

ШАНХАЙ ХОРОШО ИЛИ ПЛОХО? • КТО КУПИТ JAGUAR? • ЧЕГО ЖДАТЬ ОТ WILLIAMS?

РУССКАЯ РЕДАКЦИЯ F1 RACING

F1

RACING

НОЯБРЬ 2004 www.f1racing.ru

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ №2

КИМИ РАЗОШЕЛСЯ НЕ НА ШУТКУ:

«Монтойя мне
по барабану!»

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ №3

ЕСТЬ ЕЩЕ ПОРОХ В ИСПАНСКИХ ПОРОХОВНИЦАХ?

Алонсо говорит, что есть.
Тогда в чем проблема?

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ №1

МИКА
«ПЕДАЛЬ-В-ПОЛ»
ХЯККИНЕН:
«Я еще вернусь!»

ВПЕРВЫЕ ЗА ВСЕ ВРЕМЕНА!

ШУМАХЕР

ПРИГЛАШАЕТ НАС В СВОЙ МИР
Экскурсия за (красные) кулисы Ferrari

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО:

**РУССКАЯ
СУПЕР-
КОМАНДА Ф1...**

...ГОТОВИТСЯ К СТАРТУ.
ИНТЕРВЬЮ, ВЗЯТОЕ
В КИТАЕ, с. 18



M. Schumacher



9 771810 551006

Вот, новый поворот!

Что он нам несет?



Вот турки же могут! А мы?..

НАМ ВЫПАЛА РЕДКАЯ УДАЧА ОДНИМИ ИЗ ПЕРВЫХ ПОБЫВАТЬ НА МЕСТЕ БУДУЩЕЙ ТРАССЫ Ф1

В последнее время в автогоночных кругах часто звучит фраза: «В интересное время мы живем!». Интонации при этом различные: от иронии до растерянности и даже драмы. Как, например, расценивать решение корпорации Ford поставить крест на Ф1 и пустить с молотка команду Jaguar, которую еще несколько лет назад считали вполне перспективной? Без всякого преувеличения, это настоящая драма для всех, кто вложил в Больших Кошек силы, душу и талант. Да, Jaguar, созданному на базе команды Джеки и Пола Стюартов, на счету которой была даже победа в Гран При Европы 1999 года, не хватило сил и средств, чтобы стать, как мечтал один из бывших фордовских боссов Жак Нассер, «Ferrari, выкрашенной в «британский гоночный зеленый» цвет». Дров, конечно, тоже было наломано немало, но сейчас на глазах у всего прогрессивного человечества происходит главная ошибка: Ford выставил Jaguar на продажу. Почему это произошло и кто метит в новые владельцы команды – подробные рассуждения на эту тему в разделе «Паддок» на с. 14.

А времена настали действительно любопытные: пока одни с тревогой говорят о надвигающемся системном кризисе, другие открывают новые трассы. Последний пример: великолепный автодром в Шанхае, где прошел безумно интересный Гран При Китая (обзор на с. 116). Но восточный поход Ф1 продолжается: в августе 2005 года пройдет первый Гран При Турции. Русской редакции F1 Racing выпала редкая удача: мы стали одними из первых журналистов, кто побывал на месте строящейся стамбульской трассы. Впечатляет, доложу я вам! Недаром сам мистер Эклстоун авансом выставил ей высочайшую оценку, а уж когда на этот асфальт впервые «ступят» колеса машин Ф1, не будет разочарован никто – ни гошники, ни зрители. Ручаюсь. Репортаж о том, что мы увидели в Стамбуле и его окрестностях, – на с. 126.

И наконец, главная сенсация номера, вынесенная на обложку: в семье Ф1 ожидается прибавление! Самое интересное, что родители будущего «ребенка» в какой-то мере наши с вами земляки. На Западе проект под кодовым названием Midland F1 уже успели окрестить русским. Интригует? Тогда сразу открывайте журнал на с. 18.

...Шумахер? А что Шумахер? Он памятник себе воздвиг нерукотворный, за что и был помещен на обложку. Михаэль этого заслуживает.

Андрей Ларинин, главный редактор



РЕДАКЦИЯ

главный редактор
Андрей Ларинин

выпускающий редактор
Андрей Лось

редактор
Александр Кабановский

литературная редакция
Елена Эйдинова,
Татьяна Мусатова

директор по рекламе
Юрий Колпиков

арт-директор
Витаутас Черняускас

допечатная подготовка
Сергей Миленко

верстка
Трофим Чикин,
Анна Медведова

иллюстрации
LAT, Getty Images

ИЗДАТЕЛЬСТВО

президент
Сергей Арабаджи
вице-президент, старший главный редактор
Михаил Лаптев

вице-президент
Наталья Петровская

исполнительный директор
Ольга Бекетова

директор по рекламе
Наталья Иванчикова

начальник отдела допечатной подготовки
Алексей Груша

директор интернет-проектов
Владимир Возняк

менеджеры по распространению
Варвара Ваганова,
Галина Крюкова,
Мария Токарева

наши авторы

> Стив Купер

Новый редактор отдела новостей F1 Racing – интересный человек. В свободное от работы время он играет на гитаре, страстно увлекается творчеством великого Элвиса – после ГП США'03 Стив даже совершил паломничество в его дом-музей Graceland. Прежде работал в журналах Motorsport News и Autosport



> Питер Уиндзор

Ему дано видеть вещи в историческом развитии (на снимке 30-летней давности он атакует вопросами Джеймса Ханта). Питер рассуждает об успехе Ferrari (с. 52), которая интернациональна по составу, как футбольный клуб. Он же передает вести с фронтов шинной войны (с. 58) и рассказывает о таланте Сато (с. 100)



> Стив Матчетт

Мало кто из гоночных журналистов может похвастаться таким опытом, как у нашего редактора по техническим вопросам: он был механиком Benetton в годы первого триумфа Михаэля. В этом номере Стив рассказывает, почему McLaren MP4/4 1988 года и современный Ferrari F2004 – лучшие машины за всю историю Ф1 (с. 64)



> Джон Шард

Автор отличного фото, что на обложке журнала. Поймать Шуми на тестах в Хересе, да еще заставить его замерить на долю секунды – задача не из легких, но он справился. Работа у него такая: охотиться за суперзвездами спорта, причем не только Формулы 1



> Хьюго Диксон

Нелегка жизнь спортивного фотографа: недавно в Греции Хьюго даже арестовали, когда он в поисках интересного ракурса лазал по всему Олимпийскому стадиону. В этом номере его авторству принадлежат великолепные портреты «красных генералов» – с. 38



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

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
ПИ №77-17057 от 30.12.2003

Торговая марка и торговое имя F1 Racing являются
исключительной собственностью Haymarket Con-
sumer Publication Ltd. Haymarket Consumer Publi-
cation 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 – Полграфический новелес
«Триколор»

Полная информация о нас: Полная информация –
тел: (095) 761 1010, www.f1racing.ru

За содержание рекламной информации
ответственность несет рекламодатель. Он также
отвечает за достоверность рекламы, за
соблюдение авторских прав и других прав третьих
лиц, за наличие в рекламной информации
необходимых ссылок, предусмотренных
законодательством. Грехадней материалов
рекламодатель подтверждает передачу
издательству прав на их использование,
тиражирование и распространение.
Полная или частичная переписка материалов
журнала допускается только по предварительному
разрешению компании

ИТСПУБЛИШИНГ

International Trade Consumer Publishing

© «АйтиСи Паблшинг», 2004

Все права защищены

Русская Редакция F1 Racing

Ноябрь 2004

тираж 50 000 экз.

подписной индекс – 11105

Цена свободная

Содержание

ноябрь 2004

3 Колонка редактора

Турция, Китай... А Россия? Вылетай? Мы – против!

6 Парад

Встреча Запада с Востоком – глазами фотографов

Тема номера

12 Паддок

Ford уходит из Ф1. Но свято место пусто не бывает

32 Питер Уиндзор

Меньше народа (т. е. команд в Ф1) – больше кислорода!

34 Алан Хенри

История одной пресс-конференции Макса Мосли: странно все это...

36 Обратная связь

Гонщики обожают Спа, но каково там болельщикам?

Тема номера

38 «На тебе сошелся клином белый свет!»

Мемуары «красных» генералов: Жан, Росс, Рори, Паоло и Жиль – о великом чемпионе Шумахере

Тема номера

46 Секрет больших побед Ferrari – в маленьких деталях

F1 Racing проводит техосмотр машины Михаэля Шумахера – лучшей в Ф1

52 Красный Интернационал

Команда Ferrari работает идеально – потому что в ее составе «дети разных народов»

58 Шинная война

Michelin и Bridgestone – такие же принципиальные соперники, как и команды Ф1

64 Самые победоносные машины в истории Ф1

Несравненные McLaren образца 1988 года и Ferrari F2004 – на их долю выпал самый большой успех. Хотите знать, почему?

Тема номера

72 Формула Один на Один

Кими Райккёнен: «Мне Монтойя не помеха»

Тема номера

74 Вернется Мика в эту заваруху или нет?

Дважды чемпион мира все еще ждет звонка от боссов топ-команд

Тема номера

80 В чем проблема Алонсо?

В 2004-м хваленый Фернандо не раз проигрывал этому тихону Ярно: почему?

88 Формула Один на Один

Питер Заубер: «В Жаке меня устраивает все: и его опыт, и его имидж»

Тема номера

90 Williams: анатомия проблем

Этот год не принес особых поводов для радости, но команда борется с поразившим ее недугом

98 Формула Один на Один

Оливье Панис: «У Тойота далеко идущие планы»

Тема номера

100 Талант Сато – могуч и дик, как тигр полосатый

У Такумы есть главное – скорость. Его соратники рассказали F1 Racing, как надо эту скорость укрощать

106 Формула Один на Один

Алекс Вурц: «Я не жалею, что стал тест-пилотом McLaren»

108 Обзор Гран При Италии

Парадокс Ferrari: неважно, какой старт, – главное, какой финиш!

116 Обзор Гран При Китая

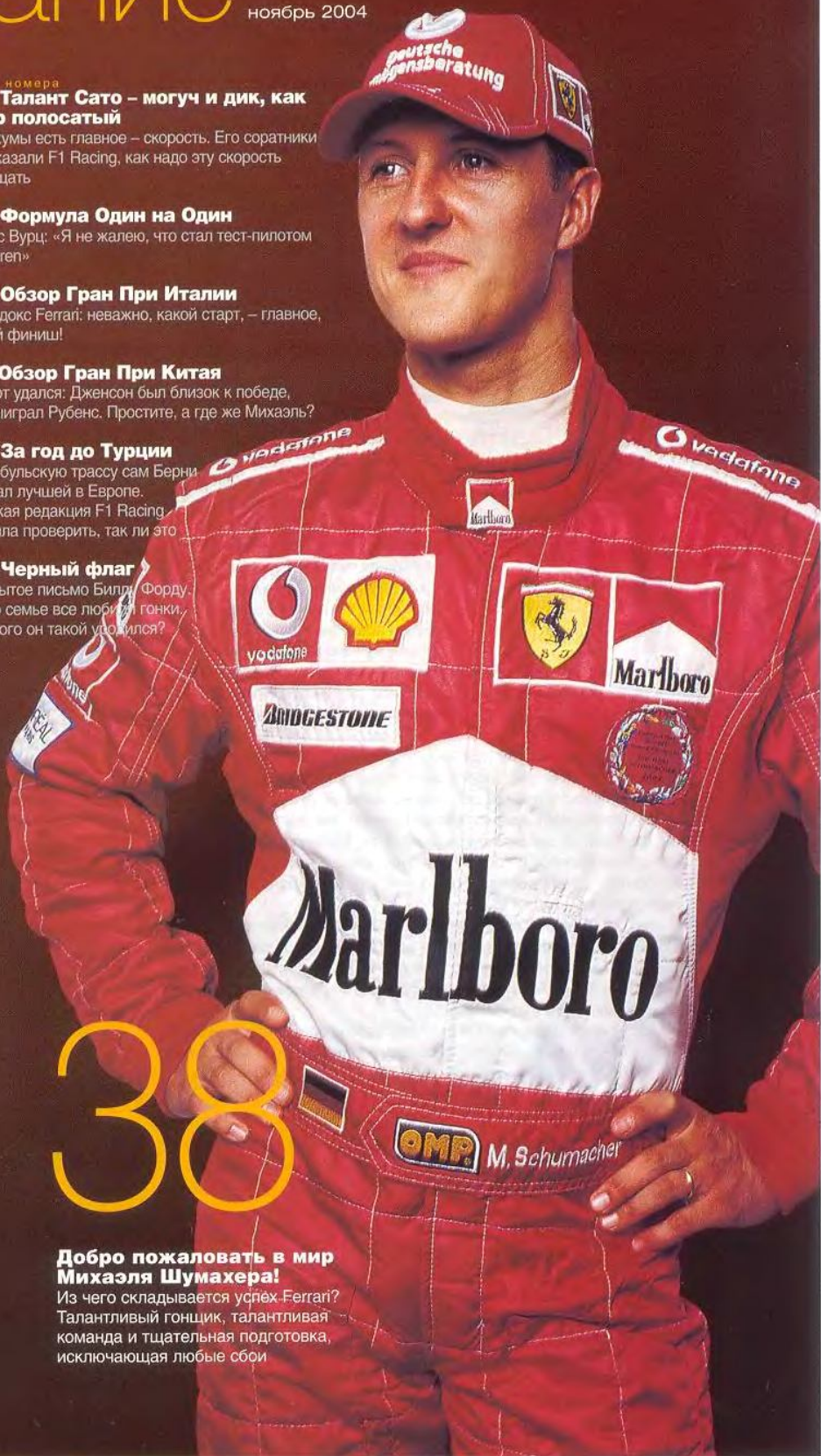
Дебют удался: Дженсон был близок к победе, но выиграл Рубенс. Простите, а где же Михаэль?

126 За год до Турции

Стамбульскую трассу сам Берни назвал лучшей в Европе. Русская редакция F1 Racing решила проверить, так ли это

130 Черный флаг

Открытое письмо Билли Форду. В его семье все любят гонки. И в кого он такой унаследовался?



38

Добро пожаловать в мир Михаэля Шумахера!

Из чего складывается успех Ferrari?

Талантливый гонщик, талантливая команда и тщательная подготовка, исключая любые сбои



Фото на обложке: Jon Sheeh. Фото в журнале: Dylan North, LAT Agency, Nigel Squire, Patrick Chazotte, Olivier, Andy Bell, Jan Niekamp, Richard Smith, Tobias ST, Victor Chernushevsk, Ewen Galloway. Особые Благодарности: Елена Востриль, Стив Дэвид, Нагорная Ольга, Jan Boudin, Wayne Campbell, Luca Solari, Daniel Colton, Marie Eschbacher, Ross Gregory, Mark Hallowell, Anita Havel, Silvia Hoffer, Nathalie Gode-Fribbensinger, Chris Hughes, Robert Johnson, Rod Jones, Agnes Kates, Eben Kelly, Bob Lobell, Bradley Lord, Paul Mahoney, Tracy Neale, David Platt, Charles Reid, Rob Taylor, Davidson Tuzimsky, Alberto Valsusa, Jan Wandtland, Chris Warren, William Woods, Ильяшму Матвилю, Роберту Клименту, Василию Борнату, Евгению Вязовцеву

Правила игры: В конкурсах, проводимых редакцией F1 Racing, могут участвовать только граждане России, Украины, Казахстана и Беларуси. Не допускаются участие сотрудников ИС Publishing и члены их семей. Победители будут уведомлены по телефону и должны быть готовы лично явиться в редакцию в срок, оговоренный в уведомлении. Для участия необходимо обязательно сообщить свои имя, адрес и контактный телефон, на который мы сможем связаться в случае успеха. Решения жюри являются окончательными и не подлежат обжалованию. Законы против мошенничества применяются в полном объеме.



▽ 52

Монцу вновь выиграла Ferrari, но можно ли считать ее итальянской командой?



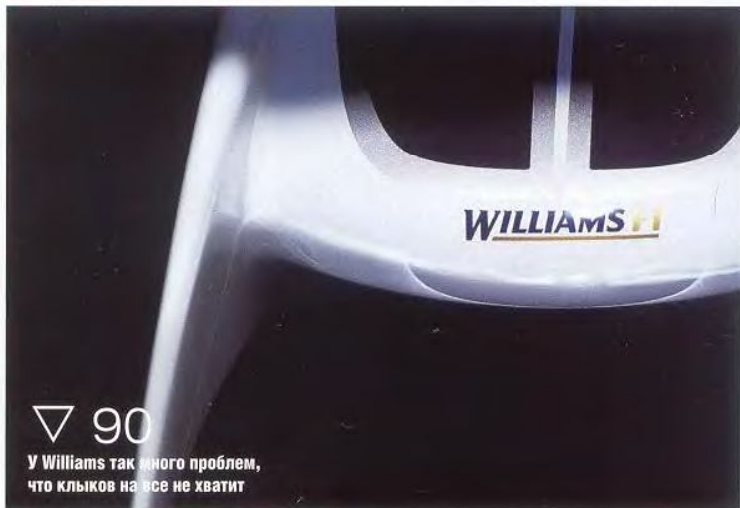
▽ 46

Непобедим не только сам Шуми, но и его машина – и вот почему...



▽ 38

ТОДТ, кто правит Ferrari, – в том, что вдохновляет Михаэля.



▽ 90

У Williams так много проблем, что клыков на все не хватает.



▽ 80

Почему в этом сезоне испанец хоть и летает, но как-то низенько?



▽ 74

Мика в отличной форме, готов к бою, и ждет предложений от подходящей команды.



▽ 126

Исследуем новые маршруты формульного туризма: все в Стамбуле!



▽ 58

В 2004 году шинная война разгорелась с новой силой.

Самая быстрая в мире доставка Pizz'ы
Монца-2004 не просто стала самой быстрой гонкой
в истории: Антонио Пизцония установил рекорд скорости
в формуле 1 – 370 км/час!

Трасса: Монца, Италия

Дата: Суббота, 11 сентября, 9:25

фотограф: Деррен Хилл, Canon EOS IV,
объектив 90 мм, пленка Fuji Velvia, 1/20 при F28



парад

海豚

Shanghai special

Шанхай – город контрастов
Новая трасса обошлась в \$240 млн. А сколько стоила
Новая моттло? Суперсовременный автодром
и китайская народная традиция идут рядом. Как
это мило! Восточная экзотика. Формуле 1 не повредит.

Трасса: Шанхай, Китай

Дата: Четверг, 23 сентября, 17:30

Фотограф: Майкл Кулер/LAT. Canon EOS 1Ds,
объектив 16-35 мм, пленка 100 ISO, 1/250 при F11

Ба! Ты ли это?! Какими судьбами?

Жак, добро пожаловать на планету Земля! Ездил ты вроде, не разулился, но в следующий раз, пожалуйста, будь чуток быстрее, а то, похоже, твои маркеновые спонсоры остались недоуровни.

Трасса: Шанхай, Китай

Дата: Суббота, 25 сентября, 14:30

Фотограф: Даррен Хит, Canon EOS 1V, объектив 14 мм, пленка Fuji Velvia, 1/30 при F22



ЗВЕЗДА И СМЕРТЬ

Шанхайский восход на фоне заката Jaguar

В тот самый момент, когда Китай приняли в капиталистический мир высоких скоростей, каковым является Формула 1, она лишилась одного из самых важных участников последних десятилетий. Ford поставил точку – окончательно

Постройка автодрома «Шанхай Интернешнл» потребовала колоссальных затрат. При стоимости \$240 млн он просто обязан был произвести впечатление – и оправдал ожидания. Выдержанный Германом Тильке, придворным архитектором Берни Эклстоуна, в величавом стиле, он отличается смелой архитектурой и художественной планировкой. И он не только прекрасен – он, кроме этого, огромен.

Паддок занимает шесть футбольных полей, а пит-лейн широка, как шоссе. Боксы огромных размеров задают новые стандарты, а для гостевых, маркетинговых, PR, инженерных или переговорных целей командам предоставили стильные бунгало (кому по два, а кому и по три) из нержавеющей стали размером с шестиместный президентский люкс. Все они располагаются на сваях в огромном искусственном озере, и к каждому пристроено деревянное патио.

В пресс-центре запросто можно было провести партию в крикет – места хватало. А для того чтобы купить билет на главную трибуну в день гонки, среднему китайскому рабочему нужно трудиться пять месяцев.

В том, что Ford анонсировал уход из Ф1 всего за несколько дней до того, как команды разместили свои машины в грузовых Boeing 747 флотилии Эклстоуна

'В ПРЕСС-ЦЕНТРЕ ЗАПРОСТО МОЖНО БЫЛО ПРОВЕСТИ ПАРТИЮ В КРИКЕТ – МЕСТА ХВАТАЛО'



и впервые отправились в Китай, просматривается жестокая ирония.

Этот шаг покажется еще более горьким, если учесть, что непонятное решение совета директоров Ford отвергнуть план спасения, рожденный в самой Китайской Народной Республике, привело к окончательному свертыванию 37-летней программы участия Голубого Овала в Ф1.

Уход Ford задевает интересы не только Jaguar Racing, но еще и Jordan-Ford с Minardi-Cosworth, и паддок отреагировал на это решение очень остро.

Боссы Jaguar Racing Тони Парнелл и Дэвид Питчфорт по мере сил держали удар, и хотя пытливые журналисты так и не смогли склонить их к опрочечивым высказываниям, внутренне они, очевидно, чувствовали себя неважно. Эдди Джордан иногда казался необычно весел, но чаще – близок к отчаянию. Пол Стoddарт из Minardi злился – очень злился – и рвался в драку.

Персонал всех трех команд – будь то механики, инженеры, водители грузовиков, PR-службы, повара или кто

удобно еще – сохранял чувство юмора и намеревался сделать все от него зависящее в трех последних гонках сезона.

Замечательные люди. Заслуживает ли Ford такого их отношения? «Черт возьми, нет», – сказал в боксах команды один старый работяга, не сумев сдержать разочарования. «Верно, черт возьми», – поддержал его товарищ, не прерывая свое тщательно отработанное занятие. Часы показывали 5:22 утра.

Даже Михаэль Шумахер отметил, что Шанхай – это лучший автодром Ф1, который ему доводилось видеть (основное фото); на что это намекают сотрудникам Jaguar жители Шанхая (врезка слева)?

▽ По три машины в 2005-м?

Если хотя бы одна из трех команд, чье будущее сейчас под вопросом, уйдет из Ф1, то по Договору Согласия остальным придется выставить на определенные гонки третью машину.

Если трио Jaguar Racing, Jordan и Minardi покинет арену Больших призов в полном составе, остальные семь «конюшен» (за исключением последнего участника Ф1, Sauber) будут вынуждены участвовать тремя машинами во всех ГП. Только так можно будет соблюсти нынешний статус-кво в 20 автомобилях

на стартовом поле.

Завоевание друзей никогда не было приоритетом для Берни, и когда накануне Гран При Китая он сказал в интервью Radio 5 Live, что потеря Minardi, Jordan и Jaguar – не такая уж и плохая перспектива, люди информированные не слишком удивились.

«Взгляните, – ворчал Берни, – есть ли здесь место для Эдди (Джордана) или Пола (Стoddарта)? У нас будет семь команд и 20 достойных машин. Наверно, это будет лучше».





Шумахер: цел, но сошел

ЭТО Снова он

Возвращение без фанфар

За лето в Гроуве не забыли постоянно кислую мину Ральфа Шумахера, но его неожиданное появление в боксах Williams, куда он направился после стычки с Култардом, вызвало удивление. Ральф не проинформировал команду о своем намерении и застал механиков, выстроившихся в ожидании Хуана Пабло Монтойи, врасплох. Проверив машину, команда обнаружила лишь небольшие повреждения и потому вознамерилась вернуть Ральфа в гонку. Но тот не захотел.

«Мои инженеры решили, что я мог бы продолжить, — сказал он. — Но прошло слишком много времени и возвращаться в гонку было уже поздно».

Если Ральф и дальше будет занимать такую позицию, то шансы Антонио Пиццонни вернуться за руль не так уж и безнадежны.



Рон Деннис и Мосли: единодушие?

В ПОИСКАХ ГАРМОНИИ

Конец соглашения в Ф1?

Президенту FIA Макс Мосли в Шанхае задали вопрос: «Макс, как хозяева команд смогут достичь единодушия в дискуссии о новых правилах? Ведь они непрерывно соперничают друг с другом. А проблема заключается в том, что Договор Соглашения требует единогласного одобрения любых изменений в регламенте...»

«Полностью согласен, — моментально ответил Мосли. — И не думаю, что он необходим после 2007 года».

Другими словами, Ф1 будет опираться на технические требования, спортивный кодекс и коллективные переговоры. И на арбитраж, конечно же...

ЖАК IS BACK

Вильнёв выиграл в чехарду

Возвращение Жака Вильнёва в Ф1 на китайском ГП не получилось триумфальным еще и потому, что провалился план Renault, Toyota и Sauber.

Все началось с растущего обоюдного недоверия между Ярно Трулли и Renault. Итальянец должен был досрочно уйти в Toyota, и место для него уже освободилось: японцы убрали Кристиано да Матту. В Renault из Sauber мог перескочить Физикелла — у него также был контракт на сезон-05. Тогда в кокпите Sauber оказался бы Вильнёв, который на тот момент был близок к подписанию контракта со швейцарцами опять же на 2005-й год. Последнее слагаемое «уравнения-2005», Ральф Шумахер, провел бы конец нынешнего сезона в Williams.

Renault по-прежнему хочет одолеть В.А.Р. в споре за второе место в Кубке

конструкторов, и два гонщика, способных зарабатывать очки, гораздо предпочтительнее одного.

По мнению F1 Racing, именно потому Берни Эклстоун посоветовал боссу Renault Флавио Бриаторе пригласить Вильнёва. Берни уверен, что Жак будет для Ф1 ценным приобретением в плане PR — именно поэтому Эклстоун и организовал его появление в мире Гран При в 1996 году.

Чего Берни предвидеть не мог, так это того, что китайский ГП для Renault станет худшим в сезоне, а для Sauber — лучшим. В субботу Фелипе Масса опередил оба Renault, хотя топлива в его баках было лишь на три круга меньше. Более того, лучшие круги обоих Sauber в гонке оказались более быстрыми, чем у Renault.



Берни хотел возвращения Вильнёва (справа) в Ф1, поскольку тот является харизматической личностью

ТРЕТЬЯ СИЛА

Где свободно: в Williams или В.А.Р.?

От решения, которое вынесет 16 октября Совет по соблюдению контрактных обязательств, зависит судьба не только Дженсона Баттона, но и, по меньшей мере, Антонио Пиццонни и Энтони Дэвидсона.

И Williams, и В.А.Р. собираются подчиниться решению Совета, так что одно место в топ-команде на сезон-2005 определенно будет свободно. Так, если Баттону придется остаться в В.А.Р., Williams, вероятно, возьмет в пару к Марку Уэбберу Пиццонни. Для парня из джунглей, который всего полгода назад сидел на дальнем конце скамейки запасных, это стало бы счастливым билетом.

Если же Дженсон перейдет в Williams, у Дэвидсона наконец-то появится возможность стать призовым пилотом В.А.Р., потягаться с напарником Такумой Сато и, быть может, показать всему паaddockу свою реальную силу.

Одному из двух пилотов решение Совета даст шанс всей жизни, другому может принести лишь месяцы разочарований и невеселых раздумий.

Однако если реализуется самый негативный сценарий ухода Ford из Ф1 и в Мельбурн в марте 2005 года приедут лишь семь команд, у некоторых третьих/тест-пилотов появляется надежда. Если шесть команд выставят по три машины, то за их рулем могут оказаться и Пиццонни, и Дэвидсон.

Хотя какова, по-вашему, вероятность, что Жан Тодт (к примеру) позволит испытателю Ферри Луке Бадеру провести все 19 гонок бок о бок с Михаэлем Шумахером и Рубенсом Баррикелло? Или он предпочтет сделать несколько звонков?

Скажем: «Привет, Мика. Ты все еще хочешь вернуться?»

• интервью Мики Хякинена — с. 74

Пит-стоп

Трулли в Toyota

Toyota окончательно подтвердила контракт Ярно Трулли (внизу) на сезон-05. Более того, он выйдет на старт уже в этом году — такое решение принято после тестов в Хересе, участие в которых принимали также Франк Перера и Кацуюки Хиранака из гоночной академии Toyota. В Японии Ярно заменит Зонту, в Бразилии — Паниса.



Минус Renault?

Как выяснил F1 Racing, Renault может свернуть программу Ф1 в конце 2005 года. В мае 2005-го нынешний президент Renault cars Луи Швейцер уступит свой пост Карлосу Гозну (внизу), который планирует перенаправить усилия на WRC, сообщил информированный источник в шанхайском паaddockе.



Пантано уволен

Jordan прекратила сотрудничество с Джорджо Пантано после того, как он попросил отсрочить на месяц внесение последнего платежа за место в команде после ГП Италии. В Китае Пантано заменил Тимо Глок (внизу), как это уже было в Канаде, когда спонсоры Пантано также не заплатили вовремя.





FORD НЕ ЛЮБИТ КОШЕК

Как счетоводы задушили Jaguar Racing

Ford принес Jaguar Cars в жертву биржевым котировкам акций, выраив из ее ДНК спортивный рынок. Более того, Ford упустил последний небесный шанс использовать Ф1 для выхода на китайский рынок



Виде-президент Ford Alan Jenson (врезка на соседней странице) поборнил программу Ф1, а теперь, наряду с Дэнном Леклером, (врезка вверху), покинул Jaguar

КОМАНДА Ф1 ОБХОДИТСЯ TOYOTA В 3% БЮДЖЕТА. ВЫИГРЫШНОГО НА РЫНКЕТИНГ, А НА JAG RACING НЕ БОЛЕЕ ДВАДЦАТИ ДОЛЛЕРОВ ПРОЦЕНТА

либо другой, высокий чин, уже один титул которого наводит на мысль, что именно он здесь главный, а финансовый директор, главный среди этих счетоводов — Дэн Деклер, финансовый директор, назначенный вице-президентом Ford Аланом Гилмором, давним противником участия Jaguar в Ф1. Экономическая паранойя в штаб-квартире Ford в Дирборне достигла таких масштабов, что власть Леклера и Гилмора стала почти абсолютной.

Аналитики с Уолл-стрит все равно не верят, что команда Jaguar сможет выжить в нынешнем состоянии. Так же высоко они оценили и смелость

решение Ford закрыть Browns Lane, эдакий аналог завода Jaguar Cars в Коventри. И печальнее, что за всеми стратегическими решениями, принимаемыми сегодня, стоит лишь желание повысить, пусть и ненадолго, падающие цены акций Ford. Проблема в том, что счетоводов волнуют прежде всего издержки, а не доходы. А успешными компаниями управляют исключительно дилеры, а не менеджеры.

Но компания команда Jaguar выигрывает еще более трогательно, если принять во внимание следующие:

- Виде-президент Ford Alan Jenson (врезка на соседней странице) поборнил программу Ф1, а теперь, наряду с Дэнном Леклером, (врезка вверху), покинул Jaguar
- Ford в Китае

В Red Bull ухватились за Ф1

Спонсор Sauber и Клине, возможно, купит Jaguar



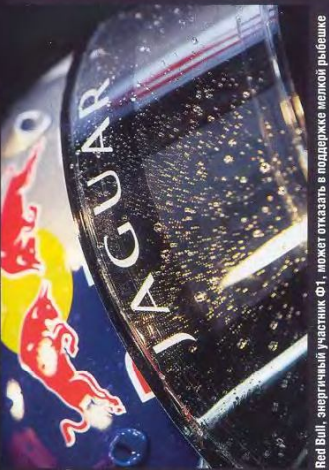
Матешин сильный игрок Toyota V10 (см. врезку на следующей странице), но команда будет и в Азиат. Шаса 68 жестко прива-

орое Ford давно оторвант в сторону, и на sicuro вновь вышет Матешин. Red Bull предпринимает возможность создать команду, которая могла бы вместе с первоначальной программой инвестировать в изобретательных инженеров, которые финансируют команду не пропуская ни грех сезонов. Матешин сохраняет персонал и большую часть структуры управления — что, несомненно, поворачивает ситуацию в пользу команды. Матешин не стартует и не покупатели, испробовать гарантировать будущее команды, — заявил Шасава Томи Барнелл. — Речь не о цене, речь о надежности долгосрочном спонсоре. Команда продолжает работу и сможет обеспечить ее работу в течение двух-трех лет. Мы не обрисовывать и связывать с тем, кто, понадеявшись на спонсора, который сейчас и найдет, через полгода и назад, через год и далее.

Подведем предостережение исключает взаимовыгодные продажи команд и не самые авторитетные, например, Кристиану Хорнеру, главе команды 3000 Aston International. И все же вряд ли сделка по приобретению команды Red Bull контролирует пакет акций команды придет так гладко. Матешин идет на нее, рассчитывая запустить клиентские моторы Toyota. Это ослабит хватку Лопала, где долго работала команда, и поставит в невыгодном положении команду Red Bull.

Может быть, создание команды с замечательным пилотом Red Bull из Австралии будет вызовом лишь на уровне на уровне. Матешин же восторженно воспринимает даже такой вариант. Как Ferrari, захочет расширить присутствие в клиентских моторах — был бы успех.

Может быть, создание команды с замечательным пилотом Red Bull из Австралии будет вызовом лишь на уровне на уровне. Матешин же восторженно воспринимает даже такой вариант. Как Ferrari, захочет расширить присутствие в клиентских моторах — был бы успех.



Red Bull, энергичный участник Ф1, может откатить в поддержку моллой, рыбешке



РИЧАРД ПЭРРИ-ДЖОНС БЫЛ БЫ ШОКИРОВАН ТАК ЖЕ, КАК ЖАК НАССЕР, ПОСЛЕДНИЙ МЕЧТАТЕЛЬ СРЕДИ ДИРЕКТОРОВ FORD'

1. Компания Ford пришла в Ф1 в конце 60-х и с тех пор выпускала двигатели, благодаря которым добывали славу такие легендарные гонщики, как Джим Кларк, Джеки Стюарт, Грэм Хилл, Йохен Риндт, Эмерсон Фиттипальди, Ронни Петерсон, Джеймс Хант, Марио Андретти, Алан Джонс, Кеке Росберг, Айртон Сенна, Михаэль Шумахер и многие другие. Автогонки – бесценная часть традиций Ford, жизненно важный элемент корпоративной ДНК. Выбрасывать за борт 40 лет своей истории ради сиюминутного повышения цен на акции – в высшей степени неразумно.

2. Дела у Jaguar Racing шли совсем плохо. Пусть им было нечем похвастать в 2000-м, 2001-м и 2002-м, но технический директор Ford Ричард Пэрри-Джонс, получив задание решить эту проблему к 2003 году, выполнил задачу, назначив на ключевые должности никому не известных Тони Парнелла и Дэвида Питчфорта. В 2003 году текущий бюджет Jaguar Racing был урезан на \$50 млн (примерно на 25%), но, несмотря на это, команда добилась небывалого успеха, хотя очки ей приносила лишь машина, за рулем которой сидел Марк Уэббер (затмивший незадачливых напарников – Антонио Пизцонию и Джастина Уилсона).

В этом году Jaguar работал все лучше и лучше, хотя это было не слишком заметно: соперники демонстрировали невероятную надежность, а Cosworth Racing мучили проблемы (что можно объяснить отставкой управляющих директоров Ника Хейза и Брендана Коннора). Но и несмотря на скромные финан-

совые возможности, в 2004-м Jaguar смог прыгнуть выше головы. Более того, проблем с надежностью было бы меньше, если бы бюджет команды не был столь безжалостно урезан. Есть такая знаменитая гоночная истина: «Скорость денег стоит – насколько быстро вы хотите ехать?» Но, судя по всему, Ford вообще не хотел, чтобы Jaguar куда-то ехал.

17 сентября Парнелл сказал F1 Racing: «О собственном будущем я не беспокоюсь – у меня все будет окей. Но я читал, что Жан Тодт называет своих парней в Ferrari «командой мечты», и я согласен – им очень многое удалось. Но и Jaguar – это команда мечты. Я бы посмотрел, смогли бы они добиться того, чего добились мы, с нашими сравнительно скудными ресурсами. Поверьте, у нас отличный конструкторский отдел и превосходные технологии. Любой покупатель, способный вложить в это нормальные деньги – будущий победитель».

Громче всех в дверь Парнелла барабанит Red Bull, но интересно узнать и о другом потенциальном претенденте, который все лето вертелся вокруг Jaguar.

Судите сами. Внештатный корреспондент китайского издания F1 Racing, побывавший в августе на гонке Формулы Campus в Джухае, к своему удивлению заметил – кого бы вы думали? – Парнелла! Разумеется, он задался вопросом, а что это босс Jaguar делает в Китае, тем более на таком малозначительном мероприятии? Но когда F1 Racing напрямую попросил объяснить причины его присутствия на невразумительной китайской клубной гонке, Парнелл от комментариев отказался.

► Выживет ли мелюзга?

Хороший вопрос. Ford проинформировал команду Jordan (внизу), которая платит за двигатели Cosworth \$18 млн, что в 2005 году цены вырастут до \$32 млн: разница должна покрыть убытки, связанные с прекращением поступлений от Jaguar.

У Эдди Джордана карман всегда пуст, поэтому он ищет другого поставщика, разочаровавшись в ценах и качестве Ford.

Но судя по всему, его попытки договориться с Toyota ни к чему не привели. Японским производителям больше по вкусу потенциальный альянс с командой, финансируемой Red Bull, так что шансы Jordan тают на глазах. Такая развязка не оставит Джордану выбора: в конце сезона ему придется продавать команду и паковать чемоданы.

Но Эдди не сдастся – машина следующего года EJ15 изначально подгонялась и под двигатель Toyota, и под Cosworth. Но будет ли она конкурентоспособной? У Jordan

не хватает ресурсов на разработку одной нормальной машины, не говоря уже о двух. Так что будущее «желтых» пока во мраке.

Разумеется, Эдди не покинет Ф1 без борьбы: «Я буду драться за то, чтобы в следующем году выйти на старт в Австралии», – сказал он в Шанхае. – Ничего не гарантирую, но без боя я не сдамся».

С Minardi ситуация более ясная. Там не ожидают, что с ними обойдутся так же сурово, как с Jordan. В Фазенце могли бы собирать и использовать старые двигатели Cosworth по бросовым ценам. Глава Minardi Пол Стoddарт заявил: «Мы уверены, что сможем договориться».

За океаном считают, что эти события никак не повлияют на соглашение Cosworth и ChampCar. У американской серии есть в запасе 100 двигателей, и там полагают, что продажа Cosworth USA обеспечит решение проблемы на 2005 год и далее.

«Я работаю здесь 25 лет. За это время у нас сменилось 5 владельцев», – говорит вице-президент Cosworth USA Иэн Биско. – Можете считать меня наивным, но не думаю, что найти покупателя будет очень сложно».



Технический директор Ford Пэрри-Джонс (врезка вверху) заменил в Jaguar такую заметную фигуру, как Ники Лауда, на Питчфорта (на основном фото слева) и Парнелла



JAGUARRACING



Jaguar (основное фото) могла бы превратиться в Team China-Ford и с блеском вывести американский автогигант на самый бурно развивающийся рынок мира

Однако вскоре ситуация прояснилась. Наш корреспондент (пожелавший остаться неназванным) видел, как Парнелл увлеченно беседовал с несколькими крупными китайскими промышленниками, многие из которых по совместительству являются высокопоставленными чиновниками — для коммунистической системы Китая это характерно. Видя столь близкие отношения, наш источник предположил, что в качестве загадочного китайского спонсора выступает само правительство. Данное предположение не противоречит недавним слухам о том, что некий спонсор якобы готов совместно с Ford финансировать команду Ford Grand Prix (т. е. переименованную Jaguar Racing). Об этом рассказывалось в октябрьском F1 Racing и в родственном ему британском журнале Autosport. 17 сентября на пресс-конференции, созванной сразу после того, как было обнародовано решение продать команду, Пэрри-Джонс тоже заявил, что вероятность этого весьма велика.

Парнелл, может, и талантливый охотник за молодыми гонимыми дарованиями, но он вряд ли отправился бы в Джухай, если бы в конце пути его не ждали золотые горы. На-

верняка все так и было. Наш корреспондент считает, что переговоры Парнелла и китайских чиновников могли вылиться в крупнейшую сделку в истории Ф1: новую команду под названием Team China-Ford, спонсорами которой выступали бы Ford Motor Company и Китайская Народная Республика.

Никогда еще коммунисты и капиталисты не были столь близки — ни на спортивной, ни даже на коммерческой арене. Думаете, такое возможно? По-вашему, что-то обязательно должно было пойти не так? Думаете, это китайское правительство, нетеропливое и не склонное к авантюрам, в последний момент пошло на попятный? Нет, по словам наших источников в Китае, окончательное «нет» было сказано не китайцами, а компанией Ford.

Если так, то это было самое непродуманное решение за всю историю транснациональной корпорации (низкий поклон вам, господа Гилмор и Леклер). Почему? Да потому, что в настоящее время присутствие Ford в Китае практически равно нулю: на этом крупнейшем рынке мира (1,3 млрд человек) американцы сильно отстают от своих главных конкурентов (например, Volkswagen уже

активно работает по всему Китаю). А Team China-Ford одним махом обеспечила бы Голубому овалу поул-позицию. Но счетоводам позволили на корню зарубить эту сказочную возможность.

Что на это сказал бы основатель Jaguar Racing Жак Нассер, последний из настоящих мечтателей, занимавший кресло главы Ford? Разумеется, он промолчал бы — ветераны Ford не настолько глупы. Но что при этом подумал? Наверняка, он был бы возмущен и шокирован не меньше Пэрри-Джонса.

В 1999 году во время беседы с журналистами, скептически относившимися к идее участия Jaguar в Ф1, Нассер заметил: «Представьте, что появились популярные и транслируемые на весь мир соревнования по бритью. Вы бы ожидали увидеть там Gillette?».

Публика закивала.

«Я тоже так думаю, — продолжил он. — Конечно, ожидали бы. Именно поэтому Jaguar будет выступать в Ф1».

Похоже, Ford Motor Company хочет, чтобы Jaguar отстрил бороду. Для чего? Да вы хоть знаете, сколько нынче стоят лезвия?

● См. Колонка редактора (с. 8) и Черный флаг (с. 130)

► Действия Ford доказали, что Берни был прав: GPWC — нежизнеспособен

Решение Jaguar продать команду не только сыграло на руку Берни Эклстоуну, дав коммерческому распорядителю Ф1 возможность начать очередную гневную атаку на крупнейших автопроизводителей. Это решение серьезно ослабило и позиции GPWC.

Свободное объединение автопроизводителей было создано якобы для организации альтернативного чемпионата — ес-

ли потребуется — уже с 2008 года. На самом деле это инструмент лоббирования интересов тех, кто хочет забрать у Эклстоуна часть доходов от реализации коммерческих прав.

Решение Jaguar об уходе серьезно подрывает доверие к GPWC. Еще более неоднозначно воспринимается известие о том, что участники GPWC, если их вынудят проводить свой чемпионат, намерены продол-

жить деловые связи с табачными компаниями: это можно интерпретировать как потворство Ferrari и McLaren, получающим солидную «никотиновую» подпитку.

Но несмотря на все их словеса, заговорщики из GPWC никак не могут справиться с неуступчивым Эклстоуном — даже после выпада в его адрес со стороны Луки Монтедземоло, президента Ferrari и председателя совета директоров Fiat.

«Если мы не повысим доходы команд, то такой дорогой спорт не сможет выжить, — заявил Монтедземоло в Монце. — В этой новой ситуации мы должны искать варианты, приемлемые для команд, которые получают лишь 47% доходов от теле-трансляций и не имеют ничего от продажи билетов, рекламы и прочих источников».

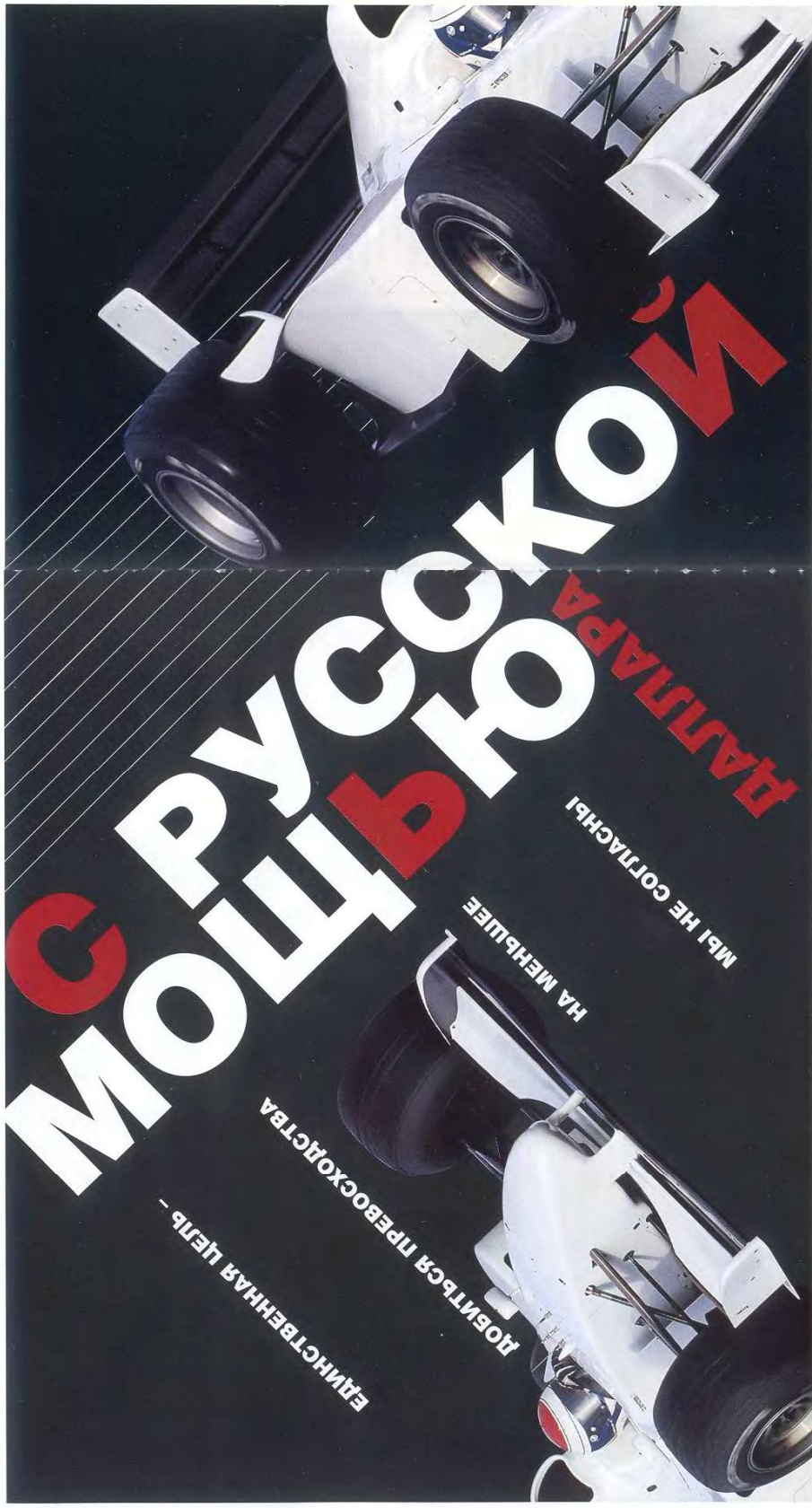
Берни сухо парировал: «Смени пластинку, Лука, столько лет одно и то же».

СЕНСАЦИЯ: КТО НА НОВЕНЬКОГО?

Русские идут!

Знакомьтесь: Алекс Шнайдер, 36-летний канадский сталелитейный магнат, выходец из России. Намерен с нуля создать новую команду Ф1: подобного не случалось с 2002 года, когда в Формулу 1 пришла Toyota

ГРАН ПРИ ПОЗВОЛИТ РОССИИ ОКАЗАТЬСЯ В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ, И Я ХОЧУ ПРИЛОЖИТЬ ДЛЯ ЭТОГО МАКСИМУМ УСИЛИЙ!



