хочу остаться здесь. Но на моих условиях». Каких? Ответа нет, но можно попытаться сделать ряд предположений. Возможно, в глубине души он считает, что в последние три года его несколько недооценивают. Придя в Renault в 2002 году, он сначала помучился с «широкоугольным» мотором, а на следующий год вынужден был мириться с блестящими выступлениями Алонсо.

«Да, по итогам квалификации 2003 года я частенько оказывался позади Фернандо, — говорит Ярно. — К тому же у меня в баках обычно было больше топлива, поскольку команда нередко предпочитала готовить для него более агрессивную тактику гонки». После восьми сезонов в Ф1 Ярно ждет большего уважения и поднимает ставки. Замастеривший и куда более уверенный в своих силах, он знает и верит — ему есть что предложить команде.

«После Монако, казалось, все поняли, что я стал другим, что я наконец поборол всех своих демонов, — шепчет он. — Но они ошибаются по той простой причине, что я все такой же. Я не работал над своей скоростью в гонке и прошлой зимой не метался в сомнениях. Когда у меня хорошая машина, я побеждаю. Вот и все».

Трудно представить Renault в 2005 году без этой парочки Трулли/Алонсо: настолько они подходят друг другу. Руководитель конструкторского отдела Пэт Симондс, вообще-то не склонный хвалить пилотов, соглашается с этим и дает высокие оценки.

‘ФЕРНАНДО УМЕЕТ АДАПТИРОВАТЬСЯ К ЛЮБОМУ МАНЕВРУ ЕГО МАШИНЫ НА ТРАССЕ’ ПЭТ СИМОНДС

«Ярно — пилот-интеллектуал, — говорит он. — Он очень талантлив и стремится во все вникнуть и проанализировать, чтобы в итоге добиться наилучших возможных настроек. В принципе он достаточно аккуратный гонщик: тормозит на прямой, проходит апекс, затем разгоняется в невероятно чистой манере. Его стиль естественен и плавен, и поэтому он меньше пользуется электронными помощниками».

А Фернандо? «Он — целиком и полностью представитель нового поколения, — отвечает Симондс. — У него очень агрессивный стиль вождения, и он много работает рулем. Кроме того, он обладает удивительной способностью приспосабливаться ко всему, что выкидывает машина, он знает, как выжать 100% даже из неидеальных настроек».

Несмотря на то что за рулем они такие разные, их гармоничные отношения благотворно отражаются на работе всей команды. «Впервые в своей карьере я сталкиваюсь с парой пилотов, которые так ладят, и это приносит нам большую пользу. Мы можем дать им разные задания и таким образом сэкономить ценное время работы на трассе, зная, что для обоих на первом месте — гонки и команда».

В том-то все и дело — расставание с Ярно могло бы дестабилизировать команду, в которой все необходимые для успеха элемен-

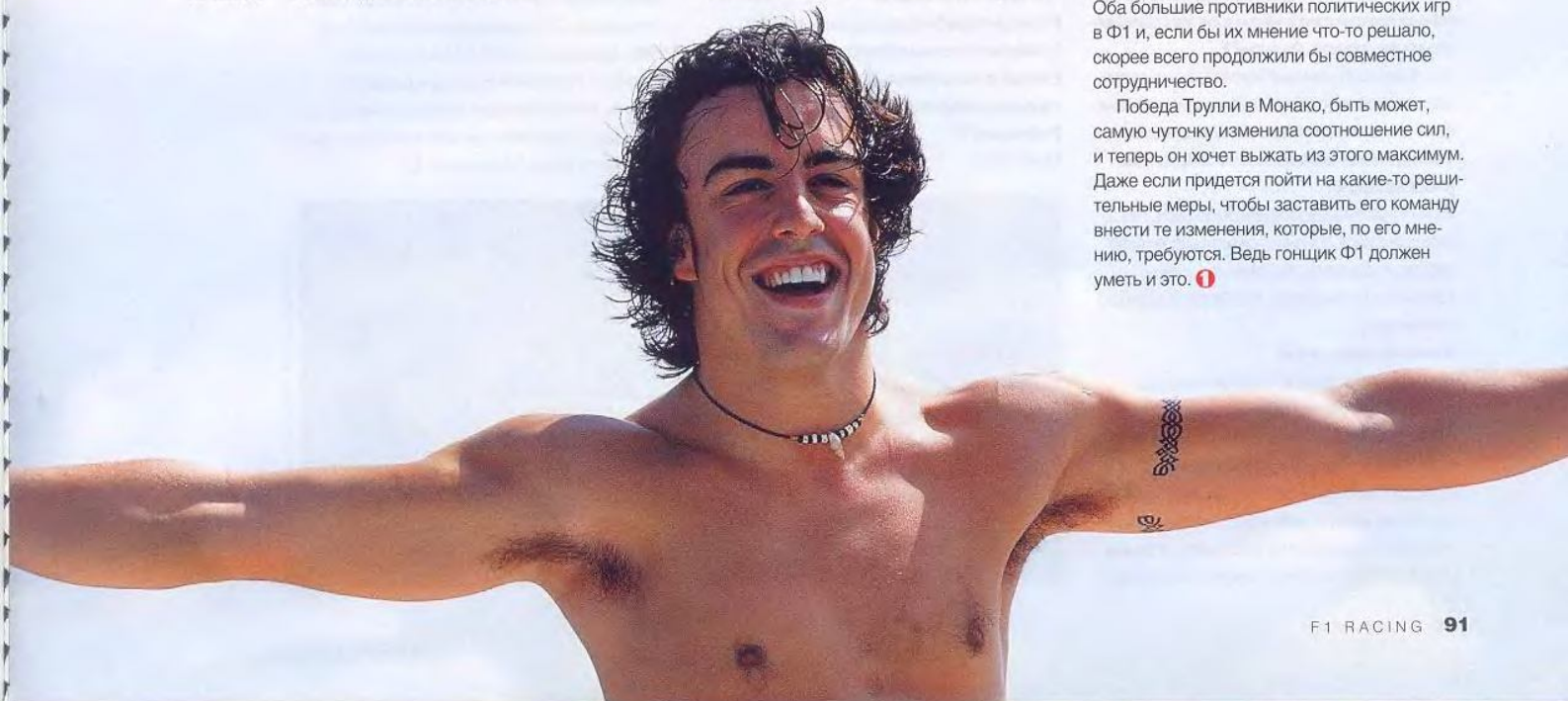
ты уже сложились воедино. Ее целью по-прежнему остается завоевание титула в ближайшие два года. Пока оба гонщика могут считать этот сезон лучшим. И пуская R24 ведет себя немного нервно, прогресс-то очевиден. После того как в Барселоне на машину поставили переднее крыло образца 2003 года, а в Монако была усилена связка монокока с коробкой передач, стало ясно, что команда движется в правильном направлении. Но машина пока еще неидеальна. Ярно и Фернандо по-прежнему мучительно ищут пределы ее возможностей. Они часто жалуются на то, что машина плохо держит трассу, а шасси слишком жесткое. И все же признаки улучшения налицо.

Мотор постоянно совершенствуется, к тому же Renault всегда славилась своими разработками в области электроники. В Имоле была представлена новая спецификация мотора, в Монреале появились очередные новинки, а следующие ожидаются в Хокенхайме. Вторая победа в этом сезоне команде вполне по плечу, а в следующем году она намерена стать еще сильнее. Если бы вас попросили выбрать какую-то одну команду, способную заместить Ferrari, скорее всего ваш выбор пал бы на Renault. Может, в этом году B.A.R.-Honda и построила очень удачное шасси, но надо подождать до 2005 года, чтобы со всей уверенностью определить, закономерен ли этот успех.

А пока оба парня из Renault отдыхают в Нью-Йорке и Майами. Для Ярно и Фернандо это шанс передохнуть вдаль от всех и поразмышлять о своем будущем. В то время как Алонсо нежится на южном пляже, не тревожась по поводу контракта, благо он заключен с Renault на много лет вперед, Трулли куда более скромнен — в джинсах и черном свитере он вращается в море децибелов. Оба большие противники политических игр в Ф1 и, если бы их мнение что-то решало, скорее всего продолжили бы совместное сотрудничество.

Победа Трулли в Монако, быть может, самую чуточку изменила соотношение сил, и теперь он хочет выжать из этого максимум. Даже если придется пойти на какие-то решительные меры, чтобы заставить его команду внести те изменения, которые, по его мнению, требуются. Ведь гонщик Ф1 должен уметь и это. ①

В Монако Ярно победил (врезка в центре), а Фернандо сошелся с Ральфом (дальнее слева); до этого Renault (также в центре) парой вели гонку; трехколесный R24 Трулли (вверху справа на Нюрбургринге) все еще управляем; Алонсо (основное фото) оттягивается в Майами на полную



ГОНЩИК: SAUBER-PETRONAS

Джанкарло Физикелла

О том, как идут дела; об Эдди Джордане; о несостоявшемся тесте Ferrari; о скоростях Ф1

Ты провел несколько весьма впечатляющих гонок. Например, Испания была очень хороша, да и Нюрбургринг тоже. За счет чего? Удалось раскрыть потенциал машины, принять правильные тактические решения, точно пилотировать? Или все вместе?

Думаю, все вместе взятое, поскольку для успеха нужны и хорошая машина, и хорошая стратегия, да и ездить надо хорошо — без ошибок и агрессивно. Нужно быть очень агрессивным, особенно на Нюрбургринге, где все сложилось весьма удачно. Машина с каждой гонкой становится лучше, особенно с точки зрения аэродинамики. Недавно мы внедрились несколько новинок, и машина стала лучше держать трассу. Я обрел уверенность, мне стало комфортнее в команде.

В начале сезона было заметно, что ты испытывал какие-то проблемы. В чем было дело?

Думаю, машина была недостаточно быстра, потому что мы начали работать над доводкой аэродинамики только в конце февраля. Это поздно. Но мы знали, что ее потенциал все-таки высок.

Каковы ощущения от собственной работы на старте сезона? Ты сейчас больше доволен своими выступлениями, нежели тогда?

Да. В душе я счастлив, уверен в себе. Конечно, мне бы хотелось побеждать, бороться в первых рядах. Но сейчас это маловероятно, потому что у нас все-таки небольшая команда.

Машина кажется довольно быстрой, но остаются проблемы с ее устойчивостью на трассе. Это так?

Все правильно, нам необходимо добиться лучшего сцепления с трассой, большей стабильности на торможении. Над этим мы и работаем.

Ты перешел в Sauber из Jordan. Что у них общего?

И там и там очень хорошая атмосфера. Никакого прессинга. У меня сложились фантастические отношения с парнями из Jordan, особенно с механиками. И в Sauber я ощущаю схожую ауру.

А каковы отличия?

Разве что язык другой. Отличий немного.

Можно ли сравнить твои отношения с Петером с тем, как тебе работало с Эдди? Наверняка есть разница?

Есть, потому что у них очень разные характеры. Вы же знаете Эдди — забавный парень, но порой слишком много болтает, тогда как Петер очень серьезен. Если что-то сказал,

значит, он это и имеет в виду. А Эдди я иногда просто не верил, потому что не мог понять, правду он говорит или нет.

Ты хочешь сказать, что не знал, шутит он или говорит серьезно?

Вот именно!

Перед началом сезона многие говорили о том, что этот год для тебя крайне важен. Последний шанс? По-твоему, ты уже доказал, что заслуживаешь места поближе к лидерам?

Думаю, да. В прошлом году я выиграл в Бразилии на Jordan. Езжу я хорошо, но у меня никогда не было машины, способной побеждать. Я всегда сражаюсь за победу или подиум, поэтому моей мечтой является переход в топ-команду. Не знаю, правда, насколько это реально.

Будешь ли ты в Sauber и в 2005 году?

У меня с ними контракт и на следующий год. Но Петер (Заубер) сказал, что если появится шанс перейти в топ-команду, он не будет препятствовать.

Не обидно ли, что до сих пор так и не довелось выступить за топ-команду?

Очень обидно, и порой я не понимаю, почему этого не произошло. Но мне всего 31, и у меня многое впереди.

Каковы последние новости о твоих тестах Ferrari?

Возникли проблемы, причем внутреннего характера, в основном из-за спонсоров. Похоже, в ближайшем будущем организовать такие тесты будет очень трудно.

Главная проблема связана с Shell (с обязанностью носить комбинезон Ferrari с логотипом Shell, тогда как титульным спонсором Sauber является Petronas)?

Может быть.

Тогда почему Фелипе Масса может тестировать Ferrari?

Его контракт отличается от моего.

И теперь у тебя уже нет уверенности, что это когда-либо произойдет?

Нет. Конечно, было бы здорово, но если этого не произойдет — невелика проблема.

В этом году ты боролся с McLaren и опережал их. Как, по-твоему, по силам ли Sauber финишировать пятью в Кубке конструкторов?

Мы идем очень неплохо. Мы быстрее McLaren, особенно в гонках. Но когда будет готова их новая машина, я уверен, им удастся сделать значительный шаг вперед, поэтому не знаю, сможем ли мы удержать пятое место.

Ты как-то говорил, что скорости в Формуле 1 стали слишком высокими. Почему?

Потому что на всех трассах мы на три или четыре секунды быстрее, чем в прошлом году, а это очень много. В основном благодаря шинам. К тому же снизилась прижимная сила, и машины стали быстрее на прямых. Еще пару лет развития в этом направлении — и Ф1 может стать крайне небезопасной.

Но ведь ты гонщик — разве тебе не хочется ехать быстрее и быстрее?

Хочется, но я думаю, что скорости в Формуле 1 уже несколько зашкаливают.

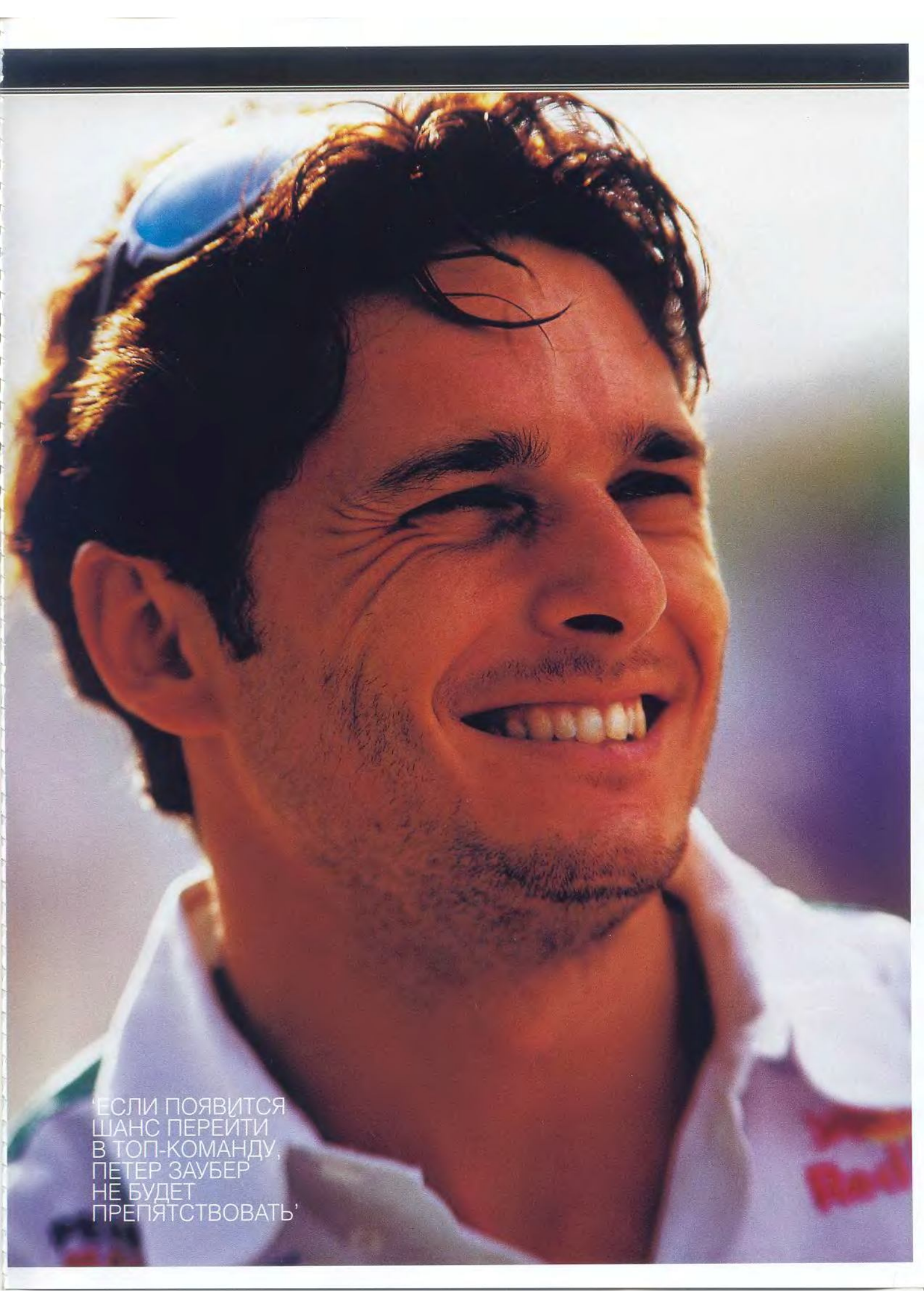
И напоследок: если бы ты мог выбрать — в какой команде ты бы хотел выступать?

Прямо сейчас? Ну, очевидно, что лучшая машина у Ferrari, а я — итальянец. Команда тоже итальянская. Это была бы фантастика! Но до 2006 года места там нет. В McLaren поедут Монтойя и Ряйккёнен. Еще один вариант — Williams. Монтойя уходит, Ральф, может быть, тоже. Так что для меня лучшим вариантом был бы Williams. Было бы здорово! **1**

Сегодня Джанкарло сражается в первых рядах середнячков, а в Канаде он до самого флага был впереди ДиСи; в Испании лишь Ferrari, Williams, Renault и B.A.R. были сильнее Sauber



ОСНОВНОЕ ФОТО: DARREN HEATH; ВРЕЗКА: STEVE EATHERINGTON/LAT

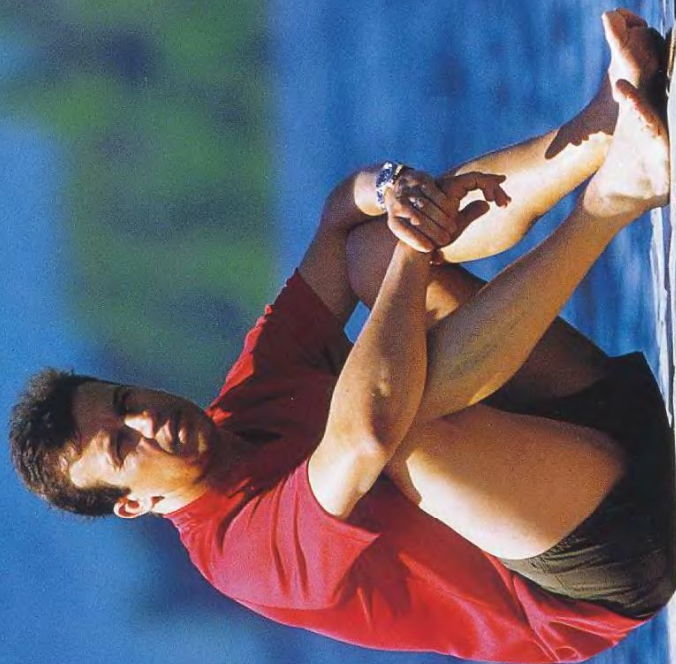


‘ЕСЛИ ПОЯВИТСЯ
ШАНС ПЕРЕЙТИ
В ТОП-КОМАНДУ,
ПЕТЕР ЗАУБЕР
НЕ БУДЕТ
ПРЕПЯТСТВОВАТЬ’

ПОКОЙ НАМ ТОЛЬКО СНИТСЯ

Оливье Панис, может, и кажется старейшиной Ф1, однако огонь в его груди горит все так же ярко. Спешит заработать себе на пенсию? Ничего подобного. Он еще не растерял ни свою скоростную энтузиазму, ни волю, — и готов это доказать. Мэтт Бишоп встретился с ним между двумя североамериканскими Гран При и нашел его в отличной форме

Фото Даррен Хит и Патрик Гослинг



На календаре 15 июня 2004 года. Важная дата? Для вас и для меня, может, и нет. А вот для Оливье Паниса она невероятно важна. Можно сказать, поворотный момент в жизни.