И овал команда будет называться Midland F1 и дебютирует на Гран При Австралии 2006 года. Ее база раз-
местится в Великобритании, судя по всему, где-то к западу от Лондона, а шасси будет строить итальянская фирма Dallara. Но что действительно интересно — официальная презентация новой команды состоится уже в начале 2005 года, вероятнее всего, в Москве.
Детище Алекса Шайдера, 36-летнего гражданина Канады, уроженца Санкт-Петербурга, будет полностью финансироваться Midland Group — по крайней мере, на начальном этапе. Шнайдер и его партнер Эдуард Шиф-

той в 68 этажей будет построено в сердце финансового района Торонто и станет самым высоким жилым зданием в Канаде.
Но при чем здесь Ф1? 23 октября в Шанхае в экспозиции индустрии F1 Racing Шнайдер заявил: «Midland работает в разных областях. Многие виды нашей деятельности сосредоточены в России и странах СНГ, но мы работаем по всему миру и хотим развиваться дальше. Принадлежит в бизнес спортивную составляющую, мы рассчитываем объединить усилия с компаниями, представляющими для нас коммерческий интерес. Ф1 идеально подходит для реализации этой цели, в ней есть

конкуренция, стратегия, зрелище, высокие технологии и общеприимный масштаб. С помощью Формулы 1 Midland может сделать себе отличную рекламу по всему миру.
Как я уже говорил, большая часть нашего бизнеса сосредоточена в России и странах СНГ, поэтому у команды будет некая русская «изюминка». Мы могли бы пригласить российских пилотов на тесты и надеюсь, что со временем нам удастся вывести российского гонщика в Ф1. Сегодня Россия и страны СНГ являются весьма привлекательным рынком для многих компаний, представленных в Ф1, что дает дополнительное преимущество и нам.



У Шайдера (вверху) есть деньги и желание создать российскую команду Ф1; Берни Экстону всерьезно поддерживает этот проект

и Формуле 1. Помимо этого, мы хотим сделать все от нас зависящее, чтобы Россия смогла принять у себя Гран При, что позволит ей оказаться в центре внимания и, несомненно, будет иметь позитивный эффект. И я хочу приложить максимум усилий для того, чтобы это произошло.
Сегодня Россия — очень привлекательная страна. Рабочая сила здесь квалифицированная и сравнительно недорогая. Цены на энергоресурсы тоже низкие. Правительством делаются очень многие, и сейчас в России появляется масса новых возможностей».

Шнайдер уже проводил всесторонние переговоры с Берни Экстонуем, который не скрывает своего желания привнести Ф1 в Россию. «Господин Экстону полностью поддерживает наши планы», — говорит Шнайдер. — Мы с ним встретились и обсуждали эту идею. Естественно, что в первую очередь я обратился именно к нему».

Станет ли Шнайдер для Ф1 тем, кем стал для футбола Абрамович? «Что я могу сказать? Сравнение неизбежно, но беспочвенное. Лично с Абрамовичем я не знаком, но уважаю его — как за достижения в бизнесе, так и за то, что он сделал для футбола».

И все же для того, чтобы добиться успеха в Ф1, Шнайдеру придется расширяться на сумму побольше той, что Абрамович выложил за «Челси». Но это его, похоже, ничуть не смущает: «Помните, в Ф1 для нас важна победа, а не просто участие. Но, естественно, нужно быть реалистами. В первую очередь мы должны собрать хорошую команду, затем создать хорошую машину. Затем, что это непростое. Начекал команда будет полностью финансироваться Midland, но когда мы добьемся первых успехов, наше уникальное положение поможет нам привлечь спонсоров. Мы отдаем себе отчет в том, что просто быть в Ф1 стоит примерно \$100 млн в год, и мы готовы к таким расходам. Следуя современным тенденциям делового мира, большую часть работы мы хотели бы передать привлеченным компаниям. Именно поэтому мы не заинтересованы в приобретении существующей команды».

Самый болезненный вопрос для всех, кто хотел бы прийти в Ф1 (см. с. 16): кто будет поставщиком двигателей? «Мы ведем переговоры все с теми же компаниями, но официальные заявления делать пока рано. Рассчитываеме расширить обоим уже в январе-феврале».

Шнайдер не собирается сам управлять командой и охотно говорит о намерении главную команду нанять. Как и в ситуации с двигателями, вопрос о ведущих кандидатурах все еще находится в стадии рассмотрения».
Неудивительно, что Шнайдер не распространяет по этому поводу: «Да, я найду главу команды. Но я еще не решил, кто именно это будет. Кроме того, мы уже сейчас проводим переговоры с людьми, которые займут остальные руководящие посты... Будем ждать...»

Шасси будет разрабатывать и строить Dallara (слева); поставщиком шасси будет... покажем вам; Шнайдер с Экстонуем говорят в рабочей силе в России

Пит-стоп

Говорят, Cosworth купит Берни

В субботу вечером по паддоку ГП Китая поползли слухи, что в списке потенциальных покупателей Cosworth Racing появилось новое имя, а именно Бернад Чарльз Эклстоун. Невероятно? Без сомнения. Правда ли это? Возможно...



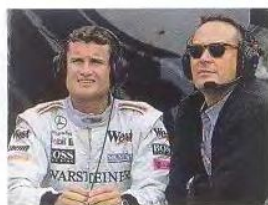
Паскуали судится с Toyota

Анже Паскуали (внизу), экс-менеджер Toyota, подал в суд на своих бывших работодателей, обвиняя их в незаслуженном увольнении. Швейцарца уволили в августе, заменив Ричардом Креганом. «Мы уверены, что действовали по закону», – комментирует эту новость представитель Toyota.



ДиСи хочет купить Jaguar

Ходят слухи, что Дэвид Култард настойчиво пытается уговорить совладельца McLaren Мансура Одже (внизу справа) помочь купить Jaguar Racing – чтобы ДиСи стал там первым пилотом. F1 Racing будет удивлен, если эти слухи окажутся обоснованными...



Марш стартовал с поула, был первым на финише – но приз ему не достался

ПОДДЕРЖКА ЧТО НАДО!

Наши люди гонялись в Шанхае

Два автора F1 Racing лично опробовали новую трассу в Шанхае. Мэтью Марш в гонках не новичок, а вот Питер Уиндзор рад уже тому, что уступал лидерам всего 2 секунды



Мэтью Марш
Кубок Porsche Carrera
«Это была уникальная возможность изучить трассу Гран При одновременно с гонщиками Ф1. Как и они, я почувствовал, насколько улучшаются сцепные свойства по мере обрезинивания асфальта. Новая трасса продемонстрировала, в чем отличие Porsche от более шустрых болидов Ф1: наши траектории шире на входе в повороты – там резины нет. Прием Шуми с ранним входом в поворот с последующим «сжиманием» радиуса кое-где сработал.

Я лидировал от старта до финиша – к сожалению, стюарды меня оштрафовали и отобрали мой приз. Но я видел также, как парень по имени Ральф, которого F1 Racing недавно критиковал, скандалил в боксах Williams, а также столкновение, которое подлежит расследованию. Ну и ну!»



Питер Уиндзор
Гонка на VW Polo
«Поначалу я растерялся. Сиденье Recaro-Hans. Стики Dunlop. Спартанский интерьер, полупустая панель приборов. Каркас безопасности. Мое имя на боковом стекле! Стартовое поле – это долина, а справа гора, пестрая и шумная. Ты помнишь первый поворот, но в действительности он совсем другой. Быстрый вход – и тормоза. Вот тут-то Михаэля и развернуло! Я поставил Polo на два колеса, но вписался.

Мы столкнулись. Я устоял. Позже, наблюдая за гонкой Ф1, я почувствовал ритм, взятый Рубенсом, Дженсоном и Кими. Мне до них далеко, но я могу представить этот левый поворот, где надо сбросить, чтобы в него вписаться. Помню заднюю прямую, трибуны под козырьками в форме листьев лотоса в точке торможения. Я отчасти испытал то, что чувствуют они».

ПОПАЛСЯ В КАДР № 51: САТО ЗАЗЕВАЛСЯ



Дженсон Баттон (в центре) великолепно чувствовал себя на пресс-брифинге В.А.Р. в шанхайском новеньком универсаме New World накануне Гран При Китая. А вот его напарник Такума Сато (слева), похоже, растерялся. Зато Зитони Дэвидсон наготове

Герои и антигерои

Полоса белая, полоса черная, полоса никакая...



Отличный месяц для Рубенса Баррикелло.

Наконец-то второй поул, наконец-то первая победа в сезоне '04, затем вторая на фоне неудачи Михаэля. Или это было отрежиссировано...



Неудачный месяц для гонщиков Minardi. Бельгийскую ганку

Жолту испортил Баттон, итальянскую Пантано. А Джинни в Монце загорелся...



Классный месяц для адвокатов! Как следует покопавшись

в договоре Дженсона Баттона с В.А.Р., комитет по контрактам получил вариант Williams. Ух, заработают!...



Неудачный месяц для фанов Jaguar,

мечтающих видеть Ф1 в полном здравии. Узнать, что судьбу команды решают счетоводы корпорации, – это было круто!



Удачный месяц для Макса Мосли, хотя его и занесло немного

в Монце. Его объяснения по поводу отказа от отставки и эксцентричные предложения по изменению технического регламента прозвучали неубедительно. А потом еще и Ford подтвердил его правоту.



Катастрофа для идиотов из Бельгии.

Как сообщил F1 Racing, власти Спа угрожали собаками и наручниками, изгоняя фотографов из ответственных для съемки мест. Хуже того, те же меры, похоже, были применены и к болельщикам. Полный провал!

Пит-стоп

▽ Струйка дыма от GPWC

Надежды на то, что европейское антитабачное законодательство избавит Ф1 от рекламы сигарет, могут не оправдаться, если члены GPWC сдержат свое обещание – они заявили, что такая реклама будет сохранена во всех гонках, проводимых GPWC, хотя и будет менее навязчивой, чем сегодня.



▽ Последний резерв?

Босс Minardi Пол Стюарт (внизу) нашел новый способ привлечения средств: он продает половину своей коллекции машин Ф1. От продажи 40 машин (включая Tyrrell, Brabham, Benetton и B.A.R.) Пол рассчитывает выручить \$5 млн.



▽ Авария нектати

Команда Williams вынуждена срочно искать временную замену своему ведущему конструктору Гейвину Фишеру (внизу), выбывшему из строя на несколько недель из-за травм (разбита голова, сломаны кости таза), полученных при падении с мотоцикла во время отпуска в США. Замену зовут Марк Лоусби.



ВЫШЕ ЗНАМЯ!

Мы – чемпионы!

Сентябрь принес российским поклонникам автоспорта отличные новости. Алексей Васильев и Николай Фоменко (вверху) стали первыми в истории России победителями соревнований по автоспорту, приравненных к чемпионату мира. Правда, успех к нашим ребятам пришел не в личном, а командном зачете в классе N-GT – благодаря великолепному выступлению команды Yukos Motorsport, в составе которой зачетные очки вместе с россиянами добывал еще и Стефан Ортелли в паре с Эммануэлем Колларом. После 9 этапов FIA GT экипажи Yukos Motorsport набрали 127 очков – на 51,5 очка больше, чем у ближайшего из соперников.

«До конца сезона осталось еще две гонки FIA GT, но мы уже чемпионы! – комментирует Николай Фоменко. – Это рекордное достижение для команды, выступающей с российским спонсором и двумя российскими пилотами, первое за всю историю международного чемпионата FIA GT, и его невозможно переоценить. Мы получили массу поздравлений от соперников, от организаторов чемпионата. Большое спасибо всем!»

В личном зачете Алексей Васильев занимает 5-е место, уступая лишь четверке гонщиков Porsche из двух команд, заявленных в чемпионате Манфредом Фрайзингером. Николай Фоменко на 10-м месте (три гонки он провел отдельно от Алексея, участвуя в киносъемках).

А вот Роман Русинов (внизу справа) стал победителем гоночной серии Le Mans Endurance Series именно в личном зачете, выступив в составе команды JMB Racing за рулем Ferrari 360 Modena. При этом одну из четырех гонок он выиграл, в другой был вторым, а всего заработал 24 очка – на одно больше финишировавшего вторым Стефана Ортелли.

«Чемпионский титул – отличный подарок ко дню рождения, – говорит Роман. – Надеюсь, этот успех сыграет свою роль в развитии моей гоночной карьеры».

• Интервью Романа Русинова – с. 26



СОМОГОНЩИКИ

Знакомьтесь с новой надеждой Ф1: Джейми Грин

Джейми Грин, говоришь? Что за молодо-зелено? Может, возьмем кого-нибудь, кого хотя бы зовут посмешнее да пооригинальнее?

Знаешь, я ищу талантливых гонщиков, а не повод поалам-буричь.

Допустим. Только этот выскочка Джейми Грин меня не вдохновляет. Нет ли кого-нибудь получше?

Джейми – кадр серьезный, а не какой-то там объект для твоих шуток. Поклонники уже интересуются...

Мои поклонники?

А у тебя их нет.

Зато в нашей школе был учитель, которого звали мистер Грин. А другого – мистер Браун. Вот смешно-то, да? Нет.



Окей, так что там с нашим зеленым юнцом?

В этом году он просто затмил всех в Европейской Ф3, завоевав титул еще в сентябре, за 4 гонки до конца сезона.

Нехило. А там хоть было с кем соревноваться?

Солидные ребята, например Нико Росберг и Льюис Хэмилтон, – мы о них тоже писали в нашей колонке. Потрясающе! И этого достаточно, чтобы увидеть зеленый свет на пути в Ф1?

Возможно. В 2002-м он был лауреатом ежегодной премии McLaren и Autosport для молодых гонщиков, получил поддержку Mercedes, и ему обещан тест за рулем McLaren. Более того, говорят, что он может стать тестером В.А.Р., если Дэвидсон получит повышение.

А кому-нибудь еще удавалось прыгнуть из Euro F3 прямо в Ф1? Удавалось. Ягуаровец Кристиан Клин год назад был там вторым. Выходит, у Джейми есть шанс, если он, подобно Клину, наскребет достаточно «зелени». Удачная шутка, но Джейми – больше чем рента-драйвер. Советую к нему присмотреться

Что хочет Ричардс – Баттона или денег?

Босс В.А.Р Дэвид Ричардс стоит перед непростым выбором – довольные инвесторы и несчастный пилот или вообще никакого Баттона и группа потенциальных инвесторов, ищущих другие способы вложения средств

Совет по контролю за исполнением контрактных обязательств отложил вынесение решения по делу Баттона до середины октября, но на лице босса В.А.Р Дэвида Ричардса уже появилась стальная ухмылка человека, способного извлечь выгоду при любом исходе событий.

Даже если ДР выйдет целым и невредимым из бури Баттонгейта и заставит британца остаться в команде до конца 2005 года и даже дольше, отголоски этой бури, возможно, будут иметь более разрушительные последствия, чем он думал.

Хотя Ричардс будет бороться за Баттона не на жизнь, а на смерть, он отдает себе отчет в том, что его лучший пилот разочаровался и в команде, и в руководстве, а добиваться превосходных результатов от разочарованного пилота – это отнюдь не лучший путь к победе.

Стало быть, В.А.Р попытается получить солидную компенсацию за свободу Баттона. В самой команде ходят разговоры о том, что предполагаемый переход Баттона в Williams будет стоить примерно \$40 млн, но анализ, проведенный F1 Racing, дает основания усомниться в правдоподобности этих заявлений, по самым оптимистичным прогнозам цифра не будет превышать \$30 млн.

Уход Баттона нанесет команде огромный ущерб – возразит на это Ричардс.

В процессе переговоров с потенциальными спонсорами, включая производителя прохладительных напитков Diageo, китайскую нефтяную компанию Sinopec и Royal Bank of Scotland, ДР наверняка почувствует,

что будущие контракты вполне могут быть обусловлены участием Баттона.

Ричардсу придется искать хорошего спонсора на сезон 2005 года, даже если Баттон уйдет. В конце концов, потерю одной из вышеперечисленных сделок можно считать просто неудачей; но потеря все три будет более чем беспечностью. Если бывший босс Крэйг Поллок с легкостью заключал миллионные контракты с TeleGlobe, Tiscali и Sonax, то нынешний директор по маркетингу Хью Чамберс еще должен доказать свою способность заключать подобные сделки.

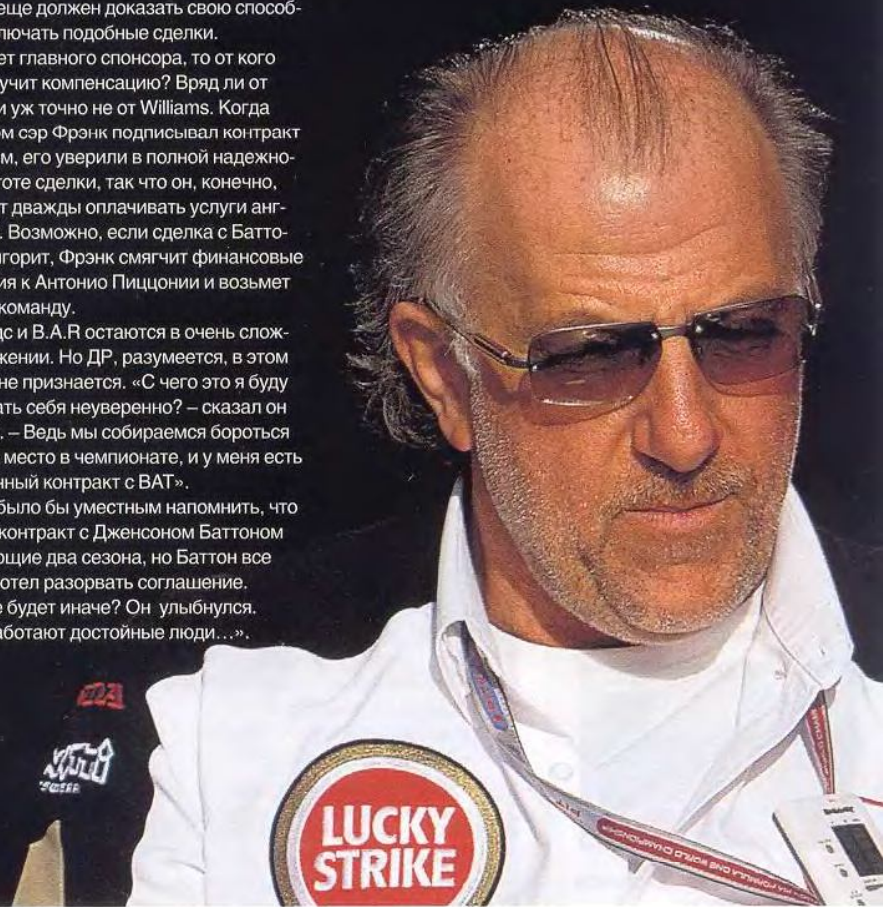
Если нет главного спонсора, то от кого В.А.Р получит компенсацию? Вряд ли от Баттона, и уж точно не от Williams. Когда этим летом сэр Фрэнк подписывал контракт с Баттоном, его уверили в полной надежности и чистоте сделки, так что он, конечно, не захочет дважды оплачивать услуги англичанина. Возможно, если сделка с Баттоном не выгорит, Фрэнк смягчит финансовые требования к Антонио Пиццони и возьмет Маугли в команду.

Ричардс и В.А.Р остаются в очень сложном положении. Но ДР, разумеется, в этом ни за что не признается. «С чего это я буду чувствовать себя неуверенно? – сказал он F1 Racing. – Ведь мы собираемся бороться за второе место в чемпионате, и у меня есть двухгодичный контракт с ВАТ».

Здесь было бы уместным напомнить, что у ДР был контракт с Дженсоном Баттоном на следующие два сезона, но Баттон все равно захотел разорвать соглашение. С ВАТ все будет иначе? Он улыбнулся. «В ВАТ работают достойные люди...».

РИЧАРДС БУДЕТ ИЗО ВСЕХ СИЛ СТАРАТЬСЯ УДЕРЖАТЬ БАТТОНА, НО ОН ЗНАЕТ, ЧТО ЕГО ПИЛОТ УЖЕ ПОТЕРЯЛ ВЕРУ

Ричардс (справа) может выиграть по-крупному, если добьется своего и оставит Баттона у себя, но нужна ли ему несчастная птичка в клетке?



ФИНАНСОВАЯ ФОРМУЛА

Банки атакуют миллионы Берни

Кажется, власть Берни Экклстоуна над финансовыми потоками Ф1 оказалась под угрозой. Три банка, контролирующие примерно 75% поступлений от коммерческих прав, решили подвергнуть очевидное всемогущество Берни серьезному испытанию.

Lehman Brothers, JP Morgan Chase и Bayerische Landesbank подали иск в Лондонский суд с просьбой рассмотреть легитимность директоров Formula One Holdings – компании, осуществляющей административное управление и контроль над доходами Ф1.

Банки также пытаются возложить на Экклстоуна и его компании ответственность за обесценивание на \$1,6 млрд пакета акций

Ф1, полученных от обанкротившейся немецкой медиагруппы Kirch. Они утверждают также, что хотя они являются держателями контрольного пакета акций SLEC (холдинговой компании, отвечающей за коммерческую деятельность Ф1), они не имеют права оказывать решающее влияние на исход голосования.

Если на Экклстоуна и оказывают давление, то по нему этого не скажешь. Кажется, он уверен в том, что чем дольше будет тянуть с решением этого вопроса, тем выше вероятность, что ему удастся по сходной цене выкупить у банков пакет акций. Говорят, что Берни предложил банкам, которые в свое время ссудили Kirch \$2,1 млрд, выкупить у них акции за \$400 млн.



Берни: самый искушенный парень в Ф1

Он аргументирует это не только тем, что по истечении Договора Соглашения в конце 2007 года объемы инвестиционных вложений банков в Ф1 будут сокращаться с каждой гонкой. Он также считает, что лучшего предложения они все равно не дождутся.

Отсрочка решения этого вопроса еще больше усложняет стратегию GPWC, стремящейся справедливо перераспределить доходы от реализации прав, составляющие, по оценкам, более \$400 млн в год.

Пит-стоп

▽ **Ferrari срывает пломбы**
Ferrari наконец-то предстала на ГП Италии (внизу) в полном блеске. По сведениям из Скудерии, перед гонкой в Монце там обычно деформировали свои моторы, однако на сей раз, учитывая катастрофический первый круг, оба гонщика получили разрешение гнать во весь опор – предсказать результат было несложно.



▽ Инди уходит в лето

В следующем году с его 19 гонками традиционный для Ф1 трехнедельный отпуск может не состояться, если организаторам ГП США удастся перенести свою гонку на неделю. Американцам необходимо дополнительное время на подготовку своей Кирличницы (внизу) к гонке Ф1.

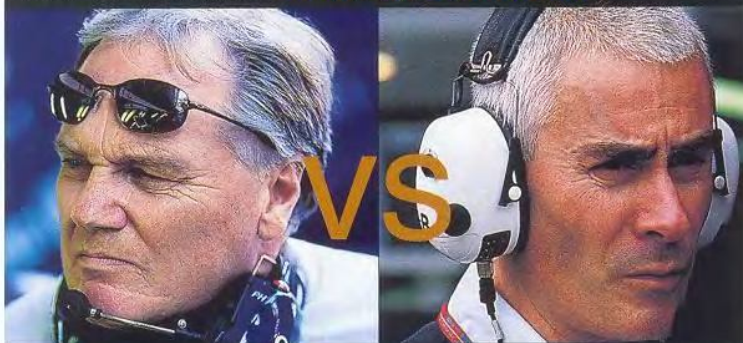


▽ Honda готовится к Японии

Все во имя победы ВАР в Японии? Honda всегда немного добавляла мощности своим моторам к домашней гонке (внизу), но если, как сообщается, команда поставит переработанную карбоновую коробку передач, отличающуюся сверхбыстрым срабатыванием, она действительно может стать серьезным претендентом.



КОЛЕСО В КОЛЕСО № 4: ТЕХНО-ТИТАНЫ Ф1



ХЕД (искусник из Williams)

УИЛЛИС (кудесник из В.А.Р.)

- В: Как описано понятие «автомобиль» в техническом регламенте FIA 2004 года?**
О: Техническое средство, передвигающееся как минимум на 4 колесах, расположенных не в ряд, минимум два из которых предназначены для управления и минимум два – для приведения в движение

Абсолютно без понятия!	X	Средство, использующее 2 колеса для управления и 2 для приведения в действие	✓
------------------------	---	--	---
- В: Использование чего запрещает статья 9.5 регламента? О: Устройства, способного передавать момент от медленного вращающегося колеса к быстрому**

Это что-то, относящееся к дифференциалу?	✓ ^{1/2}	Меня за это потянули в суд! Систему, способную передавать момент от медленного вращающегося колеса к быстрому	✓
--	------------------	---	---
- В: Как определяет слово «парафин» статья 19.2?**
О: Насыщенный углеводород из группы алканов

Хм-м-м. Оленин?	✓ ^{1/2}	Насыщенный углеводород?	✓
-----------------	------------------	-------------------------	---
- В: На какое расстояние от горизонтальной линии, проходящей через центр колеса, могут выступать воздухозаборники тормозов? О: Не более чем на 160 мм**

160 мм	✓	140 мм. Нет, секундожку. 160 мм – мы это изменили из-за выступающих тормозных суппортов	✓
--------	---	---	---
- В: В какой статье записано: «Турбонаддув запрещен»?**
О: В статье 5.1.3

Пожалуй, где-то в разделе, посвященном моторам, – наверное, в самом начале. 5.2 или 5.3?	✓ ^{1/2}	Двигатели. Параграф 5, раздел 3	✓ ^{1/2}
--	------------------	---------------------------------	------------------
- В: Верхняя точка машины не должна быть расположена над уровнем пола выше ... ? О: 950 мм**

Джефф должен это знать. 960 мм?	X	950 мм	✓
---------------------------------	---	--------	---
- В: Какова допустимая плотность материала, из которого изготовлена доска под днищем машины? О: 1,3–1,45**

Кажется, у нас 1,6, значит, что-то в диапазоне 1,4–1,8	X	Диапазон крошечный. Очень узкий. Плюс-минус 3,2?	X
--	---	--	---
- В: Когда шина считается колесом?**
О: Когда она – часть колеса в сборе: смонтирована и накачана (Статья 1.6)

Колесо в сборе включает шину и диск	✓	Хороший вопрос. Ответа не знаю	X
-------------------------------------	---	--------------------------------	---
- В: Что можно жестко устанавливать на капсулу безопасности, используя четыре 7-миллиметровых отверстия? О: Регистратор данных (ADR)**

Либо телекамеру, либо ADR	✓	Наверное, ADR	✓
---------------------------	---	---------------	---
- В: В каком диапазоне может находиться посадочный диаметр колесного диска? О: 328 – 332 мм**

У нас он составляет 330 мм, но допустимые отклонения мне неведомы	✓ ^{1/2}	Затрудняюсь ответить. Думаю, 330 мм, значит, допуск где-то около 328–332 мм	✓
---	------------------	---	---

Проигравший 5,0/10

Победитель 7,5/10



GP2 (на фото) идет на смену F3000

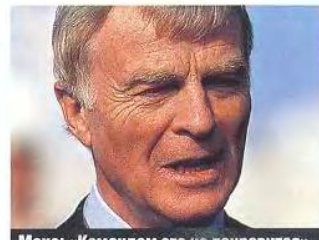
F1 ИЛИ GP1?

Берни манипулирует словами

Если вам кажется, что обозначение GP2 вместо F3000 выбрано случайно, то вы ошибаетесь. Так же считали и в Dorna Sports, организующей серию MotoGP, когда несколько лет назад там пытались зарегистрировать на себя обозначение GP1.

Прежде чем представить в начале 2001 года свой чемпионат MotoGP, Dorna рассчитывала дать наименование GP1 своим пятисоткам, GP2 – классу 250 куб. см и GP3 – классу 125 куб. см. Но все эти обозначения были уже заняты. Выходит, кто-то уже тогда планировал использовать марку GP2.

Ну а кому же принадлежит GP1? Некому Бернару Чарльзу Эклстоуну, разумеется. Хотел ли он воспользоваться маркой GP1 в случае потери коммерческих прав на Ф1, а может, хотел помешать GPWC воспользоваться ею – как теперь узнаешь...



Макс: «Командам это не понравится»

АКЦИЯ ЗАВЕРШЕНА

Мосли отверг наше предложение

Даже получив более 5000 обращений в поддержку предложения Тони Парнелла изменить в 2005-м систему квалификации, президент FIA Макс Мосли высмеял нашу акцию «Факс Максус». Мы призывали поддержать идею квалификации в виде спринтерской гонки, стартовые позиции которой определялись бы жребием.

В конце концов Мосли отверг эту идею в Монце: «Командам она покажется слишком изматывающей, – сказал он. – Чем больше стартов – тем больше риск, ведь старт – самый опасный момент гонки. Да и не так уж много народа ее поддержало. Предложений на сей счет у нас хватает. Не хватает договоренностей».

ФОРМУЛУ 1 – В МАССЫ!

Кубок дружбы

В споре лучших гонщиков-любителей россиянин оказался лишь вторым, потому что ехал слишком быстро, рассказывает Александр Кабановский

Гонимая трасса в окрестностях Брно ведет свою историю с 1930 года. На кольце протяженностью почти 30 км еще до войны состязались сильнейшие гонщики Европы – именно здесь заводской пилот Daimler Benz Бернд Роземайер одержал свою первую победу в Гран При. В 1949 и 1950 годах трасса приняла даже национальный этап Формулы 1, да и после этого частенько становилась ареной крупных международных соревнований, но уже мотоциклетных. А вот автомобили Ф1 вернулись в Брно лишь в 2002 году. Именно тогда чешский автодром, к тому времени уже построенный на новом месте и вполне современный, стал ареной финала West Race Day – первого в мире соревнования, победив в котором, человек, не имеющий даже малейшего опыта участия в автогонках, получал право проехать несколько кругов за рулем McLaren-Mercedes Формулы 1.

Для нас особенно памятным благодаря победе Андрея Чуйкина стал второй финал WRD. Серьезные надежды были связаны и с нынешним сезоном, когда McLaren воздвиг свой футуристический дворец-моторхум в паддоке Брно в третий раз. Шесть претендентов, среди которых пять представляли страны Восточной Европы, а один – далекий Китай, должны были выявить наиболее достойного сесть за руль гоночного болида модели 2002 года. А таковым по правилам соревнований становился отнюдь не тот, кому по силам было преодолеть круг по извилистой трассе быстрее всех. В McLaren прежде всего ценят стабильность. Именно это качество и должны были продемонстриро-



вать претенденты сначала за рулем Формулы Renault, а затем на спортивных Mercedes (прошлогодний конфуз, когда не первой свежести спортпрототип начисто отказался трогаться с места, вынудил организаторов ограничиться лишь двумя классами).

Александра Крамарского, представлявшего Россию в этом финале, перед стартом инструктировал Андрей Чуйкин (к слову, приятно было видеть, что прошлогоднего победителя по-прежнему помнят и радостно приветствуют как механики, так и гонщики McLaren-Mercedes). И наших ожиданий москвич не обманул. На протяжении всех трех дней финала West Race Day его результаты намного превосходили показатели соперников. При этом Александр ехал не только очень стабильно, но и быстро – и поэтому... проиграл.

В отличие от прошлого года, когда организаторы мероприятия четко устанавливали временные рамки прохождения круга, на этот раз претендентам оставили пространство для творчества. И Саша, оказавшись за рулем очень послушной и предсказуемой машинки FRenault на трассе европейского уровня, не удержался от соблазна «прохватить» с ветерком. Понима-

ния эта акция не нашла, и с первой позиции Александра переставили на предпоследнюю. Именно этих очков ему и не хватило для общей победы в West Race Day, этом своеобразном Кубке дружбы экс-социалистических стран. За руль McLaren MP 4/17D сел на этот раз поляк Северин Кубацкий.

Что и говорить, результат для нас более чем обидный. Впрочем, можно понять и организаторов акции, для которых важно, чтобы выигрывали представители как можно большего числа стран. И потому знакомым можно считать приглашение на West Race Day китайских гостей. Крис Чанг не смог похвастать высокой стабильностью, но в лучших традициях восточной культуры действовал крайне прилежно. А вот его земляк Чен Конфу на гоночных трассах не новичок – в этом году он выступает в британском чемпионате Формулы Renault, а в Брно приехал для того, чтобы провести тесты за рулем McLaren MP 4/17D. Можно не сомневаться, что в следующем году команда Китая будет в числе фаворитов West Race Day.

Впрочем, шансы нашей команды тоже котируются очень высоко. Кстати, организаторы West Race Day намекнули, что в 2005 году финал их акции вполне может состояться и не в Брно. Но это будет уже другая история.

САША НЕ УДЕРЖАЛСЯ ОТ СОБЛАЗНА «ПРОХВАТИТЬ» С ВЕТЕРКОМ НА ФОРМУЛЕ RENAULT

По итогам трех дней West Race Day Александр Крамарский (третий справа – основное фото) оказался вторым. Но победу Россия все же одержала – на четыре круга опередив ближайшего преследователя в часовой командной гонке на картаж (вверху)



ЗОЛОТОЙ КЛЮЧИК РОМАНА РУСИНОВА

Какие двери он открывает?

Победа в солидной гоночной серии открывает перед российским гонщиком прекрасные возможности — дело лишь за спонсорами

Обеды в серьезных соревнованиях — многооталки в особенности — высоко котированы в любом виде спорта. Они не только свидетельствуют о силе и возможностях спортсмена, но и гарантируют наличие спонсоров. В этом смысле чемпионский титул Романа Русина, московина, большую часть своего времени проводящего во Франции, может сыграть в карьере молодого гонщика значительную роль. Доппинг-тесты — «У меня нет солидного спонсора, который оплатил бы мои выступления в Формуле 1, серии Opel Nissan или 24-часов Le Mans», — так объясняет Роман свой «проблем» в начале нынешнего сезона. Весной он прилично откатал тесты в команде Gabord Формулы Nissan, но когда серия стартовала, вместо русского гонщика в составе чемпионской команды посмал бывший «кредитовщик» Ральф Фёрден.

«Может, оно и лучше, что мы не сошли», — выдает Роман. — Gabord в этом году совсем не та — команду покинули все ведущие инженеры и менеджеры. Но меня гораздо больше заботит мой проблем, чем ева. А главное препятствие в развитии моей карьеры — недостаток спонсорской поддержки. Вернее, практически полное ее отсутствие. Такое ощущение, что российские бизнесмены просто не понимают, что на автоспорте можно неплохо заработать. Это тем более



Красная униформа (слева), машина легендарной марки (справа) — эта пара не формирует, но выразительно характеризует Романа Русина

ЕСЛИ УЖЕ В МЕНЯ ВКЛАДЫВАЮТСЯ ИНОСТРАНЦЫ, ЗНАЧИТ, КАКТОНДИК Я ЧЕТО-ТО СТОЮ!

обидно, что в меня решили вкладывать иностранцы. Значит, как гонщик я чего-то стою. В отличие же от своих коллег, которые едут на зарплату, я еду в них все гонки — и договариваюсь о контракте. У каждого свое дело и предпринимать, стараться, неосмотреть на жуткую трассу, оставаться на месте. Очень надежные деньги, — улыбается Роман. — Надо было видеть, как развалился хозяев фирмы, когда в первой же гонке серии Le Mans Endurance (LME) мы со Стефаном Дауди получили на годрим. А уж когда я стал победителем серии в классе, все стало быть по-настоящему.

Ив Кураж



Глава команды Courage Competition

Почему же тогда вы не взяли его в Le Mans? Ну, в то время у нас были сложности с различными спонсорами, поэтому пришлось от его услуг в гонках отказаться. Но кто знает, может быть, в один прекрасный день он вновь сядет за руль нашего прототипа.

Жан-Мишель Буреш



Глава команды JMB Racing

Почему вы взяли в свою команду Романа Русина? Романа очень целеустремленный, умный, он ездит с оптимизмом и прекрасной интеграцией в команду. Я знал его еще по гоночной школе Elio Et и по Евро-3000. Для выкупщика Euro3000, августа Форду и Жаме Мелу, уже выступали за нашу команду, а успехи Романа в этой серии говорят сами за себя: в первой же гонке он завоевал пунт-позицию, опередив даже Фабриана, будущего чемпиона. А что такой Фабриан, мы прекрасно знаем: сам он ездил за нас гонку в Дагоне вместе с Замануаром Колпаром и Максимом Памсом.

Говорят, что Роману в гонке не хватает опыта?

Может быть. Думаю, ему не помешало бы попортироваться в команде, который мог бы делять, а и которая могла бы доверять ему. Хотя, с другой стороны, что значит «не хватает опыта»? В 1000 километров Le Mans на колесе Бугатти он, между прочим, выступал в очень непростых погодных условиях...

ГТ ездит в Вендлингере. Что касается Ломбена, то он блестяще знает трассу в Спа — недавно он брал здесь 24-часовую гонку.

Только гонка в классе по итогам квалификации — неудача или закономерность? Дело в том, что Мелу, показавший лучшее время, проехал на максимуме в начале серии. Хотел и поехать на гонку в Милле, но не допустил ни одной ошибки. Правда, накануне он работал на тестах в Милле, и уверенность в себе была потеряна. А к концу квалификации трасса прогрелась, и несколько экипажей смогли нас обойти. Говорят, что Роман будет помогать вам в программе двояким образом? Ну, про Мазари пока еще говорить рано — у этой машины проблемы с отоплением. Но нас действительно есть договор на один такой автомобиль.



Как вы познакомились с Сергеем Злобинем, выступавшим в вашей команде в FIA GT? Случайно, не через Романа?

А я и не знал, что он знакомый. Нет, Злобин на мы знаем уже больше, чем Русинова, — общаемся с ним уже где-то около года. Мы видели его в Евро3000 и в Дагоне. Он неплохо проехал у нас гонку в Милле, но допустил ни одной ошибки. Правда, накануне он работал на тестах в Милле, и уверенность в себе была потеряна. А к концу квалификации трасса прогрелась, и несколько экипажей смогли нас обойти. Говорят, что Роман будет помогать вам в программе двояким образом? Ну, про Мазари пока еще говорить рано — у этой машины проблемы с отоплением. Но нас действительно есть договор на один такой автомобиль.

Проблема недостатка средств, кстати, не только наша беда. Это один из главных вопросов, определяющих карьерный рост любого гонщика. «Чемпионские гонки со мной по праву должны быть разделены Стефаном», — подтверждает Роман. — Он был моим напарником на первых трех этапах серии и должен был стартовать в решающей гонке, которая проходила в Спа. Стефан приехал в Бельгию, готовился к этой гонке, но в четверг вечером вынужден был отсправиться

домой. Он не смог собрать необходимое количество выступлений, обидно, что команда не смогла заменить его. Стефан — отличный знающий трассу, который поддерживает местное ступение Siemens. Вот его и посидели в машине вместо Дауди, а третьим поехал бразилец Жаме Мелу».

Такая суровая действительность этого спорта. Летом Роман сам оказался в такой же ситуации. «Вопрос о моем участии в 24-часовой гонке в Le Mans решался буквально за считанные часы до ее старта, — вспоминает он. — Я имел все права участвовать в этом автомобильном чемпионате, но победитель 1000-километровой гонки, прошедшей на малом кольце в Ле-Мане в ноябре прошлого года, но не нашел средств, чтобы оплатить выступления в этом году. Поэтому я решил выступить за команду Романа Русина. В последний момент мне предприниматель в одиночку предложил на это чуть больше времени. В общем, мой Le-Man еще впереди».

Что ж, теперь, на волне успеха, самое время прикупить, что можно ждать от будущего, какую роль в карьере Романа Русина сыграет победа в серии LME.

«Мы только-только садимся за стол переговоров. Если честно, я рассчитываю провести следующий сезон в составе JMB в чемпионате FIA GT, а также выступить в Le-Mane. Я знаю, что в команде мной очень довольны. Могли ли они рассчитывать на то, что я, подписанием с JMB контракт всего за два дня до первого старта, принесу им победу в личном зачете и второе место в классе? Не знаю, машину не имел возможности нормально тренироваться — это ведь тоже денег стоит — я ехал ничуть не хуже своих напарников. А хорошая репутация в нашем спорте может открыть очень многие двери, вплоть до F1». А что спонсоры? Это по-прежнему тяжелый вопрос...

НА ОТКРЫТИИ РАБОТЫ: АНДРЕЙ ФАКТОС/ФОТО НА СОСТАВНОЙ РАБОТЫ: РУСИНОВ/ДОМ

Винтики-шпунтики

▽ **Williams** вновь с одним килем Williams окончательно оказалась от двухкилевой схемы и к 2005 году готовит однокилевое шасси. FW27, работы над которым идут полным ходом. Оно станет развитием идей, заложенных в конструкции FW25, предыдущего однокилевого шасси этой команды.

Главный недостаток нынешней схемы – большие размеры и вес. Она дает некоторые преимущества в аэродинамике, но слишком много весит.

Учитывая, что в этом году Sauber тоже перешел на однокилевое шасси, McLaren в 2005-м остается единственной «двухкилевой» командой.



Кевлар свяжет обломки пластика

Техническая рабочая группа, заседавшая в Монце, одобрила предложение покрывать рычаги подвески и элементы крыльев защитным слоем кевлара.

Смысл этой идеи заключается в том, чтобы в момент удара связать обломки углепластика, исключив их рассыпание по трассе, ведущее к проколам и порезам шин.

Идея использовать кевлар не нова. С одобрения FIA он уже применяется для обклейки шасси и капсулы безопасности, а также в качестве пуленепробиваемой основы для изготовления ячеистого топливного бака, покрытого резиной и уложенного внутри монокока.



Ferrari и Bridgestone испытали аэродинамику и шинный образец 2005 года по просьбе FIA

ПРИМЕРОЧНАЯ

Ferrari уже в 2005-м

В пятницу во время Гран При Бельгии FIA опросила команды, хотят ли они испытать элементы аэродинамики 2005 года на предстоящих тестах в Монце. Времени на подготовку к этому оставалось немного, но на помощь пришла Ferrari. Отдел композитов Скудерии сработал оперативно и в рекордное время изготовил нужные детали.

Не отстал и Bridgestone, принявшись за подготовку первой партии долговечных шин 2005 года из твердой смеси.

Ferrari и Bridgestone опробовали свои новинки в Монце, показав результаты, отличающиеся на 2,5 с от уровня 2004 года. Кроме того, они снарядили новыми корпусами две машины и отправили их в тандеме, чтобы оценить возможности слипстрима.

Для Bridgestone ранние тесты резины 2005 года имеют весьма важное значение: учитывая, что клиентов у них меньше, чем у Michelin, а времени на подготовку новых

шин нужно больше, чем обычно, фирма постарается наездить на тестах в межсезонье как можно больше километров.

Для Ferrari эта акция была не так продуктивна, но там уверены, что сумеют быстро приспособиться к новому регламенту, тем более что они все больше времени на тестах отводят оценке изменений в конструкции машин 2005 года.

Согласно новому регламенту, верхняя плоскость заднего крыла должна быть сдвинута на 100 мм вперед. Кроме того, будут запрещены любые дополнительные элементы, увеличивающие прижимную силу. В принципе решено, что в сезоне-2005 аэродинамический набор не будет превышать тот, что использовался в этом году в Монце. Только представьте себе, как по улицам продуваемого всеми ветрами Монако несутся машины, настроенные на гонку в Монце, – зрелище должно быть увлекательное!

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

Хитрость V.A.R узаконена

Кажется, V.A.R удалось выйти сухим из воды, поскольку FIA разрешила команде использовать на Гран При Италии модифицированную версию спорной системы переноса момента ФТТ (она включает два «привода», соединенных с передними колесами, и позволяет точнее контролировать их поведение в торможении – но не служит для переноса энергии двигателя).

FIA забрала систему в Хоккенхайме, решив, что она противоречит регламенту, поскольку имеет электронное, а не механическое управление – и это решение несколько недель спустя поддержал Арбитражный суд FIA.

Однако Джефф Уиллис, технический директор V.A.R., предложил иную концепцию, успешно опробованную в тестах в Монце еще до Гран При Италии. «По итогам дискуссии с FIA и Чарли Уайтингом (ее техническим делегатом) мы чуть сменили направление работ, – сказал Уиллис. – Вернее, поискали

решение, которое устроило бы FIA, и теперь полностью уверены, что проблем с внедрением системы не будет».

В Италии машины V.A.R вновь украсил передний «привод» – четкое свидетельство того, что команда использует ФТТ. Но теперь эта система приводится в действие с помощью маленького механического дифференциала, размещенного под носовым обтекателем. Вес такого варианта значительно меньше, чем его предка образца 1999 года, когда такую же систему, разработанную Ником Уиртом, использовал Venetton. Добавим, что нынешние машины работают лучше, когда балласт размещен ближе к передней оси.

Тем не менее хозяин McLaren Рон Деннис не скрывает своих сомнений в законности системы ФТТ, добавляя при этом, что опасливее ее не собирается: «Мы не согласны с тем, что она соответствует регламенту, но писать протесты на соперников – не наш стиль».

Говорят цифры!

Все, о чем мечтают фанаты статистики

Обобщенная стартовая позиция (после Гран При Китая'04)

1	Ferrari	3,8
2	Williams-BMW	6,3
3	V.A.R-Honda	6,5
4	Renault	7,0
5	McLaren-Mercedes	9,0
6	Toyota	12,0
7	Jaguar-Cosworth	12,1
8	Sauber-Petronas	13,3
9	Jordan-Ford	16,4
10	Minardi-Cosworth	18,6

Пройденная дистанция, км (после Гран При Китая'04)

1	Рубенс Баррикелло	4859
2	Михаэль Шумахер	4746
3	Хуан Пабло Монтойя	4636
4	Дженсон Баттон	4552
5	Джанкарло Физикелла	4540
6	Дэвид Култард	4362
7	Фелипе Масса	4185
8	Ник Хайдфельд	4112
9	Оливье Панис	4104
10	Фернандо Алонсо	4047

Шины: всего км на тестах, тренировках и в гонках (25.11.03*–26.09.04)

1	Michelin	375 616
2	Bridgestone	162 928

Цифра месяца

Благодаря появлению Вильнёва и Дорнбоса на тренировках были представлены 16 стран – самое большое количество за последние 24 года

Двигатели: всего км на тестах, тренировках и в гонках (25.11.03*–26.09.04)

1	Toyota RVX-04	64 849
2	BMW P84	63 229
3	Honda RA004E	61 543
4	Mercedes FO110Q	56 925
5	Ferrari 053	52 751
6	Renault RS24	43 030
7	Cosworth CR-6	37 116
8	Petronas 04A	33 575
9	Ford Cosworth RS2	31 319
10	Cosworth CR-3L	21 107

Тесты: наибольший пробег, км (25.11.03*–25.07.04)

Команда	Toyota	53 385
Гонщик	Лука Бадер	21 706

* дата начала предсезонных тестов

в содружестве с



с миру по нитке

▽ Ferrari меняет прикид

По завершении двухгодичного контракта с Fila Ferrari подписала соглашение с компанией Puma (внизу), которая обеспечивает всю команду формой, а взамен получит право продавать одежду с логотипом Ferrari. Похоже, команде нравится менять наряды: до Fila она четыре года сотрудничала с Tommy Hilfinger.



▽ Радиосвязь

С успехом завершив трансляцию ГП Китая (внизу), Formula One Management планирует освещать гонки и в 2005 году. FOM продолжает повышать стандарты, и это видно по включению в репортаж из Шанхая радиоблогов команд. В 2005-м компания планирует вести трансляции из Австралии, Малайзии, Бахрейна, Турции, Бельгии и Китая.



▽ «Шумовой» Fiat Stilo

В сентябре на парижском автосалоне Fiat представил новую малую серию Stilo Michael Schumacher (внизу). Похоже, Fiat наконец понял, что на успехе Ferrari можно заработать. Fiat владеет фирмой Ferrari, но ранее это было почти незаметно.