Это произошло ровно семь лет назад. Растраченный тем, что гонка была испорчена с самого начала из-за столкновения с Микой Хаккиненем, и отчаянно пытаясь заработать хоть какие-то очки, Оливье на своем Prost-Mugen Honda влетел в длинный узкий правый поворот и почувствовал, как машину начало заносить. Он попытался выправить положение, но было слишком поздно. Машина зацепила бетонную стену справа — удар был скользким, но мощным, — затем отскочила влево, врезавшись в шинное ограждение примерно через 100 м. В результате — поврежден обеих ног, и многие опасались, что он не то что встать — ходить вообще будет.

И вот спустя восемь лет он вылезает из гидробокса Cossetta 185 и, сияя, глядит на автогонках.

идет мне навстречу. Крепкие рукопожатие. Я всегда рад его видеть, но сегодня, когда он, кажется, близок к важнейшей вехе своего жизненного пути, — особенно. Несмотря на все службы, которые ходили о нем летом 1997 года, несмотря на боль в ногах, он участвовал в гонке (и даже смог заработать одно очко) уже через 15 недель после той роковой аварии. Теперь он лишь немного прихрамывает и всего через несколько дней примет участие в своем 150-м Гран При.

Но мы пока не в Индианаполисе (паче событие происходит именно там). Сейчас мы сидим в отеле Sasasome, который, как видно по фотографиям, расположен в очень удачном месте. Вы слышите о нем первый раз? Вот и я тоже. А Оливье со временем своей эпической аварии постоянно посещает это волшебное чудо света, уютно укрывшееся среди зелено-бирюзовых холмов и небесно-голубых озер в 100 милях к северу от Монреали. Он обожает это место. И соглашается на интервью для F1

Racing между двумя североамериканскими Гран При (о чем мы до сих пор

ОЛИВЬЕ СЛОМАЛ ОБЕ НОГИ, И МНОГИЕ

ОПАСАЛИСЬ, ЧТО ОН УЖЕ НИКОГДА НЕ БУДЕТ ХОДИТЬ, а также еще в Мельбурне), он настаивал на встрече именно здесь.

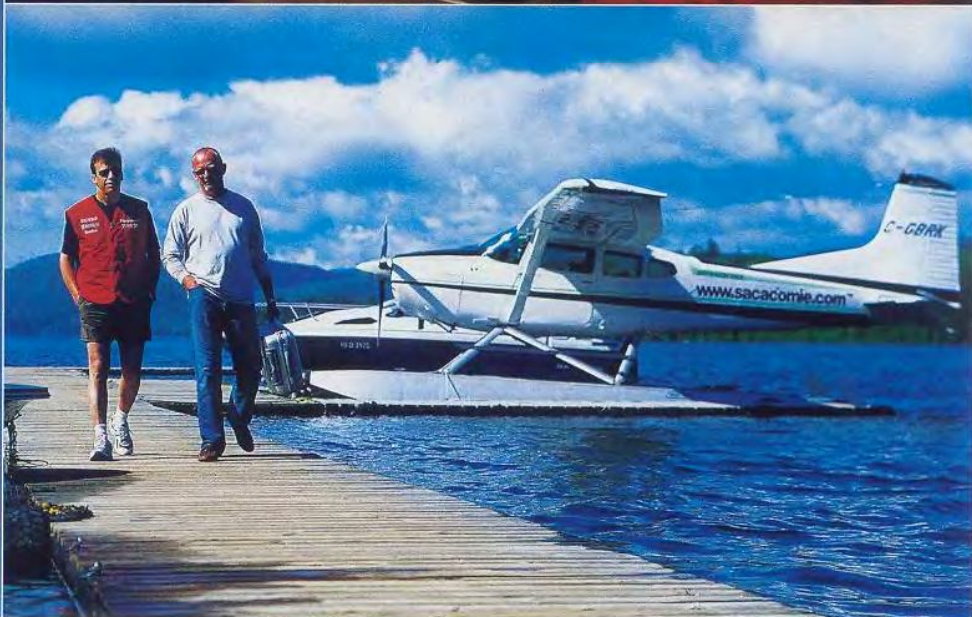
«После аварии 1997 года я мечтал о три-хоми, удлиннном месте, — поясняет он — Оперировавший меня мексиканский хирург Пьер Ранже посоветовал мне этот отель, и я просто влюбился в него. С тех пор всегда приезжаю сюда, либо до Гран При Канады, либо после. В этом году ява североамериканских этапов проходил поворяд, так что я решил посетить этот рай и до. И после гонки в Канаде. Фантастическое место! Иногда я выхожу на балкон, устраиваюсь в шезлонге и могу часами в одиночестве любоваться озером Сакакони. Или отправляюсь кататься на катере — снова один — и впитываю эту атмосферу. Не могу себя представить, как-то что прекращается. ▶

▽ Идеальный круг?

Для Оливье Паниса Гран При Испании 2004 года не представлял ничего особенного, не так ли? В квалификации он был 7-м, опередив напарника на 4 позиции, затем сошел с трассы на 33-м круге из-за проблем с гидросистемой. Ничего особенного? Ну уж нет! Круг Оливье в квалификации (врезка), пройденный за 1:16.313, был, по словам гонщика, «одним из самых совершенных в карьере. Вероятно, самым совершенным». Причина? «Потому что никто, даже я, не думал, что подобная скорость возможна с таким запасом топлива. Но все произошло само собой. Машина повиновалась каждому моему движению. Невероятно! Я балансировал на грани. Выкладывался по полной программе. И никаких ошибок. Я несся по кругу и следил за секундомером на дисплее. И хотя после двух секторов результаты у меня были очень неплохой, на 3-м я как



следует поднажал. И вновь все было безупречно. Чтобы как следует войти в последний поворот в Барселоне, нужна немалая отвага, но я с ним отлично справился. Идя на пределе, я ни на миг не упустил ситуацию из-под контроля. Да, этот круг меня порадовал, даже очень. Думаю, тот факт, что я считаю именно этот круг лучшим в своей карьере с 1994 года, показывает, что я в отличной форме и еду, быть может, даже быстрее, чем раньше. Надеюсь, мы снова вернемся к квалификациям с легкими баками. Это честнее. Это проще понять – не приходится сталкиваться с таким феноменом, как Шуми, выигрывающий гонку с шестой позиции в Канаде. Но прежде всего, это настоящая проверка предельной скорости пилота. Ведь именно в этом и есть смысл Формулы 1?»



В 2001 году я приехал сюда с Микой и Эрвеей (Хяккинен). Мы превосходно провели время – катались на квадрациклах, водных лыжах и каноэ, ловили рыбу, но в основном расслаблялись. В этом году здесь отдыхают парни из Jordan (Ник Хайдфельд, Джорджо Пантано и Тимо Глок) и мой напарник Рикардо Зонта (третий пилот Toyota). А вот в следующем году, после вашей статьи, сюда, вероятно, потянется половина паддока. Но это не страшно, места хватит всем. Отель большой».

Большой и к тому же очаровательный. Основанный в 1996 году его нынешним владельцем, Ивоном Планте (теперь одним из лучших друзей Оливье; кстати, он прилетел вместе с Панисом на упомянутой выше Sessna из монреальского аэропорта Dorval), он построен из огромных бревен. Но главное украшение отеля – это его окрестности: 60 квадратных километров, населенных медведями, волками, койотами, рысями, кугуарами, лосями, оленями и бизонами (к которым на закате, к сожалению, присоединяются комары, мошки, мухи и клещи). Если вам

доведется посмотреть последний фильм Джонни Деппа «Тайное окно», вы сможете насладиться сказочным пейзажем, который запечатлели камеры фотографов F1 Racing. Ведь съемки проходили именно в этих местах, а киногруппа останавливалась в любимом отеле Паниса. Депп? По словам Планте, «милый, кроткий человек». С другой стороны, здесь даже Эдди Эрвайн стал бы милым и кротким – обстановка располагает.

Оливье хочется поплавать на каноэ, и компания ему с радостью готов составить Мишель Элбес. Таксист из Марсея, Мишель – классный парень и отличный друг. Несмотря на то, что помочь Оливье всегда готовы Дидье Котон (менеджер), Лео Атанасотос (физиотерапевт) и Беппе Себастьяни (тренер), Панис на каждом Гран При находит время и место для своего старого друга, «потому что так было всегда». Такой уж человек наш Олив (как называют его друзья).

После прогулки на каноэ Панис предлагает нам прокатиться на джипе Bombardier к домику у озера, который специально для съемок фильма соорудила кинокомпания

**‘Я ПО-ПРЕЖНЕМУ
МОТИВИРОВАН,
БЫСТР И
СТРЕМЛЮСЬ К
ВЕРШИНЕ. МОЯ
ЦЕЛЬ – ПОБЕДА’
ОЛИВЬЕ ПАНИС**

Columbia TriStar. «Давайте поговорим на крыльце Джонни, – предлагает он. – Там нам никто не помешает».

Добравшись туда – прыгая по ухабам, способным вывести из себя даже Петера Солберга, – обнаруживаем, что место это абсолютно безлюдно. Не думаю, что моему диктофону когда-либо доводилось выслушивать признания пилота Ф1 в более спокойном и умиротворенном месте. Мы болтаем обо всем и ни о чем, обсуждая как цены на рыбу, так и цены в Ф1. Но здесь мы приведем лишь то, что Оливье рассказал о своей работе. Кстати, по-английски он теперь говорит просто отлично и, как и прежде, очень откровенно.

Оливье летит в Hotel Sacacomie (вверху) со своим менеджером Дидье Котонем (внизу) на гостиничном гидроплане, который за 30 минут переносит их из шумного Монреаля в тихий райский уголок; Панис знакомит Бишоп из F1 Racing (на соседней странице) с декорациями к фильму Джонни Деппа «Тайное окно» по рассказу Стивена Kingа

«Если ты проехал уже 150 Гран При, — говорит он, любуясь из «окна Делпа» голубыми даями, — это означает, что тебя считают быстрым, надежным, трудолюбивым пилотом — иначе никогда не удалось бы продержаться так долго. Думаю, это относится ко всем пилотам со стажем. Кстати, именно об этом я мечтал в детстве — принять участие во множестве Гран При, а значит, у меня есть повод для радости. Сбылась мечта. Очень трудно попасть в Ф1, и еще труднее в ней удержаться. Для этого требуется многое, включая, естественно, и удачу, ведь немало отличных парней так и не добились ничего. И не по своей вине. Но со мной еще рано прощаться. Я все еще стремлюсь к вершинам, и моя скорость все так же при мне. Как вы понимаете, ни меня, ни команду Toyota

не удовлетворяет борьба за восьмое место. Я хочу побеждать. И уверен, что я — точнее, мы — можем победить».

Он предлагает прогуляться по молу, чтобы насладиться видом. Даррен следует за нами с камерой наготове, как всегда мечтающий поймать собеседника в особенно фотогеничной позе. «Способна ли на это Toyota?» — спрашиваю я. Вот и первый из двух вопросов, стоимостью в 64 тысячи долларов (второй последует через минуту).

«Я уверен, что Toyota на это способна, — утверждает он. — Toyota — превосходная компания. Если честно, это лучший производитель автомобилей в мире. Номер один. А команда? Я очень люблю эту команду. База, оборудование, ресурсы, люди — у нас есть все. А скоро будет и успех. И новые люди — в голову первым приходит, естест-

венно, Майк (Гаскойн, технический директор) — уже готовят команду к будущему успеху. Майк часто говорит, что для победы в Ф1 не нужно быть гением. И он прав. Это трудно, и для успеха требуется работать изо всех сил, но звать доброго волшебника абсолютно ни к чему. Мы способны это сделать и добьемся своего.

Мне нравится Майк. Это очень сильный, честный, откровенный человек. Именно такой нам и нужен. Он стимулирует команду, заставляя работать больше и лучше, и в результате все в выигрыше. Он поддерживает ребят в трудный период и будет их вдохновлять, когда наступят хорошие времена. Мне нравится его подход. Он не из тех, кто легко сдается. Он всегда рвется в бой. На самом деле, в этом плане он очень похож на меня». ►



Но останется ли Оливье в команде в 2005 году? Не займет ли его место Ральф Шумахер, о чем уже давно судачат как в паддоке, так и за его пределами? Это и есть второй вопрос на 64 тысячи долларов (или, возможно, первый на 64 миллиона, если верить слухам о заоблачной зарплате Ральфа).

«Конечно, такие разговоры для меня не новость, — начинает Оливье. — Но вне зависимости от того, придет ли в команду Ральф или кто-то другой, я тоже хочу в ней остаться. Моя цель — продлить контракт с Тойота, и у меня на это есть неплохие шансы. Я не критикую Кристиано (да Матта, напарник Паниса), который отлично справляется с работой. Я просто знаю, насколько я амбициозен и быстр, и я хочу помочь Майку и ребятам принести команде Тойота настоящий успех. Я не из тех, кто сдастся или отказывается выкладываться на 100%, и думаю, что команде это по нраву. Так что мне нужен хотя бы еще один год, а там посмотрим.

Что касается Ральфа, если он придет в команду, меня это не расстроит. Я просто скажу ему: «Добро пожаловать». Моими напарниками уже бывали звезды — например, Жак (Вильнёв) в В.А.Р в 2001–2002 годах — и тогда это совершенно меня не беспокоило. Вот и сейчас не будет. Я просто займусь тем, что могу сделать для команды».

Существует вероятность того, что контракт с Ральфом уже практически подписан и 38-летний француз станет напарником Шуми-младшего, если, конечно, команде Тойота не удастся вырвать Марка Уэббера из цепких рук Фрэнка Уильямса. Откровенно говоря, мои информаторы в Тойота утверждают, что, по мнению боссов компании, да Матта, если он намерен стать звездой будущего — вроде Фернандо Алонсо или Кими Райккёнена, — надо превосходить Паниса уже сейчас. А этого не происходит. Даже намек на это нет. Для Оливье это болезненный вопрос, и неудивительно, что когда я навожу его на обсуждение данной темы, он выглядит очень смущенным и задумывается над

Ставки сделаны, господа

Весьма посредственная первая половина сезона-2004 не подтвердила ожидания 2003 года, и Toyota поставила на TF104B. Принесет ли он победу?

«Знаете, наша машина не так уж плоха, — говорит Оливье Панис, глядя прямо в глаза. — Зря ее критикуют. В ней есть практически все, что необходимо хорошему болиду Ф1: отличный двигатель и неплохая жесткость. А также хорошие шины. Единственная проблема — она недостаточно быстра. Странно, но факт: других серьезных минусов нет. Ведь если машина недостаточно хороша, совершенствовать ее весьма сложно. Если же, как в нашем случае, исходные данные хороши, но не хватает ряда деталей, способных дать прибавку в скорости, то их можно сделать».

Представим TF104B, дебют которой запланирован на Гран При Германии. «Монокот у TF104B остался прежний, — делится Оливье, — но его аэродинамические характеристики лучше. Новое шасси эффективнее с точки зрения аэродинамики и обеспечивает более высокую прижимную силу. Я видел кое-какие цифры, и они выглядят многообещающе.

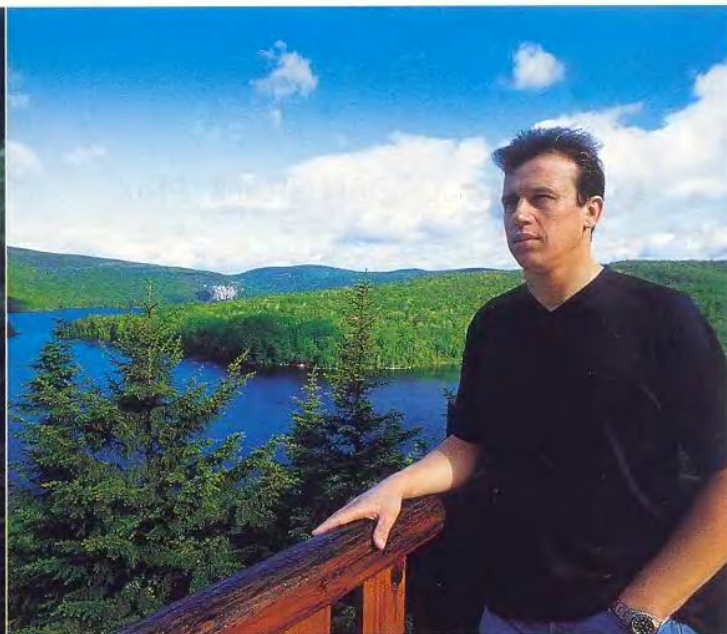
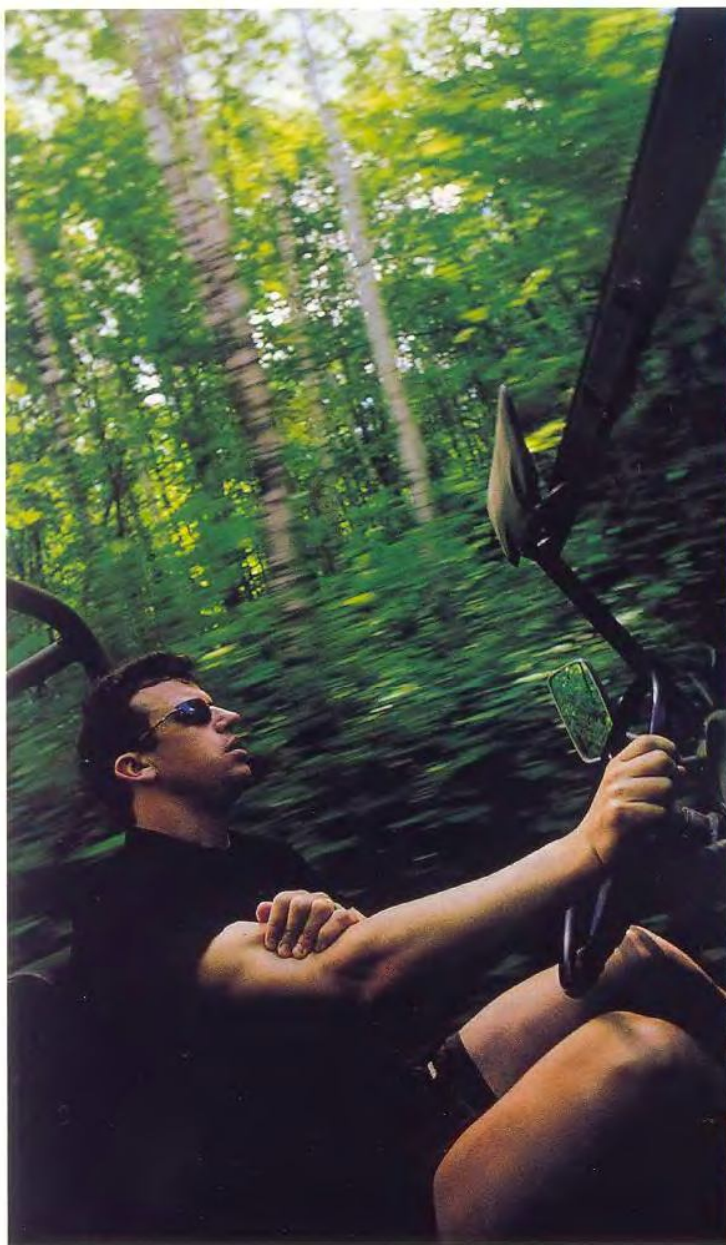
Болид также немного легче, а его центр тяжести расположен ниже. Двигатель хорош, как всегда, то есть один из лучших в Ф1.