Петер Заубер отрицает недовольство команды шинами Bridgestone, но другой высокопоставленный представитель команды говорит, что Sauber хочет перейти на Michelin

ЯГУАРЫ ПРИХОДЯТ И УХОДЯТ, А ШИНЫ – ОСТАЮТСЯ Bridgestone положила глаз на Toyota/Honda

Уход Jaguar наверняка встряхнет шинный рынок. По правилам Ф1 шинники обязаны обеспечивать своей продукцией до 60% команд Ф1 – и это правило работает в Michelin, которая обслуживает 6 из 10 команд (Williams, McLaren, Renault, B.A.R, Jaguar и Toyota). Однако в 2005 году у нее останется только четыре команды, если Jaguar действительно уйдет, а Toyota переметнется-таки к Bridgestone, мечтающей стать поставщиком обеих «японских» команд (B.A.R-Honda и Toyota).

При этом B.A.R заявляет, что ее полностью устраивает Michelin, а вот в Toyota, по слухам, многие ратуют за переход на Bridgestone, поскольку шинами именно этой компании комплектуются легковые Toyota.

Представитель Toyota отметил, что «контракт Toyota с Michelin действует до конца 2005 года, и пока мы не намерены менять поставщика. Мы очень довольны сотрудничеством с Michelin».

Пьер Дюпаскье, гоночный директор Michelin, сказал: «Мы знаем, что наш конкурент пытается склонить обоих

японских производителей (Honda и Toyota) перейти к ним».

Между тем Sauber – второй клиент Bridgestone после Ferrari – также планирует вслед за B.A.R-Honda перейти на Michelin в 2005 году. Дюпаскье подтвердил, что Sauber уже присматривалась к ним: «Мы обсуждали этот вопрос, но пока не хотим увеличивать число своих клиентов».

Если у Michelin останется только четыре команды, французская компания сможет поставлять шины Sauber. Пока же они выжидают, пытаются понять, родится ли что-то стоящее из обломков Jaguar Racing. «Мы пока ничего не знаем о том, что будет с Jaguar в следующем году, – говорит Дюпаскье. – Они очень скрытничают».

Петер Заубер публично опроверг слухи о том, что он хочет бросить Bridgestone, но другой источник в Sauber утверждает, что команда многое отдаст за шины Michelin, которые должны раскрыть потенциал их машин.

«Сейчас Формула 1 – чемпионат шинников, а не команд», – сказал он.

КАРУСЕЛЬ СПОНСОРОВ

У Jaguar «крепкие финансовые позиции»

Вслед за Jaguar Racing из Формулы 1 по окончании этого сезона могут уйти несколько серьезных спонсоров. Еще задолго до того, как стало ясно, что кошки намерены бежать с корабля, было известно, что HSBC и Beck's не станут продлевать свои контракты. Участие других партнеров команды – Lear, Pioneer, AT&T и Du Pont – находится в зависимости от решений Ford Motor Company.

Остальные спонсоры Jaguar просто поменяют партнера: Castrol видимо сосредоточит все свои усилия на Williams; компания UGS – на сотрудничестве с B.A.R; а Red Bull либо

купит Jaguar, либо ограничится Sauber.

Однако в Jaguar уверены, что команда, которая придет ей на смену, сможет обеспечить себе мощную финансовую поддержку. Директор по развитию Jaguar Марк Галлахер пояснил: «Наши нынешние и потенциальные спонсоры заявляют, что их привлекает не название Jaguar, а люди, с которыми они работают. Тот факт, что руководящий состав команды останется прежним, несомненно, играет свою роль при обсуждении будущих финансовых соглашений».

Jaguar не разглашает список своих спонсоров на следующий сезон.



Shell и в 2005 году? Возможно...

БАКИ ПУСТЕЮТ?

Shell может разойтись с Ferrari

Директор Ferrari Жан Тодт опроверг слухи о том, что топливный партнер команды Shell собирается прервать сотрудничество в конце этого года.

Контракт с Ferrari действует до конца 2005 года, но финансовые проблемы Shell породили слухи о досрочном разрыве отношений. Говорят, что Ferrari уже общалась с китайской нефтяной компанией Sinopec.

«В следующем году Shell останется с нами, – уверяет Тодт. – У нас очень хорошие отношения».

Майк Копсон, технический директор Shell по Ф1, подтвердил, что относительно участия компании в сезоне '05 нет никаких сомнений, но «справедливости ради нужно сказать, что Shell рассматривала и другие варианты, а Ferrari общалась с другими нефтяными компаниями, хотя это были просто переговоры. Мы надеемся, что наши отношения будут развиваться и дальше».



В США Diageo спонсирует NASCAR

ВИСКИ – ЧЕМПИОН!

Алкоспонсор B.A.R и Маков

Компания по производству алкогольных напитков Diageo скоро выйдет на арену Ф1 со своим виски Johnnie Walker. Говорят, что она уже почти договорилась с McLaren и B.A.R.

Далекий от разрешения Баттонгейт вызывает беспокойство в Diageo: в компании считали, что имидж Баттона идеально подходит для «гоночной» рекламной кампании Johnnie Walker в Ф1. В связи с этим чаша весов может склониться в пользу McLaren (если Diageo закроет глаза на ее баснословно высокие рекламные ставки). Кстати, B.A.R даже и без Баттона может оказаться более привлекательным в экономическом отношении партнером.

В McLaren и B.A.R отказались говорить на эту тему. Представитель Diageo заявил: «У нас много предложений, но спонсирование команд Ф1 пока не входит в наши планы».



Точность – девиз создателей 911-й

НЕСТАРЕЮЩИЙ PORSCHE 911 Carrera – уже в России

Новинка Porsche, 911 Carrera и Carrera S, европейская премьера которой состоялась в июле 2004 года, в сентябре появилась на российском рынке.

«Представляя модель 911, мы начинаем новый этап в истории успеха спортивных автомобилей Porsche, – заявляет Владимир Дукельский, генеральный директор Порше Руссланд. – Уверен, что поклонники быстрой езды, точности и элегантности спортивных автомобилей по достоинству оценят преимущества новой 911 Carrera».

Благодаря новому дизайну 911-я выглядит более динамичной, отточенной, мощной и одновременно элегантной. 911 Carrera оснащена двигателем Boxer (3,6 л., 325 л. с.) и разгоняется до 100 км/ч за 5 с. У Carrera S совершенно новый двигатель (3,8 л., 355 л. с.). Максимальная скорость Carrera – 285 км/ч, Carrera S – 293 км/ч.



Megane Trophy – новый хит Renault

НАСЛЕДНИК СЛАВНЫХ ТРАДИЦИЙ

Renault Megane Trophy

Renault Sport Technologies представила на Международном автосалоне в Париже свою последнюю разработку, предназначенную для кольцевых гонок, – Megane Trophy. Наследник Renault 5 Turbo, Alpine V6 GT, Spider и Clio V6 выйдет на трассы весной 2005 года в рамках Мировой серии Renault, которая заменит уходящую в историю серию Nissan.

На Megane Trophy стоит 320-сильный вариант 3,5-литрового двигателя V6 от Vel Satis или Espace. Его характерный и «мощный» дизайн, отличная управляемость и безопасность должны привлечь симпатии многих молодых и профессиональных гонщиков, водителей спортивных легковых автомобилей, а также тех, кто хочет обзавестись автомобилем, в котором высокие ездовые характеристики сочетаются с весьма конкурентоспособной ценой.



МИРОВАЯ ТРАССА!

Большой картинг возвращается в Москву

В России наконец-то появилась гоночная трасса достойного уровня. Пока только картинговая. Но учитывая, что картинг – базовая школа для любого вида автоспорта, это событие почти что знаковое. Тем более важно, что современный картодром построен неподалеку от Москвы, давненько не принимавшей у себя соревнований по этому виду автоспорта ранга чемпионата страны.

Картинг-центр «Маяк», открывшийся в начале осени в подмосковной Икше (кстати, в том самом Дмитровском районе, власти которого обещают возвести и автодром уровня Формулы 1), предлагает три варианта трассы, самый длинный из которых достигает 1340 метров.

Трасса, построенная с учетом требований FIA, в следующем году должна стать базовой для проведения чемпионата России по картингу и, возможно, в недалеком будущем примет у себя международные соревнования.



с миру по нитке

▽ Русский (?) спонсор

На последнем этапе серии Le Mans Endurance машина Романа Русинова была украшена логотипами одной из компаний, входящих в российскую страховую группу RESO. Под именем RESO Еурога (внизу) с недавнего времени выступает компания Snogo garantas – один из операторов страхового рынка Литвы.

Более подробной информации о сотрудничестве страховщиков с русским гонщиком получить в группе RESO пока не удалось. Воздерживаясь от комментариев и Александр Русинов, менеджер Романа.

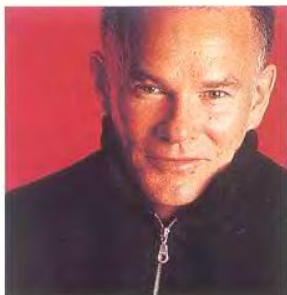


▽ Посланик TAG Heuer

У швейцарской часовой компании TAG Heuer, отлично известной в гоночном мире, появился свой посланик в России. Им стал знаменитый гимнаст Алексей Немов.

«Даже когда я мало интересовался часами, мне нравились хронографы TAG Heuer, – говорит Алексей. – Нравились бескомпромиссным дизайном и мужским характером. Я рад, что очутился в одной компании с такими звездами, как Тайгер Вудс, Дэвид Култард и Мэрион Джонс».





Питер Уиндзор

Формула 1 – элитная ветвь автоспорта. Так давайте отдадим ее элитным командам, а всякая мелочь пусть идет ко дну

Думаю, останусь в меньшинстве, но все же выскажусь. В связи с распространенными предположениями, будто в следующем чемпионате будут участвовать менее 20 машин (и что их количество придется как-то поддерживать, ибо того требует Договор Согласия, уж не говоря о сохранении внешней привлекательности гонок), я вовсе не считаю, что Формула 1 страдает, если кто-то из нынешних команд-неудачников прекратит существование. Наоборот, топ-команды только выиграют – речь идет о тех, которые принадлежат автоконцернам, – если выкатят на старт по три машины.

Утверждаю это по ряду причин. Во-первых, важно, что Ф1 сохранит свою уникальность: это единственные соревнования по автоспорту, участники которых должны выступать на машинах собственного производства. Ф1 – вершина не только гоночных, но и автомобильных технологий. Отними это у нее, позволь всем подряд покупать готовые Dallara, Lola или прошлогодние Williams, – и ее уровень снизится до уровня прочих классов, каких в автоспорте полным-полно. Может, само по себе это и неплохо, но Ф1 в том виде, какой мы знаем ее, придет конец. А я подразумеваю, что большинство читателей F1 Racing – это фанаты Ф1.

Во-вторых – говорю без всякого цинизма – ярлык «вершина технологии» неплохо смотрится, когда он наклеен на машины команд, претендующих на лидерство. Как бы ни был кому-то люб Эдди Джордан или дорог имидж Minardi, никто меня не убедит, что их технологии и технологии Ferrari, McLaren-Mercedes, BMW-Williams, Renault, B.A.R.-Honda и даже Toyota относятся к одной и той же категории. И дело в том самом ярлыке: отличные ребята, плетущиеся в хвосте, никакого отношения к «вершине» не имеют. Они играют множество других ролей, и мы за них искренне рады, но для рекламы исключительности Ф1 они не подходят.

В-третьих, командам, борющимся за выживание, никто ничего не должен. В гонках обязательно кто-то выигрывает, и победители обязательно становятся богаче, причем, как

ни печально, за счет проигравших. В те времена, когда Эдди Джордан выигрывал гонки с моторами Honda, работая с Майком Гаскойном, Сэмом Майклом, Бобом Беллом и располагая весьма быстрыми

пилотами, он черпал золото в банке, который был среди его партнеров. И это не было простым совпадением. Эдди первый согласился, что хорошая гоночная команда – это, прежде всего, хорошие люди и хороший бюджет, и именно в таком порядке. Как подтвердили примеры B.A.R и Ford, перестав факторы местами – и ничего не получится, даже если деньги просто валяются с неба, как было поначалу с обеими этими командами. Деньги ничего не решают, если у вас нет хороших специалистов, которые занимают ключевые посты и руководят процессом.

Так как же вы собираетесь создать больше возможностей для гонщиков, добиться снижения затрат команд и при этом решить проблему сокращения количества машин, не нанеся ущерба имиджу Ф1?

Предположим, у нас есть команда, состоящая из трех машин, – и не надо к ним применять правила так уж буквально. McLaren желает, чтобы все три их машины были одинаково выкрашены в серебряный цвет? Отлично! (Как здорово, если бы Алекс Вурц получил новый шанс!) Или представьте, что в Ferrari ездят Шумахер, Баррикелло и Физикелла. А если BMW-Williams, наоборот, решит, что их третью машину должен заявить, например, Кристиан Хорнер, тогда он взял бы на себя расходы, используя деньги лояльных спонсоров. И будет эта третья машина не клиентской, а заводской. Причем она получит и поддержку заводской тестовой бригады, и все последние технические новинки.

Прецеденты известны: в 1974 году Майк Хэйлвуд был очень быстр за рулем третьей заводской машины McLaren, выступавшей в цветах Yardley, а Денни Хьюм и Эмерсон Фиттипальди побеждали под флагом Marlboro. Ferrari часто составляла 3 или даже 4 машины. Вспомните, Джанкарло Багетти выиграл ГП Франции 1961 года на Ferrari, выставленной командой Centro Sud.

Технологические стандарты не страдают, гонки становятся интереснее (больше Ferrari, меньше Minardi), да и спонсорам, вероятно, понравится идея трех машин вместо двух – зато денег командам потребуется меньше (придется покрывать только эксплуатационные расходы, а за остальное платит владелец машины). Согласен, остается непростой вопрос о призовых и телевизионных деньгах, а также о транспортных расходах. Да, делиться технологиями будет нелегко. Но проблема и сама по себе сложна: нужно как минимум 20 машин, но уже будет не хватать команд, чтобы обеспечить такое количество. То есть проблема сложна по определению.

В общем, нынешняя ситуация потребует пересмотра концепции, потому что некоторые команды в том виде, в каком мы их знаем, могут сойти со сцены. Но ничто не вечно, и, может, нам еще предстоит увидеть новое шоу: из ворот гоночного гаража Эдди Джордана в Силверстоуне выезжает третий McLaren-Mercedes с Энтони Дэвидсоном за рулем. Сегодня Эдди эта идея не понравится, но... может, потом он изменит свое мнение? И не будет больше огромных затрат на зарплату, не будет сомнений в скорости машины, не будет проблем с моторами. Он будет просто руководить командой, как в старые добрые времена. 1

В 1974-м Майк Хэйлвуд отлично смотрелся в третьем McLaren; в Кьялами он пришел на финиш третьим, опередив «старших» братьев из Marlboro McLaren



‘Как бы кому ни был люб Эдди Джордан или дорог имидж Minardi, никто меня не убедит, что их технологии и технологии Ferrari или McLaren относятся к одной и той же категории’



Алан Хенри

Макс Мосли не уверен в себе? На это обратил внимание каждый, кто слышал его речи в Монце. В чем же дело?

Когда в 1970 году Макс Мосли основал компанию March Engineering, его отец, сэр Освальд, некогда опальный британский политик, сказал: «Дело ты затеял безнадежное, но пусть это будет хорошей тренировкой перед чем-нибудь более серьезным». Наблюдая за Мосли-младшим в его нынешнем качестве президента FIA, я подумал, что Мосли-старший был прав. Признаюсь, первые минуты выступления Макса я пропустил, поскольку брал интервью у Кими Райккёнена (см. с. 72) в коммуникационном центре McLaren. Однако монолог Мосли, вставшего с одного из огромных плазменных экранов, невольно привлек мое внимание. Сказать, что увиденное вызвало во мне смятение чувств, значит не сказать ничего.

Я бы не дерзнул утверждать, что мы с Максом друзья, но я допускаю, что знаю его не хуже любого журналиста в падаке и уж во всяком случае лучше большинства его коллег по коридорам власти FIA. Более 30 лет назад меня вежливо выставили из так называемого отдела специальных проектов команды March – тогда я впервые встретился с будущим воротилой автоспорта, а потом, в 80-х, какое-то время работал с ним, сочиняя пресс-релизы в разгар войны FOCA и FISA. Один из обозревателей подметил, что Мосли, будучи персоной сверхпривилегированной, может себе позволить поддерживать с окружающими подчеркнуто ровные дружеские отношения, всегда сохраняя

На черно-белом фото
времен его юности
18-летний Макс
(слева) с братом
Алексом: непохоже,
чтобы он
контролировал
ситуацию даже тогда



GETTY IMAGES

дистанцию, – и за этим скрывается весьма незаурядный ум. Как и Берни Эклстоун, когда в споре его припрут к стенке, он часто отделяется хорошо отрепетированными самокритичными шутками. Если вы с ним по разные стороны баррикад, он может быть опасным оппонентом. Пару раз за последние годы я испытал это на себе, что стоило мне потрепанных нервов. После тех случаев у меня осталось отчетливое ощущение, что если ему приходится считаться с мнением автогоночной общественности, которое он не разделяет, то делает это он крайне неохотно. У Мосли замашки автократа: ему нравится, чтобы все делалось так, как хочет он.

Но все это лишь присказка. Оставив в стороне проблемы, о которых Максу говорил на пресс-конференции, отмечу, что в Монце он был непохож на самого себя. Выглядел нервным и будто неуверенным в себе. Речь его звучала не столь гладко, как обычно, весь вид выдавал беспокойство. Кто-то из FIA предположил, что к выступлению он готовился в спешке. Но увидеть плохо подготовившегося Мосли, отвечал я, столь же нереально, как и встретить Рона Денниса в лондонском метро.

Одна из главных задач президента FIA, насколько я понимаю, состоит в том, чтобы примирять интересы национальных спортивных федераций (которые и выбирают его на высокий пост) с непосредственными интересами команд – участниц состязаний, будь то Ф1, ралли или любая другая дисциплина. Добиваться баланса интересов – сложнейшее, неблагодарное дело. Кое-кто из боссов команд видеть Макса не может, хотя другие относятся к нему нормально. Впрочем, не думаю, чтобы это беспокоило Мосли. Вероятно, их чувства взаимны.

И все же генералитет Ф1 озабочен тем, насколько резко Макс изменил решение, взяв назад свои слова об отставке с поста президента FIA уже через неделю после объявления об этом во время Гран При Франции. «Меня приятно удивило, как много людей обратились ко мне с настоятельной просьбой остаться, – поведал нам Мосли. – Значит, я должен был остаться. И довольно об этом».

Я только что закончил читать одну занимательную книгу, автор которой вспоминает свои встречи с разными важными персонами; речь там идет и о сэре Освальде. Это был обаятельный, умный и талантливый человек и, кроме всего прочего, выдающийся оратор. Определенно, все эти качества унаследовал и Макс. Но одна строчка поразила меня своей точностью: «Он всегда все знал лучше всех», – писал автор о Мосли-отце.

Что ж, яблоко от яблони... ❶

‘Макс крайне неохотно принимает чужое мнение. У него замашки автократа – любит, чтобы все делалось так, как хочет он’



Поворот О'Руж – это круто, но инфраструктура в Спа не выдерживает критики

Приз от компании Bauer (модель машины Ferrari) отправляется в деревню Судислово, где живут настоящие поклонники McLaren

Ну, СПАсибо, повеселились...

Вероятно, в Бельгии при раздаче мозгов все досталось Эржилю Пуаро. А ведь для организации бельгийского Гран При использовать серое вещество явно не помешало бы. Условия и инфраструктура в Спа просто чудовищные, иначе не скажешь. Уже через три часа после начала субботних заездов все три биотуалета, расположенные рядом с Золотыми трибунами, превратились в полный кошмар. После квалификации всюду громоздились кучи мусора, которые не убрали и в воскресенье. Организация движения отсутствовала в принципе: в день гонок нужно было совершить крюк в 20 км с лишним только для того, чтобы запарковать машину на поле. Поскольку за билет на весь уикенд я выложил больше 400 евро, полагаю, за эти деньги Бельгийский Королевский автоклуб заставляет зрителей слишком долго блуждать по Арденскому лесу.

М. Галлахер,
Великобритания

В следующем месяце автор лучшего письма получит приз, предоставленный компанией Bauer (www.bauer.su). Модель масштаба 1:10 с двумя видами управления – пропорциональным и дискретным. Дальность управления автомобилем – до 100 метров, скорость – 45–60 км/ч



С возвращением, Спа!

Трасса, которая для многих гонщиков является любимой, оправдала свою репутацию самой непредсказуемой гонки в сезоне. Множество аварий и сходов придает этой гонке особую атмосферу зрелищности. И когда я увидел блестящую победу Кими, я для себя отметил, что сегодня более достойного соперника Шумахеру и трассы лучшей, чем в Спа, нет. Анатолий Комиссаренко, Воронеж, по e-mail

Доводилось нам бывать в Спа, и мы в равной степени солидарны с авторами обоих писем. В дни гонок эту точку планеты образцом гигиены и санитарии уж никак не назовешь. Но, как говорится, на скорость это не влияет. Видимо, придется признать, что идеальных автодромов не бывает. Зато эта проблема задает направление творческого поиска: никаких сомнений, что на гипотетическом «Русском Кольце», или как бышь будет называться место проведения гипотетического Гран При России, туалетов понастроят больше. Но вот построят ли само «Русское Кольцо»?..

Письмо номера Нашу песню не задушишь, не убьешь!

«Серебряные стрелы», ВЫ – ЛУЧШИЕ! Блестящая победа Кими в Спа – награда для всех, кто переживал за судьбу МАКов на протяжении всего сезона; для тех, кто болел за Кимстера и Дэвида, несмотря на сходы почти в каждой гонке; для тех, у кого в душе слова Рона Денниса «McLaren создан для побед», а не статья



Аж вспотел...

г-на Алана Хенри «Увядавшие МАКи» (F1 Racing, июнь). Победа Кими и долгожданный прорыв «стрел» – это действительно событие на фоне 12 надоевших за сезон прыжков семикратного. Все, кто болеет за McLaren и, в частности, за Кими, пишите мне по адресу: 143700, Московская обл., Шаховской р-н, д. Судислово, д. 120, кв. 15.
Дмитрий Бежевец

Бедный, бедный Ральф

Пишу вам это письмо не потому, что я поклонник Ральфа Шумахера, вовсе нет. Но зря вы про него так написали (F1 Racing, октябрь, с. 84). Я, конечно, понимаю: ваша цель – унижить его, ведь он ушел из Williams, а это британская команда, как и ваш журнал. Ведь можно придумать и статью типа «Монтойя и его 113 самых амбициозных амбиций» или «McLaren и 68 их самых сгоревших моторов». Но зачем вам это? Что, Ральф чем-то провинился?
Nick Gadetskiy,
по e-mail

Отличник Шумахер

Кто мне может объяснить, почему Шумахера в прошлом году из гравия выталкивают и он становится чемпионом, а Алонсо в Монце показывают красноречивый жест, хотя призывы пилота были такими же? И вообще, как отбирают людей на эту работу? Они, что, все из Фанклуба Михаэля? Знаете, у студентов есть такое выражение: первые два года ты работаешь на зачетку, а дальше зачетка работает на тебя. Похоже, Шумахер на зачетку наработал.

Алексей Максимов

Санкт-Петербург, по e-mail

Эти два письма, как будто бы о разном – но у них есть и нечто общее. Их авторам свойственно обостренное чувство справедливости, что, согласитесь, украшает обоих. Без сомнения, мы могли бы привести некие аргументы – в первом случае в оправдание позиции журнала и Роберта Холмса, составителя подборки «Ральф и 89 его самых жалобных жалоб», а во втором – действий маршалов в Монце. Но мы этого делать не будем. Наши читатели имеют законное право на свое мнение, отличное от мнения редакции и FIA. Плюрализм, понимаешь!

Какая досада!

Я всегда с нетерпением жду выхода нового номера журнала F1 Racing, но, когда я увидел обложку октябрьского номера со словами «Вернись, Мика!», у меня просто сердце замерло. От восторга чуть с ума не сошел. А потом увидел набранное мелким шрифтом: «Как бы нам этого хотелось». Черт! Нам всем очень жаль: и Williams, и В.А.Р., и болельщикам. Если бы он вернулся – это было бы просто волшебство.

Дэвид Шоу,

Великобритания

Паддок Твои любимые истории Формулы

В 2005-м Мика мог бы выступать за В.А.Р...
См. статью на с. 74

Ферри еще может играть Марк на сезон 2006 года
См. статью на с. 78

ВРЕМЯ УВЕДИТЬ ПУКЛ ЗАБЕРЕТЬ СЕБЯ СЕБЕ И ПОЗД ШУМАХЕРУ

Это могло, это должно было случиться. Неужели он (не) вернется?

Гранж-Жак

Господи, ну зачем Renault и Sauber решили потратиться на господина ЖВ? Это же просто деньги на ветер! Есть как минимум шесть более талантливых и толковых гонщиков, которых они могли бы пригласить. Удачливый чемпион мира просто жаждал вновь оказаться на сцене, почти умолял, чтобы его взяли, и был готов на все. Но нашелся только один желающий, поэтому совершенно понятно, что о Жаке думают в паддоке. Даррен Кук,

Великобритания

● См. Формула Один на Один: Петер Заубер, с. 88



И-да, Жак, это тебе не горные лыжи...

Второе пришествие

В сентябрьском номере в разделе «Паддок» речь шла о возможных переходах в межсезонье. Какие только варианты не рассмотрели! Даже Хяккинена не забыли. Но Жаку Вильнёву в сводной таблице возможных вариантов состава команд на сезон-2005 места не нашлось. Вообще в вашем журнале про Жака стараются не вспоминать. Теперь, конечно, когда Жак возвращается за руль, о нём снова напишут. И ещё. Команда В.А.Р., основанная Жаком,

проводит свой лучший сезон, и сейчас особенно досадно, что там нет Вильнёва. Но нас ждёт интересное окончание сезона: Вильнёв-Renault против В.А.Р. Юрий Удовичкий,

Москва, по e-mail

Когда Земфира поет: «Меньше всего нужны мне твои камбэки», ее лирическую героиню можно понять. Она, видимо, устала от непоследовательности некоего неизвестного нам мужчины. Но Вильнёв и Хяккинен – мужчины хорошо известные. Характерна ли для них непоследовательность? В какой-то мере да, хотя обстоятельства ухода из Ф1 у них были абсолютно различные, – но не о том сейчас речь. Вопрос в другом: нужны ли нам «камбэки» этих двух героев вчерашних дней? Однозначного ответа нет. Хорошо знающие Микку сотрудники McLaren говорят: «Если он вернется – это будет большой ошибкой». Редактор британского F1 Racing Мэтт Бишоп, напротив, уверен, что Мика нужен Ф1 не меньше, чем Ф1 нуждается в Мике (см. с. 74). Относительно Жака мнения тоже разделились, что видно по письмам читателей. С осторожным оптимизмом можно сказать одно: шоу от этого, скорее всего, только выиграет. Возвращались же в свое время в строй и Ники Лауда, и Ален Прост и становились чемпионами вновь. Что нас ждет на этот раз? «Ответ знает только ветер» – как поет Боб Дилан.





НУ КАК, МИХАЭЛЬ, УШИ **ГОРЯТ**?

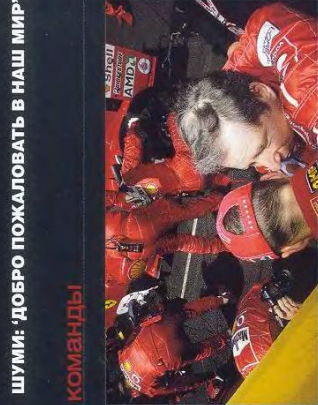
Ни одному гонщику Ф1 не удалось стать для своей команды тем, чем стал Михаэль для Ferrari, – залогом успеха, катализатором технического творчества и источником вдохновения. Пять ключевых фигур Ferrari скажут нам все, что они о нем думают. Не смущайся, Шуми. Они все тебя любят...

Фото Хьюго Диксон и Йон Шард



Жан Тодт у дома Зинцо во Фьорано — знаменитой резиденции Коламбо, в которой теперь во время тестов останавливается Михаэль

БРЕСК. МАРК ТОНДРОНСОН/GETTY IMAGES



ШУМИ: 'ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В НАШ МИР'

▼ Жан Тодт, директор команды

«С 1996 года у нас с Михаэлем были и победы, и поражения. Были моменты полного замешательства и беспрерывной радости. Помню, как в 1996-м в Маньян-Курсе у Михаэля еще на формирующемся круге отказал двигатель. Но помимо и чувства огромного облегчения, испытанное нами в Ста в том же сезоне, после безрадостного лета. Я помню титулы, уходящие от нас в последней гонке сезона, помню, как мы были неуверены в себе, как готовясь к грядущим боям, совершенствуем наше оружие, проводили долгие часы и в моторном боксе Феттаи, и в моем офисе в Маранелло. И последнее, но не менее важное: я помню кошмарный ГП Великобритании 1999 года (когда Михаэль получил самую серьезную травму за всю карьеру в Ф1). Сначала было страшно, но потом он мужественно вернулся. Даже в эти сложные времена Михаэль не жаловался. Он приспосабливался к ситуации и не позволял себе ни малейшей критики. «Образец для подражания» — вот достойное определение. Он несет образ Вальдфельда Скакуна в своем сердце, и вся команда, все в Феттаи безразлично его обожает».

Что это отменяет? Я бы сказал, что прежде всего страсть к автомобилям. Хотел бы сказать о его характере — любознательность. Он хочет знать все о машине, о ее настройках, о различных тактических вариантах. Он хочет быть в курсе всех дел и в повседневной жизни.

Думаю, эта любознательность идет от врожденной неоворожденности. Понимание нужно ему для того, чтобы подменить себе окружающий мир. Михаэль всегда настроенно же. Завоевать его доверие можно только со временем. То, что прессы или в паддеже иногда воспринимаются как высокомерие, я склонен считать застенчивостью. Несмотря

Жан Тодт и Михаэль сходятся (вверху) во время ГП Итальян-2004, когда Михаэль выиграл, стартовав с поула-позиции

на то, что Михаэль научился быть жестким в этом непростом сообществе, именем Ф1, он, чтобы ни говорили, все равно остался чувствительным человеком, которому безразлично мнение окружающих.

В достаточно юном возрасте он оказался в мире, где царит закон джунглей, и научился не раскрывать без особой необходимости. Его так называемое высокомерие — просто мозаика. Его впечатляющая уверенность на пресс-конференциях — лишь отражение его застенчивости. В жизни Михаэль очень выматывает к окружающим его людям, всегда готов их выслушать. В команде любой может обратиться к нему за помощью или поделиться с ним.

Я думаю сегодня, что с помощью Феттаи Михаэль просто расцветает. Скудериа стала для него вторым домом. Мы с ним настроены на одну волну и понимаем друг друга с полуслова. Переходя в 1983 году в Феттаи, я здорово переживал. Опасался, что придется столкнуться с огромным количеством проблем, и никак не сомнял, что у нас сложится там же отношения. И потому я горжусь, что во все эти титулах, завоеванных для Маранелло Михаэлем и всей командой, есть и мой вклад».

▼ Жилье Симон, главный конструктор (двигатели)

«Прежде всего, Михаэль умеет адаптироваться. Даже если машина не вполне соответствует его стилю вождения, он знает, как выжать из нее максимум. Так, в 2000 году в Бразилии у него были проблемы с двигателем, но он закончил гонку, используя необычные траектории — лишь бы доехать до финиша. Михаэль обожает бесконечные тесты, стремится обратиться нужные настройки с точностью до миллиметра и добиться желаемого результата. Он никогда не отказывается сесть за руль и научиться невероятный километраж».

Некоторые считают, что Михаэль рассказывает по базе и раздает всем приказания. Это не так. Он водит людей. Задает вопросы, проявляет искренний интерес. Такой человек очень ценен. В команде отстоял к Михаэлю как к члену семьи, а не топ-менеджеру, работающему за деньги. Я думаю, это неправильно, когда гощик не считает руководителем командой. Михаэль стал неотъемлемой частью Феттаи, ни в одной другой команде я такого не видел. Все сотрудники Gestione Sportiva (гоночного отдела) чувствуют себя частью одного захватывающего приключения. Мы готовы выкладываться на 100%, чтобы добиться цели. Приятно видеть, как Михаэль по всему миру добывает для нас победы».

СИМОН



▼ Росс Брон, технический директор

«Я познакомился с Михаэлем в 1990 году на гонках спортпрототипов. Он выступал за Mercedes. На фоне остальных было абсолютно очевидно, что он звезда. Когда он садился за руль, машина всегда шла быстрее и сделала меньше ошибок. Было ясно, что он самый быстрый. Я тогда работал в Jaguar, и на наше счастье у Mercedes была очень демократичная политика. Все их гонщики проводили в машине равное количество времени, поэтому нам удалось их победить. Думаю, все сложилось бы по-другому, если бы они больше работали Михаэлем».

В конце 91-го года он перешел в Ф1, в команду Benetton — до того как там оказался я, поскольку тогда я еще работал над программой Jaguar. В конце года из команды должен был уйти Нельсон Пика, так что все внимание было сосредоточено на Михаэле. Он был очень быстр. В то время у него не было опыта работы в Ф1, но он быстро все схватывал.

Что я могу сказать? Михаэль быстр. Невероятно быстр. И полностью предан своему делу. Умен. Всегда в форме. Сильный соперник. Там не менее забавно, что я чаще всего выхожу в эфир в духе спутника: когда происходит много событий одновременно и когда не происходит ничего. В такие моменты



После уникального поражения на Хунгарринге, когда его обошли легко поворил (всезнак) на венгерской трассе в 2004-м. Брон (слева) во Флоренции

«Я просто должен чуть больше сосредоточиться», — говорит мне он. Словом, иногда у нас есть повод пожимать плечами.

А еще есть квалификация. По ходу зачетного круга Михаэль лосит получая информацию о своем положении в квалификации. Всегда можно выбрать нужный момент, чтобы передать эту информацию, не сбить его с настроев. Мы всегда договариваемся, когда это лучше сделать. Но, конечно, мы этим пользуемся не слишком часто. Пару раз я передавал ему информацию не в том месте круга, где надо, и в ответ услышал несколько крепких слов: мол, оставь в покое передничек и не отвлекай меня больше.

В любой другой момент гонки мы с ним можем болтать, как вот сейчас с вами. Его спокойствие поражает; невозможно поверить, что в этот момент он сидит за рулем гоночной машины.

Несомненно, Михаэль — лучший пилот, с кем мне доводилось работать. Его сила в первую очередь заключается в абсолютной преданности команде. Он всегда проявлял солидарность, был готов взять на себя решение проблем, мог воодушевить всех членов команды как в радости, так и в тягостные моменты. Это исключительное качество. В результате каждый из нас хочет прожить себя с наилучшей стороны. Феррари целиком и полностью предана Михаэлю».



▼ Рори Бёрн, главный конструктор (шасси)

«Михаэль — очень, очень важный член команды. Он не просто гонщик. Он член нашей семьи. В остальном, когда, к примеру, мы вынашиваем концепцию новой машины, он всегда старается быть в курсе дела. Мы чувствуем, что его горячо интересует эта сторона процесса, и это нас вдохновляет. Уже на начальной стадии мы прежде всего пытаемся сконструировать машину, которая была бы как можно более компактной, легкой. Потом с помощью настроек ее можно будет адаптировать к стилю конкретного гонщика».

Проектируя новую машину, важно понимать, в чем заключались недостатки предыдущей. Это Михаэлю отлично известно. Он помогает нам точно определить, где необходимо доработки, разобраться, что работало хорошо, а что нужно совершенствовать. У него всегда море идей. В любом

случае, он обожает технику и хочет сам во всем разбираться. Это существенно помогает инженерам. В некоторых командах предпочитают держать гонщика подальше от этого процесса, оберегая от ненужного напряжения. Но это не наш случай. Михаэль любит принимать активное участие во всем. Ему это нравится, и в этом его сила.

Разумеется, когда нибудь он уйдет. Но я думаю, это будет происходить постепенно. Михаэль не захочет нанести ущерб Феррари, и переходный период будет четко спланирован. Может, он останется в новом качестве, которое будет устраивать и его, и команду. Может, он будет помогать нам находить и расширять новых гонщиков. Михаэль мог бы заниматься многими вопросами, но не думаю, что он хотел бы руководить командой. Даже перестав выступать в гонках, он захочет сохранить свой статус члена семьи Феррари. То же можно сказать и обо всех остальных. Кто-то из нас не хотел бы приходить в бред компании, когда наши контракты с Феррари подойдут к концу. Это было замечательное время — надеюсь, оно еще продолжится. Но когда оно истечет, это не будет походило на скандальный развод. Скорее, это будет продуманная передача полномочий людям, которые будут работать на благо Феррари после нас».

«Михаэль — очень, очень важный член команды. Он не просто гонщик. Он член нашей семьи. В остальном, когда, к примеру, мы вынашиваем концепцию новой машины, он всегда старается быть в курсе дела. Мы чувствуем, что его горячо интересует эта сторона процесса, и это нас вдохновляет. Уже на начальной стадии мы прежде всего пытаемся сконструировать машину, которая была бы как можно более компактной, легкой. Потом с помощью настроек ее можно будет адаптировать к стилю конкретного гонщика».

Проектируя новую машину, важно понимать, в чем заключались недостатки предыдущей. Это Михаэлю отлично известно. Он помогает нам точно определить, где необходимо доработки, разобраться, что работало хорошо, а что нужно совершенствовать. У него всегда море идей. В любом

случае, он обожает технику и хочет сам во всем разбираться. Это существенно помогает инженерам. В некоторых командах предпочитают держать гонщика подальше от этого процесса, оберегая от ненужного напряжения. Но это не наш случай. Михаэль любит принимать активное участие во всем. Ему это нравится, и в этом его сила.

Разумеется, когда нибудь он уйдет. Но я думаю, это будет происходить постепенно. Михаэль не захочет нанести ущерб Феррари, и переходный период будет четко спланирован. Может, он останется в новом качестве, которое будет устраивать и его, и команду. Может, он будет помогать нам находить и расширять новых гонщиков. Михаэль мог бы заниматься многими вопросами, но не думаю, что он хотел бы руководить командой. Даже перестав выступать в гонках, он захочет сохранить свой статус члена семьи Феррари. То же можно сказать и обо всех остальных. Кто-то из нас не хотел бы приходить в бред компании, когда наши контракты с Феррари подойдут к концу. Это было замечательное время — надеюсь, оно еще продолжится. Но когда оно истечет, это не будет походило на скандальный развод. Скорее, это будет продуманная передача полномочий людям, которые будут работать на благо Феррари после нас».

МИХАЭЛЬ ПОМОГАЕТ НАМ ТОЧНО ОПРЕДЕЛИТЬ ОБЛАСТИ ТРЕБУЮЩИЕ ДОРАБОТКИ





▼ Паоло Мартинелли, ведущий моторист

«Нам здорово помогает его чувство машины. Михаэль способен очень точно описать поведение двигателя в любой точке трассы, и затем я просто руководствуюсь его словами. Он четко расставляет приоритеты и не просит решить все проблемы сразу. Мы много общаемся, и его советы подсказывают нам технические решения, на которые стоит обратить внимание в перспективе.

Одно из ценнейших качеств Михаэля — способность практически мгновенно почувствовать предел возможностей техники, с которой ему приходится иметь дело. Ему хватает нескольких кругов, чтобы оценить особенности двигателя. Мы сразу узнаем, на что способна новая машина. Не изменился и стиль его работы на трассе. Он всегда начинает с подробнейшего описания того, как работает машина. Затем дает нам возможность проанализировать причины возникающих проблем и присоединяется к обсуждению, и в результате мы находим различные

варианты решений. Гонщик не должен, придя в гараж, тут же требовать каких-то особых настроек. Михаэль ничего не принимает на веру. Он инстинктивно чувствует, что происходит с машиной, даже если и не может объяснить во всех подробностях, как работает коленчатый вал.

С годами стиль его пилотирования несколько изменился. Думаю, это нормально: Михаэль, несомненно, становится все более искусным пилотом. Но сейчас ему уже почти некуда расти, так что я не смогу точно сказать, что именно улучшилось в его технике за последние несколько месяцев. Но в первые годы он шел вперед семимильными шагами. Стабильность — еще один ключ к успеху. Михаэль не только может очень быстро пройти один круг, он может долго держать темп. И допускает очень мало ошибок, даже когда идет на пределе. В результате он побеждает не только там, где все этого ожидают, но иногда буквально вырывает победу из-под носа у других».



Канада-2004
(вверху): Михаэль победил, когда на это трудно было надеяться, стартовав из третьего ряда; другие не щадили тормозов, зато он свои берег

239

ШУМИ: ДОВОРО ПОЖАЛОВАТЬ В НАШ МИР



СПА В ДЕТАЛЯХ

239 – номер шасси, принесшего Михаэлю Шумахеру на Гран При Бельгии его седьмой титул. Детали этой Ferrari F2004, как и всех машин Ф1, по дороге к победе проделали непростой путь. Вот их история

Текст: Стефан Самсон и Дом Тайлор. Иллюстрации: Патриция Солер. Фото: Джон Николсон

Шасси F2004 №239, на котором Михаэль Шумахер в седьмой раз стал чемпионом мира, недолго осталось целым. Едва доставленное в Маранелло, оно было разобрано на детали, каждую из которых предстояло проверить и подготовить к новым испытаниям. Именно благодаря столь бережливому подходу к подготовке шасси команда удалось в последние годы добиться такой впечатляющей надежности. Это следствие системного подхода, описанного здесь в F1 Racing, системы, которая применит-

ся уже пять лет, но все еще совершенствуется.

«Порой нам и самим не верить, что мы сумели добиться такого уровня надежности», – говорит ведущий гоночный инженер Скрудер Найджел Стелли. – Но уровень, на который мы вышли, не позволяет расслабиться или тратить время на размышления. За кулисами работа продолжается без перерывов».

В Ferrari считают, что достижения команды – следствие хорошей организации дела. «Последний Ferrari – результат доработки прошлогодней машины», – говорит Стелли. – Поэтому

«МЫ ПОРОЙ И САМИ НЕ МОЖЕМ ПОВЕРИТЬ, ЧТО НАМ УДАЛОСЬ ДОСТИЧЬ ТАКОЙ НАДЕЖНОСТИ»
НАЙДЖЕЛ СТЕЛЛИ

нам проще разобрать в том, как между собой взаимодействуют ее части, и добиться высокой степени надежности. Потенциальную опасность несут лишь новые узлы».

ДЕТАЛЬ ПЕРЕДНЕЕ КРЫЛО
ПРОИЗВОДСТВО: FERRARI
РЕСУРС: 11 250 КМ

Целиком состоит из углеволокна, поэтому легкое, но достаточно крепкое, чтобы выдерживать огромные аэродинамические нагрузки. Прочность соединений крайне важна – потеря торцевой пластины или закрывала может неблагоприятно повлиять на аэрированность других аэродинамических элементов.



ДЕТАЛЬ ЗАДНЕЕ КРЫЛО
ПРОИЗВОДСТВО: FERRARI
РЕСУРС: 11 250 КМ

Обеспечивает значительную прижимную силу в задней части машины. Сколь она велика, показала зрелищная авария Кими Райккёнена в Хоккенхайме. Горизонтальные элементы крыла должны быть чрезвычайно прочными и жестко зафиксированными, чтобы выдерживать нагрузку.



ШУМИ: 'ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В НАШ МИР'

Чтобы добиться успеха при создании нового автомобиля, нужно точно выдержать баланс между риском и консерватизмом. Начните работать с абсолютно надежной машиной, и, постепенно исключая ненадежные элементы, вы придете к оптимальным характеристикам. Этот путь намного лучше, чем обратный, ведь работать с быстрой, но постоянно ломающейся машиной гораздо сложнее.

От гонки к гонке машина совершенствуется, становясь все более надежной. К примеру, вечером каждого дня тестов или гоночного уикенда в исследовательский отдел Маранелло уходит отчет, ко-

торый содержит информацию обо всех происшествиях — от самых незначительных до самых серьезных. На основании этих данных к следующей гонке готовятся новинки.

Надежности гораздо легче достичь, если тщательно отслеживать процесс конструирования и сборки. Этому способствует то обстоятельство, что более 90% из 5000 деталей, составляющих F2004, производится в Маранелло. «Так лучше контролировать происходящее, начиная от выбора материалов и заканчивая их использованием», — говорит Степни.

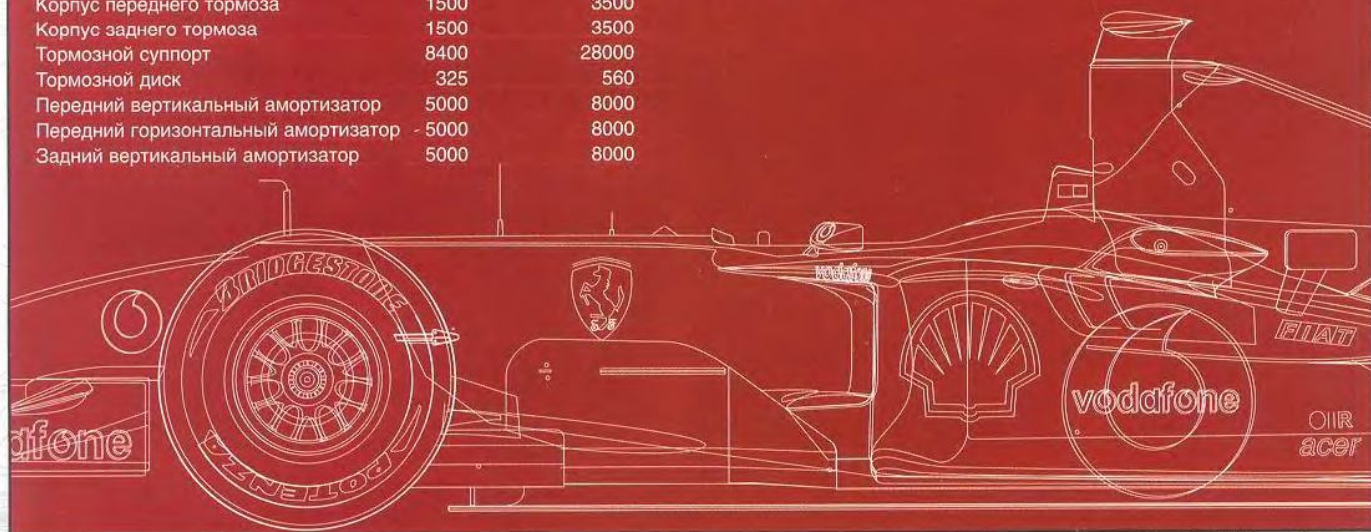
Перед каждой гонкой составляется

полный перечень необходимых доработок. «Это самый настоящий контрольный список, подобный тому, по которому проверяют самолет перед взлетом», — объясняет Найджел. Кроме того, каждая деталь в отдельности проходит строгую процедуру контроля качества. Карбон проверяют ультразвуком, металл — с помощью ультрафиолетового излучения. И если пять лет назад на этой стадии отсеивалось 40% деталей, то за прошедшие годы эта цифра снизилась до 10%, подтверждая улучшения в процессе производства. Но если есть хоть малейшие сомнения, узел бракуется. ▶

▽ Ferrari F2004: ресурс (в км) основных компонентов

Ни у одной машины на земле детали не подвержены такому напряжению, как у Ferrari. Просто невероятно, что они выдерживают такой ресурс

ДЕТАЛЬ	РЕСУРС В ГОНКАХ	РЕСУРС В ТЕСТАХ	ДЕТАЛЬ	РЕСУРС В ГОНКАХ	РЕСУРС В ТЕСТАХ
Плоскость переднего крыла	11250	15000	Задний горизонтальный амортизатор	5000	8000
Закрылок переднего крыла	11250	15000	Рокерный рычаг подвески	5600	12500
Нижний элемент заднего крыла	11250	15000	Рычаг передней подвески	15000	15000
Крышка моторного отсека	12500	15000	Рычаг задней подвески	15000	15000
Дефлектор	2750	5500	Водяной радиатор	2800	7000
Зеркало	2000	4000	Масляный радиатор	725	7000
Днище	11250	11250	Насос передних тормозов	8500	28000
Рулевое колесо	4000	15000	Насос задних тормозов	8500	28000
Колеса	700	1500	Рулевые тяги	5600	12500
Педаль тормоза	7000	15000	Топливный насос	1500	6500
Педаль газа	7000	15000	Титановая масляная трубка КП	1500	5600
Опора педалей	5600	15000	Огнетушитель	15000	25000
Регулятор тормозного баланса	9500	12000	Сиденье	15000	15000
Система выхлопа	500	2000	Опора амортизатора	15000	15000
Свечи зажигания	725	725	Торсион	5600	10000
Корпус переднего тормоза	1500	3500			
Корпус заднего тормоза	1500	3500			
Тормозной суппорт	8400	28000			
Тормозной диск	325	560			
Передний вертикальный амортизатор	5000	8000			
Передний горизонтальный амортизатор	5000	8000			
Задний вертикальный амортизатор	5000	8000			





ДЕТАЛЬ ВЫХЛОПНАЯ СИСТЕМА
ПРОИЗВОДСТВО FERRARI
РЕСУРС 500 КМ

Прекрасный узел, завязанный Жилем Симоном. В современной Ф1 такие вещи делают вручную, и на каждую уходит 50 человеко-часов: отрезать, прокатать, согнуть и сварить каждую трубу для придания ей точной формы. Выхлоп Симона – один из самых плотно упакованных в Ф1.