Я сомневаюсь, что мы выведем машину на трассу до Гран При в Хоккенхайме, но это не проблема. В Ф1 скорость зависит в основном от прижимной силы — а ее прибавка уже очевидна (и для ее подтверждения не нужны тесты, как в случае с новой коробкой передач.) Так что если цифры верны, машина поедет быстрее.

Мы не надеемся сразу начать выигрывать Гран При, но рассчитываем на серьезные изменения в лучшую сторону. Хочется оказаться на равных с McLaren и Williams или даже Renault и В.А.Р. Конечно, трудно предугадать заранее, ведь и остальные команды в ближайшие несколько недель тоже не будут сидеть сложа руки. Однако мы, безусловно, надеемся обойти Sauber и Jaguar. Нам, наконец, нужна машина, на которой можно бороться за очки в каждой гонке».

В Монреале обе Toyota были дисквалифицированы (основное фото); именно здесь Панис попал в ужасную аварию в 1997-м; вопреки мнению скептиков, он полностью выздоровел — и сохранил скорость





Вдали от суеты (вверху справа) – Оливье на балконе Hotel Sacacomie; без джипа (вверху слева) просто невозможно объехать 60 кв. км территории, принадлежащей отелю; озера зовут? – Оливье и его друг Мишель (внизу справа) хотя немного поразмяться

каждым словом. При этом он не забывает подчеркнуть свои собственные высокие скоростные показатели, отлично понимая, что эта статья попадет в руки людям, от которых зависит его судьба.

«В наши дни, чтобы быстро ехать в Ф1, необходима уверенность в себе. А в обретении уверенности большую роль играет опыт. Вот как обстоят дела. Современные болиды Ф1 далеко не так просты. Их нелегко понять и ими непросто управлять. Приходится все время работать на пределе своих возможностей. Кстати, дистанции Гран При стали меньше. Кроме того, стратегия теперь играет жизненно важную роль. Так что приходится думать. А чтобы размышления приносили плоды, необходим опыт.

Следующим после меня по возрасту является Михаэль Шумахер, которому через полгода исполнится 36 лет. И что, его дни уже в прошлом? Сомневаюсь. Возраст – просто цифра и больше ничего. Важна решимость, драйв и, естественно, скорость.

Кроме того, в наши дни все команды, способные выигрывать Гран При, явля-

ются заводскими командами: речь, естественно, о Ferrari, но в той же мере это относится к BMW-Williams, McLaren-Mercedes, Renault, B.A.R-Honda и т. п. Естественно, и к Toyota тоже. А производителям такого ранга хочется, чтобы успех пришел с первых гонок. Они не могут себе позволить ждать, пока юные гонщики наберутся опыта.

Не поймите меня неправильно, мне очень нравится Кристиано. Он отлично работает. Однако моя работа заключается в том, чтобы соперничать с остальными гонщиками. И хотя он мой напарник и мы отлично сотрудничаем, это относится и к нему.

А чтобы расти как гонщик – даже если у вас уже достаточно опыта, – нужно ежедневно работать над собой. Я всегда много тренировался, но теперь, с помощью команды Toyota и парней со спортивной кафедры Кёльнского университета, я решил попробовать ряд новых методик для подготовки не только тела, но и мозга. Мне действительно хотелось поработать с этими специалистами, поскольку я убежден, что для гонщиков тренировка

ума никогда не была приоритетом – хотя важность ее переоценить невозможно. Почему только юные гонщики должны работать по подобной программе? Ну уж нет! Я тоже хочу это опробовать – и точка.

Разум и тело. Учиться никогда не поздно.

И я хочу снова побеждать. Гран При Монако 1996 года (когда Панис победил за рулем Ligier) был самым лучшим днем в моей жизни. Победив в гонке, испытываешь огромную радость – не только за себя самого, но и за всю команду. И если бы я смог сделать такой подарок Toyota, это было бы фантастической удачей. Они так трудились. И продолжают трудиться. И когда мы победим, это будет, несомненно, заслуженная победа. Они работали ради этого. Нельзя добиться победы в одиночку».

Пауза. На этой ноте вполне можно и закончить. Я выключаю диктофон.

«Закончил, Мэтт?» – спрашивает он.

«Да, думаю, мы уже все обсудили».

«Как насчет гонки на водных лыжах?»

«А почему бы и нет?»

И я проиграл. По полной программе. Уж об этом Олив позаболится. **1**

ГОНЩИК: JORDAN GRAND PRIX

Ник Хайдфельд

О своем прогрессе в 2004-м; о том, как дела у Jordan; о скромности и друзьях в Ф1

Как ты на данный момент оцениваешь свой сезон?

Я вполне удовлетворен. В начале года машина не отличалась особой надежностью, но, к счастью, в Монако, где важна именно надежность, ничего не сломалось, и ошибок мы не совершили (Ник финишировал седьмым. — Прим. ред.). По-моему, то, что Jordan заработал там два очка, незамеченным не осталось. В дебютных гонках я мог удерживать позади себя более быстрые машины, а в Малайзии и в паре других гонок мне удалось хорошие старты. А на Нюрбургринге я шел впереди Toyota и Jaguar и был на 0,3 с быстрее Фелипе Массы.

Как бы ты сравнил команды Петера Заубера и Эдди Джордана?

Они похожи. Может, у Петера и Эдди разные характеры, но мне кажется, все команды Ф1 управляются одинаково. Sauber близок к Jordan и по размеру, хотя Jordan несколько меньше. У нас меньше денег, и мы меньше ездим на тесты.

Почему в Sauber ты был почти незаметен?

Когда я впервые пришел в Sauber в 2001-м, никто не ждал, что команда будет добиваться таких результатов. Мы были на 4-м месте в Кубке конструкторов, разок даже завоевали подиум, а в личном зачете я был восьмым. Поэтому, ориентируясь на итоги 2001 года, в последующие два сезона от нас ждали многого, но машина была уже не столь удачной, и мы выступили хуже, чем от нас ждали.

Сильно ли тебя раздражает, что в этом году у вас нет возможности работать над машиной так, как хотелось бы?

Нет, я же вижу прогресс, которого мы добиваемся от гонки к гонке. Порой мы вносим сразу по два-три усовершенствования, что радует. В прошлом году со стороны казалось, что команда не прогрессирует вовсе, в этом же году мы добились значительного улучшения скоростных показателей.

Что необходимо доработать в EJ14?

Можно работать по всем направлениям, но очевидно, что сегодня ключевым фактором в Ф1 является аэродинамика, и именно ее нам необходимо улучшать в первую очередь. И еще мы сильно отстаем от ряда команд по части электроники.

Каких результатов, по-твоему, может добиться Jordan к концу сезона и на какой результат ты можешь здесь рассчитывать?

Мы можем прорваться в середину пелетона.

Сейчас в Ф1 есть 4 или 5 топ-команд — если включать и McLaren, — и если они финишируют в полном составе, 10 первых позиций заняты и шансов на очки нет. В начале сезона мы выглядели немногим лучше Minardi, и добывать очки позади команд высшего и среднего эшелона было почти невозможно. Но мне кажется, мы движемся в правильном направлении и сможем вклиниться в эту самую середину, ведь пару раз я уже финишировал впереди серьезных соперников. Поэтому середина поля — вполне реальная цель для нас.

Должен ли ты принести в Jordan какие-то деньги, чтобы сохранить место в команде?

Нет. Конечно, мы пытаемся найти спонсоров. Но нет, добывать средства нет нужды.

И поэтому твои позиции надежны?

Да. По-моему, команда довольна тем, что я делаю, и я им хорошо подхожу. И поскольку мне не нужно привлекать бюджет, я не беспокоюсь за свое место, как иные пилоты.

Как долго ты намерен выступать за Jordan?

У меня контракт только на этот сезон.

Но не исключено, что ты останешься здесь еще на год?

Да, не исключено.

Как бы ты отнесся к такой перспективе?

Это зависит от того, какого прогресса мы добьемся в этом сезоне. Конечно, моя главная цель — борьба за титул чемпиона, но сейчас, в данный момент в данной команде, это невозможно.

И где бы ты мог продолжить свою карьеру?

Я не хочу называть никаких конкретных команд: я сейчас веду переговоры с некоторыми из них.

Как, на твой взгляд, топ-команды принимают кадровые решения? Если недостаточно твоих сегодняшних результатов, что тебе еще нужно сделать?

Я не один такой, кто пытается продать себя и получить хорошее место. Переговорами с боссами команд занимается мой менеджер Вернер Хайнц. Мне кажется, он вполне ответственно подходит к делу, и я ему доверяю.

Тебе трудно самому иметь дело с прессой и заниматься поиском контракта?

Я по характеру скорее скромный, нежели общительный. Всегда рассчитываю на то, что люди смотрят статистику, внимательно ее изучают — по-моему, это прежде всего должно приниматься во внимание. То же самое было в школе — математика мне нравилась больше других предметов.

Как ты оцениваешь своего напарника, Джорджо Пантано?

Со стороны могло показаться, что мне легко удавалось ездить лучше него, особенно в первых двух гонках. Но, по-моему, он сильно прибавил. Порой на тестах, когда ему удается пройти круг на едином дыхании, я вижу, что скорость у него есть. В последних двух гонках он хорошо поработал и был довольно быстр.

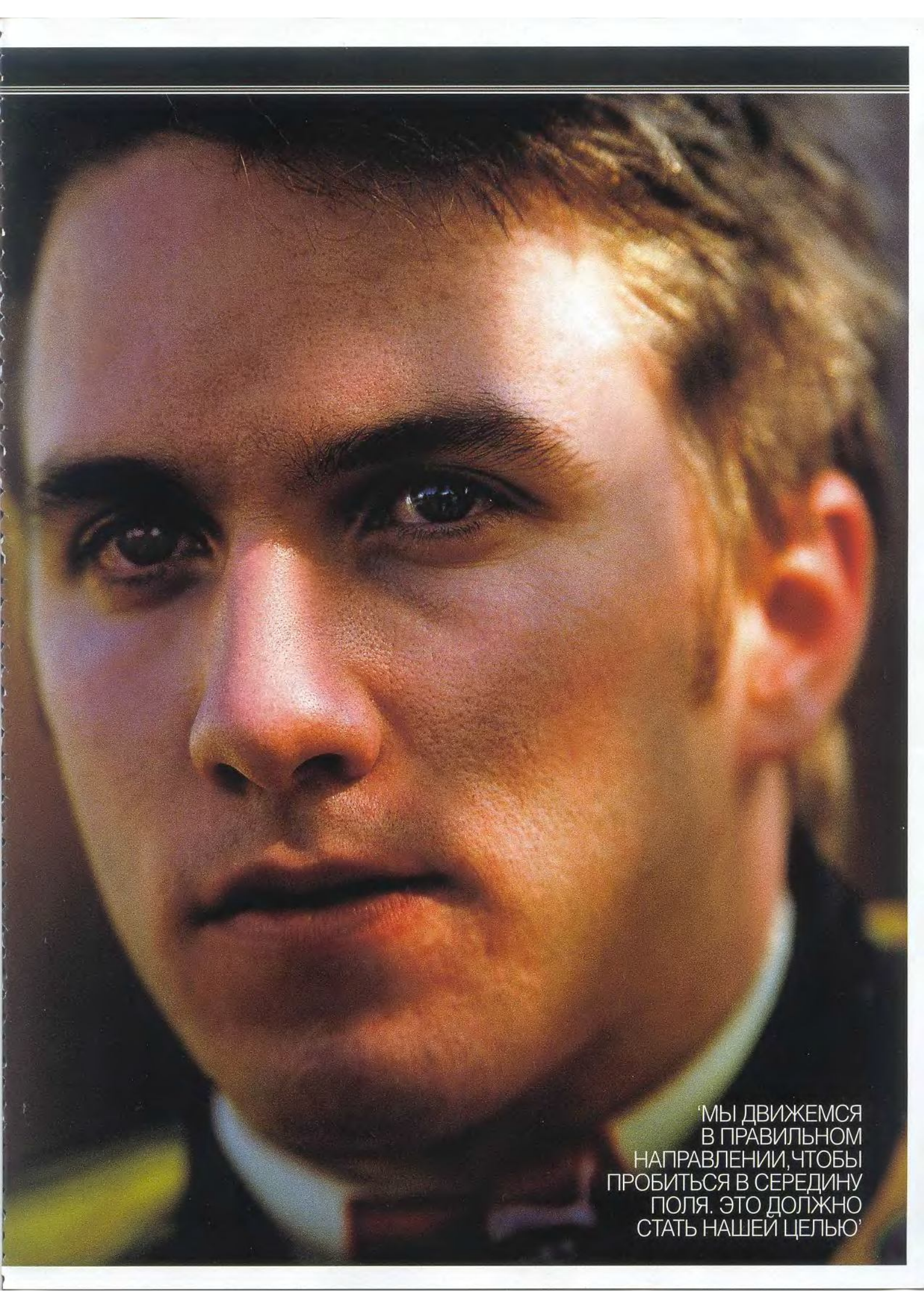
Кто твои друзья в Ф1?

Скажем так, я в хороших отношениях с большинством людей в Ф1, но в особенности с Фелипе (Массой) — он очень славный мальчик. Мы познакомились в Sauber и сейчас продолжаем встречаться за пределами пэддока, поскольку он живет в Швейцарии неподалеку от тех мест, где обитаю я, и порой мы вместе ходим в ресторан. Так что, я бы сказал, он мой самый лучший приятель. 1

Седьмое место Хайдфельда в Монако — первые очки Jordan в этом сезоне — не осталось незамеченным; команда прогрессирует, но Ник все же подыскивает иные варианты на 2005 год



ОСНОВНОЕ ФОТО: DARRIN HEATH; ВРЕЗКА: CHARLES COHEN/AT



'МЫ ДВИЖЕМСЯ
В ПРАВИЛЬНОМ
НАПРАВЛЕНИИ, ЧТОБЫ
ПРОБИТЬСЯ В СЕРЕДИНУ
ПОЛЯ. ЭТО ДОЛЖНО
СТАТЬ НАШЕЙ ЦЕЛЬЮ'



ОСНОВНОЕ ФОТО: ЛАТ РАЧИНЕ. ВРЕЗКА: ДАВЕИД НАУИ



‘Я ВСЕМ ДОКАЗАЛ, ЧТО Я БЫСТР’

Победа была столь близка и достижима, что об этом даже больно вспоминать. В 1999 году судьба дала Мике Сало реальный шанс выиграть Гран При. И все же, оглядываясь назад, он сомневается, что тогда у него была возможность увековечить свое имя в истории Ф1

Интервью Энтони Роулинсон



В СЕ БЫЛО как в старые добрые времена: Хяккинен и Сало рванули со старта, исчезая вдали, оставив остальных гадать, какой Мика из двух окажется быстрее. Рванули со стадиона Хоккенхайма в сторону леса, один за рулем McLaren, второй – Ferrari. Для них это было привычно еще с той поры, когда они гонялись на картах в Хельсинки.

Они всегда были почти одинаково быстры. В британском чемпионате Ф3 1990 года они бились до конца и шли буквально вровень. Хяккинен выиграл 9 гонок и титул; Сало выиграл 6 и стал вторым. Прессой и сознанием народным они всегда воспринимались вместе, хотя принципиальное соперничество не предполагало настоящей дружбы. Но в 1991 году Хяккинен совершил прорыв первым: ему было 23, когда он получил приглашение в Lotus и его карьера в Ф1 началась.

Сало пришлось ждать, хотя он был на два года старше. Места в Ф1 ему не нашлось, и он отправился в Японию, соблазненный реальным заработком и остротой конкуренции тамешней Формулы 3000. И все же под занавес сезона-1994 и он получил свой шанс, волею случая тоже оказавшись в Lotus. Наконец-то он поедет в Ф1!

Но лишь через 4 с половиной сезона – спустя почти 10 лет с поры их непримире-

мой борьбы в Ф3 – Хяккинен и Сало сойдутся в той принципиальной дуэли, вновь располагая сравнимыми машинами.

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 11 июля 1999 года, 13 ч. 01 мин. Мика Сало, опаздывая на хельсинкский рейс, торопливо шагал через 4-й терминал аэропорта Хитроу, и его чемодан на колесиках, казалось, еле за ним поспевал.

БАХ! Почти в двухстах километрах отсюда в Силверстоуне в повороте Stowe Ferrari F399 Михаэля Шумахера замерла в гравии, зарывшись в старые покрышки и уткнувшись в отбойник.

БАХ! Пораженный увиденным, Мика Сало тоже замер, отрезненно уставившись в телеэкран в зале аэропорта.

Тогда никто еще не знал, что отказ задних тормозов на машине Михаэля приведет к череде событий, из-за которых два Мики вновь сойдутся в поединке. Гонка в Силверстоуне остановлена, но случившееся уже не слишком занимает Сало. Его голова загружена более важными вещами: предстоящей женьтбой на Норико Эндо, его японской невесте.

«Я не знал, что случилось с Михаэлем, но внешне это не выглядело так уж страшно, – вспоминает Мика. – Я подумал, он или примет участие в рестарте, или хотя бы в следующей гонке, если чувствует себя не слишком хорошо.

Мне и в голову не пришло, что он мог сломать ногу».

Но именно это и произошло. От удара монокок машины разрушился, и кости правой ноги Михаэля были раздроблены. Его немедленно доставили в госпиталь, где была произведена операция. Он будет отсутствовать 4 месяца и пропустит 7 гонок.

Мика заслуживал того, чтобы тоже принимать участие в этом Гран При Великобритании. После кошмарного сезона в Aggrows 1998 года и разногласий с хозяином команды Томом Уокеншоу старт чемпионата он пропустил, но потерял немного. Во время ГП Бразилии попал в аварию Рикардо Зонта, и Сало заменил его в составе В.А.Р в Сан-Марино, Монако и Испании. Рикардо вернулся в строй только к Канаде. Канадскую и французскую гонки Мика смотрел, разваливаясь на диване. И тут – Силверстоун...

НЕОЖИДАННЫЙ звонок раздался через несколько дней. Звонили с самого верха. «Мика? Это Жан Тодт. Я хотел бы, чтобы ты прилетел в Маранелло. Если можешь, прямо сейчас».

«Ну да, конечно. Конечно! Я постараюсь побыстрее. Из аэропорта позвоню».

Мика бросил все. Объяснил Норико, что планами рассадки гостей на свадьбе займется позже. Она держалась стойко.

В Силверстоуне в 1990 году во время гонки британской Ф3 Сало открыл Хяккинену путь к победе (внизу слева); авария Шуми привела Сало в Ferrari



‘ОНИ ВОСПРИНИМАЛИСЬ ВМЕСТЕ, ХОТЯ ИХ СОПЕРНИЧЕСТВО НЕ ДОПУСКАЛО НАСТОЯЩЕЙ ДРУЖБЫ’





Из-за вмешательства Жана Тодта (справа, рядом с Сало) счастливое начало семейной жизни Мико и Норико (слева) было смазано; в Монце Мика был 3-м, а Эдди лишь 6-м

Жених был гонщиком Формулы 1, и она уже привыкла, что все может меняться очень быстро.

«Я не ожидал, что позвонят из Ferrari, — говорит Мика. — Но уже знал, о чем идет речь». Меньше чем через час он уже летел в Италию. Он чувствовал, что это станет его прорывом. Позже выяснилось, что Тодт больше никому и не звонил. Он всегда точно знает, кто самый лучший из свободных гонщиков. Ему достаточно сделать единственный звонок. Как припоминает Шуми, уже во вторник на пресс-конференции было подтверждено, что Сало получил контракт на три Гран При с возможностью его пролонгировать от гонки к гонке.

«Когда позвонил Тодт, я не особенно задумывался о том, что происходит, — говорит Мика. — Думал, они посадят за руль Бадоеера, а меня используют как резерв. Я и не предполагал, что это все закончится чуть ли не на полсезона».

Он вспоминает, что те несколько дней, определивших его карьеру в Ф1, были наполнены волнениями и восторгом: «Нервничал сильно. С Тодтом я был знаком не слишком хорошо и поэтому не знал, к чему готовиться. Мы поговорили, и он мне показался очень душевным. Объяснил ситуацию, мы ударили по рукам, а потом меня отвезли в его дом.

Это было забавно. Пару дней я просто загорал в саду. Даже поговорить было не с кем. Я был буквально под замком — они не хотели, чтобы пресса что-либо узнала, пока команде не объяснят, что происходит».

А за садовой стеной пресса захлебывалась от спекуляций. Кто заменит Шуми? Кто вообще может его заменить? Что будет в 2000 году? Попытается ли Ferrari найти гонщика с прицелом на полный контракт на следующий сезон?

Сало же, преспокойно загорая, ответы на эти вопросы уже знал. Знал секрет, ▶

▽ Как увольняли Сало

В Toyota не дали внятного объяснения, почему они уволили Микку Сало, так что остается лишь гадать: возможно, причиной было то, что он не выиграл ни одного Гран При. Неважно, что на самом деле в ГП Германии 1999 года победил именно он — эти вечно мелочные японцы верят лишь в статистику.

Несомненно, и Мика Сало, и Алан Макниш отлично выступили в 2002 году, в первый полный сезон Toyota. В квалификациях Мика часто входил в десятку, а иногда пробивался и в первую шестерку. Тогда они произвели впечатление на всех. Несмотря на сырой еще двигатель и нелогичное расположение базы команды в Германии, они смотрелись все увереннее.

Каждый, кто разбирается в гонках, понимал, что в межсезонье они займутся устранением недостатков машины (которая, помнится, была тяжелой и плохо держала дорогу на трассах, требующих малой прижимной силы) и совершенствованием

ее достоинств. Одно дело, когда зрелая, опытная команда разом меняет обоих гонщиков и продолжает выигрывать. И другое дело, когда команда меняет состав, еще не выйдя из пеленок. Органичное развитие чрезвычайно важно во всех сферах жизни, не только в автогонках.

Как ни удивительно, но Toyota пренебрегла преемственностью и с тех пор борется над улучшением результатов 2002 года, несмотря на завышенные бюджеты и бесконечные тесты. Прогресс вроде бы и есть, но, уволив Микку Сало, они по-настоящему впечатлены на всех и не продвинулись.

Сало всегда производил на меня хорошее впечатление. У него была природная скорость, он скромный парень, независимый — и самостоятельный. Свою отставку Мика принял с достоинством и стойкостью — подобно тому как неизбежность встречают японцы. Что делает всю эту историю еще более нелепой. Питер Уиндзор



КРАСНЫЙ ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

что уже был заключен контракт с Рубенсом Баррикелло, которому предстояло на следующий год занять место напарника Михаэля. Знал Мика и о том, что его время в Ferrari будет коротким, и решил извлечь максимум из этой ситуации.

«Я НЕ МОГ ПОВЕРИТЬ, что на заводе мне организуют такой прием. Я отправился туда на подгонку сиденья, а потом Жан собрал всех, мне велел встать на маленький столик перед публикой и объявил: «Это наш новый гонщик». Все зааплодировали и засвистели».

Это было удивительное чувство. Я к таким теплым встречам не привык. Для дерьмовых команд, в которых я ездил, было нормой пытаться тебя выжить, чтобы взять на твое место кого-нибудь, у кого больше денег».

Потом было заявление для прессы, потом во время тестов во Фьорано мечта начала осуществляться. Среди всей этой суеты из Хельсинки прилетела Норико, чтобы быть рядом с человеком, за которого через пять дней она собиралась выйти замуж. Мика неожиданно для себя получил то, о чем мечтает любой гонщик: машину, способную выигрывать. Правила игры ему уже были известны: прикрывать Эдди Эрвайна, который будет



‘ОН ИЗБАВИЛСЯ ОТ ОПЕКИ ДЭВИДА КУЛТАРДА ТАК, СЛОВНО ЭТО БЫЛА НАЗОЙЛИВАЯ МУХА’

пытаться выиграть титул в отсутствие Михаэля Шумахера.

Между делом сыграли свадьбу, а медовый месяц был урезан до двухдневной романтической интерлюдии. «Мы были... как это место называется-то? – вспоминает Мика. – Венеция». Понятно, что голова его была занята другим: дебютной гонкой за Ferrari, которая меньше чем через неделю должна была пройти в Австрии. Новобранцы хотя бы смогли наслаждаться обществом друг друга по дороге из Италии до трассы A1-Ring.

АВСТРИЙСКИЙ УИКЕНД прошел не слишком гладко. Мика был 7-м в

квалификации, что можно считать нормальным результатом, уступив полсекунды фактическому лидеру команды Эдди Эрвайну. До финиша дотащился 9-м, после того как на 1-м круге столкнулся с Джонни Хербертом и полкруга простоял в боксах. Выиграл Эдди Эрвайн. Технический директор Росс Брон дал тогда работе Сало неоднозначную оценку: «Мика дважды ошибся во время уикенда, хотя этого вообще нельзя допускать, когда ты среди лидеров. Но с другой стороны, он работал вполне профессионально. Думаю, он сможет добыть для нас достаточно очков: именно в этом и состоит его задача». Другими словами, на Мика начали давить.

Сало (внизу слева с Эрвайном) знает, что его дело – помочь Эдди не дать Хякинину выиграть чемпионат-1999; в Хокенхайме в схватке с Микой ДиСи явно проиграл (врезка)





1 АВГУСТА 1999 ГОДА Мика Сало не забудет никогда. В этот день он впервые лидировал в Гран При, в этот день он мог победить. В квалификации он опередил Эрвайна и отодвинул его на 3-й ряд (Мика был 4-м, а Эдди – 5-м), а в гонке просто-напросто уехал от всех – кроме второго Мики.

Сначала он избавился от опеки Дэвида Култарда, ехавшего во втором McLaren, словно это была назойливая муха (в схватке ДиСи повредил нос своей машины), затем погнался за Микой Х. Картина поменялась после первого раунда пит-стопов, когда Хяккинен потерял 20 с из-за проблем с дозаправкой.

И – о чудо! – после первого пит-стопа вдруг оказалось, что Мика С. лидирует в гонке, заметно опережая Эрвайна.

То, что потерял Хяккинен, приобрел Сало, а любой успех Сало больно бил по Хяккинену: каждое место, которое терял Мика Х. по отношению к Мике С., снижало его шансы в битве за титул.

Интрига развивалась, и Мику С. уже манила перспектива выиграть свой первый Гран При.

«Тогда я об этом не думал, – вспоминает он. – Гонка складывалась неплохо, и я прекрасно чувствовал себя в роли лидера, но знал, что Эдди идет вторым, и ожидал приказа».

Приказ поступил от Росса Брона, и Сало совершил благородный поступок: сбавил скорость, чтобы дать Эрвайну выйти в лидеры. Хяккинен к этому времени уже сошел из-за проблемы с покрывшей, и две Ferrari одна за другой пересекли линию финиша. Правда, их догнал Jordan Хайнца-Харальда Френтцена, и Сало начал опасаться за свое второе место.

«Мне пришлось по радио обратиться к команде, чтобы они попросили Эдди прибавить, – говорит Мика. – У Эдди были небольшие проблемы, и Хяккинен мог бы его обойти, если бы не выбыл из борьбы. И тогда за лидерство пришлось бы бороться мне, чтобы не дать Мике заработать максимум очков».

Несомненно, нас могла бы ожидать эпическая битва, в которой один Мика отчаянно бы рвался к своей первой победе, а второй не менее отчаянно бился бы за призовые очки.

«О победе я не думал. Я просто старался выполнить свою работу как можно лучше, как мне и предписывалось. Я уверен, если бы я не пропустил Эдди вперед, это была бы моя последняя гонка за Ferrari».

Это уж точно, Мика, зато ты был бы победителем! Ты бы выиграл Гран При – ведь об этом ты мечтал все свои 32 года.

«Знаешь, я выиграл морально. Эдди потом отдал мне кубок победителя, который до сих пор у меня. Я доказал всему миру, что был достаточно быстр, чтобы выиграть ту гонку. Это был самый эмоциональный момент, потому что я много лет боролся за случайные очки и буквально выцарапывал деньги. И вдруг оказался в команде, где все отлично работало и где у меня была своя роль. Я не собирался этим бросаться».

Он замолчал, потом улыбнулся и добавил: «Конечно, если бы я знал тогда, что Эдди все равно не выигрывает чемпионат, тогда может быть...»

ИНОГДА В МАРАНЕЛЛО можно видеть белобрысого финна тридцати с лишним лет, шагающего через городскую площадь и резко выделяющегося среди темноволосой толпы. Он впитывает ни с чем не сравнимую здешнюю атмосферу, направляясь на завод, где он поболтает с Жаном или с кем-то из его приближенных. А пока он идет, местные бюргеры отставляют чашечки с эспрессо, замолкают, кивают или улыбаются.

«Благодаря им я до сих пор чувствую себя гонщиком Ferrari, – говорит Сало. – Они все еще меня помнят и все еще хотят об этом говорить».

Мы тоже помним. 1

ГП Германии-1999 определил карьеру Сало; он готовится уступить Эрвайну (врезка вверху), несмотря на то что был быстрее; победитель Эрвайн был явно благодарен за эту жертву (справа)

‘ТОЧНО ЗНАЮ: НЕ ПРОПУСТИ Я ЭДДИ, ЭТО БЫЛА БЫ МОЯ ПОСЛЕДНЯЯ ГОНКА В FERRARI’



#8 Что у вас, ребята, с тормозами?

В Канаде BMW-Williams, и особенно Ральф, дорого заплатили за нелегальные выкрутасы с тормозами.

Рассказывает Питер Уиндзор

В понедельник после Гран При Канады Ральф Шумахер проснулся в половине седьмого утра. Ничего удивительного. Он рано исчез с шумной гулянки в Cirque du Soleil, а бутылка шампанского в его номере осталась неоткрытой. Вместо этого он зашел в бар за углом и молча пропустил там пару стаканов. Чувствуя себя опустошенным, рано завалился спать.

Ему предстояло заняться кое-какими рутинными делами, но, как ни странно, сейчас он был даже рад этому. Пусть все случившееся останется в прошлом, жизнь продолжается. Вообще-то, физически он чувствовал себя отлично: свидетельство того, насколько хорош был вчера его FW26. Иногда по понедельникам бывает просто отвратительно. Когда машина несбалансирована, тяжела и непредсказуема, тебя это угнетает даже на следующее утро. Но на этот раз он ничего такого не ощущал. Машина вела себя превосходно — отлично держала трассу, была ста-

бильна на торможениях. Задок немножко водило, пока давление в шинах было низковато, но в этом не было ничего необычного. По сравнению с любой другой гонкой сезона Гран При Канады был гигантским шагом вперед.

И ведь он чуть не выиграл. С тремя пит-стопами его BMW-Williams на шинах Michelin после 70 кругов лишь несколько секунд проиграл Ferrari брата, шедшего на Bridgestone с двумя питами. Если бы Renault задержались на трассе дольше, придержав Михаэля, или Дженсон был побыстрее, то он, Ральф, мог и победить. Но Михаэль удачно расправился с трафиком и выиграл, показав феерическую скорость в середине гонки.

Что бы изменилось, если бы стратегия была иная? Наверное, ничего. Обстоятельства вынудили и его самого, и Михаэля выбрать то, что они выбрали. Ральф пошел на три стопа, потому что небольшой груз топлива и три комплекта свежей резины более-менее щадили тормоза. Михаэль же решил дозаправляться лишь дважды, потому что даже самые мягкие Bridgestone были жестче Michelin. Ему не светило пробиться в первый ряд на квалификации, поэтому

‘ПО СРАВНЕНИЮ С ДРУГИМИ ГОНКАМИ ЭТОГО СЕЗОНА, КАНАДА БЫЛА ШАГОМ ВПЕРЕД’

логичным выбором были два пит-стопа и более жесткий Bridgestone.

В Монреале команды могли на это пойти, поскольку наконец-то предстояло гоняться на трассе, где не нужна максимальная прижимная сила, зато можно поиграть настройками и помудрить над тактикой. Проблема Williams была в том, что вся пятница пошла насмарку. На машине Монтойи на стыке между мотором и шасси обнаружились следы топлива: значит, где-то утечка. А у Ральфа постоянно блокировались передние тормоза. Проблема не имела никакого отношения к рискованным играм с уменьшением размеров воздушозаборников, на которые Williams пошел в Барселоне. Тогда речь шла об увеличении прижимной силы; в Канаде же добивались сбалансированного охлаждения тормозов и пытались как-то компен-

Это была его лучшая гонка в сезоне, но стюарды безжалостно отняли у Ральфа (внизу) его 2-е место



> Личный зачет: 8-й этап, Канада

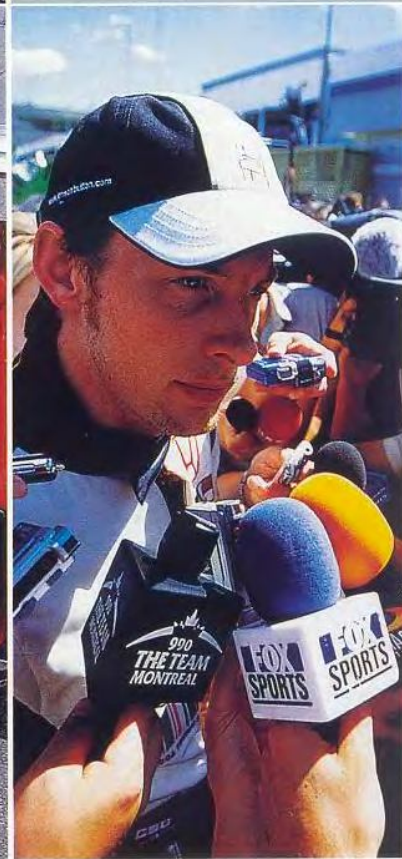
1 Михаэль Шумахер	70	11= Фелипе Масса	5
2 Рубенс Баррикелло	54	11= Кими Райккёнен	5
3 Дженсон Баттон	44	13= Кристиано да Матта	3
4 Ярно Трулли	36	13= Ник Хайдфельд	3
5 Фернандо Алонсо	25	13= Марк Уэббер	3
6 Хуан Пабло Монтойя	24	16 Тимо Глок	2
7 Ральф Шумахер	12	17 Оливье Панис	1
8 Джанкарло Физикелла	10		
9 Такума Сато	8		
10 Дэвид Култард	7		

> Кубок конструкторов

1 Ferrari	124
2 Renault	61
3 B.A.R.-Honda	52
4 BMW-Williams	36
5 Sauber-Petronas	15
6 McLaren-Mercedes	12
7 Jordan-Ford	5
8 Toyota	4
9 Jaguar-Cosworth	3



Первый поворот и первая проблема у Renault (слева): на машине Трулли сломался привод, который затем разрушил заднюю подвеску; позже в гонке эта же участь постигла и Алонсо; придя к финишу 1-м и 3-м (внизу слева), Шуми и Рубенс обнимаются, еще не зная, что Ральф (на соседней странице) будет дисквалифицирован, а на 3-е место переместится Дженсон (внизу)





Великолепная скорость, особенно в середине гонки, привела Шуми (основное фото) к его 7-й победе сезона; Ральф (врезка) удивился сначала поулу, а потом потере 2-го места



‘В САМОМ НАЧАЛЕ КАЗАЛОСЬ, ЧТО, СТАРТОВАВ С ПОУЛА, РАЛЬФ СПОСОБЕН ПОБЕДИТЬ’

сировать колоссальные нагрузки, которым тормоза подвергаются в конце длинных прямых. Задние суппорты перегревались, диски раскалялись до красна. Ночью накануне гонки оба FW26 были оборудованы модернизированными внутренними каналами охлаждения тормозов – новинка, внедренная после Барселоны – и увеличенными воздуховодами задних суппортов. Впереди, где уже были (нелегально) установлены изготовленные специально для Канады воздухозаборники тормозов, ничего не меняли.

Субботним утром, в 8 часов, когда начались тренировки, тормоза вели себя явно лучше. Проблемы с балансом, впрочем, остались. Ральф был 9-м и 12-м в двух 45-минутных сессиях, Монтойя – 8-м и 5-м. Поэтому в последующие два часа инженеры Williams – Сэм Майкл, Гордон Дэй, Тони Росс и Фрэнк Дерни – решили обратиться к прошлому монреальскому опыту и смягчили настройки, чтобы машины было легче пилотировать. Недостатки этого решения могут проявиться в трех шиканах, а достоинства – на остальных отрезках трассы. И когда Ральф только выехал из боксов, отправляясь на предквалификационный круг, уже после двух поворотов он вдруг почувствовал, что едет в настоящей гоночной машине. Она наконец-то тормозила, поворачивала и разгонялась. Ральф был последним (спасибо Монтойе, протаранившему его на старте в Нюрбургринге) и прошел круг на едином дыхании и безукоризненно чисто: 1:12.441. Машина шла мощно и отлично держала трассу. Так он стал обладателем неофициального поула.

Он думал, это ненадолго. Его жена Кора позвонила на мобильный; она решила, что он уже взял поул. «Нет-нет, – рассмеялся Ральф. – Это лишь предквалификация. Взять поул будет сложнее».

В квалификации долгое время господствовал Дженсон Баттон. С более легкими, чем у Ральфа, баками он допустил лишь одну ошибку (в шпильке затормозил на долю секунды позже) на пути к впечатляющему результату 1:12.341. Обе Renault остались в 0,7 с позади, по-видимому, как и Михаэль, заправленные с прицелом на 2 пит-стопа. Настало время для пилотов BMW-Williams: сначала Хуан Пабло, а потом Ральф.

Монтойя, выехав предпоследним, тоже поздно затормозил в шпильке. Потом он сказал, что баланс тормозов и давление в шинах были изменены без его ведома, но в это трудно поверить. Но такой гонщик, как Хуан Пабло, пилотирующий на рефлексках, на скоростной трассе Монреала мог столкнуться с другой, более очевидной проблемой: идя быстрее чем обычно на прямых, на торможениях он пытался заставить машину замедляться с прежней эффективностью. Не сработало: гонщик изо всех сил жал на тормоза, но шины были не в состоянии передать тормозное усилие трассе. Неаккуратно, но на абсолютном пределе, Монтойя вписался в 1:13.072. Четвертый результат.

Ральф, чувствуя чуть больше сцепления с трассой, чувствуя, что она обрела наилучшие кондиции, снова показал почти идеальный круг. Он слегка опоздал с торможением перед первым поворотом,

потратив долю секунды на поиск компромисса с газом, но все равно его круг был чистеньким и примерным. Ральф был быстрее всех на двух последних секторах, в двух из трех точек контроля скорости, уступив брату лишь в конце прямой (аэродинамическая эффективность) – и вырвал поул. Единственным человеком, который удивился этому больше, чем инженеры и механики Williams, был сам Ральф.

В день гонки, под ослепительным канадским солнцем, некоторое преимущество было у Михаэля. Когда было необходимо, когда бак был еще полон топлива, а ему нужно было идти быстро, не перегружая при этом тормоза и щадя пузырившуюся левую заднюю шину, и когда нужно было поднажать еще, чтобы выиграть драгоценные секунды, – Михаэль все это делал. Он был блистателен, отбиваясь от Монтойи, и непоколебим, когда Рубенс, губя свои тормоза, беспорядочно метался под задним крылом Ferrari No1.

В самом начале казалось, что, стартовав с поула, Ральф способен победить. К моменту первой дозаправки на 15-м круге Михаэль (который был лишь пятым следом за Ральфом, Баттоном, Алонсо и Монтойей) отставал на 7 секунд. К 33-му кругу, второму пит-стопу Ральфа, разрыв возрос до 13,2 с. Казалось, ситуация под контролем. Ральфу позволили раскручивать мотор BMW до 19 000 оборотов «при необходимости» – то есть почти всю гонку. ХПМ был классом ниже.