ДЕТАЛЬ РЫЧАГ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ
ПРОИЗВОДСТВО FERRARI
РЕСУРС 15000 КМ

Две цветные шкалы на рычаге предназначены для измерения температуры (есть и еще несколько). Желтая работает в диапазоне 160–199°C, оранжевая – 204–260°C. Они регистрируют предельный нагрев элемента струей выхлопных газов.



ДЕТАЛЬ ТОРМОЗНОЙ ДИСК
ПРОИЗВОДСТВО BREMBO
РЕСУРС 320 КМ

Brembo является поставщиком Ferrari с 1975 года. При торможении поверхность раскаленного карбонового тормозного диска нагревается до 1000°C, а сам он – до 600°C. Оптимальная температура – 450°C, поэтому нужна эффективная система охлаждения тормозов.



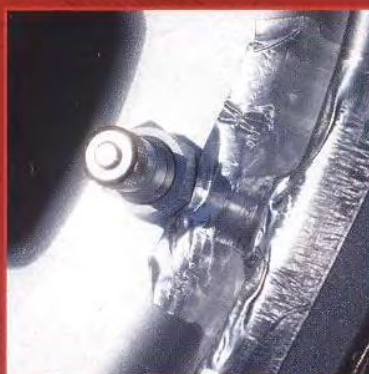
ДЕТАЛЬ ТОРМОЗНАЯ КОЛОДКА
ПРОИЗВОДСТВО BREMBO
РЕСУРС 320 КМ

Колодки тоже сделаны из карбона и меняются одновременно с диском. Набор из четырех дисков и четырех колодок тянет на \$40 000 – по \$10 000 на колесо. Их тормозная мощность ограничивается лишь уровнем сцепления шин с трассой.



ДЕТАЛЬ ТРОС КРЕПЛЕНИЯ КОЛЕСА
ПРОИЗВОДСТВО FERRARI
РЕСУРС 725 КМ

Создан для того, чтобы при аварии колесо не отлетело в другой автомобиль или на трибуну. Тросы были введены после того, как отлетевшим колесом во время ГП Австралии 2001 года убило маршала. С сезона-2005 тросы станут еще прочнее.



ДЕТАЛЬ ВЕНТИЛЬ ШИНЫ
ПРОИЗВОДСТВО BBS
РЕСУРС 725 КМ

После того как шина смонтирована на диске и накачана через золотник высокого давления, колесо балансируют, приклеивая маленькие свинцовые грузики. В Ferrari обычно добавляют полоску серебряного скотча, чтобы исключить отрыв грузиков.

ШУМИ: 'ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В НАШ МИР'

Детали, прошедшие проверку, получают индивидуальный номер, и их «карьера» непрерывно отслеживается с помощью компьютера. «Система, которую мы называем «жизненный цикл», дает нам точную информацию о том, сколько километров накрутил каждый компонент, — продолжает Степни. — Когда какой-то из них достигает предела, установленного инженерами, компьютер останавливает процесс сборки. Мы знаем все о каждой детали, вплоть до крохотных гаек, абсолютно все — когда она была изготовлена, из какой партии использовался материал,

сколько еще было сделано таких же в тот день».

При сборке машины проверяется каждый элемент. «О каждом собранном шасси нам известно абсолютно все», — говорит Найджел. Машина никогда не будет отличаться от той, что участвовала в предыдущем Гран При, на 100%, но особое внимание уделяется безопасности: подвеска, тормоза и рулевое управление перебираются перед каждой гонкой.

И последнее, но также очень важное. Новые правила требуют еще более высокой надежности, поэтому Ferrari, участвующие в пятничных тренировках, прак-

тически идентичны тем, что выходят на старт гонки. «В пятницу вечером мы меняем радиаторы и выхлопную систему, — говорит Степни. — А субботним утром перед квалификацией — еще шестеренки в КП, тормозные диски и колодки — и все».

По словам бывшего главного инженера Ferrari, у «красных» есть один настоящий секрет — это отношение людей к работе. «Нет смысла отлаживать систему, если в компании нет верного настроя, — заключает Степни. — А когда он создан, 800 человек персонала Скудерии и являются творцами того самого невероятного преимущества».



ДЕТАЛЬ РУЛЬ
ПРОИЗВОДСТВО МОМО
РЕСУРС 4000 КМ

Руль Ferrari самый сложный из всех, используемых командами Ф1. Он создан с учетом индивидуальных вкусов гонщиков и содержит множество кнопок, позволяющих настраивать систему контроля тяги, баланс тормозов, состав топливной смеси, включать ограничитель скорости на пит-лейне и многое другое.



ДЕТАЛЬ ШЛЕМ
ПРОИЗВОДСТВО SCHUBERTH
РЕСУРС НЕПОСТОЯННЫЙ

Михаэль предпочитает постоянно совершенствовать экипировку. Этот сверхлегкий шлем (он использует его с июля нынешнего года) оснащен системой вентиляции, которая может регулироваться от гонки к гонке. На каждый ГП Шуми привозит два шлема.



ДЕТАЛЬ КОМБИНЕЗОН
ПРОИЗВОДСТВО OMP
РЕСУРС 320 КМ

Чтобы добиться максимальной эластичности и комфорта, Михаэль лично принимал участие в разработке своего комбинезона фирмой OMP. Он привозит три комплекта на каждый этап, а на старт гонки всякий раз выходит в абсолютно новом. После финиша их стирают во Фьорано и используют на тестах.



ДЕТАЛЬ ГОНОЧНЫЕ ПЕРЧАТКИ
ПРОИЗВОДСТВО OMP
РЕСУРС 320 КМ

Набивка ладоней перчаток Михаэля должна поглощать вибрации, но обеспечивать максимальную «прозрачность» управления. Набивка верхней стороны защищает его суставы в тесном пространстве кокпита. Шуми надевает новую пару на квалификацию и на гонку.



Михаэль Шумахер (вверху) в конце первого круга в Монце осал 15-й, но на его пути к победе была только одна машина — Феррари. Феррари: это ли не свидетельство превосходства? Рубенс торжествует (на врезке с Шуми)

Красный Интернационал

Феррари приехала домой, в Монцу, уже завоевав оба титула — в пятый раз подряд. В чем ее секрет? Может, придав команде интернациональный характер, «красным» удалось то, что было не под силу чисто итальянскому составу?

Текст: Питер Уиндзор



ОСНОВНЫЕ ФОТО: ДАРЕНН ЧЕНДЛ; ВРЕЖКА: ПИТРСКО ОУЭЛЛС

ИТАЛЬЯНСКИЕ ШТУЧКИ

Я не очень-то понимал, о чем он, потому перебил, спросив (с улыбкой), говорил ли он о кризисе, связанном с тем, что Феррари выигрывает почти все гонки и их становление не очень-то интересно смотреть? Или, быть может, речь о какой-то другой, более глубокой проблеме?

Чья-то сильная рука легла на мое плечо, и меня попытались потянуть назад. Я не обратил на это внимания — Лука тоже. «Нет», — серьезно ответил он. — Просто наши соперники должны лучше работать. Нет, я говорю о другом...»

Рука человека из Феррари снова потянула меня назад. Очевидно, интересно было закончить. Так я до сих пор и не знаю, почему Лука считает, что все катится к финалу, но досадновато, что речь, наверняка, идет



'НИКОГДА НЕ МОГ, ЧТО ФЕРРАРИ ОДНАЖДЫ ЗАБУДЕТ О СВОИХ «ИТАЛЬЯНСКИХ ШТУЧКАХ»'
ФИЛП ХИЛП

о деньгах, о нынешнем господстве Феррари и о том, что Берни Э. по-прежнему неплохо справляется с контролем над финансовыми потоками.

А в боксах тем временем шла обычная работа. Я смотрел, как прудятся парни из Феррари — быстро, но без суеты. — и начал вспоминать, как все это выглядело в дни Жаки Икса и Марио Андретти или, хуже того, во времена Артуро Меркато и Нанни Галли. Тогда в Феррари приказывали отдаваться жестам, что было особенно характерно для главного инженера Феррари, очкастого и сиплого Мавро Бергери. Он был директором орсера, который — создававшего тасов

Американец Фил Хилп, который принес Феррари титул чемпиона мира в 1961 году, открывая в пятницу вечером накупленные Гран При Италии на дне соевые Кому, рассуждал об огорчающем дне Скудерии и масштабах ее успеха.

«Думаю, никто и представить не мог, что Феррари однажды сможет забыть о своих «итальянских штучках», — изрек он в своейственной ему фирменной манере. — Но нам это удалось. И теперь это великая команда».

«А что сказали бы Энцо Феррари? — поинтересовался я. — Был же именно итальянской командой и действовать по-итальянски — было ли это важно для Командатора?» — «Не думаю, что это волновало бы Энцо. Он дожили он до наших дней, — ответил Фил. — Самым важным для него было производить авто, машины. Он даже, кажется, ничего не имел против американских гонщиков. — И это приятно. Он просто хотел победить».

Все верно. Энцо оценили бы технические совершенство F2004 и ее У-образной «резины», выдающей 19 тысяч об/мин. Он был бы счастлив вернуться в Монцу, когда оба типа уже в кармане. Следуя своей знаменитой привычке, он появился бы в субботу — за пару часов до того, как Рубенс свял пол.

Вообще-то без Энцо, без романтично-орлеана и истории самой знаменитой автотолковой марки все выглядит как-то иначе. Я говорю не о последней четверти века, а конкретно о годе 2004-м: в поведении итальянца в Монце в этом году просматривалась некоторая апатия. В команде Феррари чувствовалось напряжение, словно кровавая их уставка в конце концов пошла на спад.

Я спросил, нельзя ли побеседовать с кем-либо из команды о «штучках», которые они испытывали в Монце, и назвал Росса Броня, Рори Берни (если он там присутствовал), Найджела Степли и Криса Дауера. В ответ я услышал встречный вопрос: «Но почему же ни одного итальянца?» Таксист, который нас вел, сказал, что, по его мнению, недостающие итальянцы утратили связь с Феррари. Президент Феррари Лука Монтеделло, полагаю, довольно нехорошо высказался о BMW, когда в субботу ему преподнесли специальный образец раскрашенную Mini (желтого цвета, с изображением черного вадьявшего жеребца на белой крыше).

«Вот чем можно измерить наш гражданский успех: соперники выступают столь бедно, что им приходится пускаться на дополнительные рекламные трюки, — заявил он вечером. — BMW, чтобы добиться чего-то подобного, понесло минимум лет 100 — и тогда, быть может, мы подарим им Fiat Panda». Мне нравится эта машинка, так что я не до конца выехал в сылый скаканго, но, думаю, руководство BMW тогда поняло, что он имел в виду.

Я спросил Монтеделло, был ли этот чемпион лучшим из всех, если говорить о степени превосходства Феррари.

«В каком-то смысле да, — ответил он, и глаза его блеснули. — Я горжусь командой и тем, как там делают общее дело. Это настоящие достижения». А потом, без дополнительных комментариев, сменил тему. «Думаю, нам надо очень серьезно заняться Ф1 — продолжал он, — потому что кризис на заговыми. Небольшими изменениями, иначе спорт утратит».



В Монце сообразил тысячи цифизации — картина все же отличалась от привычной: начал страдать был меньше, равно как зрители, перед демонстрацией своего национального индустриального заказчика (слева); Рубенс (справа) в этот год; (сверху вниз) глава команды Жак Тодт, шеф пресс-службы и хранитель легенды Феррари Лука Калазини, президент Феррари (в главе концерна Fiat) Лука Монтеделло



СЕРВЕ ФЛОТ ПАТРИК БОВИНГ, ВЕСИ ПАРК БОСИНГ, ЛОРЕНZO BELLAVALTA

ИТАЛЬЯНСКИЕ ШТУЧКИ

впечатление – бесконечно настраивался, вместо того чтобы наконец начать играть.

А сегодня в Монце я смотрю на все их начальство, одетое в яркие цвета Ferrari, великолепно исполняющее свою партию, и не перестаю удивляться, насколько идеально команда организована и насколько она компактна. Это самый настоящий международный коктейль во главе с французом Жаном Тодтом. Технический директор Брон – британец, Бёрн – южноафриканец, Жиль Симон, заместитель Паоло Мартинелли (моторный отдел) – француз. Крис Дайер, гоночный инженер Михаэля – австралиец. Найджел Стелни, главный гоночный механик – британец. Электронщик Антон Стипинович – из Южной Африки.

Говорю об этом вовсе не потому, что я националист, – просто раньше Ferrari была именно итальянской командой. Там до сих пор работает немало итальянцев (самые главные из них: Мартинелли, менеджер команды Стефано Доменикали, гоночные инженеры Лука Балдиссари и Габриэле Делли Колли), но сегодня Ferrari, несомненно, в такой же мере «интернациональна» по составу, как BMW-Williams или McLaren-Mercedes.

Похоже, итальянская публика уже начинает на это реагировать. На трибунах в Монце



в этом году было немало свободных мест, а когда Михаэль выиграл свой седьмой чемпионский титул, Италия восприняла это спокойно. А сколько было эмоций по поводу его самой первой победы за рулем Ferrari? Можно вспомнить и любые другие победы Скудерии, добытые до него. Когда в 1970 году Клей (Регациони) на Ferrari 312B выиграл Монцу – это было нечто невероятное! Ярчайший пример того, что такое итальянская спортивная страсть.

В этом году в Монце на шлеме Schuberth у Михаэля был изображен итальянский триколор – специально для тифози. Красивый жест, да и гонка была красивая: Ferrari доказала, что может выигрывать не только из первого ряда, но и с задов. «Сегодня команда была великолепна! – сказал Рубенс, одержав свою первую победу в сезоне. – Самое

НЕКОГДА ЧИСТО ИТАЛЬЯНСКАЯ, СЕГОДНЯ FERRARI СТАЛА ТАКОЙ ЖЕ «МЕЖДУНАРОДНОЙ» ПО СОСТАВУ, КАК BMW-WILLIAMS ИЛИ McLAREN'

главное: сейчас они пойдут праздновать, но, повеселившись час-другой, тут же сосредоточатся на следующей гонке. Они чрезвычайно дисциплинированы и полностью отдаются делу. Работать с ними – большая честь!»

А теперь вспомним, как Ники Лауда покинул Ferrari, не дождавшись конца сезона-1977 вскоре после того, как завоевал второй титул. Его отчаяние было связано именно с «итальянскими штучками», как сказал Фил Хилл: с политикой, которая началась после ухода Монтедземоло.

Тысячу лет спустя, с Монтедземоло уже в качестве президента Ferrari, команда из Маранелло – очень изменившаяся, ставшая интернациональной, просто великолепная – в подобные истории уже не попадет.

● Обзор Гран При Италии, с. 110

В этом году в Монце Шуми отдал дань тифози, нарисовав на шлеме итальянский триколор; прорываясь вперед, он провел одну из своих лучших гонок (врезка вверху)





ЗАКОЛДОВАННЫЕ КРУГИ

В какой мере шины влияют на результат? Опасать, черт возьми, особенно сегодня, когда Ferrari, в отличие от других топ-команд, работает со своими шинниками

«Черные», «крутые», «скупные»? Ни в коем случае! В Формуле 1 вихорит шин идет настоящая война. В прошлом году не было склок безобразнее, чем взаимные обвинения в нарушениях технического регламента, которыми обменивались Bridgestone и Michelin. Но именно это стало стимулом для самого результативного творческого поединка между шинными фирмами за всю историю автоспорта

Текст Питер Уиндзор Фото Патрик Луэлин-Дэвис

С того самого дня, когда люди впервые затеяли спор, кто быстрее проедет на автомобиле некую дистанцию, в автоспорте существуют два непреложных закона: во-первых, результат на 60% зависит от машины и на 40 — от гонщика; а во-вторых, винить во всех неудачах следует прежде всего шинника, потом двигателя и уж потом шасси — имену в таком порядке. Иными словами, гонщик никогда не виноват.

Например, оценивать статистику сезона-2004 следует комплексно. Говорят о Михаэле Шумахере, надо учитывать, что он не просто гонщик, но и основная движущая сила Ferrari. Конечно, в Формуле общего успеха есть 40%, которые он обеспечил как гонщик. И в том, что приходится на долю машины, ему принадлежит процентов 50. Многие ключевых людей привел в Ferrari именно он, и команда построена вокруг него. То есть его вклад равен примерно 75% — подобного не добивался ни один гонщик, за исключением, может быть, Джеки Стюарта в Туррей и Ники Лауды в Ferrari.

Рассуждая в том же ключе, можно сказать, что в этом году шинную войну с ле-

вым превосходством выиграл Bridgestone.

После Монцы счет побед Bridgestone и Michelin был 13:2. Но раз покорили — неотъемлемая часть машины, а Михаэля тоже можно считать частью системы «шасси-двигатель-шина», то это само по себе не показатель. Поставил вопрос иначе, сколько гонок в этом году выиграл Michelin, если бы последние 4 года французцы тесно сотрудничали с Ferrari, а Bridgestone, в свою очередь, обслуживала McLaren, Williams, Renault и B.A.R.?

Я задам этот вопрос эмоциональному Пьеру Дюласе, который 30 лет возглавляет спортивный департамент Michelin. «Как сказать...» — ответил он загадочно. — Может, тогда все гонки в этом году выиграла бы мы». Потом, в своей типичной манере, парировал: «Но о чем бы это говорило? Стали бы мы лучше понимать наши шины? Знали бы мы, за счет чего взяли верх? Возможно, дело было бы не в качестве шин, а в общем превосходстве всей системы. Но мы бы этого не знали. Как вообще можно это знать?»

Конечно, в прежние времена все было проще. На орлой из машин Джека Брэбена стояли шины Dunlop, а на другой —

Goodyear. Lotus тестировал резину различных производителей с единственной целью: чтобы подразнить конкурирующие шинные компании.

Но в наши дни мы можем лишь анализировать тенденции и пытаться выделить какие-то результаты. Ни Bridgestone, ни Michelin не будут подробно рассказывать о своих шинах — хотя в свое время Dunlop, Goodyear или тот же Michelin не делали секрета из состава своих смесей, числа слоев корда или жесткости боковин. А вы попробуйте спросить сегодня: «Шины, которые вы использовали в Спа, похожи на те, что были в Венгрии?». Человек из Bridgestone ответит с вежливой улыбкой: «Сказать не могу». Тема закрыта.

И все же поделься некоторыми наблюдениями.

Наполее свежий пример, который позволяет проводить непосредственное сравнение, датирован минушей зимой, когда B.A.R.-Honda перешла с Bridgestone на Michelin.

В декабре в Барселоне механики B.A.R. просто поставили на свое старую машину шины Michelin, не меняя ее настроек. Гонщик Джексон Баттон тут же превратил

свой лучший результат, показанный на Bridgestone, сразу на 1,2 секунды.

Сделаем паузу, прежде чем идти дальше: Сегодня В.А.Р. – лидер лагеря Michelin, и сомнения в достоверности этой информации неизбежны: понятно, почему они это говорят. И потом, Барселона знаменита тем, что в разные дни на разных шинах один и тот же гонщик на одной и той же машине без каких-либо изменений в настройках может ехать на секунду быстрее или на секунду медленнее. Наконец, в 2003 году у В.А.Р.-Honda была совсем не такая машина, какую мы видим в 2004-м. Мягкие шины Michelin могли замаскировать проблемы, с которыми сталкивался Дженсон, когда ездил, скажем, на более жестких Bridgestone.

Сегодня инженеры В.А.Р. убеждены, что в 2004 году прогресс был достигнут во многом благодаря переходу на Michelin. Неужели они полагают, что в Венгрии, например, их машины не шли бы быстрее, если бы на них стояли Bridgestone? Не шли бы, отвечают инженеры: такой скорости от шин Bridgestone может добиться только Ferrari. Значит, принимая во внимание прочие факторы, можно считать, что шины Michelin лучше.

Непонятно. Лучше поговорить еще с кем-нибудь. Флавио Бриаторе полагает, что персонал Michelin, который работает на Гран При, по духу своему – «не гоночные люди», а вот ребята из Bridgestone – «люди гоночные». А поподробнее? Он

лишь пожал плечами и отвернулся.

В моторхоуме Michelin – деревянные скамьи: интерьер выдержан в средиземноморском стиле. Бар с кофеваркой притягивает вечно курящих французских журналистов. Здесь можно пообщаться с самими шинниками, которые обычно говорят, что стараются глубже вникнуть в суть всех проблем. Обслуживая так много команд, говорят они, и получая информацию от стольких гонщиков, они имеют полную картину. Они признают, что в 2004-м выигрывают нечасто, но ведь им приходится иметь дело не с самыми лучшими командами, гонщиками и машинами. Зато они по-прежнему уверены: шины Michelin – лучшее, на что способен человеческий гений.

В этом году их покрышки отличаются от прошлогодних, выигравших в 2003-м 8 гонок. Тогда Фернандо Алонсо и Renault победили в Гран При Венгрии, но вскоре последовало обвинение со стороны Ferrari в попытках «обойти (технические) правила». FIA поддержала Ferrari, объявив, что регламент был «неверно истолкован», в связи с чем Michelin вынудили радикально изменить конструкцию боковин своих шин. Их нынешняя версия показана на с. 62 рядом с моделью 2003 года. На основании предположений, в какой мере и как боковины могут использоваться для увеличения площади контакта шины с трассой, размеры этого пятна были уменьшены. Хотя политкорректное руко-

В 2003 году борьба Bridgestone и Michelin приобрела уродливые формы после того, как в Венгрии Ferrari отстали на круг; их протест против площади пятна контакта передних шин Michelin был удовлетворен, после чего Михаэль Шумахер выиграл Монцу (врезка); прогресс, достигнутый обеими шинными фирмами в 2004-м, исчисляется несколькими секундами на круге (основное фото)



▽ Шинные правила-2004

Комплекты

За уикенд гонщик может использовать 10 комплектов шин для сухой погоды и 7 комплектов дождевых шин.

Типы шин

На гонку шинные компании предоставляют командам два типа шин для сухой погоды и один тип – для дождя. Шины для сухой погоды для разных команд могут различаться. Дождевые шины должны быть одинаковыми для всех.

Шины для тяжелых условий

Введены для повышения безопасности после Бразилии-2003, когда гонка проходила в ливень. Могут использоваться только с разрешения FIA и должны быть однотипны для всех команд.

Пятница

Во время пятничной тренировки каждому гонщику разрешено использовать 3 из 10 комплектов обычных шин, причем один из комплектов должен быть альтернативного типа. В другие дни эти комплекты использовать нельзя.

Суббота

Выбор шин необходимо сделать к 9 часам утра в субботу. Все семь оставшихся комплектов должны соответствовать этому выбору.

Воскресенье

Машина выходит на старт на тех же шинах, что использовались в квалификации. До гонки резину разрешено менять, только если шины имеют серьезные повреждения.

НЕУЖЕЛИ В В.А.Р.
СЧИТАЮТ, ЧТО
В ВЕНГРИИ НА
BRIDGESTONE ИХ
МАШИНЫ БЫЛИ БЫ
БЫСТРЕЕ? НЕТ!

водство Michelin и уверяло, что особой роли это не сыграло, изменения неизбежно отбросили французов назад. Ситуацию можно сравнить с той, в которой оказались конструкторы шасси, когда накануне нового сезона им пришлось удалить из заднего крыла один элемент. Попутно выяснилось, из-за чего Bridgestone и Ferrari все это затеяли: их слабым местом было поведение машины при интенсивном торможении на трассах, где покрытие гладкое, а бордюры в поворотах – низкие. Поскольку таких автодромов становится все больше, им, безусловно, пришлось менять свою идеологию.

После Венгрии-2003 глава отдела исследований спортивного департамента Bridgestone Хирохиде Хамашима, глядя в закрытом парке на «мишленовские» машины, окружавшие покрытые боевыми шрамами Ferrari, был неожиданно откры-

венен: «Надеюсь, теперь мы займемся более широкими передними шинами».

Зимой японцам удалось то, что, вероятно, до них не делала ни одна шинная компания, включая Michelin, учитывая бюджет и ресурсы, которыми они располагали. Они взяли три основных компонента идеологии шинного дизайнера – форму, конструкцию и смесь – и системно подошли к разработке новых покрышек, не упуская из виду мельчайшие детали. Новые смеси, созданные на основе новых масел, модификаторов и резиновых полимеров, сравнивались на старых конструкциях – таким образом закладывалась база для исследований. Новая форма шин – более квадратная, более широкая – использовалась с уже известными смесями, и полученные результаты вновь сравнивались. Новые же конструкции, в которых применялись в разных соотношениях сталь, кевлар и полимеры, были опробованы на шинах разной формы – и более округлой, и более квадратной – и изготавливались из уже известных смесей.

Это был изнурительный труд, и не только для специалистов Bridgestone, разбросанных по всему миру (от каучуковых плантаций в Юго-Восточной Азии до завода в Токио, от их базы в Великобри-



Хирохиде Хамашима из Bridgestone (вверху) и **Пьер Дюпаскье** из Michelin (внизу): идет напряженная борьба; Bridgestone-2004 (основное фото)

тании до тестовых трасс в Муджелло, Фьорано, Барселоне или Валенсии), но и для обеих тестовых бригад Ferrari, часто работавших параллельно, и для гонщиков, которым со стабильностью метронома приходилось нарезать круги по два-три дня подряд, часто по 4–5 часов.

Основная работа легла на плечи Рубенса Баррикелло, которому помогал Лука Бадоер. Это важный момент, ведь шинные тесты – особое искусство. Нужно предельно точно формулировать проблему, абсолютно однообразно пилотировать в течение всего дня и в ходе всего теста. А на следующем тесте это повторится вновь. При этом машину все время надо вести близко к пределу ее скоростных возможностей. О Рубенсе-гонщике нынче часто отзываются нелестно – по-моему, зря, – но вряд ли его можно критиковать как тест-пилота. А в качестве шинного тестера он особенно хорош. Его стилю пилотирования присущ ритм, который он может поддерживать в течение часа или даже двух. Применительно к нему понятие ритма включает умение на ходу приспособливаться к изменяющимся условиям (Ярно Трулли, помни об этом!), очень мягкий вход в поворот (Пиццония и Алонсо, посмотрите свои видеозаписи) и ▶

‘СЛАБЫМ МЕСТОМ BRIDGESTONE И FERRARI БЫЛО ПОВЕДЕНИЕ МАШИНЫ НА ТОРМОЖЕНИИ’



РЕЗИНОВАЯ ДУША

исключительно высокая рабочая этика (Кими и Хуан Пабло, совещание еще не закончилось!).

То есть он именно тот гонщик, на кого Михаэль может положиться в части всей черновой работы. Сам Михаэль прошлой зимой в основном расслаблялся, но появился в феврале, когда основные сравнительные тесты Bridgestone уже завершил и оставалось сделать окончательный выбор формы шин, их конструкций и смеси.

«Мы тоже были тогда в Испании, — вспоминает сотрудник Williams. — Неожиданно там объявился Михаэль и три дня подряд с рассвета до заката носился по кругу. Я еще подумал: «Чем это он занимается?» И только потом мы сообразили, что это был решающий тест Bridgestone и он хотел лично все проверить».

Проанализировав результаты вместе с Россом Броном и другими ведущими инженерами Ferrari, японцы вскоре привезли новые шины в холодную Имолу, где было лишь +3 градуса. Эти шины были шире и имели более квадратный профиль, но из-за сниженного давления (в этом году Ferrari накачивает шины до 1,1 атм. по сравнению с 1,3 в 2003-м) они не так заметно теряли при наезде на бордюры и на торможении. Но благодаря увеличенному пятну контакта с асфальтом новые покрышки даже на торможении вели себя значительно лучше и лучше держали трассу в начальной фазе поворотов.

Михаэль был доволен, поскольку одна из его сильных сторон — умение точно просчитывать соотношение отрицательного ускорения на торможении и боковых ускорений на фоне виртуозной работы тормозом, рулем и дросселем. А здесь в его распоряжении оказался новый набор вариаций на тему входа в повороты.

В Michelin в это время занимались другими проблемами. Французы столкнулись с рядом противоречий, ведь Фернандо входит в повороты более агрессивно, чем, скажем, Ральф Шумахер. К тому же Ральф не так ответственно подходит к своим обязанностям на тестах, как, например, Дэвид Култард, поэтому его вклад в общее дело был менее весом. Так они и работали: каждая команда выдвигала свои требования, причем все время разные. Michelin хватало бы технической компетентности, чтобы удовлетворить всех, но нужно было прийти к какому-то общему знаменателю.

Разумеется, прошлой зимой поиск этого знаменателя был дополнительно ►

МИХАЭЛЬ БЫЛ ДОВОЛЕН НОВЫМ НАБОРОМ ВАРИАЦИЙ НА ТЕМУ ВХОДА В ПОВОРОТЫ!

По сравнению с Michelin (справа) передние шины Bridgestone (слева) в прошлом году были не столь широкими и квадратными, что и стало причиной кризиса: FIA постановила (начиная с Монцы-2003), что ширина покрышки будет измеряться не до гонки, а после; в Michelin заволновались: их шины до гонки были лишь на 1 мм уже разрешенного лимита, а Bridgestone — на 15 мм; в 2004-м передние шины похожи



▽ Шины, применяемые в Ф1: технические требования

Ширина
Передние: 305–355 мм
Задние: 365–380 мм

Диаметр
Для сухой погоды:
660 мм (макс)
Дождевые: 670 мм (макс)
Диаметр диска: 330 мм

Протектор
Для сухой погоды: четыре канавки по всей поверхности, которая контактирует с трассой. Ширина канавок на контактной поверхности должна быть минимум 14 мм, глубина — 2,5 мм. Допустимая ширина канавки на ее дне: 10 мм.
Дождевая шина: пятно контакта не должно превышать 250 кв. см у передних шин и 440 — у задних.

Идеальная рабочая температура: 90–100°C

Идеальное давление (в горячей шине):
Передние: от 1,1 до 1,2 атм
Задние: от 1,0 до 1,1 атм

Шины накачивают сухим воздухом, обогащенным азотом.



затруднен из-за а) провального McLaren MP4-19, б) нездоровой атмосферы в Williams, где гонщики больше думали о 2005 году, нежели о новых смесях, и в) нового двигателя Renault с более высоким центром тяжести, означавшим, что эта команда фактически с нуля начинала работать с абсолютно новой машиной, которая, по общему мнению, уступает прошлогодней R23.

Другими словами, команды, которые прежде давали Michelin отличные шансы одолеть Ferrari и Bridgestone, сегодня скатились в середняки. В.А.Р.-Honda, их новый рекрут, несколько продвинулся вперед, поднявшись на тот уровень, где сегодня находятся McLaren, Williams и Renault, или слегка его превзойдя.

И пока гонщики Michelin после Мельбурна расслаблялись на азиатских курортах, Михаэль накануне Малайзии отправил Рубенса в Испанию тестировать шины. Самому Рубенсу это не слишком помогло подготовиться к гонке, зато много дало Михаэлю: он выиграл, хотя Сепанг – это первая чисто «мишленовская» трасса в календаре чемпионата. Но даже если какая-нибудь из команд Michelin была бы достаточно организована, чтобы отправить своего ведущего пилота на тесты, сомнительно, чтобы это принесло заметные плоды. По части тестов Michelin прежде всего полагается на Ральфа Шумахера или Дэвида Култарда – но Ральф никогда не стал бы так сильно напрягаться, а ДиСи, даже если бы у него оставалось прежнее уважение к McLaren, в тот момент не располагал конкурентоспособной машиной.

После Малайзии выиграть в Мани-Куре, Хокенхайме и Венгрии было для Bridgestone простой формальностью. Но

в Монако случились неприятности, когда Михаэль выехал на предквалификацию на машине, в баке которой был определенный груз топлива, что только усугубило традиционную «проблему грязной трассы». Из-за этого шансы попасть в первый ряд были минимальные. Я спросил парней из Bridgestone, какую роль в этой истории сыграли шины. С непроницаемой улыбкой они предположили, что Михаэль хотел заранее опробовать квалификационные настройки, а Ferrari при этом казалось, что можно выиграть, даже стартовав из второго или третьего ряда.

В Спа, где было относительно прохладно, шинам Bridgestone не хватало времени, чтобы набрать оптимальную температуру: из-за аварий и сейфти-каров гонка прошла с четырьмя остановками, а остальное довершил McLaren, чья машина стала намного лучше. В любом случае, Монако и Спа – это лишь 2 из 18 этапов.

Так добился ли Bridgestone прогресса в 2004 году? Безусловно. Они работали с Ferrari, с Михаэлем и Рубенсом, то есть эксклюзивно взаимодействовали с самой лучшей гоночной командой.

Можно ли сказать, что Michelin тоже хорошо поработал? Можно, но здесь картина иная: французы имели дело с целым набором вечно недовольных команд-середняков и не могли сосредоточиться на одном из направлений поиска, чем Bridgestone наслаждался в компании Ferrari. И все же Michelin до Китая выиграл дважды и еще несколько раз был недалек от победы. Эти достижения говорят о том, что сегодня у Ф1 есть привилегия: ее поддерживают две лучшие шинные фирмы из всех, что когда-либо имели дело с автоспортом. 1

Обстановка на шинных фронтах столь горяча, что производители вынуждены разрабатывать новые смеси чуть ли не к каждой гонке; замеры температуры (врезка вверху) чрезвычайно важны, поскольку гоночные шины лучше всего работают при 100°C; проверка и балансировка (врезка в центре); липкие, мягкие и цепкие (врезка внизу); Баррикелло (основное фото) – вдохновенный испытатель шин



ЕСТЬ ЛИ
У BRIDGESTONE
ПРОГРЕСС
В 2004 ГОДУ? ДА.
А У MICHELIN? ТОЖЕ!



ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ

Время от времени в Ф1 появляются поистине исключительные машины, но, пожалуй, лишь две из них обеспечили прямо-таки ошеломляющее превосходство над соперниками на протяжении всего сезона: McLaren MP4/4 1988 года и Ferrari F2004 года нынешнего.

Из какого же теста они были сделаны? И почему были лучше любых других?

Текст: Стив Макчетт

Идеальный сезон Ф1 — это когда ваша команда выигрывает все гонки до одной. За всю историю Формулы 1 это сделали Феррари, Чепмен, Барнард, Деннис, Уильямс, Хед, Ньюн, Брок, Фанкио, Спарт, Кларк, Сен-Пьер, Шумахер — все они приносили новые победы, и каждый принимал этот вызов. Но ни одному из них, несмотря на все мастерство и натиск, не удалось заполучить этот приз.

И все же две команды были обманчиво близки к этой цели. Сезон, проведенный в 1988 году командой McLaren, даже вошел отдельной главой в книгу легенд автоспорта: 15 побед в 16 гонках. В 2002 году Феррари тоже одержала 15 побед, но тот сезон состоял из 17 гонок, так что Рон вев

еще вправду смотреть на соперников чуть свысока.

Ныче Феррари идет по тому же пути. Правда, мечта об идеальном сезоне рассталась уже на шестом этапе чемпионата, когда Михаэль ни с того ни с сего столкнулся с Хуаном Пабло Монтойей в туннеле Монца; да и в Спа Райккенен не дал увезти кубок за первое место в Маранелло. Тем не менее не стоит забывать, что сезон 2004 — самый длинный в истории, а у

Феррари есть все необходимое, чтобы выиграть две последние гонки и таким образом отобрать у McLaren MP4/4 звание самого успешного автомобиля в истории Ф1. С точки зрения технологий эти две машины разделяет пропасть в 16 лет. В Ф1 порой даже 16 дней — это много, а уж 16 лет! Но они похожи в главном: в мощности

и надежности, в стабильности и свежести. В мощности и надежности техники, в стабильности команд и в свежести работы конструкторов.

Как правило, сверхуспешный гоночный автомобиль появляется на свет в результате эволюции конструкторской мысли, а не радикальных, революционных новаций, хотя есть и яркие исключения. Никто не отрицает, к примеру, что в случае с McLaren между моделями MP4/3 (1987 года) и MP4/4 есть существенные различия; однако у McLaren 1988 года можно найти наследственные черты предыдущих семи поколений машин.

То же самое касается и Феррари. Хотя изменения менее заметны, а родословная — короче, F2004 — прямой наследник F2002. В Маранелло попросту сделали из превосходной машины изумительную. ▶

Интересно, как выглядела бы F2004 (верну), если бы ее сделали в соответствии с техническим регламентом, действовавшим в те времена, когда был построен MP4/4 (внизу): опускатель престола и чистота линий McLaren делают машину не только красивой, но и эффективной



BERRY MICHAEL 00278147 BNYZ/PRM

ШАССИ: изобретательность и совершенство

Шасси McLaren MP4/4, представлял собой очередную ступень в развитии идеи Денна Барнарда, предложившего углепластиковое шасси, изготовленное при помощи так называемой вакуумной формы (податливого волокна «выпяченного» вокруг болванки). В 1981 году, когда Барнард создаст этот революционный монокок, многие в Ф1 попросту отказывались воспринимать его идею. В те времена все команды делали «бананы», в которых сидят пилоты, из стального алюминия. Также шасси создавали жестко, на кручение около 9 000 Гн/м при продольном изгибе на 1 градус. Первый же углепластиковый монокок Барнарда был жестче более чем в два раза — 21 500 кг/м, и при этом его вес составлял всего 75% от веса традиционного алюминиевого аналога. Конкуренты быстро забьются на мозоли, как и бросились к четким линиям, бурно шагнув вперед. Пока остальные команды думали, что же им делать (некоторые, включая Williams, понадеялись на это почти четыре года), McLaren сел за сезонное методичное доводила свои шедевр до совершенства. Он был прочным и легким, но... уродливым.

Главный недостаток технологии «вакуумной формы», заключаясь в том, что «коэффициент трения и гладкости» стороны монокка оказывалась «внутри», в то время как внешняя сторона была «всплывшей и грубой». Из-за этого приходилось навешивать дополнительные мушкетеры пантели, чтобы обеспечить приклеиваемые аэродинамические характеристики машины. Кому-то это может показаться плюсом. У команды появилась возможность легко менять один пакет аэродинамики на другой, но ведь дополнительные мушкетеры элементы — это лишний вес, который приходится тащить с собой по трассе, да и вообще: разработку аэродинамики желательнее закончить до начала сборки машины.

С 1988 года композитная технология шагнула далеко вперед. Сегодня все монокки изготавливаются при помощи «вакуумной формы», как две половинки гасальды.

то явля. Требования аэродинамики «застрелили» заднюю конфигурацию фары. Собранные монокки невероятно прочны. Ferrari не обиделась официальными данными о жесткости на кручение для модели F2004, но эта величина поразила 35 000 кг/м. Монокки MP4/4 и F2004 весят примерно одинаково — около 40 кг. Ferrari могла бы сделать его гораздо более легким, но из-за повышенных требований безопасности, находящихся в боковых секциях каркаса, ступиц, на монокк приходится навешивать дополнительные элементы.

Как и McLaren со своим семейством моторов MP4/1 (2834), Ferrari год за годом продолжал совершенствовать свои шасси. Команда избегала покушениями регламентной околесицы, которую изобрели Williams и McLaren, сохраняя верность хорошему и чуждому одноклассовой концепции. С тех пор как Ferrari ее внедрила, эта схема принесла команде три чемпионских титула подряд в личном и командном зачете.

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ: 600 л. с. против 910 л. с.
Пожалуй, самым значительным отличием MP4/3 от MP4/4 был двигатель. Место TAGPorsche занял потрясающий Honda RA168E. Для McLaren интервал этот агрегат V6 с углом развала цилиндров 80° и двумя турбокомпрессорами (H) был в новинку, но в действенности даже Mercedes предсказывала, собрав тщательно продуманную аэродинамику мотора, который в 1987 году принес команду Williams и Lotus в общей сложности 11 побед. Williams заодно завоевала чемпионский титул в личном зачете и Куросюк конструктор. В общем, у двигателя Honda не было никаких проблем с мощностью, и они неслучайно были объектом зависти для всего пилейна.

«БУДУЩЕЕ НАСТУПИЛО И ОСТАЛЬНЫЕ КОМАНДЫ ДУМАЛИ, ЧТО ЖЕ ИМ ДЕЛАТЬ»

Неожиданное решение Honda уйти от Williams к McLaren удивило многих — но это отдельная история. Итогом закулисных интриг стало то, что на MP4/4 был установлен тщательнейшим образом отстроенный надежный двигатель, выигравший очки и чемпионат.

Но это еще не все. 1988 год был последним годом турбузо. F1 хотела подарить кресло на турбомоторах (в федерации считали, что они слишком мощные), и она запригла их с 1989 года. В год легендарной песни Turbo F1 также ужесточила строгие нормы по количеству топлива для машин с турбомоторами — 150 литров бензина (на 45 литров меньше, чем в 1987 году) — и снижала давление наддува с 4,0 до 2,5 бар (с 0,4 до 0,25 МПа). Падение мощности было колоссальным: в тоиную конфигурацию двигатель Honda образца 1988 года давал 680 л. с. вместо 890. Впрочем, если инженеры Honda смогли построить конкурентоспособный и надежный двигатель, работающий при давлении наддува 4,0 Па, то снижение давления до 2,5 Па сделает мотор просто турбулентизируемым. Так оно и вышло... почти. За весь сезон у команды промешел лишь один отказ двигателя — у Проста в Монце. И эта поломка ввергла в досадный ссудом Сенны в результате столкновения с Жаном-Луи Шлесером разоруживая мечту McLaren об ирландском сезоне. Я никогда не работал в McLaren, но даже сегодня, спустя 16 лет, мне хочется плакать, когда вспоминаю об этом.

Запрет на турбомоторы оставался в силе и по сей день, поэтому сконструированный Жилем Симонем двигатель модели 053 для Ferrari F2004 — предельный V10 с углом развала цилиндров 90°, и мощностью 910 л. с. — не имеет наддува. Правда, функционирование этого двигателя вызывает всеобщее недоверие, однако прибавка давления очень мала — от 7 до 10 кПа. Зато отсутствие наддува в Ferrari 053 с лихвой компенсирует скорость вращения коленвала: 19 200 об/мин против 12 500 об/мин у Honda.

Как и MP4/4, F2004 отличается почти безупречной надежностью двигателя. В этом



Важным отличием McLaren 1988 от Ferrari 2004 было то, что оба пилота Рона Дэвиса и Билли Патерсона были «первыми номерами» и таланта хватало на 15 побед, 8 из которых одержал Сенна (везучи на сезонной гонке в Австралии).

Сенна/Прост, Шуми/Баррикелло
Если мне не изменяет память, битва между Сенной и Простом закончилась в пользу Айртона. В общем и целом — то есть за ряды Айрто и всем известными исключениями — Айрто голыся с той же скоростью, что и Прост, жаль, когда Айртон догнал маленькую шибку... и вырвался вперед. Другими словами, Сенна был не столь уверен, как Айртон — подтверждением тому служат его соотношения побед и лучших кругов в сезоне 1988 года — 8 к 3.

За рулем Айртон был члсьевым реакцией, но его нерастерянность проявилась лишь тогда, когда ему бросили вызов такие голышики, как Мика Хаккинен или Микаэль Шумахер. Прост и Айртон его уравнили мастерства всегда были достоянием. Самым памятным моментом в выступлениях этой пары, пожалуй, было безжалостное Сенны: он был столь же агрессивен, как познее Микаэль в решающих гонках чемпионов, но в отличие от Микаэля, его любил за его латинские меркантильные стрелы.

Микаэль сделал то, для чего его взяли в Ferrari, — создал команду-победительницу. В числе прочего это включало в себя подбор второго пилота, и его окончательным выбором стал Рубенс Баррикелло. Рубенс идеально на него можно положиться на протяжении важных тестов, он достаточно быстр, чтобы побеждать, если у Микаэля возникло пропеллеры и от сорванный, чистый и предельно быстрый парен.

Но в паре Шумахер/Баррикелло (в отличие от пары Сенна/Прост) нам не хватает беспристрастного барометра способностей Микаэля. Его Микаэль следует оценивать в более широкой исторической перспективе. И тут мы видим, что Прост (безусловно заслуживавший собственного кокада (F1), и Айртон (перешедший в Williams и безоговорочно принявший все условия, выставленные Франком Уильямсом) недоотягивают до уровня Микаэля, когда дело касается создания своего собственного плана победы.

Питер Уиндзор



году Ferrari была близка к сходу с дистанции из-за поломки двигателя лишь однажды, когда в Барселоне на машине Шумахера треснула одна из выхлопных труб. Тем не менее он выиграл гонку, а Рубенс финишировал вторым.

Но всякий раз, когда я сравниваю эти два потрясающих двигателя, больше всего меня удивляют их размеры: 3-литровый V10 заметно меньше 1,5-литрового V6, хотя у мотора Ferrari вдвое больший рабочий объем и на четыре цилиндра больше, чем у Honda. Серьезный прогресс!

ТРАНСМИССИЯ: маленькая и большая

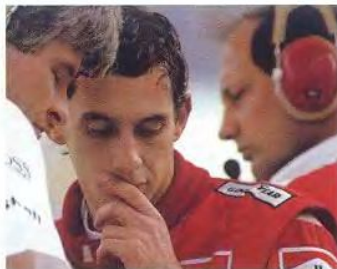
В 1988 году корпус трансмиссии отливали из магниевого сплава. Трансмиссии были большими и тяжелыми – весили килограммов по 60, то есть в два раза больше, чем на современных машинах. Тому было три причины. Во-первых, сцепление было гораздо большим по размеру – опять-таки раза в два. Блок сцепления от машины F2004 уместится у вас на ладони – около 10 см в диаметре, почти с Биг Мак.

Во-вторых, в 1988 году шестерни, валы и прочие внутренности коробки передач тоже были гораздо крупнее, чем сегодня. За последние годы качество материалов значительно выросло, и потому стало возможным уменьшение размеров шестеренок и зон контакта зубьев без риска их разрушения в процессе работы. Компьютеризация производства позволяет делать более сложные и мелкие детали. Мелкие, но не хрупкие.

Наконец, в 80-е годы корпус трансмиссии включал в себя масляный бачок двигателя. Масло под давлением подавалось в двигатель, очищалось и возвращалось в бачок, расположенный в трансмиссии. Сегодня все не так. На F2004 бачок с маслом расположен между задней стенкой шасси и передней стенкой двигателя. Благодаря этому вес масла перемещается вперед и достигается лучшее распределение веса, а корпус трансмиссии можно сделать гораздо более компактным. Магниевые сплавы тоже остались в прошлом. Сегодня в моде титан или углеволокно. На F2004 стоит трансмиссия из титанового сплава; титан плохо поддается обработке, и поэтому изготовление такого корпуса – долгий и дорогой процесс, но он того стоит. Корпус трансмиссии Ferrari усилен углеволоконными вставками для более надежного крепления элементов подвески и двигателя.

ПОДВЕСКА: от стали к углеволокну

Наряду с двигателем еще одним существенным различием между моделями MP4/3 и MP4/4 были изменения в конструкции передней подвески. На предыдущих машинах McLaren стояли массивные рычаги, работающие на сжатие, и высоко расположенные рокеры, а на MP4/4 их сменили рычаги, работающие на растяжение. Избавившись от громоздкой конструкции с толкающими штангами, в McLaren смогли гораздо ниже, чем прежде, установить амортизаторы и пружины. Как можно более низкое расположение деталей – один из базовых принципов конструкции хорошего гоночного автомобиля, ведь за счет этого можно понизить центр тяжести, что благоприятно сказывается на устойчивости и управляемости.



3-ЛИТРОВЫЙ V10
ЗАМЕТНО МЕНЬШЕ,
ЧЕМ 1,5-ЛИТРОВЫЙ
V6, ХОТЯ У МОТОРА
FERRARI НА ЧЕТЫРЕ
ЦИЛИНДРА БОЛЬШЕ!

Раньше безопасности пилотов не уделяли такого внимания, как сегодня, – посмотрите, каким уязвимым кажется высоко сидящий Сенна (основное фото); (вверху слева направо): Прост в боксах, Сенна с конструктором MP4/4 Стивом Николсом и главой команды Ронам Деннисом; Сенна и Прост на подиуме в Аделаиде



McLaren MP4/4 (1988)



Низкие нос и переднее крыло, кокпит сильно смещен вперед – стопы пилота находятся на уровне передней оси; трансмиссия была и больше, и тяжелее, чем шедевры образца 2004 года; боковые дефлекторы еще не придумали



В 1988 году использовались широкие задние шины-слики, а мотор V6 развивал мощность 680 л. с. при давлении наддува 2,5 бар



Большое заднее крыло; выбор шин ограничен одной конструкцией и тремя типами резины: мягкая, средняя и жесткая



Боковая обзорность на современных машинах не так хороша, как прежде (основное фото); тренировки на Сепанге (слева вверху); уровень подготовки команд в 2004 году стал выше (в центре); глава команды Жан Тодт и Рубенс (справа)

Как механик, я всегда терпеть не мог подвеску с рычагами, работающими на растяжение. Возиться с ними – настоящий кошмар: ничего не видно, ни до чего невозможно дотянуться, все руки исцарапаны. Ужасно! Однако в данном конкретном случае, глядя на компоновку передней подвески MP4/3, приходится согласиться, что уход McLaren от такой подвески был правильным шагом и принес пользу.

Все рычаги подвески MP4/4 были изготовлены из стали, а для красоты на них нанесено полуматовое фосфорное покрытие Keurphos. В 1988 году углеволокно не использовалось ни в одном из элементов подвески. Прошло еще пять лет, прежде чем конструкторы осмелились опробовать эту идею.

Она оказалась удачной: на F2004 нет ни одного стального рычага подвески. Все изготовлено из углеволокна. Рычагов, работающих на растяжение, слава силам небесным, тоже не видать: на всех автомобилях образца 2004 года используются рычаги, работающие на сжатие, – естественно, углеволоконные. Возвращение к такой схеме оказалось возможным потому, что все стало гораздо компактнее и легче: установка деталей на чуть большей высоте не приводит к серьезным потерям в управляемости.

Тяжеленные пружины тоже остались в прошлом. Современные торсионы, стабилизаторы поперечной устойчивости и амортизаторы больше похожи на внутренности карманных часов, чем на детали подвески.

АЭРОДИНАМИКА: навесная или интегрированная?

Мне всегда нравились обводы MP4/4. Отказ от громоздкой подвески позволил плотнее сформировать корпус вокруг ног пилота, и потому внешние линии машины 1988 года стали намного чище. Носовой обтекатель также стал уже, и это было еще одним серьезным шагом вперед по сравнению с MP4/3. На MP4/4 по-прежнему использовались дополнительные навесные кузовные элементы, чтобы скрыть неприглядный углепластиковый монокок. Благодаря этому в McLaren смогли укрывать от набегающего воздушного потока расположенные на шасси болты и крепежные детали передней подвески. В те времена никто и не думал о том, чтобы прятать такие элементы: кронштейны крепились болтами непосредственно к наружной стороне монокока. Сегодня мысль о том, что можно оставить крепеж подвески со всеми болтами и гайками «на ветру», вызывает смех. Конструктор, который предложит подобную идею в понедельник утром, к вечеру станет безработным. На современных автомобилях вся арматура скрыта в монококе под слоями углеволокна, а любые крепления на внешней стороне шасси выполнены заподлицо.

Поскольку FIA постоянно переписывает правила, стремясь снизить прижимную силу, создателям F2004 пришлось уделить огромное внимание мельчайшим деталям аэродинамики машины. Сравните размеры задних крыльев у McLaren и Ferrari. Это день и ночь. На F2004 заднее крыло гораздо меньше по размерам, а переднее, с его торцевыми пластинами, расположено заметно выше над землей, чем на MP4/4. Диффузор на Ferrari «утоплен» на 50 мм ▶

Ferrari F2004 (2004)



Кузов F2004 «выточен» с немыслимым для 1988 года вниманием к аэродинамике – так Ferrari компенсировала потерю в прижимной силе из-за ужесточения правил; ради лучшей управляемости пришлось отказаться от идеального расположения двигателя и пилота



Задний диффузор, благодаря которому машина «присасывается» к дороге, на F2004 гораздо меньше



Сложное переднее крыло и торцевые пластины расположены выше, чем в 1988 году; подвеска образца 2004 года имеет меньшее лобовое сопротивление

ИЛЛЮСТРАЦИИ: ПАТРИСЬЯ СОЛЕР; СХЕМАТИЧЕСКОЕ ФОТО И ВРЕЗКИ: ДАРЕН ХЕНН; ЛАТ АРХИВ: МАКК ТРОМПСОН/GETTY IMAGES

MCLAREN '88 ПРОТИВ FERRARI '04

вглубь шасси и существенно меньше по размерам – как того требует регламент, авторы которого стремятся снизить эффективность аэродинамики и, следовательно, скорость прохождения поворотов.

И все же, даже несмотря на нынешние ограничения, у двух автомобилей практически одинаковый уровень прижимной силы. В Ferrari специалисты по аэродинамике с ювелирной точностью проработали все элементы и компенсировали потери в прижимной силе, а заодно снизили лобовое сопротивление машины (в основном за счет менее крупных крыльев). Приглядитесь к F2004, и вы заметите, что на переднем крае основной плоскости переднего крыла нет краски. Это не случайность. В отделе аэродинамики решили, что краска может шелушиться от ударов камней и это повлияет на эффективность крыла. Обратите внимание на рычаги подвески: насколько широки они по сравнению со стальными элементами на McLaren. В соответствии с регламентом элементы подвески не могут создавать прижимную силу, но ни один пункт правил не запрещает делать их такими, чтобы они рассекали воздух с минимальным сопротивлением потоку.

ШИНЫ

В 1988-м в Ф1 не было шинной войны. Pirelli ушел в конце 1986 года, и Goodyear оказался монополистом. Командам предлагались одна-единственная конструкция шины и три типа резины: мягкая, средняя и жесткая. Мягкие шины использовались на трассах вроде Монако и Будапешта; жесткие – в Спа, Силверстоуне, Монце и Целтвееге; для всех остальных трасс был предназначен средний тип. Вот ваши шины – давайте, гоняйтесь. Все просто. При этом по окончании каждой гонки команды возвращали Goodyear все шины, чтобы никто не смог припрятать комплект мягкой резины, например, из Монако, а затем использовать его в квалификации в Монце.

Нынче все не так. В 2004 году Bridgestone и Michelin затеяли одну из самых ожесточенных шинных битв в истории Ф1: разнообразные химические составы резины и конструкции шин сменяют друг друга чуть ли не каждую неделю. Правила позволяют поставщикам шин готовить к каждой гонке по два типа резины и по две конструкции шины индивидуально для каждой команды. В случае с Ferrari это означает, что Bridgestone фактически участвует в работе над машиной F2004. Ни один элемент подвески не будет изготовлен и ничто не изменится в геометрии рулевого управления до тех пор, пока Ferrari не проконсультируется со своими японскими партнерами и не выяснит, как это скажется на поведении шин.

Разные эпохи, разные автомобили. Построенные с разницей в 16 лет в соответствии с требованиями очень сильно отличающихся технических регламентов, MP4/4 и F2004, тем не менее, были созданы во имя одной и той же цели – достижения предела возможностей самых современных технологий. И пусть этим машинам не удался идеальный сезон, они по праву заслужили особое место в Зале славы Ф1. **1**

▽ Старые Мак-Гаражисты против новых Ферраристов

В 1988 году Рон Деннис был могуч и безжалостен. Он спокойно пережил уход своего гениального, но привередливого конструктора Джона Барнарда, а подписывая контракт с Айртоном Сенной, даже не задумывался о том, как на его появление отреагирует Ален Прост. Для Рона это была двойная победа. Боготворимый Honda Сенна обеспечил его моторами, которые гарантировали McLaren победы в гонках... и вывели из игры Williams. Добавив новые ингредиенты, конструктор Нил Оутли довел до совершенства сильные стороны McLaren, включая шасси, изготовленное из углепластика при помощи ныне устаревшей «внутренней формы». Ему помогли руководитель проекта Стив Николс и конструктор Гордон Марри. Бриллиантами в короне были, конечно же, два гонщика – и Honda, чьи моторы задавали новые стандарты в Ф1. Однако больше всего впечатляли лидерские качества Рона. Он доказал, что и без Барнарда McLaren более чем жизнеспособен; он убедил людей из Honda в том, что они наконец нашли свою команду; и он смог выжать максимум из, возможно, самой непримиримой пары пилотов в истории Ф1.

Михаэль Шумахер обладает непревзойденным чутьем на таланты. Прежде чем Михаэль познакомился с Россом Броном в Benetton, тот успел поработать в целом ряде команд, но Михаэль очень быстро по достоинству оценил гения, которого недооценивали другие. Однако дело не только в самом Броне: его талант, в числе прочего, также состоит в умении видеть выдающиеся способности других людей. Поэтому вместе с Россом в Ferrari пришел Рори Бёрн, бенеттоновский специалист по аэродинамике. А вслед за Россом и Рори потянулись и другие. Хорошие люди притягивают хороших людей – Михаэль, пользуясь поддержкой Жана Тодта и Луки ди Монтеземоло, дал им возможность дышать свободно и делать свое дело. Даже в самые тяжелые годы – в 1996-м и 1997-м – не было и речи о том, чтобы кого-то заменить. Михаэль внушил команде уверенность в себе; он великий лидер.

Так кто же лучший? Деннис нашел новый путь и расширил привычные рамки управления командой Ф1. Михаэль добился концентрации усилий на одном пилоте и исключительно удачно выбирает и управляет людьми, не говоря уж о его мастерстве за рулем; он не просто поднялся на новую высоту, его Ferrari и остальная Ф1 – это разные планеты. Одно можно сказать наверняка: второго Михаэля не будет никогда, а вот второй McLaren – или подобные команды – будут всегда. Рону нужно отдать должное, ибо система Михаэля уникальна и потому неповторима.

Питер Уиндзор



Приземистый и широкий MP4/4 (внизу) выглядит как идеальный гоночный автомобиль, но если бы он был построен сегодня, то оказался бы слишком быстр для безопасной езды, даже с Сенной (справа) за рулем; в 1988 году кузовные панели крепились к углеволоконному монококу; для оптимизации воздушного потока хвост F2004 (вверху) плотно облегает двигатель



ГОНЩИК: McLAREN-MERCEDES

Кими Ряйккёнен

О том, как удалось победить в Спа, о трудном сезоне, о рекордах Михаэля, о Хуане Пабло

После твоей победы в Спа многие говорили, что вторая победа в Гран При всегда значимее первой, ведь она подтверждает, что первая была не случайной. А ты как думаешь?

Даже и не знаю. Победа всегда приятна, но я не могу сказать, что до нее был меньше уверен в себе. Конечно, команде она принесла огромное облегчение, но для меня мало что изменила, хотя, насколько я понимаю, многие считали, что так могло быть.

В Бельгии ты стартовал из глубоких поля, но отлично провел первый круг. Когда ты подумал, что победа возможна, – не в тот ли момент, когда вышел на пятое место?

Так и было, но я подумал об этом еще в квалификации, когда допустил небольшую ошибку. Но ведь в пятницу я был лучшим, а настройки машины с тех пор не изменились, и я знал, что поеду быстро. Единственное, чего я по-настоящему опасался, – не повреждено ли днище, потому что (Фелипе) Масса сильно ударил меня в первом повороте. Позже, когда в первый раз на трассу вышел сейфти-кар, я прикинул, что могу рассчитывать по крайней мере на подиум. Когда же он появился вновь, я понял, что с моей машиной все в порядке.

Значит, других проблем не было?

Обогнав Михаэля, я начал нагонять Renault, но в этот момент возникли проблемы с переключением передач. Как только я с ними справился, все снова пошло как надо. Последний рестарт немного тревожил, но едва я прогрел Michelin, как понял, что все в моих руках. Не думаю, что Михаэль мог отыгаться.

Насколько повлияли на тебя неудачи на старте этого сезона?

Так ведь дело-то было не во мне. Да, для всей команды было неприятным открытием, что зимой мы напрасно потеряли время. Никому такое не понравится, но что я мог изменить? Всем нам было тяжело. Всегда обидно, если выбываешь из гонки, но когда такое происходит из-за поломки машины – мне не в чем себя винить.

Команда в этот трудный период тебе помогала?

Разумеется, но они тоже были очень расстроены в случаях, когда мы не доезжали до финиша. В нашей команде и поражения, и победы делятся на всех. И нам очень приятно вновь оказаться наверху. И мне, и парням, работающим с моей машиной, – нам всем пришлось нелегко, зато теперь наступил период, когда мы более конкурентоспособны.

Считаешь ли ты, что кому-либо по силам повторить рекорды Михаэля Шумахера – как по числу титулов, так и по числу побед в Гран При?

Это возможно. Но меня такие вещи не занимают. Я не гонюсь за такого рода рекордами. Я хочу выиграть чемпионат мира. Да, это приятно – постоянно побеждать в гонках. Но все зависит от обстоятельств. Ф1 наверняка будет меняться, и никогда не знаешь заранее, в какую сторону. И если ты на что-то рассчитываешь, нужна хорошая техника и хорошая команда. А вообще, побить такой рекорд будет непросто. Однако никто не может знать, что и как изменится в будущем.

Считаешь ли ты, что тебе действительно по силам поспорить с Михаэлем в борьбе за титул?

Да, если мы добьемся, чтобы машина работала как надо, – как было в Бельгии. Но это задача не из легких. Наверняка нам будут противостоять Williams, B.A.R и Renault, но с этим просто нужно

считаться. И команда твердо настроена решить свою задачу.

Ты сказал, что Ф1 будет меняться. Значит, ты потратил какое-то время на изучение предлагаемых изменений в техническом регламенте?

Нет, потому что в этом нет смысла. Ты ни на что не сможешь повлиять. Решения принимают другие – твое дело рулить.

Тебя не удивили сообщения о том, что Мика Хяккинен якобы не прочь вернуться в Ф1?

Немного удивили. Кто знает, что у него за намерения? Но, похоже, он всерьез подумывал о возвращении. Я не знаю, к какому решению он в конце концов пришел.

Часто ли ты с ним общаешься?

Нечасто. Не думаю, что он стал бы мне обязательно рассказывать о своих планах, касающихся возвращения в гонки.

Ну а что ты думаешь о том, что твоим напарником в следующем сезоне будет Хуан Пабло Монтойя?

Мне безразлично, кто у меня напарник. Главная цель для любого из нас – одолеть Михаэля Шумахера. Думаю, такой шанс у нас будет в следующем сезоне, но для этого с первых же гонок нужна будет надежная машина. Если вернуться к Монтойе – что бы он ни делал, на моей работе это никак не скажется. Он работает со своими инженерами, я – со своими. Все просто. И это никак не отразится на положении, которое я занимаю в McLaren. **1**



Что ж, Михаэль хотя бы улыбается – Кими испортил ему праздник, оттеснив на второе место в Спа – в гонке, принесшей Шуми седьмой титул; в 2005-м Кими обещает его одолеть

СБОРНИК ФОТО: MICHAEL COOPER/LAT; ВРЕЗКА: PICTURELUX



'МНЕ БЕЗРАЗЛИЧНО,
КТО У МЕНЯ
НАПАРНИК, ГЛАВНАЯ
ЦЕЛЬ – ОДОЛЕТЬ
МИХАЭЛЯ
ШУМАХЕРА'

НЕ ОБЕЩАЛ ВЕРНУТЬСЯ, НО ВСЕ ЖЕ ЖДЕТ ЗВОНКА...

Лучший гонщик десятилетия — не считая Шуми — очень хотел вернуться в Формулу 1. Это могло бы произойти, но, похоже, не произойдет: жизнь — сложная штука.

И все же Мика готов выслушать серьезные предложения, — о чем и рассказал в эксклюзивном интервью Мэтту Бишопу

Фото Энди Эрл

Мика сегодня, в своей финской берлоге в Утти, — в отличной форме после нескольких месяцев упорных тренировок по жесткому графику

Согласись, это несправедливо: Жак Вильнёв, «с трудом», по словам Патрика Худа, выигравший чемпионат-97 в составе Williams, вернулся в Ф1. А Мика Хаккинен, добившийся блистательного успеха в 1998 и 1999 годах, завоевавший восхищение Михаэля Шумахера («Мика, без сомнения, был самым яростным из моих соперников»), вероятно, никогда больше не появится на арене Ф1.

Допустим, Жак подписал контракт с Sauber, скромные успехи которого вряд ли выманили бы Микку из его финской берлоги. Но если бы 5 августа Дженсон Баттон не удивил мир известием о намерении перейти из В.А.Р. в Williams, то напарником Марка Уэббера в 2005 году стал бы Хаккинен. Ведь Мика и Франк — пари неразговорчивые, поэтому об их переговорах практически никто не знал. Но мне доподлинно известно, что они были очень близки к заключению договора. А если по каким-либо сложным юридическим причинам в Williams все-таки не смогут заключить Дженсона — и будут вынуждены вновь обратиться к парню (Антонио Пизцония), который в прошлом году настолько разочаровал Jaguar, что был изгнан посередине сезона и заменен несчастным Джастином Уилсоном, — сэр Уорэнку, похоже, придется оплакивать потерю Мики до конца своих дней.

А что же обо всем этом думает Мика? Чтобы узнать, прочтите это эксклюзивное интервью. ►

СУПЕР-ФИНН

Мэтт Бишоп: Насколько серьезно ты думал о возвращении в Ф1?

Мика Хяккинен: Абсолютно серьезно — на все 110 процентов. Я был готов к бою, был полон решимости, все было детально спланировано. Я все продумал, обрел нужной настрой, физически и психологически подготовил себя к тому, чтобы полностью выкладываться на трассе и помочь выбранной мною команде построить отличную машину. Я выиграл 20 Гран При и два чемпионата мира и хотел вернуться, чтобы добиться результатов не ниже этого уровня. Я хотел быть лучшим.

«Выбранной мною команде»? Окей, Мика, я понимаю, что ты не будешь показывать палец. Но я-то знаю, о какой команде речь, — о BMW-Williams. Зайдем с другой стороны...

МБ: Само собой, решение ты принял не сразу. Когда ты к нему пришел? Когда ты начал по-настоящему готовиться к возвращению в Ф1?

МХ: В апреле со мной говорили представители разных команд, но к этому вре-

мени решение уже было принято. Тренироваться физически я начал в 2003-м, а в этом году лишь развивал достигнутое. Не забывай, в прошлом году я участвовал в ралли — а когда снова выходишь на старт, ты просто обязан быть в хорошей форме.

МБ: Расскажи о своих тренировках. Говорят, ты сейчас в полном порядке.

Я не видел Мику несколько месяцев и брал это интервью по телефону.

МХ: Ничего сверхъестественного: просто следовал предписаниям врачей. Пару месяцев назад для составления оптимальной программы тренировок я прошел полное тестирование по той же методике, какую используют бегуны и лыжники. Поразительно, как многого можно добиться, когда имеешь возможность полностью сконцентрироваться на тренировках. Уже не первый месяц режим у меня такой: три дня интенсивно занимаюсь, день отдыхаю, потом цикл повторяется, и так далее. В основном это бег и силовые тренировки в зале. Должен сказать, что сейчас я в прекрасной форме.

**‘Я ВЫИГРАЛ
20 ГРАН ПРИ И
ДВА ЧЕМПИОНАТА
И ХОТЕЛ ДОБИТЬСЯ
РЕЗУЛЬТАТОВ ТОГО
ЖЕ УРОВНЯ,
НЕ НИЖЕ’**

МБ: Раньше ты тренировался с Марком Арнеллом (известный физиотерапевт и тренер McLaren, сейчас работающий с Кими Ряйккёненом). Однако на этот раз ты все делал сам?

МХ: Точно.

МБ: Трудно было каждый раз заставлять себя заниматься?

МХ: Нет, ведь я сам решил, что мне это нужно. А решив вернуться в Ф1, я отлично понимал, что из этого ничего не получится, если я буду не в форме. Не забывай, я решил вернуться, чтобы быть лучшим — чтобы снова выигрывать Гран При и чемпионаты мира. И я знал, что должен быть в отличной форме.

В 1999 году, когда Мика выиграл свой второй титул, в его скорости не было сомнений: 11 поулов, включая потрясающий квалификационный круг в Спа (внизу)





LAT ARCHIVE

В 1999-м Хяккинен победил в Барселоне (вверху слева), а в 1998-м в Австралии (вверху справа) ДиСи пропустил его вперед (внизу слева), следуя предварительным договоренностям; на ГП Великобритании-97 Фрэнк Уильямс поздравляет Микку (внизу справа), показавшего в квалификации 3-й результат, уступив лишь гонщикам Williams

МБ: Ты сейчас в такой же форме, как тогда, когда выигрывал чемпионаты и Гран При?

МХ: На самом деле уровень физической подготовки у меня сейчас даже выше, чем тогда, — а он был очень высок. Что касается развития групп мышц, которые помогают справляться с перегрузками, то этого можно достичь только за рулем гоночной машины. Три-четыре дня тестов — максимум шесть, и моя шея и другие мышцы, которые работают во время гонок, пришли бы в порядок. Повторюсь, в этом году я только и делал, что занимался спортом, чего не может себе позволить ни один из гонщиков Ф1, постоянно переезжающих с места на место, работающих с инженерами и участвующих в PR-акциях.

МБ: Значит, если бы все шло по плану и ты подписал контракт с одной из топ-

команд, то без труда привел бы в порядок эти особые «гоночные» мышцы — для этого нужно было просто провести зиму на тестах в Валенсии или Барселоне. То есть проблем бы не было?

МХ: Совершенно верно. Не скажу, что это было бы проще простого, но и проблем бы не возникло. В конце концов, мышцы-то — вот они, на месте!

МБ: Значит, ты не беспокоился по этому поводу?

МХ: Абсолютно.

МБ: Ну, с телом все понятно. А как обстоят дела с головой? Дэвид (Култард), твой бессменный напарник по McLaren, недавно сказал, что не понимает, как ты можешь даже думать о возвращении в Ф1. Он считает, что ты ушел из Ф1 в конце сезона 2001 года, потому что тебе стало страшно. Что ты на это скажешь?

МХ: Если честно, не понимаю, с чего он это взял? Я много над этим думал, но так и не смог понять. Может быть — повторю, может быть — после какой-нибудь аварии я вернулся в гараж и сказал Дэвиду: «Это было что-то. Я чуть в штаны не наделал». Но так говорят все гонщики. Может, он воспринял мои слова всерьез и подумал, что я был по-настоящему напуган. Но это не так — я не боюсь. В моей карьере в Ф1 были мгновенья, когда я начинал нервничать — на что у меня были причины (после аварии ►

▼ CV: Мика Хяккинен

Родился 28 сентября 1968 года в Хельсинки, Финляндия

Живет Монако и Утти, Финляндия

Семья Супруга Эрья, сын Хьюго, 3 года

Рост: 1,79 м

Вес: 69 кг

Карьера

1978–86 Картинг

1987 Формула Ford: чемпион Финляндии, Швеции и Скандинавии

1988 Евросерия GM

Opel Lotus в команде Dragon-Opel Lotus: чемпион

1989 Британская Ф3 в команде Dragon-Toyota

1990 Британская Ф3 в команде West Surrey Racing: чемпион

1991 Lotus-Judd (Ф1): 15-й, 2 очка

1992 Lotus-Ford: 8-й, 11 очков

1993 McLaren-Ford: 15-й, 4 очка (первый

подиум — Япония: 3-й)

1994 McLaren-Peugeot: 4-й, 26 очков

1995 McLaren-Mercedes: 7-й, 17 очков

1996 McLaren-Mercedes: 5-й, 31 очко

1997 McLaren-Mercedes: 6-й, 27 очков (первая победа, Европа — Херес)

1998 McLaren-Mercedes: чемпион мира, 100 очков (8 побед, 9 поулов-позиций)

1999 McLaren-Mercedes: чемпион мира, 76 очков (5 побед, 11 поулов-позиций)

2000 McLaren-Mercedes: 2-й, 89 очков (4 победы, 5 поулов-позиций)

2001 McLaren-Mercedes: 5-й, 37 очков (2 победы)

Дебют в Ф1: США 1991

Старты 161

Титулы 2

Поул-позиции 26

Победы 20 **Очки** 420

‘МОГУ ЧЕСТНО СКАЗАТЬ: ФИЗИЧЕСКАЯ ГОТОВНОСТЬ У МЕНЯ СЕЙЧАС ВЫШЕ, ЧЕМ БЫЛА В ТЕ ВРЕМЕНА, КОГДА Я ГОНЯЛСЯ’



У МЕНЯ БЫ ВСЕ ПОЛУЧИЛОСЬ. ЗНАЕТЕ, ПОБЕЖДАТЬ В ГОНКЕ – ЭТО НЕ ТОЛЬКО ПРИХОДИТЬ К ФИНИШУ ПЕРВЫМ!

в Аделаиде в 1995 году Хяккинену делали экстренную трахеотомию, он некоторое время находился в коме, но потом полностью восстановился). Но когда ты в хорошей форме и в правильном состоянии духа, как я сейчас, ты ничего не боишься, так как уверен, что все делаешь правильно. И ты полностью к этому готов.

МБ: В последнее время многие задавались вопросом: «Насколько сильно Мика изголодался по Ф1? Готов ли он к бесконечным поездкам, PR-акциям и рекламным кампаниям, к общению с журналистами, готов ли он ко всей этой суете?»

МХ: Готов. Понимаешь, я решил взяться за это дело всерьез. Это не сиюминутное – я пришел к решению не сразу, но когда оно созрело, я уже был полностью готов.

МБ: Естественно, ты бы вернулся только в одну из топ-команд. Как ты знаешь, в последнем номере F1 Racing писал, что речь шла о В.А.Р или Williams. Что тебе помешало подписать контракт с одной из этих команд?

МХ: Мэтт, я не могу говорить о конкретных командах. Не могу углубляться в детали.

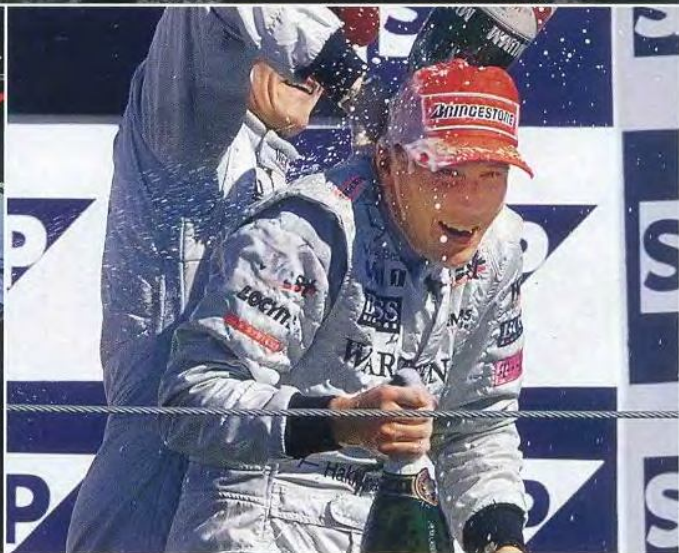
Узнаю Микку: он никогда не был склонен откровенничать (по крайней мере, с прессой) и сейчас тоже не собирается раскрывать карты. Но ничего: я сам восполню пробелы. Вот как это было: когда Фрэнк объявил о намерении взять Дженсона, босс В.А.Р Дэвид Ричардс связался с Микой. Несомненно, на взгляд руководства В.А.Р Хяккинен стал бы лучшей заменой Баттону. Но потом Мика решил не дожи-

даться решения Совета по исполнению контрактных обязательств, и вышел из игры.

МБ: Тем не менее контракт подписан не был. Должно быть, тебя это очень огорчает.

МХ: Нет, не очень. Я все решил сам: в конце концов, я не собирался выпрашивать место в команде. Но, конечно, у меня бы все получилось. Знаешь, побеждать в гонке – это не только первым приходиться к финишу. Здесь важна подготовка, все, что остается за кадром. В годы побед в McLaren я был в центре всего этого и в результате выиграл два чемпионата. Думаю, любой топ-команде я бы помог добиться подобного успеха – совершенно очевидно, что такого опыта у меня больше, чем у любого другого гонщика Ф1, за исключе-

ГП Бельгии-98 – великолепная гонка, не в последнюю очередь из-за победного дубля Jordan; стартовавший с поула Мика избежал завала из 13 машин на первом круге, но потом сошел, открыв дорогу Дэймону



LAT. ARCHIVE - CLIVE MASON/GETTY IMAGES

Последняя победа Мики: ГП США-2001 (фото сверху и внизу справа), под душем из шампанского, устроенным Дэвидом, занявшим 3-е место; Монца-99 (фото внизу слева) буквально закончилась слезами, после того как Мика вылетел с трассы, воткнув не ту передачу; Микой занимается физиотерапевт Марк Арнелл

нием Михаэля (Шумахера), конечно.
МБ: Тебя считают мастером квалификации и превосходным гонщиком, но ты никогда не отличался особой разговорчивостью при общении с прессой. Может, люди просто не понимают, сколько энергии ты вкладывал в то, чтобы добиться результата? Возможно, неслучайно после твоего ухода McLaren не выиграл ни одного чемпионата — но об этом не очень-то говорят, так ведь? А те, кто тебя хорошо знает, понимали, какой огромный вклад ты внес в работу команды с технической стороны — даже если ты никогда этим и не хвастался. Расскажи, что бы ты мог сделать для топ-команды Ф1?
МХ: Скажем так, я бы пришел в команду не с пустыми руками. У меня есть что предложить. Возможно, я мог бы предложить несколько идей, которые никогда не приходили им в голову.
МБ: Идеи какого рода?

МХ: Как сделать, чтобы машина вела себя на трассе как надо — в техническом отношении.
МБ: Ты действительно считаешь, что мог бы оказать существенную техническую помощь?
МХ: Да. Поэтому я чувствовал себя так уверенно.

Бедный Сэм Майкл. Бедный Патрик Хед. Узбер и, если все получится, Баттон — хорошие ребята, но историю их успеха даже сравнивать нельзя с достижениями Хякиннена. Пиццония? Славный мальчик. Иногда быстрый. Но тем, кто считает, будто он (в отличие от Мики) может обставить Шуми, следует обратиться к психиатру.

МБ: Ты в прекрасной форме. Ты изголодался по скорости. Ты хочешь гоняться, но Формуле 1 ты сказал «нет». У тебя есть другие варианты?

МХ: Это так. Я обдумывал и другие возможности. По поводу этой ситуации я советовался со знающими людьми. Учитывая то, что я в прекрасной форме, как физически, так и психологически, всякое может случиться.
МБ: Европа? Америка?
МХ: Я ж говорю, все возможно.
МБ: Давай начистоту: твое решение не возвращаться в Ф1 — окончательное?
МХ: Окончательное.
МБ: Правда?
МХ: Да.
МБ: Честно?
МХ: Ну, в зависимости от того, кто позвонит...

Он искренне рассмеялся. Лично я очень надеюсь, что тот самый человек ему все-таки позвонит. Потому что Мике не хватает Ф1. Но еще важнее то, что Формуле 1 не хватает Мики. Очень не хватает. 1

На свет из ТЕМНОТЫ...

Фернандо Алонсо вновь выходит на свет. Возможно, спад его формы и объясняется звездной болезнью, но испанец с жаром отвергает все обвинения в потере настроения и готов реабилитироваться

Интервью: Стив Кулер Фото: Стивен Тил/ЛАТ

В 2004 году комментарию по поводу Фернандо были противоречивыми: ему, в отличие от Трулли, не везло с машиной; ему, опять же, в отличие от Трулли, слава окружала голову

ЗВЕЗДА УПАЛА?

После квалификации в Монце, показав 4-й результат, Фернандо Алонсо вваливается в моторшоум Renault и грохается на стул. Смотрит на меня вполне дружелюбно, но выглядит несколько смущенным, пряча эмоции за заборчиком однодневной щетины. Взор его невесел. Откидывает назад непокорную прядь и нервно улыбается.

Неужели это и есть та самая примадона, встречи с которой я ждал с некоторой опаской? Если верить циникам, этого молодого человека сбили с пути истинного многочисленные друзья, сторонники и прилипалы, утверждавшие, что в Renault он напрасно теряет время. Эти темные личности, едва залахло контрактом с Ferrari, несомненно, помогли ему растратить попусту его дар.

Так куда делся твой талант, Фернандо?

И все же, сидя напротив скромного маленького испанца, я не вижу и намека на того амбициозного, эгоистичного, разболтанного пацана, каким его рисуют сплетники паддока. Он придвигает стул поближе, и

его взгляд задерживается на экране телевизора, где в этот момент стартует последняя в истории гонка Формулы 3000. Светофор гаснет, и он следит за тем, как машины, одна за другой, втягиваются в первый поворот. И только когда пелетон вылетает из второй шиканы, поворачивается ко мне.

Я так и думал: он выполняет «домашнее задание», наблюдая за тем, как молодняк проходит две первые коварные шиканы, впитывает эту информацию, чтобы завтра проделать то же самое, но с большим мастерством. Смотреть, как машины завершают первый круг, нет смысла: по его расчетам, к выходу из Variante della Roggia он уже будет впереди, увеличивая отрыв.

«Я всегда продумываю старт, стараюсь узнать все до мельчайших подробностей, — говорит Фернандо. — Осматриваю трассу, изучаю ширину прямой, сцепные свойства покрытия, мою стартовую позицию. В субботу вечером я всегда все проверяю.

Другие пилоты могут делать то же самое, — добавляет он, — и мне становится



Трулли (слева на верхней врезке) покидает Renault; Фернандо считает, что Ярно был сильнее только в Монако (врезка внизу слева); сам же он вылетел с трассы в Монце (основное фото) и получил прокол колеса в США (фото на соседней странице)

все труднее, так как все знают, чего от меня ожидать. Теперь все просто следят за мной в зеркала и пытаются меня контролировать. Обгонять стало труднее — но всегда нужно быть готовым реагировать на ситуацию: ты ожидаешь, что Михаэль начнет теснить тебя, а он вместо этого обгоняет Баррикелло, так что планы приходится менять в самый последний момент. В этом году все мои старты были потрясающими. Я ими горжусь».

Однако не всегда все складывается столь же легко и непринужденно, как эти удивительные стартовые мгновения Гран ▶



‘СТАРТОВАТЬ
ВСЕ ТРУДНЕЕ,
ТАК КАК ВСЕ ЗНАЮТ,
ЧЕГО ОТ МЕНЯ
ОЖИДАТЬ’
ФЕРНАНДО АЛОНСО





ОСНОВНОЕ ФОТО НА ЭТОЙ СТРАНИЦЕ - LORENZO BELLANGUAT, DARREN HEATH, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; ОБЪЕКТЫ ФОТО НА ОСЕДНЕЙ СТРАНИЦЕ - DARREN HEATH

▼ Правда ли, что Ferrari отвлекает его внимание от Renault?

Возможный переход Фернандо Алонсо в Ferrari кажется почти неизбежным. Кими Райккёнен связан с McLaren, Дженсону Баттону и Марку Уэбберу еще нужно доказать свою профпригодность для работы в топ-команде – в этой ситуации Алонсо кажется естественным кандидатом на роль преемника Михаэля. Он быстр, относительно недорог и, когда бы Шуми ни решил поехать в отставку, будет доступен.

«О том, чтобы Фернандо стал напарником Михаэля, нельзя даже мечтать, – говорит наставник Алон-

со Флавио Бриаторе. – Но вот когда Михаэль уйдет, его, быть может, и возьмут. Я не видел контракта Шумахера, но если бы у меня такая возможность была, я бы начал подумывать о подобной перспективе».

Однако по другим сведениям контракт уже у Алонсо в кармане. Циники утверждают, что причину бледных результатов этого сезона следует искать именно в уверенности испанца в своем будущем. В конце-то концов, зачем из кожи вон лезть, завоевывая второе место для Renault? Французы вряд ли его уво-

лят. Не лучше ли пару лет отдохнуть, а затем въехать на льедестал на Ferrari?

Но все это выдумки, по словам Алонсо. «Тут многое болтают про меня и Ferrari, – признает он. – Но Михаэль – это легенда Формулы 1. Рано или поздно он уйдет в отставку, и кто-то должен будет занять его место. Мое имя упоминают потому, что я молод и у меня все идет хорошо. Но кто знает? Может, в следующем году пойдут разговоры о ком-то другом».

Однако глава Ferrari Жан Тодт уверяет, что пока на горизонте он

никого не видит (ну, если не считать чемпиона Ф3000 Витантонио Лиуцци): «Кими и Фернандо – самые сильные. Алонсо очень талантлив. Но мы пока не собираемся рассуждать о будущих гонщиках, поскольку Михаэль и Рубенс останутся с нами до 2006 года».

Краткий итог подводит Майк Гаскойн, исходя из того, что Алонсо заключил контракт с Renault до конца 2005-го, а с Бриаторе – до конца 2008 года: «Тут все ясно: Фернандо пойдут туда, где Флавио сможет побольше на нем заработать».



При. Послушайте разговоры в пиджоре: вам скажут, что Фернандо просто топчется на месте, что нет у него особого желания поднапрячься и вырваться вперед. Помините, в 2003-м он просто затмил Ярно Трулли уже после пары-тройки гонок? В этом же году итальянец явно смотрелся лучше — по крайней мере, в первой половине сезона.

Алонсо пытается изобразить уничтожающую улыбку: «Весь год меня обвиняют в этом! Посмотрите на результаты тренировок, на результаты сезона в целом — и меня был очень удачный год. Я постоянно опережал Ярно и проиграл ему только в Монако. И в Испании была та же история — я стартовал восьмым и до последнего круга постоянно сокращал разрыв. По общему мнению, я начал год не лучшим образом. В этом вся Формула 1; неважно, какой результат ты показываешь — важно, что о тебе думают».

Верно подмечено. После того как в 2003 году от него потребовали даже главным фаворитам, все ждали, что 2004-й будет еще богаче на подорожные эскалады — но не тут-то было. Неприятности начались

это не я, это все машина, мне просто не повезло. Майк Гаскойн, возглавлявший в прошлом сезоне технический отдел Renault, с этим согласен... отчасти. Он уверен, что проблема Алонсо — дело временное, и ему можно верить: он ведь был свидетелем гонимого падения Дженсона Баттона, когда в 2001 году тот перешел из Williams в Renault.

«В начале года Фернандо допустил несколько ошибок», — говорит Майк. — А Ярно ездит прекрасно — и стали возникать вопросы. Из-за подрифта вокруг Алонсо шумела и началась звездная болезнь, и он слегка потерял концентрацию, сбился с правильного пути — по молодости, но уже приходил в себя. В нескольких последних гонках он показал хорошие результаты. Не стоит забывать, что у него не самая мощная машина, хотя Renault и занимает в чемпионате третьи места».

Отсутствие концентрации, о котором говорит Гаскойн, часто объясняют тем, что у Алонсо завывающая самооценка, что он

Фернандо (браска вылетел в Сна, покосил зурнушь на масле из собственного двигателя, выгнать пул Трулли поганга погода, тогда как Алонсо был третьим; в Сна (основное фото) покосил зурна на масле



в Малайзии, где ошибка на квалификации одном круге отбросила его в конец стартового поля. В Бахрейне суббота не проблема с ториссами проявилась и в очке. а в Барселоне после опередной неудачи в квалификации, когда его просто судно с трассы шальным порывом ветра, Алонсо был вынужден разойти Трулли.

Последней каплей стала великоплавная победа Ярно в Монако. Стоит поднажать на Фернандо и заставить его объяснить, почему в сравнении с поставщиками напарника его собственные результаты выглядят так посредственно. — и он бросает на вас насмешливый взгляд, заводя старую песню:

ислишне усердно читает прессу о себе лобком. «Это неизменно происходит с каждым пилотом, который становится суперзвездой», — говорит Гаскойн. — Слева сидит крышу всем без исключения. В такой ситуации мальчишки обычно несколько трагата. Многие гонимки переживают такой период — особенно он длится от шести до девяти месяцев. Вот и его накрыло. Но думаю, что природный дар Алонсо никому не делься».

Стоит только спросить об этом самого Фернандо, как он, словно избалованный ребенок, упорно отводит взгляд, опускает голову и начинает разглагольствовать. Старая от конвейера крос-чек бумага, аккуратно складывает его в квадратик и гонит по столу. В глаза не смотрит. Подробно на шодившему колу он, видимо, знает, что провинился, и хочет укрыться от всеядного ока своих инквизиторов. Хотя, может, это опять просто застенчивость.

«Даже до прихода в Renault я знал, что такое может случиться», — говорит он. — Я знаю, что Ф1 — это особый мир и здесь



сложно понять, кто твой настоящий друг. Я верю только тем, с кем работаю, — друзьям моим инженерам, чейрем-пти меканикам, моему менеджеру. Больше никому».

Спокойная, обдуманная твердость слышится в этих словах. Но он и на другие вопросы отвечает уверенно и без раздумий. Решительность Фернандо говорит о скорости его мыслительных процессов, скорости реакции, которая нужна ему и во время старта гонки. Он ни секунды не тратит на то, чтобы собраться с мыслями и оценить

вопрос. У тебя не остается никаких сомнений в его искренности. Нет, он не импульсивен, просто ты чувствуешь его абсолютную

С ТЕХ ПОР ЗАКОН СТАЛ ЗВЕЗДОЙ, ЕМУ НЕ ХВАТАЕТ КОНЦЕНТРАЦИИ

МАЙК ГАСКОЙН

уверенность в том, что его ответ, его позиция — правильные. В то же время нет ощущения, что ответы были на скорую руку составлены специально для публики.

Я спрашиваю его о нынешней машине, F24, и он сообщает — не раздумывая, с выражением, — что на быстрых машинах гонимого интереснее, что двигатель RS24 и что этот сезон определенно приятнее предыдущего. Все ясно?

Эту черту характера отмечает и его гоночный инженер Пол Моухелл: «Если Фенандо что-то для себя решил, у него не остается никаких сомнений в своей уверенности»

GLENN DUNN/ATL DRY

Канада обернулась техническими бедами для обоих гонщиков Renault: на машине Ярно один из приводов полетел на старте, а у Фернандо – за 25 кругов до финиша. Флавио (врезка) обсуждает тактику со своей испанской звездой



‘ПРОХОДЯ КРУГ, ОН ЗНАЕТ, ЧЕГО ХОЧЕТ, – И ЕСЛИ СЧИТАЕТ, ЧТО ВСЕ ХОРОШО, ЗНАЧИТ, ВСЕ ХОРОШО’
ПОЛ МОНЕХЕН

правоте. Он верит в себя, поэтому когда он что-то считает правильным – значит, это правильно, и никак иначе. Но если ты подвѣргашь его слова сомнению, он всегда тебя выслушает.

Проходя круг, он знает, чего хочет. Если он не уверен, то говорит об этом прямо, но если считает, что все хорошо, значит, все хорошо. Его беспокоят возникающие проблемы, но так уж сильно волноваться ему не стоит, поскольку по ходу гонки он умеет приравниваться к машине. Это полезное качество. Например, год назад в Монце его Renault получила серьезные повреждения, но он доехал до финиша и даже заработал очко. Эта способность гибко приспосабливаться к различным условиям и на новых шинах, и на изношенных дает ему дополнительное преимущество».

Конечно, то же самое можно сказать и о Кими Рйяккѣнене. Их часто сравнивают, хотя в последнее время Алонсо сильно проигрывает по сравнению с Кими. Но несмотря на всю очевидность этих параллелей, они все же неточны. Вероятно, ситуация Алонсо в меньшей степени зависит от его темперамента и в большей –

от команды, под контролем которой он находится. У Кими есть преимущество: в McLaren у него прочный тыл, там его оберегают от лишней нервозности и постороннего внимания. В Renault же превращают своих пилотов в товар: они выступают в качестве фотомodelей, подписывают солидные финансовые соглашения с Флавио Бриаторе (догадаетесь, куда текут эти денежки?), несут флаг бренда и регулярно появляются перед журналистами. При столь длинном поводке немудрено сбиться с пути истинного.

Но попытайтесь отыскать в Алонсо признаки раздутого самомнения или тяги к материальным атрибутам звезд – и вы не увидите никаких свидетельств того, что он чем-то отличается от типичного юноши со взором горящим. Он не витает в облаках, а приписываемые ему высокомерие, хвастовство и напыщенность не проявляются ни в чем.

В этом году Алонсо легко критиковать за ошибки, но испанец все еще полон страсти. Гневный пинок, которым Фернандо наградил свою машину после того, как позорно вылетел в гравий с трассы ГП Италии

меньше чем через день после нашего разговора, говорит о его равнодушном отношении к делу.

«Одна из наших машин неизбежно опережает другую, – говорит Монехен. – В этом году Фернандо демонстрирует необычайную зрелость. Он сохранял спокойствие и сумел преодолеть полосу неудач. Он безоговорочно верит в себя, и эта вера никогда его не подводила. Поэтому он вновь на коне».

Бриаторе тоже уверен в своем подопечном: «С прошлого сезона он очень повзрослел. Он ведь еще молодой гонщик, но достиг уже многого. Добиться результатов было непросто из-за всяких технических проблем, но и в квалификациях, и в гонках он был быстрее, чем в прошлом году. Фернандо – крепкий парень, с ним все в порядке».

Что ж, наш мальчик из Овьедо достаточно умен, чтобы осознать все эти проблемы – по крайней мере перед самим собой – и справиться с ними. Никаких сомнений: звездная мишура слетит, и Фернандо займется делом. Он знает: работа предстоит серьезная. 1

РУКОВОДИТЕЛЬ КОМАНДЫ: SAUBER-PETRONAS

Петер Заубер

В 2005-м Жак возвращается в Ф1 в составе Sauber – как и почему принято это решение?

Почему Жак Вильнёв?

Я решил поставить на опыт. Мы потеряли опытного Джанкарло и должны его заменить. До Китая мы заработали 29 очков: 19 принес Джанкарло и 10 Фелипе. Фелипе быстр, но не так стабилен, как Джанкарло.

Значит, Дэвидсон, Паффет и даже Лиuzzi не получили места в команде из-за недостатка опыта?

Ага.

Тогда почему не кто-нибудь типа Дэвида Култарда, который, в отличие от Жака, хотя бы гонялся в Ф1 в этом году?

Конечно, мы рассматривали в качестве кандидатов нескольких опытных гонщиков, но их было немного. Култард, Ник Хайдфельд и Вильнёв были в этом списке. Для меня лучшим вариантом кажется именно Жак.

Почему?

Мне не хотелось бы сравнивать Вильнёва с другими гонщиками.

Опыт был единственным решающим фактором?

Нет. Меня не устраивает имидж Sauber как «гоночной школы». Это мило, но в Ф1 не стоит быть слишком милым. Думаю, появление гонщиков вроде Жака обозначит тенденции нашего будущего.

В вашем пресс-релизе сказано: «Я убежден, что Жак Вильнёв и Sauber вместе смогут достичь многого». Чего вы хотите достичь?

Что значит «многого»? Нам важно двигаться вперед. Трудно сказать, насколько далеко удастся продвинуться, ведь за нами Toyota, команда с огромным потенциалом. А впереди – Williams и McLaren, две команды из числа лучших, и пробиться на четвертое или пятое место очень сложно. Я уверен, что в следующем сезоне наша машина будет лучше нынешней, и хочу сократить отставание от Ferrari и Renault.