«Как ты справишься с подобными ситуациями? – спросил в понедельник утром один из гостей на завтраке со спонсорам. – Ты кажешься таким спокойным...»

«Я просто смирился, – ответил Ральф. – С какими-то командами это случалось раньше, с другими произойдет в будущем. Надеюсь, не с нами. Твое дело – работа. Но линейку нашим парням из отдела аэродинамики и чертежникам я бы, пожалуй, послал. Причем миллиметровая им не нужна. Речь идет о сантиметрах...»



#8 Калейдоскоп

Таку опять горит, на Renault летят приводы, Williams допускает ошибку – рассказывает Морис Хэмилтон



Фернандо (слева) удалось продержаться в гонке хотя бы дольше, чем Ярно; где тут «прямо» (вверху)? Клин перелетает через Мас ДиСи; дебютант Тимо Глок (внизу) заработал 2 очка и одолел Хайдфельда



STEVE EHRINGMAN/GALLES LEVANT/DPPI

Чудеса вокруг Таку

В соответствии с нынешними стандартами, 4-е место Дж. Баттона на финише гонки – это неудача. Ошибочка в шпильке стоила ему отставания в 0,066 с от Р. Шумахера в квалификации. Но это мелочь на фоне катастрофического разворота Сато в последнем повороте, который шел на 3-е время. Решив пожертвовать стартом с 17-й позиции, японец дозаврал свою машину, чтобы пройти гонку с 2 пит-стопами, и ехал 8-м, когда у него в пятый раз в этом сезоне сгорел двигатель.

«Совершенно не понимаю, почему это происходит именно с Таку, – недоумевает босс команды Д. Ричардс. – Наверняка где-то что-то не так. Судя по тому, что мы видим, Такума не делает ничего криминального – надо будет копнуть глубже».

Физи показал класс

«Невероятно хороший круг», – так оценил Петер Заубер результат, показанный в квалификации Джанкарло Физикеллой. Лидер Sauber прошел круг за 1:14,6 с запасом

топлива, которого должно было хватить на первые 25 кругов гонки. Компьютерные расчеты обещали «лишь» 1:15,0.

Renault сдает?

Статистика надежности Renault посыпалась вместе с приводом на машине Ярно Трулли, отказавшим через несколько секунд после старта. Ярно отлично ушел со своего 3-го места, но в первом повороте потерял скорость, когда ослабший левый привод разбил заднюю подвеску на его машине. Фернандо Алонсо шел на 4-е (3-е) место, несмотря на потерю нескольких секунд на пит-стопе (не удалось с первой попытки вставить заправочный рукав). За 25 кругов до финиша полетел привод и у него. Что это – быть может, признак того, что тракшн-контроль Renault и шины Michelin работают слишком хорошо?

Глок, шок и пит-стоп

Команда Jaguar обвинила в столкновении в первом повороте дебютанта Jordan Тимо Глока. Между тем на видеоповторе заметно, что куда

больше виноват Кристиан Клин, который снес Дэвида Култарда, перескочил через заднее колесо его McLaren и врезался в переднее колесо Jaguar своего напарника, вынудив Марка Уэббера тянуть в боксы. На кадрах Клина почти не видно позади Глока – они столкнулись, когда Тимо пытался опередить Jaguar.

Кстати, Глок финишировал впереди своего напарника Ника Хайдфельда, пережившего ужасный первый пит-стоп. Нику дали сигнал выезжать, когда заправщик Мик Гомме еще не закончил свою работу. В результате этого происшествия Мик испытал шок и получил несколько ссадин. Но оно того стоило: оба Jordan финишировали в очках.

Кими заработал очки

Кими удалось установить своеобразный рекорд, финишировав 7-м (5-м после дисквалификаций), несмотря на 5 визитов в боксы. Три пит-стопа были плановыми (во время одного из них заменили руль). Штрафной проезд по пит-лейну он заработал, наехав на сплошную белую линию, когда покидал боксы, а за 10 кругов

до финиша ему пришлось заехать на «ямку» еще раз, чтобы вновь быстро поменять руль, когда коробка «застряла» на 2-й передаче. ДиСи проиграл напарнику одну позицию (он откатился назад после замеса в первом повороте) – таким образом, McLaren-Mercedes наконец-то провели гоночный уикенд без отказов двигателя.

Williams притормозили

Выйдя с допроса, который после гонки устроили стюарды, Сэм Майкл из Williams-BMW признал: «Воздуховоды передних тормозов не соответствуют требованиям регламента. Это хоть и не умышленная, но ошибка. Она не дала нам никаких преимуществ и не способствовала охлаждению тормозов, потому что входное отверстие не было увеличено. Но мы принимаем решение FIA».

Майклу, только вступающему в роль технического директора команды, не позавидуешь. Две недели назад его гонщики столкнулись на старте. Кстати, Патрик Хед отсутствовал и на этот раз (возможно, к счастью).



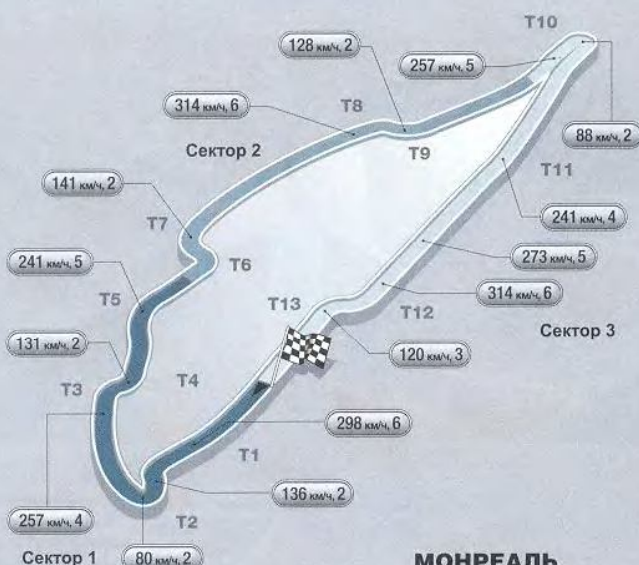
Все факты Монреаль

Дата 13.06.2004 Погода Тепло и солнечно, 25° Температура трассы 35° Кругов 70 Дистанция гонки 305,270 км Зрители на трибунах 114 000

Квалификация

Позиция Гонщик	Время	1-й пит-стоп
1 Ральф Шумахер	1:12,275	15
2 Дженсон Баттон	1:12,341	13
3 Ярно Трулли	1:13,023	-
4 Хуан Пабло Монтойя	1:13,072	13
5 Фернандо Алонсо	1:13,308	17
6 Михаэль Шумахер	1:13,355	19
7 Рубенс Баррикелло	1:13,562	18
8 Кими Райккёнен	1:13,595	12
9 Дэвид Култард	1:13,681	11
10 Кристиан Клин	1:14,532	17
11 Джанкарло Физикелла	1:14,674	25
12 Кристиано да Матта	1:14,851	17
13 Оливье Панис	1:14,891	21
14 Марк Уэббер	1:15,148	1
15 Ник Хайдфельд	1:15,321	20
16 Тимо Глок	1:16,323	17
17 Фелипе Масса	-	26
18 Жолт Баумгартнер	1:17,064*	17
19 Джанмария Бруни	-*	22
20 Такума Сато	1:17,004**	23

штраф: *за замену двигателя; **за дозаправку



МОНРЕАЛЬ

Длина трассы 4,361 км

© 2004 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

Круг за кругом

- 1 Трулли сходит из-за отказа трансмиссии. Уэббер в боксах после столкновения в 1-м повороте. Лидирует Ральф, за ним Дженс и Алонсо
- 13 Пит-стоп Монтойи и Баттона
- 15 Ральф на пит-стопе. Лидирует Алонсо, Михаэль второй
- 17 Алонсо на пит-стопе - Шуми лидирует
- 18 Михаэль показывает лучшее время круга
- 19 Михаэль в боксах, Ральф снова лидирует. МШ возвращается в гонку третьим
- 31 Пит-стоп Баттона
- 33 Ральф на пит-стопе. Гонку ведут МШ и Баррикелло
- 44 Рубенс проводит 2-й пит-стоп - МШ идет первым, за ним Ральф
- 45 Алонсо выбывает из гонки
- 47 Второй пит-стоп МШ, гонку ведет Ральф, вторым идет Баттон
- 48 После второго пит-стопа Ральф идет вторым, «раздвинув» гонщиков Ferrari
- 70 77-я победа М. Шумахера

Скорость, пит-стопы

- ЛУЧШИЙ КРУГ**
Рубенс Баррикелло
1:13,622 на 68-м круга (213,256 км/ч)
- НАИВЫСШАЯ СКОРОСТЬ**
Рубенс Баррикелло 347,889 км/ч
- НИЗШАЯ СКОРОСТЬ**
Марк Уэббер 323,984 км/ч
- САМЫЙ БЫСТРЫЙ ПИТ-СТОП**
Ральф Шумахер 23,941 с
- САМЫЙ МЕДЛЕННЫЙ ПИТ-СТОП**
Ник Хайдфельд 72,616 с

Знаете ли вы?

Williams привезла в Северную Америку 23 тонны оборудования, BMW - 7 тонн плюс 12 моторов. Из 26 канадских Гран При Ferrari выиграла 11, Williams 7, McLaren 4, Brabham и Benetton по 2, Ligier 1

Гонка

Позиция Гонщик, машина	Время гонки	После 1-го круга
1 Михаэль Шумахер Ferrari F2004 (Bridgestone)	1:28:24,803	5
ДК Ральф Шумахер Williams-BMW FW26 (Michelin)	+1,062	1
2 Рубенс Баррикелло Ferrari F2004 (Bridgestone)	+5,108	7
3 Дженсон Баттон B.A.R-Honda 006 (Michelin)	+20,409	2
ДК Хуан Пабло Монтойя Williams-BMW FW26 (Michelin)	+21,200	4
4 Джанкарло Физикелла Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	-1 круг	12
5 Кими Райккёнен McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	-1 круг	6
ДК Кристиано да Матта Toyota TF104 (Michelin)	-1 круг	8
6 Дэвид Култард McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	-1 круг	16
ДК Оливье Панис Toyota TF104 (Michelin)	-1 круг	9
7 Тимо Глок Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	-2 круга	11
8 Ник Хайдфельд Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	-2 круга	10
9 Кристиан Клин Jaguar R5 (Michelin)	-3 круга	13
10 Жолт Баумгартнер Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	-4 круга	14

НЕ КЛАССИФИЦИРОВАНЫ

Фелипе Масса Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	авария/тормоза - 62 круг	18
Такума Сато B.A.R-Honda 006 (Michelin)	двигатель - 48 круг	15
Фернандо Алонсо Renault R24 (Michelin)	трансмиссия - 44 круг	3
Джанмария Бруни Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	коробка передач - 30 круг	17
Марк Уэббер Jaguar R5 (Michelin)	подвеска - 6 круг	19
Ярно Трулли Renault R24 (Michelin)	трансмиссия - 1 круг	-

Картина сезона

Гонщик	Австралия	Малайзия	Бахрейн	Сан-Марино	Испания	Монако	Европа	Канада	США	Франция	Великобрит.	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	Китай	Япония	Бразилия
Михаэль Шумахер	1	1	1	1	1	С	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Рубенс Баррикелло	2	4	2	6	2	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Хуан Пабло Монтойя	5	2	13	3	С	4	8	ДК	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ральф Шумахер	4	С	7	7	6	10	С	ДК	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Дэвид Култард	8	6	С	12	10	С	С	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кими Райккёнен	С	С	С	8	11	С	С	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ярно Трулли	7	5	4	5	3	1	4	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Фернандо Алонсо	3	7	6	4	4	С	5	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Дженсон Баттон	6	3	3	2	8	2	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Такума Сато	9	15	5	15	5	С	С	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Джанкарло Физикелла	10	11	11	9	7	С	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Фелипе Масса	С	8	12	10	9	5	9	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Марк Уэббер	С	С	8	13	12	С	7	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кристиан Клин	11	10	14	14	С	С	12	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кристиано да Матта	12	9	10	С	13	6	С	ДК	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Оливье Панис	13	12	9	11	С	8	11	ДК	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ник Хайдфельд	С	С	15	С	С	7	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тимо Глок	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Джанмария Бруни	С	14	17	С	С	С	14	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Жолт Баумгартнер	С	16	С	16	С	9	15	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Сокращения С Сход/НС Не стартовал/ДК Дисквалифицирован

Пролетели с тормозами

На первом плане – проблемы с тормозами и настройками, рассказывает Стефан Самсон. Иллюстрации Патрисии Солер

2003



2004



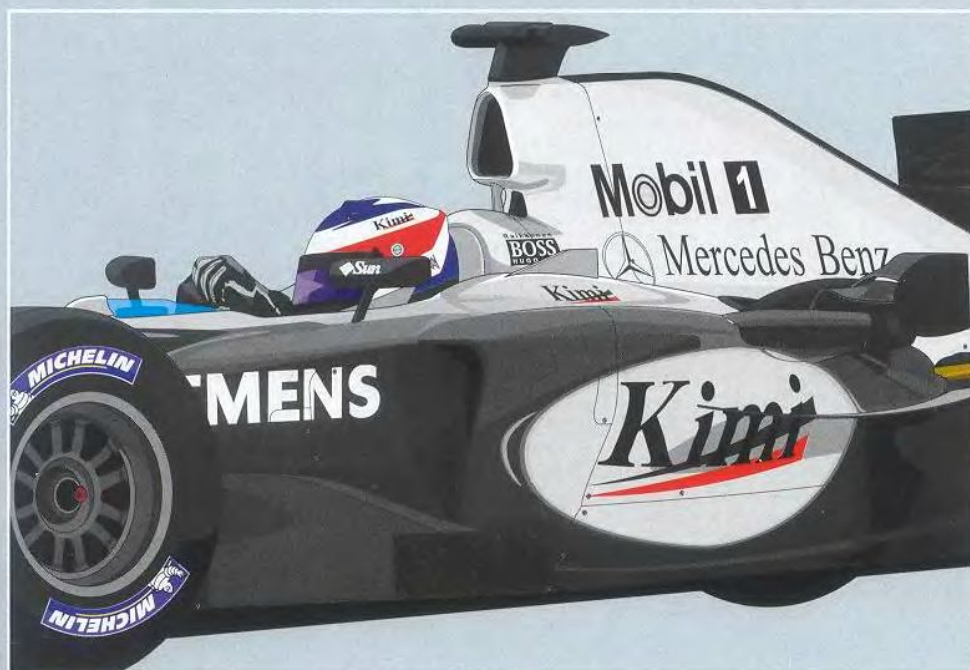
► Распуская крылья

Первой в этом сезоне трассой, где не нужна высокая прижимная сила, стал Монреаль, к которому большинство команд переделали задние крылья. Renault привезла в Канаду модифицированный вариант прошлогоднего крыла – контуры верхней поверхности второго элемента впервые были проработаны к Бразилии'03 (вверху).

Некоторые команды в этом году тоже пришли к подобному варианту: Toyota и в какой-то степени Williams привезли в Инди крылья, явно списанные с Renault. А вот McLaren предложила свое собственное решение. Ложкообразный профиль верхнего элемента очень напоминает очертания их переднего крыла.



Форма заднего крыла Renault (вверху) приглянулась в 2004 году многим; команду устроила эффективность конструкции, представленной в Бразилии'03 и слегка доработанной к Канаде'04; вариант McLaren, больше напоминающий «ложку», близок к конструкции их переднего крыла



◀ MP4-19B дозревает

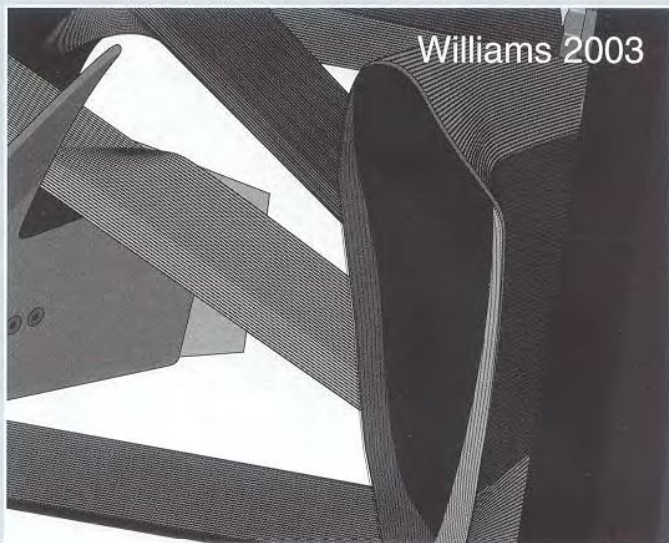
За неделю до ГП Европы McLaren тестировала в Силверстоуне свой MP4-19B и за три дня покрыла более 1000 км. Понтоны этой машины похожи на те, что использует Ferrari, – это значит, что радиаторы были перепроектированы. Боковые дефлекторы по очертаниям тоже напоминают разработку Ferrari. Слегка переделаны патрубки отвода горячего воздуха, а крылышки на понтонах теперь состоят из 2 элементов. Наконец, крышка капота обрела почти такой же вид, как на Renault R24.

Рон Деннис грозился выкатить как минимум одну новую машину уже в Монреале, но был вынужден отложить премьеру до Маны-Кура.

McLaren испытала MP4-19B в Силверстоуне и хотела представить его в Канаде, но теперь вынуждена подождать до Маны-Кура



Williams 2004



Williams 2003

«Это просто ошибка – мы на ней ничего не выиграли», – заявил технический директор Williams Сэм Майкл, когда команда была дисквалифицирована на ГП Канады. Ее подвели неправильно установленные воздухозаборники тормозов (вверху слева), перепроектированные после ГП Канады'03, где тормоза изнашивались слишком быстро

▼ Тормозная боль

Монреаль и так всегда был лидером по части износа тормозов (хотя сейчас пальму первенства у него оспаривает Бахрейн), а тут ситуация запуталась еще больше, когда результаты гонщиков Williams и Toyota были исключены из протокола гонки за несоответствие воздухозаборников передних тормозов требованиям регламента. По правилам FIA они не должны выступать более чем на 120 мм от внутренней кромки колесного диска. На TF104 этот норматив превышен на 5 мм, на FW26 на целых 30 мм.

Как видно на рисунке (вверху), воздухозаборники на Williams больше по размерам, чем в прошлом году, – это и вызвало проблему. Ferrari же использует такую же конструк-

цию, как в 2003-м: единый патрубок и для дисков, и для цилиндров. У McLaren воздухопроводы разделены.

Диски из углепластика по-прежнему остаются стандартом для Ф1. Пэт Симондс (Renault) поясняет: «Говоря об эффективности тормозов, мы обычно имеем в виду два параметра: схватывание и стабильность. «Схватывание» – это та реакция, которую чувствует гонщик, первый раз нажимающая педаль, когда тормоза еще не прогрелись до рабочей температуры. Понятие «стабильность» определяет, как меняется сила трения на протяжении периода торможения. Карбоновые диски относительно неважно работают при температурах ниже 400°C. Оптимальная температура – выше 650°C. Но если обычные тор-

мозные диски просто изнашиваются по мере использования, то карбоновые еще и подвергаются окислению».

Попросту говоря, это означает, что поверхность тормозного диска начинает гореть. При превышении 600°C этот процесс усиливается и становится главной причиной износа.

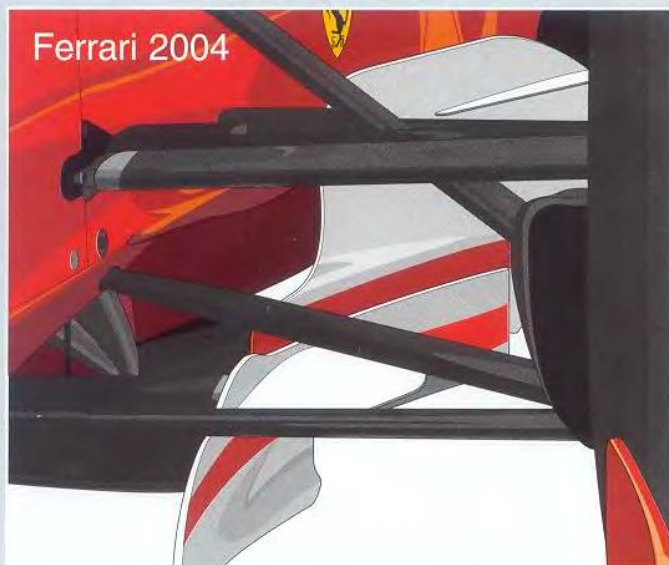
«На прямых через воздухозаборники к тормозам поступает воздух, – продолжает Симондс, – благодаря чему температура падает ниже критической. Но парадокс в том, что диски достаточно долго держат высокую температуру, а охлаждающий воздух содержит немало кислорода, вследствие чего процесс износа ускоряется».

Тормоза на всех гоночных машинах охлаждаются за счет воздуха,

поступающего через воздухозаборники к тормозным дискам и накладкам. Объем воздуха регулируется размерами воздухозаборников. На трассах вроде Монреаля команды устанавливают самые большие воздухозаборники в сезоне.

Говорит Симондс: «Переход от самых маленьких к самым большим заборникам обходится в 1,5% потери аэродинамической эффективности – или до 1 км/ч скорости. Но все же не только аэродинамика диктует нам их размеры. Там, где тормозить приходится реже, мы ставим маленькие воздухозаборники для того, чтобы обеспечить нужную температуру тормозов и правильный баланс между их эффективностью и приемлемым износом».

'ОБЫЧНЫЕ ТОРМОЗА ПРОСТО ИЗНАШИВАЮТСЯ. КАРБОНОВЫЕ НЕ ТОЛЬКО ИЗНАШИВАЮТСЯ, НО ЕЩЕ И ОКИСЛЯЮТСЯ'



Ferrari 2004



McLaren 2004

Ferrari и особенно Михаэль Шумахер немало поработали, чтобы сберечь тормоза, установив такие же воздухозаборники, как в прошлом году

Тормоза McLaren тоже выдержали гонку, и обе машины впервые в 2004 году финишировали в очках; они используют два заборных патрубка: один для диска, второй для скобы

#9 У Рубенса взыграла кровь

По мнению Питера Уинзора, Ferrari уже сама призывает Рубенса быть смелее. И он бросил вызов Михаэлю, хотя и проиграл

Сузука-2003 осталась в прошлом. Да, тогда Рубенс взял поул и с легкостью выиграл. Казалось, это начало чего-то великого. В ключевом первом повороте он тормозил левой ногой. Он сравнялся с Михаэлем – и в чем-то его превзошел.

Но это было восемь месяцев и семь Гран При назад, Михаэль Шумахер выиграл шесть из них, а он не выиграл ни одного. Настало время перемен, время настоящих гонок. Он оставит в резерве умение тормозить левой, сохранив его для трасс, подобных Сузуке. Теперь он всегда сможет действовать обеими ногами, если посчитает это нужным. Но сейчас, когда впереди еще половина сезона, он станет прежним Рубенсом Баррикелло и будет тормозить только правой.

Так было в Канаде, где он жестко атаковал Михаэля и, вероятно, мог победить. В Инди он взялся за дело по-настоящему. В самом деле, превосходство Рубенса в квалификации было явным. Он был самым быстрым и в пятницу, когда более чем на полсекунды опе-

'РУБЕНС, НЕСМОТЯ НА ПУЗЫРИВШУЮСЯ РЕЗИНУ, БЫЛ БЫСТРЕЕ ДЭВИДСОНА, ХПМ И МИХАЭЛЯ'

редил Энтони Дэвидсона, Хуана Пабло Монтойю и Михаэля, несмотря на пузырившиеся задние шины. В предквалификации он вновь был быстрее всех, что помогло ему побороться за поул. Для автодрома, где есть все что душе угодно – и длинная прямая (22 с педаль утоплена в пол), и узкая дорожка внутри стадиона, где нужна средняя прижимная сила, – Рубенс выбрал несколько больший угол заднего крыла, чем Михаэль. Так в игру вступили переменные величины, так были расширены возможности (см. Паддок).

Рубенс выехал на трассу последним и взял поул, пройдя круг, который можно на-

звать одним из лучших примеров компромисса. Рубенс не был самым быстрым ни на одном из трех секторов (на двух из них лучшее время показал Михаэль, на 3-м – Такума Сато). Он не был самым быстрым ни в одной из трех точек контроля скорости (Михаэль, Фернандо Алонсо, Фелипе Масса). Зато Рубенс идеально нашел золотую середину, что обычно удается гонщикам, тормозящим правой. На втором секторе (в основном медленные повороты) благодаря настройкам его машина имела ключевое преимущество перед Михаэлем в сцеплении с трассой. К тому же Михаэль, проходивший предквалификацию первым, показал лишь девятый результат и на квалификацию выехал, когда трасса сама по себе была несколько медленнее.

Поэтому в воскресенье перед стартом Рубенс был сама уверенность. Преспokoйно уехав вперед, к первому повороту он заметно опережал Михаэля. Затормозил чуть раньше, как он часто делает, но Шумахер отнесся к этому с уважением: Рубенс остался впереди Михаэля, Таку и Фернандо. («В первый ▶

Ситуация с пейс-каром сложилась против Рубенса (внизу), но нельзя забывать и о высоком гоночном искусстве Михаэля; Рубенсу оставалось утешаться поулом, самым быстрым кругом и 2-м местом





> Личный зачет: 9-й этап, США

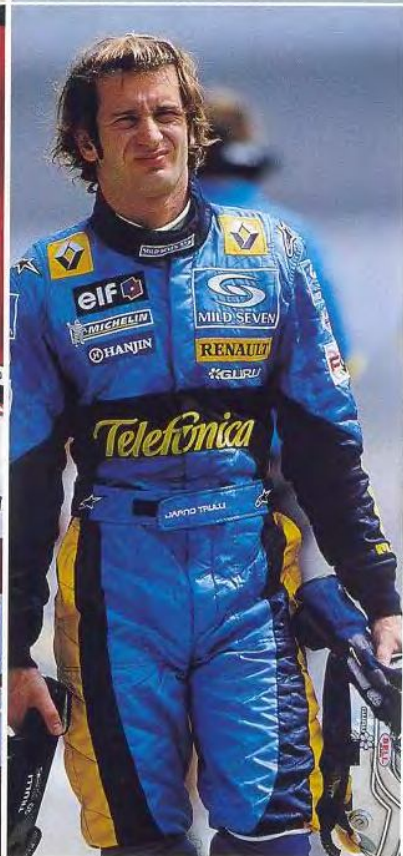
1 Михаэль Шумахер	80	11 Кими Райккёнен	8
2 Рубенс Баррикелло	62	12 = Фелипе Масса	5
3 Дженсон Баттон	44	12 = Оливье Панис	5
4 Ярно Трулли	41	14 = Кристиано да Матта	3
5 Фернандо Алонсо	25	14 = Ник Хайдфельд	3
6 Хуан Пабло Монтойя	24	14 = Марк Уэббер	3
7 Такума Сато	14	17 Тимо Глок	2
8 Ральф Шумахер	12	18 Жолт Баумгартнер	1
9 Джанкарло Физикелла	10		
10 Дэвид Култард	9		

> Кубок конструкторов

1 Ferrari	142
2 Renault	66
3 B.A.R.-Honda	58
4 BMW-Williams	36
5 McLaren-Mercedes	17
6 Sauber-Petronas	15
7 Toyota	8
8 Jordan-Ford	5
9 Jaguar-Cosworth	3
10 Minardi	1



Завал в первом повороте нанес ущерб почти половине пелетона, но сошли только Пантано (самый левый), Масса и Клин (на фото вместе), а также Бруни; звездой дня, наряду с Баррикелло, стал Сато (внизу слева), который был настолько быстр, что догонял Михаэля; Трулли (внизу) взлетел с 20-го на 11-е место к концу 1-го круга





поворот я пойду по внешней траектории, — говорил Алонсо, — там трасса держит лучше всего». Так он и поступил.)

А в это время за спиной Рубенса события складывались не в его пользу. Середняки, как и ожидалось, схлестнулись в первом повороте, спровоцировав появление пейс-кара. Страшно не пострадал, но бардак был создан страшный, и трасса оказалась усеяна карбоновым мусором. За пейс-каром Рубенс провёл 4 медленных круга, пытаясь объехать обломки, пытаясь предугадать момент, когда пейс-кар покинет трассу. Но когда это, наконец, произошло, бразилец оказался не готов. Михаэль же ожидал, что сигнал будет подан невнятно, поскольку в Инди это бывало и раньше. Но Рубенса, когда он разогнался на выходе из последнего поворота, подвело и низкое давление в шинах, и минимальное сцепление с трассой.

Поэтому Михаэлю не составило труда сесть на хвост Рубенсу, раскрутить движок в аэродинамическом мешке за его спиной, а потом выскочить вперед, едва лишь проскочив старт-финишную линию: как и в прошлом году в Инди, его расчет был предельно точен (0,013 с). Теперь Михаэль был впереди, а Рубенс, по мере того как шины нагревались, начал жестко на него наседать.

Но в начале 9-го круга неожиданно, после того как в конце прямой рвануло поврежденное обломками заднее левое колесо на машине Фернандо Алонсо, его Renault ударился в стену. На этот раз пейс-кар не выпускали, но трасса была усыпана обломками, на которых, возможно, и был

поврежден задний левый Michelin на Williams Ральфа Шумахера. Через порез стравило воздух, и шина лопнула в тот момент, когда Ральф входил в профилированный вираж. Его резко развернуло, и он ударился в стену задней частью машины на скорости свыше 300 км/ч. Обломков на трассе значительно прибавилось. Вновь появился пейс-кар.

На этот раз Ferrari не стала прибегать к странной тактике, которую мы видели в Монако. И Михаэль, и Рубенс получили инструкции немедленно ехать в боксы — на одном и том же круге. Рубенс подотстал, давая Михаэлю возможность заправиться. Массовые пит-стопы в Ф1 могут вылиться в настоящий кошмар, особенно если ты вынужден ждать перед боксами, наблюдая, как обслуживают твоего напарника, поэтому Рубенс позволил Михаэлю уйти вперед, в то же время стараясь не тормозить шедших позади себя. Это было сделано мастерски, великолепный образец командной работы, поступок, характерный для Рубенса. Михаэль перед заездом в боксы закончил круг, на 13 секунд опережая бразильца. «Переобувшись» и дозаправившись, он вернулся на трассу, как раз когда Рубенс ехал по пит-лейну. Отличная работа!

Это было здорово вдвойне, потому что, как ни странно, в V.A.R-Honda в данной ситуации решили оставить на трассе обоих своих гонщиков. Пробираясь через останки побоища, Таку замедлился чуть ли не до скорости пешехода. А перед ним на трассу, сохранив лидерство, выехал Михаэль, за плечами которого уже был один пит-стоп.

Хотя вины Рубенса в том не было, гонка его была испорчена в ситуации, когда она по сути и не начиналась. Вдобавок ко всем задержкам он как-то нерешительно выехал на трассу и в итоге оказался на 7-м месте позади таких машин, как McLaren (Кими Ряйккёнен) и Jaguar (Марк Уэббер). Ничего другого не оставалось, как припустить изо всех сил в надежде, что трафик, или заключительный пит-стоп, или что-то еще помогут ему догнать Михаэля.

Рубенс подобрался близко. Михаэль, не слишком довольный вторым комплектом Bridgestone, остановился на последний пит на 42-м круге. Рубенс, которому баланс его машины нравился гораздо больше, пронесся еще восемь кругов, показав блестящую серию результатов в районе 1 минуты 10 секунд: 10.7, 10.7, 10.6, 10.4, 10.5, 10.4... И вдруг — бабах! — наехал на какой-то обломок и решил, что сломал подвеску. Сбросил скорость, подергал рулем и, удостоверившись, что машина в порядке, продолжил. 1 минута 11.3 с. Пит-стоп. К моменту последней дозаправки Михаэля Рубенс уступал ему 15 секунд, потеряв кучу времени позади Ряйккёнена, которого опережал на круг, — на свободном участке Михаэль был бы вполне досягаем. Когда же Рубенс вернулся на трассу после своей остановки на 50-м круге, то уперся Шуми в хвост.

У Рубенса в тот момент было чуть меньше топлива, более свежие шины и некоторое преимущество в скорости. Он нырнул на внутренний радиус, и зеркала машины Михаэля залило красным. В последние недели команда открыто поощряла Рубенса погоняться с Михаэлем, хотя, конечно, не забывая о сохранности машины. Слегка раздраженный тем, что Рубенс его достает в ситуации, когда у него, у Михаэля, и машина тяжелая, и победа уже перед глазами, Шумахер жестко хлопнул калиткой. Так они и финишировали. Михаэль выиграл 2,950 секунды, но могло быть и меньше. Зато Рубенс взял поул, показал самый быстрый круг... и ни разу не дотронулся до педали тормоза левой ногой. 🚫



‘МИХАЭЛЮ НЕ СОСТАВИЛО ТРУДА СЕСТЬ НА ХВОСТ РУБЕНСУ, РАСКРУТИТЬ ДВИЖОК И ВЫСКОЧИТЬ ВПЕРЕД’

Справедливый итог (врезка) неплохого дня? Есть мнение, что Михаэлю (основное фото) просто повезло (особенно при пересечении кирпичной полосы) и что истинными героями были Рубенс и Таку





#9 Калейдоскоп

Невероятные сюжетные повороты отметили наиболее богатый на события Гран При США за многие годы – рассказывает Морис Хэмилтон



Ликующий Сато (слева) по заслугам стал 3-м, отстав от Рубенса (на снимке) на 19 с; тревожный момент аварии Ральфа (вверху); Алонсо разносит полистироловые блоки (внизу)



STEVE HERRINGTON/AGF, FICUS/AGF

В.А.Р против сейфти-кара

Такума Сато завоевал сердца болельщиков и журналистов серией отважных обгонов на пути к первому японскому подиуму с 1990 года. Сато, стартовавший с третьей позиции и сохранивший свое место позади Фергана, когда во второй раз (после аварии Р. Шумахера на 10-м круге) на трассу выехал сейфти-кар, все время был на виду. В отличие от других лидеров В.А.Р в этот момент не зазвала своих гонщиков на пит-стоп.

«Остатки машины Ральфа оказались прямо перед нашими боксами, – сказал Дэвид Ричардс. – Мы видели, что он шевелится, и решили, что много времени не понадобится, чтобы привести все в порядок. Для обеих наших машин был запланирован длинный первый отрезок, и мы не видели нужды в проведении пит-стопов. Мы не предполагали, что сейфти-кар пробудет на трассе так долго».

Исход гонки для Сато тем более оказался под угрозой, что он едва не заглох, пробираясь через обломки машины Ральфа, когда про-

езжал место аварии в первый раз. В это же время свой пит-стоп провел Михаэль, потеряв куда меньше времени, чем Сато, следовавший за сейфти-каром. Шуми сохранил при этом свое лидерство.

Сато жестко атаковал чемпиона на протяжении 4 кругов перед своим первым пит-стопом. Вернувшись на трассу 9-м, японец легко разобрался с четырьмя соперниками, включая Дэвида Култарда, что должно было доставить Таку особое удовольствие. В начале уикенда ДиСи отвел Сато в сторонку и сказал, что он никогда не поступит так, как Такума в отношении Баррикелло на Нюрбургринге. Сато кротко ответил: «Я знаю, что ты этого не сделаешь».

Неудивительно, что японец завоевал 3-ю позицию, компенсировав потерю Баттона, который сошел на 26-м круге из-за проблем с коробкой передач.

Вот это нагрузка!

Ральф Шумахер угодил в больницу с повреждением спины, полученным в результате вылета в стену

в 13-м повороте. Его развернуло из-за прокола левой задней шины, когда Ральф несся по бэнкингу на скорости более 300 км/ч. Его разбитый Williams пролетел более 100 м, прежде чем замереть посередине стартовой прямой. Сейфти-кар вышел на трассу незамедлительно, однако машине врачей пришлось потратить немало времени, чтобы достигнуть места аварии, проехав почти полный круг. Предполагается, что после удара, в момент которого нагрузка превысила 70 g, Ральф ненадолго потерял сознание.

Взлеты и падения Renault

К моменту своей аварии Ральф вышел на 6-е место благодаря вылету Фернандо Алонсо, также произошедшему из-за прокола задней шины. Алонсо блестяще стартовал – он в этот день был единственным, кому удалось обогнать Сато, – и шел третьим, когда задняя правая шина лопнула при торможении со скорости в 340 км/ч в конце стартовой прямой.

Ярно Трулли финишировал 4-м, благодаря чему Renault укрепила свое 2-е место в чемпионате мира, – великолепный результат для гонщика, стартовавшего с конца поля из-за того, что в квалификации передачи стали включаться сами собой.

«При установке руля металлическая стружка срезала механизм быстрого выключения и замкнула контур контроллера переключения передач, – пояснил главный инженер Renault Пэт Симондс. – Ярно не так-то просто было прорываться вперед, но после первого круга он уже шел 11-м. Мы воспользовались вторым выходом сейфти-кара, чтобы раньше провести первый пит-стоп Ярно».

Обвиняется углепластик

Похоже, разрывы покрышек на машинах Алонсо и Ральфа Шумахера вызваны осколками пластика, оставшимися на трассе после завала в первом повороте. Кристиано да Матта неожиданно потерял скорость, и Кристиан Клин, врезавшись в хвост его Toyota, «собрал» машины еще трех гонщиков.

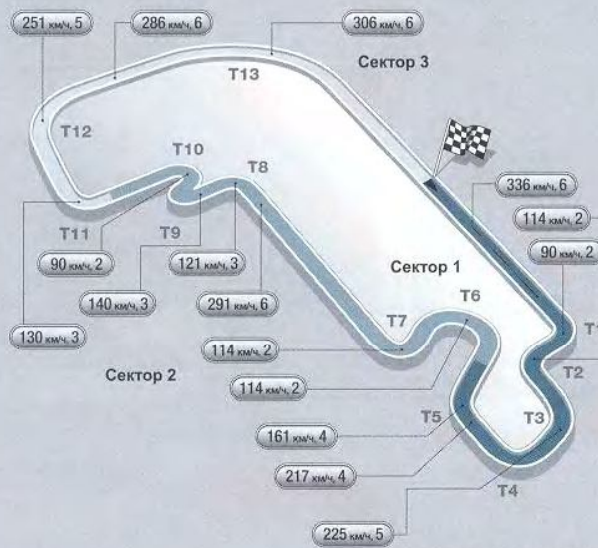


Все факты Индианаполис

Дата 20.06.2004 Погода Жарко и солнечно, 25° Температура трассы 40° Кругов 73 Дистанция гонки 306,016 км Зрители на трибунах Более 110 000

Квалификация

Позиция Гонщик	Время	1-й пит-стоп
1 Рубенс Баррикелло	1:10,223	11
2 Михаэль Шумахер	1:10,400	11
3 Такума Сато	1:10,601	25
4 Дженсон Баттон	1:10,820	24
5 Хуан Пабло Монтойя	1:11,062	35
6 Ральф Шумахер	1:11,106	-
7 Кими Ряйккёнен	1:11,137	11
8 Оливье Панис	1:11,167	11
9 Фернандо Алонсо	1:11,185	-
10 Марк Уэббер	1:11,286	17
11 Кристиано да Матта	1:11,691	1
12 Дэвид Култард	1:12,026	11
13 Кристиан Клин	1:12,170	-
14 Джанкарло Физикелла	1:12,470	11
15 Фелипе Масса	1:12,721	-
16 Ник Хайдфельд	1:13,147	11
17 Джорджо Пантано	1:13,357	-
18 Джанмария Бруни	1:14,010	-
19 Жолт Баумгартнер	1:14,812	10
20 Ярно Трулли	-	11



ИНДИАНАПОЛИС

Длина трассы 4,192 км

© 2004 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

Круг за кругом

- 1 Монти выскакивает из кокпита и бежит за запасной машиной. Авария в 1-м повороте выбивает из гонки Клина, Массу, Пантано и Бруни. На трассе пейс-кар. Баррикелло лидирует, за ним идет Шуми
- 6 На рестарте М. Шумахер слипстримом проходит Баррикелло
- 9 Авария Алонсо – лопнула задняя шина
- 10 Ральф вылетает в стену в последнем повороте. На трассу вновь выходит пейс-кар. Гонку возглавляют Шуми, Баррикелло, Ряйккёнен. Трулли уходит на пит-стоп
- 20 Гонка возобновлена. Шуми лидирует
- 24 Баттон проводит пит-стоп
- 25 Сато проводит дозаправку
- 27 Баттон сходит
- 28 Шумахер лидирует, Монти идет 2-м
- 35 После пит-стопа Монтойя идет 6-м. Шуми опережает Баррикелло на 13 с
- 42 Шумахер проводит пит-стоп, лидирует Рубенс
- 50 После пит-стопа Баррикелло снова второй
- 57 Второй пит-стоп Монти, позже ему покажут черный флаг
- 62 Сато собирает 3-ю позицию у Трулли
- 73 Шуми на финише первый, Рубенс второй

Скорость, пит-стопы

- лучший круг Рубенс Баррикелло 1:10,399 на 7-м круге (214,406 км/ч)
- НАИВЫСШАЯ СКОРОСТЬ Джанкарло Физикелла 356,589 км/ч
- НИЗШАЯ СКОРОСТЬ Джорджо Пантано 304,391 км/ч
- САМЫЙ БЫСТРЫЙ ПИТ-СТОП Кими Ряйккёнен 22,968 с
- САМЫЙ МЕДЛЕННЫЙ ПИТ-СТОП Кристиано да Матта 58,014 с

Знаете ли вы?