На что рассчитывает Жак?

Он уверен, что у нас хорошая машина. Он считает, что она даже лучше, «чем это кажется Петеру Зауберу»! Это его слова.

Что он имеет в виду?

Когда я говорил с ним о машине следующего сезона, то не стремился быть излишне оптимистичным. По его мнению, Sauber по силам построить хороший автомобиль, учитывая, какими специалистами и каким оборудованием мы располагаем. А я люблю гонщиков с таким отношением, и они мне нужны.

Он уверен, что С24 будет конкурентоспособен?

Да, но что значит быть конкурентоспособным? Очень непросто создать машину того же уровня, как Renault или B.A.R. Для меня большим вопросом остаются шины. Мы с ними ездим на разных – насколько важен этот фактор?

Кто из вас искал сближения?

Крэйг Поллок (менеджер Жака) позвонил мне в начале августа; затем я пригласил Жака в Хинвил. Мы поговорили о том, какая у нас команда, об ограниченном бюджете.

Заходил ли разговор о деньгах?

Мы говорили и о зарплате. Контракт Жака – обычный для Sauber, примерно такой же, как у Физикеллы или Френтцена, и включает бонусы за призовые очки. Зарботки всех наших пилотов близки, поскольку нам важно сберечь деньги на техническое развитие.

Получит ли он место на машине для продажи спонсорам?

Нет. Если связи пилота позволят нам получить спонсора, он, конечно, получит место. Это нормально. Сейчас, правда, никаких спонсоров у Жака нет.

Контактировал ли он еще с кем-то в тот момент, когда вы начали переговоры?

Не знаю. Никогда его не спрашивал. Для меня было важно лишь подписать контракт до того, как прояснится ситуация с Дженсоном Баттоном, Williams и B.A.R., потому что тогда одно место точно будет вакантным. Возможно, Жак и собирался перейти в Williams или B.A.R., но я не в курсе.

Был ли Берни Экклстоун как-то вовлечен в это дело?

Нет. Мне известно, что Берни доволен возвращением Жака. Но сам он в этом никак не участвовал.

Что вы знаете о нынешнем положении Жака в Renault?

Наш контракт вступает в силу 1 ноября, но он был подписан всего за два дня до того, как Renault объявила, что Жак поедет за них. Проблем мы не видим, ведь это отличный тест. Он не знаком ни с машиной, ни с командой, ни с шинами или первой трассой (Китай)... ни с чем. Это для него серьезный вызов, и мне это на руку, ведь он поедет на конкурентоспособной машине и на шинах Michelin.

Есть определенные вопросы, касающиеся близорукости Жака. Просили ли вы его проверить зрение?

Нет. До меня доходили какие-то слухи, но более того. Он носит контактные линзы, поэтому должен быть осторожен со шлемом, притоком воздуха под забралом и пылью. Я говорил с Жаком об этом, и он сказал, что его зрение на абсолютно нормальном уровне.

Вы используете те же моторы, что и Ferrari. Так будет и в следующем сезоне?

Да, наши моторы будут такими же. Быть может, не весь год. Мы начнем сезон с одинаковыми двигателями, но, возможно, по его ходу будем отставать.

Почему вы решили вновь разрабатывать коробку передач самостоятельно?

До начала этого сезона на протяжении 11 лет мы сами строили КП, а тут важно иметь собственные наработки. Наша нынешняя машина максимально похожа на старую Ferrari (F2003-GA), поэтому была выбрана коробка из Маранелло. Следующая не так напоминает Ferrari, и потому мы создаем КП сами.

Выходит, машина сезона-2005 не будет похожа на F2004?

Определенно нет. **1**

Жак прикатывался к Renault R24 в середине сентября накануне Гран При Китая; по сообщениям, он был быстр на второй день тестов



ОСНОВНОЕ ФОТО: PETER SPINNEY/LAT; ВРЕЗКА: JACOB EBREY/LAT

A close-up, high-angle photograph of a middle-aged man with a warm, genuine smile. His eyes are squinted, and his skin shows signs of aging with some wrinkles. The lighting is bright and directional, coming from the upper left, which casts soft shadows on the right side of his face. He is wearing a white collared shirt. The background is dark and out of focus.

'Я ДУМАЮ, ЧТО
ГОНЩИКИ ВРОДЕ
ЖАКА ВИЛЬНЕВА
ОБОЗНАЧАТ
ТЕНДЕНЦИИ
НАШЕГО БУДУЩЕГО'

НОЧЬ ДЛИННЫХ КЛЫКОВ

Когда все идет не так, не найти равных Williams по части самобытности. Сегодня команда безоговорочно признает свою вину, заявляя, что будет утормо работать в шести ключевых областях, а именно: шасси, двигатель, организация, пилоты, политика и финансы. **Текст** Алан Хэдри

«Скажи мне, когда в последний раз у нас была стоящая машина? — откровенно Фрэнк Мильяса рассеклет телефонный эфир подобно свисту хвостовины. — Машина, которая всегда выигрывала, которая давала серьезные шансы на победу в чемпионате? Было это в 1997 году».

«Да ладно, Фрэнк, — возражает Мильяса, — побойся бога. В 2001 году наша FW23 выиграла четыре Гран При. Все было не так уж плохо».

Фрэнк отмечает мой возражения. «В основном, то была заслуга пресловутого шина (Michellin) и отличного двигателя (BMW). Мы должны выступить лучше. Это очевидно. Мы все очень разочарованы тем, как прошел этот сезон».

Несомненно, Williams отсылается к узкому кругу избранных команд Ф1, и ее технической мощи хватит на то, чтобы оправиться после тяжелого, почти жестокого сезона 2004 года. Не что же реально она способна?

Чтобы найти ответ, проведем полную инвентаризацию команды Williams, оценим сильные и слабые стороны составив ее элементы. Давайте выясним, что нужно сделать команде, чтобы в 2005 году обрести быструю форму.

▷ Кажется, раньше здесь предпочитали клыки...

Самый значительным достижением моржового носа в 2004-м (основное фото и врезка справа) стало главное молчание проблемы в день презентации: переданный нос (врезка слева), представленный на ГП Венгрии, был признанием поражения

Двухколесный мотоцикл FW26 тоже не вписывался в традиции Williams последних лет. Патрик Хед и его команда, включившая главного конструктора Гейвина Фишера и ведущего специалиста по аэродинамике Антонию Терци, решили, что такая схема обеспечивает солидную основу для скорой машины по ходу сезона.

«Меня не волнует, если кому-то не нравится то, что мы сделали, — твердо заявил Хед накануне Мельбурна, — машина себя еще покажет. Она уже лучше FW25».

Однако в Williams уже тогда понимали, что FW26 будет просто-напросто недостаточно быстрой. Началу потенциала, показавший машину на тестах, всех вскружил, но вскоре команда впадала в шок: все состояние. «Мы вожимали из машины все, но новый Fegatall проходил круг на две секунды быстрее даже во врезке на имитации гонок на тестах в Милле».

важные элементы конструкции невозможно переделать до следующего года, а мы знаем, что в двух-трех месяцах допустили просчеты. Мы точно знаем, что нужно исправить и в аэродинамике, и в шасси».

Марк также считает, что охота на ведьмы ничего не даст. FW26 была явно быстрее FW25, но Fegatall застала всех врасплох: «В прошлом году, когда мы чуть не выиграли чемпионат, в команде уже работали такие люди, как Гейвин Фишер и Антония Терци, так что на этот счет я спокоен. — говорит Марк, — затем добавляет: — Глупо предполагать, будто полотно Антонио шаткое. В конце концов, она отлично справляется с планированием и структурированием программы работ».

вспоминает один из членов команды. — Безусловно, в первой гонке мы были лучшими среди прочих, но все равно до Fegatall нам было далеко».

Уже ясно, что в 2005 году двухколесное шасси будет задвинуто, прежде всего потому, что орожающая схема больше соответствует новым правилам, касательно переднего крыла. От нового носа отказались еще в Венгрии — расчет на выигрыш в аэродинамике не оправдался. Это было ошибкой.

«Мы кое-что сделали в части доработки FW26, — говорит Сэм Марк, сменивший Патрика Хед на посту технического директора перед ГП Испании. — Но дальше мы идти не можем, так как некоторые

Антония Терци, аэро-платформа должна научиться летать



Да, аспальт — это талантливый, но талантливый. Теббала вторая аэродинамическая труба, возвращенной в Fegatall Антонию...

▽ ВЕДУЩИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

Антония Терци, аэро-платформа должна научиться летать

ни предстоит выводить аэродинамику FW27 на новый уровень. Много будет зависеть от хороших отношений с Джозефом Давосом, инженером-автоматическим оборудованием, и Франком Дерри, инженером по специальным проектам...

Да, аспальт — это талантливый, но талантливый. Теббала вторая аэродинамическая труба, возвращенной в Fegatall Антонию...



WILLIAMS F1



▷ Сможет ли Williams преодолеть неудачи 2004 года? Конечно!

Фрэнк Уильямс не увлекается разбором полетов, но отдает себе отчет в том, что в 2005 году его команда должна работать лучше. И это не просто означает, что FW27 должна быть лучше предшественницы. Сэм Майкл и его персонал должны сделать все, чтобы не допускать огрехов в работе. Например, результаты Ральфа и ХПМ после ГП Канады были аннулированы, потому что воздухозаборники системы охлаждения тормозов не соответствовали техтребованиям. А в Барселоне воздухозаборники были заменены вечером накануне гонки, после чего Монтойя сошел с трассы из-за перегрева тормозов.

«К 2005 году мы изменим многое из того, что влияет на дисциплину производства, – говорит Сэм. – Наши козыри – аэродинамическая труба и отлично налаженная система доводки – будут в полной мере использованы в разработке FW27. Когда начнется сезон, все будет определять темп работ по доводке машины, темпы продвижения вперед по сравнению с другими. У нас честолюбивые планы, и мы своего добьемся».

Зимой нам придется как следует поработать над машиной – речь идет о повышении жесткости, снижении веса и т. д. После старта сезона заниматься этим сложно и дорого. Нужно будет попытаться свести все работы по доводке – скажем, 80% работ – к решению проблем аэродинамики, которые в большинстве случаев

исчерпываются привинчиванием нового набора панелей корпуса».

Фрэнк делает упор на то, что команде нужен дух прорыва. «Я ни в коем случае не хочу перечеркнуть заслуги хороших людей, старавшихся построить хорошую гоночную машину, – говорит он, – это было бы несправедливо, и надобности в этом нет. Но мы глубоко разочарованы относительно низкими результатами, особенно если вспомнить, чего мы хотели добиться – всыпать Ferrari по первое число – и чего требуют от нас и BMW, и другие наши партнеры. За последние два с половиной года было инвестировано очень много средств, которые только-только начинают окупаться. Нужно лишь усовершенствовать аэродинамику и шасси».

А что, Фрэнк, положение Антонио Терци действительно под угрозой? «Вовсе нет». А правда, что главный конструктор Гейвин Фишер завидует Сэму Майклу? «Гейвин совершенно не стремится оказаться на виду. Он парень застенчивый. Все, что ему нужно, – это строить хорошие гоночные машины и хорошо делать свое дело. Внимание публики его не интересует». Тут речь Уильямса звучит более чем убедительно.

Но стоит упомянуть имя Патрика, и сразу видно, как Фрэнку не хватает его на гонках. «Он перераспределил свои обязанности, и я думаю, что компания сильно выиграет, если он будет серьезно зани-



В 2004-м Williams дважды наступил на одни и те же (тормозные) грабли: в Испании (слева) Монтойя с трудом останавливался даже в боксах, а в Канаде машины были дисквалифицированы из-за несоответствия воздухозаборников установленным нормам

маться разработками, – говорит Фрэнк. – Именно Патрик в свое время создал полуавтоматическую коробку передач, активную подвеску, даже бесступенчатую трансмиссию. В этом отношении Патрик и его команда просто великолепны».

Патрик же в оценках результатов Williams в этом сезоне еще более категоричен. «Дерьмо, – жестко заявляет он, – Иначе не скажешь. Как правило, отдача в нашем деле пропорциональна тому, что ты вложил, но в этом году мы как будто сизифовым трудом занимались. Остается лишь сожалеть, что огромная работа, проделанная ребятами на базе и в аэродинамической трубе, не была вознаграждена».

▽ ВЕДУЩИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

Сэм Майкл: новый парень на (технической) деревне



Завидуете взлету Сэма? Неудивительно. Его внешне холодную сдержанность можно

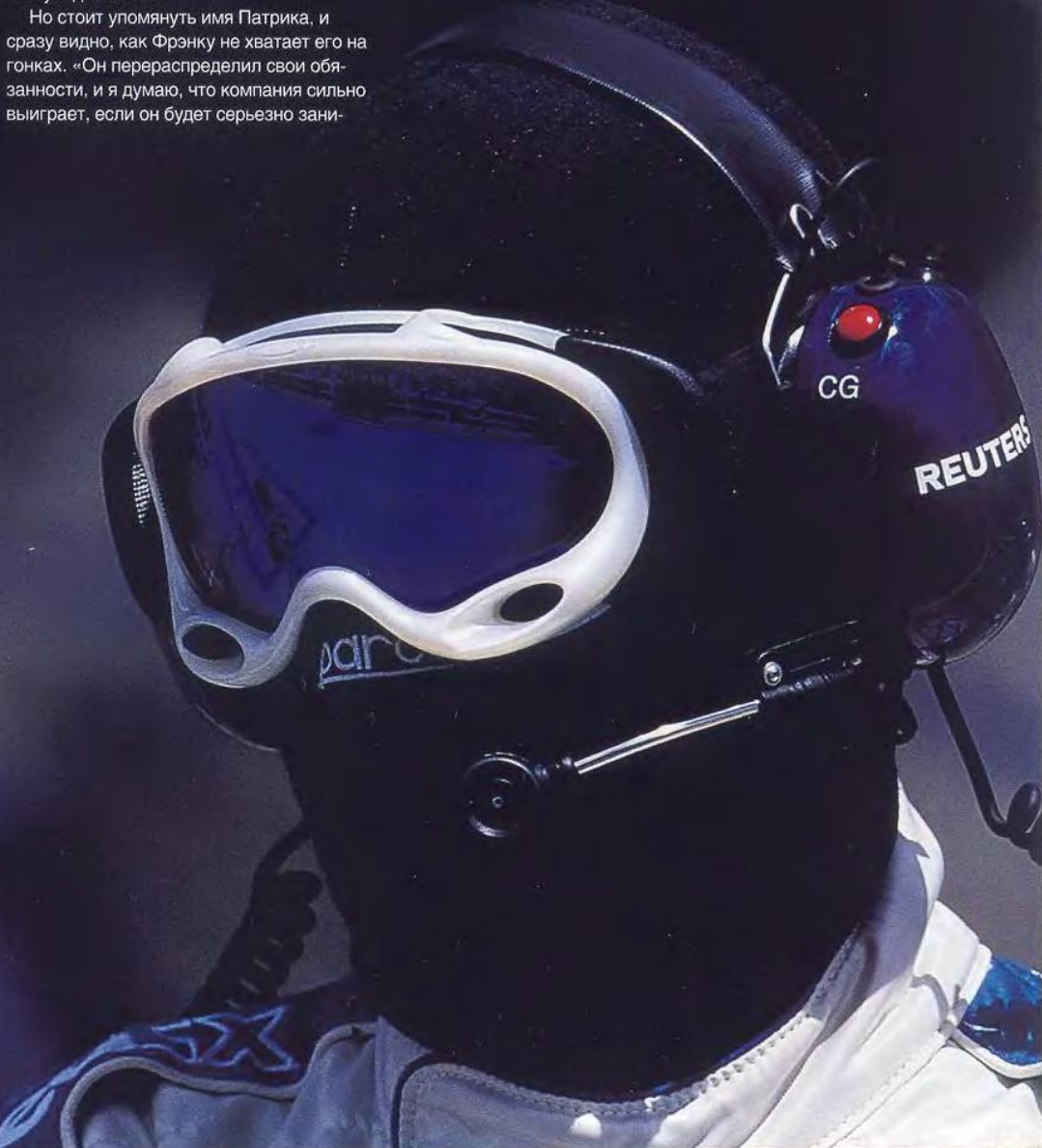
принять за надменность, но за ней скрывается озорное чувство юмора. Перед ним стоит непростая задача: добиться нужного результата с помощью правильной дозировки кнута и пряника.

Фрэнк Дерни: не стареют душой ветераны...



Старая гвардия Williams. В 80-е Патрик и Нил Оутли разрабатывали шасси, а он рабо-

тал над аэродинамикой. В прошлом году, вернувшись в строй в качестве инженера по специальным проектам, творил чудеса с распределением веса на FW25. Будет и впредь оказывать стабилизирующее влияние.



▷ Любит, не любит? BMW держит Williams в неведении

Никто не возлагает вину за проблемы команды на моторы BMW (главное фото и врезка) – и уж конечно не Williams; вдохновит ли BMW перспектива проектирования 2,4 V8 – сегодня это главный вопрос

Нынешнее поколение 3-литровых BMW V10 хорошо себя зарекомендовало с 2001 года, когда Ральф Шумахер завоевал для англо-германского альянса первую победу в ГП. В 2002-м был собран первый современный мотор V10, развивающий выше 19 000 об/мин – предмет особой гордости баварцев. BMW P84 V10 этого года вполне надежен, за исключением отказов, случившихся у Ральфа в Малайзии и Монако (на тренировках). Конструкторская команда считает, что проблем не будет, даже если введут новое правило «один двигатель на две гонки».

Вместе с тем возможности BMW V10 были использованы далеко не полностью. Из соображений надежности во время тренировок и квалификаций обороты коленвала были жестко ограничены, и подобная же мера применялась в ходе гонок. Это объяснимо, ибо для BMW превыше всего – репутация, в основу которой положена надежность.

Марио Тайссен, хотя и разделяет мнение президента FIA Макса Мосли, что рост

скоростей машин необходимо обуздать, все же считает дальнейшую разработку V10 с «придушенными» характеристиками наиболее предпочтительным и экономически выгодным путем развития. Компания BMW настроена против перехода в 2006-м на моторы V8 объемом 2,4 литра, что усиливает волнение Williams под занавес и без того мрачного сезона.

«BMW – невероятно честолюбивая компания, у руля которой стоят жесткие и расчетливые люди. Они хотят отбить свои инвестиции в Ф1, – лаконично поясняет Фрэнк Уильямс. – Им нужен успех. Они давят на Williams, но в целом мы ладим, хотя у нас иногда возникают разногласия. Им не нравится идея введения двигателей V8 объемом 2,4 литра. До сих пор непонятно, останутся ли они (в Ф1). Надеюсь, что да, но я не уверен. Наступили смутные времена – спасибо Максу, Берни, Флавио со товарищи, но это именно так».

В этой связи BMW необходимо принять стратегическое решение на 2005 год. Пойдут ли они наперекор своим убежде-

ниям и последуют нововведениям или, не дай бог, выберут иной путь, решив, что им больше незначит демонстрировать свои таланты на арене Формулы 1?

По идее, партнерство BMW-Williams должно продолжаться до 2009 года, но есть вполне обоснованные опасения, что планы BMW изменятся, если компания посчитает, что новые правила снизят до примитива технический уровень высшей лиги автоспорта.

В этой связи можно ожидать, что BMW будет одной из самых влиятельных компаний, определяющих настроения среди автопроизводителей (речь о GPWC – раскольниках от Ф1). Если они преклонят колени перед Мосли и согласятся на 2,4-литровый двигатель, остальные колеблющиеся поступят так же. Если же они уйдут, то Ф1 ждет повторение начала 80-х, когда все гоняли на однопипных клиентских моторах. ▶



▽ ВЕДУЩИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

Марио Тайссен, тренер BMW по Формуле 1



У спортивного директора BMW вместо сердца пламенный мотор. Он – один из тех, благо-

даря кому баварцы добились выдающихся инженерных побед как на дорогах, так и на гоночных трассах. Хватит ли его авторитета, чтобы склонить BMW в пользу 2,4-литрового V8? Или там поставят на Ф1 крест?

Хайнц Пашен, должен превратить V10 в V8



Создатель прервосходного BMW P84 V10 должен добиться того, чтобы в 2005 году

эти моторы без проблем выдерживали две гонки. Он также должен подстраховаться и выяснить, будет ли введение моторов V8 2,4 л достаточно привлекательной перспективой для BMW.

БОЛЬНОЙ WILLIKAN

▷ Быстрые и честолюбивые

Предположим, Баттон получит добро от Комиссии по соблюдению контрактных обязательств и займет свое место рядом с Уэббером. В этом случае команда BMW-Williams вязывается в крупнейшую с 1999 года авантюру, когда в напарники Ральфу Шумахеру был взят Алекс Дзанарди.

По мнению критиков, оба еще должны доказать, на что они способны. Уэбберу только предстоит убедить сообщество Ф1 в том, что он гонщик высокого класса, согласившись, что пока его репутация в основном зиждется на 5-м месте, добытом в Австралии-2002 за рулем Minardi. Баттону тоже придется преодолеть психологический барьер, чтобы после череды подиумов начать побеждать.

Но на самом деле оба прекрасно подходят Williams – в том смысле, что они были лидерами в своих командах. Однако Фрэнк неплохо отзывается и о своих нынешних гонщиках – Ральфе Шумахере и Хуане Пабло Монтои. «Ральф, когда у него все хорошо, ослепительно быстр», – говорит он. Как часто у Ральфа все бывает хорошо, Фрэнк не поясняет, переходя вместо этого на другую тему: «Когда начинается гонка, Хуан Пабло забывает обо всем остальном. Конечно, у нас были и взлеты, и падения, были и серьезные аварии (с Ральфом на ГП США). Но, за исключением квалификации в Хоккенхайме, Антонио (Пиццония) прекрасно поработал как на себя, так и на команду».

Сэм Майкл полон оптимизма по поводу дуэта Уэббер/Баттон. «Команде повезло, что мы смогли заполнить Марка и Дженсона, – с радостью говорит он. – Пора ученичества у них позади, и результатов можно ждать сразу. И доводка машин с ними пойдет эффективно, и парней на заводе они будут вдохновлять».

Так чем же займутся новенькие? Будут работать не покладая рук. Фрэнк и Патрик любят настоящих гонщиков, но вообще-то они хотят побеждать или, по крайней мере, постоянно дышать победителю в спину. «Мое желание перейти в Williams – это желание гонщика, – убеждает Дженсон. – Я стал бы значительно богаче, если бы остался в В.А.Р. Но я хочу выиграть чемпионат мира, выступая в Williams».

Для Фрэнка это звучит как музыка.

▽ ВЕДУЩИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

Патрик Хед: научится ли он приятным манерам?



Хотя Патрик и ушел с поста технического директора, его роль и в 2005 году будет

очень велика. Он властвовал в технической сфере почти 30 лет, а теперь задачи стоят иные: продолжать инженерную работу, не принимая при этом авторитета Сэма Майкла и двух новых гонщиков



В Williams любят настоящих гонщиков, действуя по принципу: берем талантливых ребят без завышенной самооценки и тайных планов, которые говорят, что думают, но делают то, что им говорят. Уэббер (врезка сверху) и, возможно, Баттон (внизу) – шаг вперед!

▷ Искусство избегать политических штормов

О политической ситуации в любой команде Ф1 можно судить как по официально декларируемой позиции, так и по внутренним конфликтам и заявлениям, свидетельствующим о том, что не все члены команды ее разделяют. Последнего Williams удается избежать. «Надеюсь, что духу свободы в нашей команде ничто не угрожает, – говорит Патрик Хед, – мы можем расходиться во мнениях, но не думаю, что кто-нибудь будет прятать камень за пазухой. Мы люди честные и открытые».

Это можно отнести к числу достоинств команды, которая надеется, что год 2005-й будет намного более успешным. Залог этого – в открытых и добрых отношениях между Патриком и Сэмом Майклом, вышедших на уровень взаимовыгодного и эффективного сотрудничества.

«Очень здорово, что Патрик остался в команде, – говорит Сэм Майкл. – Чаще всего человек, который приходит на пост технического директора, подобного преимущества лишен».

Я с ним встречаюсь два-три раза в день. Он оста-

ется моим начальником, он – директор команды. Но я могу принять любое решение. Если речь идет о чем-то серьезном, я консультируюсь с Гейвином (Фишером), Патриком, Фрэнком (Дерни) и Антонией (Терци). Я не боюсь ответственности, но их опыт, несомненно, полезен».

Фрэнк Уильямс, как опытный капитан, успешно выводит свою команду из всех штормов, которые частенько вызываются действиями как FIA, так и коммерческого распорядителя Ф1 Берни Экклстоуна. Фрэнку удается ловко балансировать, учитывая интересы BMW, поставщика двигателей, и при этом традиционно разделяя позиции Экклстоуна в вопросах развития Ф1. Впрочем, в последние годы ситуация несколько изменилась из-за неоднократных туманных обещаний Экклстоуна реструктурировать доходы. В 2005 году Фрэнку и его коллегам придется твердо держать взятый курс, балансируя между необходимостью поддерживать GPWC и осознанием того, что у идеи раскола Ф1 после 2008 года на два разных чемпионата нет будущего. ▶



Уильямс готов первым признать неудачи команды и, должно быть, гадает, когда же наконец Берни Экклстоун (слева с Фрэнком) созреет до того, чтобы выплачивать командам несколько большую долю доходов...

▽ ВЕДУЩИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

Фрэнк Уильямс: избегает публичных скандалов



В отличие от своего старого приятеля Рона Денниса (из McLaren), Фрэнк редко скан-

далит на людях. Однако за закрытыми дверями он готов раскритиковать Берни Экклстоуна и Макса Мосли так же жестко, как и другие боссы команд. Умный политик, которого не стоит недооценивать



БОЛЬНОЙ WILLIKAN

▷ Важнейшая задача: чтобы денег не стало меньше

Перед Кристианом Вайном и его финансовым отделом с пугающей регулярностью встает одна и та же задача: найти более \$200 млн, необходимых для деятельности Williams. Заметьте, что в эту сумму не входят средства от BMW.

Можно подумать, что после того, как Williams перестала делать ставку на рекламу сигарет, эта задача стала еще труднее. На самом деле Williams, в большей степени, чем другие команды, осознанно пошла противоположным курсом при 20-миллионной поддержке NiQuitin CQ, продукция которой помогает курильщикам избавиться от своей вредной привычки.

NiQuitin пришла в команду в 2003 году вместе с американским пивным брендом Budweiser, принадлежащим Anheuser-Busch. Пивной гигант, нацеленный на огромный латиноамериканский рынок в США, точно сыграл на факте присутствия в команде Хуана

Пабло Монтойи. В следующем году ХПМ уходит, но есть признаки того, что Budweiser захочет остаться.

Самым важным событием 2004 года стало продление контракта с Hewlett-Packard, стоимость которого оценивается приблизительно в \$35 млн. Кроме того, команда заручилась спонсорской поддержкой компании Hamleys – легендарного лондонского магазина детских игрушек (где продаются модели болидов Williams и где на публике появлялся как-то сам Монтойя).

«Конкуренция высока, но я надеюсь, мы создали стабильную спонсорскую базу, – говорит глава отдела маркетинга Джим Райт. – Мы стараемся и всегда будем работать так, чтобы максимально эффективно использовать спонсорскую поддержку. Например, в Китае и Бахрейне мы проводили акции, в которых участвовал Ральф. Монтойя выступал в магазине Hamleys, а Фрэнк, после Ф1-шоу на Риджент-стрит, участвовал в дебатах с мэром Лондона Кеном Ливингстоном и председателем британского комитета по подготовке к Олимпиаде 2012 года Себастьяном Коу по поводу

гипотетического лондонского Гран При. Эта дискуссия привлекла большое внимание СМИ и была полезна нашим спонсорам».

Неудивительно, что Williams считается высокотехнологичной командой, готовой на любые затраты ради возвращения на первые строчки рейтингов. Говорят, когда для финансирования строительства второй аэродинамической трубы потребовались \$25 млн, компании пришлось продать самолет Falcon 900, потому что бюджет Фрэнка все еще сильно уступает бюджету Ferrari.

«Нужно понимать, что бюджет Ferrari превосходит бюджет Williams примерно на столько, на сколько бюджет Williams больше, чем у Jordan, – говорит Райт. – Ф1 все еще привлекает спонсоров, хотя меняющиеся технические требования и количество гонок в сезоне вызывают озабоченность. Ф1 интересна для инвесторов, но нам надо навести порядок в своем доме».

Ф1 зиждется не на машинах, бензине или гонщиках, а на деньгах. Сегодня Williams в уникальной ситуации: ее спонсоры будут ассоциироваться с командой, уже давно завязавшей с табаком (внизу и врезка)

▽ ВЕДУЩИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

Джим Райт: следит за тем, чтобы спонсоры не унывали



Когда спонсоры подписывают контракт, Джимбо и его 17 маркетологов

стараятся не подвести клиентов, в частности, устраивая промоакции и тусуясь в пабдо-клубах во время гонок. В Мюнхене спонсоры команды пригласили 600 гостей – хороший знак!

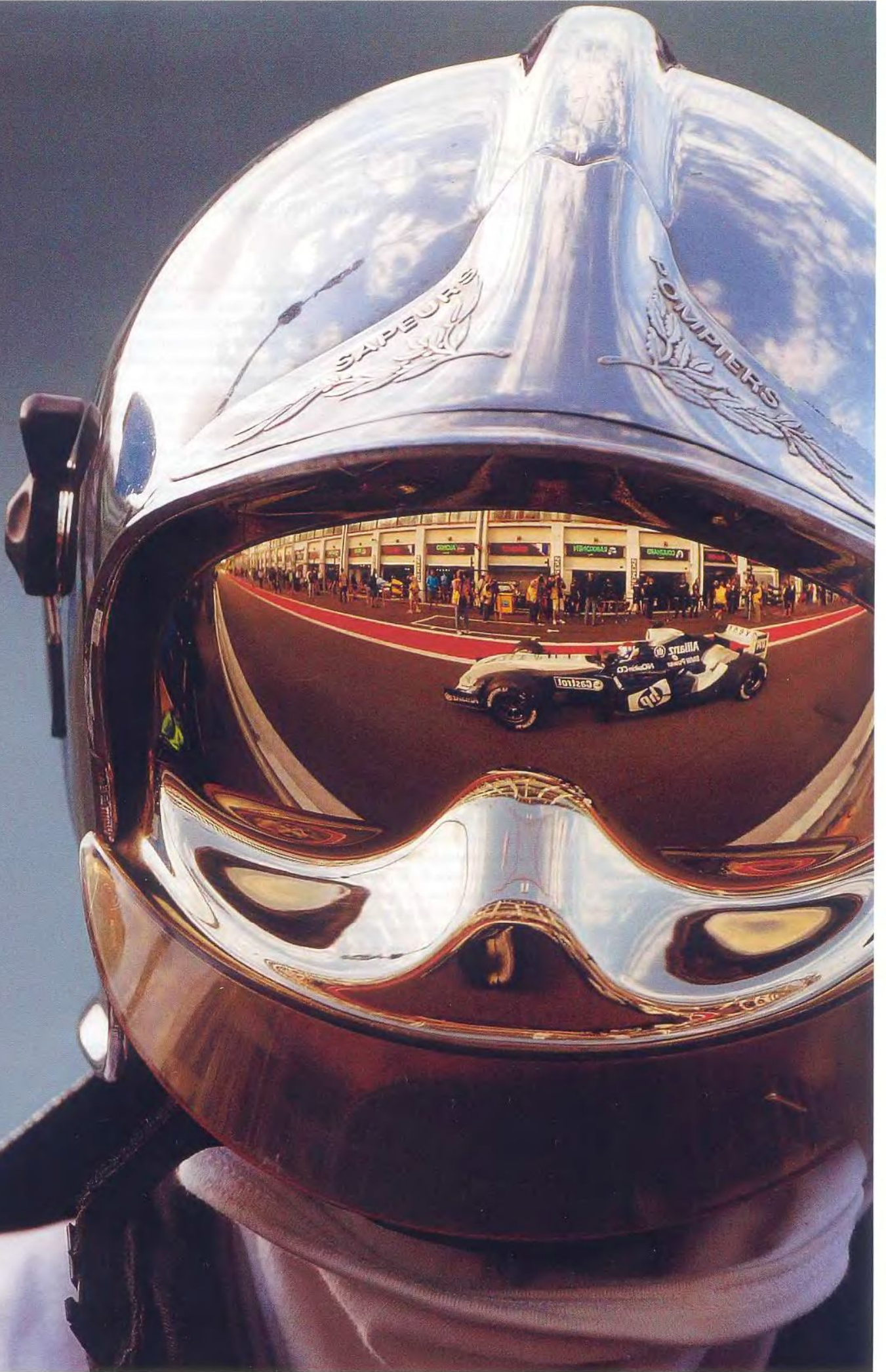
Кристиан Вайн: достает деньги для будущих достижений



Вайн и трое его помощников будут продолжать работу, с которой они успешно справля-

лись последние несколько сезонов, – стучаться в двери потенциальных спонсоров, тех, кого может заинтересовать альянс с первоклассной командой Ф1, не обремененной табачной рекламой.





ГОНЩИК: TOYOTA

Оливье Панис

О давней победе в Монако, работе с Жаком Вильнёвом и причинах ухода из гонок

Оливье, с начала твоей карьеры (в Ligier в 1994 году) прошло много времени. Оглядываясь назад, что ты испытываешь: удовлетворение или разочарование? А может, и то и другое?

Разочарование? Не думаю, что у меня есть причины для разочарования. Я здорово начал в Ligier, рос вместе с командой, достиг весьма неплохих результатов. Были, конечно, и проблемы. За рулем Ligier я победил в Монако (в 1996-м). А в 1997-м (когда команда стала называться Prost) получил машину, способную побеждать. Я был третьим в чемпионате, и все только и говорили о моем будущем — но вмешалась авария (на ГП Канады). Бить может, это происшествие несколько притормозило мою карьеру, но я сделал все, чтобы вернуться. И ни о чем не жалею — я всегда делал максимум возможного.

Думаешь ли ты иногда о том, что если бы не та авария, тебе удалось бы оказаться в топ-команде и добиться много большего?

Возможно. Когда я ездил на McLaren (как тест-пилот) в 2000-м, это был лучший автомобиль, и я знал, что это просто другой мир. Это фантастика.

Ты как-то сказал, что волновался всякий раз, когда садился в эту машину.

Да. Это так. Ведь я понимал, что она может принести победу и в квалификации, и в гонке. Атмосфера в команде-победительнице совершенно особая — там все особое. Постоянно чувствуешь груз ответственности, ведь все знают, что машина может принести победу. Гонщик даже думать должен иначе.

Сейчас мы перейдем к Toyota, но сначала ответь: какой сезон в Ф1 нравится тебе больше всего?

Пожалуй, 1997 год.

Правда?

Конечно, мне очень приятна победа в Монако в 1996 году, потому что я всегда мечтал выиграть эту гонку. И потом, Ligier была очень маленькой командой с потрясающей атмосферой. Нас было около ста человек, и я знал каждого — кого-то больше, кого-то меньше. А в 1997-м я впервые получил достойную машину в лучшей команде. У нас были не такие шины, как у других (Bridgestone). Я боролся с Жаком (Вильнёвом) за победу в Бразилии, но сошел из-за отказа. А в Барселоне у меня была машина, на которой действительно можно было выиграть гонку.

Ты уступил на финише около пяти секунд?

Да. Я упустил победу, это так. Но машина позволяла выигрывать гонки.

Два года ты отработал в В.А.Р с Жаком — весьма непросто и парником, очень быстрым.

На что это было похоже?

Я чувствовал, что меня в команде приняли, и обстановка была хорошая. Что же касается Жака, то думаю, у нас сложились замечательные отношения. Когда он тебя уважает, это просто милейший человек. Но играть с ним не стоит.

Ты ведь такой большой, вот он тебя и уважал, да?

Ага.

И не было никаких проблем?

Нет. Мы вообще не занимались ерундой. Вся команда трудилась сообща, и мы старались помогать друг другу. Я не говорю, что мы не сражались друг с другом, но каждый знал, что нужно работать вместе, иначе мы проиграем.

В Toyota ты провел два года.

Много работы. Огромный потенциал. Трудные годы — ведь ты пришел в команду на второй год ее существования.

Подписывая контракт с Toyota, я был очень доволен, потому что это была молодая команда. Когда же увидел базу, то просто не поверил своим глазам. Я знал, что нам многое предстоит сделать, но только там понял, что Toyota действительно готова к этому в долгосрочном плане. Знаете, машина 2002 года была не так уж плоха. Но когда появилась машина 2003 года, прогресс был просто невероятен.

Главным образом в аэродинамике?

Во всем. На зимних тестах мы показали

очень высокие результаты, а в Мельбурне я был в квалификации пятым. В начале сезона мы выступали на высоком уровне, но столкнулись с проблемами надежности — маленькими проблемами, однако весьма чувствительными. Но как бы то ни было, мы видели, что можем бороться, — подтверждением тому третье место на старте в Индианаполисе и четвертое в Японии. От нынешнего сезона мы также ожидали многого, но скорости пока не хватает.

Сейчас ты переходишь на тестовую/представительскую работу. Это было твое решение?

Я принял его самостоятельно. Мы долго беседовали с Дидье (Котонном, его менеджером), и он сказал: «Ты точно этого хочешь? Ведь ты быстр, мотивирован, хорошо подготовлен — совсем как все эти молодые ребята. Ты уверен, что хочешь остановиться?» Я ответил, что новый контракт, как мне кажется, интересен с точки зрения моего будущего: он позволяет больше радоваться жизни, проводить время с семьей и быть чуточку более спокойным. Я все еще люблю Ф1 и очень рад, что остаюсь здесь, помогаю команде совершенствоваться. Высшее руководство в Японии осталось довольно моей работой, и мы договорились о новом двухлетнем контракте. По-моему, это отличная идея.

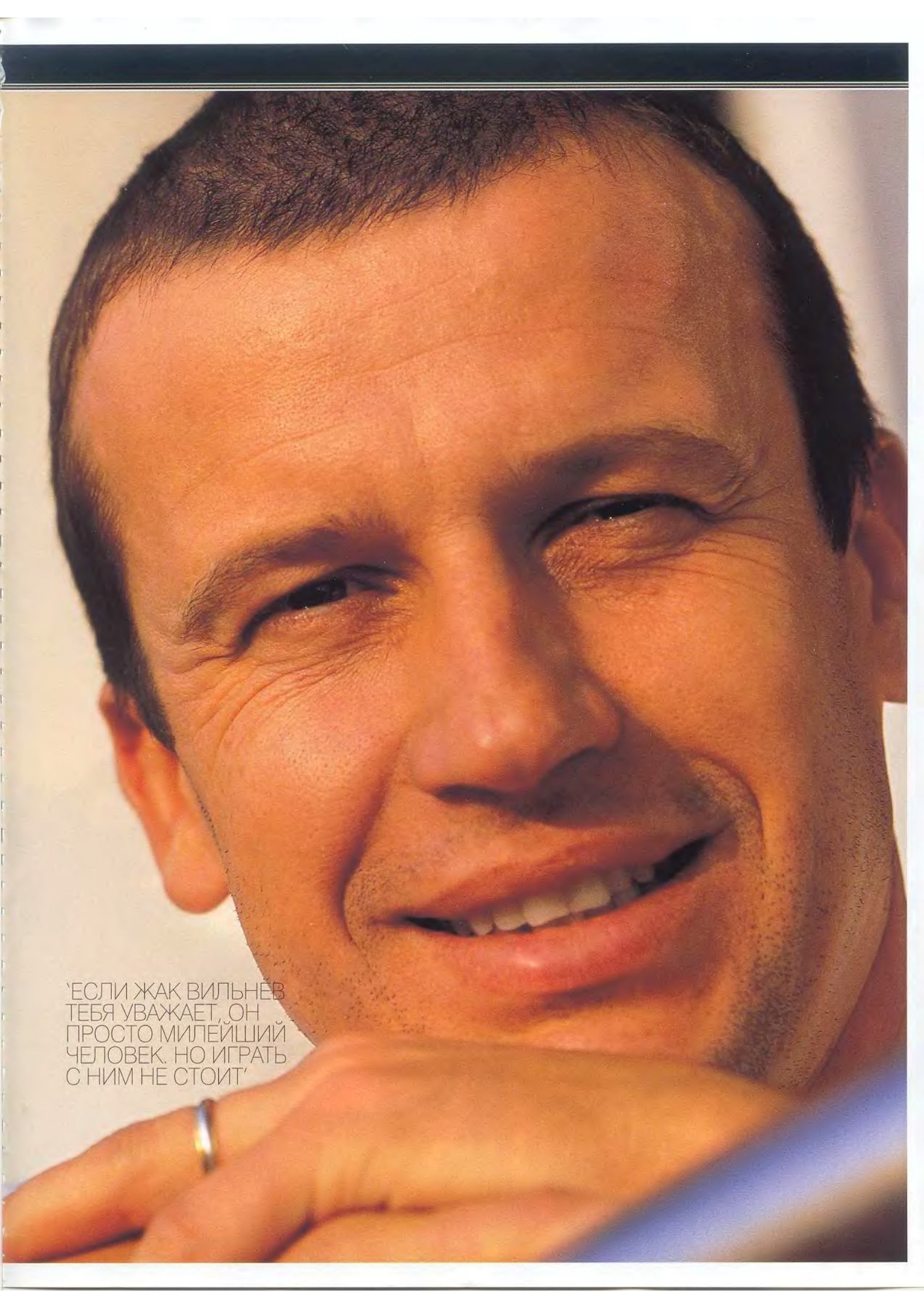
И если в следующем году или позже Ярно, Ральф или кто-нибудь еще будет разбрызгивать шампанское, стоя на верхней ступени подиума, будешь ли ты ощущать гордость от того, что в этом есть и часть твоего труда?

Да. Безусловно. Потому что сейчас я решил перевернуть страницу. Думаю, если мы добьемся такого результата через два года, значит, мы отлично поработали. 🍾

Ярчайший момент в карьере Оливье — маршалы приветствуют аплодисментами его победу в Монако'96 за рулем Ligier; его огромный опыт все еще востребован в Toyota



ОРИГИНАЛЬНЫЕ ФОТО: DARREN HEATH, EPSCA, LAT ARCHIVE



‘ЕСЛИ ЖАК ВИЛЬНЕВ
ТЕБЯ УВАЖАЕТ, ОН
ПРОСТО МИЛЕЙШИЙ
ЧЕЛОВЕК. НО ИГРАТЬ
С НИМ НЕ СТОИТ’

ГОРИ, ГОРИ ЯСНО, САТОБЫ не погасло!

Такума Сато достаточно талантлив, чтобы блистать, выигрывая гонки. Ему надо лишь научиться быть пособраннее. Именно это качество помогает ему обрести команду, не менее талантливая, чем он сам.

Интервью Питер Уиндзор Фото Стівен Тиллат

У Джекса Клива нет ни малейших сомнений в том, что в Такуме Сато скрыт большой талант. «По моему, у него от природы огромные способности», — говорит Клив тоном круглого телекомментатора. — Огромный! Такие же, как и у отчаянной гонщицы Санны и Михаэлы».

«Что ж, за эти годы обычно следует раскраска о недостатках — всегда ведь есть недостатки. Это же — не забавляйте — Формула 1! Недостатки — это все. Всегда можно найти причину, почему кому-то не удалось раскраситься. К тому же простые поначалу инженерные не должны высказывать собственные мнения или спорить то, что думают. Они должны быть только от плотной команды, анализировать данные, — ведь решения принимаются на основе данных, а не мнения людей, окружающих гощика».

Сато (внизу, со своим инженером Джексом Кливом) оказался вне игры уже через 30 с

Гонка в Баха была короткой и безрадостной — Сато (внизу, со своим инженером Джексом Кливом) оказался вне игры уже через 30 с

«ТО МОЕМУ, ТАКУ ОЧЕНЬ СПОСОБНЫЙ — НЕ МЕНЬШЕ, ЧЕМ СЕННА И МИХАЭЛЬ», ДЖОК КЛИВА

В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

Он работает с невероятным напряжением. При этом он оченя самокритичен и не боится принять вину на себя. Это в его характере. С другой стороны, он отличается управленческими способностями, и если в чем-то убежден, то может стоять на своем до последнего — и проигрывать. Он знает это и работает над своими недостатками».

Клива определяет свое фамилию (слог — ясный, четкий. — Грим. Дед). Он выражает свои мысли четко, с увлечением. В его словах куда больше здравого смысла, чем у большинства так называемых боссов команд Ф1, вместе взятых. Неудивительно, что он работает не только с Таку, но и с Дэвидом Ринардом, единственным из боссов, кто в полном смысле слова руководит своими людьми. В том, как работает Джек, есть своя логика, предопределенность, и потому нет ничего случайного, что сегодня он поговорит с Таку.

Таку — и я уверен, он будет успешным гонщиком. Мир Ф1, в котором мы работаем сегодня, очень изменился. Наши знания формируются на основе куда большего объема информации, чем раньше. Таку, если хотите, — типичный пример одаренного от природы гощика, который может только проигрывать от того, что будет работать в благоприятной обстановке. Да, это неблагоприятная обстановка, зрелище и шум. Он обладает слухом, зрением и умом. Он слушает, наблюдает, впитывает в себя информацию. Интересно будет наблюдать за тем, как он станет проассистировать в ближайших два года».

Сато, как известно, японец. В этом есть как свои плюсы, так и свои минусы, — говорит Джек, поглаживая глазами. — Плюс в том, что он в полной мере обладает той организованностью и самодисциплиной, какими в нашем понимании отличаются японцы.



Карьера Сато в переломные моменты формировалась людьми, знающими толк в автоспорте. Один из них – его менеджер Эндрю Гилберт-Скотт, англичанин, добившийся как гонщик немалых успехов в малых классах. Гилберт-Скотт уверенно выступал в Формуле 3, а затем с завидным постоянством побеждал в японской Ф3000 и гонках на спортивных машинах. Он жил в Испании, прикидывая, чем занять остаток своей жизни, когда друзья из Honda попросили его съездить в Донингтон понаблюдать за Такумой Сато, молодым гонщиком, сделавшим себе имя в Евросерии Формулы Opel. Дело было в 1999 году.

«Во время тренировок я встал с внешней стороны поворота Sorrice, – вспоминает Эндрю, – потому что Sorrice – один из тех поворотов, где у молодых частенько возникают проблемы. Там очень хочется работать как обычно: тормозить в последний момент, после чего задница взлетает, когда ты переваливаешь через горб. Таку ехал очень быстро, но то место проходил грязновато, потому что тормозил слишком поздно. Перед гонкой я с ним поговорил и посоветовал в следующий раз, когда он приедет на тесты в Донингтон, учесть, что тормозить надо бы чуть раньше: это позволит держать полный газ, когда машина будет переваливать через холм. Таку как бы кивнул, повернулся и отправился в гонку. Я и подумать не мог, что он попытается воспользоваться моим советом немедленно, но когда вернулся в Соррице, то был потрясен, увидев: он делал именно то, что я ему сказал! Он

ТАКУ НЕ БОИТСЯ ПОРАБОТАТЬ НА КОМАНДУ, ПРИЗНАТЬ СВОИ НЕДОСТАТКИ» ДЖОК КЛИА

четко контролировал поведение машины, работал газом и выглядел как парень, который действовал так всю жизнь. Ту гонку он выиграл!»

Так между Таку и Энди появилось доверие, так зародилось их партнерство – оно оказалось очень прочным и продолжается до сих пор. Во время гонок и тестов Энди держится в тени, но он всегда рядом, готов поделиться знаниями, предложить свое мнение, если чувствует в этом необходимость. Сато сохраняет ему верность, прислушивается к его советам – но при этом волен сам принимать решения, если того требуют обстоятельства. Это куда больше привычного стандарта в отношениях менеджера и гонщика. Это дружба. Это – как отношения Михаэля и Вилли.