В борьбе за компромисс между максимальной скоростью на прямых и достаточной прижимной силой на внутреннем участке побеждает скорость. Дополнительные 15 км/ч дают всего 0,1 с на круге. Индианаполис с его населением в 860 тысяч – 12-й по величине город США

Гонка

Позиция Гонщик, машина	Время гонки	После 1-го круга
1 Михаэль Шумахер Ferrari F2004 (Bridgestone)	1,40:29,914	2
2 Рубенс Баррикелло Ferrari F2004 (Bridgestone)	+2,950 с	1
3 Такума Сато B.A.R.-Honda 006 (Michelin)	+22,036 с	4
4 Ярно Трулли Renault R24 (Michelin)	+34,544 с	11
5 Оливье Панис Toyota TF104 (Michelin)	+37,534 с	8
6 Кими Ряйккёнен McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	-1 круг	5
7 Дэвид Култард McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	-1 круг	10
8 Жолт Баумгартнер Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	-3 круга	13
9 Джанкарло Физикелла Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)-8 кругов/гидравлика		15

НЕ КЛАССИФИЦИРОВАНЫ

Марк Уэббер Jaguar R5 (Michelin)	утечка масла/пожар - 60 круг	9
Хуан Пабло Монтойя Williams-BMW FW26 (Michelin)	дисквалификация - 57 круг	14
Ник Хайдфельд Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	двигатель - 43 круг	12
Дженсон Баттон B.A.R.-Honda 006 (Michelin)	коробка передач - 26 круг	6
Кристиано да Матта Toyota TF104 (Michelin)	коробка передач - 17 круг	16
Ральф Шумахер Williams-BMW FW26 (Michelin)	прокол/авария - 9 круг	7
Фернандо Алонсо Renault R24 (Michelin)	прокол/авария - 8 круг	3
Кристиан Клин Jaguar R5 (Michelin)	столкновение - 1 круг	-
Фелипе Масса Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	столкновение - 1 круг	-
Джорджо Пантано Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	столкновение - 1 круг	-
Джанмария Бруни Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	столкновение - 1 круг	-

Картина сезона

Гонщик	Австралия	Малайзия	Бахрейн	Сан-Марино	Испания	Монако	Европа	Канада	США	Франция	Великобрит.	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	Китай	Япония	Бразилия
Михаэль Шумахер	1	1	1	1	1	С	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Рубенс Баррикелло	2	4	2	6	2	3	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Хуан Пабло Монтойя	5	2	13	3	С	4	8	ДК	ДК	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ральф Шумахер	4	С	7	7	6	10	С	ДК	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Дэвид Култард	8	6	С	12	10	С	6	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кими Ряйккёнен	С	С	С	8	11	С	С	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ярно Трулли	7	5	4	5	3	1	4	С	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Фернандо Алонсо	3	7	6	4	4	С	5	С	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Дженсон Баттон	6	3	3	2	8	2	3	3	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Такума Сато	9	15	5	15	5	С	С	С	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Джанкарло Физикелла	10	11	11	9	7	С	6	4	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Фелипе Масса	С	8	12	10	9	5	9	С	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Марк Уэббер	С	С	8	13	12	С	7	С	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кристиан Клин	11	10	14	14	С	С	12	9	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кристиано да Матта	12	9	10	С	13	6	С	ДК	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Оливье Панис	13	12	9	11	С	8	11	ДК	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ник Хайдфельд	С	С	15	С	С	7	10	8	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Джорджо Пантано	14	13	16	С	С	С	13	-	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Джанмария Бруни	С	14	17	С	С	С	14	С	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Жолт Баумгартнер	С	16	С	16	С	9	15	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Сокращения С Сход/НС Не стартовал/ДК Дисквалифицирован

Вызов бросает Индианаполис

После Канады тормоза отошли на второй план – но не моторы, говорит Стефан Самсон. Иллюстрации Патрисии Солер



Williams, Канада-2004



Ferrari, Канада-2004

В Канаде Williams (дальний слева) неправильно установили воздухозаборники тормозов; Ferrari (слева) решила проблему охлаждения лучше



Williams, США-2004



Ferrari, США-2004

В Индианаполисе воздухозаборники и у Williams (дальний слева), и у Ferrari были меньше, чем в Канаде, – на Ferrari самые маленькие в 2004 году

▼ Еще раз о тормозах

Когда опытный гонщик впервые садится за руль машины Формулы 1, прежде всего он отмечает невероятную эффективность тормозов. К примеру, в первом повороте Инди современного болида Ф1 тормозит с ускорением до 5,5 g (даже самые «спортивные» легковые машины развивают не более 1 g). Кроме того, тормоза Ф1 не оснащены усилителями, и гонщик должен с огромным усилием (до 100 бар) давить на педаль тормоза. А если тормоза начинают работать на скоростях более 300 км/ч, прижимная сила столь велика, что они не могут сразу заблокировать колеса. Но по мере снижения скорости не только убывает прижимная сила и сила сцепления с трассой, но и тормоза начинают работать в оптимальном режиме. Таким образом, эффективность передачи силы тор-

можения на трассу снижается по мере роста тормозного усилия.

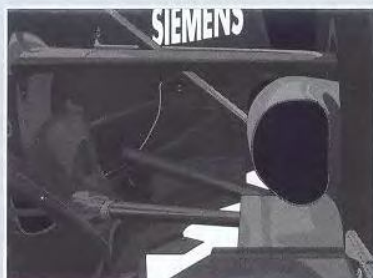
«Если бы гонщик удерживал педаль в нажатом положении, колеса довольно скоро заблокировались бы, – говорит Пэт Симондс (Renault). – Чтобы этого не допустить, гонщик должен ослаблять нажатие на педаль тормоза. В отличие от дорожного движения, где тормоза используются на прямых, в гонках пилот тормозит уже в повороте, стремясь снизить время прохождения круга. Поскольку на машину в эти моменты действуют и сила торможения, и боковое ускорение, переднее колесо с внутренней стороны поворота может заблокироваться. Возникает эффект избыточной поворачиваемости, машина стремится пролететь мимо апекса, и гонщику необходимо вновь ослабить усилие на педаль, чтобы этого избежать.

Интересно и то, что машины Ф1 отличаются не только высокой прижимной силой, но и громадным сопротивлением, которое примерно в 2,5 раза больше, чем у легковых автомобилей. Достаточно чуть отпустить педаль газа на максимальной скорости, даже не тормоза, чтобы получить отрицательное ускорение около 1 g».

Индианаполис не столь безжалостен к тормозам, как Монреаль, и на всех болидах Ф1 на ГП США стояли воздухозаборники меньших размеров (см. иллюстрации). Оцените ход McLaren: воздуховод состоит из двух частей – это позволяет обеспечить нужное охлаждение без особых потерь в аэродинамике. Ferrari использует самые маленькие воздуховоды за весь сезон. Воздуховоды Williams тоже значительно уменьшились в размерах.



McLaren, Канада-2004



McLaren, США-2004 (1)

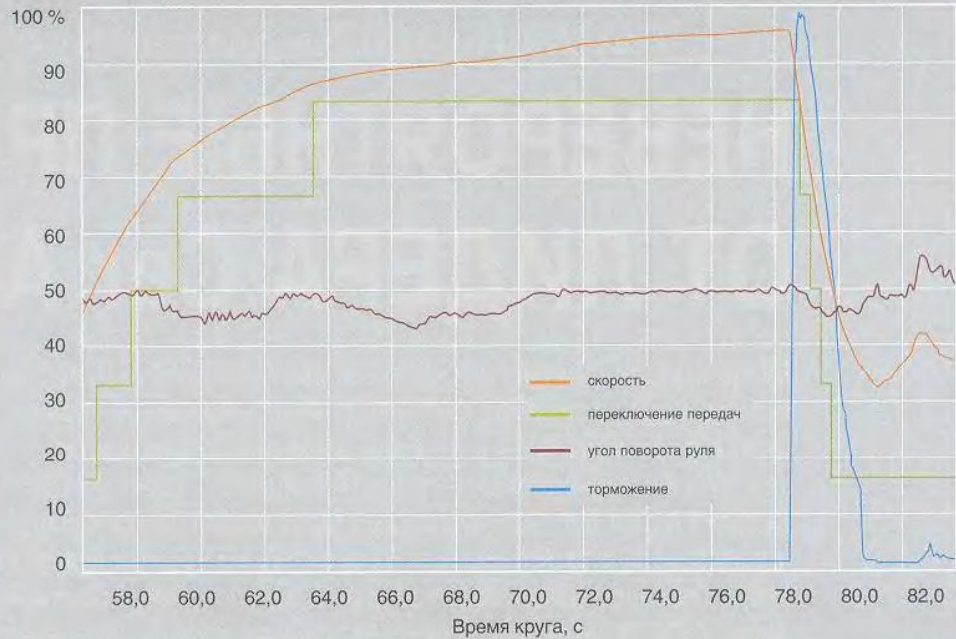
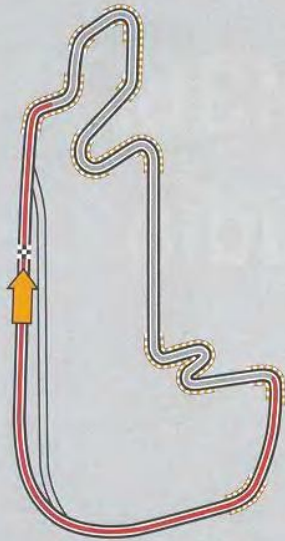


McLaren, США-2004 (2)

Заменой воздухозаборников в перерыве между Монреалем и Инди (слева) McLaren обеспечила как приличную аэродинамику, так и достаточную эффективность



Телеметрия Ярно Трулли на Гран При США 2004 года



▲ Убийца моторов

Индианаполис безжалостен к моторам. Причина – длинная стартовая прямая. «В целом машины идут здесь в полный газ даже меньше, чем в Канаде, – 56,6% дистанции, – говорит Дени Шеврие, отвечающий за обслуживание моторов Renault V10. – Однако исключительность Индианаполису придает тот факт, что большая часть езды с полным газом приходится на один отрезок – от 11-го поворота до конца стартовой прямой, – который гонщики идут 22 секунды. И если в Канаде все три сектора трассы похожи, в Инди каждый имеет свои особенности. Фактически здесь две трассы в одной – и это создает сложности моторостроителям».

Для мотора Ф1 гораздо важнее, как долго он работает на максимальных оборотах за один прием, чем процент дистанции, который он идет с полной нагрузкой. Распечатка телеметрии, приведенная выше, включает отрезком между 11-м и 1-м поворотами.

«Большая сложность заключается в том, как отвести тепло, и самое уязвимое место – поршни, – говорит Шеврие. – Когда гонщик разгоняется, переключая передачи, двигатель далеко не все время работает на максимальных оборотах. В моменты торможения подвижные части получают передышку от нагрузки, под которой они обычно находятся, а тепло в этот момент отводится. Если же долго ехать в полный газ, такой передышки нет, невозможно "выпустить пар"».

Хороший аналог – большая печка, нагретая до 60°C. Не составит особой проблемы войти в нее десять раз на 1 с, а вот если зайти туда на 10 с, результат может быть плачевным. Более того, зависимость между нагрузкой на двигатель при езде на максимальных оборотах и временем такого движения отнюдь не линейная. Другими словами, если это время удвоить, нагрузка возрастет не в два раза, а больше.

‘ЕСЛИ ВРЕМЯ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ НА МАКСИМАЛЬНЫХ ОБОРОТАХ УДВОИТЬ, НАГРУЗКА ВОЗРАСТЕТ БОЛЕЕ ЧЕМ В 2 РАЗА’

«Необходимость долгое время идти с полностью открытым газом отличает Индианаполис и Спа от других автодромов Ф1, включая новейшие с их длинными прямыми, на прохождение которых уходит 13–14 секунд, – считает Шеврие. – В остальном Индианаполис мало чем отличается от Монреаля: на низких оборотах на внутренней части трассы нужно добиться максимальной эффективности, а на прямых – максимальной скорости».

Типичный график Трулли (вверху) во время движения в Индианаполисе с полным газом (22 с); обратите внимание: скорость растет даже в момент торможения в 1-м повороте



◀ Ferrari объезжает на кривой

На автодромах типа Барселоны или Нюрбургринга Ferrari использовала совершенный плоский верхний элемент заднего крыла. Однако в Монреале и Инди этого года они вернулись к прежнему варианту, слегка скругленному по краям во избежание появления завихрений в скоростных поворотах. Впервые эта идея была реализована в 2003 году.

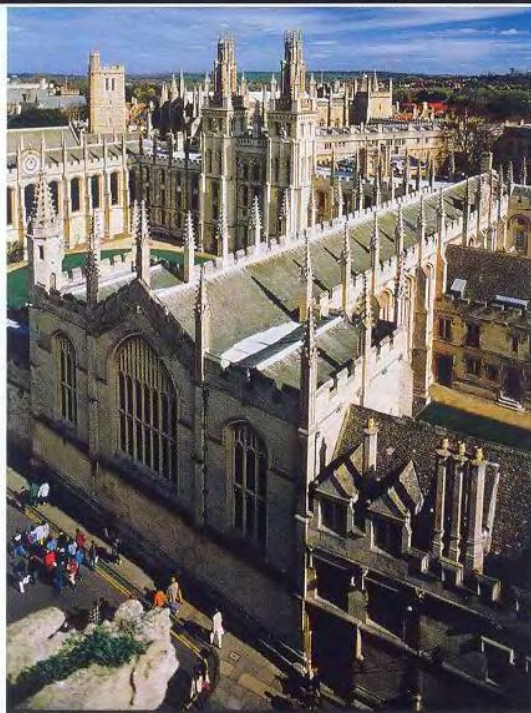
Ради успокоения потока, обтекающего заднее крыло, Ferrari вернулась к варианту со слегка скругленной кромкой

#11 Рубенс готов повторить свой успех

Одна из лучших гоночных трасс в календаре чемпионата всегда может преподнести неожиданные сюрпризы

Статистика

Год	1999 квал	1999 гонка	2000 квал	2000 гонка	2001 квал	2001 гонка	2002 квал	2002 гонка	2003 квал	2003 гонка
Михаэль Шумахер	2	С	5	3	1	2	3	1	5	4
Рубенс Баррикелло	7	8	1	С	6	3	2	2	1	1
Хуан Пабло Монтойя	-	-	-	-	8	4	1	3	7	2
Ральф Шумахер	8	3	7	4	10	С	4	8	4	9
Дэвид Култард	3	1	4	1	3	С	6	10	12	5
Кими Ряйккёнен	-	-	-	-	7	5	5	С	3	3
Ярно Трулли	14	9	11	6	4	С	7	С	2	6
Фернандо Алонсо	-	-	-	-	21	16	-	-	8	С
Дженсон Баттон	-	-	6	5	18	15	12	12	20	8
Такума Сато	-	-	-	-	-	-	14	С	-	-
Джанкарло Физикелла	17	7	12	7	19	13	17	7	15	С
Фелипе Масса	-	-	-	-	-	-	15	С	-	-
Марк Уэббер	-	-	-	-	-	-	20	С	11	14
Кристиан Клин	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кристиано да Матта	-	-	-	-	-	-	-	-	6	7
Оливье Панис	15	13	-	-	11	С	13	5	13	11
Ник Хайдфельд	-	-	17	С	9	6	10	6	16	17
Джорджо Пантано	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Джанмария Бруни	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Жолт Баумгартнер	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Редко где можно найти столь разительный контраст с миром Ф1, как здесь, в Оксфорде и колледже All Souls (основан в 1438 году), расположенных буквально в шаге от Силверстоуна

Результаты 2003 года

- Гонка**
- 1 Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2003-GA
1:28:37.554 (208,875 км/ч)
 - 2 Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW
FW25 +5,462 с
 - 3 Кими Ряйккёнен**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +10,656 с
 - 4 Михаэль Шумахер**
Ferrari F2003-GA +25,648 с
 - 5 Дэвид Култард**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +36,827 с
 - 6 Ярно Трулли**
Renault R23 +43,067 с
 - 7 Кристиано да Матта**
Toyota TF103 +45,085 с
 - 8 Ральф Шумахер**
Williams-BMW
FW25 +58,032 с

Квалификация

- 1 Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2003-GA 1:21,209
(227,901 км/ч)
- 2 Ярно Трулли**
Renault R23 +0,172 с
- 3 Кими Ряйккёнен**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +0,486 с
- 4 Ральф Шумахер**
Williams-BMW
FW25 +0,518 с
- 5 Михаэль Шумахер**
Ferrari F2003-GA +0,658 с
- 6 Кристиано да Матта**
Toyota TF103 +0,872 с
- 7 Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW
FW25 +1,005 с
- 8 Фернандо Алонсо**
Renault R23 +1,195 с

Лучший круг

- Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2003-GA 1:22,236
(225,054 км/ч)

Когда смотреть

- Квалификация (прямая)**
Суббота, 10 июля,
15.50 (Спорт)*
- Гонка (прямая)**
Воскресенье, 12 июля,
15.50 (Спорт)*
- * Время указано ориентировочное. Возможны изменения

Хотите съездить?
Информация на сайте
www.silverstone-circuit.co.uk
Tel. +044 8704 588 280

Глазами гонщика



Кристиано да Матта

«Это моя любимая трасса, и с ней меня связывают особые воспоминания: в прошлом году я здесь лидировал на протяжении 17 кругов. Она сложна технически, и потому здесь очень приятно показать хороший результат. На стартовой прямой несемся на 7-й передаче, опускаемся на 6-ю в Copse и Becketts. Пролетаем по Hangar Straight и опускаемся до 5-й, проходя Stowe – очень ответственный поворот. Перед Club впервые за круг придется интенсивно тормозить. Abbey – единственный поворот, где мы наезжаем на бордюр. Bridge легко проходится в полный газ. Brooklands – один из самых медленных участков трассы. И очень важен правильный выход из Luffield».