А теперь представим третьего из тех, кто оказал явное влияние на карьеру Сато. За пару лет до той гонки в Донингтоне Роб Уилсон, знаменитый на весь мир наставник молодых гонщиков, убедил своего друга Тревор Карлина создать команду Формулы 3. «Я видел, как складываются дела в Формуле 3, и считал, что парни вроде Тревоора смогут там прекрасно себя проявить, –

вспоминает Уилсон. – В Ф3 было несколько чрезвычайно талантливых инженеров, желавших сменить место работы. Тревор казался мне самым подходящим человеком на роль организатора, и я сказал ему об этом. Лучшими из специалистов, на мой взгляд, были Энтони «Бойо» Хайетт, отличный гоночный инженер, которого я знал по команде Bowman F3, Брюс Кери, прекрасно зарекомендовавший себя в Ralt, где он проработал бог знает сколько лет, а также Эйдриан Бёрджесс, работавший в то время в тестовой команде McLaren с Микой Хякиненом. Я порекомендовал их Тревору, мы сели на телефон и организовали встречи с ними. Вот так неожиданно и родилась команда Carlin Motorsport».

Новая команда сразу же стала выступать весьма успешно и вскоре привлекла внимание Энди Гилберт-Скотта. Он отправил Таку к Тревору... и Тревор попросил Роба посмотреть юную звезду. И вот в Пембери, несмотря на то что Роб проехал круг на машине Ф3 команды Carlin быстрее Таку, он отозвался о японце как о гонщике весьма искусном, но слишком жестком. Ему нужно больше расслабляться, считал Роб, – и тогда проще будет управлять машиной на апексе, аккуратно справляясь с переносом веса.

Бойо и Роб обсудили все это – и образовался один из самых гармоничных дуэтов гонщик–инженер, когда-либо представленных в каком-либо виде гонок. В 2001 году Таку выиграл 12 из 13 своих гонок – включая Marlboro Masters в Зандфорте, этап Ф3,



Таку умеет извлечь пользу из сотрудничества с теми, кто помогает ему раскрыться максимально, например, со своим инженером Джоком Клиа (слева)

входящий в программу ГП Великобритании, и гонку в Макао. Такими карьерами в Ф3 могут похвастать только самые великие!

И Таку, рассудительный и хладнокровный, знал, что нашел что-то свое: в будущем он будет работать со своими парнями так, как работал с Бойо и Тревором.

В 2001-м он проводил тесты в V.A.R.-Honda, в 2002-м гонялся в Jordan-Honda, после чего вновь стал испытателем V.A.R.-Honda в 2003 году. Вот тогда, посреди сезона, ужиная с Эндрю, он рассказал ему о том, как видит свое будущее, — так он не раз делился своими мыслями по вопросам, над решением которых они работали вместе. «Если я буду гоняться в V.A.R., то хочу, чтобы моим инженером был Джок, — сообщил Сато как о деле решенном. — Это второй Бойо».

На деле это означало, что Джок — как и Бойо — был способен проникнуть в мысли гонщика, определить его сильные и слабые стороны и проявить жесткость, если надо. Если вы думаете, что на такое способны все гоночные инженеры, то ошибаетесь. Пользуясь беспрецедентным доступом к огромным базам данных, большинство инженеров, принимая решения, лишь делают поправку на то, что рассказывает им гонщик. И мало кто из них использует эти данные, чтобы улучшить результаты гонщика, а не машины.

А ведь в этом есть своя логика. У гонщика нет более близкого человека на трассе, чем тот, кто находится с ним на радиосвязи, работает с телеметрией, консультирует его,

когда он возвращается в боксы. Однако ситуация чаще всего складывается тугопоясая: гонщик считает, что он не ошибается или почти не ошибается, а значит, проблемы в машине. Он их выявляет и передает инженеру. Инженер, со своей стороны, знает, что машина позволяет ехать на уровне и что все дело в гонщике, хотя тот наверняка будет рассказывать о несуществующих проблемах, которые он, инженер, должен истолковать с научной точки зрения, чтобы принять верные решения. Так и живут.

Работая с Бойо, а затем с Джоком, Сато, кроме всего прочего, откровенен и при этом готов слушать и работать над собой. Разумеется, не всегда. «Иногда он упирается», — говорит Джок, наводя меня на вопрос, не идет ли речь об упрямстве, которым отличался Жак Вильнёв. «Нет-нет, это совсем другое, — отвечает Клиа. — Жаку иногда могло что-то втемьяшиться в башку — настройки антипробуксовочной системы, к примеру, — и он стоял на своем. Бывало так, что нам нужно было решить несколько проблем, но все, что хотел Жак, — изучить графики работы этой системы. Приходилось говорить ему: «Слушай, выкинь ты все эти графики. Они не помогут тебе отыграть полсекунды, не говоря уже о секунде». С Таку другая проблема. Он отличается твердолобостью (я бы сказал, японской) в подходе к решению разных вопросов, и моя задача — помочь ему избавиться от этого».

По-настоящему их сотрудничество началось в Канаде. «Думаю, это и была та гонка, когда Таку наконец понял, что не может ре-

шать все один. Это слишком сложно. Напряжение было очень большим. В Канаде он мог встать в первый ряд, если бы не допустил классическую ошибку, затормозив перед шпилькой слишком поздно, а потом попытавшись отыграть в последней шикане. С торможением он не опоздал, но самую медленную точку поворота проходил на 15 км/ч быстрее, чем Дженсон! Неудивительно, что он вылетел с трассы. По-моему, именно с этого момента мы преодолели всю ту ерунду, которой себя обычно окружают гонщики. Он был зол на себя и знал, что должен был отработать лучше».

В Индианаполисе Джок стал больше говорить с Таку — на тренировках, в квалификации и в гонке. Он немало общался по радио с Вильнёвом, но главным образом для того, чтобы обеспечить Жака максимальным количеством информации. «Такова особенность Жака, — отмечает Джок. — Он хотел как можно больше знать о том, как развивается гонка, и, в частности, какую позицию он занимает. С Таку все иначе. В Инди мы начали работать на ином уровне: я информировал его о вещах, которые, как я считал, он должен пропустить через свое сознание, чтобы продолжать работать как надо. Это было рискованно, но риск сразу оправдался — ведь там он был третьим. У Таку нашлись резервы, чтобы справиться с этим. Большинство гонщиков и представить себе не могут, чтобы кто-то говорил с ними во время быстрого круга. Таку не таков. Он не боится принять помощь команды, признать свои недостатки». ▶



Клиа (крайний слева на верхней врезке слева) все еще осваивается с жесткой логикой японского склада ума, тогда как хозяин команды Дэвид Ричардс (второй слева) доволен тем, чего ему удалось добиться с командой; лучшая фигура (врезка слева внизу) в Ф1; Тревор Карлин, менеджер команды Ф3 (справа сверху) и менеджер Эндрю Гилберт-Скотт (справа внизу)



В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

Какие такие недостатки? «Мне по-прежнему кажется, что он склонен напрягать плечи, — говорит Энди, который, естественно, был включен в новую команду Сато. — Это видно по тому, как движется его машина, это практически видно и по самому Сато. В некоторых поворотах при определенных обстоятельствах он становится слишком напряженным».

«Да, но Инди показал, что он и с медленными поворотами может справиться неплохо, — добавляет Джок. — Он невероятно быстр в скоростных поворотах — он идет их быстрее, чем Дженсон, но он изучает и нюансы работы в медленных поворотах. Большинство машин сносит в медленных поворотах, и большинство гонщиков со своими инженерами тратят уйму времени, пытаясь справиться с этим сносом, — иногда в ущерб другим отрезкам трассы. Таку добился огромного прогресса, справляясь со сносом без изменения настроек машины».

Но почему же он так быстр в скоростных поворотах, как он справляется с ними? Энди согласен с Джоком — это не имеет ничего общего со знаменитым японским безрассудством: глаза закрыл — и вперед! Наоборот, Энди уверен, что реакции Сато от природы настолько мгновенны, что быстрые повороты он проходит намного мягче, чем большинство его коллег. «Таку подрабатывает рулем гораздо меньше, чем раньше, и это хороший знак. Немного все же подрабатывает, и я полагаю, что это помогает ему, когда он действительно идет на пределе в быстрых поворотах. Его умение ловить малейшие смещения просто изумительно».

Самое сильное разочарование этого года пришлось для Сато на Силверстоун — трассу, которую он любит. Он был очень быстр на тестах, но в пятницу утром с удивлением обнаружил, что машина совершенно перестала держать дорогу. Джок и его люди действовали по своей программе: полный бак, пробы шин и т. д., — но дела шли все хуже. Таку был вне игры до конца уикенда.

«Пожалуй, нам надо было слить топливо, начать с начала и поискать хоть какое-то

сцепление, — говорит Джок. — Примерно так работает и мозг Таку — последовательно. Жак лучше него приспособивался к различным условиям, это вопрос тренировки. Учтем на будущее».

В общем, в 2004 году Таку раскрылся не до конца. Лавина отказов моторов, разумеется, сыграла свою роль, но даже если исключить этот фактор, соотношение количества очков к числу доведенных до финиша гонок никак не дотягивает до стандартов, оговоренных в В.А.Р в начале сезона. Он мог быть на подиуме на Нюрбургринге, а в Хокенхайме, когда в субботу утром с его В.А.Р были демонтированы передние электронные дифференциалы, допустил глупейшую ошибку в управлении.

Как бы то ни было, но программа подготовки гонщиков, проводимая В.А.Р, дает свои результаты. Таку не нужно учить, как готовить себя физически, — он и так подготовлен не хуже Михаэля или Марка Уэббера. А вот приемы психологической подготовки и методику работы Джок Клиа он впитывает в себя прилежно. Хуаны Пабло или Кими наверняка посмеялись бы над подобным анахронизмом — но ведь они совсем другие люди: они не японцы с их своеобразным менталитетом и исключительной дисциплинированностью.

«В каком-то смысле японцы идеально предрасположены к восприятию информации, доступной нам в Ф1, — говорит Джок. — Есть гонщики, талантливые от природы, такие как Кими или даже Дженсон. Они над этим просто не задумываются. А есть такие, как Таку. На данном этапе карьеры ему нужно менять методы работы. В долгосрочной перспективе такие, как он, потенциально более предрасположены к тому, чтобы достичь идеала или хотя бы приблизиться к нему».

В компании гонщиков — а уж об Ф1 и говорить нечего — Таку выглядит белой вороной. Он пересел на четыре колеса всего 7 лет назад, а до того гонял на велосипеде. Это японец, перенесенный в европейскую среду. Внешне он вежлив и внимателен по

▼ Таку против своего напарника

2002 (16 из 17 гонок, поскольку Джанкарло Физикелла пропустил ГП Франции)

Jordan	Таку	Физи
Призовые очки	2	7
Место в общем зачете	15	10
Усредненная стартовая позиция	15,35	11,19
Лучший результат в квалификации	4	12
Лучший результат в гонке	8	8
Сходы (не из-за машины)	4	2
Финиш на более высокой позиции	1	4

2004 (после 14 гонок, включая ГП Бельгии)

V.A.R	Таку	Дженсон
Призовые очки	18	65
Место в общем зачете	9	3
Усредненная стартовая позиция	8,07	5,79
Лучший результат в квалификации	6	8
Лучший результат в гонке	2	12
Сходы (не из-за машины)	1	0
Финиш на более высокой позиции	1	5

отношению к любому из тех, кто его окружает. Внутренне, в своем маленьком мире, который составляют Энди, Джок Клиа, Ахим Хофштадтер (тренер), его подруга, он рассчитывает на стопроцентную лояльность, искренность и свободу самовыражения. Он не боится признать свои недостатки. Он — как и Тайгер Вудс — знает, что достигнет совершенства, только если сосредоточится на устранении недостатков, тренируясь до бесконечности.

И именно условия для самосовершенствования в рамках современной Ф1 пытается создать для него Джок Клиа. Он не просто гоночный инженер. Это и инженер, и тренер, и лучший друг. Порядок слов в этом списке может быть любой. ①

В бельгийской гонке Таку только однажды видел О'Руж (внизу); он бесстрашен и великолепен в быстрых поворотах, но «пока разбирается в особенностях прохождения медленных»

ЕГО УМЕНИЕ
ЛОВИТЬ МАЛЕЙШИЕ
СМЕЩЕНИЯ ПРОСТО
ИЗУМИТЕЛЬНО!
ЭНДРИУ ГИЛБЕРТ СКОТТ

ТРЕТИЙ ПИЛОТ: WEST MCLAREN MERCEDES

Александр Вурц

О том, вернется ли он в гонки, о Кристиане Клине и о своем росте

Алекс, ты потерял место в Ф1 четыре года назад, когда команда еще называлась Benetton. Гонялся где-нибудь с тех пор?

Нет.

Это ведь не очень хорошо для пилота?

Думаешь? На самом деле, никакой разницы. Если ты по-прежнему проводишь за рулем много времени, управляя машиной на пределе, то отсутствие чисто гоночной практики не проблема.

Но если представится возможность стартовать в гонках – что ты будешь делать?

Воспользуюсь ею. Хотя получить свой шанс в Формуле 1 не так просто. У меня долгосрочный контракт с McLaren, и даже если бы каждый год мне предлагали участвовать в гонках, я обязан выполнять условия нашего соглашения.

Когда же мы вновь увидим тебя за рулем?

Мой нынешний контракт заканчивается в следующем году.

Готов ли ты сменить место испытателя топ-команды на кокпит машины команды-среднячка?

После трех лет в Benetton я захотел узнать, что же это такое – машина, которая позволяет постоянно выигрывать гонки. И ничуть не жалею о сделанном тогда шаге. Это просто другой мир. Быть может, начало нынешнего сезона сложилось для нас не слишком удачно, но теперь наша машина вновь среди лидеров. Когда же твоя команда – я бы не стал говорить «плохая» – просто не имеет достаточно денег, чтобы непрерывно совершенствовать автомобиль, остается рассчитывать на везение, на аварии и технические отказы у тех, кто едет впереди, или, скажем, на дождь. Это очень тяжело и часто приносит разочарования. Ты отлично проводишь гонку, но не побеждаешь.

А если представить, что можно выбирать команду, где бы ты предпочел выступать?

Хороший вопрос – жаль только, далек от реальности. Ладно, давайте рассуждать гипотетически... Конечно же, я выбрал бы лучшую команду. Сложно сказать, кто окажется сильнее всех в будущем – скорее всего, Ferrari и McLaren. Контракт с одной из этих команд у меня уже есть –

было бы здорово выступать за McLaren в гонках, но все места там уже заняты.

Однако ходят слухи – и не только слухи, – что тобой интересуется Jaguar. Что скажешь по этому поводу?

Что, правда?

Совсем не хочешь это комментировать?

Каждый год одно и то же. Возникают самые невероятные слухи, которые приходится опровергать. Как я уже сказал, у меня долговременный контракт с McLaren.

Что, и в прошлом году не было никаких переговоров с Jaguar?

Нет, тогда все было абсолютно серьезно, и мы уже подошли было к соглашению, а в нынешнем году разговоры не заходили дальше «привет!». Ах, да – в Индианаполисе мы оказались в одном лифте с Тони Парнеллом и обменялись парой фраз. Ничего больше.

Не является ли проблемой твой рост?

Нет, ни в коей мере. Точнее, он не является проблемой для команд. Мне же действительно не очень комфортно – требуется много специальных тренировок, чтобы увеличить гибкость тела. Но я привык к этому с начала моей карьеры.

Спина не болит?

Нет, я провожу в зале достаточно времени. Но, честно говоря, мне приходится работать над этим больше остальных.

Вместо тебя Jaguar подписала на сезон-2004 контракт с Кристианом Клином. Он тоже австриец – что ты можешь о нем сказать?

Да, мы очень хорошо знакомы. Когда он еще гонялся в «младших» формулах, мы

частенько зимой вместе катались на лыжах и занимались в зале. Когда он подписал контракт с Jaguar, это решение показалось мне крайне рискованным шагом – Кристиан слишком молод, хотя и показал результаты в Ф3. Если бы я обладал такой поддержкой спонсора, какую ему оказывает Red Bull, то предпочел бы, как Алонсо, поехать год третьим пилотом, затем провести сезон в команде вроде Minardi, чтобы набраться опыта. С другой стороны, невозможно предсказать, что может случиться с компанией, которая тебя продвигает. Так что принять решение в такой ситуации весьма непросто. Но показать хороший результат в тех обстоятельствах, в каких оказался Кристиан, – это было бы просто чудом.

Как полагаешь, будет ли у него вторая попытка?

Не знаю. Формула 1 – один из наиболее безжалостных видов спорта: очень много политики, постоянно высокое напряжение. И Кристиан теперь тоже отлично понимает это.

Выступая в гонках Ф1, ты всегда надевал обувь разного цвета. Как обстоят дела сейчас?

Взгляни, на мне два ботинка Sparco одного цвета. Еще выступая за Benetton, я подумывал о том, чтобы покончить с этой привычкой, а придя в McLaren, так и сделал. Это полностью отвечает имиджу команды. Такие штуки – разноцветные ботинки – хороши, когда ты еще молод, а после 25 смотрятся глуповато. Теперь я ношу нормальную гоночную обувь, а ту, старую, попытался продать... Ведь когда речь идет о скорости, дело совсем не в цвете ботинок. **1**

Алекс уже четвертый год носит серебристый комбинезон McLaren (на фото – за рулем гоночного такси Mercedes во время West Race Day). Но о контракте призового пилота «стрел» он пока может лишь мечтать



WEST MCLAREN MERCEDES

'Я ПРОСТО УШЕЛ
В ДРУГОЙ МИР И
НИЧУТЬ НЕ ЖАЛЕЮ
ОБ ЭТОМ ШАГЕ'



#15 Пусть неудачник плачет

На сей раз в квалификации зажег Рубенс, а что в это время делал Шуми? Рассказывает Питер Уиндзор

Если хотите понять, как это Рубенсу Баррикелло удалось выскокить в победители Гран При Италии через черный ход, под занавес внезапно ошеломив Дженсона Баттона на его В.А.Р.-Honda, вспомните квалификацию. Круг, который в Монце принес Рубенсу пол, был одним из лучших в этом сезоне.

Он выехал на трассу далеко не последним, потому что экспериментировал с углом атаки крыльев, уменьшив его в предквалификации, где в итоге показал лишь 10-й результат (1:20.522). Был еще один момент, заслуживавший внимания: вероятность дождя в воскресенье колебалась от 10 до 40 процентов. Еще на тестах накануне Монцы, когда пошел дождик, Рубенс понял: если сзади чуть увеличить прижимную силу, машина сразу ведет себя намного лучше. На сухой же трассе это почти не влияло на прохождение круга в целом. Когда стало ясно, что вероятность дождя высока, было логичным сделать ставку на увеличение прижимной силы. Он знал, что в Монце Михаэль, вероятно, не изменит своим привычкам, выработавшимся в последние годы: настроит машину на относительно небольшую прижимную силу, что позволяет повысить максимальную скорость и, следовательно, дает больше возможностей для маневра в ходе гонки.

Следующий вопрос: как заправлять машину? Монца сурово наказывает даже за минимальные излишки веса, поэтому был соблазн выехать налегке. Однако после прокола шины на Ferrari Михаэля во время тестов всем было ясно, что о самом быстром варианте смеси Bridgestone лучше забыть. В этой ситуации правильнее было бы залить в баки больше топлива – в этом меньше минусов, чем если ехать с полупустым баком, обеспечивающим определенный выигрыш в скорости. – надеюсь, вы понимаете, о чем я. Итак, Рубенс решил дозаправиться на 14-м и на 35-м кругах. Михаэля же заправили так, чтобы он мог пройти лишний круг (плюс 0,2 с) и заехать в боксы на 15-м и 36-м кругах. В Монце больше никто не залил столько топлива,



‘ФЕРНАНДО АЛОНСО, СТАРТОВАВ В СВОЕЙ СТРЕМИТЕЛЬНОЙ МАНЕРЕ, ОКАЗАЛСЯ ВПЛОТНУЮ ЗА РУБЕНСОМ’

Рубенс честно признает, что образцовые круги ему никогда не удавались, но вряд ли он когда-либо сможет подойти к идеалу ближе, чем это было в субботу в Монце. Хотя первую часть того круга – на полном газу, на седьмой передаче через линию промежуточного контроля времени к очень интенсивному торможению перед первой шиканой – Рубенс прошел с минимальным преимуществом. При однокруговой квалификации по-другому нельзя, особенно когда, как в первой шикане Монцы, нет возможности исправить даже малейшую ошибку. Все было неплохо, чистенько, но на первом секторе мы не увидели ничего выдающегося (26.017 с), зато в следующие 54 секунды Рубенс показал все, на что он способен.

Второй сектор: 27,150 с! Этот результат в Монце не превзошел никто. И потом, под конец круга – очень быстрая шикана Ascari

и Parabolica: 26.922 с. Итого? 1:20,089 с. Максимальная скорость в точке контроля? Свыше 360 км/ч.

Настала очередь Михаэля. Первый сектор он прошел идеально, затормозив чуть позднее Рубенса и все же проведя машину по бордюрам первой шиканы аккуратно и чисто: 25.927 с. Но на входе в первый Lesmo допустил легкий снос передка: ему пришлось на мгновение отпустить газ, чтобы поймать машину, – и 0,2 с было потеряно. В Ascari он вновь был само совершенство или, как минимум, на уровне Рубенса, но в Parabolica все развалилось. Передние колеса вновь заскользили – на этот раз было потеряно уже 0,3 с. В поворотах Михаэля подвело то, что машина была настроена на несколько меньшую прижимную силу. Но выиграл ли он что-либо на трех прямых отрезках Монцы? Его максимальная скорость превышала ▶

Баррикелло (основное фото) добился победы благодаря безупречной гонке и блестящей квалификации; Алонсо (врезка) хорошо стартовал, но вылетел с трассы на 41-м круге





> Личный зачет: 15-й этап, Италия

1	Михаэль Шумахер	136	11	Ральф Шумахер	12
2	Рубенс Баррикелло	98	12	Фелипе Масса	10
3	Дженсон Баттон	71	13	Марк Уэббер	7
4	Ярно Трулли	46	14=	Оливье Панис	6
5	Фернандо Алонсо	45	14=	Антонио Пиццония	6
6	Хуан Пабло Монтойя	42	16=	Ник Хайдфельд	3
7	Кими Райккёнен	28	16=	Кристиано да Матта	3
8	Дэвид Култард	24	16=	Кристиан Клин	3
9	Такума Сато	23	19	Тимо Глок	2
10	Джанкарло Физикелла	19	20	Жолт Баумгартнер	1

> Кубок конструкторов

1	Ferrari	234
2	B.A.R-Honda	94
3	Renault	91
4	BMW-Williams	60
5	McLaren-Mercedes	52
6	Sauber-Petronas	29
7	Jaguar-Cosworth	10
8	Toyota	9
9	Jordan-Ford	5
10	Minardi-Cosworth	1



Шумахер (слева) пошел на более рискованную тактику, нежели Рубенс, стартовав на «сухих» шинах, из-за чего он скользил, как на льду, вылетел с трассы и вернулся в гонку лишь 15-м – за 2-е место ему пришлось побороться; в 1-й шикане Шуми (слева внизу) срезал поворот; ДиСи (справа внизу) стартовал с пит-лейна, заезжал в боксы лишь однажды и финишировал 6-м



НА СОСЕДНЕЙ СТРАНИЦЕ: МИХАЭЛ ШУМАХЕР; НА ЭТОЙ СТРАНИЦЕ: ДАРРЕН ХЕАРТ; ПАТРИК ГОСЛИНГ; ДУВЕ РОСЕ/GETTY IMAGES.

360 км/ч, и этого было достаточно, чтобы пройти круг за 1:20,637 с. Он быстро переоделся в рубашку Ferrari и коричневые джинсы, но был при этом как-то невесел.

В воскресенье все подтягивались к старту по трассе, быстро подсыхающей после мощного утреннего ливня. Для команд, выступающих на Michelin с их относительно мягкими шинами для сухой погоды, выбор был очевиден. Но не столь однозначно складывалась ситуация для Bridgestone/Ferrari с их более жесткой «сухой» резиной и мягкой промежуточной. Михаэль решил в пользу «сухих» шин. На первых кругах ему, конечно, будет очень скользко, но зато он уже полностью готов к гонке. Перед Рубенсом, занимавшим полу-позицию, стояла более серьезная проблема: прежде всего, ему необходимо очень быстро и без ошибок пройти самый первый круг. Ему не придется по-кошачьи мягко прощмыгивать через шиканы в окружении соперников, «обутых» в Michelin. Поэтому он сделал мудрый выбор, стартовав на промежуточных шинах, чтобы оторваться от всех настолько, насколько возможно, а затем пораньше заскочить в боксы за «сухими» колесами.

Свой план Рубенс осуществил блестяще. Он был едва ли не единственным, кто выбрал промежуточную резину (к такому же решению пришел еще только Масса), чисто стартовал и в момент торможения перед первой шиканой занимал позицию посередине трассы, несколько сместившись влево. Фернандо Алонсо на сверхмягких Michelin, ракетой сорвавшись со старта в характерной для Renault манере, вплотную прилеился к Рубенсу, пытаясь заставить его ошибиться. Но Баррикелло выстоял, проскочив на выходе из шиканы практически по самой белой линии, — и был таков. Телекамеры даже не показали, как бразилец закончил первый круг Гран При Италии

ГОНЩИКИ FERRARI НАЧАЛИ РАСПРАВУ НАД СОПЕРНИКАМИ, ПОДОБНУЮ ТОЙ, ЧТО РУБЕНС УЧИНИЛ В КВАЛИФИКАЦИИ

с отрывом в 6,9 с, так что зрители легко могли ошибиться, приняв за лидера Фернандо.

Михаэль тем временем и в самом деле скользил как на катке. Он «проскочил мимо алекса» в первой шикане, потом заблокировал тормоза перед второй, будто под колесами был чистый лед. После этого ему пришлось ждать, пока чуть ли не весь пелетон пронесется мимо.

Рубенс заехал в боксы на 5-м круге (потом он скажет: «Мне следовало бы остановиться кругом раньше, но в тех условиях трудно было что-то точно рассчитать»). Заправившись и «переобувшись», он вернулся на трассу девятым. Михаэль тогда был уже 11-м, быстро пробиваясь вперед.

Вот тут они и начали расправу над соперниками, подобную той, что Рубенс учинил в квалификации. Неудержимые и агрессивные, они быстрее всех прошли очередные круги: Рубенс (1:21,046 с) превзошел результат Михаэля на 0,315 с, и на целых 1,2 с — лучшего из гонщиков Michelin, Антонио Пиццони.

Поворотная фаза началась на 36-м круге, когда Рубенс, которому после пересмотра тактики предстояло провести еще один пит-стоп, возглавил гонку, опережая Дженсона Баттона на 10 с. Поскольку остальные уже дважды побывали в боксах, этого было недостаточно, чтобы сохранить лидерство. Таким образом, следующие 5 кругов, несмотря на трафик, Рубенс летел по Монце, показывая время в пределах 1:21. Дженсон же, сражаясь с тяжело заправленной машиной, шел почти на три секунды медленнее.

«Хотя все закончилось только что, — рассказывал потом Рубенс, — я плохо



помнил этот отрезок гонки. Я будто был где-то в другом мире, и все происходило как в замедленном кино...»

В тот момент, когда за 11 кругов до финиша его Ferrari свернула на пит-лейн, он опережал Дженсона (и Михаэля, который уже практически догнал V.A.R.-Honda британца) на целых 22 с! Этого было на две с лишним секунды больше чем достаточно. Не будучи уверенным в своей позиции, тем более что радио в районе первой части трассы работало неважно, Рубенс пытался что-то понять по реакции публики... но публики не было (возле Curva Grande ее собралось совсем немного).

И только когда он, пройдя Ascari, начал по радио требовать информацию, ему сообщили: «Успокойся. Ты — лидер. Идешь первым». Что сделал Рубенс? Выругался по-португальски. А что делал в это время Дженсон? Принял Михаэля за Рубенса и в итоге доехал до финиша лишь третьим.

На последних кругах Ferrari сбросили темп, снизив обороты двигателя и окончательно утвердив классическую победу Баррикелло, основы которой были заложены его классическим квалификационным кругом.

«Жаль только, — отметил потом Рубенс, — что пришлось рано заезжать за «сухими» шинами. Никто так и не узнал, сколько топлива было у меня в баке в субботу». (Но об этом говорила скорость, показанная им в гонке). А в остальном это был удивительный день, когда я вновь вспомнил старую истину: надо продолжать верить в себя, несмотря ни на что. Когда придет твой День, небеса дадут об этом знать. 1

Рубенс принимает восторги толпы (слева), после того как первым пересек линию финиша в сопровождении Михаэля; Дженсон (основное фото) лидировал в ходе всей средней фазы гонки, но уступил напору Ferrari

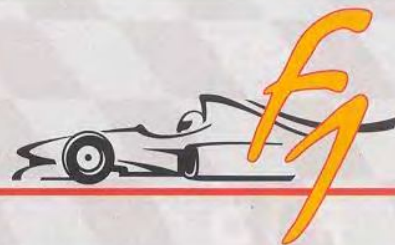




Толпа приветствовала триумф Феррари, но трибуны не были заполнены до конца, хотя команда в Монце собиралась праздновать победу в обоих чемпионатах; Дженсон (вверху) теперь закрепился на третьем месте в личном первенстве (а В.А.Р. в настоящий момент второй в Кубке конструкторов); Рубенс побеждает (внизу)



Интернет-магазин
www.f1-shop.ru



Адреса магазинов с продукцией команд Формулы-1

Вышел в продажу новый том ежегодника "Книга Года Формула 1 2003". Эту книгу, как и другие издания, Вы можете приобрести в магазинах спортивной одежды "Формула 1 Клуб" или заказать по почте.

2003	Книга года Формула 1 2003	10 У.Е.
2002	Книга года Формула 1 2002	9 У.Е.
2001	Книга года Формула 1 2001	4 У.Е.
1999	Книга года Формула 1 1999	3 У.Е.



МОСКВА:

ул. Спиридоновка, д. 12/1. Работаем ежедневно с 10:00 до 20:00. Предлагаем всем поклонникам F1 спортивную одежду, модели болидов, аксессуары, плакаты, книги и многое другое. Наш телефон: 8 (095) 202-5153

Санкт-Петербург:

м-н "Высшая Лига", Большой пр-т Петроградской стороны, д. 32/1А, 2-й этаж; тел.: (812) 230-93-95

Ростов-на-Дону:

ул. Нагибина, 32/2, Супермаркет "Афина", 3 эт., тел.: 8 (8632) 43-62-22

Екатеринбург:

ТЦ "Универбл", ул. Посадская, 28а, 3-й эт., "Формула-1", тел.: (343) 251-55-92
МЦ "ЭМА", ВИЗ-бульвар, д. 13, 4 эт., "Формула-1" тел.: (343) 358-08-89

Тюмень:

ул. Холодильная, 134, корпус 1/1, ТЦ "Модена", "Формула-1", тел.: (3452) 40-44-26, 40-44-27

Омск:

ул. Октябрьская 127, ТК "Бутырский базар", "Формула 1 Клуб", тел.: 8 (3812) 23-96-52

Владивосток:

ул. Бородинская, 46/50, "Автосалон на Русской" тел.: (4132) 32-70-27

Донецк:

ООО "Шин-Шина" тел.: +38 (062) 382-96-00

Пятигорск:

Фирма "Принформ", ул. Ермолова д. 20, 2 эт. тел.: (87933) 4-63-22, 7-85-90



#15 Калейдоскоп

Дженсон старался, но Красные были сильнее; Renault терпит крах; Minardi в огне – от Мориса Хэмилтона



Дженсону удалось обойти Фернандо (слева), который затем вылетел, пытаясь удержаться за В.А.Р.-Honda; Minardi Бруни дымит (вверху); а Кими сходит (внизу)



И вновь не первый

Дженсон Баттон лидировал на протяжении 24 из 53 кругов, но уступил натиску Ferrari. Если бы не столь блестящее выступление Скудерии, Баттон мог бы записать первую победу в актив себе и В.А.Р. Но ему достался лишь подиум, уже восьмой в сезоне, благодаря которому, а также четвертому месту Такумы Сато В.А.Р стала «сильнейшей из прочих». Команда вышла на второе место в Кубке конструкторов, на три очка опередив Renault. На протяжении большей части гонки Баттон соперничал с ее гонщиком Фернандо Алонсо, обойдя испанца во время первой серии пит-стопов и сдерживая его атаки в дальнейшем.

«По тому, как складывалось начало гонки, и подумать было невозможно, что Ferrari будет столь сильна, — сказал Баттон. — Но им удалось переломить ситуацию».

Renault опять на бобах

Во второй гонке подряд большие надежды оборачиваются для Renault ничем. Смелый старт Алонсо, проскокнвшего между Шумахером

и Монтойей, стремившимся заблокировать испанца, позволил Фернандо пробиться из второго ряда и пристроиться за Баррикелло, а потом захватить лидерство, воспользовавшись тем, что Рубенс не мог держать темп на промежуточных шинах.

Когда после первого пит-стопа вперед вышел Баттон, дела для Renault стали складываться неудачно. Попытка Алонсо отыграться закончилась вылетом в гравий, когда он наехал на поребрик на входе в Roggia.

«Гонка началась для нас неплохо, — сказал Пэт Симондс, главный инженер команды. — Мы правильно выбрали шины для сырой трассы, а Фернандо очень агрессивно провел первый отрезок. Ужасно жаль, что он сошел после разворота, но такое бывает, если пилот рискует и ведет машину на пределе».

Там вам не тут!

Алонсо не скрывает разочарования действиями маршалов, отказавшихся вытолкнуть на трассу его машину, застрявшую после разворота в опас-

ном месте. Трулли справедливо припомнил, что Михаэлю Шумахеру в схожей ситуации на Нюрбургринге в прошлом году помогли. Но, как кто-то заметил, Италия — это не Германия. К тому же в тот момент Алонсо преследовала Ferrari. Такова жизнь в Ф1...

Вдали от лидеров

Едва ли не единственным позитивным моментом для BMW-Williams стали 6 заработанных в Монце очков, позволивших победителям ГП Италии'01 оторваться от McLaren-Mercedes в невеселом споре за 4-е место. Обе стороны могли бы добиться большего, особенно Williams, ведь Хуан Пабло Монтойя стартовал из первого ряда.

«На старте плохо держали шины, — рассказал колумбиец. — Машина хорошо шла на первом и втором отрезках, поэтому я держался поблизости от лидеров и мог тягаться с ними, — рассказал колумбиец. — Машина хорошо шла на первом и втором отрезках, поэтому я держался поблизости от лидеров и мог тягаться с ними. Но на третьем мне не удалось сохранить высокий темп, потому что машиной стало трудно управлять. Кроме того, после пит-стопа возникли проблемы с коробкой передач».

Огнедышащий Бруни

Слаженная работа механиков Minardi и примененный вовремя огнетушитель позволили избежать больших неприятностей, когда вспыхнул пролившийся во время пит-стопа Джанмари Бруни бензин. Единственным пострадавшим оказался сам итальянец, который надышался дымом и вынужден был сойти.

У Кими утечка, у Дэвида — заправка

Шансы Кими Райккёнена дополнить победу в Спа по меньшей мере подиумом в Монце улетучились, когда в моторе Ilmor-Mercedes его McLaren произошла утечка жидкости. Этот сход стал для финна восьмым в 15 гонках. Результат Дэвида Култарда был под вопросом с самого начала — правильное решение о замене промежуточных шин на слики перед стартом означало переход на тактику одного пит-стопа. Несмотря на неделю тестов и полтора дня тренировок в Монце, до этого McLaren ни разу не ездил с полным баком. Култарду пришлось немало поработать, чтобы финишировать шестым.



Все факты Монца

Дата 12.09.2004 Погода Тепло, сыро, сухо, 23° Температура трассы 26° Кругов 53 Дистанция гонки 306,720 км Зрители на трибунах 100.000 (в день гонки)

Стартовое поле

Позиция Гонщик	Время	1-й пит-стоп
1 Рубенс Баррикелло	1:20,089	5
2 Хуан Пабло Монтойя	1:20,620	13
3 Михаэль Шумахер	1:20,637	15
4 Фернандо Алонсо	1:20,645	10
5 Такума Сато	1:20,715	13
6 Дженсон Баттон	1:20,786	14
7 Кими Ряйккёнен	1:20,788	13
8 Антонио Пиццония	1:20,888	16
9 Ярно Трулли	1:21,027	12
10 Дэвид Култард	1:21,049*	26
11 Рикардо Зонта	1:21,520	13
12 Марк Уэббер	1:21,602	12
13 Оливье Панис	1:21,841	-
14 Кристиан Клин	1:21,989	11
15 Джанкарло Физикелла	1:22,239	19
16 Фелипе Масса	1:22,287	5
17 Джорджо Пантано	1:23,239	14
18 Джанмария Бруни	1:24,940	7
19 Жолт Баумгартнер	1:25,808	13
20 Ник Хайдфельд	1:22,301**	24

* старт с пит-лейна ** штраф за замену мотора



Знаете ли вы?

На счету Ferrari наибольшее число побед в ГП Италии – Баррикелло принес команде уже 14-ю. Монца приняла больше этапов чемпионата, чем любая другая трасса (54), и является самой быстрой в Ф1. Средняя скорость первого квалификационного круга Монтойи – 262,242 км/ч

Круг за кругом

- На промежуточных шинах Баррикелло на 7 с отрывается от Алонсо и Монтойи. Шумахера разворачивает в Roggia
- Алонсо обходит Баррикелло, который вскоре едет в боксы за сликами
- Алонсо, опережавший Баттона на 6 с, проводит плановый пит-стоп
- Баттон удерживает лидерство после пит-стопа
- Шумахер, пробившийся уже на 4-е место, также останавливается в боксах
- Баттон лидирует (Алонсо в 2,7 с позади). Шумахер обгоняет Уэббера (6-й)
- Отрыв Баттона сократился до 1 с. Баррикелло (4-й) посещает боксы и откатывается на 6-ю позицию
- В боксах одновременно Алонсо (2-й), Монтойя (3-й) и Сато (4-й)
- Баттон (1-й) проводит пит-стоп – лидирует гонки Ferrari
- Шумахер в боксах. Баррикелло уходит все дальше, опережая Баттона уже на 12 с
- Алонсо (3-й) разворачивается в Roggia и выбывает из гонки
- Быстрый пит-стоп позволяет Баррикелло сохранить лидерство
- Шумахер проходит Баттона – пара Ferrari вновь впереди
- Баррикелло одерживает первую в сезоне победу

Скорость, пит-стопы

- ЛУЧШИЙ КРУГ**
Рубенс Баррикелло
1:21,046 на 41-м круге (257,320 км/ч)
- НАИВЫСШАЯ СКОРОСТЬ**
Антонио Пиццония 369,900 км/ч
- НИЗШАЯ СКОРОСТЬ**
Ник Хайдфельд 350,900 км/ч
- САМЫЙ БЫСТРЫЙ ПИТ-СТОП**
Рубенс Баррикелло 23,487 с
- САМЫЙ МЕДЛЕННЫЙ ПИТ-СТОП**
Жолт Баумгартнер 31,905 с

Гонка

Позиция Гонщик машина	Время гонки	После 1-го круга
1 Рубенс Баррикелло Ferrari F2004 (Bridgestone)	1 ч 32:18,448	1
2 Михаэль Шумахер Ferrari F2004 (Bridgestone)	+1,347	15
3 Дженсон Баттон B.A.R-Honda 006 (Michelin)	+10,197	5
4 Такума Сато B.A.R-Honda 006 (Michelin)	+15,370	6
5 Хуан Пабло Монтойя Williams-BMW FW26 (Michelin)	+32,352	3
6 Дэвид Култард McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+33,439	16
7 Антонио Пиццония Williams-BMW FW26 (Michelin)	+33,752	19
8 Джанкарло Физикелла Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+35,431	13
9 Марк Уэббер Jaguar R5 (Michelin)	+56,761	11
10 Ярно Трулли Renault R24 (Michelin)	+1:06,316	8
11 Рикардо Зонта Toyota TF104B (Michelin)	+1:22,531	10
12 Фелипе Масса Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	-1 круг	7
13 Кристиан Клин Jaguar R5 (Michelin)	-1 круг	9
14 Ник Хайдфельд Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	-1 круг	18
15 Жолт Баумгартнер Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	-3 круга	17

НЕ КЛАССИФИЦИРОВАНЫ

Фернандо Алонсо Renault R24 (Michelin)	разворот – 40 кругов	2
Джорджо Пантано Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	разворот – 33 круга	14
Джанмария Бруни Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	пожар в боксах – 29 кругов	12
Кими Ряйккёнен McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	двигатель – 13 кругов	4
Оливье Панис Toyota TF104B (Michelin)	столкновение – 0 кругов	-

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	С	1	1	1	1	1	1	1	2	2	-	-	-	-
Рубенс Баррикелло	2	4	2	6	2	3	2	2	3	3	12	2	3	1	-	-	-	-
Хуан Пабло Монтойя	5	2	13	3	С	4	8	ДК	ДК	8	5	5	4	С	5	-	-	-
Антонио Пиццония	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7	С	7	-	-	-	-
Дэвид Култард	8	6	С	12	10	С	С	6	7	6	7	4	9	7	6	-	-	-
Кими Ряйккёнен	С	С	С	8	11	С	С	5	6	7	2	С	С	1	С	-	-	-
Ярно Трулли	7	5	4	5	3	1	4	С	4	4	С	11	С	9	10	-	-	-
Фернандо Алонсо	3	7	6	4	4	С	5	С	С	2	10	3	3	С	С	-	-	-
Дженсон Баттон	6	3	3	2	8	2	3	3	С	5	4	2	5	С	3	-	-	-
Такума Сато	9	15	5	15	5	С	С	С	3	С	11	8	6	С	4	-	-	-
Джанкарло Физикелла	10	11	11	9	7	С	6	4	9	12	6	9	8	5	8	-	-	-
Фелипе Масса	С	8	12	10	9	5	9	С	С	13	9	13	С	4	12	-	-	-
Марк Уэббер	С	С	8	13	12	С	7	С	С	9	8	6	10	С	9	-	-	-
Кристиан Клин	11	10	14	14	С	С	12	9	С	11	14	10	13	6	13	-	-	-
Рикардо Зонта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	С	10	11	-	-	-	-	-
Оливье Панис	13	12	9	11	С	8	11	ДК	5	15	С	14	11	8	С	-	-	-
Ник Хайдфельд	С	С	15	С	С	7	10	8	С	16	15	С	12	11	14	-	-	-
Джорджо Пантано	14	13	16	С	С	С	13	-	С	17	С	15	С	С	С	-	-	-
Джанмария Бруни	С	14	17	С	С	С	14	С	С	18	16	17	14	С	С	-	-	-
Жолт Баумгартнер	С	16	С	16	С	9	15	10	8	С	С	16	15	С	15	-	-	-

Сокращения С Сход/НС Не стартовал/ДК Дисквалифицирован

Лететь с одним крылом...

В Монце сложнейшей проблемой для Renault было найти скорость, рассказывает Стефан Самсон. Иллюстрации Патрисии Солер



R24: быстрый и нервный

Заднее крыло с одной горизонтальной плоскостью (и новыми торцевыми пластинами) – в Монце к такому решению прибегли только в Renault. В результате R24 поехал даже быстрее, чем рассчитывала команда. Он развил самую высокую скорость на первом секторе, но на двух последующих оказался менее конкурентоспособен, хотя – как подтвердил Алонсо

в воскресенье – в целом на круге был очень быстр. При этом машина вела себя слишком нервно, доставив массу хлопот обоим гонщикам. Для Алонсо это закончилось вылетом. «Я говорил Флавио, что если сумею удержаться на трассе, то приеду на подиум», – сказал он после гонки. Трулли тоже был недоволен машиной, хотя после Спа для него собрали новое шасси (той же спецификации, что и у Алонсо).

R24 ВЕЛ СЕБЯ СЛИШКОМ НЕРВНО, ДОСТАВИВ МАССУ ХЛОПОТ ОБОИМ ГОНЩИКАМ. АЛОНСО В ИТОГЕ РАЗВЕРНУЛО

► Монца и Монреаль 2004 – различия в крыльях



1 Только Renault оставила в Монце одну горизонтальную плоскость, но она сохранила ее фамильную форму. R24 по-прежнему недобирает мощности и потому настроен на минимальную прижимную силу – вот почему на быстрых трассах это практически не сказывается на скорости

2 На машинах появились новые торцевые пластины. Крепление верхней плоскости на сей раз было не таким сложным, как в Монреале (на врезке)

3 Кроме того, в Монце на торцевой пластине не было и уже привычной вертикальной прорези

Renault пожертвовала управляемостью во имя скорости – монреальские изыски заднего крыла (врезка) забыты. Расплата за это – разворот Алонсо



Ferrari F2004

▼ F2004 подтягивает нос

Ferrari, как и другие команды, привезла в Монцу свои аэродинамические новинки (справа внизу). Основная плоскость переднего крыла осталась прежней, а вот ширина и угол наклона дополнительной несколько изменились. При этом торцевые пластины также остались прежними. Здесь представлены различные конфигурации переднего крыла: в Мельбурне оно было рассчитано на максимальную, в Хокенхайме – на среднюю и в Монце – минимальную прижимную силу.

Кроме того, на тестах в Монце Ferrari испытывала новый обтекатель, но не стала использовать его на Гран При. Почему? Возможно, он не оправдал связанных с ним ожиданий. А может, Ferrari просто проверяла свои наработки к новому сезону.

‘В МОНЦЕ ОСНОВНАЯ ПЛОСКОСТЬ КРЫЛА ОСТАЛАСЬ ПРЕЖНЕЙ, КАК И ТОРЦЕВЫЕ ПЛАСТИНЫ’

Хотя очертания переднего крыла не меняются от трассы к трассе, его дополнительная плоскость была значительно переработана к Монце (как и целый набор других элементов)

Мельбурн 2004



Хокенхайм 2004



Монца 2004



Williams FW26 и McLaren MP4-19B

Будапешт 2004



Williams (слева) новый нос дополнила новым крылом. Его центральная часть сделана плоской, а концы сильно изогнуты. Такое крыло команда использовала в 2003 году. В Монце оно помогло Антонио Пиццони разогнаться в гонке до 370 км/ч – так быстро в Ф1 никто не ездил!

Новое крыло было и у McLaren. У него новые торцевые пластины и уширенный нос – такая схема оказалась более эффективной.

Williams (слева) в этом сезоне уже не вернется к своим моржовым клыкам; в Венгрии переднее крыло выглядело более агрессивным; в Монце на MP4-19B поставили «приплюснутый» нос

Монца 2004



Монца 2004



КРОМЕ ТОГО, В МОНЦЕ: Sauber вернулась к корпусу, который использовала до Силверстоуна – в Монце он работал лучше • На B.A.R появился доработанный вариант переднего «дифференциала». Теперь он уже не электронный, а механический. FIA одобрила эту систему, но соперники по-прежнему считают ее незаконной • На Williams «выросли» новые «трубы»

#16 Шанхайский бенефис Рубенса

В этот уикенд на передовой сражалась только одна из двух Ferrari – и не та, о которой вы подумали. Рассказывает Питер Уиндзор



К 42-му кругу Рубенс оторвался настолько, что сохранил лидерство даже после 3-го пит-стопа

Ончики B.A.R-Honda сразу поехали быстро: в пятницу Энтони Дэвидсон показал лучшее время, а Дженсон Баттон был третьим в суботней квалификации. Как потом выяснилось, этот результат нельзя было считать рядовым, потому что Дженс собирался идти с двумя пит-стопами и в баках его машины было больше топлива, чем у любого из соперников. Все логично: по результатам компьютерного моделирования выходило, что две дозаправки позволят пройти дистанцию чуть быстрее, тем более что пит-лейн нового шанхайского автодрома вызывал вопросы. Шины настолько слабо цеплялись за его пыльную бетонную поверхность, что в некоторых командах даже посчитали обычный лимит скорости на пит-лейне, равный 100 км/час, излишне высоким. Уже это могло повлиять на результат, но, как ни удивительно, ни Ferrari, ни McLaren, ни Renault примеру B.A.R не последовали.

Кстати, квалификационный круг

Дженсон прошел великолепно. Он уступил взявшему поул-позицию Рубенсу Баррикелло, в баке Ferrari которого топлива было как минимум на пару кругов меньше, и совсем чуть-чуть проиграл Кими Райккёнену, который изначально тоже нацеливался на две дозаправки. Но финну в конце концов бензина залили столько, чтобы он мог воспользоваться обоими вариантами. Результаты всех троих были очень близки.

Безусловно, свои коррективы обычно вносит и Михаэль Шумахер. Выехав последним и намереваясь обойти Рубенса, на выходе на стартовую прямую под конец разгонного круга Михаэль зацепил правым задним колесом пыльную часть трассы. Потом он вроде бы дольше чем нужно шел по правой стороне стартовой прямой, довольно поздно сместился влево и влетел в первый поворот в той же манере, в какой он проходит первый поворот на Сузукэ. По мере приближения к повороту машину надо слегка сместить вправо, еще

‘ДЖЕНСОН БЫЛ НЕМНОГО МЕДЛЕННЕЕ РУБЕНСА, А КИМИ УСТУПИЛ СОВСЕМ ЧУТЬ-ЧУТЬ’

продолжая движение по прямой, а потом, тормозя с постепенно нарастающим усилием, рано выйти на апекс. То ли он сделал это излишне резко, то ли – что с Михаэлем случается редко – одна ошибка наложились на другую, но когда он увеличивал интенсивность торможения и работал рулем, Ferrari развернуло и вынесло на обочину.

Реакция Михаэля поразила: он не пытался, заблокировав колеса, поймать машину – просто позволил ей уйти в зону безопасности, а потом медленно вернулся на асфальт. Шины остались целехоньки и ничего не было сломано. По дороге в боксы он пытался как можно тщательнее ►



› **Личный зачет:** 16-й этап, Китай

1	Михаэль Шумахер	136	11	Ральф Шумахер	12
2	Рубенс Баррикелло	108	12	Фелипе Масса	11
3	Дженсон Баттон	79	13	Марк Уэббер	7
4	Фернандо Алонсо	50	14=	Оливье Панис	6
5=	Ярно Трулли	46	14=	Антонио Пиццония	6
5=	Хуан Пабло Монтойя	46	16=	Кристиан Клин	3
7	Кими Райккёнен	34	16=	Кристиано да Матта	3
8	Такума Сато	26	16=	Ник Хайдфельд	3
9	Дэвид Култард	24	19=	Тимо Глок	2
10	Джанкарло Физикелла	21	20	Жолт Баумгартнер	1

› **Кубок конструкторов**

1	Ferrari	244
2	B.A.R.-Honda	105
3	Renault	96
4	BMW-Williams	64
5	McLaren-Mercedes	58
6	Sauber-Petronas	32
7	Jaguar-Cosworth	10
8	Toyota	9
9	Jordan-Ford	5
10	Minardi-Cosworth	1



Пока Рубенс и Кими уходили в отрыв, Панис замешкался на старте, а Шуми заправлялся на пит-лейне (внизу слева); поначалу казалось, что Кими (слева) представляет угрозу для Рубенса, но его тактика себя не оправдала; гонка для Михаэля Шумахера (внизу справа) сложилась на редкость плохо, и он не смог заработать ни очка



НА СОСЕДНЕЙ СТРАНИЦЕ: PATRICK GOSLING; НА ЭТОЙ СТРАНИЦЕ: DARRIN HEATH; PATRICK GOSLING; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



очистить шины и обдумывал новую тактику с учетом того, что придется стартовать последним. Он уже решил залить полный бак и отправиться в гонку с пит-лейна, на всякий случай заменив двигатель.

Ну а Дженсон, расположившийся в группе лидеров, в целом был доволен поведением машины. В пятницу он ехал достаточно быстро, затем на предквалификации ему показалось, что легкая машина с пустым баком стала менее предсказуемой, менее послушной в поворотах и хуже держала трассу. Но после того как топливо долили, все восстановилось. Дженсон был лишь немного расстроен, оттого что понимал: его преимущество перед всеми, кто остался позади, позволяло залить еще больше топлива. Беспokoил его и субботний отказ двигателя на машине Сато. Тут же выяснилось, что причиной был плохо затянутый шатунный болт. Но подобное случается очень редко, и можно было надеяться, что неприятность не повторится. «Меры уже приняты», — заявил Дженсон в субботу днем, как бы намекая на то, что его двигатель Honda в Шанхае показал себя отлично: в квалификации Дженсон быстрее всех прошел 3-й сектор, где скорость на 20% зависит от сцепления с трассой, правиль-

ного торможения и прохождения поворотов и на 80% — от мощности мотора. Другими словами, баланс двигатель-шасси наконец-то оказался близким к Ferrari, особенно с учетом того, что на этот раз шины Bridgestone и Michelin работали практически одинаково.

На старте Дженсон скоростью не блеснул, т. е. проиграл Фернандо Алонсо и его Renault (а кто умеет стартовать быстрее?), Рубенсу (у того было меньше топлива), Кими и Фелипе Массе (их машины были еще легче). Но этого было достаточно, чтобы Баттон потом заявил: команда должна заняться проблемой стартов. Возможно, это он зря, ведь в баках его В.А.Р было больше топлива. К тому же, как часто говорит Росс Брон, идеальных машин не бывает.

Но Дженсон быстро восстановил утраченные позиции, поспешив разогнаться с Массой и Алонсо. Это было классно: Дженсон догнал Renault на длинной прямой: полный газ, 6-я передача, 7-я... Фернандо все дальше смещался вправо, давая понять, что внутренняя траектория для Дженсона закрыта. Но Дженс, повторяя каждый его маневр, был настроен воинственно, в свою очередь показывая Фернандо, что сопротивление бесполезно.

И вот он уже третий, секундах в пяти позади Рубенса и Кими, чего, конечно, вполне достаточно, чтобы перехватить лидерство, как только Ferrari и McLaren

отправятся на первые из трех своих пит-стопов. Когда Баттон задержался на трассе еще на 2 круга, в боксах Ferrari поняли: возможно, он пойдет с двумя дозаправками. И тут уж свое слово должен был сказать Рубенс. (В McLaren, конечно, все внимание было приковано к нему, а не к Дженсону: чтобы попытаться обойти Рубенса во время пит-стопа, решили 2-й отрезок сделать для Кими очень коротким. Но претворить замысел в жизнь помешали Minardi, в которых финн уперся на пути в боксы и из боксов.)

Такое впечатление, что во время первого стопа Дженсону залили гигантское количество топлива. Он простоял 10 с и вернулся на трассу на 3-й позиции, в 6,6 с позади Кими (и, соответственно, позади Рубенса). Машина стала тяжелой и туповатой. Дженсон уже знал, что Рубенс и Кими идут с тремя дозаправками и ему надо выжимать из машины все, чтобы его план сработал. К тому времени в Ferrari и McLaren окончательно с тактикой еще не определились.

Но отрыв постепенно возрастал: McLaren удалялся и внезапно исчез из виду. 7 секунд превратились в 9, а потом в 13. Каким могло быть критическое отставание, после которого Дженсон наверняка терял все шансы на победу? Расклады менялись на глазах, потому что Рубенс шел очень быстро. Объяснялось это тем, что ему удалось сбе-

В.А.Р Дженсона с логотипом «555» (специально для табачного рынка Китая) пролетает мимо изящных крыльев, распрямленных над прямой Шанхайского автодрома; дерзкая тактика Баттона позволила ему укрепить свое 3-е место в чемпионате

‘В БОКСАХ FERRARI ПОНЯЛИ: ДЖЕНСОН МОЖЕТ ИДТИ С ДВУМЯ ПИТ-СТОПАМИ’





Рубенс торжествует – а в этот раз особенно: он впервые выиграл две гонки подряд (внизу слева); президент Ferrari Лука ди Монтеземоло (вверху) вместе с Рубенсом вкушает плоды победы; Баттон (внизу справа) рад заслуженному второму месту



STEVE ETHERINGTON/LAT; BRYN LENNON/GETTY IMAGES; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

речь шины и потом, когда груз топлива уменьшился, он мог на них положиться.

Когда Рубенс вновь отправился в боксы (29-й круг), он опережал Баттона на 12,8 с. «Давай, Дженсон, поднажми!» – раздалась команда по радио, хотя ему казалось, что он и так «нажимал», ведя машину на абсолютном пределе.

И вот он снова лидер – на 6 кругов. В этой фазе гонки он шел аккуратно и быстро, показывая время в пределах 1:32. Последний раз Баттон побывал в боксах на 35-м круге, а до финиша оставался еще 21. Рубенс был в 20 с впереди, но ему еще предстоял пит-стоп. Ситуация накалялась – причем гораздо сильнее, чем это было в Монце.

Дженсон по-прежнему шел стабильно: чуть быстрее или чуть медленнее 1:35 – и отставал все больше. Радио только раздражало: ведь он не сделал ни единой ошибки! Шестью кругами позже, в момент, когда Рубенс заезжал на пит-лейн, отрыв достиг 28 с. Этого было достаточно: после пит-стопа он вернулся на трассу в 8 с впереди Баттона. И поскольку во время короткого среднего отрезка гонки Кими только потерял время (McLaren был готов к подобному исходу), то Дженсон теперь шел вторым.

Шины Bridgestone на Ferrari Рубенса начинали пузыриться, зато Michelin Дженсона были в порядке. Его машина становилась легче, он начал догонять Рубенса,

а Кими, в свою очередь, сокращал 6-секундное отставание от Дженсона. Рубенсу оставался последний круг, и он вел свой F2004 с такой скоростью, чтобы только сохранить лидерство. Дженсон же пытался не только догнать бразильца, но и удержать свое 2-е место. Задача была сложной – из этой тройки именно для Баттона гонка была самой трудной.

Рубенс продолжал показывать время в пределах 1:35, Дженсон шел на секунду лучше, а Кими – быстрее всех. В итоге после 90 минут гонки на пределе результаты всех троих уложились в какие-то полторы секунды. Дженсон, пройдя дистанцию с двумя пит-стопами вместо трех, на этот раз был очень близок к победе. ①



#16 Калейдоскоп

Михаэль сел в лужу; Jaguar хочет большего; у Ральфа проблемы с мотивацией; Жаку надо прибавлять – рассказывает Морис Хэмилтон



ДиСи извинился перед Ральфом за этот маневр (вверху); Рубенс в Китае оказался лучше всех (крайняя врезка слева); оба пилота Sauber вновь заработали очки (слева); у Шуми весь уикенд пошел наперекосяк (справа)



Раз в год это происходит

Каждый год, обычно ближе к концу сезона, на долю Михаэля Шумахера выпадает кошмарный уикенд. 2004-й не стал исключением. Чемпиона развернуло в квалификации – он слишком быстро вошел в первый поворот, и вслед за этой ошибкой потянулась целая цепь неудач.

Ferrari предпочла выпустить своего лидера в гонку из боксов, и весь мир затаил дыхание, надеясь увидеть такой же прорыв, какой уже был в Монце. Ожидания не оправдались. Подобной ездой вряд ли завоеешь сердца китайских фанатов.

Затем, на 15-м круге, Шуми развернуло. И если квалификационная ошибка была хотя бы объяснима, причины этой найти сложнее – она случилась на выходе из профилированного 13-го поворота, который проходится на полном газу. Пару кругов спустя прокол развеял последние надежды на хороший результат.

Jaguar: непростая судьба

По дороге Шумахер еще и врезался в Jaguar Кристиана Клина. Австриец был не в восторге. «Я видел Михаэ-

ля далеко позади себя, – сказал он. – Приближаясь к 4-му повороту, глянул в зеркала вновь, но он куда-то пропал. Я повернул и получил удар. Задняя подвеска была повреждена. Я очень разочарован».

Марк Уэббер хорошо поработал, а его машина была удачно сбалансирована, но, учитывая уровень соперников и отсутствие сходов среди лидеров, удалось добиться лишь десятого места, хотя команде и хотелось в трудный момент заработать очки.

Ральф: все сначала

Есть вещи, которые никогда не меняются. Ральф Шумахер пропустил шесть гонок, восстанавливаясь после аварии в Индианаполисе. Сначала он был полон энтузиазма: отыскал в квалификации приличный баланс и показал пятый результат, обыграв Хуана Пабло Монтойю. На этом возвращение и завершилось. В воскресенье Шумахер ничем себя не проявил, но стал участником столкновения с Дэвидом Култтардом. Ральф оставил «дверь» приоткрытой, а ДиСи совершил максимально поздний выпад внутрь. Немец

прихромал в боксы с проколотой шиной, не горя желанием продолжать гонку.

Долгая дорога Жака

Несмотря на восторженные голоса в Renault, замена Ярно Трулли на Жака Вильнёва не принесла серьезного облегчения. Честно говоря, в такой ситуации нелегко было бы любому гонщику, тем более если он в этом году ни разу не сядил за руль. Во время трансляции гонки впервые появилась возможность слышать командное радио: Алан Пермейн, инженер Жака, подстегивал своего пилота, когда тот преследовал Уэббера. Потенциально Renault была на секунду быстрее, но обгон так и не состоялся. Вильнёву не удалось подобраться достаточно близко к повороту, выводящем на длинную прямую. Жак показал лучший для себя круг под клетчатым флагом, но так и остался 11-м. Стоило ли оно того?

Sauber: очки в 10-й гонке сезона

Отличные позиции на старте (4-я и 7-я) превратились для Sauber-

Petronas в седьмую и восьмую на финише: копилка команды вновь пополнилась очками. В квалификации прекрасное впечатление произвел Фелипе Масса, сполна использовав преимущество Bridgestone на одном круге. В гонке он несколько минут сражался с Дженсоном Баттоном, но потом начал пузыриться шины. Джанкарло Физикелла столкнулся с похожей проблемой – свежие шины после пит-стопа работали отлично, но потом время круга падало на две секунды. «Учитывая все это, два очка – весьма неплохо», – сказал Физико.

Рон, ты прав!

Рон Деннис ловко не заметил мощную езду Дженсона Баттона, заявив, что McLaren уступила второе место гонщику В.А.Р. лишь из-за тактического просчета, когда пыталась вывести Кими Ряйккёнена на позицию перед Рубенсом Баррикелло. «Мы гоняемся, чтобы победить, – сказал Деннис. – Но наша тактика не сработала, и потому второе место досталось Дженсону». Вот теперь-то мы поняли все.



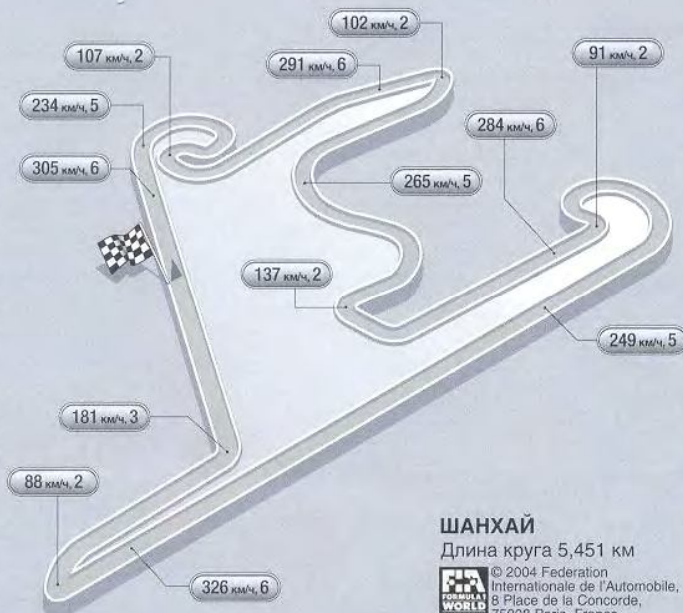
Все факты Шанхай

Дата 26.09.2004 Погода Тепло, сухо, 29° Температура трассы 40° Кругов 56 Дистанция гонки 305,066 км Зрители на трибунах 150 000

Стартовое поле

Позиция Гонщик	Время	1-й пит-стоп
1 Рубенс Баррикелло	1:34,012	12
2 Кими Райккёнен	1:34,178	12
3 Дженсон Баттон	1:34,295	14
4 Фелипе Масса	1:34,759	10
5 Ральф Шумахер	1:34,891	15
6 Фернандо Алонсо	1:34,917	13
7 Джанкарло Физикелла	1:34,951	11
8 Оливье Панис	1:34,975	10
9 Дэвид Култард	1:35,029	11
10 Хуан Пабло Монтойя	1:35,245	16
11 Марк Уэббер	1:35,286	15
12 Жак Вильнёв	1:35,384	14
13 Рикардо Зонта	1:35,410	11
14 Ник Хайдфельд	1:36,507	17
15 Кристиан Клин	1:36,535	11
16 Тимо Глок	1:37,140	15
17 Джанмария Бруни	-	10
18 Такума Сато	1:34,993*	18
19 Жолт Баумгартнер	1:40,240*	12
20 Михаэль Шумахер	-**	20

*штраф за замену мотора
**старт с пит-лейна



ШАНХАЙ

Длина круга 5,451 км

© 2004 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

Круг за кругом

- М. Шумахер стартует с пит-лейна и замыкает гонку. Впереди Баррикелло, Райккёнен, Алонсо, Масса и Баттон
- Баттон отбирает у Массы четвертое место
- Баттон отбирает третье место у Алонсо
- Останавливаются Баррикелло и Райккёнен
- Пит-стоп Баттона. В гонку он возвращается 3-м, позади Баррикелло и Райккёнена. МШ уже 10-й, но он еще не был в боксах
- Михаэля разворачивает, он откатывается на 12-е место
- М. Шумахер (5-й) проводит пит-стоп
- Баррикелло опережает Райккёнена на 1,9 с, Баттон в 12 с позади
- Райккёнен в боксах
- Баррикелло в боксах. Баттон лидирует
- Пит-стоп Дженсона. М. Шумахер (12-й) прокалывает шину и также сворачивает в боксы
- Райккёнен после пит-стопа оказывается 3-м, позади Баррикелло и Баттона
- Баррикелло останавливается и продолжает гонку в 8,2 с перед Баттоном
- В боксах МШ - теперь он в круге от лидеров
- Баррикелло выигрывает с преимуществом всего в 1,347 с

Скорость, пит-стопы

- ЛУЧШИЙ КРУГ**
Михаэль Шумахер
1:32,238 на 55-м круге (212,749 км/ч)
- НАИВЫСШАЯ СКОРОСТЬ**
Джанкарло Физикелла 340,789 км/ч
- НИЗШАЯ СКОРОСТЬ**
Джанмария Бруни 325,489 км/ч
- САМЫЙ БЫСТРЫЙ ПИТ-СТОП**
Кими Райккёнен 23,555 с
- САМЫЙ МЕДЛЕННЫЙ ПИТ-СТОП**
Жолт Баумгартнер 32,020 с

Знаете ли вы?

Построенный на болоте, автодром стоит на 40 000 бетонных свай длиной от 10 до 80 м. Он расположен в 25 км от Шанхая, города с населением 14,6 млн человек. Форма гоночного кольца напоминает иероглиф «шан» — «высокий» или «выше»

Гонка

Позиция Гонщик, машина	Время гонки	После 1-го круга
1 Рубенс Баррикелло Ferrari F2004 (Bridgestone)	1 ч 29:12,420	1
2 Дженсон Баттон B.A.R-Honda 006 (Michelin)	+1,347	5
3 Кими Райккёнен McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+1,469	2
4 Фернандо Алонсо Renault R24 (Michelin)	+32,510	3
5 Хуан Пабло Монтойя Williams-BMW FW26 (Michelin)	+45,193	12
6 Такума Сато B.A.R-Honda 006 (Michelin)	+54,791	14
7 Джанкарло Физикелла Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1:05,464	6
8 Фелипе Масса Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1:20,080	4
9 Дэвид Култард McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+1:20,619	8
10 Марк Уэббер Jaguar B5 (Michelin)	-1 круг	10
11 Жак Вильнёв Renault R24 (Michelin)	-1 круг	11
12 Михаэль Шумахер Ferrari F2004 (Bridgestone)	-1 круг	20
13 Ник Хайдфельд Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	-1 круг	13
14 Оливье Панис Toyota TF104B (Michelin)	-1 круг	17
15 Тимо Глок Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	-1 круг	16
16 Жолт Баумгартнер Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	-3 круга	18

НЕ КЛАССИФИЦИРОВАНЫ

Джанмария Бруни Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	потеря колеса - 38 кругов	19
Ральф Шумахер Williams-BMW FW26 (Michelin)	прокол - 37 кругов	7
Рикардо Зонта Toyota TF104B (Michelin)	коробка передач - 35 кругов	9
Кристиан Клин Jaguar B5 (Michelin)	последствия столкновения - 11 кругов	15

Картина сезона

Гонщик	Австралия	Малайзия	Бахрейн	Сан-Марино	Испания	Монако	Европа	Канада	США	Франция	Великобритания	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	Китай	Япония	Бразилия
Михаэль Шумахер	1	1	1	1	1	С	1	1	1	1	1	1	2	2	12	-	-	-
Рубенс Баррикелло	2	4	2	6	2	3	2	2	3	3	12	2	3	1	1	-	-	-
Хуан Пабло Монтойя	5	2	13	3	С	4	8	ДК	ДК	8	5	5	4	С	5	5	-	-
Ральф Шумахер	4	С	7	7	6	10	С	ДК	С	-	-	-	-	-	С	-	-	-
Дэвид Култард	8	6	С	12	10	С	С	6	7	6	7	4	9	7	6	9	-	-
Кими Райккёнен	С	С	С	8	11	С	С	5	6	7	2	С	С	1	С	3	-	-
Жак Вильнёв	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-
Фернандо Алонсо	3	7	6	4	4	С	5	С	С	2	10	3	3	С	С	4	-	-
Дженсон Баттон	6	3	3	2	8	2	3	3	С	5	4	2	5	С	3	2	-	-
Такума Сато	9	15	5	15	5	С	С	С	3	С	11	8	6	С	4	6	-	-
Джанкарло Физикелла	10	11	11	9	7	С	6	4	9	12	6	9	8	5	8	7	-	-
Фелипе Масса	С	8	12	10	9	5	9	С	С	13	9	13	С	4	12	8	-	-
Марк Уэббер	С	С	8	13	12	С	7	С	С	9	8	6	10	С	9	10	-	-
Кристиан Клин	11	10	14	14	С	С	12	9	С	11	14	10	13	6	13	С	-	-
Рикардо Зонта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	С	10	11	С	-	-
Оливье Панис	13	12	9	11	С	8	11	ДК	5	15	С	14	11	8	С	14	-	-
Ник Хайдфельд	С	С	15	С	С	7	10	8	С	16	15	С	12	11	14	13	-	-
Тимо Глок	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-
Джанмария Бруни	С	14	17	С	С	С	14	С	С	18	16	17	14	С	С	С	-	-
Жолт Баумгартнер	С	16	С	16	С	9	15	10	8	С	С	16	15	С	15	16	-	-

Сокращения С Сход/ДК Дисквалифицирован

Шанхайские загадки

В Китае командам пришлось поломать голову над настройками, – говорит Стефан Самсон. Иллюстрации Патрисии Солер

Испытание для аэродинамиков

Шанхайская трасса включает несколько непривычных для гонщиков поворотов. Все они отмечали, что поиск оптимальных траекторий на отдельных участках отнял немало времени. Это отразилось и на работе над настройками – большинство команд столкнулось с проблемой недостаточной поворачиваемости. В принципе эта трасса требует высокой прижимной силы, но для того чтобы получить высокую скорость на прямых, ее

надо снижать – с точки зрения аэродинамики это достаточно быстрое кольцо. Так или иначе, а к гонке инженеры подошли с настройками на среднюю прижимную силу.

Различия в мощности мотора здесь так же несущественны, как в Мельбурне. А вот объем топлива в баке важен – каждые 10 кг стоят потери примерно 0,4 с на круге. Дело в том, что ключевые повороты в Шанхае быстрые. В квалификации лучший круг

пройден за 1:34,012 – компьютерные расчеты давали практически такой же результат.

Были опасения и по поводу возможных высоких нагрузок на тормоза, но Шанхай в этом смысле оказался не так страшен – суммарная энергия торможения чуть ниже средних показателей, а на длинных прямых тормоза успевали остыть. Далее приведены примеры того, как некоторые команды готовили свои машины к необычным условиям.

B.A.R 006



Носовой обтекатель

Чтобы справиться со сносом передней оси, особенно в связке 1–3 поворотов, и успокоить воздушный поток в области передних колес, B.A.R разработала для Китая новые торцевые пластины переднего крыла. Обратите внимание на квадратные линии элементов пластин внизу (вид спереди). Если же взглянуть на крыло сзади, то под основным открытием можно разглядеть еще один маленький – он помогает увеличить прижимную силу. В целом форма крыла после Италии заметно изменилась.

«Это сделано не только для Китая, – говорит технический директор Джефф Уиллис. – Такое же крыло мы поставим и в остальных гонках сезона».

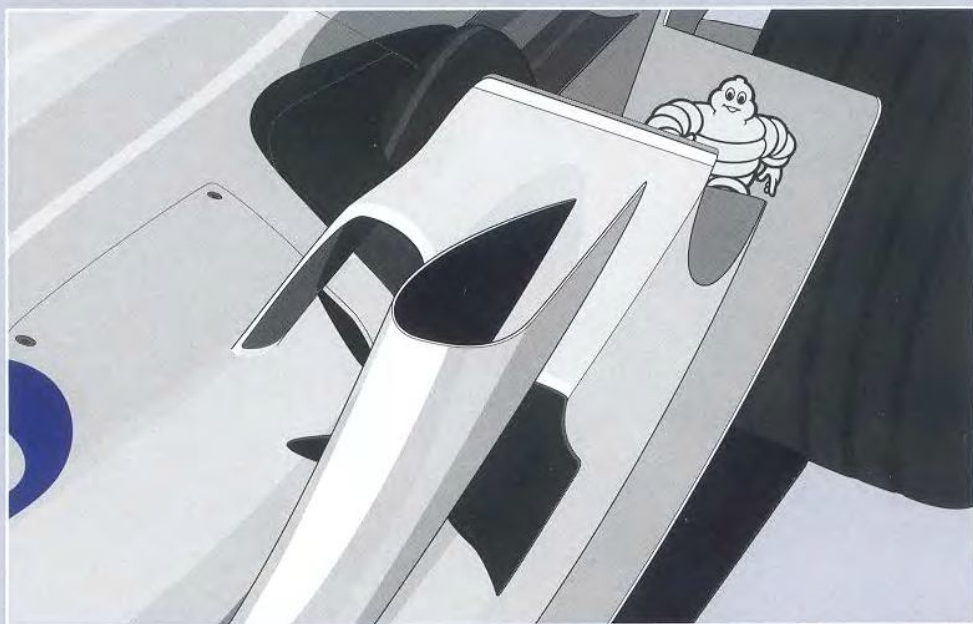
Охлаждение

В Шанхае на B.A.R использовалась асимметричная система охлаждения. С правой стороны машины все осталось без изменений, а вот слева появились маленькие воздухопроводы – дело в том, что системы охлаждения масла и воды разделены. Летом на B.A.R уже появлялись такие воздухопроводы – но по обеим сторонам машины.

Маленький воздухопровод на левом понтоне – признак асимметричной системы охлаждения B.A.R. Летом такие воздухопроводы стояли на обоих понтонах



Новые торцевые пластины B.A.R имеют квадратный профиль в нижней части (вверху слева)





Renault R24



Монреаль



Шанхай



Новому заднему крылу для Шанхая придан более округлый вид; оно не имеет отгиба между торцевой пластиной и верхним закрывком; новое переднее крыло чуть шире и намного эффективнее прежнего

Облегченный Renault

Renault, как и остальные клиенты Michelin, выбрала в Шанхае шины из более жесткой смеси, которые рассчитаны на тактику трех пит-стопов. Такая шина способна поглотить за один круг достаточно много энергии. Но учитывая, что кругов в этой гонке было всего 56, команды предполагали, что нагрузка на шины будет такой же, как на Нюрбургринге.

Распределение нагрузки между передними и задними шинами было достаточно хорошо сбалансировано, но, возможно, чуть смещено назад, потому что некоторые повороты открываются в тот момент, когда машины начинают стремительный разгон. Ведь нагрузка на передние колеса в повороте падает, зато задние работают в усиленном режиме.

Разгон после медленных шпилек

также приводит к повышенному износу задних шин. Кроме того, на левую сторону машины приходится более высокая нагрузка.

«В этой гонке мы использовали новое переднее и заднее крыло, — говорит технический директор Боб Белл. — Плюс, привезли два новых, более легких шасси, успешно испытанных в Монце и Силверстоуне. Все это обеспечивает заметное улучшение

характеристик машины. Новые шасси — часть программы снижения веса машин. Тот факт, что мы внедряем столь серьезные разработки на завершающем этапе чемпионата, подтверждает, насколько напряженно мы работаем, чтобы сохранить свою позицию в Кубке конструкторов. Еще в начале сезона я говорил, что исход борьбы в чемпионате будут решать считанные очки, — так и вышло».

«ВНЕДРЕНИЕ СТОЛЬ СЕРЬЕЗНЫХ ИДЕЙ НА ФИНИШЕ ЧЕМПИОНАТА ДЕМОНСТРИРУЕТ, НАСКОЛЬКО НАПРЯЖЕННО МЫ РАБОТАЕМ» БОБ БЕЛЛ



Ferrari F2004

На Ferrari стояло двухплоскостное переднее крыло, обеспечивающее меньшую прижимную силу, чем на трассах типа Мельбурна, где стояло крыло с тремя плоскостями. «Зубья» на верхней плоскости нужны для снижения сопротивления и успокоения потока воздуха. В этом году Ferrari с трудом поддаются наст-

ройке, а гонщики жалуются на недостаточную поворачиваемость, но несмотря на это, в Bridgestone сохранили приверженность «агрессивной» стратегии в разработке шин, используя относительно мягкую резину. Michelin, в свою очередь, рекомендовала в пятницу вечером более жесткие шины.

McLaren MP4-19B



Монца



Шанхай

В Монце McLaren использовала широкий нос (слева), а в Китае вернулась к более узкому (справа). Похоже, первый вариант лучше работает на быстрых трассах

На границе Европы и Азии

В 2005 году вслед за Бахрейном и Китаем в Формуле 1 дебютирует Турция, где почти завершено строительство современного автодрома – сообщает из Стамбула Андрей Ларинин. Фото Витаутаса Черняускаса

Геополитическая карта Формулы 1 в последние годы стремительно меняется. Европа по-прежнему остается базой ее основных операций, но, похоже, вот-вот начнет терять плацдарм за плацдармом – в пользу новых территорий. Вслед за Малайзией в семью Гран При уже вошли Бахреин и Китай, а свой интерес к Формуле 1 всячески демонстрируют еще несколько стран Азии. Для нас наибольший интерес в этом списке представляет, пожалуй, Турция – ведь сегодня это даже более доступная с точки зрения туризма страна Гран При, чем Венгрия.

«... Говорите, разговоры о собственной гонке Формулы 1 у вас идут уже более четверть века? – наши собеседники понимающе улыбаются: – Вот и у нас задумались об этом примерно тогда же»

Увы – в России проекты так пока и остаются проектами, а вот наши южные соседи сумели объединить в одной упряжке общественный интерес, частную инициативу и государственную поддержку. В середине 90-х инициатором проекта создания автодрома, способного принять гонки самого высокого уровня, выступила турецкая Федерация авто- и мотоспорта (TOMSFED), и поддержку ей оказала Торговая палата Стамбула. Осенью 2000 года президент TOMSFED Мюмтаз Тагинджиоглу объявил о начале работ по созданию автодрома высшего класса, а три года спустя, весной 2004-го, на площадке, отведенной под эти цели на восточной окраине Стамбула, появился первый рабочий объект – домик дирекции стройки. Вот здесь, в небольшом гостевом зале с видом на строящуюся главную трибуну, и принимают сегодня своих гостей и строители, и руководство будущего Гран При Турции.

РАСЧЕТЫ ПОКАЗАЛИ, ЧТО НА ВЫПОЛНЕНИЕ ВСЕГО КОМПЛЕКСА РАБОТ ДОСТАТОЧНО \$90 МИЛЛИОНОВ

«Вы видите – дело продвигается очень быстро, и к концу этого года основные строительные работы на автодроме будут завершены, – говорит Джан Амурабен из отдела внешних сношений компании Evren Group, генерального подрядчика стройки. – Весной мы проложим все коммуникации, смонтируем оборудование, уложим последний 4-сантиметровый слой асфальта – и в мае состоится открытие трассы!»

Evren – одна из ведущих турецких промышленно-строительных компаний, выполняющая ответственные заказы не только в Турции, но и, к примеру, в странах бывшего СНГ.

«Мы давно и тесно сотрудничаем с городскими властями Стамбула, – рассказывает Амурабен, – и это, разумеется, сыграло свою роль, когда Торговая палата предложила нам поучаствовать в тендере на получение подряда на строительство трассы. Нам показали проект и попросили дать свои предложения: в какие суммы мы уложимся, если возьмемся за эту работу. Наши расчеты показали, что на выполнение всего комплекса работ: планировку территории, прокладку полотна трассы и обслуживающих дорог, возведение всех зданий и сооружений автодрома, включая пит-комплекс и трибуны, – потребуется от 60 до 90 миллионов долларов. Сегодня мы точно знаем, что не ошиблись и уложимся в расчетную сумму. А у нас, знаете ли, очень ▶



Ход работ на строительстве стамбульской трассы оценивает F1 Racing (врезка вверх); последний слой этого «пирога» будет «испечен» в мае 2005-го (врезка вниз); первый поворот (основное фото) коварен: торможение после длинного разгона надо будет начинать еще до того, как он откроется полностью





> Стамбул

Длина кольца	5,378 м
Направление движения	против часовой стрелки
Ширина дорожного полотна	12,5 – 21,5 м
Общее количество поворотов	13 (6 правых, 7 левых)
Радиус самого крутого поворота	15 м
Длина стартовой прямой	655,5 м
Самая длинная прямая	720 м
Максимальная скорость	320,58 км/ч (расчетная)
Наибольший уклон	08,145%
Официальный сайт	www.formula1-istanbul.com



В просторных боксах (средний ряд слева) поместятся даже грузовики; заканчивается укладка дорожного полотна будущей трассы (средний ряд в центре); «За две недели до вашего приезда у этой схемы стоял сам Экклстоун!» (средний ряд справа); за ходом работ на главной трибуне (внизу слева) можно наблюдать прямо из офиса дирекции стройки (внизу справа); с высоты птичьего полета уже просматриваются очертания будущей трассы (вверху)



строго следят за расходом выделенного на эти цели бюджета».

Всего 90 миллионов? Как-то трудно в это поверить, зная о том, что на постройку автодрома Формулы 1 в Бахрейне затрачено вдвое, а в Китае даже втрое больше, чем в Турции.

«А мы не стали отвлекаться на архитектурные изыски, — объясняет этот парадокс Джан Гючлю, генеральный координатор фирмы Motorsport and Organization (MSO), представляющей собой не что иное, как дирекцию будущего Гран При Турции. — Основной упор у нас сделан на то, чтобы сама трасса была интересна, чтобы нравилась пилотам, чтобы гонки на ней были зрелищными. И знаете, Берни Экклстоун, уже несколько раз посещавший нашу стройку, считает, что здесь будет лучшая с гоночной точки зрения трасса Формулы 1».

Что ж, об этом, похоже, позаботилась сама природа. Под автодром отведен участок гористой местности в районе Тузла-Тепеорен неподалеку от международного аэропорта имени Сабихи Гёкчен (между прочим, первой в мире женщины, ставшей военной летчицей). Перепад высот здесь немногим меньше, чем в Спа, — 43 метра. Кроме того, Герман Тильке, видимо, учел критику в свой адрес и спроектировал трассу в лучших традициях гоночного искусства: здесь немало заковыристых мест, вроде неожиданного «кивка» в самом конце стартовой прямой, за которым следует поворот почти под прямым углом; или участков, где одновременно меняется не только направление движения, но и горизонт: зачастую траектории нужно просчитывать заранее, чтобы не оказаться в гравии.

Трасса должна получиться и техничной, и достаточно быстрой. По расчетам, максимальная скорость составит около 320 км/ч, но побывавший в Стамбуле в конце лета Марк Уэббер уверен, что на одном из участков вполне можно разогнаться и до 340 км/ч.

Насчет архитектуры, кстати, хозяева трассы поскромничали. Да, здесь не будет ни перемычек «лонжеронов» над трассой, как в Китае, ни экстравагантных козырьков «зонтиков» над трибунами, как в Малайзии или Бахрейне, но проект пит-комплекса по-своему выделяет его из ряда формульных новостроек. Первоначально он был задуман как этаким «караван-сарай»: планировалось, что комплекс зданий окружит пaddock со всех четырех сторон.



**‘В СТАМБУЛЕ –
СТОЛИЦЕ ТРЕХ
ИМПЕРИЙ – ВСЕГДА
ЕСТЬ НА ЧТО
ПОСМОТРЕТЬ’**

«Предполагалось, что Гран При у нас будет «выездной» — то есть такой, куда команды оборудование доставляют самолетами, а не автобусами, — продолжает экскурсию Джан Гючлю. — Затем от этой мысли отказались, и проект был изменен: с задней стороны «каре» раскрыли. Но прочие его особенности были сохранены. Например, с внутренней стороны по всему периметру комплекса идет галерея. Боксы не только просторны, но и имеют вдвое большую высоту потолков, чем обычно, — если надо, мы сможем принять и гонки грузовиков. Пресс-центр располагается не над боксами, как это чаще всего бывает, а сбоку, возле одной из двух контроль-

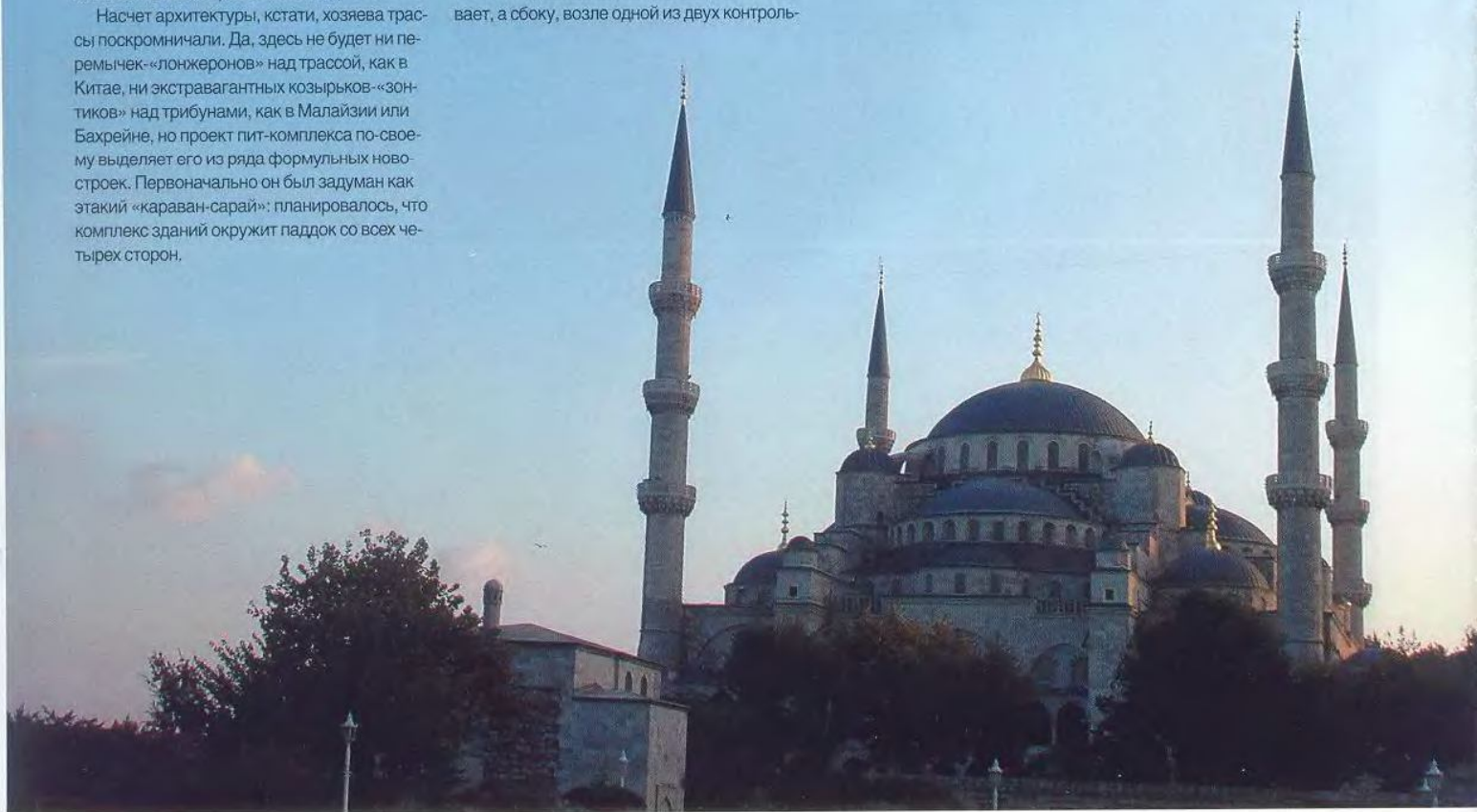
ных башен. Из его окон отлично просматривается весь пaddock, а также связка заключительных поворотов, где, в силу их конфигурации, наверняка будет разворачиваться жаркая борьба за позиции. А вот пространство над боксами полностью отдано под Пaddock-клуб для VIP-гостей. Здесь смогут разместиться 5000 человек, и они увидят не только то, что происходит на пит-лейне, но и в пaddockе, и на задней части трассы — такой сервис не предлагает ни один автодром мира».

В день гонки организаторы рассчитывают принять у себя не менее 155 тысяч зрителей. «Сколько же билетов оставить вашим болельщикам?» — прикидывает Бюлент Эзердим, менеджер MSO по маркетингу.

Вопрос не праздный. В Турции внимательно присматриваются к тому, что происходит у соседей с севера, — нас до сих пор считают потенциальными конкурентами, хотя конкурировать нам пока и нечем. Значит, нашим болельщикам, не желающим просиживать у телевизоров, самое время планировать поездку в Турцию (которая и без Формулы 1 уверенно является одним из ведущих направлений в индустрии нашего туризма), совмещая гонки с отдыхом на курортах Анталы, Кемера или Кипра. Да и в Стамбуле — столице трех империй (Римской, Византийской и Османской) — есть на что посмотреть: старый город с его знаменитыми мечетями, парк Гюльхане, Большой базар, рынок пряностей, рыбные рестораны на берегу залива «Золотой Рог».

Ну что, поедем?..

**Старый город –
настоящий магнит
как для гурманов,
желающих
познакомиться
с блюдами
местной кухни
(врезка), так
и для любителей
древностей вроде
этой Голубой
мечети (основное
фото)**





Эй, не зевай: цена стакана подслащенной водички (справа) может оказаться близкой к стоимости иных золотых украшений из этой лавки Большого базара (слева вверху); 11-миллионный Стамбул – город на семи холмах (слева внизу)



Пролив Босфор разделяет западную, европейскую и восточную, азиатскую (или, как здесь говорят, анатолийскую) части Стамбула



Черный флаг

Дорогой Билл Форд!
Ты когда-нибудь слышал о Барни Олдфилде?
Разумеется, нет. А между прочим, в начале прошлого века и легендарный Барни, и твой великий прадед были настоящими гонщиками. Гонщиками, а не счетоводами! Эта страсть передалась и твоему дяде, Генри Форду Второму: он лично курировал проект Ford GT, который дал миру самый знаменитый гоночный Ford модели GT40, четыре раза подряд выигравший Ле-Ман. Да ты все равно не знаешь, где это...

С тобой и прочими интеллектуалами с верхних этажей фордовской штаб-квартиры в Дирборне на эти темы говорить бесполезно – только время зря терять. Кстати, вы, кажется, называете ее «мировой штаб-квартирой»? Явное преувеличение. Подлинный автопромышленный властелин глобального масштаба никогда бы не совершил этот унижительный для команды Jaguar F1 акт вандализма: она выставлена на продажу, как ржавый, отходивший свое Ford Transit.

Неужели даже я, Доброжелатель, всегда такой легкомысленный и ироничный, где-то даже сатирик, но в целом – не считите меня нескромным – добрейшей души человек, неужели даже я выведен из себя? Но оказывается, я еще не утратил способности сопереживать. Мне небезразлично, что героические усилия всех, кто чуть ли не на голом энтузиазме вкалывает

Лишь 10 лет назад
Ford вместе с Шуми
стал чемпионом
Ф1, вложив свою
душу и свой гений
в великолепный
Benetton 1994 года

на заводе в Милтон-Кейнсе, были столь жестоко перечеркнуты теми же самыми менеджерами, которые 12 месяцев назад призывали их к великим свершениям.

С автогигантами, которые играют в Формулу 1, вечно одни проблемы! Для них это не главное, в отличие от Фрэнка, Рона, Эдди, Петера и Жана, для которых Ф1 – смысл жизни. Надо строить новую аэродинамическую трубу? Правильно: Фрэнк с Патриком продают свой частный самолет. Надо

кое-что подправить в интерьере нового Ford Fiesta? Продажи Mondeo в Германии продолжают падать? Правильно: закроем программу Ф1.

Но ведь мы знавали и примеры прямо противоположные: именно Ford провернул самую успешную сделку в истории Ф1, когда в 1966–67 гг. вложил \$100 тысяч в разработку мотора Cosworth DFV V8. Именно тогда закончилось



сомнительное прошлое Ф1, и тот, кто был жалким кустарем, практически никем, тот стал Всем. При условии, конечно, что мог выложить за ваш мотор 7500 фунтов, что по тем временам были деньги вполне реальные. Вспомним Джима Кларка, Джеки Стюарта, Ронни Петерсона, Джеймса Ханта – я могу продолжить.

А еще давайте вспомним, что в 1994 году Михаэль Шумахер выиграл чемпионат на Benetton с мотором Ford. Как вам это удалось – Ford до сих пор хранит в строжайшем секрете. Потом был флирт с Sauber, пока судьба вновь не свела вас с шотландцем в клетчатых штанах по имени Джеки Стюарт. И в 1999 году вы хотя бы выиграли Гран При Европы – благодаря Джонни Херберту. Затем пришел Жак Нассер – кстати, это не ему когда-то принадлежал Суэцкий канал, или я что-то путаю? – и Stewart перекрасили в Jaguar. После чего Ford, мне кажется, утратил способность видеть перспективу.

Итак, ответ мне, Билл: как могло случиться, что фирма, насквозь пропитанная автогоночными традициями, прозорливо оплатившая американские гастроли Джима Кларка в 1960 году, когда он на своем Lotus триумфально выступил в Инди, – как такая фирма могла отправить коту под хвост все труды Jaguar F1? Почему вы там, у себя в Дирборне, все время опаздываете и вам вечно не хватает денег?

Увы, ответ более чем ясен. Раз уж вам могло прийти в голову, что Jaguar X-type (который на самом деле не более чем перелицованный и заряженный Mondeo) может всерьез конкурировать с BMW 3-й серии или Mercedes C-класса, то нет ничего удивительного и в прочих ваших иллюзиях, вроде той, что Луку, Рона и Фрэнка можно одолеть с бюджетом в \$120 миллионов.

Мне по-настоящему грустно. Если уж пришли на праздник Формулы 1, будьте готовы к высоким ставкам. Кстати, один из ваших высоких чинов предположил: мол, вы вышли из игры, потому что газеты писали всякие гадости, издевались, что Ford никак не может определиться: типа ни тпру, ни ну. Но вот на прессу кивать не надо, ладно? Вы не только предали людей, работающих в Jaguar F1, но и откровенно подставили коллег-автопроизводителей из клуба GPWC в справедливой борьбе за передел содержимого бумажника мистера Эклстоуна. Mercedes, BMW, Renault и Ferrari теперь придется туго.

Аминь.

Поднимающий стакан за упокой,

Доброжелатель

• См. Паддок, с. 14

«Как могло случиться, что фирма, пропитанная автогоночными традициями, отправила коту под хвост все труды Jaguar F1?»

Не пропустите следующий, декабрьский номер F1 Racing!
Конкурс Человек Года!

Между прочим, у вас еще есть шанс повлиять на его результаты, потому что Человека Года выбирают наши читатели – и только они! Все просто: загляните на сайт www.f1racingawards.com и отдайте свой голос!