СИЛВЕРСТОУН

Количество кругов 60
Длина круга 5,141 км
Дистанция гонки 308,355 км



Уотсон побеждает в Силверстоуне '81 на McLaren с кузовом из углепластика

LAN ARCHIVE GETTY IMAGES

ПО ДОРОГЕ ВОСПОМИНАНИЙ

Когда британцы были незаметны

Бывали времена (в конце 70-х), когда способные британские гонщики почти вывелись

Гран При Великобритании 1981 года, проходивший в условиях невероятной жары и влажности, прервал засушливый период иного рода. С уходом из гонок в 1978 году Джеймса Ханта иссяк ручеек британских побед. Последнюю Хант одержал в 1977 году (Япония), после чего с 1978-го по 1980-й год британцы не выиграли ни одного ГП. И главное — их единственным конкурентоспособным гонщиком в этот период был ирландец Джон Уотсон, выступавший в Brabham (1978) и McLaren (1979–80).

В 1978-м Уотсону удалось трижды подняться на подиум, но к началу 1981 года беспобедная серия островитян достигла рекордной отметки 46 (прежний рекорд равнялся 28 гон-

кам — с начала чемпионатов Ф1 в 1950 году до первой победы Майка Хоторна на ГП Франции '53).

Старт сезона 1981 года не предвещал конца этой серии — Уотсону не удалось заработать ни одного очка в первых 6 гонках. Однако его 3-е место в Испании и 2-е во Франции вдохнули надежду в сердца британских болельщиков. В Силверстоуне (54-й гонке с тех пор, как Хант победил в Фудзи) Уотсон стартовал с отличной 5-й позиции, но, задержавшись в Woodcote, когда там развернуло Жюль Вильнёва, потерял несколько мест, возродив грустные предчувствия. Он играючи пробился на 3-ю позицию, но, учитывая невероятный темп, заданный лидерами — Аленом Простом (победе-

тем предыдущей гонки во Франции) и Рене Арну, выступавшими на Renault с турбомоторами, победа выглядела маловероятной. Единственное, что могло помочь Уотсону, — ненадежность моторов Renault. И действительно — Прост вскоре сошел. А за 18 кругов до финиша 68-круговой гонки надежда ожила в душах болельщиков, когда начал сдавать мотор на машине Арну. Уотсон достал француза и на 60-м круге наконец-то вышел вперед. Он без проблем удержал лидерство до финиша, тем более что Ройтеман (ближайший из соперников) уступал ему более 40 с. Засушливый период закончился — и можно ли было придумать для этого лучшее место!

Стюарт Уильямс

ПОГАДАЕМ

Во имя скорости и обгонов

В Силверстоуне есть повороты на любой вкус



В 2003-м на пит-лейне было тесно дважды

Возможна ли еще одна гонка, хотя бы наполовину столь бурная, как прошлогодний ГП Великобритании? И да и нет. Чтобы ее повторить, директор гонки должен поискать повод дважды выпустить на трассу сейфти-кар. И хорошо бы — в момент плановых пит-стопов, чтобы окончательно все запутать.

Напомним, одной из причин для вмешательства в ход гонки в прошлом году стал придурак в килте, выскочивший на Hangar Straight навстречу пелетону. Еще один такой случай — и у Силверстоуна будут очень серьезные проблемы! Мосли и Эклстоун предпочитают вести разговоры о том, что трасса стала непригодна для проведения гонок Гран При, не принимая во внимание тот факт, что это лучшая трасса в мире — и она будет еще лучше по мере появления на горизонте новых безликих Бахрейнов. Отвлечитесь от оборудования боксов и пресс-центра, идите в Copse, Maggots и Becketts. И если после этого вы измените свое отношение, перейдите в Club. Или Abbey. Или даже — что уже совсем невероятно — в Bridge.

Хитрость в том, чтобы сделать достаточно широкую трассу, которую можно проходить по нескольким траекториям, в том числе и в поворотах, что позволяет бороться колесо в колесо, не врезаясь друг в друга. В Силверстоуне есть повороты на любой вкус, а это значит, что инженеры должны подготовить своим гонщикам такую машину, которая будет сохранять устойчивость, меняя направление движения на быстрых отрезках вроде Becketts, а также обеспечивать хороший разгон из Abbey и при прохождении техничной связки между Brooklands и Luffield.

Прижимная сила меняется от средних до высоких значений, вынуждая магов аэродинамики призывать на помощь все свое искусство, а шинникам необходимо искать компромисс между высокими нагрузками и износом резины. Год назад Michelin и Bridgestone были примерно на одном уровне, но звезды благоволили Рубенсу Баррикелло. Сможет ли он выступить так же здорово?

Морис Хэмилтон

'НА СТАРТЕ СЕЗОНА '81 НИЧТО НЕ ПРЕДВЕЩАЛО ОКОНЧАНИЯ БЕСПОБЕДНОЙ СЕРИИ БРИТАНЦЕВ'

#12 Главное – правильно выбрать шины

Год назад из-за прокола Шуми лишился подиума на трассе, где так легко ошибиться с выбором шин

Статистика

Год	1999	2000	2001	2002	2003
Михаэль Шумахер	-	2 С	4 С	1 1	6 7
Рубенс Баррикелло	6 С	18 1	6 2	3 4	3 С
Хуан Пабло Монтойя	-	-	1 С	4 2	1 1
Ральф Шумахер	11 4	14 7	2 1	2 3	2 С
Дэвид Култард	3 5	1 3	5 С	9 5	10 2
Кими Райккёнен	-	-	8 С	5 С	5 С
Ярно Трулли	9 С	6 9	10 С	8 С	4 3
Фернандо Алонсо	-	-	21 10	-	8 4
Дженсон Баттон	-	16 4	18 5	13 С	17 8
Такума Сато	-	-	-	12 8	-
Джанкарло Физикелла	10 С	3 С	17 4	6 С	12 13
Фелипе Масса	-	-	-	14 7	-
Марк Уэббер	-	-	-	21 С	11 11
Кристиан Клин	-	-	-	-	-
Кристиано да Матта	-	-	-	-	9 6
Оливье Панис	7 6	-	13 7	7 С	7 5
Ник Хайдфельд	-	13 12	7 С	10 6	15 10
Джорджо Пантано	-	-	-	-	-
Джанмария Бруни	-	-	-	-	-
Жолт Баумгартнер	-	-	-	-	-



Живописный старый квартал Франкфурта, расположенного всего в 80 км от Хокенхайма, занимателен и гостеприимен. Роевер, или Сити Холл (вверху), построен аж в 1405 году

Результаты 2003 года

- Гонка**
- Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW25
1.28:48,769 (207,036 км/ч)
 - Дэвид Култард**
McLaren-Mercedes MP4-17D +1:05,459
 - Ярно Трулли**
Renault R23 +1:09,060
 - Фернандо Алонсо**
Renault R23 +1:09,344
 - Оливье Панис**
Toyota TF103 -1 круг
 - Кристиано да Матта**
Toyota TF103 -1 круг
 - Михаэль Шумахер**
Ferrari F2003-GA -1 круг
 - Дженсон Баттон**
B.A.R.-Honda 005 -1 круг

- Квалификация**
- Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW25 1:15,167
 - Ральф Шумахер**
Williams-BMW FW25 +0,018 с
 - Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2003-GA +0,321 с
 - Ярно Трулли**
Renault R23 +0,512 с
 - Кими Райккёнен**
McLaren-Mercedes MP4-17D +0,707 с
 - Михаэль Шумахер**
Ferrari F2003-GA +0,731 с
 - Оливье Панис**
Toyota TF103 +0,867 с
 - Фернандо Алонсо**
Renault R23 +1,316 с

- Лучший круг**
- Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW25
1:14,917 (219,795 км/ч)

Когда смотреть

Квалификация (прямая)
Суббота, 24 июля,
14.50 (Спорт)*

Гонка (прямая)
Воскресенье, 25 июля,
15.50 (Спорт)*

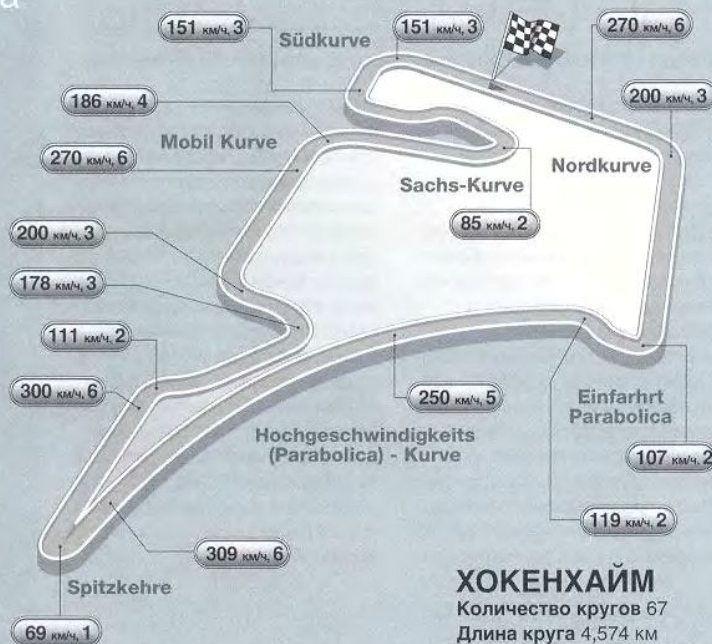
* Время указано ориентировочное. Возможны изменения

Хотите съездить?
Информация на сайте
www.hockenheimring.de
Тел. +0049 6205 950 222

Глазами гонщика



Ярно Трулли
«Сегодняшний Хокенхайм – стандартная трасса, требующая средней прижимной силы. Нужно точно настраивать машину, чтобы найти баланс между приличной максимальной скоростью, необходимой, чтобы оторваться от соперников, и достаточной прижимной силой в местах интенсивного торможения. Малейшая ошибка на входе или выходе в любой из шикан дает соперникам шанс для обгона. Еще один ключевой фактор – погода. Высокие температуры вынуждают позаботиться об охлаждении и верном выборе шин, на долю которых приходится немалая нагрузка. Стоит чуть просчитаться – и это дорого обойдется в гонке».





ПОГАДАЕМ

Хаос 1-го поворота и пытка для шин

Хоккенхайм далеко не так прост, как уверяют критики



Надежды Кими на титул получили пробоину

Быть может, перестроенный Хоккенхайм и утратил былую ауру, лишившись сверхскоростных прямых, рассекающих лес, но старая проблема 1-го поворота напомнила о себе год назад, когда здесь столкнулись Ральф Шумахер, Рубенс Баррикелло и Кими Ряйккёнен, осложнив свое положение в чемпионате.

Впрочем, интрига в схватке за титул усилилась еще больше, когда М. Шумахер, который в этот день был не похож на самого себя, финишировал лишь седьмым, а в гонке от старта до финиша доминировал обладатель поула Монтойя, опередивший ближайшего из соперников на 65 с – самый большой отрыв для Williams за последнее более чем десятилетие.

Сможет ли Шуми отыграться на этот раз? Если верить тому, что показал 2003 год, – вряд ли. Michelin превзошел Bridgestone на трассе, разогревшись до 50°С и покрытой слоем свежей резины (старая трасса была для шинников сущим кошмаром – им приходилось решать, как справиться с высочайшими температурами и скоростями). К тому же на долю Bridgestone и Ferrari в тот уикенд выпала масса проколов.

Но за последние 12 месяцев многое изменилось. Команда разобралась, как в полный газ проходить Ostkurve и 3 шиканы. Новая шпилька спроектирована так, чтобы обеспечить обгоны, но фишка в том, что здесь лишь одна траектория. Со стороны выглядит здорово, когда равные по силам машины выходят из нее бок о бок – но это не приносит особых результатов. Дэвиду Култарду даже за счет необычной траектории входа не удалось обойти Ярно Трулли, испытывавшего сложности с шинами.

В 2003-м Renault избрала тактику двух пит-стопов, как и Ferrari, – что, по всей видимости, и стало причиной прокола шины у Шуми. На сей раз, вероятно, более популярным будет вариант с 3 пит-стопами, поскольку пит-лейн стал короче, а вес машин убывает быстро благодаря высокому расходу топлива. 67 кругов по новой трассе смотрятся намного интереснее, чем 45 по старой, – но посмотрим, понравится ли нам собственно гонка.

Морис Хэмилтон

В 1973 году Стюарт одержал последнюю из трех своих побед на «Ринге» (вверху) с преимуществом всего в 1,6 с



LAT ARCHIVE BETTY IMAGES

ПО ДОРОГЕ ВОСПОМИНАНИЙ

Отличные гонки на потрясающей трассе Джеки Стюарт любит вспоминать свои победы на Нюрбургринге – но не саму трассу

История Гран При Германии делится между двумя автодромами – Нюрбургрингом и Хоккенхаймом. Только раз, в 1959 году, эту гонку приняла другая трасса (Афус). И хотя Нюрбургринг не используется в Ф1 в первоначальной конфигурации с 1976 года, Северная петля по-прежнему считается великолепной проверкой и машин, и людей. Далеко не каждый любит эту 22,834-километровую трассу, но, как доказал Джеки Стюарт, необязательно ее любить, чтобы ездить там быстро.

Стюарту принадлежит знаменитое: «Нюрбургринг гарантирует тебе потрясающее наслаждение, но если кто-то скажет, что любит эту трассу, значит он либо врет, либо едет там недостаточно быстро». Несмотря на всю свою нелюбовь, шотландец по-

беждал на Нюрбургринге трижды.

Победа, одержанная им в 1968 году, вероятно, может считаться лучшей в его карьере. В ужасных условиях он более чем на 4 минуты опередил Грэма Хилла. Две другие победы добыты в более комфортных условиях (если гонку на Нордшляйфе вообще можно назвать комфортной) – оба раза ему ассистировал напарник по Turrell Франсуа Сэвер, финишировавший вторым.

Интересно, что победа, одержанная в этом Зеленом аду в 1973-м, была для Стюарта 27-й – и последней в его карьере. Стартовал с поула (первую линию с ним делил Ронни Петерсон), Джеки лидировал на протяжении всех 14 кругов (319,681 км). Эмерсону Фиттипальди удалось финишировать лишь 6-м, а Петерсон со-

шел. Этот успех обеспечил Стюарту отрыв от Фиттипальди в 18 очков за 4 гонки до финиша – он без особых забот удержал свое преимущество и завоевал третий чемпионский титул.

В общем, несмотря на всю его нелюбовь к Нюрбургрингу – «Я не прошел здесь ни на один круг больше, чем этого было достаточно, ни на один. Я никогда не любил приезжать сюда, зато любил зимой вспоминать о своих успехах на этой трассе, сидя перед камином», – именно старая трасса принесла ему последний миг триумфа в его гоночной карьере.

«Длинный» Нюрбургринг просуществовал в календаре Ф1 еще лишь три года. То, что он опасен, признали после кошмарной аварии, в которую здесь в 1976 году попал Лауда. Стюарт Уильямс

‘ГОНЩИК, УВЕРЯЮЩИЙ, ЧТО ОН ЕЕ ЛЮБИТ, ЛИБО ВРЕТ, ЛИБО ЕЗДИТ ЗДЕСЬ НЕДОСТАТОЧНО БЫСТРО’

Дорогой Сэм!
Догадываюсь, после того как в Монреале Ральфи и Монти были дисквалифицированы, тебе пришлось выслушивать долгие нотации милейшего Патрика Хеда. Увы, не могут эти пенсионеры понять дерзновенных порывов молодости!

Знающие люди мне объяснили, в чем было дело. Если вкратце, какой-то парнишка из конструкторского бюро слегка напортил за кульманом, и в итоге оказалось, что эти ваши странные приделки, напоминавшие слоновьи уши, которые называются воздухоборниками тормозов, малость не вписываются в эти уму непостижимые нормы, предписываемые правилами. Казалось бы, мелочь, на которую здравомыслящий человек и внимания не обратил.

Уж и не знаю, может ли мобильный телефон расплавиться от ярости говорящего, но готов спорить, в тот день в эфир через Атлантику летели весьма сочные языковые обороты, автором которых был вышеупомянутый глава инженерного департамента Williams. Только представьте себе эту сцену. Хед, увидев, как бело-синие машины финишировали второй и пятой, уже было откупорил бутылочку красненького и устроился в любимом кресле, зарумянившись от благодати. Но через пару часов вновь зазвонил телефон, и на этот раз новости были иного свойства.

Новый техдиректор Williams Сэм Майкл (слева) и основоположник Хед: Патрик, похоже, ваше бургундское прокисло

Машины дисквалифицированы, и оставалось только бессильно скрежетать зубами. Патрик высказал все, что он думал по этому поводу, шмякнул трубку и в гневно возбуждении в один присест приговорил початую бутылку.

Прошла всего неделя, и теперь вы размышляете о причинах нового громкого провала уже вдвоем. Конечно, есть и позитив: все убедились, насколько прочны современные машины Ф1, когда на виражах Инди из-за проколотой шины

Ральфи попал в суровую переделку. Все обошлось, но зато спустя час Монти-монстр стал жертвой этих масонских правил Ф1, поскольку перед стартом, меняя машины, буквально на пару секунд не вписался в жесткий лимит, отведенный колдунами из судейского комитета FIA.

Пойми меня правильно, Сэм. Судьи FIA – уважаемые и мудрые люди. Поэтому я категорически против версии, выдвину-



той журналистской братией, что судьи, прежде чем заняться обсуждением проблемы Монтойи, сперва предпочли не торопясь допить свою послеобеденную рюмочку.

Я-то знаю, что это чушь, хотя бы потому, что гонка началась в полдень, а столы были накрыты после финиша. Нет, серьезно, я уверен, что Макс Мосли абсолютно не поощряет подачу крепких напитков этим августейшим персонам. Зато я слышал, что в ложе для прессы картина была совершенно иная. Говорят, добрая половина господ журналистов была настолько хороша, что они даже не заметили, как Михаэль незаконно обогнал Рубенса до стартовой линии, когда гонка была возобновлена после аварии Ральфа. Это ужасно, Сэм! В наши дни газетам вообще верить нельзя.

Возвращаясь к последним проколам Williams: насколько это непохоже на ситуацию ранних 80-х, когда Макс и Берни еще были по одну сторону баррикад со своими старыми друзьями Чепменом, Уильямсом и Деннисом и пытались вместе противостоять FIA в справедливой борьбе!

С другой стороны, Сэм, одной из сильных сторон твоей команды можно считать ее «тесные контакты» со своими гонщиками. В Williams с жокеями не церемонились, и тянется это еще с того времени, когда у вас выступал грубый австралиец Алан Джонс. Большой Ал стал неким психологическим эталоном, с которым ваши боссы до сих пор сверяют всех своих рекрутов.

Ньиче много говорят о том, что в 2005-м у вас может оказаться Марк Уэббер. И не только из-за своей скорости, но и потому, что он – ваш тип гонщика. Впрочем, Марк вряд ли позволит себе то, что позволял Джонси: например, как это однажды было, подрасть в лондонской пробке в час пик, а в следующий уикенд появиться на итальянском ГП в Монце с двумя пальцами в гипсе. Франк его вздрючил, но в душе, думаю, был горд тем, что челюсть некоего варвара, подрезавшего Алана перед светофором, была сокрушена кулаком гонщика Williams.

С другой стороны, в наши дни это не лучший способ рекламы. Вот поэтому, Сэм, именно Уэббер с его безукоризненными манерами – самый подходящий для вас вариант на 2005-й. Кстати, не приходилось ли тебе в юные годы чинить свой мопед в гараже его папаша в городке Вагга-Вагга, или в каком бишь уголке Австралии ты там жил, пока не взлез на палубу парохода, отпльивавшего в метрополию? Так что вся эта затея мне представляется просто классной!

Посылающий солью твои раны,

Доброе утро!

‘В Williams с жокеями не церемонились, и это идет с того времени, когда за них выступал грубый австралиец Алан Джонс’

Не пропустите следующий, сентябрьский номер F1 Racing

Он не сожалеет ни о чем...

Мы расскажем вам о том, почему Хуану Пабло Монтойе по-прежнему не терпится сесть за руль McLaren – несмотря на польхающие моторы и пожар, охвативший отношения внутри команды. Но вот как они сработаются с Роном Деннисом?



LAT ARCHIVE; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES