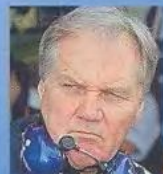




Патрик Хед

Кто бы мог подумать, что руководитель команды Williams в свободное от основной работы время возглавляет "банду" байкеров



декабрь 2003

WWW.FORMULA-ONE.RU

Ральф Ферман
в гостях у "Формулы"

Сезон-2003
Гуща событий

Кими Райкконен
стесняется все меньше

Хуан-Пабло Монтоя
Откровения замкнутого человека

Сколько стоит
ручка от Ferrari

Команда Simtek
Доигрались!

9 771560 357002 >
ISSN 1560-3571

Ф-1 в Москве

ПРИЕХАЛИ!



ВЫБЕРИ ЛУЧШИЙ!
АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ
С 1 НОЯБРЯ 2003 г. ПО 1 ФЕВРАЛЯ 2004 г.
ВЫИГРАЙ ПРИЗ!

эксклюзивный спонсор



официальные спонсоры



Зарегистрирован в Министерстве
Российской Федерации по делам
печати, телерадиовещания и
средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистра-
ции средства массовой инфор-
мации ПИ № 77-11510

Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Панорама-Медиа"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Главный редактор

Леонид Ситник
l_sitnik@formula-one.ru

Зам. главного редактора

Борис Мурадов
b_muradov@formula-one.ru

Ответственный редактор

Ольга Кропотова
o_kropotova@formula-one.ru

Технический редактор

Владимир Маккавеев
v_mak@formula-one.ru

Редактор-корректор

Анастасия Кузнецова

Обозреватели

Александр Кабановский

Максим Бордунов

Дмитрий Ситник

Отдел верстки

Валерий Сережин

Тарас Яценко

Елена Фомкина

Руководитель отдела

внешних связей

Вадим Устинов

v_ustinov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение

Анна Ларина

Юрий Колпиков

Вероника Лапшина

Тел.: (095) 449-0220, 445-1753

adv@formula-one.ru

PR-обеспечение

Владимир Безукладников

pr1@formula-one.ru

Юридическое обеспечение

Юрий Растегин

Служба распространения

Тел.: (095) 449-0395

distrib@formula-one.ru

Подписка производится:

в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 2-е
полугодие 2003 г. по объединен-
ному каталогу "Пресса России",
индекс 29608 (карточная
подписка), индекс 79180
(адресная подписка).

Для зарубежных подписчиков по
адресу: 129110, Москва,
ул. Гиляровского, 39
тел.: +7-095-281-0137, 281-9345
факс: +7-095-281-3798

Адрес для писем:

105037, Москва, а/я 54

E-mail: formula@formula-one.ru

Представительства:

Санкт-Петербург

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: ул. Херсонская, 8

Отпечатано в Финляндии

FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 14.11.2003 г.

Тираж 85000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет
ответственности за содержание
рекламных материалов

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением
авторов статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

SUTTON-IMAGES.COM

СОДЕРЖАНИЕ

8 ПАРАД

14 НОВОСТИ

ТЕМА

24 Невероятные приключения итальянца и испанца в России

Ф-1 в Москве: как много было в этом звуке!

34 Ральф Ферман в гостях у "Формулы"

Застольные беседы с гонщиком Ф-1

40 Сезон-2003: герои и события

Все самое-самое минувшего чемпионата

44 Бои без правил

После японской гонки расстроенный Райкконен
подошел к Шумахеру...

ИНТЕРВЬЮ

48 Слово и дело

У Патрика Хеда они редко расходятся

56 Кими Райкконен

"Я столь же быстр, как и Михаэль. Но..."

62 Хуан-Пабло Монтоя

"Михаэль не так уж и непобедим"

СТИЛЬ ЖИЗНИ

70 Обеспеченный ездок

Раз в год Патрик Хед "седлает коня", чтобы
отправиться за пределы привычного мира...

72 Общие ценности

В Ferrari гордятся тем, что дошли
до ручки... Montegrappa

74 КАЛЕЙДОСКОП

ИСТОРИЯ

76 Игра в гонки по-научному

Основатели команды Simtek явно заигрались...

84 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1

86 В начале славных дел

Автомобили Williams FW 06/07: интересные
детали

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

CART

94 Досрочный финиш

96 Статистика мирового автоспорта

BRAKES

ПАРАД



В центре внимания в минувшем сезоне, вне всякого сомнения, находился Михаэль Шумахер, упорно боровшийся за свой эпохальный шестой титул. Однако чемпионат мира 2003 года запомнился и целым рядом других интересных событий...
(Читайте на стр. 40)

ПАРАД



Призрачными
шансы Хуана-Пабло Монтои на победу в чемпионате стали лишь под занавес сезона. А до гонки в Монце колумбийца и его набравшую ход команду уверенно прочили в чемпионы. Но последовал шинный скандал, потом — серия нелепых ошибок в американской гонке. И шансы сначала стали призрачными, а потом рассеялись как дым.
(Читайте на стр. 62)



Есть над чем подумать

Кими Райкконену в конце сезона-2003. С одной стороны, выступления молодого финна стали, по сути, главным открытием года. Шутка ли сказать, молодой гонщик едва не выиграл чемпионат на прошлогоднем автомобиле, в то время как его многоопытный партнер по команде набрал очков чуть ли не в половину меньше. Но, с другой стороны, проиграть борьбу за титул с разницей в два очка – удачей это никак не назовешь...

(Читайте на стр. 56)

Гаскойн уходит в Toyota

Техдиректор Renault оправдал слухи

По окончании сезона-03 Майк Гаскойн покинул пост технического директора команды Renault. Британец принял предложение Toyota возглавить направление по работе над шасси. Новая должность Гаскойна официально называется "Технический директор. Шасси", и теперь Майку будет подчиняться главный конструктор Toyota Густав Брюннер.

О готовящемся переходе Гаскойна в самую молодую "конюшню" Формулы-1 заговорили еще весной, однако причастные стороны усиленно опровергали все слухи. Поговаривают, что 40-летний британец польстился на зарплату более шести миллионов долларов в год, которую предложили ему в Toyota. В Кельне считают, что Гаскойн стоит таких сумасшедших денег (среди специалистов в Формуле-1 лишь технический директор McLaren Эдриан Ньюи зарабатывает

"МОЯ ДОЛГОСРОЧНАЯ ЦЕЛЬ – ОБЕСПЕЧИТЬ КОМАНДУ АВТОМОБИЛЕМ, СПОСОБНЫМ БОРОТЬСЯ ЗА ПОБЕДУ В ЧЕМПИОНАТЕ"

сопоставимую сумму). За последние несколько лет Майк смог серьезно "поднять" в техническом отношении сразу две команды: сначала, в конце девяностых, Jordan, а затем – Renault. Toyota подписала с Гаскойном контракт на четыре года. "Моя долгосрочная цель – обеспечить команду автомобилем, способным бороться за победу в чемпионате", – говорит он.



Примечательно, что Майк ушел из Renault в Toyota без обычного в таких случаях "отпуска", в который команды отправляют своих высокопоставленных сотрудников, когда те собираются перейти к конкурентам. Видимо, уважение к Гаскойну в Renault было столь велико, что там закрыли глаза даже на то, что, уходя, он будет осведомлен о последних технических секретах "конюшни".

Заместитель становится директором

Белл сменил Гаскойна



В Renault были готовы к уходу Гаскойна, и потому вопрос о его преемнике перед командой не стоял. Новым техническим директором стал бывший заместитель Майка 45-летний Боб Белл. Британец начал работу в мире высоких скоростей в McLaren, где занимался проектом автомобиля для установления нового рекорда скорости. Позже он трудился в команде Jordan, откуда в 2001 году вместе с Гаскойном пришел в Renault.

"Конюшня" уверена, что замена технического директора пройдет безболезненно, ведь Белл и на своем прежнем посту курировал всю текущую работу технических подразделений на базе команды в британском Энстоуне. Однако, вопреки заверениям шефа Renault Флавио Бриаторе, многие в "формульном" сообществе считают, что потеря Майка Гаскойна затормозит техническое развитие команды.

"У НАС ПРОДУМАННАЯ КАДРОВАЯ СТРУКТУРА, ПОЭТОМУ НЕЗАМЕНИМЫХ ЛЮДЕЙ В НАШЕЙ КОМАНДЕ НЕТ"

Флавио Бриаторе



Ferrari разоблачает шпиона

Почему Toyota TF103 так похожа на Ferrari F2002?

Какой резон конструкторам Toyota копировать секретные разработки Ferrari? Если говорить о производстве дорожных автомобилей, то, пожалуй, никакого: слишком уж непохожи «жанры», в которых работают эти две компании. Но в данном случае речь идет не о серийных машинах, а об автомобилях Формулы-1. Чемпионская команда Ferrari подозревает своих пока куда менее успешных соперников из Toyota в промышленном шпионаже. Первым поводом для этих подозрений стало невероятное внешнее сходство автомобиля Toyota образца 2003 года и прошлогодней Ferrari. В Маранелло быстро поняли, как такое могло произойти: пару лет назад

команду покинул один из сотрудников, занимавшихся аэродинамикой. Покинул и устроился на работу в Toyota.

Scuderia подала иск по своему «месту прописки», в итальянской Модене, и тамошний прокурор обратился к своим немецким коллегам за помощью. Полиция Кельна, где базируется команда Toyota, провела обыск на рабочем месте подозреваемого. Как сообщается, были изъяты документы, жесткий диск с компьютера и несколько компакт-дисков. Помимо этого были допрошены сотрудники «конюшни». Пока итальянская команда предъявляет претензии лишь к этому сотруднику, а не ко всей команде Toyota, где, кстати говоря, не скрывают, что вполне довольны его работой. «Нам не за что его наказывать», — говорят в команде.



Без чемпиона, зато с деньгами

Увольнение Вильнева сделает BAR сильнее

Уход Жака Вильнева из BAR стал приятной новостью для технических подразделений команды — но не потому, что там недолюбливали канадского пилота. Просто теперь «конюшня» станет тратить миллионы долларов не на зарплату чемпиона мира 1997 года, а на доводку своего автомобиля: ведь сменивший Жака Такума Сато будет получать гораздо меньше вильневских 20 миллионов. «Теперь эти деньги вернутся в наш бюджет, и мы совершенно точно увеличим расходы на технику», — заявил шеф BAR Дэвид Ричардс. — Мы уже определили план работ, и Джефф Уиллис (технический директор) очень рад, что отныне в его распоряжении будет гораздо больше средств».



КОРОТКО



Полупенсионер

Технический директор Jordan Гари Андерсон решил уйти на пенсию. Но не сразу, а постепенно: отныне 52-летний ирландец, работающий в команде Эдди Джордана с момента ее дебюта в Ф-1 в 1991 году, будет трудиться на полставки. «Я буду время от времени появляться на заводе, но не так часто, как прежде», — объяснил он.

Renault несет потери



Уход Майка Гаскойна стал не единственной кадровой потерей команды Renault в последние месяцы. Вслед за ним «конюшню» покинул специалист по аэродинамике Джон Айли, которого считают автором чрезвычайно удачного аэропакета для машины Renault 2003 года. Айли переманила команда Ferrari, где он возглавил отдел аэродинамики.

Вильнев ушел в себя



Уволенный из BAR Жак Вильнев, кажется, не слишком озабочен поиском нового места работы. «Сейчас я ни с кем не веду никаких переговоров», — поведал менеджер канадца Крейг Поллок. — Это его жизнь, ему и решать, что делать дальше».

КОРОТКО



Разочарование Эдди

Эдди Джордан разочаровался в новой системе начисления очков в Ф-1 за первые восемь мест на финише вместо шести. «Это была моя идея, но сейчас я раздосадован», — признался ирландец, команда которого при старой системе стала бы в Кубке конструкторов не девятой, а пятой и получила бы больше призовых денег. «В следующий раз я буду держать свои умные идеи при себе», — обещает Джордан.

Шумахер берет тайм-аут



Завершив сезон-03, Михаэль Шумахер на время превратился из пилота Ф-1 в образцового семьянина. «Сейчас моя жизнь — это Коринна и двое моих детей, — заявил чемпион. — У меня в ежедневнике намечена пара встреч, но не более того. До января я буду только отдыхать. Отдых между сезонами очень важен, нужно, чтобы к началу зимних тестов хотелось управлять машиной. Иначе потом весь сезон пойдет насмарку».

Первооткрыватели новых трасс BAR уже побывала в Китае и Бахрейне

По окончании сезона-03 глава команды BAR Дэвид Ричардс и ее пилот Дженсон Баттон побывали сразу в двух странах, которые уже в следующем году должны принять Гран При Ф-1. Прямо из Японии два британца отправились в Китай, где строительством автодрома занимаются семь тысяч человек. «Я никогда не видел трассы такого масштаба, по своему технологическому уровню эта работа сравнима с созданием автомобиля Ф-1», — поделился впечат-

лениями Ричардс после поездки в Шанхай.

Затем, несмотря на отпускную пору в «большом цирке», Ричардс побывал в Бахрейне, на острове в Персидском заливе. «Появление трассы Ф-1 среди песков пустыни — это впечатляющее зрелище», — отметил он. Кстати, для Ричардса это не первый визит на Бахрейн: он бывал в стране еще в семидесятые годы, когда организовывал ближневосточный чемпионат по ралли.

Чуть позже, отдельно от своего шефа, на Бахрейне побывал и Баттон. Пилот BAR даже совершил ознакомительную поездку по еще недостроенной трассе на обычном автомобиле и изучил конфигурацию всего круга. «Отличная трасса, здесь есть несколько очень сложных и интересных поворотов, — поделился Дженсон. — Уверен, что эта трасса понравится всем пилотам, так же как и восточное гостеприимство».



Прощальный полет Берни Давняя любовь Экклстоуна

В конце октября «хозяин» Формулы-1 Берни Экклстоун стал одним из пассажиров последнего рейса сверхзвукового самолета «Конкорд», от использования которого решено отказаться. Берни был на борту

первого рейса «Конкорда» в 1976 году и с тех пор, по его собственным словам, влюбился в самолет, который доставлял его из Лондона в Нью-Йорк всего за три часа. «Я буду скучать по «Конкорду» и те-

перь не смогу бывать в Америке так часто, как прежде», — расчувствовался британский миллиардер.



«Я БУДУ
СКУЧАТЬ ПО
«КОНКОРДУ»

С точностью до наоборот Jordan платит спонсорам

Вместо получения спонсорской поддержки от компании Vodafone команда Jordan сама выплатит ей миллион фунтов стерлингов. Это две трети от той суммы, которую гигант телекоммуникационной индустрии потратил на судебное разбирательство с "конюшней" Ф-1. Jordan утверждала, что два года назад Vodafone не сдержала своего обещания стать ее спонсором и в нарушение достигнутых договоренностей стала сотрудничать с

Ferrari. Однако в августе британский суд признал претензии Jordan необоснованными, а теперь еще и обязал команду оплатить большую часть судебных издержек Vodafone.

В ответ на вопрос о том, не завышены ли расходы на адвокатов, судья Лэнгли, который вел это дело, заявил, что они вполне соответствуют уровню этой тяжбы. Напомним, что, подавая иск, Jordan потребовала от Vodafone 150 миллионов фунтов компенсации.



Алези тоже попался Французская полиция продолжает отлов пилотов Формулы-1

Экс-пилот Ф-1 Жан Алези стал уже вторым – после Хуана-Пабло Монтои – представителем "большого цирка", попавшимся на превышении скорости на французских дорогах, за последние несколько месяцев. Как зафиксировал беспристрастный полицейский радар, 39-летний француз разогнался до 180 км/ч на трассе близ Лиона, когда мчался к себе домой в Авиньон. Это на 50 км/ч выше допустимого максимума. Выступающему в кузовном первенстве DTM Алези пришлось заплатить штраф 750 евро, а вот водительские права у него не отобрали: Жан предъявил лицензию, выданную в Швейцарии, и французские полицейские были вынуждены



ограничиться месячным запретом на езду по дорогам своей страны. И даже оставшийся путь до дома ему пришлось проделать в качестве пассажира, а за руль села ехавшая вместе с ним его мать.

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.

Для заказа по почте оплатите за:

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.



Оплата производится только в рублях через отделение Сбербанка РФ (1 у.е.=1\$ США) по курсу ЦБ на день оплаты.

Реквизиты для оплаты:

Получатель: ООО "Автостек К", ИНН 7714208039, р/с 40702810300024887301
Банк получателя: КБ "Содбизнесбанк" от. Хамовники, БИК 044525662, к/с 30101810500000000662
Отшлите квитанцию об оплате (можно ее копию) по факсу 8 (095) 202-51-53 или по адресу: 123001, г. Москва, ул. Спиридоновка, д. 12/1, магазин "Формула 1 Клуб"
НЕ ЗАБУДЬТЕ УКАЗАТЬ СВОЙ ПОЛНЫЙ ПОЧТОВЫЙ АДРЕС.

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

Омск:

ул. Октябрьская 127, ТК "Бутирский базар", "Формула 1 Клуб", тел.: 8 (3812) 23-96-52

Екатеринбург:

ТЦ "Универсаль", ул. Посадская, 28а, 3-й эт., "Формула-1", тел.: 51-55-92
ТЦ "ЗМА", ВИЗ-бульвар, д.13, 3 эт., "Формула-1" тел.: (3432) 58-08-89

Владивосток:

ул. Бородинская, 46/50, "Автосалон на Русской" тел.: (4132) 32-70-27

Донецк:

ООО "Шин-Шина" тел.: +38 (062) 382-96-00

Челябинск:

ул. Молодогвардейцев, д. 7, 2-й этаж, "Картинг" тел.: (3512) 49-30-67

Пятигорск:

Фирма "Принформ", ул. Ермолова д. 20, 2 эт. тел.: (87933) 4-63-22, 7-85-90

Самара:

ул. Ульяновская, д. 18, ТЦ "Вавилон", 4 эт.

КОРОТКО



Зонта останется в Toyota

Бразилец Рикардо Зонта продолжит работать тест-пилотом команды Toyota в сезоне-04. Зонта, выступавший в Ф-1 в 1999–2001 годах за команды BAR и Jordan, хотел было вернуться в гонки, но в итоге все-таки предпочел испытательную работу. «Я присматривался к CART, но там сейчас такая путаница, что лучше уж остаться здесь», — объяснил свое решение 26-летний пилот.

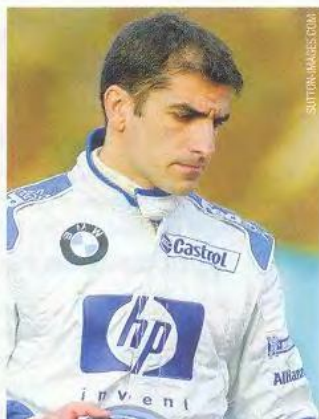
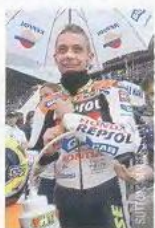
Физико прогадал?



Эдди Джордан считает, что Джанкарло Физикелла ничего не выиграл, решив перейти из команды Jordan в Sauber. «По-моему, Sauber ничем не лучше Jordan, — говорит ирландец. — У них просто чуть больше денег, чем у нас. Но Jordan обязательно воспримет, я рассчитываю, что в следующем году мы одолеем Sauber».

Ferrari подождет

Пятикратный чемпион мира по мотогонкам Валентино Росси ответил отказом на предложение президента Ferrari Луки ди Монтеземоло опробовать автомобиль Ф-1. «Управлять машиной Ф-1 не так просто, как кажется, — говорит 24-летний итальянец. — Если я и сяду за руль автомобиля Ф-1, то это произойдет не раньше чем через два-три года».



Жене пошел на четвертый год Вечный тест-пилот

Марк Жене решил остаться тест-пилотом команды Williams — сезон-04 будет для испанца уже четвертым на этой работе. После успешной замены Ральфа Шумахера на Гран При Италии '03 Жене заговорил о возможности полноценного возвращения в гонки Формулы-1 в следующем году. Однако ни одна из достойных «конюшен», в которые хотел попасть Марк, по

всей видимости, не заинтересовалась его услугами.

Зато в Williams испанского пилота ценят очень высоко. «Марк умеет работать на тестах с точностью метронома и в случае необходимости способен достойно представлять команду на Гран При», — говорит шеф команды Фрэнк Уильямс. В 2003 году Жене «намотал» на тестах в Williams 24 тысячи километров.

Дэвидсон стал третьим После того как был вторым

Британец Энтони Дэвидсон получил официальный статус третьего пилота команды BAR, и в следующем году будет работать в ее составе на пятничных тренировках. «Я долго оставался вторым (после Такумы Сато) тест-пилотом BAR, и многие говорили мне, что зря теряю время, но я верил, что рано или поздно получу свой шанс, — говорит Энтони. — Для меня это бесценная возможность изучить все трассы чемпионата мира и

каждый раз целых два часа полноценно участвовать в гоночном уик-энде».

24-летний Дэвидсон полностью удовлетворяет критериям, по которым отбираются пилоты для участия в пятничных тренировках: в его активе есть суперлицензия Ф-1 и даже выступления в гонках за команду Minardi в 2002 году, но при этом за последние два года он выходил на старт Гран При не более положенных шести раз.



Прочел, услышал, победил! Москвичи сыграли с пилотами Renault 7:0



В рамках визита команды Mild Seven Renault F1 в Москву слушатели московской FM-радиостанции «Серебряный дождь» получили уникальную возможность лично встретиться с Ярно Трулли и Фернандо Алонсо. Для этого надо было всего лишь ответить на вопросы интерактивной игры, которую гонщики «под руководством» заместителя главного редактора «Формулы» Бориса Мурадова проводили в



прямом эфире радиостанции. Семеро победителей игры (на фото — вместе с представителями «Серебряного дождя») были награждены не только призами от команды, но и приглашением в импровизированный паддок и техническую зону Renault F1 пе-

ред самым началом показательного заезда гонщиков на Воробьевых горах. Результат, как видите, налицо. Отрадно, что, по признанию опрошенных нами победителей, правильные ответы они черпали из нашего журнала. Поздравляем!

КОРОТКО



Не поделили ринг

В 2004 году немецкая трасса "Нюрбургринг" может стать предметом спора между любителями гонок Ф-1 и рок-музыки. ГП Европы был опометчиво назначен на последний уик-энд мая, но, как оказалось, именно в эти дни на "Нюрбургринге" уже несколько лет проходит фестиваль "Рок на Ринге", собирающий до 70 тысяч человек.

Южная Корея делает заявку

Очередным претендентом на право принимать Гран При Ф-1 стала Южная Корея. Глава одной из провинций страны побывал в Лондоне, где подписал протокол о взаимопонимании с "хозяином" Формулы-1 Берни Экклстоуном. В соответствии с планом первый Гран При Кореи должен состояться в 2009 году в живописном городке Чинхай на юге страны, где сейчас расположена американская военно-морская база. А уже в следующем году в столице Южной Кореи, в Сеуле, пройдет этап серии CART Champ Car.

Монтоя, брат Монтои

19-летний брат Хуана-Пабло Монтои Федерико намерен всерьез заняться карьерой в автоспорте. После успешных выступлений в картинге в Америке Монто-младшему предложили со следующего года выступать в немецком чемпионате Формулы-BMW. Или это пилот BMW.Williams попросил баварцев взять под опеку своего младшего брата?



Ferrari сговори́лась с FIA

Подозревает Патрик Хед

Технический директор команды Williams Патрик Хед считает, что Ferrari одержала победу в чемпионате мира Ф-1 2003 года не без помощи Международной автомобильной федерации (FIA). "Мы пришли к выводу, что в ряде ситуаций Ferrari получила определенную помощь, — говорит британец. — Я испытываю огромное уважение к делегату FIA Чарли Уайтингу, но у меня такое чувство, что он не самостоятелен в принятии своих решений".

Многие уверены в том, что FIA помогла Ferrari на ГП США,

когда главный соперник Михаэля Шумахера Хуан-Пабло Монтоя получил спорный штраф за стычку с Рубенсом Баррикелло. В результате пилот Williams лишился шансов в борьбе за чемпионский титул.

Между тем, по мнению Хедда, это не единственный случай, когда FIA заняла сторону Ferrari. В сентябрьском шинном скандале под вопросом оказались не только "расширяющиеся" покрышки Michelin, но и продукция Bridgestone, которую заподозрили в использовании различной резины для перед-

них и задних колес. "Они (FIA) взяли для проверки (после ГП Италии) левую переднюю и правую заднюю шину, но особенности трассы в Монце таковы, что на левое переднее и правое заднее колесо лучше поставить более жесткую резину, а на другие два колеса — более мягкую, — делится своими подозрениями технический директор Williams. — То есть взятые FIA покрышки могли оказаться одинаковыми по своему химическому составу, но при этом Ferrari все равно могла использовать разную резину".



"ПОСЛЕ ВСЕГО
ЭТОГО МОЕ ДОВЕРИЕ
К FIA УЖЕ НЕ ТАКОЕ,
КАК ПРЕЖДЕ"

Два возвращения Занарди снова гоняется!



Экс-пилот Ф-1 и серии CART Алекс Занарди, лишившийся обеих ног в страшной аварии два года назад, в середине октября вновь вышел на старт настоящей гонки. За рулем специально подготовленного BMW 320 36-летний итальянец выступил на этапе Европейского чемпионата кузовных авто-

мобилей (ЕТСС) в Монце. В первом заезде Алексу не удалось добраться до финиша, а вот во втором он смог занять седьмое место и набрать очки. Вместе с Занарди в Монце выступил действующий пилот Ф-1 Джанкарло Физикелла, для которого короткое возвращение в "кузова" обернулось



полным фиаско. Итальянец, выступавший в этой гоночной категории в середине 90-х, попал в аварию в квалификации, разбив свою Alfa Romeo 156.



Сыновья за отцов Лауда, Росберг и Пике в Ф-3000



За последние месяцы сразу трое представителей известных гоночных фамилий приняли участие в тестах международной Ф-3000. В октябре Маттиас Лауда опробовал автомобиль команды Arden в Имоле. А в начале ноября Arden пригласила

на тесты в Хересе Нельсона Пике-младшего, вместе с которым на испанской трассе трудился в составе команды Coloni Нико Росберг. Финн оказался быстрее, но, как считают в Arden, лишь потому, что работал на два дня дольше Пике.

1503 круга по барханам Русские картингисты-марафонцы

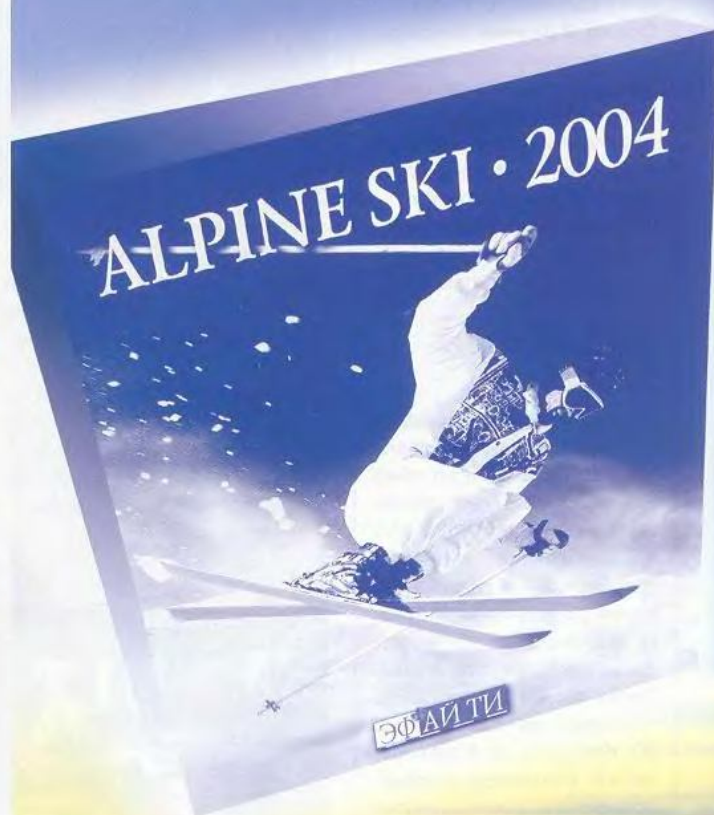
Суточная гонка 24 Hour Pro Kart Race, ежегодно проходящая в Дубае, давно уже снискала себе славу одного из самых престижных картинговых соревнований на выносливость. Даже ночью температура воздуха редко опускается ниже 30 градусов, а ведь пилоту еще нужно бороться с соперниками на трассе, где секции извилистых поворотов чередуются с длинными прямыми, на которых гоночная машина разгоняется до 100 км/ч. После прошлогоднего дебюта российская команда "Авикос - 10 Дюймов" приехала в столицу ОАЭ в статусе одного из фаворитов, да к тому же двумя экипажами. В квалификации



Юрий Байбородов показал третий результат, однако проблемы с техникой и несколько штрафных остановок отбросили нашу команду на девятое место. Второй экипаж финишировал 13-м. Всего за сутки шести пилотам удалось проехать 1503 круга или более 1100 км - это примерно треть пути от Дубая до Москвы.

ТАК О ГОРАХ НАПИСАНО ВПЕРВЫЕ

Уникальное издание
об альпийских
горнолыжных курортах



ЭФ АЙ ТИ

Самая полная информация
о наличии мест
на предлагаемых курортах
www.atm-group.ru/ski

Заказать туры и каталог:
тел: (095) 250-7170

Direct Mail



Панорама-Медиа издательский дом

- Распространяет вместе со своими изданиями «Автопанорама» и «Формула» рекламные буклеты и листовки
- Рассылка осуществляется партнерам, прямым клиентам и постоянным рекламодателям по более чем 3000 адресов
- Возможно дифференцированное распространение

Информация по телефону: 449-0220

КОРОТКО



Неудачный марфон

В ноябре в Бразилии прошла традиционная картинговая гонка на выносливость Granja Viana 500, в которой приняли участие и пилоты Ф-1 — Баррикелло, Масса и Монтойя. В отличие от победного прошлого года на этот раз два бразильца не блистали: из-за поломки двигателя их экипаж финишировал лишь 13-м. Монтойя (на фото) выступил еще слабее: его команда стала 17-й. Победу одержал экипаж во главе с Кристианом Фиттипальди.

Картинговый экстрим

В конце октября на картодроме "Пилот" команда журнала "Формула" выступила в гонке для представителей прессы Pro-x Kart Contest 103.7 FM, организованной журналом "Pro Экстрим" и радио "Максимум". В день гонки на трассе сыпал снег, и вскоре асфальт покрылся коркой льда. Соревнования превратились в лотерею, но наша команда (Ю. Колпилов, А. Кабановский и В. Маккавеев) продемонстрировала свое мастерство и попала в тройку призеров.

Масса остается в резерве



Команда Ferrari, тест-пилотом которой Фелипе Масса работал в 2003 году, прибегнет к услугам бразильца и в следующем сезоне. И это несмотря на то, что в 2004 году Фелипе будет выступать в Ф-1 за Sauber.



Слово мэра — не воробей?

В Москве все же будет построена трасса, способная принять гонку Ф-1. Такое обещание дал при десятках тысяч свидетелей столичный мэр Юрий Лужков, посетивший октябрьские заезды "формульного" автомобиля Renault на Воробьевых горах. Речь идет о строительстве ав-

тодрома в Молжаниновском районе на севере Москвы, недалеко от аэропорта Шереметьево. Этот проект разрабатывается при поддержке Федерации автомобильного спорта и туризма аж с 1999 года, но попытки построить трассу в Нагатино отеснили его на второй план.

Русинов побеждает в Ле-Мане! Россиянин идет по стопам Шумахера



9 ноября Роман Русинов в составе команды Courage одержал победу в гонке "1000 км Ле-Мана" на знаменитой французской трассе. Экипаж, в который помимо россиянина вошли представители Бельгии и Италии, занял первое место в своем классе LMP 675 и четвертое в общем зачете, пропустив вперед лишь соперников на гораздо

более мощных машинах. В квалификации Русинов обеспечил своему экипажу третью стартовую позицию (восьмую в общем зачете), а в гонке на его долю выпала, возможно, самая тяжелая часть дистанции: ему пришлось ехать на покрышках типа "слик" по подсыхающему асфальту.

Победа в 1000-километровой гонке гарантирует команде Courage и лично Роману место на старте "24 часов Ле-Мана" в 2004 году. Россиянин хочет громко заявить о себе в гонках спортпрототипов и таким образом пробиться в Ф-1. "Ведь Михаэль Шумахер в свое время

получил приглашение на тесты Ф-1 именно после выступлений в спортпрототипах", — говорит Русинов.

В "1000 км Ле-Мана" также участвовал россиянин Алексей Васильев. Экипаж Porsche, в составе которого выступал Васильев, занял второе место в классе GT (11-е в абсолюте) и тоже получил право стартовать в "24 часах Ле-Мана".



Джордан присматривается к Петрову



Виталий Петров попал в поле зрения известного в Ф-1 первооткрывателя молодых талантов Эдди Джордана. Поговаривают

даже, что ирландец рассматривает Петрова в качестве претендента на место в своей команде в 2004 году. Такого внимания Виталий добился благодаря победе в первой гонке зимней серии британской Формулы-Renault. Этот успех позволил ему принять участие в соревновании более высокого уровня — этапе европейской Ф-3000 на "уличной" трассе

в Кальяри. В гонке на Сардинии Петров занял десятое место, хотя одно время шел седьмым. Что касается связей с Jordan, то они фактически уже установлены: в Кальяри Виталий выступал за команду EuroNova, которая представляет собой юниорское подразделение SuperNova международного Ф-3000, являющейся в свою очередь подшефной командой Jordan.

Подробнее о россиянах, выступающих в европейских гоночных чемпионатах, читайте в следующем номере журнала "Формула"



ТЕМА

Mild Seven Renault F1 в Москве

Невероятные приключения итальянца и испанца в России

ЧТОБЫ ПРИЕХАЛА ВСЯ КОМАНДА Ф-1, ДА ЕЩЕ УСТРОИЛА ЗАЕЗД ПРЯМО ПО ГОРОДСКИМ УЛИЦАМ – ТАКОГО В МОСКВЕ ЕЩЕ НЕ БЫЛО

Текст: Борис МУРАДОВ
Фото: Борис МУРАДОВ и RF1



Все было совсем как в том анекдоте, в котором "новый русский", купив права, поехал на машине по более чем оживленной кольцевой автодороге, а жена звонит ему на мобильник и предупреждает:

"Осторожно, дорогой, сейчас по радио передали, что как раз по этой трассе какой-то сумасшедший несет-ся против движения!" — на что он ей отвечает: "Ты не поверишь, дорогая: здесь их тысячи!"

Практически то же самое происходило и в продвигающемся в самый час пик по центру Москвы след за машиной ГАИ с включенными спец-сигналами автомобиле Renault Vel Satis с логотипом Renault F1 на бор-тах и с гонщиками этой команды в

качестве пассажиров на заднем сиде-нем. Тилья, Ярно, — эти сумасшед-шие русские почему-то едут навстре-чу нам и слева, и справа, а некото-рые — вообще прямо нам в лоб! Что, черт возьми, происходит? — вопро-шал один из них, белея от ужаса. "Нет, Фернандо, все гораздо хуже, — отвечал другой. — Это наша машина вослед за полицией едет против дви-жения! Глазам своим не верю, но это так!" Слово в подтверждение этих слов, глаза Ярно, по поясу высунув-шегося из окна автомобиля, дости-гли величины фар, светящих ему навстречу, но, сколько он их ни тер, окружающая действительность не менялась. "Фернандо, — еле выдавил из себя совершенно ошарашенный



итальянец, бессильно падая из окна обратно на сиденье, — ты хоть где-нибудь в мире видел что-то подобное?" "Ни-где-и-ни-когда! — прошептал оцепеневший испанец. — Расскажем ребятам, не поверят. Но, ей-богу, только ради одного этого уже стоило приехать в Москву и померзнуть здесь несколько дней!"

Непосредственным участником вышеописанного мини-триллера довелось стать автору этих строк, который в качестве официального консультанта проекта постоянно сопровождал гонщиков Mild Seven Renault F1 в течение всего времени их пребывания в российской столице, так что их диалог приведен почти дословно. Что думали и говорили водители многочисленных машин, двигавшихся в тот момент по Охотному ряду мимо здания Госдумы, осталось неизвестным. Хотя догадаться, конечно же, можно.

Да, такого в Москве еще не было. Речь, однако, не о проезде VIP-эскорта по центральной столичной улице против движения — это для заезжих иностранцев экзотика, а для нас — заурядное ежедневное зрелище (хотя при взгляде "изнутри" эскорта, все, пожалуй, и впрямь выглядит куда драматичнее). А вот такого, чтобы приехала чуть ли не вся команда Формулы-1 целиком, да еще и устроила заезд прямо по городским улицам на настоящей машине Ф-1 — такого точно еще никогда не было. И что с того, что заезд был не боевым, а показательным? Зато сколько лю-

дей, которые по тем или иным причинам не имеют возможности посетить Гран При, смогли — причем совершенно бесплатно — воочию увидеть и услышать то, что прежде могли видеть лишь на телеэкранах!

Впрочем, от проезда по Охотному ряду до заезда на Воробьевых горах было еще двое суток, а в Москву Ярно Трулли и Фернандо Алонсо с сопровождающими их лицами прибыли сутками раньше.

Итак, **Москва, международный аэропорт Шереметьево-2, 15 октября 2003 года, 20.00.** Ярно Трулли и Фернандо Алонсо с радостными лицами людей, люто ненавидящих все живое, а особенно любителей Ф-1, журналистов, организаторов мероприятия, а также собственные контракты, позволяющие карабасам-барабасам из команды так нещадно их эксплуатировать, появляются в VIP-зале. У сопровождающих гонщиков представителей прессы службы команды настроение не лучше. Причина этого вскоре становится ясна — все они не были дома уже три недели кряду: Гран При США, затем поездка в Мексику, затем Гран При Японии, а после него, перед прилетом в Москву, — двухдневный корпоративный визит в Южную Корею, который-то как раз и вымотал окончательно их души и тела. "Корейцы очень нас напрягли!" — скрежещет зубами явно невыспавшийся Алонсо. — У них все расписано по минутам, и ни в коем случае нельзя ни на шаг отступить от утве-



ржденного графика!" Эх, ребята, скажите спасибо, что вы в Северную Корею попутно не заехали... "Надеюсь, в Москве будет полегче?" — с надеждой спрашивает испанец; а в ответ на вопрос, что они будут делать, если в день заезда, согласно прогнозу, выпадет снег, мрачно шутит: "Что, что... Ничего. Пойду в гостиницу спать". Но первое интервью по требованию команды — не более трех вопросов, и когда гонщики остаются предоставленными самим себе и расслаблено растягиваются в креслах в ожидании багажа, на их лицах наконец-то появляются добродушные улыбки, и они даже шутят и смеются. Полегчало. Жизнь, оказывается, не такая уж и скверная штука. Особенно, когда тебя ждет удобная постель в фешенебельнейшем пятизвездочном отеле в самом центре Москвы. В то время как мне еще предстоит всю ночь просидеть в редакции, чтобы дописать отчет о завершающем Гран При сезона, а с утра лишь на полчаса удастся заскочить домой, чтобы принять освежающий душ и переодеться. Провались пропадом эти гонщики!

Красивые девушки с букетами цветов были первыми после пограничников и служащих аэропорта, кто радушно приветствовал на российской земле пилотов Renault F1. Но, как ни старались гонщики ответить взаимностью, им трудно было скрыть огромную усталость от бесконечных путешествий вдали от дома





В московскую мэрию Ярно и Фернандо приехали уже немного отдохнувшими и весьма повеселевшими, с удовольствием позировали на фоне аллегорического изваяния Юрия Михайловича, живо общались с Валерием Павловичем и друг с другом. Да и утром, под сводами цехов завода "Автофрамос" группы Renault чувствовали себя под домашнему

Не спать! Или спать?

16 октября, 8.20. Еще десять минут назад Ярно Трулли должен был выйти в прямой эфир радиостанции "Серебряный дождь" из холла отеля, где поселились гонщики, но до сих пор не появился. Цель эфира – интерактивная игра. Гонщики несколько раз в день задают в прямом эфире различные вопросы о себе любимых, а радиослушатели отвечают, выбирая один из трех вариантов ответа. Победители получают призы от команды Mild Seven Renault F1, приглашение в ладдок на Воробьевых горах и возможность лично пообщаться и сфотографироваться с Трулли и Алонсо. И все бы ничего, да вот только эти парни решили, видимо, отыгаться на москвичах за южнокорейцев, двое суток державших их в тисках железной дисциплины, и вовсе не спешат следовать утвержденному графику. Будучи связующим звеном между гонщиками и эфирной студией "Серебряного дождя" (инициатива ведь, как известно, наказуема: придумал радиоигру – сам ее и проводи), слышу в телефонной трубке, как во время рекламной паузы отчаянно ругается ведущий программы имени себя самого Владимир Соловьев: "Ну где же эти гонщики?! Сколько еще можно их ждать?! У меня из-за них вся передача уже наперекосяк!"

Да я и сам уже на взводе: и люди ждут, и у меня после 10-минутного "висения" на линии мобильник готов вот-вот разрядиться. Остается утешаться лишь тем, что ждем мы хотя бы не Михаэля Шумахера. Тот в пос-

ледний момент мог вообще отказаться от участия в игре. Но гонщики Renault в конце концов все же нисходят посредством лифта с небес на землю, я тут же прижимаю к уху Трулли телефон, и он, еще, похоже, окончательно не проснувшийся, бормочет по-английски: "Хэлло-силвер-рейн-кем-был-ярно-сааринен-в-честь-которого-меня-назвали-родители-бай-бай".

Пока радиослушатели ломают головы над тем, кем был неведомый им финн, а наиболее сообразительные попросту ищут правильный ответ на страницах нашего журнала, мы с мигалками и сиренами (московские власти, спасибо, обеспечили кортеж сопровождением ГАИ) уже отправляемся к месту первого на сегодняшний день мероприятия – на завод "Автофрамос", совместное предприятие компании Renault и правительства Москвы. Французы за короткий срок буквально на развалинах АЗЛК развернули площадки по сборочному производству современных автомобилей Renault, и гонщики отправились на встречу с трудовым коллективом, дабы вдохновить его на дальнейшие свершения, а заодно осмотреть коллекцию старинных машин все той же французской марки и футуристический концепт-кар Koleos.

После завода – Васильевский спуск, где на всеобщее обозрение уже выставлен демонстрационный образец машины, на которой Трулли и Алонсо провели истекший сезон, заработав на двоих 88 очков. (Настоящий же, один из четырех боевых ав-

ГРАФИК ГОНЩИКОВ, КАК ВСЕГДА, НАСЫЩЕН ДО ПРЕДЕЛА – НУЖНО УСПЕТЬ ВЕЗДЕ

томобилей R23 был еще до прибытия гонщиков доставлен в Москву на трейлере с английской базы команды в Энстоуне и располагался на территории завода "Автофрамос", откуда затем и был доставлен на Воробьевы горы.) Несмотря на холод, у кремлевской стены гонщиков давно ждут преданные поклонники – все без исключения с номерами "Формулы" в руках в надежде на заветный автограф. Попозировав минут десять на фоне Спасской башни и Покровского собора и скользнув по Красной площади совершенно безразличным взглядом (надо же, а мы-то привыкли думать, что иностранцы плачут здесь от умиления!), Ярно и Фернандо запрыгивают в машину и... уезжают обратно в отель спать.

Отдых длится совсем недолго: скоро обед, а затем пресс-конференция. Журналистов на нее собирается намного больше, чем ожидалось даже по самым оптимистичным прогнозам – так ведь и событие незаурядное. Среди СМИ не представлены разве что журнал "Проблемы кролиководства" и газета "Вечерний Урюпинск". Сам я, впрочем, оказываюсь, как говорится, по другую сторону баррикад – в роли ведущего пресс-конференции, – и мне в голову лезут



В СВОБОДНОЕ ОТ РАБОТЫ ВРЕМЯ ЭТИМ ПАРНЯМ НИЧТО ЧЕЛОВЕЧЕСКОЕ НЕ ЧУЖДО

страшные, леденящие душу видения: вконец измотавшиеся гонщики ненадолго засыпают прямо на стульях и с грохотом валятся с них на сцену... Но что тогда говорить о себе самом? Я-то ведь и вовсе не спал всю ночь!

13.45, зал "Атриум" отеля "Балчуг". Вопреки всем опасениям, Ярно и Фернандо предстают перед журналистами отдохнувшими, бодрыми, сытыми и вообще вполне уже довольными жизнью, так что пресс-конференция проходит на ура. Гонщики даже шутят. На вопрос дотошного корреспондента, пожелавшего после подробного рассказа пилотов о их партнерских взаимоотношениях узнать, чему именно они за два года совместной работы научились друг у друга, испанец, не моргнув и глазом, с совершенно серьезной миной отвечает: "Я немного научился у Ярно итальянскому языку". Итальянец вторит товарищу в той же манере: "А я у Фернандо — испанскому". Довольны все, кроме задавшего вопрос журналиста. По завершении часовой пресс-конференции пилоты отправляются в гостиничную библиотеку, чтобы дать несколько индивидуальных интервью, и там же мы проводим очередной сеанс связи с "Серебряным дождем", на сей раз с участием

Алонсо. После чего, выполнив норму общения с прессой, гонщики отправляются — куда бы вы думали? — правильно, вновь часок поваляться на кровати до официального визита в столичную мэрию.

17.00, здание правительства Москвы, Тверская, 13. Пилоты заходят через парадный подъезд, поднимаются по парадной лестнице, с удовольствием фотографируют интерьер и друг друга, позируют на фоне изваяния Юрия Михайловича в образе Георгия Победоносца, но в неприменной кепке, затем их принимает вице-мэр Валерий Шанцев. Они оживленно беседуют, потом гонщики дарят правительству Москвы большую модель своего гоночного автомобиля, в свою очередь получают дары от столичного правительства. По окончании приема Ярно и Алонсо вновь отправляются в отель — само собой, вздремнуть перед ужином. А затем следует описанный в начале этого материала невероятный проезд против движения по Охотному ряду — мы отправляемся в итальянский ресторан на Красной Пресне на так называемый "приватный ужин" в очень узком кругу. Впрочем, здесь гонщики особо не задерживаются. Вкусно отужинав, они раскланиваются с остающимися и отправляются... нет, на сей раз не спать. Последний пункт их собственной программы на этот день — еще более приватная вечеринка — поэтому вы о ней ничего и не узнаете — в самом пафосном и модном ночном клубе Москвы.

Пытки продолжаются

17 октября, 7.15, телецентр "Останкино". Ярно и Фернандо — гости одной из утренних телепрограмм, ради чего им пришлось проснуться в шесть утра — и это после ночного клубного вояжа. Поэтому, когда с профессионально радостных, с бодрой улыбкой от уха до уха лиц телеведущих, приветствующих гостей, камера переключается на этих самых гостей, то на экране появляются две на редкость хмурые физиономии, выражающие лишь одно: желание немедленно и с особой жестокостью поубивать всех, кто это затеял. Однако уже в следующую секунду парни собирают свою железную волю в кулак, их лица мгновенно добреют и тоже озаряются улыбками, и эфир проходит не только без сучка, но даже и с веселой задоринкой.

После такого зверского испытания на прочность гонщики — кто бы сомневался — возвращаются в отель досматривать прерванные сны, что дает мне возможность вновь на пару часов заехать в редакцию, где коллеги самоотверженно бьются над сдачей очередного номера "Формулы" в печать. А в 11.00 я уже вновь с пилотами Renault, на сей раз на Арбате. Неисповедимы, как оказалось, пути не только господни, но и господ из команды Renault F1. План визита (который утверждался неделями) летит коту под хвост — все меняется не то что ежечасно, а чуть ли не каждые десять минут, заставляя организаторов судорожно хватать ртом воздух. И если еще вчера эти милые люди

В своем гостиничном номере Ярно, как простой смертный, обменивался с друзьями впечатлениями о Москве посредством электронной почты, а услышав в трубке голос своего русского друга Виктора Маслова, искренне обрадовался и пригласил его на ужин. Ну а с колоритным дедушкой на Арбате друзья-пилоты просто сфотографировались на память



Пресс-конференция, проведенная в фирменном стиле Renault F1, собрала рекордное число журналистов. В зале не было лишь представителя "Формулы" – он с гонщиками "сообщал на троих" на сцене

(совершенно измотанные и все еще вздрагивающие при упоминании южнокорейцев) категорически отвергли экскурсию по центру Москвы, то, проснувшись после поездки на ТВ, тут же непременно решили ее провести. Маршрут: Арбат, Манежная площадь, Александровский сад, станция метро "Площадь революции", Красная площадь, ГУМ, Большой театр – и все в очень быстром темпе, едва ли не бегом. Гонщики ведут. Реакция прохожих разная: кое-кто узнает пилотов Renault, просит автографы, другие понимают, что это какие-то знаменитости, но не знают, кто именно, а многие и вовсе не обращают ни малейшего внимания. Более того, на входе в метро вредящая тетка-контролёрша, внешне родная сестра старухи-процентщицы из романа Достоевского, злобно оскалившись, начинает почему-то орать на нашу группу благим матом в классическом стиле: мол, ходят тут всякие, сволочи, работать мешают. Была бы у нее клюка, ей-богу, огрела бы ни в чем не повинных гонщиков. Те взирают на нее совершенно ошарашенно: такого, как и проезда против движения, они нигде прежде еще не видели.

Когда мы направляемся к ГУМу, мой измученный не меньше меня самого мобильник (каждые пять минут – решение каких-то организационных вопросов по визиту) вновь дает о себе знать, но на сей раз я слышу в трубке совсем неожиданный голос: "Боря, привет, это Виктор Маслов. Услышал по радио тебя вместе с Трулли. Не знаешь, как с ним связаться?" "Без проблем, – отвечаю. – Он как раз рядом". Даю трубку Ярно, поясняя, кто хочет с ним поговорить, и его лицо озаряется неподдельной радостью: итальянцу явно приятно вновь услышать голос своего русского друга, в недалеком прошлом соседа по Монако. Трулли приглашает Виктора поужинать и потом, очень довольный, рассказывает, какой Витя хороший парень, но я и сам это знаю. А вот Алонсо, с которым Маслов в свое время целый год отъездил в международной Ф-3000, своего бывшего соперника при встрече вечером поначалу вовсе не узнал. Может, потому, что видел его раньше главным образом в шлеме?

17.00, отель "Хаятт". Перед вечерним VIP-приемом, ведение которого также возложено на меня, я поднимаюсь в номер Ярно, чтобы сделать несколько "домашних" фотографий и в очередной раз вывести его в эфир "Серебряного дождя". В то время как у Алонсо и еще нескольких представителей команды – роскошные, но стандартные люксы, Трулли занимает единственные в своем роде апартаменты "Зимний сад" на самом последнем этаже отеля. Через

практически полностью стеклянные стены этих апартаментов, интерьер которых действительно включает целый сад экзотических растений, открывается прекраснейший вид на Кремль и вообще весь московский центр. В номере – легкий беспорядок: на большой двуспальной кровати – раскрытый чемодан с вещами, на столе – следы чревоугодия, на диване в гостиной – предающийся лени и позирующий командному фотографу Фернандо. Сам Ярно сидит за рабочим столиком перед "ноутбуком" и работает с электронной почтой. И в эти минуты он совершенно иной, нежели в моменты официального общения, – совершенно обычный человек, предельно открытый и доброжелательный – то есть такой, какой и есть на самом деле, вне ударопрочной формульной "скорлупы"...

После официального VIP-приема отправляемся на уже неформальную и развеселую диско-вечеринку Mild Seven в очередной итальянский ресторан. Там, среди шума и гама и в окружении теплой компании Ярно и Фернандо окончательно расслабляются, оттягиваются от всей души и демонстрируют (не в смысле "работают на публику", а искренне проявляют) самое приятное отношение друг к другу. Они вообще на удивление дружны, по-настоящему дружны, что в Формуле-1 не часто бывает между партнерами по команде. Видно, что совместное времяпрепровождение действительно доставляет им удовольствие, и, даже когда они сильно устали или чем-то очень

И он же рассказывал слушателям "Серебряного дождя", где находятся и что делают гонщики перед каждым выводом их в эфир с очередным вопросом викторины



ТЕМА

Mild Seven Renault F1 в Москве

недовольны, парни друг другу непременно улыбаются, о чем-то все время болтают, а то вдруг и петь на два голоса начинают. Особенно когда выпьют — совсем как русские.

Великая Октябрьская

В субботу, в день заезда на Воробьевых горах, гонщики отдыхают до самого обеда, чтобы после вчерашнего 18-часового рабочего дня и бурного вечернего веселья обрести должную форму. Поэтому последний раз в радиозфир мы с Ярно вновь выходим из его гостиничного номера, но на сей раз он уже в полной боевой амуниции, поскольку сразу после этого мы отправляемся на Воробьевы горы, где уже собрались все, кроме как раз гонщиков и мэра Москвы Юрия Лужкова. В ожидании последнего и проходит время до заезда — несколько больше, чем планировалось. Но вот мэра в сопровождении своей свиты повлечет, быстрой твердой походкой проходит в гондольную зону, общается там с гонщиками и другими представителями команды и компании Repsol, осматривает машину, затем выходит к бурно приветствующим его зрителям и произносит пламенную речь, посвященную знаменательному событию и включающую — что особенно важно, поскольку у Юрия Михайловича слово никогда еще не расходилось с делом — твердое обещание построить

таки в Москве автодром (на сей раз, слава богу, не в заведомо негодной для этого Нагатинской пойме, а все же в Молжаниновском районе, как планировалось ранее) для проведения на нем Гран При России! Громким ура! собравшиеся одобрили это заявление мэра. Что ж, теперь осталось лишь подождать, когда он, как и всегда, сдержит свое слово. Тем более что начало гонкам Формулы-1 в России, причем при непосредственном содействии московского мэра, уже положено.

Итак, Москва, 18 октября 2003 года. На улицах свирепствует холод и голод (в смысле аппетита не на хлеб, а на зрелища). С беспробудного промозглого неба нудно моросит дождь, то и дело коворя реверансы в мокрый снег. Но массы людей — жители столицы и приезжие, среди которых и безнадежно стар и умирительно млад, и братья, и сестры, и рабочие, и крестьяне, и даже парадная олигархов вместе с парой-другой министров (под теплым шатром суперVIP-зоны, впрочем) — героически сомкнули свои ряды на Воробьевых горах в едином пламенном порыве. Это осеннее наступление трудящихся в борьбе за свои права,

ОНИ НА УДИВЛЕНИЕ
ДРУЖНЫ, ЧТО В Ф-1
НЕ ЧАСТО БЫВАЕТ
МЕЖДУ ПАРТНЕРАМИ
ПО КОМАНДЕ



главное из которых на этот поистине революционный момент — посмотреть Формулу-1 “живьем”, увидеть пилотов и машину в действии своими глазами, услышать оглушительный визг мотора этой машины своими ушами, унюхать неповторимый запах формульного бензина своими носами. Народ, несмотря на собачий холод, до предела разогретый адреналином, горячим чаем и кофе и обещанием столичного мэра устроить все-таки в Москве Гран При России, уже еле сдерживает свое нетерпение. Да и караул, стоящий в оцеплении, устал: молодым ребятам в форме тоже хочется поскорее увидеть то, ради чего их поставили здесь мерзнуть и мокнуть.

А представьте, каково было теплолюбивой франко-испано-итальянской по составу команде Mild Seven Renault F1? Разве что британцы из числа персонала могли чувствовать себя как рыбы в воде, но и они жаловались, что у них даже зимой и то теплее, чем у нас осенью. Но сами гонщики с посиневшими носами держались молодцом, и, пока Алонсо разогревал и самого себя, и публику лихими выражениями на “заряженном” Renault Clio V6, Трулли с бесшабашной обреченностью приговоренного, идущего на казнь, готовился к заезду. Под “техническим шатром” все почти как в реальном гаражном боксе: механики хлопчут над машиной, гоняют движок и прогревают резину, инженеры следят за телеметрией, гонщик облачается в шлем...

И вот наконец то, о чем так долго говорили организаторы акции и болельщики, свершилось: на улицы российской столицы выехал и стремительно (ну, честно говоря, почти стремительно) понесся настоящий автомобиль Ф-1 с настоящим пилотом Формулы-1 за рулем! После первого же круга, впрочем, Ярно вернулся обратно: попросил ввиду неровности покрытия максимально увеличить клиренс машины и прижимную силу, да и резина при столь непривычно низкой для нее температуре никак не желала работать как следует, из-за чего через пару кругов гонщику пришлось вновь останавливаться для их подогрева. Так что на Трулли легла, главным образом, сложная и ответственная задача “прикатать” машину к московским дорогам, и Алонсо затем уже было легче откатать его 14 кругов, прокрутить 7 “кренделей” и провести два старта с места. Хотя рассказывать непосредственно о самом заезде смысла, наверное, нет. Кто видел — тот видел, а тем, кто не видел, описание ничего не даст, ведь заезд потому и был по своему статусу “показательным”, что целью этой акции было именно показать всем желающим, что представляет из себя машина Формулы-1 в действии.

Ну а по окончании заезда, ради которого, собственно, все и затевалось, гонщики отправились — тут уж, как говорится, сам бог велел — вновь поспать перед последней клубной вечеринкой в Москве. А рано утром,



Под шатром, в котором на Воробьевых горах разместилась техзона команды, работа кипела, как в реальных гаражных боксах на трассах Гран При

пожелав друг другу счастливого пути и тепло попрощавшись с теми, вместе с кем они буквально прожили эти три с лишним дня в Москве, Ярно Трулли и Фернандо Алонсо разлетелись наконец по домам: первый — в Лондон, куда он недавно переехал из надоевшего ему Монако, второй — в родное Овьедо. Сезон закончился для них на несколько дней позже, чем финишировал последний Гран При. И эти несколько дней, очень для них ценных, они подарили Москве, российским любителям Ф-1. И за это им и всем тем сотням людей, специалистам самого разного профиля, кто задумал и на протяжении нескольких месяцев готовил, а затем провел это грандиозное и очень дорогостоящее во всех смыслах мероприятие, — огромное спасибо! ☐

Эксклюзивное интервью с Ярно Трулли и Фернандо Алонсо читайте в ближайшем номере “Формулы”

А как красиво мог бы выглядеть Гран При России, продемонстрировали Ярно Трулли, Фернандо Алонсо и их R23. Молодцы!



ТЕМА

Ральф Ферман



Ральф Ферман

в гостях у "Формулы"

Текст: Борис МУРАДОВ

Представьте себе такую картину: вы приходите к себе домой или же в офис, а там за обеденным столом сидит в полном боевом обмундировании, разве что без шлема, самый настоящий гонщик Формулы-1, с аппетитом поедая блюда японской кухни и приглашая вас присоединиться к нему. Фантазмагория какая-то, верно? Примерно так и думали, наверное, не предупрежденные заранее сотрудники журналов "Формула" и "Автопанорама", увидев в один из октябрьских дней в редакционном буфете мирно жующего Ральфа Фермана в желтом комбинезоне Jordan.

А началось все еще в середине минувшего сезона, когда на одном из Гран При явно растерянный Ферман обратился ко мне с довольно необычным для пилота Формулы-1 вопросом: "Борис, как там у вас в России ситуация? Как жизнь, вообще?" "Жизнь, вроде, нормальная, хотя и не у всех, а ситуация могла бы быть и получше, но тоже пока не смертельная... А в чем, собственно, дело?" — ответил и в свою очередь поинтересовался я. "Да вот, понимаешь, собираюсь осенью в Москву на пару дней, там спонсорское мероприятие пройдет, хотел посоветоваться", — пояснил Ральф. "А ну если ты в плане медведей на улицах, то расслабься, их и в лесах-то теперь днем с огнем не сыщешь, ну а в остальном, как и в любом мегаполисе, — всякого хватает". Факт отсутствия пресловутых медведей на московских улицах ирландца явно успокоил, но вдобавок он все же заручился на всякий случай моим обещанием взять его по приезду в Москву под личную опеку.

Шерше ля фам

И вот 14 октября, Шереметьево-2. Среди низкорослых и раскосых пассажиров, прибывших рейсом Токио—Москва, высокая фигура Фермана видна издали. На лице — все та же растерянность: медведи — медведями, но Россия для никогда не бывавшего в ней иностранца по-прежнему остается не просто далекой страной, а вообще иным, совершенно неведомым миром, даже сейчас, спустя многие годы после падения экзотического коммунистического режима. Аналогичная тревога и в глазах сопровождающей гонщика Лиз Брукс, брэнд-менеджера Jordan. Оба цивильно одеты, да и вообще Ральф (как, впрочем, почти все его коллеги-гонщики) пока не может похвастать чуть ли не всенародной узнаваемостью Михаэля Шумахера, так что никому вокруг и невдомек, что перед

ними — пилот Формулы-1. "Ральф! Лиз!" — окликаю я их, машу рукой, и на их лица при виде хорошо знакомого им человека снисходит просветление. "Как хорошо, что ты нас встретил! — радуются они. — Ведь мы совсем ничего и никого здесь не знаем".

В машине по пути из аэропорта в отель на Тверской улице выясняются тайные мотивы визита Фермана в Москву: он хочет купить настоящую русскую меховую шапку, пообщаться максимально близко с настоящими русскими красавицами и изведать настоящую русскую ночную жизнь, ради чего намерен после выполнения своих обязательств по спонсорскому мероприятию специально задержаться в российской столице на два-три дня и как следует оттянуться, отметив таким образом завершение трудного сезона. Услышав от меня, что исполнение второго и третьего из его желаний в Москве в известном смысле можно без малейших проблем совместить, Ральф остается весьма удовлетворенным, но на этом его вопросы отнюдь не заканчиваются. Мне самому, пользуясь таким случаем, надо бы расспросить его о многом, но инициатива остается за ним: на протяжении всей поездки он живо интересуется самыми разными аспектами жизни в России и Москве, проявляя недюжинный интеллект, в том числе и в области экономики и политики. Уж не собрался ли он в Россию на ПМЖ, интересуюсь я, удивляясь такой дотошности? "Нет-нет, — смеется Ферман. — Мне и в Британии хорошо. Просто я

всегда хочу знать побольше о странах, в которых бываю, о людях, которые в них живут". Я поражен — мне еще не доводилось сталкиваться с такой любознательностью гонщиков Формулы-1, для которых в другую страну съездить — все равно что к соседке за солью зайти: неважно, какой там у нее интерьер и кто она сама, лишь бы соль была. Хотя в случае с Ферманом, будь соседка симпатичная, одной солью, как я понимаю, дело бы тоже не ограничилось...

Вообще же не могу не отметить еще раз то, о чем уже писал в комментариях к интервью с Ферманом, которое брал у него в начале сезона: общаться с ним в высшей степени приятно. Он обладает чертами характера, редко свойственными остальным его коллегам. И дело вовсе не в том, что он еще не "зажравшийся" новичок. Просто такой он человек. По степени его дружелюбия, корректности и уважительного отношения к собеседнику, интеллигентности и, наконец, личного обаяния он очень напоминает Жака Вильнева (а тому, кстати, не мешает быть таким его звездность). Хочется надеяться, что и Ральф таким и останется.

И еще одна деталь, довольно забавная: Ральф никогда не расстается со своими солнцезащитными очками, надевая их часто

"Торжественный" обед в честь высокого гостя в редакционном буфете прошел в самой непринужденной обстановке. Причем выяснилось, что изысканная японская кухня отлично сочетается с вполне демократичными российскими напитками





Беседовать с представителями "большого цирка" разного ранга журналистам "Формулы" приходится довольно часто, но принимать гонщика Гран При в своей редакции довелось впервые

даже в пасмурную и дождливую погоду. Вот и в осенней Москве он их не снимал. Эти очки, по его словам, — счастливые. Согласно легенде, которую рассказывает и сам Ферман, и Эдди Джордан, именно им он обязан тем, что в 27 лет после долгих сезонов, проведенных в средних автогоночных классах, получил наконец возможность стать пилотом Формулы-1. "Эта встреча сыграла решающую роль в моей карьере, — вспоминает Ральф. — Отдыхая на Карибских островах, я зашел в магазин, чтобы купить эти очки, и буквально налетел на Эдди (с которым, впрочем, он уже был неплохо знаком. — Прим. авт.)! Мы поужинали вместе, а три недели спустя уже в Англии ударили по рукам и подписали контракт. Отличный у меня выдался отпуск!"

"Ну и как ощущение после сезона на вершине автоспорта, по сравнению с несколькими годами на дальних подступах к ней?" — интересуюсь я.

"Знаешь, очень трудными для меня были первые четыре года в Японии, когда я выступал в чемпионате Формулы-Nippon — японского аналога Ф-3000. И в самих гонках далеко не все ладилось, и жил я в крохотной, размером чуть ли не с картонную коробку, квартирке, проводя все вечера за единственным развлечением — просмотром канала новостей BBC. Потом, правда, стало легче, ну а с Формулой-1 мне повезло уже по-крупному. Но по-настоящему я почувствовал себя полноправным членом этого элитного клуба не тогда, когда подписал контракт с Jordan, а лишь в Мельбурне, когда по ходу Гран При Австралии впервые присутствовал на брифинге пилотов. Это было замечательно: я вдруг оказался среди тех самых людей, которых до этого в течение многих лет видел по телевизору. Я подумал: "Ну вот, теперь я один из них".

Дорога из аэропорта до гостиницы за разговором пролетела незаметно, и я с уче-

том многочасового перелета и смены часовых поясов уже хотел было пожелать Ральфу и его деловой спутнице приятного отдыха, но... не тут-то было! В то время как Лиз после ужина пожелала поскорее отдать себя в объятия Морфея, Ральф бодро отрапортовал о полной готовности к объятиям вожделенных московских красавиц. Что ж, для молодого гонщика, ведущего, в отличие от большинства его коллег, холостой образ жизни, стремление совершенно законное и непредвзвешенное...

Сделал дело — гуляй смело!

Следующее утро Ферман посвятил тому самому официальному мероприятию, которое и привело его в Москву.

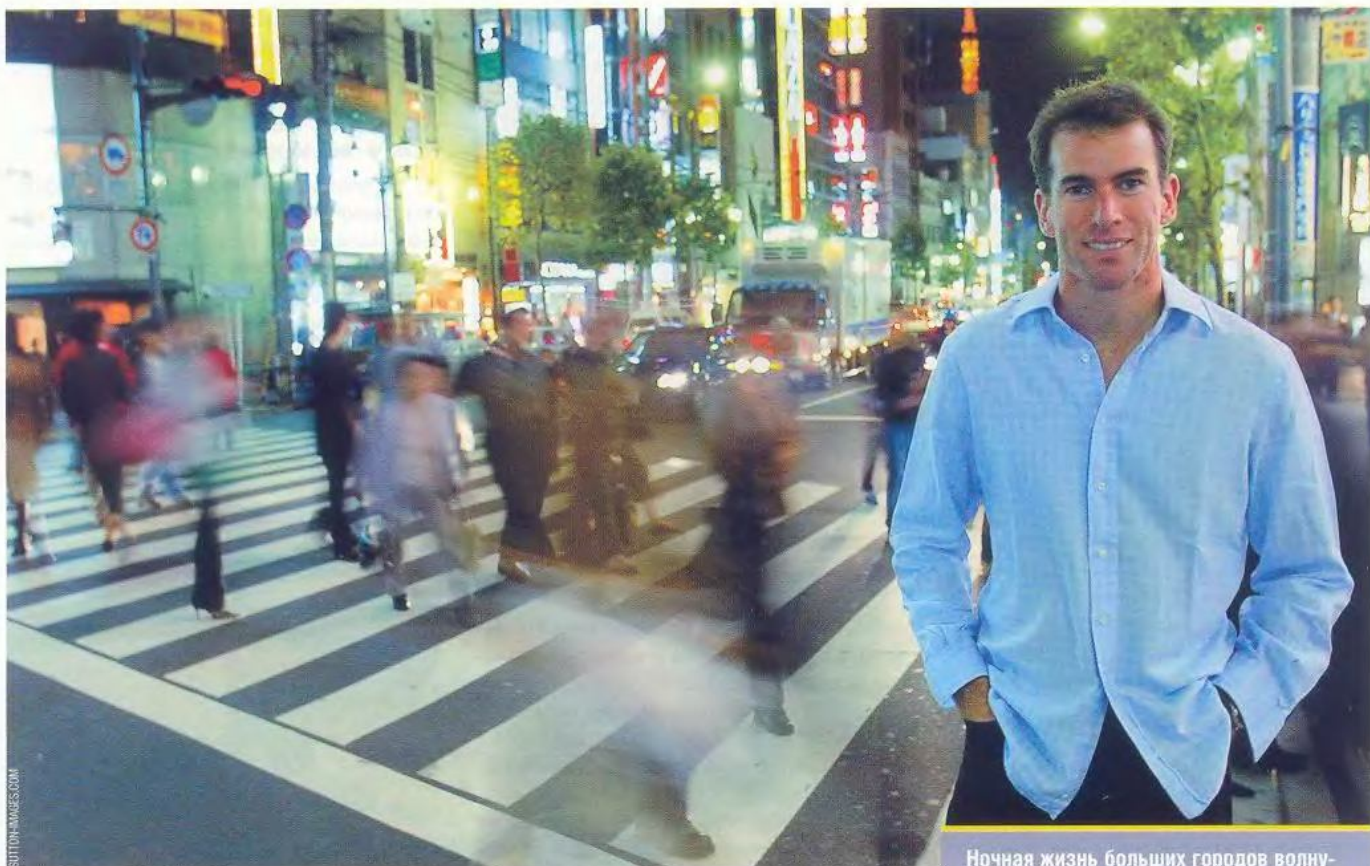
"Скорость — надежность — производительность" — под таким лозунгом компания Imation, международный производитель магнитных и оптических носителей информации, и команда Jordan Ford представили себя в России. Являясь официальным технологическим партнером Jordan, компания Imation

обеспечивает команду своими ноу-хау в важнейшей составляющей гонок — в области передачи телеметрических данных в режиме реального времени и при анализе информации. В архиве магнитных лент Imation Ultrium на базе Jordan F1 в Сильверстоуне хранится примерно 4 терабайта (!) телеметрической информации. Частным же пользователям по всему миру марка Imation знакома главным образом по очень качественным дискетам и дискам CD-R, CD-RW и DVD, и, к слову, наши партнеры из крупнейшего фотоагентства Sutton Motorsport Images для записи цифровых снимков на диски тоже пользуются продукцией именно этой марки. Российские же покупатели носителей Imation имеют шансы выиграть массу призов, в числе которых — поездка на Гран При Малайзии!

Приняв участие в успешно проведенной презентации продукции Imation и последовавшей затем пресс-конференции, во второй половине дня Ральф Ферман отправился с "неофициальным дружественным визитом" в редакцию "Формулы", который начался с упомянутого выше обеда. Бедолага Ральф, которого во время завершившего утреннее мероприятие фуршета одолели желающие поговорить с ним и сфотографироваться на память, остался, что называется, несолоно хлебавши, испытывая адские муки голода. К тому же после нескольких лет, в свое время прожитых им в Японии, и нескольких дней, только что проведенных там же, Ферман крепко "подсел" на японскую кухню, так что соответствующими блюдами "на вынос" решили разжиться в соответствующем ресторане. Усугубила аппетит гостей и водка, которой Ральф и Лиз, успевшие продрогнуть на пронизывающем московском ветру даже за время коротких вылазок из помещений и ма-

Ральф доволен: официальное мероприятие прошло успешно, в редакции его приняли более чем тепло, желанная меховая шапка была приобретена и тут же водружена на голову, и все время он находился в окружении очаровательных девушек





Ночная жизнь больших городов волну-ет Ральфа Фермана. Касается ли это Москвы, куда гонщик прибыл всего на несколько дней. Или Токио, где ирландец провел несколько лет (на фото)

шины, согрелись с подачи моего коллеги еще по пути в редакцию (но не стоит представлять себе беспредельный запой и последовавший затем дебош — все было очень в меру, так сказать, чисто символически).

Беседа за обеденным столом плавно перетекла в общение с творческим коллективом редакции за чашкой кофе, и приятным сюрпризом для Ральфа оказалась встреча с заместителем главного редактора “Автопарамы” Вадимом Овсянниковым, в прошлом тоже гонщиком, с которым они в свое время познакомились, будучи оба успешными выпускниками гоночной школы Джима Расселла. Ну, понятно, эти двое тут же стали вспоминать былые подвиги, хотя вскоре разговор все равно свелся к выступлению Фермана в Формуле-1, а начался, естественно, с результатов последнего Гран При сезона:

Ральф, ты ведь провел шесть лет в чемпионате Формулы-Nippon и прекрасно знаешь трассу “Сузука”, не раз на ней побеждал. Была ли у тебя надежда благодаря этому выступить в Гран При Японии успешнее, нежели на других трассах?

Да, на “Сузуке” я действительно чувствую себя очень уверенно, и в квалификациях, как в пятницу, так и в субботу, у меня все было отлично. Однако в гонке — вот же досада — возникли проблемы с системой подачи топлива и дозаправкой. В баке оставалось еще литров тридцать пять, но сломался один из насосов и, когда в затяжных поворотах топливо отливало на другую сторону бака, на панели приборов загоралась лампочка лимита

топлива, в итоге мне приходилось заезжать на дозаправку на пять кругов раньше, а затем ехать на слишком тяжелой машине.

У тебя в Японии со времен твоих успешных выступлений, наверное, много болельщиков?

Конечно, ведь в Стране восходящего солнца я провел столько времени! Да, в отличие от Европы во время Гран При Японии местные болельщики мне просто прохода не дают, а ведь зрителей на нем в этом году было более 120 тысяч. Так что теперь в России в этом смысле для меня сущий отдых — меня здесь никто не узнает или даже вообще не знает!

Поделись впечатлениями от минувшего сезона. В чем причина столь слабых выступлений команды в этом году, помимо финансовых проблем?

Лично мне потребовалось некоторое время, чтобы достичь в своих выступлениях, особенно в квалификациях, должной скорости. В целом же главной причиной неудач стал, пожалуй, недостаток испытательного пробега. Очень нелегко, когда и трассы чемпионата незнакомы — ведь до этого я выступал лишь на четырех из них, — и машину надо изучать, да еще и работать над ее совершенствованием. Что касается трасс, некоторые из них мне даже пришлось дополнительно изучать по видеозаписям и по съемкам со встроенных в машины камер. И конечно, очень полезны для новичков вроде меня пятничные тесты, благодаря им я тоже могу хоть

немного узнать трассы. Однако для работы над доведением машины до ума двухчасовой сессии недостаточно, необходимы и традиционные межэтапные тесты.

А твой высокий рост тебе не мешает? Насколько удобно тебе в кокпите “формулы-1”?

Проблемы с ростом у меня были, когда я ездил в Формуле-Nippon на шасси G-Force. Эта машина была для меня абсолютно неудобна, я постоянно набивал синяки на локтях, коленях... Одним словом, сконцентрироваться было крайне тяжело, и вылеты с трассы были для меня привычным делом. Но последние два сезона я ездил на шасси Reynard, за рулем которого особых проблем не испытывал и в итоге стал чемпионом. Что же касается Jordan, то за рулем этой машины я тоже чувствую себя очень комфортно даже при стандартных размерах кокпита.

Пока все говорит за то, что в следующем году ты продолжишь выступать за Jordan. Но рассчитывать на коренное улучшение ситуации в этой команде, увы, пока не приходится...

Нет, надеюсь, все же, что в следующем сезоне будет лучше. У нас будут ягуаровские моторы, в команду придут новые профессионалы, да и сам я опыта уже набрался. Планирую



Редакция журнала "Формула" с пригласившими к ним представителями дружественного издания "Автопанорама" сплотили ряды вокруг гонщика Ф-1

также привлечь в команду еще одного спонсора. Я ведь совсем недавно попал в Формулу-1, поэтому вполне доволен уже и этим, однако, конечно, мне хотелось бы на равных соревноваться с пилотами уровня Шумахера. В конце концов, у всех нас одна цель — попасть в лучшую команду и побеждать. Я до сих пор побеждал во всех чемпионатах, в которых выступал, так что намерен со временем добиться такого же успеха и в этом.

Кстати, в одном из этих чемпионатов, в британской Формуле-3, одним из твоих соперников был Хуан-Пабло Монтоя, и тогда ты одержал над ним победу, а сейчас в Формуле-1 он уже наступает на пятки чемпиону. Каковы ваши взаимоотношения?

К сожалению, у нас не слишком много возможностей для общения — разве что на брифингах и в процессе парадов гонщиков. В остальном каждый из нас слишком занят своими делами, да и моторхоузы наших команд в пaddockе располагаются довольно далеко друг от друга. Но Хуан-Пабло — отличный парень, замечательный гонщик, и, когда я только пришел в Формулу-1, он даже помог мне советами относительно особенностей пилотажа машины Ф-1.

Восемь лет назад тебе, удостоенному титула "Молодой пилот года", уже доводилось тестировать McLaren. Насколько ощутима разница между тем автомобилем и современным?

Самое трудное в пилотаже современных автомобилей Формулы-1 по сравнению с тем McLaren, который я тогда тестировал, да и с машинами других классов, на которых я гонялся, ощутить предел сцепления с трассой шин с канавками в отличие от сликов. Сове-

менные машины Гран При куда менее устойчивы, и с начала сезона я мучился со слишком большой недостаточной поворачиваемостью, от которой одними лишь регулировками никак не удавалось избавиться — требовалось менять что-то и в технике пилотажа.

И не надоело тебе за год бороться не столько с соперниками, сколько — по твоим же словам — со своей машиной и с самим собой?

Это, конечно, досадно, но нет, не надоело. К тому же надо стараться относиться ко всему с юмором. Как-то в разговоре с Джастином Уилсоном я пожаловался, что моя машина хронически страдает недостаточной поворачиваемостью и мне приходится прилагать массу усилий, чтобы это как-то поправить, а он в свою очередь посетовал на измучившую его избыточную поворачиваемость, а потом, невесело улыбнувшись, предложил: "А давай поменяемся настройками — и сразу окажемся, по крайней мере, в начале второй десятки!"

Кстати, Джастин же мне рассказал — а я прежде об этом и не знал, — что, оказывается, в 1969 году его отец, Кит Уилсон, гонялся на машине Формулы-Ford, конструктором которой был мой отец, Ральф Ферман-старший. А теперь мы с Джастином бок о бок сражаемся в Формуле-1!

Более того, в команде твоего отца, компания которого была в свое время самым массовым производителем гоночных шасси, начинал осваивать европейские трассы великий Айртон Сенна! Доводилось ли тебе в те времена с ним общаться?

Нет, когда Айртон гонялся в Формуле-Ford за отцовскую команду Van Diemen, нам общаться не доводилось. Но зато позже, когда Сенна уже был пилотом Формулы-1 и выступал за Lotus, он жил в нашем доме целых два месяца. Мне было лет десять, но я помню, что с восторгом наблюдал, как Айртон занимался физподготовкой перед тестами.

Сенна действительно величайший пилот, и он всегда был для меня героем и достойнейшим примером.

Хорошо, когда хоть кому-то хорошо

По завершении беседы гостей из Jordan пригласили на экскурсию в нашу святая святых — помещение, где непосредственно верстается журнал "Формула", причем как раз в самое горячее время, всего за несколько дней до сдачи очередного номера в печать. Ральфу никогда прежде не доводилось бывать в редакции издания, посвященного Формуле-1, и ко всему увиденному он проявил самый живой интерес. Но его радость, наверное, была бы неполной, не узри он на одном из мониторов верстку отчета о Гран При Италии с фотографией, на которой он обнимается с длинноногой фотомodelью. Ральф не видел меня, когда я делал этот снимок, и те-



Подготовка очередного номера журнала вызвала живейший интерес Ральфа, а его "личный вклад" украсил один из разворотов готовящегося выпуска

перь он стал для него еще одним приятным сюрпризом. А нам и не жалко человеку приятное сделать...

Вот в таком хорошем и приподнятом настроении гонщик Jordan и отбыл из редакции. Мы отправились на Арбат, чтобы он, прежде чем вновь окунуться в бурную ночную жизнь столицы, хотя бы немного успел погулять и по дневной Москве.

Поздним вечером, уже почти ночью, мы созвонились с Ральфом по телефону. "Жизнь прекрасна! — поделился впечатлениями ирландец под доносящиеся из трубки звуки музыки и звонкий девичий смех. — А у тебя как?" "Моя ночная жизнь? Тоже восхитительна", — заверил я, сидя в редакции за компьютером после встречи в "Шереметьево-2" коллег Ральфа из команды Renault, изо всех сил борясь со сном и с ужасом представляя себе предстоящий рабочий день... Но о нем вы, вероятно, уже прочли. **UD**

СЕЗОН-2003: ГЕРОИ И СОБЫТИЯ

Текст: Максим БОРДУНОВ

Гонщик года

Михаэль Шумахер

Лидер Ferrari заслужил звание лучшего гонщика сезона-2003 не за то, что он завоевал свой шестой чемпионский титул, а за то, как он это сделал. Пожалуй, это чемпионство стало самым выстраданным в карьере Шумахера. После неудачного старта сезона Михаэлю пришлось отыгрываться до середины чемпионата, но, захватив лидерство в Канаде, он в острейшей борьбе не уступил его до самого финиша чемпионской гонки. Не стоит забывать и о том, что в 16 гонках пилот Ferrari шесть раз пересекал финишную линию первым, в то время как его оппоненты делали это максимум дважды.





Открытие года

Фернандо Алонсо

На это звание с равным успехом может претендовать и Кими Райкконен, заявивший о себе как о претенденте на чемпионскую корону, и Марк Уэббер, умудрившийся занять почетное девятое место в личном зачете за рулем далеко не самого сильного Jaguar. И все же самой большой неожиданностью стали выступления Фернандо Алонсо, отныне – самого молодого победителя Гран При чемпионатов мира. Шеф Renault Флавио Бриаторе долго убеждал всех в том, что Алонсо – новый Михаэль Шумахер, но в сезоне-2003 молодой испанец превзошел ожидания и самого Флавио. Серия призовых финишей и блестящая победа в Венгрии не оставили сомнений в том, что Алонсо – будущая суперзвезда. При чем это будущее может наступить уже в 2004 году.

Новичок года

Кристиано да Матта

Пришедший в Формулу-1 чемпион серии CART не ударил в грязь лицом, хотя в его распоряжении была всего лишь Toyota (а не Williams, как в свое время у Вильнева и Монтой – других “пришельцев” из-за океана). Быть может, называть 30-летнего да Матту новичком в ряду с молодыми пилотами не совсем корректно, но факт остается фактом: бразилец набрал в пять раз больше очков, чем все остальные дебютанты сезона-2003 вместе взятые.



Везунчик года

Джанкарло Физикелла

Везение, благодаря которому итальянец выиграл первый в своей карьере Гран При, воистину можно назвать невероятным. Учитывая скоростные качества Jordan, шансы Джанкарло на победу в Бразилии нельзя было рассматривать даже гипотетически. Тем более после того как ранний пит-стоп отбросил гонщика на предпоследнее место. Однако дождь и многочисленные аварии внезапно вывели Физико в лидеры. Шансов удержаться на этой позиции надолго у итальянца также не было никаких. Но именно в этот момент попадает в аварию Алонсо – и гонку останавливают. Невероятность этой победы лишний раз подчеркивает тот факт, что автомобиль Джанкарло загорелся сразу после досрочного финиша.

Неудачник года

Жак Вильнев

Еще до начала сезона руководство BAR низвергло канадского пилота с пьедестала внутрикомандной “примадонны”, а по ходу чемпионата Вильнев не смог сделать ничего, чтобы вернуть свой авторитет. Поэтому неудивительно, что BAR решила отказаться от услуг экс-чемпиона мира.





Дуэль года

Шумахер и Монтойа в Монце

Сезон-2003 выдался богатым на борьбу на трассе. Чаше других радовал зрителей эффектными маневрами Хуан-Пабло Монтойа. Однако свой, вероятно, самый главный обгон колумбиец совершить не смог: на Гран При Италии он на первых же метрах дистанции пошел в атаку на немного замешкавшегося Михаэля Шумахера, и несколько поворотов Williams и Ferrari прошли бок о бок. На протяжении пары десятков секунд сердца поклонников Формулы-1 бились в учащенном ритме. В итоге немец все же не позволил колумбийцу опередить себя. Пожалуй, эта дуэль стала квинтэссенцией борьбы за чемпионский титул.

Гонка года

Гран При Бразилии

Сезон-2003 получился невероятно зрелищным от начала и до конца. Но самым памятным все-таки следует признать апрельский Гран При Бразилии. И дело не только в сенсационной победе Джанкарло Физикеллы за рулем слабенького Jordan – победе, присужденной итальянцу спустя несколько дней после выяснения, на каком же круге была остановлена гонка. По количеству событий на единицу времени Гран При Бразилии не имел себе равных: отчаянная борьба между пилотами на мокром асфальте, закончившееся топливо у лидировавшего Рубенса Баррикелло, серия вылетов в залитом водой повороте Curva do Sol (в том числе первый за почти два года сход Михаэля Шумахера) и завал на главной прямой, где Фернандо Алонсо врезался в колесо от машины Марка Уэббера. К счастью, все остались целы.



Авария года

Старт Гран При Германии

В 2003 году пилоты проявляли похвальную осторожность на стартах гонок, но одного стартового мини-завала избежать не удалось. На Гран При Германии не поделили асфальт Ральф Шумахер, Кими Райкконен и Рубенс Баррикелло: немец и финн зажали Ferrari бразильца между своими машинами. В результате все трое сошли с дистанции, а виновным признали только Ральфа – за неосмотрительность. Судьи наказали Шумахера-младшего заочным перемещением на десять позиций вниз на старте следующей гонки. Однако команда Williams подала протест, и по итогам слушаний в апелляционном суде наказание было заменено на штраф в размере 50 тысяч долларов. Дополнительную значимость этому эпизоду придает тот факт, что трассу не смогли поделить двое из трех главных соперников Михаэля Шумахера в борьбе за чемпионский титул.

Автомобиль года

Ferrari F2003-GA

Кубок конструкторов в пятый раз подряд достался Ferrari – это ли не лучшее подтверждение превосходства алых автомобилей над техникой соперников. Хотя в 2003 году это превосходство было уже не таким, как прежде, а порой F2003-GA и вовсе безнадежно отставала. Но все-таки за Scuderia остались победы на всех скоростных трассах чемпионата, что позволяет признать F2003-GA лучшей гоночной машиной года. Это действительно была лучшая Ferrari, и лишь проблемы с шинами порой не позволяли реализовать весь ее потенциал.





Загадка года

McLaren MP4-18

Так и не вышедший на старт автомобиль McLaren MP4-18 оставил немало вопросов без ответов. Почему "серебряным стрелам" за несколько месяцев так и не удалось сделать новую машину достаточно надежной для использования в гонках? Какие технические тайны скрываются под обтекателями McLaren образца 2003 года? Зачем команда вложила 50 миллионов евро в разработку автомобиля, который не провел ни одной гонки? Возможно, ответы на эти вопросы мы узнаем в 2004 году...

Технические новинки года

"Жабры"

Разумеется, о тех новинках, что и определили подлинный прогресс технологий в Ф-1 сезона-2003, мы узнаем не скоро. Поэтому речь в этой "номинации" приходится вести, скорее, о тех новшествах, которые больше других бросились в глаза. К ним относятся, например, W-образные передние антикрылья McLaren и Williams.

Или "трехмерные" задние антикрылья, в которых использовались различные по форме внешние и внутренние плоскости.

Но наиболее эффектной (не путать с эффективностью) новостью стали появившиеся на Ferrari F2003-GA прорези-"жабры" на боковинах. Впоследствии "жабры", предназначенные для отвода горячего воздуха от двигателя, скопировали Sauber и Toyota.



Скандал года

"Расширяющиеся" шины Michelin

Случившееся после Гран При Венгрии разоблачение шинников Michelin, чьи покрышки расширялись по мере износа, грозило превращением всего сезона-2003 в фарс. К счастью, пламя скандала было быстро и умело потушено совместными усилиями всех заинтересованных сторон: к Гран При Италии Michelin сделала более узкие шины. Но кто знает, чем бы обернулся шинный скандал, если бы чемпионат выиграла не Ferrari на резине Bridgestone...

Курьез года

Хулиган в Сильверстоуне

Появление религиозного фанатика на гоночной трассе во время Гран При Великобритании если и было скандалом, то с оттенком курьеза. Многострадальный автодром в Сильверстоуне в очередной раз попал под огонь критики – на этот раз за никудышные меры безопасности. Призывавший читать Библию, а не ходить на гонки, хулиган "в юбке" едва не попал под колеса и вынудил организаторов задействовать автомобиль безопасности. Это позволило Рубенсу Баррикелло выиграть гонку, несмотря на неудачный старт.





Бои без правил

Текст: Владимир МАККАБЕЕВ



ПРОТИВОСТОЯНИЕ ШУМАХЕРА И РАЙККОНЕНА ОБОЗНАЧИЛОСЬ ЕЩЕ В ПЕРВОЙ ГОНКЕ СЕЗОНА В СХВАТКЕ ОСТРОЙ, НО БЕСКОНТАКТНОЙ. А ВОТ В ЯПОНИИ НАПРЯЖЕНИЕ ПОЛУЧИЛО НЕОЖИДАННУЮ РАЗРЯДКУ. И ОТ РУКОПОЖАТИЙ ДО СТАРТА СОПЕРНИКИ ПЕРЕШЛИ К РУКОПРИКЛАДСТВУ ПОСЛЕ ФИНИША. СЛУЧАЙ, ВПРОЧЕМ, ДАЛЕКО НЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ В ИСТОРИИ Ф-1...

По сообщению одной монреальской газеты, вскоре после гонки расстроенный поражением в чемпионате Райкконен подошел к Шумахеру. "Ты был моим кумиром, но мне противно видеть, как ты себя ведешь!" — заявил он немцу. Пребывавший после победы в отменном расположении духа Шуми поначалу пропустил слова Кими мимо ушей. Финн несколько раз повторил свое заявление, а потом вдруг схватил соперника за грудки. Шумахер в свою очередь всплился, и между гонщиками завязалась драка. Механики Ferrari и McLaren бросились разнимать смутьянов, однако и чемпион, и вице-чемпион мира все же успели отвести друг другу пару оплеух. Окончательно прекратить потасовку и помирить драчунов удалось лишь после вмешательства Жана Тодта. Обе команды и FIA попытались сохранить инцидент в тайне. И им это, вероятно, удалось бы, если бы не присутствие канадских репортеров, на следующий же день поведавших миру о "гоночном инциденте" на "Сузуке". Все описанные вы-

ше события произошли еще до того, как братья Шумахеры начали свою вечеринку, закончившуюся разбитой бытовой техникой и катанием не слишком трезвого Михаэля на погрузчике.

Интересно, что стычка между Райкконеном и Шумахером случилась ровно через десять лет после того, как здесь же, на "Сузуке", разгорелся один из самых громких скандалов в истории Формулы-1. Тогда, в 93-м, японский Гран При завершился победой Айртон Сены, но в ходе гонки уверенно лидировавший бразилец несколько раз едва не вылетел с трассы, пытаясь обогнать на круг Jordan проводившего свою дебютную гонку Ирвайна. Горячий ирландец самозабвенно боролся с Williams Хилла за шестое место, не обращая на лидера никакого внимания. Пару раз они едва не столкнулись. И после финиша взбешенный Сенна в сопровождении Нормана Хауэлла (в то время PR-директора McLaren) и своего гоночного инженера Джорджо АскаNELЛИ явился в боксы Jordan, чтобы объясниться с Ирвайном, кото-

рый в компании Рубенса Баррикелло и дюжины механиков как раз смотрел видеозапись гонки. Там же сидел и репортер Autosport Адам Купер. Как только возбужденный Сенна влетел в бокс, Адам, почувствовав, что пахло жареным, нажал кнопку диктофона. И на следующий день весь мир прочитал и услышал по радио запись их ссоры. Мы не будем приводить здесь полную стенограмму той перепалки. Она уже не раз публиковалась в прессе. Вот только некоторые, наиболее "содержательные" фразы из диалога великого бразильца с амбициозным ирландцем.

Сенна: Что ты ***** думаешь о своем поведении?

Ирвайн: Я гонялся.

Сенна: Ты гонялся?! Ты знаешь, что обязан пропускать лидера, отставая на круг?

Ирвайн: Если бы ты ехал достаточно быстро, то проблем бы не возникло.

Сенна: Я обгонял тебя! Ты три раза вылетал передо мной в одном и том же месте, как ***ный идиот... Ты мог вынести меня с трассы...

Ирвайн: Я дотронулся до тебя? Я хоть раз коснулся тебя?

Сенна: Нет, но ты был близок к этому, и я мог бы оказаться ***ным лидером!

Ирвайн: Да расстояние между нами было чуть ли не в милю... Эй, я ехал так, как было лучше для меня...

Сенна: Ты должен пропускать лидера, а не вытворять то, что ты делал. Ты трижды чуть не столкнулся с Хиллом прямо передо мной, в результате я мог собрать вас обоих...

Ирвайн: Но я гонщик! Гонщик!

Сенна: Ты не гонщик. Ты ехал как ***ный идиот. Ты не гонщик, ты ***ный идиот.

Ирвайн: Говори, говори. Ты просто оказался в неудачном месте в неудачное время...

Сенна: Будь поосторожнее, парень...

Ирвайн: Буду, я буду следить за тобой.

Сенна: У тебя будут проблемы...

Ирвайн: Да что ты...

Сенна: Будут.

Ирвайн: Да? Хорошо!

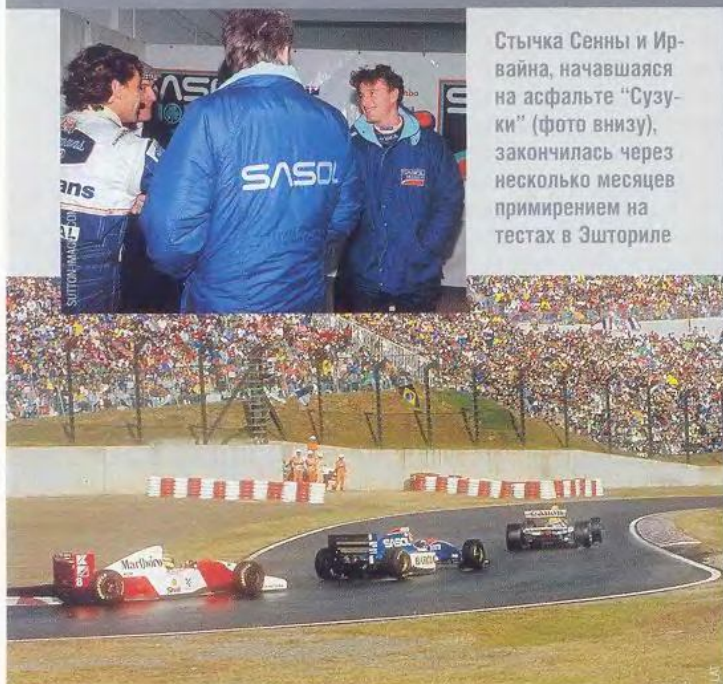
Сенна: Да? Ну ты узнаешь, как это хорошо.

Ирвайн: Убирайся отсюда.

Сенна: Ты узнаешь...

Ирвайн: Проваливай.

После этого Сенна повернулся было, чтобы уйти, но тут же передумал, с разворота вмазал левой (Айртон был левшой) Ирвайну по лицу и направился к двери. От неожиданности Эдди не удержался на ногах и свалился на стол. "Ты заплатишь за это", — прокричал он вслед бразильцу.



Стычка Сенны и Ирвайна, начавшаяся на асфальте "Сузуки" (фото внизу), закончилась через несколько месяцев примирением на тестах в Зшториле



Боевой характер Шумахера и Сенны приводил к столкновениям как на трассе (Маньи-Кур '92 – вверху), так и вне ее (Хоккенхайм '92)



Первое время Ирвайн и вправду угрожал подать на трехкратного чемпиона мира в суд. Но в конце концов все ограничилось созывом специального заседания Всемирного спортивного совета FIA (после столь громкого скандала Федерация уже не могла остаться в стороне) и весьма мягким приговором: Сенна был условно дисквалифицирован на полгода. Парадокс заключается в том, что будь суд менее расположен к бразильцу и наложил на него не условную, а настоящую дисквалификацию, это наверняка спасло бы Сенне жизнь. Впрочем, тогда этого еще никто не знал, и, выступая перед Всемирным советом, Сенна как мог спасал свою репутацию хорошего парня.

"Ничто не оправдывает моего поступка, да я и сам себя не оправдываю, — сокрушался Айртон. — Но то, что творилось во время гонки, — абсурд, а никому не было до этого ровным счетом никакого дела. Поэтому-то я и отправился поговорить с ним, но наткнулся на глухую стену непонимания. Он не то что не считал себя виноватым, но и не хотел даже думать об этом, откровенно насмеялся надо мной под циничные улыбки пьяных механиков. Это вывело меня из себя".

Кстати, девять лет спустя Ирвайн сам оказался в подобной ситуации и возмущался по этому поводу не меньше Айртона, обрушившись после Гран При США '02 с критикой на Ральфа Шумахера. "Я не могу понять такого поведения человека, отстающего на круг, — искренне кипятился Эдди, видимо, совсем забыв о собственных выкрутасах на "Сузуке". — Он знал, что мы с Хайдфельдом боремся за позицию, и вдруг решил вклиниться между нами. Не самый умный поступок, но это норма для Ральфа".

Нужно заметить, что и для Сенны, и для Шумахера кулачные бои на "Сузуке" были далеко не первыми. Однажды, в Хоккенхайме '92, они даже едва не подрались между собой. Сенна был взбешен опасными маневрами Солнечного Мальчика, за три недели до этого уже выбившего его из гонки в Маньи-Куре, и лишь вмешательство третьих лиц позволило охладить пыл двух величайших пилотов XX века.

Вообще же "бойцовская карьера" Айртона началась еще во времена его выступлений в британской Формуле-Ford. В 1981 году юный Сенна, вернее, тогда еще да Силва, бросился с кулаками на своего партнера по команде Энрико Мансиллу, подрезавшего его на трассе. А через шесть лет в Спа Айртон сам стал жертвой нападения на пит-лейн. После того как на первом круге гонки Сенна столкнулся в борьбе за лидерство с Мэнселлом, Найджел примчался к боксам Lotus и с налитыми яростью глазами накинулся на бразильца. Механики насилу смогли растащить их. Сенна в этой ситуации нашел в себе силы для шутки: "Если парень прибегает и хватается тебя за грудки, не думаю, что он приходил извиняться".

На счету Михаэля, помимо стычек на Сузуке '03 и Хоккенхайме '92, также есть еще два инцидента, которые, правда, так и не переросли в драку. В 1995 году в Монце Шуми бросился с кулаками на вынесшего его в Roggia Хилла, но судьи смогли вовремя оттащить разгневанного Михаэля от не спешившего вылезать из машины Дэмона.



Сенна всегда готов был надавить на соперника в буквальном смысле этого слова, как это произошло во время выступлений в Формуле-1 в 1981 году

А тремя годами позже в Спа после столкновения под проливным дождем в Роуишоп с отстававшим на круг Култхардом немец, вернувшись на пит-лейн, кинулся "убивать" (по собственным словам Михаэля) шотландца. Но Тодт и механики Ferrari успели отловить несостоявшегося киллера уже у самых боксов McLaren.

Безусловно, и кроме двух великих чемпионов забияк и в "большом цирке", и в "младших" Формулах хватало. Хотя во времена, когда на трассы выходили поколения гонщиков-джентльменов, до кулаков дело доходило редко. Если рыцари от автоспорта и дрались, то, как правило, не из-за событий на трассе, а из-за женщин или по идейным соображениям. Так, в 1956 году в Монце Луиджи Муссо и Эудженио Кастеллотти затеяли драку из-за националистических предрассудков. Однако вскоре изменились и времена, и нравы.

Первым записным "дуэлянтом" Формулы-1 стал в середине 70-х взрывной британец Джеймс Хант, схлестнувшийся в 1976 году в Штатах с Патриком Депайе и имевший на своем счету еще несколько мелких стычек. Но уже через шесть лет славу главного бретера при дворе "королевы автоспорта" у него отобрал бразилец Нельсон Пике, кулачный бой которого с чилийцем Элисео Салазаром телезрители BBC увидели в прямом эфире во время трансляции Большого Приза Германии 1982 года из Хоккенхайма. На 19-м круге возглавлявший гонку Brabham Пике догнал ATS Салазара на круг и перед "эской" Ostcurve попытался пройти его. Но Элисео повел себя довольно

странно, тем более по отношению к Пике, который в свое время помог богатому, но по большому счету бесталанному чилийцу пробиться в Формулу-1. Перед обозначенным старыми покрышками поворотом Салазар ушел внутрь и в "эске" воткнулся носом в бок входившего по наружной траектории Brabham, отправив Пике в отбойник. Для обоих гонка на этом закончилась. Возбешенный чемпион мира пулей выскочил из разбитой машины, тут же на обочине, не снимая шлема, бросился с кулаками на чилийца и довольно долго гонялся за ним по полосе безопасности. Однако через некоторое время эта некрасивая история получила весьма любопытное продолжение. Пару месяцев спустя главный механик Нельсона признался ему, что даже если бы Элисео не вынес его с трассы, бразилец все равно был обречен на неудачу: мотор гарантированно не дотянул бы до финиша. Узнав об этом, Пике тут же схватил телефон, набрал номер Салазара и... поблагодарил чилийца за то, что тот спас BMW от позорного взрыва мотора на домашнем Гран При.

Формула-1, безусловно, вершина автоспорта, но это вовсе не значит, что в "младших" классах накал страстей ниже и рукоприкладство встречается реже. Здесь тоже есть свои антигерои. Так, Бертран Гашо – тот самый бельгиец, который в августе 1991 года, попав в тюрьму за драку с лондонским таксистом, открыл дорогу в Ф-1 Михаэлю Шумахеру, – на заре своей карьеры оказался замешан сразу в двух разборках. Сначала в 1985 году после напряженнейшей гонки Формулы-Ford в Касл-Комбе Бертран пырнул пальцами сквозь открытое забрало шлема в глаза Марку Бланделу. А двумя годами позже, уже выступая в британской Ф-3, сам стал жертвой нападения. Во время квалификации в Донингтоне Марку Греку испортил Бертрану зачетный круг. Недолго думая, Гашо ответил бразильцу тем же, после чего Греку прямо на пит-лейн набросился на Бертрана с кулаками.

Столкновение Михаэля Шумахера и Дэмона Хилла в Монце '95 не получило дальнейшего продолжения только благодаря вмешательству судей на трассе



Похожая стычка произошла в 1993 году и на этапе международного чемпионата Ф-3000 во французском Ногаро между Винченцо Соспири и Оливье Панисом. Та гонка была решающей в борьбе за титул: перед заключительным этапом сезона Панис лидировал в первенстве, опережая своего основного соперника португальца Педро Лами всего на очко. Старт стоявший на первой линии Оливье благополучно проспал и на первом же круге влетел в машину Винченцо Соспири, которого занесло из-за того, что итальянец пытался рискованным маневром опередить одного из соперников. Оба в итоге выбыли из гонки. И поскольку Лами оставался на трассе, после возвращения на пит-лейн у француза сдали нервы. Разгневанный Панис понесся к боксам Mythos и кинулся на Винченцо, который, казалось, украл у него титул. Однако Соспири оказался крепким орешком. Между двумя будущими чемпионами Ф-3000 завязалась нешуточная драка, победителем которой вышел итальянец, напоследок пару раз весьма основательно лягнувший Паниса ногой. Но через полчаса Оливье все же утешился: Лами финишировал лишь 16-м и не смог отобрать у него титул.

Конечно, кулачные бои, кои, как мы видим, случаются в гоночном мире не так уж и редко, вряд ли украшают автоспорт. Но, думается, никакими карательными мерами FIA их пресечь все равно не удастся. Уж слишком высок порой бывает накал борьбы на трассе даже для психики таких тренированных людей, как пилоты Гран При. Когда нервы не выдерживают, гонщики бросаются друг на друга с кулаками, но затем, как правило, мирятся и в дальнейшем продолжают вполне нормально общаться друг с другом. Оставаться врагами в "большом цирке" слишком опасно. (3)



На "нокаутующий" удар Элисео Салазара на трассе в Хоккенхайме '82 Нельсон Пике решил ответить ударом



ИНТЕРВЬЮ
Патрик Хед

Слово и дело

Текст: Владимир МАККАВЕЕВ

ДЕЛА И СВЕРШЕНИЯ КОМАНДЫ WILLIAMS ХОРОШО ИЗВЕСТНЫ. И КТО, КАК НЕ ОДИН ИЗ ЕЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ, ЛУЧШЕ РАССКАЖЕТ О НИХ. СЛОВО ПАТРИКУ ХЕДУ.

Не секрет, что умные люди не всегда бывают приятными собеседниками. К Патрику Хеду сказанное никак не относится. Ум этого человека виден не только в его глазах, лице или, скажем, в "говорящей" в полном соответствии с законами классики фамилии, но и в словах. Но прежде всего ум этого человека проявляется в его делах. Патрик Хед, быть может, лучшая голова современной Формулы-1, живой классик автоспорта.

Покой даже не снится

"Большой цирк" на самом деле — довольно маленький и замкнутый мирок. Обитатели paddock Формулы-1, как правило, отлично знают друг друга и даже до некоторой степени друг другу надоели. Журналистам, работающим здесь, хорошо известно, что далеко не со всеми жителями этого мирового "табора" общение проходит легко. Особенно это касается "высокопоставленных лиц". Технический директор, а фактически — глава команды Williams, — одно из немногих исключений из этого правила. Williams издавна отличался высочайшим даже по меркам Формулы-1 уровнем технической культуры. Достаточно немного пообщаться с Патриком Хедом, чтобы понять, что изначально задает этот уровень. Культура этого человека проявляется во всем, в том числе и в общении. Как бы он ни устал и в каком бы расположении духа ни находился, Хед никогда не выкажет пренебрежения по отношению к собеседнику, будь то журналист, болельщик, гощик или механик. Кроме того,

Патрик, пожалуй, единственный в paddock большой босс, который никогда не бросит вам — "no comments". К примеру, после квалификации Гран При Франции этого года один из моих коллег задал Патрику заведомо "милитаристский" вопрос о количестве пит-стопов, запланированных командой на предстоящую гонку. Можно себе представить, какую зверскую физиономию, услышав подобное, соорил бы, скажем, Флавио Бриаторе. Но Хед — это сама доброжелательность. Их будет не меньше одного и не больше четырех". Классический пример "обидчивости" в мире Гран При!

Но живой классик вовсе не всегда бывает столь уклончив в своих ответах. В этом мне довелось убедиться лично во время нескольких наших встреч на Гран При сезоне-2008 в бельгийском мотороуме Williams. Последний раз мы виделись в Венгрии. Исход чемпионата был еще далеко не ясен, борьба в обоих зачетах — в самом разгаре. Но на тот момент сезон складывался для команды весьма успешно, прогресс был очевиден.

Мистер Хед, ваша команда борется за победу в Кубке конструкторов, а ваш гощик все еще претендует на титул чемпиона мира. Для многих это стало неожиданностью. А как вы сами оценивали ваши шансы перед началом сезона?

Перед началом сезона я вообще предпочитал не думать о чемпионате. Лучший рецепт победы — это сосредоточиться на каждой отдельно взятой гонке и пытаться на каждом Гран При достичь максимально возможного результата.

Принято считать, что в Williams несколько необычный подход к командной тактике. Скажем, после Гран При Германии вы заявили, что Ральф не будет помогать Монтю бороться за титул...

Пока гощик имеет более или менее реальную возможность выиграть чемпионат, я не думаю, что мы должны принуждать его помогать партнеру, у которого на тот момент больше шансов. В гонках случается всякое. Ведь после двух побед подряд в Норбурге и Маньи-Куре шансы Ральфа в чемпионате практически гораздо выше, чем Хуана, но две следующие гонки все кардинально изменили. А теперь представьте себе, где бы мы сейчас оказались, если бы после Гран При Франции сделали ставку на Ральфа.

В paddock быгует мнение, что FW25 больше подходит Ральфу, нежели Хуану-Пабло. Вы согласны с этим предположением?

Сразу хочу сказать, мы никогда не строили машины под пилотов. Но в том, что тот или иной автомобиль чуть больше подходит стилю вождения одного из гощиков, нет ничего удивительного, так происходит повсеместно. Скажем, в 1991 году, когда за нас выступали Манзелл и Патресе, в начале сезона в команде доминировал Риккардо, но когда мы как следует наладили работу активной подвески, на первые роли вышел Найварел, которому машина с активной подвеской подходила куда больше. Сегодня у нас нет столь заметной разницы. Если FW25 и подходит одному гощику больше, нежели другому, то незначительно.



ИНТЕРВЬЮ

Патрик Хед

Как вы относитесь к ошибкам своих пилотов? Ведь не секрет, скажем, что Энцо Феррари после аварий иногда устраивал разносы своим гонщикам.

Я отношусь к их ошибкам точно так же, как и они к моим. В конечном итоге ведь неизвестно, чьи ошибки обходятся дороже. Их нужно просто пережить, и работать дальше, стараясь не ошибаться вновь.

Но, как мы видели, в этом сезоне Монтоя потерял, по крайней мере, одну победу и четыре очка из-за трех практически идентичных разворотов в Мельбурне, Монреале и Будапеште. Вы не пытались разговаривать с ним на эту тему?

Это не лучшая тема для дискуссий с Хуаном. Зная его, я почти уверен, что подобные разговоры ни к чему продуктивному не приведут и будут только раздражать его. Он профессионал и, думаю, сам способен сделать необходимые выводы из своих ошибок. К тому же эпизод в Канаде был не столь однозначен, как кажется на первый взгляд. Там

у Хуана возникли проблемы с коробкой, и было бы не вполне справедливо сваливать всю вину на гонщика. Тем не менее не кажется ли вам, что ближе к середине сезона Хуан стал больше нервничать? Причем не столько на трассе, сколько в общении.

Возможно, но так и должно быть, ведь борьба в чемпионате обострялась с каждой гонкой. Главное, чтобы эмоции не возобладали над разумом. Тогда все будет в порядке.

Многих в Ф-1 откровенно удивил столь резкий прогресс Williams в мае-июне. За счет чего команда так "выстрелила" в начале лета?

У нас изначально была машина с солидным потенциалом. И, как показала практика, чтобы она смогла побеждать, оказалось достаточно внести пару механических изменений и доработать аэродинамический пакет. Ну и нельзя забывать о прогрессе Michelin. Сам по себе прогресс нашей машины не стал для меня сюрпризом, хотя, признаюсь, такой стремительности не ожидал даже я.



Мистер Хед, за четверть века, что вы провели в Ф-1, этот мир сильно изменился. Какой "большой цирк" вам больше по душе: тот, что был 25 лет назад, или сегодняшний?

Тот, старый мир был более гуманным что ли. Сегодня прийти в Формулу-1 собственной маленькой командой без поддержки крупного автопроизводителя, как мы это сделали в конце 70-х, уже практически невозможно. Последним, кому это удалось, был Эдди Джордан, но с тех

НЕИЗВЕСТНО, ЧЬИ ОШИБКИ ОБХОДЯТСЯ ДОРОЖЕ

Патрик Хед и Фрэнк Уильямс – два этих человека и их команда олицетворяют собой целую эпоху в гонках Гран При. За четверть века благодаря революционным идеям Патрика они сделали свою "конюшню" настоящим символом технического прогресса в Формуле-1





Первый автомобиль Хэда Williams FW06, безусловно, еще недотягивал до чемпионского уровня автомобиля крыла Колина Чепмена, но на некоторых трассах все же позволял пилотам Williams на равных бороться с черными машинами. Алан Джонс обгоняет Lotus 78 Марио Андретти в Лонг-Биче '78

Покинув Wolf, в 1977 году Фрэнк Уильямс и Патрик Хед основали на старом складе в Дидкоте (на фото слева) новую гоночную команду Williams Grand Prix Engineering. А уже через три года австралиец Алан Джонс (справа) завоевал на машине Хэда первый чемпионский титул

пор прошло уже больше десяти лет, и сейчас я бы не хотел оказаться на его месте. Мир Формулы-1 стал более жестоким для бедных, для богатых же команд мало что изменилось, только количество нулей в бюджетах несколько увеличилось. Но при этом, несмотря на явный технический прогресс — вернее, как раз из-за него, — течение жизни в Формуле-1 значительно замедлилось. Это можно заметить во всем, начиная от подписания контрактов, которые теперь готовятся за несколько лет вперед — возьмите, к примеру, наше сотрудничество с BMW, — и заканчивая созданием автомобиля. Когда я в 1978 году разрабатывал свою первую машину, весь процесс занимал одну-две недели. Сегодня же на это уходит по несколько месяцев, а иногда и полгода.

Вы еще не устали от суетного мира Формулы-1?

Вы хотите сказать, не собираюсь ли я на покой? Пока нет, я все еще получаю удовольствие от гонок и не хочу что-либо менять. Но как только пойму, что устал от Формулы-1, я уйду. Здесь нельзя что-то делать на-

половину, Ф-1 не терпит халтуры. Нужно выкладываться на все 100%, только тогда есть шанс победить, иначе ты просто будешь тащить команду назад.

Молодость патриарха

Будущий гений Формулы-1 родился в 1946 году в семье полковника британской артиллерии Майкла Хэда, который в первые послевоенные годы несколько лет занимал пост военного атташе в Швеции. Сын британского военного дипломата мог выбирать среди лучших учебных заведений страны. Сначала Патрик поступил в престижный Веллингтонский колледж, где, кстати, одновременно с ним учились будущий чемпион мира Джеймс Хант и будущий конструктор Lotus Питер Райт. Правда, справедливости ради нужно отметить, что за годы обучения в колледже их пути ни разу не пересекались. А вскоре по настоянию отца Патрик перешел в Королевский военноморской колледж в Дартмуте. Проучившись там несколько лет, Хед всей душой полюбил море (и до сих пор не упускает случая поплавать

под парусом). Но юноша довольно быстро осознал, что военная карьера не для него, и решил продолжить образование в техническом университете Бирмингема. Сменив за несколько следующих лет три ВУЗа, в 1970 году Патрик получил в Лондонском университете степень инженера-механика. Вопросы, в какой области начать реализовывать свой инженерный талант, перед молодым специалистом не стояло.

Отец Патрика был не только бравым моряком, но и большим поклонником автоспорта и в середине 50-х довольно часто выступал на своем Jaguar в различных британских гонках спортивных машин. Естественно, Хед-младший с детства начал интересоваться техникой. Свою первую гоночную машину Патрик сконструировал во время учебы в Веллингтонском колледже. Небольшой автомобиль для горных гонок с мотоциклетным двигателем так и остался в чертежах. Через несколько лет, уже будучи студентом Лондонского университета, Хед начал подрабатывать в Ferguson и Weslake (последняя в то время как раз занималась разработкой моторов для Формулы-1), а также вместе с одним из сокурсников, заядлым раллистом, он стал участвовать в гонках в роли штурмана. Впрочем, инженерная сторона автоспорта привлекала Патрика намного больше, поэтому, едва получив на руки диплом об окончании университета, Хед набрался смелости и, узнав в телефонном справочнике номер





компании Lola, предложил свои услуги Эрику Бродли. Видимо, Патрик сумел произвести должное впечатление, потому что хозяин Lola тут же пригласил молодого инженера на собеседование.

«Я вскочил в машину и помчался туда, — вспоминает Хед. — Он уделил мне буквально пять минут, после чего предложил приступить к работе со следующего понедельника. На первых порах я чувствовал себя едва ли не обузой для других инженеров. Они не знали, куда меня приткнуть, чтобы я не мешался под ногами и приносил пользу. В первый рабочий день я делал каркас сиденья для машины Can-Am, а в конце недели работал уже над проектом Ф-Ford, затем помогал Бродли в постройке автомобиля для Indy».

Однако со временем Хед освоился на новом месте. Помимо таланта он отличался огромным трудолюбием и с охотой брался за любое дело, которое ему поручали, так что очень скоро он стал своим на заводе в Хантингдоне. Там Хед близко сошелся с другим начинающим инженером Lola Джоном Барнардом. Молодые люди, ставшие впоследствии самыми успешными конструкторами Ф-1 80-х годов, подружились настолько, что Патрик даже выступил шафером на свадьбе Джона. А вскоре будущим гениям стало тесно в стенах компании Бродли, и они оба ее покинули. В 1972 году Барнарда пригласили в McLaren, а Хед со своим компаньоном Джеффом Ричардсоном

решил открыть собственную мастерскую по производству моторов для Ф-Super-Vee. Заодно по просьбе Майкла Кейна, в будущем менеджера Williams, Хед взялся за доводку Brabham BT38 гонщика Ф-2 Ричарда Скотта. Но тут в жизни Патрика наступила черная полоса.

Сначала почти дотла сгорела его мастерская, а чуть позже в тяжелую аварию попал и Скотт. Затушив пламя, уничтожившее его предприятие, пожарные едва не погасили и огонь энтузиазма, горевший в душе Хеда. После краха своего бизнеса Патрик некоторое время проработал с Ронам Торанаксом над проектом его Trojan T103, но, став свидетелем провального дебюта машины в Формуле-1, отчаялся добиться успеха в автогонках и засел за конструирование яхт. И кто знает, как бы сложилась судьба Хеда, если бы не Фрэнк Уильямс, в конце 1975 года уговоривший его вернуться в автоспорт. Этот шаг изменил судьбу не только Патрика и команды Williams, но всей Формулы-1, а Железный Фрэнк до сих пор считает день знакомства с Хедом самым удачным в своей жизни.

Правда, на посту главного конструктора Frank Williams Racing Cars Патрик проработал всего неделю. Измученный безденежьем Уильямс продал контрольный пакет акций своей компании канадскому миллионеру Вальтеру Вольфу, и тот сразу назначил главным конструктором Постлтуэйта, которого переманил из Hesketh. Почти год Хед прокантовался в помощниках у Харви, после чего они вместе с Фрэнком покинули «конюшню» начавшего устанавливать свои порядки Вольфа и, взяв в аренду старый склад ковров в Дидкоте, основали новую команду Williams Grand Prix Engineering (позднее, сразу после аварии, приковавшей его в 1986 году к инвалидному креслу, Уильямс передаст Хеду 30% акций команды, но тогда, в конце 70-х, Патрик, вопреки расхожему мнению, был еще не совладельцем, а всего лишь наемным работником Williams). Строить машину к сезону-77 они уже не успевали, поэтому, купив за 14 000 фунтов подержанный March, Уильямс заявил его в чемпионате мира, а Хед вместе со своим новым ассистентом Нилом Оутли засел за

Многие в пaddock считают, что из двух пилотов Williams Хед больше симпатизирует Монто, нежели Ральфу Шумахеру, однако сам Патрик с этим категорически не согласен

За четверть века через Williams прошло много великих чемпионов. Но своего самого яркого расцвета команда, безусловно, достигла в начале 90-х годов, когда Мэнселл, Прост и Хилл просто громили соперников за рулем созданных Хедом автомобилей с активной подвеской колес



После долгой полосы неудач, последовавшей за блестящими победами первой половины 90-х годов, с возвращением в Ф-1 BMW и Michelin Хед и его команда, похоже, обретают былую мощь



чертежи своего первого Williams FW06, благо Фрэнк сумел заключить выгодный спонсорский контракт с Saudia Airlines, и финансовые проблемы отошли на второй план.

Новый Williams вышел сравнительно легким и послушным в управлении. Правда, рассчитывать на успех в 1978 году с этой машиной было невозможно. В том сезоне в Ф-1 царили вооруженные граунд-эффектом "автомобили-крылья" Колина Чепмена. Преимущество Lotus было столь велико, что инженеры других команд тут же принялись копировать конструкцию Чепмена, дополняя ее собственными идеями. Но никто не ожидал, что лучше всех это получится у новичка Ф-1 Патрика Хедда.

"Идея Чепмена просто великолепна, — восторгался Патрик зимой 1978-го. — Поэтому нет ничего удивительного, что все начали работу в этом направлении. Мы не копировали Lotus 79 линия в линию, хотя, безусловно, эта машина оказала огромное влияние на проект нашего нового автомобиля". Лишь поздний (отложенный из-за затянувшихся продувок в аэродинамической трубе до пятой гонки сезона) дебют FW07 не позволил пилотам Williams побо-

роться за титул. Но уже в следующем сезоне на машине Хедда был выигран первый чемпионат мира и завоеван первый Кубок конструкторов. Так в Формуле-1 началась эпоха команды Williams, сделавшая Патрика Хедда самым удачливым конструктором в истории Формулы-1.

За следующие 23 года на построенных Хеддом автомобилях было завоевано девять Кубков конструкторов и семь чемпионских титулов. Под руководством Патрика начинали свой путь в Ф-1 почти все сегодняшние корифеи конструкторской мысли "большого цирка". Нил Оутли, Росс Браун, Эдди Ньюи — все они в разное время прошли школу Хедда. Патрик стал своего рода Чепменом 80–90-х годов, устроив в Ф-1 компьютерную революцию, вершиной которой стали несравненные Williams 1992–1993 годов, оснащенные всеми мыслимыми электронными "наворотами": от активной подвески до автоматической коробки передач. Затем последовал период успешного сотрудничества с Renault. Впрочем, лучше всего о своих славных делах расскажет сам мэтр.

Не считая этого сезона, за 25 предыдущих лет в Формуле-1 ваши автомобили выиграла 108 гонок. Больше не выигрывал ни один конструктор в истории Формулы-1. Но при этом в одном из ваших интервью вы говорите, что Патрик Хедд исповедует чуть ли не олимпийский принцип: главное не победа, а участие.

Я понимаю, куда вы клоните. Да, для одних людей, вроде Рона Денниса, победа в Ф-1 — это самоцель, да-

же наркотик, без которого они не могут существовать. Я же давно сделал для себя вывод, что мне больше нравится сам процесс ее достижения. Возможно, это звучит несколько старомодно, ведь времена романтиков в Ф-1 давно прошли, но от своей работы я получаю куда больше удовольствия, нежели от возможности поддержать в руках кубок или пересчитать суммы, пополнявшие мой банковский счет. Для меня победа — что-то вроде оценки на экзамене. Но они не всегда бывают справедливы, поэтому пережить случайное поражение мне иной раз гораздо легче, нежели собственное бессилие или остановку в развитии техники. Я люблю решать проблемы, и чем они сложнее, тем интереснее.

Какой из сконструированных вами автомобилей Формулы-1 вам наиболее дорог?

Все они — часть моей жизни, я вложил в каждую машину свою мысль, душу и энергию и не хотел бы выделять какую-то одну.

И все же?

Для любого конструктора особняком всегда стоит первый построенный автомобиль. Это как первая женщина для мужчины. Первая машина, построенная мною в Ф-1, — FW06 1978 года. Не могу сказать, что это мой лучший автомобиль. Он так

МЕНЯ ПРИВЛЕКАЕТ НЕ ПОБЕДА, А ПРОЦЕСС ЕЕ ДОСТИЖЕНИЯ



ИНТЕРВЬЮ

Патрик Хед

и не выиграл ни одной гонки... хотя, наверное, мог бы. Потенциал у него был неплохой, так что первый блин не вышел комом.

Все четыре чемпионских поколения ваших машин связаны с именами разных моторостроителей: в конце 70-х – начале 80-х – с Ford, затем – с Honda, Renault и, наконец, сейчас – с BMW. С какой из этих компаний вам было легче всего работать?

С BMW, конечно (смеется). Нет, действительно: в Мюнхене самый серьезный и научный подход к строительству моторов. Для них это не просто удачный рекламный ход, а четко продуманная программа развития, конечной целью которой, в частности, является отработка новых идей, которые найдут затем применение в моторах серийных автомобилей компании. Что-то подобное, конечно, прослеживалось и в Renault. А вот постановка работы в Honda в середине 80-х порой раздражала. Японцы не стеснялись использовать команду Формулы-1 в качестве тренировочной площадки для своих молодых инженеров и лучших выпускников Токийского университета. Но это еще полбеды. Главная проблема заключалась в том, что как только инженер, проработав год-другой, начинал вникать в суть проблем и становился настоящим членом коман-

ды, его тут же отзывали на завод серийных машин в Токио, а нам присылали следующего. И с ним повторялась та же история.

Тем не менее годы сотрудничества с Honda сопровождались целым фейерверком побед Williams в Формуле-1, а разрыв с японской компанией привел едва ли не к самому затяжному кризису в истории команды. Тогда, в середине 80-х, было сломано немало копий вокруг вашего разрыва с Honda. В чем же на самом деле была причина того, что японцы переметнулись в McLaren?

Отчасти мы сами оказались в этом виноваты. Они готовы были остаться, но выставили ряд условий: в частности, требовали пригласить японского пилота. Мы повели себя слишком самоуверенно и отказались, а Рон только того и ждал, чтобы окончательно переманить их к себе. Наверное, тогда мы совершили одну из своих самых больших ошибок в Формуле-1, что наглядно доказали несколько следующих сезонов. В конечном итоге палочкой-выручалочкой для вас стали моторы Renault и активная подвеска, за разработку которой вы взялись первым в Формуле-1. Она полностью оправдала себя, принесла в 1992 и 1993 годах два чемпионских титула в копилку Williams, а затем



Гонки для Патрика не работа, а жизнь. Может быть, поэтому, в отличие от технических руководителей других команд, Хед часто появляется на Гран При в сопровождении супруги Бетис

была запрещена. Обидно было хоронить столь дорогостоящий и успешный проект?

Безусловно, но не только потому, что он приносил нам успех. Вечно это продолжаться не могло, рано или поздно нас бы догнали. Дело в другом. На мой взгляд, активная подвеска делала автомобиль более совершенным, но не столько помогала гонщику управлять машиной, сколько повышала роль взаимодействия пилота с инженером. Работа гоночных инженеров становилась куда сложнее и увлекательнее. Причем, в отличие от современных автомобилей, важно было найти идеальный вариант настройки, а не ломать голову, как воплотить его на практике.

ТОГДА МЫ СОВЕРШИЛИ ОДНУ ИЗ СВОИХ САМЫХ БОЛЬШИХ ОШИБОК





Инженеры, начинавшие свой путь в Ф-1 под руководством Хеда, вот уже много лет составляют цвет конструкторской мысли Формулы-1. Ньюи сегодня возглавляет технический штаб McLaren, Браун – Ferrari. Возможно, когда-нибудь по их пути пойдет и нынешний главный конструктор Williams Гевин Фишер. Сам же Патрик не видит ничего зазорного в своем соперничестве с бывшими учениками и даже гордится ими

Гибель Сенны, которого Патрик очень ценил за его тонкое инженерное чутье, в 1994 году стала тяжелым ударом для Хеда. А уход Ньюи в McLaren двумя годами позже, по мнению многих специалистов, спровоцировал затянувшийся кризис Williams. Хотя у самого Патрика несколько иная точка зрения

Активная подвеска позволяла сильно сократить пропасть между теорией и практикой и предоставляла огромный простор для экспериментов. Какой сезон в Формуле-1 был самым сложным для вас лично?

Бесспорно, 1986 год, когда Фрэнк попал в ту ужасную аварию, приковавшую его к инвалидной коляске. На меня тогда свалилась вся административная работа, к которой я раньше не имел никакого отношения, контакты с Honda. К тому же в последней гонке мы по-дурацки проиграли чемпионат... Словом, это был очень и очень непростой сезон.

Мистер Хед, сегодня вы – один из патриархов Формулы-1. Лидеры технической мысли современной Ф-1 в свое время прошли вашу школу: и Браун, и Ньюи, прежде чем возглавить конструкторские штабы Ferrari и McLaren, поработали в Williams. Не обидно соперничать со своими же учениками?

Нет, миграция кадров – нормальная составляющая мира Формулы-1, и от этого никому не деться. Тем не менее в конце 90-х после ухода Ньюи в McLaren многие пос-

читали, что вы совершили ошибку, отпустив Эдриана из команды...

Мы не могли насильно удержать Ньюи в команде, но его уход не был трагедией, чемпионат мира 1997 года мы выиграли и без него. Миграция кадров – нормальное явление в Формуле-1. Когда в конце 80-х из команды ушел Фрэнк Дерни, ему на смену пришли Браун и Ньюи. Теперь место Эдриана заняли Гевин Фишер и Сэм Майкл. Все они великолепные инженеры, поэтому я не вижу в этом проблемы. Наоборот, мы даже гордимся тем, что все лидеры конструкторской мысли Формулы-1 вышли из Williams.

И все же в глазах многих болельщиков именно Ньюи олицетворяет собой последнюю чемпионскую эпоху Williams, пришедшуюся на начало-середину 90-х годов...

Да, Эдриан – выдающийся специалист. Его козырь – аэродинамика. Это его основная специализация, и прежде чем оказаться в March, а затем в Williams, он прошел школу американских гоночных серий, работал в CART, где аэродинамика машины является одним из решающих факто-

ров победы. На огромных скоростях оваловых гонок разница в два-три миллиметра в конструкции некоторых элементов может дать прирост скорости в 10 км/ч, так что это отличная школа для инженера.

Через вашу команду прошли не только почти все величайшие конструкторы последних десятилетий XX века, но и многие лучшие пилоты, исключая разве что Михаэля Шумахера и Микку Хаккинена. С кем из гонщиков вам как инженеру было работать приятнее всего?

С точки зрения инженера, да и не только, безусловно, лучшими были Прост и Сенна. Ален был фантастическим испытателем. Только они с Айртоном могли даже не заглядывая в данные телеметрии идеально точно описать поведение машины на трассе и сфокусировать внимание механиков на наиболее важных проблемах. В этом аспекте никто из современных пилотов в подметки не годится им обоим.

Я понимаю, что у вас, как и у почти всех людей в пэддоке, гонки отнимают большую часть времени, но все-таки что помимо Формулы-1 интересует вас в жизни?

Как вы правильно заметили, на развлечения времени почти не остается. Если же все-таки выдается свободная минутка, я, как правило, провожу ее с книгой. Люблю почитать что-нибудь о яхтах и мотоциклах, а иногда и прокатиться с ветерком на мотоцикле. Это очень помогает снять напряжение в ходе сезона. **ED**



ИНТЕРВЬЮ



КИМИ Райкконен

"Я СТОЛЬ ЖЕ БЫСТР, КАК И МИХАЭЛЬ.
НО У НЕГО БОЛЬШЕ ОПЫТА"

Текст: Борис МУРАДОВ

“Иной и на втором месте блесит, и его блеск отражается на том, кто занимает первое место”, – гласит древняя истина, и она как нельзя более подходит для характеристики Кими Райкконена образца 2003 года. Причем в отличие от тех огненных бликов, которые в ходе борьбы за чемпионский титул отбрасывал на главного соперника горячий Хуан-Пабло Монтоя, молодой пилот West McLaren Mercedes излучает блеск холодный, стальной или, что вернее, ледяной – как и подобает истинному финну с написанным на шлеме прозвищем Iceman – Человек-лед.

Лед тронулся!

Финский же журналист Хейкки Кюльтя, следящий за Кими на протяжении всей его карьеры, отмечает: “Он все еще стесняется на публике, но уже значительно меньше, чем в свой дебютный сезон в Sauber, когда он вдруг оказался в центре внимания, а все вокруг для него были просто чужаками”.

Да, многие коллеги-журналисты соглашаются, что Райкконен стал коммуникабельнее, расслабленнее, он уже не такой “бука”, каким был, когда только пришел в Формулу-1. В немалой степени этому, надо полагать, способствовала атмосфера большой команды, за которую он теперь выступает, многоопытные менеджеры West McLaren Mercedes, понемногу “размораживающие” замороженного финна в коммуникационном плане. Мало того, что Кими,



проявляя в ответ максимальную лояльность к своим работодателям и спонсорам, неизменно имеет “товарный вид” – его комбинезон, к примеру, всегда тщательно застегнут, чтобы были видны все имеющиеся на нем логотипы. Но он стал значительно приветливее, и благодаря упорным занятиям несравненно лучше теперь владеет английским (по мнению его девушки, он старается так потому, что относится к изучению языка как к работе, а в работе он старателен чрезвычайно).

Кстати, нынешняя девушка Райкконена, Джени Далман, о которой говорят даже как о его невесте, – “Мисс Скандинавия-2001” (прежняя подруга Кими, Ханна, была обыкновенной студенткой). Существенно выросло и благосостояние молодого финна – его зарплата в West McLaren Mercedes составила 2,5 млн фунтов. Но надо отдать этому тихому парню должное: памятуя, как приходилось вкалывать его родителям, чтобы, еле сводя концы с концами, оплатить его занятия картингом и затем автогонками, дать ему достой-



“НАРЯДУ С ОЧЕНЬ ХОРОШИМИ ВЫСТУПЛЕНИЯМИ У МЕНЯ БЫЛИ И ДОСАДНЫЕ ОШИБКИ”

ную путевку в жизнь, он теперь сам занимается благотворительностью, помогая подросткам стать людьми.

Однако, по большому счету, в общении он все же остался, что бы там ни говорили, прежним, и его удручающе односложные ответы (из-за чего приходится задавать одни и те же вопросы по несколько раз в различных формулировках), его столь же монотонная, как и раньше, часто невнятная речь, озвученная невыразительным и почти детским голосом, вынуждает журналистов писать портреты героев в общении с лихими парнями и “говорунами” вроде Алонсо, Уэббера или Баттона.



ИНТЕРВЬЮ

Но говоруны говорунами, какими бы быстрыми они тоже ни были, а чемпионом этого года, причем самым молодым чемпионом в истории Формулы-1, имел шансы стать именно Кими.

Если в прошлом году он закончил сезон с отставанием от Култхарда на 17 очков, то в этом, наоборот, обошел его на 40 очков. И это при том, что машина в распоряжении Кими была хоть и максимально модернизированная, но все же прошлогодняя, отнюдь не ровня Ferrari и Williams в последнем воплощении, и тот же многоопытный боец Култхард смог из нее выжать лишь седьмое место в личном зачете и всего три призовых места против десяти и вице-чемпионского звания "салаги" Райкконена. И окончательный расклад очков в личном зачете убеждает: если бы не досадный взрыв мотора на "Нюрбургринге", когда Кими шел на верную победу, то даже с учетом его собственных ошибок именно он, а не Михаэль Шумахер и не Монтойя был бы чемпионом 2003 года, пусть и с меньшим числом побед. "Капля долбит камень не силою, а часто падая", — утверждает еще одна истина. Но в том-то и дело, что и с силой у моло-

дого финна, кажется, тоже все в порядке. Однако история, в том числе и история автоспорта, история чемпионата, не знает сослагательного наклонения. Чемпионом в очередной, уже шестой раз и четвертый раз подряд стал Михаэль Шумахер, а нижеследующее интервью Кими Райкконена — это интервью вице-чемпиона, а этот титул, что ни говори, тоже дорогого стоит.

О горечи поражения

Когда я тебя интервьюировал в позапрошлом году, ты выступал еще за Sauber вместе с Ником Хайдфельдом. Теперь ты уже с начала сезона вступил в борьбу за чемпионский титул, долго был лидером сезона, в то время как Ник заработал за весь год лишь шесть очков и имеет шанс вообще лишиться места в Формуле-1, хотя ему и прочили блестящее будущее, причем как раз в команде McLaren. Что играет тебе на руку — судьба или особый талант?

Без таланта в Формуле-1 вообще нечего делать, и я думаю, что каждый из нас делает лучшее, на что он способен, без оглядки на других гонщиков. Наверное, и элемент удачи важен в каждом деле, но все же только

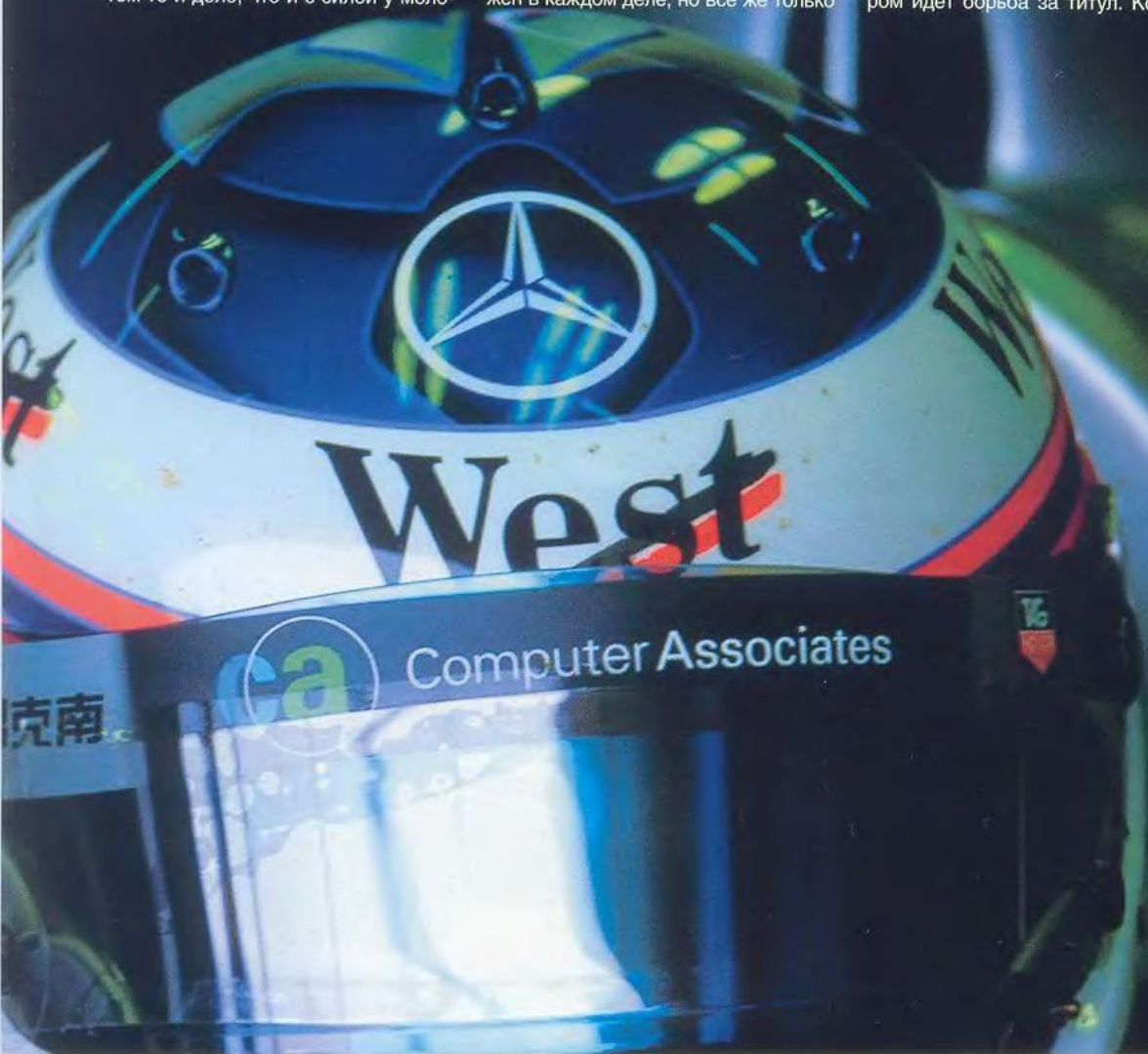
от тебя самого зависит, как сложится твоя профессиональная карьера. Так что я иду своим путем, очень доволен своим нынешним положением и не склонен думать о том, как обстоят дела у других гонщиков.

Что стало главным фактором твоего успеха в сезоне 2003 года по сравнению с прошлым?

Главным образом, машина. Она стала значительно лучше. В прошлом сезоне было слишком много технических проблем, неполадок, отказов. А модификация этого года и по своим характеристикам, и в плане надежности значительно лучше, что и позволило мне в этом году результативно выступать и даже бороться за чемпионский титул.

И все же как раз технические проблемы наряду с авариями стали причиной утраты тобой лидерства в середине чемпионата. Разве не досадно?

Что ж, таковы автогонки. Вчера ты был на вершине, сегодня тебя с нее вытеснил другой, а завтра, быть может, ты окажешься на ней снова. Главное — оставаться где-то рядом, удерживаясь на том уровне, на котором идет борьба за титул. Конечно,





всегда немного досадно терять преимущество, но это нормальный процесс, и я не особо застреваю на таких вещах. С другой стороны, очевиден вывод: как много всего нужно для успеха, какого напряжения требует удержание лидерства и как легко его упустить, если хоть что-то не в порядке. И тогда надо побыстрее понять, что именно не так, постараться скорее это исправить и продолжить борьбу за утраченную позицию. Расслабляться здесь и уповать на то, что достигнутое тобой когда-то преимущество неизбежно, ни в коем случае нельзя, даже если ты – пилот топ-команды.

Что же надо было исправить, чтобы победить соперников, вернуть себе лидерство? Чего все-таки не хватило?

Лишь одного – скорости, на которую способна машина.

А как насчет тебя самого?

В плане мотивации и упорства мне ничего в себе менять не потребовалось: я всегда максимально сконцентрирован, всегда нацелен на успех, на победу и всегда выкладываюсь на все сто. Конечно, как и любой гонщик, я продолжаю набираться опыта и совершенствоваться, оттачивать свой пилотаж, чему, опять же, немало способствует и более удачная машина, и работа уже второй год в большой и сильной команде, но принципиально менять в себе что-то никакой необходимости у меня нет.

Но во многом результат тебе подпортили и твои собственные, порой весьма грубые ошибки, например, в квалификации перед Гран При Австралии, Гран При Испании и Гран При Канады, разве не так?

Действительно, наряду с очень хорошими выступлениями в этом сезоне я допускал досадные ошибки, и не только в названных квалификационных заездах, но и в самих Гран При Испании и Гран При Канады. И эти ошибки дали людям повод говорить, что я все еще не обладаю достаточными данными, чтобы стать чемпионом мира. Но ошибки делаем мы все, мы все еще только приспосабливаемся к новой системе, и я, быть может, иной раз слишком усердую, слишком спешу. Быть может, лучше ехать чуть спокойнее, как, к примеру, на «Нюрбургринге», где у меня был поул: я не показал лучшего времени ни в одном из секторов, но общий результат стал лучшим.

Вообще же ты хорош настолько, насколько хорош твой результат в последней гонке. Ошибки совершают все, в том числе и действующий чемпион, и какой-то принципиальной причины, помешавшей мне выиграть чемпионский титул в этом году, не существует.

Но, быть может, эта причина – Михаэль Шумахер?

Отнюдь. Я столь же быстр, как и Михаэль, но нет никакого сомнения в том, что у него преимущество в куда большем опыте. А это потому, что он в автоспорте значительно дольше.



Стало быть, проблема в возрасте?

Нет, все дело лишь в количестве проведенных тобой гонок – чем их больше, тем больше опыт, а чем больше опыт, тем выше шансы на успех. Возраст же сам по себе значения не имеет. Если ты можешь выигрывать гонки, то можешь и победить в чемпионате – в любом возрасте.

Ощутил ли ты, что первая победа, одержанная тобой в Формуле-1, – победа в Гран При Малайзии – разделила твою жизнь на две части: «до» и «после»?

Да, несомненно. Побеждать всегда приятно, но эта победа стала для меня особенной. Конечно, я верил, что рано или поздно одержу ее, и с тех пор, как стал пилотом West McLaren Mercedes, это был лишь вопрос времени. Но пока эта победа не состоялась, я все же беспокоился,

“Я ВСЕГДА МАКСИМАЛЬНО СКОНЦЕНТРИРОВАН И НАЦЕЛЕН НА УСПЕХ”





SUTTON-IMAGES.COM

действительно ли мне это по силам, и в этом смысле результат Гран При Малайзии стал для меня чрезвычайно важным: теперь я знаю точно, что могу побеждать и в Формуле-1, и думаю уже о том, как бы победить снова и снова.

О сладости жизни

Провокационный вопрос: одновременно с переходом из команды-середняка в топ-команду у тебя сменилась и подруга: место прежней простой студентки Ханны заняла победительница международного конкурса красоты Джени, более соответствующая статусу девушки топ-пилота. Это закономерность или же просто случайность?

Конечно, никакой закономерности здесь нет и быть не может. Просто так получилось. Почему? А почему люди расходятся и сходятся, разводятся и потом заключают брак с другими? Миллионы людей делают это, не переходя из одной команды в другую.

А как насчет прочих атрибутов статусного роста? В Монако я общался с тобой на яхте...

Нет, я не стал покупать собственную яхту. Ту, что была в Монако, я лишь арендовал на гоночный уик-энд. И тридцати гостей, которые получили возможность наблюдать гонку прямо с ее борта, пожертвовали 2800 фунтов, все до последнего пенни направленные затем на нужды "деревни SOS" для неблагополучных и

беспризорных детей в Финляндии. Может, однажды я и куплю яхту, но, право же, делать это для того, чтобы побыть на ней несколько дней в году... это баловство, если не сказать, безумие.

Почему же ты, как и большинство пилотов Формулы-1, до сих пор не перебрался на постоянное место жительства в Монако, а по-прежнему остаешься в Швейцарии, где обосновался еще со времен Sauber?

В Монако слишком тесно, все слишком близко и слишком много соседей. А я привык и предпочитаю жить в более свободном пространстве, и поближе к природе. К тому же за те деньги, в которые обходится маленькая квартирка в Монако, в Швейцарии можно купить отличный дом. А была бы такая возможность, я и вовсе хотел бы остаться дома, в Финляндии. Но это невозможно, и я просто бываю там настолько часто, насколько могу.

Тогда, наверное, кочевая жизнь пилота Формулы-1 тебе не очень по нутру?

Я люблю сами гонки, но, действительно, как и все, наверное, не в восторге от бесконечных мотаний туда-сюда, особенно когда они связаны не с самими гонками, а с какими-то иными необходимыми мероприятиями. Если бы я мог выбирать, то проводил бы все время дома с Джени, с моими и ее друзьями. Но должен же кто-то приносить деньги в дом! 



**"ТАКОВЫ
АВТОГОНКИ:
ВЧЕРА ТЫ БЫЛ
НА ВЕРШИНЕ,
А СЕГОДНЯ
НА НЕЙ УЖЕ
ДРУГОЙ"**

ИНТЕРВЬЮ



Хуан-Пабло МОНТОЯ

"КАК ОКАЗАЛОСЬ, МИХАЭЛЬ НЕ ТАК УЖ
И НЕПОБЕДИМ"

Текст: Борис МУРАДОВ

“Монтоя — чемпион мира 2003 года?” и “Конец безраздельному господству Михаэля Шумахера — наступает эра Монтои!” — примерно такими заголовками пестрели средства массовой информации во второй половине минувшего сезона после серии блистательных выступлений колумбийского пилота BMW.Williams, позволивших ему, несмотря на провальное начало чемпионата, потеснить со второго места в личном зачете Кими Райкконена и вплотную приблизиться к лидеру, Михаэлю Шумахеру.

Благодушный монстр

Однако же достаточно было Хуану-Пабло в трех последних гонках сезона последовательно просто проиграть лидеру, угодить в столкновение с его партнером и сойти из-за технической неисправности в машине, чтобы минимальное отставание всего в одно очко, отделявшее его от действующего чемпиона, превратилось в непреодолимую пропасть “шириной” уже в одиннадцать очков, в результате чего даже и утешительное вице-чемпионское звание досталось не ему.

Но если в середине чемпионата, в ходе Гран При Франции он, разъяренный проигрышем собственному партнеру и потерей времени из-за одновременного с ним пит-стопа, поливал команду по радио отборнейшими ругательствами, то в самом конце сезона, давая нижеследующее интервью, Хуан-Пабло был, по край-



SUTTON IMAGES.COM



“Я УЖЕ ВЫИГРЫВАЛ ЧЕМПИОНАТЫ. ПОЧЕМУ БЫ МНЕ НЕ ВЫИГРАТЬ ЕЩЕ ОДИН?”

ней мере внешне, совершенно ослаблен и умиротворен, даже непринужденно позевывал, по-домашнему устроившись на диванчике в “жилой” зоне командного моторхуама. Совсем не “монстр”, как его зовут в паддоке. По всей видимости, продемонстрировав всем и осознав сам, что при наличии хорошей машины потенциал позволяет ему уверенно бороться за чемпионский титул, он уже более философски относится к конечной неудаче.

На любой вопрос Монтоя отвечает без запинки и по-английски говорит свободно, даже бегло, причем на американский манер, что придает всему сказанному им большую убедительность. Да и вообще, в отличие от “человека-невидимки” Михаэля Шумахера или того же нелюдимого Кими Райкконена, Монтоя ведет в паддоке весьма открытую жизнь, не прячется в моторхуауме, предпочитая вместе со своей обаятельной женой Конни быть на людях, постоянно с кем-то общаться.

Конни, кстати, отмечает, что “в жизни он — словно девятилетний мальчишка” — такой же шепотливый, задорный и охочий до простых человеческих радостей. Молодые супруги с восторгом предаются совместным компьютерным играм или, например, “сражаются на сковородках”, соперничая в приготовлении различных блюд.

Часть своего и без того чрезмерно занятого времени Хуан-Пабло уже третий год отдает работе в качестве Посла доброй воли ООН, занимаясь проблемой бездомных, незаконных эмигрантов и других



ИНТЕРВЬЮ

отверженных, которых так много в его родной Колумбии.

Правда, на родине Монтоя не рискует появляться под охраной менее десятка телохранителей — не из-за страха, что его убьют, впрочем, а из-за вполне обоснованного опасения, что он может подвергнуться похищению со стороны местных бандитов и боевиков. По той же причине и его отец Пабло, мать Либия и брат Фредерико живут не в своем старом доме в Боготе, а в более чем благополучном пригороде Майами. Да и у него самого помимо квартиры в Монако имеется вилла в лучшем районе Майами, о размерах и роскоши которой можно судить уже по одному лишь гаражу: в нем содержится ни много ни мало 27 очень дорогих автомобилей.

При всем том Монтоя у себя на родине — культовая фигура. По данным социологических опросов его популярность превышает популярность недавно избранного президента Колумбии Альваро Урибе. Любое его появление здесь вызывает массовую истерию, сравнимую разве что с приснопамятной битломанией. А за его победным финишем на «Хоккенхаймринге» в Колумбии посредством телетрансляции следила, согласно данным мониторинга, ликующая аудитория численностью 27 млн человек, тогда как все население страны составляет 40 млн человек, многие из которых вообще не имеют телевизора!

Закончили мы нижеприведенный разговор уже тогда, когда стало ясно, что шансов на победу в чемпио-

нате у Монтои не осталось, но начался он чуть раньше, перед Гран При Италии, когда Хуан-Пабло был максимально близок к титулу чемпиона мира и последняя на тот момент победа в споре с Михаэлем Шумахером — победа в Гран При Германии — была именно за ним.

Возгорится ли из искры пламя?

Хуан-Пабло, в твоих выступлениях в первой трети сезона, за исключением самой первой гонки, не было ни малейшего намека на последующий феноменально успешный прорыв. Придал ли тебе этот прорыв дополнительную веру в себя?

Нет, ведь в начале года все дело было лишь в несовершенстве техники. Просто затем машина стала значительно лучше, нежели была прежде, и, пожалуй, в чем-то даже превосходит технику, которой располагают ближайшие соперники. А в себе я был уверен точно так же, как и сейчас, — я всегда стараюсь выжать из себя лучшее, на что способен. И когда машина настолько хороша, что позволяет реализовать старания гонщика, тогда и результат соответствующий.

Другое дело, что я уже приобрел должный опыт, стал гораздо лучше чувствовать машину — настолько, насколько нужно для того, чтобы хорошо выполнять свою работу.

Чувствовал ли ты грандиозный скрытый потенциал Williams FW25 изна-

чально, или же, раскрывшись, он стал для тебя приятным сюрпризом?

Не то и не другое. Теоретически мы знали, что новая машина должна быть очень хороша, но что над ней, конечно же, придется еще поработать по ходу начала сезона. Просто не ожидали, что разница между желаемыми и реальными характеристиками будет столь огромна. Но мы знали, над чем именно надлежит работать, какого результата мы должны и можем достигнуть, и у нас все получилось.

То есть и машина, и опыт позволили тебе в этом году полностью раскрыть свой потенциал и таким образом войти в число лидеров чемпионата?

Полностью? Нет, не думаю, ведь мой потенциал тоже ежегодно повышается. Не думаю, что и Михаэль, несмотря на свои многочисленные победы, уже полностью раскрыл свои возможности. Все мы продолжаем учиться, развиваться. Если ты реализовал весь свой потенциал, в чемпионате тебе больше делать нечего.

Однако же в последних гонках сезона твоя скорость — во всяком случае, в сравнении со скоростью пилотов Ferrari — заметно упала. Понятно, что на каждой трассе шины ведут себя по-разному, но все же от гонки к гонке в их характеристиках отмечается некий «сквозной» прогресс. А тут вдруг этот





SUTTON-IMAGES.COM

скандал с шинами Michelin, их конструкцию пришлось срочно менять... Не в этом ли было все дело?

Нет, особой разницы в качестве шин я не почувствовал. Конечно, шинный фактор важен, но не стоит его и преувеличивать, будто только от него и зависели наши успехи. Нет, этот фактор в конце сезона значил не больше, чем в начале. И вообще этот скандал – больше политические дразги, а не спорт, а это не по мне. Я гонщик. Мое дело – управлять машиной, а от подобных междоусобиц я стараюсь по возможности держаться подальше.

Тогда в чем же дело – в том, что Михаэль по-прежнему сильнее всех и, в конечном счете, непобедим? Но ты ведь и Кими уступил.

Нет, дело, на мой взгляд, отнюдь не в этом. Чтобы претендовать на чемпионский титул и едва его не получить, сейчас достаточно, как показывает пример Кими, победить лишь однажды, но зато постоянно финишировать вторым-третьим. Сейчас, когда первое и второе место разделяют всего два очка, можно уже не надрываться ради победы. Теперь все зависит не только от побед, но и от стабильности гонщика. И, говоря уже о Михаэле, победить в шести гонках, но неважно выступить или сойти в шести других – не слишком хорошая работа, верно? В нашем

случае, полагаю, было то же самое. Неважно, по моей вине это произошло или по вине команды в целом, все равно поражение в чемпионате в этом смысле закономерно.

И что касается Михаэля, я не согласен с утверждением моего шефа Фрэнка Уильямса, что он так много раз становился чемпионом, потому что работал усерднее и лучше других. Я не хочу сказать, что Михаэль не хорош. Он достиг великолепных результатов в своей карьере, чего при всем желании у него отобрать нельзя, поскольку он и впрямь для этого изрядно потрудился. Но он вовсе не супергерой, и я не думаю, что он непобедим. В последние несколько лет помимо собственных замечательных способностей в его распоряжении была и лучшая в Формуле-1 машина. Но как только в этом году мы получили автомобиль, способный опережать Ferrari, титул Михаэля сразу повис на волоске. (Здесь стоит, право

же, вспомнить слова Хуана-Пабло годичной давности: "Михаэль – лучший на сегодняшний день. Он очень опытен, и у него есть машина, на которой он почти недостижим, однако даже и при равенстве в скорости машин он, хоть и не намного, но все равно быстрее всех". – Прим. авт.)

Так или иначе, все же Михаэль на шесть лет старше тебя, уже двенадцать лет выступает в Формуле-1 и рано или поздно уйдет,

"Я УЖЕ ПРИОБРЕЛ ДОЛЖНЫЙ ОПЫТ И ГОРАЗДО ЛУЧШЕ ЧУВСТВУЮ МАШИНУ"



SUTTON-IMAGES.COM

а у тебя, в общем-то, еще все впереди. Кого ты видишь своим основным соперником в будущем?

Да кого угодно. Вернее, не кого-то одного, а сразу многих: и Кими, и Фернандо, и Ральфа, и Кристиано. Соперников, в том числе и из совсем молодого поколения гонщиков, хватит на ближайшие пять-семь лет.

Не боишься, кстати, опоздать? Ведь упомянутые тобой молодые гонщики, эти "новые сверхъяркие звезды", уже наступают тебе на пятки. Взять, к примеру, того же Фернандо Алонсо – именно о нем сейчас говорят, как о новом чуде и будущем Шумахере. Он ведь значительно моложе тебя. Да и Кими тоже.

Нет, не боюсь. Почему-то, когда сравнивают меня с Фернандо и Кими, все забывают, что мы все трое пришли в Формулу-1 в один год, а Кими к тому же провел и столько же гонок, и в этом смысле мы в равных условиях. Они вовсе не герои-новички.

Но за твоими плечами – куда более существенный опыт выступлений и побед в чемпионатах международной Ф-3000 и CART. Разве это не дополнительное подспорье в борьбе за титул чемпиона мира?

Да, верно, я выигрывал чемпионаты, и чемпионат Формулы-1 – это всего лишь еще один. Почему бы мне и его не выиграть? Не в этом году, так в следующем. В конце концов, я здесь именно за этим. И как уже говорил, всегда делаю максимум возможного. Но я не заикливаюсь на титуле как таковом. Моя задача – хорошо выполнять свою работу, благополучно заканчивать гонки и зарабатывать как можно больше очков. И если работа

сделана должным образом, тогда ты способен и выиграть чемпионат. Вот как я это вижу. Во время гонки я просто не думаю о победе в чемпионате или еще о чем-то абстрактном. Все предельно конкретно: ты ведешь машину и делаешь лучшее, на что способен. И добавляешь на свой счет очки и потом уже только прикидываешь, достаточно ли этого для победы в чемпионате.

Кстати, насчет чемпионата CART. Многие, как, например, Бобби Рейхол, находят эти гонки более интересными, чем Гран При Формулы-1. А что на сей счет скажешь ты с точки зрения чемпиона CART и претендента на титул чемпиона мира в Формуле-1?

Я бы вообще не стал сравнивать эти чемпионаты, поскольку в CART у всех одно и то же шасси, которое оснащается моторами от четырех поставщиков, а в Формуле-1 у каждой команды машина собственной конструкции. Поэтому в Формуле-1 гораздо сложнее преуспеть. (Чаше приходится слышать прямо противоположное мнение. – Прим. авт.) Машина буквально напичкана множеством оригинальных устройств и электроникой, и ее в рамках регламента можно модернизировать и перенастраивать до бесконечности. В CART, где автомобили у всех практически одинаковы, очень трудно добиться прорыва в техническом аспекте, и это, как мне кажется, менее интересно. С другой стороны, обычно гонки CART привлекают большим количеством обгонов. А в Формуле-1 обгоняют реже, потому что здесь сделать это несравненно сложнее, и именно поэтому для меня это тоже интереснее. Обходить в гонках Гран При сложно, но

можно. И когда я вижу, что могу это сделать, иду на обгон. Для меня это что-то вроде естественного рефлекса. Я здесь чтобы побеждать, а не просто быстро ездить, а значит – как раз для того, чтобы опережать соперников. Тут главное – найти золотую середину между разумной смелостью и безответственной дуростью.

Гораздо сложнее, кстати, как я заметил в этом году, обгонять в конце сезона. Многие пилоты стали куда более агрессивными по отношению к Михаэлю, Кими и мне. Зачастую они защищаются уже буквально на грани разумного, поскольку знают, что мы не можем рисковать вылетом, и пользуются этим. Ничего не поделаешь, приходится мириться с этим и быть настороже, но все равно ведь идешь на обгон, потому что это гонки.

За рулем – мачо!

В свободное от гонок, тестов и прочих мероприятий время, когда тебе вообще никуда не надо идти и ничего не надо делать – любишь ли ты поспать подольше или все равно встаешь рано, чтобы чем-нибудь заняться?

Ну, в 6 утра я вставать, конечно, не буду, но и позже восьми тоже оставаться в постели не могу. Обычно я ложусь спать между 10.30 вечера и полночью, а встаю между семью и восемью утра, причем без будильника – в моей голове исправно тикают биочасы.

Повлияла ли на тебя как на гонщика каким-либо образом женитьба?

Нет, не повлияла никоим образом. Люди почему-то думают, что, если ты регулярно занимаешься сексом, это что-то меняет в профессиональном плане.



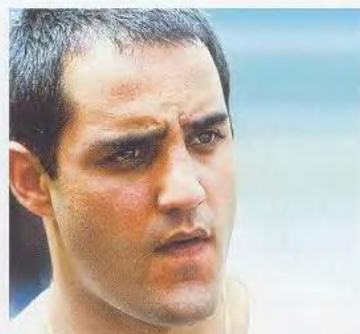
(Вообще-то я имел в виду психологический, а не сексуальный аспект, но, как говорится — вольному воля. — Прим. авт.) Между тем это совсем не так, во всяком случае, для меня. Да вот и Михаэль — дважды стал отцом, но это ему не помешало завоевать пять раз титул чемпиона мира. У Ральфа и Рубенса по ребенку, и на них это тоже никоим образом не сказывается. Нет, не думаю, что женитьба, семья несет дополнительную мотивацию или наоборот. По-моему, работа и семья — это параллельные миры, особо не влияющие друг на друга. А вот когда любимый человек — как моя Конни — всегда, даже на гонках, рядом, это здорово.

Считается, однако, что к максимальному успеху в жизни мужчина, в конечном счете, стремится именно ради женщины. Не в этом ли все же причина и твоего успеха?

Ну уж нет! Я стремлюсь к успеху сам по себе. Это — сугубо личное. Я люблю гонки, и делал бы то же самое, даже если бы не был женат. Делал бы все, что в моих силах — как и мои соперники.

И все же вы с Конни слывете самой сладкой парочкой в Формуле-1. А как вы познакомились?

Я счастлив, что женат на Конни. У нас и впрямь замечательные отношения, потому что она доставляет мне огромное удовольствие и прекрасно меня понимает. Я довольно замкнутый человек и в детстве



“ГЛАВНОЕ — НАЙТИ ЗОЛОТУЮ СЕРЕДИНУ МЕЖДУ СМЕЛОСТЬЮ И ДУРОСТЬЮ”

интересовался лишь картингом, Конни же, наоборот, очень общительна и с тех пор, как мы вместе, медленно, но верно вытаскивает меня из себя самого наружу.

Познакомились мы три года назад, на одном из этапов чемпионата CART — она подошла попросить автограф для брата. Но в то время у меня была другая подружка, а у нее другой молодой человек, и в тот день она как раз была вместе с ним, так что я предпочел бы поменьше вспоминать ту встречу. Но несколько месяцев спустя, когда оба были уже свободны, мы встретились вновь, у нас завязались отношения, и закончилось все это очень хорошо, как видишь!

А как закончилась история с изъятием у тебя водительских прав во Франции за превышение скорости?

Это все выдумки журналистов. Прав у меня никогда не отнимали, и я продолжаю ездить на машине. Да, я чуток превысил скорость — на спидометре было где-то 220–230 км/час —

ну и что с того? Я ехал на хорошей машине по автострате из Монако на автодром “Поль Рикар” (для справки: разрешенная максимальная скорость на автострате во Франции — 130 км/час, за существенное превышение — тюремное заключение. — Прим. ред.), ну и поднажал. Пришлось, конечно, разбираться с полицией, но все обошлось.

Понятно, почему ты не живешь в Колумбии, но сначала ты жил в Англии, а теперь — в Монако и в Майами. Чем, помимо профессиональных причин, обоснован этот выбор?



ИНТЕРВЬЮ

На самом деле я никогда толком не жил в Англии. Я снял дом в Оксфорде, когда начал работать в Williams F1, но, в конечном счете, думаю, провел там от силы пару-другую ночей и спустя несколько месяцев переехал в Монте-Карло, где теперь и провожу большую часть года, поскольку основная часть гонок проходит в Европе. Мне нравится Монако, поскольку там никому нет дела до того, кто ты, там все привыкло иметь соседями "знаменитостей". И, конечно, я люблю проводить время в Майами, где у меня тоже есть дом, где живут мои родители и большинство моих друзей и где тоже круглый год прекрасная погода. По ходу сезона, когда гонки проходят поблизости — Гран При Бразилии, США и Канады, — я непременно бываю в Майами.

На твоей родине, в Колумбии множество социальных проблем, как и в России. Россия — на втором месте по числу убийств, Колумбия — на первом. Не думал ли ты, используя свою поистине общенациональную популярность и опыт в качестве Посла доброй воли ООН, по завершении гоночной карьеры баллотироваться, например, в президенты?

Очень жаль, что репутация Колумбии страдает из-за горстки отмороженных, в то время как в целом народ у нас замечательный. Лично я, несмотря ни на что, люблю свою родину и, когда есть

возможность, приезжаю туда, чтобы повидать друзей и оказать посильную помощь нуждающимся. Но что касается политической деятельности — нет-нет, благодарю покорно, только не это. Проблем в Колумбии множество, это верно, но пусть ими занимаются профессиональные политики и экономисты. А вот если мой успех в Формуле-1 поможет улучшить имидж моей страны, то я буду счастлив.

Какое "время года" в Формуле-1 ты больше любишь — начало сезона или его завершение?

И то, и другое приятно по-своему и вызывает совсем разные чувства. В начале сезона ты свеж, с новыми силами рвешься в бой, полон самых радужных ожиданий, весь чемпионат впереди... А в конце — независимо от результата радуешься, что наконец-то вся это морока завершается и можно будет перевести дух, отдохнуть, расслабиться.

И что же, никакого разочарования, что недотянул до реализации тех самых "радужных ожиданий", что были вначале?

Нет. Вернее, конечно, когда я только осознал, что победа в чемпионате оказалась упущена, испытывал некоторое разочарование и досаду, но очень недолго. Это, так сказать, "одноразовая" эмоция, разочарование не в глобальном масштабе, и на моем мироощущении в целом оно не отражается. ❧



"УПУСТИВ ПОБЕДУ В ЧЕМПИОНАТЕ, Я ИСПЫТАЛ ДОСАДУ, НО ДЛИЛОСЬ ЭТО НЕДОЛГО"



СТИЛЬ ЖИЗНИ
Патрик Хед

ОБЕСПЕЧЕННЫЙ ЕЗДОК

Текст: Владимир МАККАВЕЕВ

ОН МОГ БЫ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ СОБСТВЕННЫМ САМОЛЕТОМ, НО ПРЕДПОЧИТАЕТ МОТОЦИКЛ. У БОГАТЫХ СВОИ ПРИЧУДЫ? ПАТРИК ХЕД НЕ СЧИТАЕТ ЭТО ЧУДАЧЕСТВОМ

70 | ФОРМУЛА 1003

Впервые подобный способ путешествия на Гран При Патрик Хед опробовал еще в 1995 году, отправившись "верхом" в Спа. Затем такие мотопробеги вошли в привычку. Как правило, компанию Хеду в рейдах, конечной точкой которых в основном становится французский Гран При, составляет два его приятеля Крис Уолтерс и Ричард Пьерпонт. С обоими технический директор Williams знаком уже более 30 лет. Крис, будучи специалистом по вибрационному анализу, в начале 70-х консультировал моторостроительную фирму Хеда. С Ричардом же Патрика связала своя горячая любовь, когда, временно отчаявшись добиться успеха в автоспорте, Хед принял-ся было за конструирование яхт, а Пьерпонт как раз принадлежала компания, занимавшаяся техническим оснащением судов. Ричард был первым, кому летом 1995 года позвонил Хед со своей идеей.

"Сначала он спросил меня, не хочу ли я прокатиться в Спа. Я ответил, что было бы неплохо. И тогда Патрик заинтересовался, есть ли у меня права на управление мотоциклом. Я сказал, что есть, но я не садился на него уже 30 лет. Он заявил мне, что это не беда, и мы отправились в путь", — вспоминает Пьерпонт.

Отсутствие опыта управления мотоциклом у Ричарда действительно не стало тогда большой проблемой. Куда больше неприятностей во время первого путешествия обоим доставили различия в технических характеристиках их мотоциклов. Хед отправился на Ducati с довольно большим баком, одной заправки которого хватало почти на 230 км, в то время как у Пьерпонта была 250-кубовая Yamaha с крошечным бензобаком, и он вынужден был заправляться каждые 130 км. До Спа приятели добрались без проблем, а вот на обратном пути в воскресенье ночью где-то в центре Бельгии Ричард потерялся. У него заканчивался бензин, и Пьерпонт вынужден был свернуть с шоссе, чтобы найти заправку. Хед не заметил этого и уехал вперед.

"После долгих мытарств мне несли бензина в каком-то гараже, но Патрик к тому времени был уже далеко", — вспоминал потом Ричард об этом небольшом приключении. Тем не менее на следующий год приятели решили продолжить традицию и отправились на мотоциклах на Гран При Франции, взяв в компанию Криса Уолтерса (его отец, кстати, в 20-е годы был весьма известным в Британии мотогонщиком). С тех пор такие мотопробеги стали ежегодными.

Каждый сезон перед одной из европейских гонок лихая тройка "седлает коней" и отправляется на несколько дней в путь за пределы привычного мира, останавливаясь в дешевых придорожных гостиницах и сдвигая ужины молодым домашним вином.

Впрочем, не всегда эти путешествия сопровождаются сплошь приятными эмоциями. В 1999 году, к примеру, вою дорогу до Маны-Кюра и обратно лил дождь. "Когда мы приехали в отель, то отдали горничной нашу насквозь промокшую одежду, но к утру она так и не просохла, и нам пришлось сидеть за рулем в сырой одежде. Тогда я сказал себе, что никогда больше не сяду на мотоцикл", — рассказывал Хед. Но через год негативные воспоминания стерлись из памяти Патрика, уступив место ожиданию приятных впечатлений от нового путешествия.

В отличие от машины мотоцикл дает возможность в полной мере наслаждаться скоростью даже на обычном шоссе, — считает Хед. — К тому же это один из способов поддерживать работоспособность на хорошем уровне, ведь побить пару дней вдали от офиса в разгар гоночного сезона редко кому удастся".

ВСЕ, ЧТО ВЫХОДИТ ЗА РАМКИ ОБЫДЕННЫХ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ, КАЖЕТСЯ ЧУДАЧЕСТВОМ

Как правило, их путешествия начинаются во вторник, когда все трое выезжают из Лондона в сторону одного из английских портов, разбросанных по берегу Ла-Манша: Портсмута, Дувра или Свинтемтона, где садятся на паром и плывут во Францию. Через два-три часа, выйдя на берег в Сен-Мало, Гавер или Кале, три товарища вновь прыгают в "седло", и на смену морскому бризу приходит ветер французских дорог. Bulky old boys (грузные старые парни), как они в шутку называют свое "команду", не несут слома голову на гоночную трассу, а останавливаются на ночь где-нибудь в тихой деревушке в Нормандии, Бретани или долине Луары, стараясь присмотреть для ночлега один из окруженных виноградниками маленьких замков-отелей, хотя здесь, пожалуй, их в пути, тройка британских джентльменов не пугается и отяглыми попойками, вплоть до 2-звездочных придорожных "кнопочников".



Если не случается ничего непредвиденного, дорога из Лондона до Маны-Кюра со всеми "привалами" занимает у них около 36 часов, обратная же — намного меньше. Обычно, выехав с автодрома в воскресенье вечером, к обеду понедельника все трое возвращаются в Лондон, и во вторник Патрик с новыми силами приступает к исполнению своих обязанностей на заводе в Гроу.

Мотопробеги — не единственный способ избежать отчужденности. Не меньше, нежели погонять с ветерком, Хед любит плавать в море. Поэтому несколько раз в году приятели встречаются на стоящей в Ярмуте джестиметровой яхте Ричарда и отправляются в плавание. Говорят, Патрик удивительно резво для своих лет справляется с парусами. "Это неплохой способ расслабиться, — отмечает Хед. — Когда я выхожу в море, я полностью отключаюсь от окружающего мира и, ни о чем не думая, работаю только руками". Для технического директора Williams этот действительно необходимый вид отдыха, ведь все остальное время его мозг находится в постоянном поиске рецепта новой победы в Ф-1, который продолжается уже четверть века.

"Большинство людей в современном мире, в том числе и в Формуле-1, постоянно находятся в плену каких-то стереотипов, и все, что выходит за рамки обыденных представлений, кажется им чудачеством, — говорит Патрик. — Но я не вижу в этом ничего необычного. Мне просто хочется немного отвлечься от рутины и пообщаться с друзьями, и я полностью удовлетворен нашими путешествиями".

ФОРМУЛА 1003 | 71

ОБЩИЕ ЦЕННОСТИ

ЕСТЬ ЦЕННОСТИ, КОТОРЫЕ ПРИНЯТО НАЗЫВАТЬ ОБЩЕЧЕЛОВЕЧЕСКИМИ. К ЭТОЙ КАТЕГОРИИ БЕЗ ОСОБОЙ НАТЯЖКИ МОЖНО СМЕЛО ОТНЕСТИ ТАКИЕ ДОСТИЖЕНИЯ СОВРЕМЕННОЙ ЦИВИЛИЗАЦИИ, КАК АВТОМОБИЛЬ FERRARI. ИЛИ РУЧКА MONTEGRAPPA

Текст: Максим БОРДУНОВ

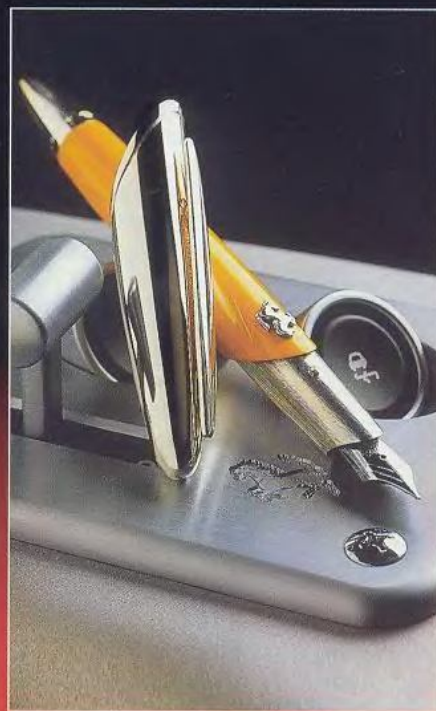
Что общего между автомобилем и пишущей ручкой? «Да ничего», — пожмет плечами водитель малолитражки с дешевой одноразовой ручкой в кармане рубашки. И будет по-своему прав. Но автомобиль автомобилю рознь, как, впрочем, и ручка — ручке. Так, в Италии в совершенстве владеют умением делать вещи, которые не оставляют равнодушным никого. Такие вещи, как, например, автомобили Ferrari или пишущие принадлежности Montegrappa. Неудивительно, что две марки, продукция которых во всем мире служит олицетворением безупречного стиля, решили объединить свои усилия. Осенью 2003 года, через несколько дней после победы команды Ferrari в чемпионате мира Ф-1, увидела свет коллекция ручек «Montegrappa for Ferrari».

Создавая эти ручки, в старейшей итальянской компании по производству пишущих принадлежностей исповедовали те же принципы, в соответствии с которыми в Маранелло делают автомобили Ferrari. Это прежде всего тщательно продуманное сочетание машинной и ручной работы. На ультрасовременных станках в старинном итальянском

городе Бассано-дель-Градипа рождаются части корпуса ручки из серебра и золота. Точно так же сегодня в Маранелло строятся двигатели Ferrari: автоматизированные обрабатывающие центры позволяют сделать безупречный силовой агрегат, соблюдая высочайшие стандарты качества. Примечательно, что окрашиваемая часть ручки делается из того же сплава, который используется в моторах Ferrari.

Однако вдохнуть душу в будущий шедевр способны только человеческие руки. Поэтому окраска корпусов ручек производится вручную, при помощи кисточек. В коллекции использованы два фирменных цвета Ferrari: ярко-красный Rosso Scuderia, в который окрашены гоночные автомобили из Маранелло, а также самые дорогие модели серийных машин, и желтый — цвет герба города Модены, где в начале прошлого века Энцо Феррари основал свою компанию.

Руки мастера, умело орудующего гравирующими резцами, создают знаменитого гарцующего жеребца Ferrari, который украшает корпус ручки. Завершающим штрихом, объединяющим пишущую ручку со спортив-



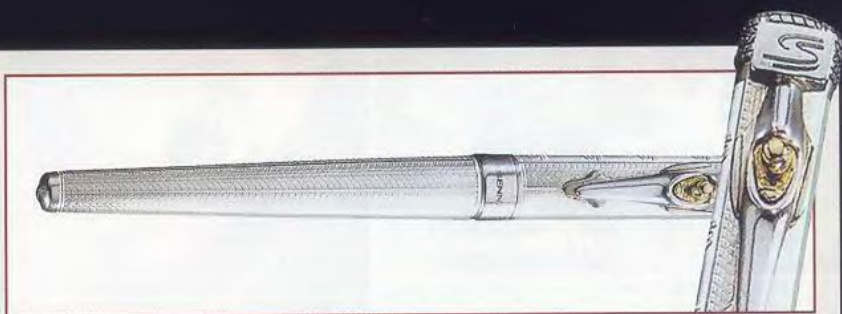
ным автомобилем, является механизм — иначе и не скажешь — колпачка. Вместо обычной для Montegrappa «резьбы» на корпусе ручки сделан специальный штырек, входящий в изогнутую прорезь внутри колпачка. По замыслу создателей, короткое движение руки, необходимое для того, чтобы надеть или снять колпачок, должно напоминать владельцу ручки действия рулем при прохождении S-образного поворота.

Чтобы сполна оценить все изящество этой тонкой аллегории итальянских мастеров, неплохо бы заодно владеть и машиной Ferrari. Кстати, хотя ручки из коллекции «Montegrappa for Ferrari» стоят в среднем раз в сто дешевле, чем машины из Маранелло, заполучить их будет так же непросто, как автомобиль с гарцующим жеребцом на решетке радиатора. Дело в том, что первая партия, в которой представлены как перьевые, так и шариковые ручки, будет изготовлена тиражом всего 4 тысячи экземпляров (на каждом выгравирован его номер) — в точном соответствии с количеством машин, которое ежегодно производится в Маранелло. При этом часть из них зарезервируют в самой Ferrari: по крайней мере, собирающий дорогие ручки и карандаши шеф гоночной команды Жан Тодт наверняка воспользуется служебным положением и пополнит свою коллекцию новинками от Montegrappa.

Тех же, кому посчастливится стать владельцем ручки «Montegrappa for Ferrari», ждет еще один приятный сюрприз: роскошная красная шкатулка, в которой поставляется ручка, украшена золотой или серебряной табличкой с выгравированным на ней двигателем Ferrari. Внутри шкатулка, которая сама по себе представляет немалую ценность, отделана бежевой или черной кожей в стиле интерьеров автомобилей из Маранелло.

«Но для чего все это нужно?» — удивленно спросит прагматик. «Для удовольствия», — ответят ему. Чтобы понять это, надо сесть за руль Ferrari или же взять в руку прекрасную сбалансированную ручку Montegrappa, которая, как и дорогой спортивный автомобиль, отличается отсутствием излишеств при несомненном шарме. Промчатся с ветерком по извилистой трассе или написать пару строк на листе бумаги. Выйти из машины и полюбоваться изящными линиями кузова. Или линиями, проведенными золотым пером. Ведь управление автомобилем может стать чем-то большим, нежели банальное перемещение из пункта А в пункт Б. А письмо — это не только способ отображения информации. И то, и другое способно стать источником наслаждения. И то, и другое способно украсить жизнь. В этом и есть философия «Montegrappa for Ferrari». ☐

Благодарим компанию «Восточный экспресс» за содействие в подготовке материала

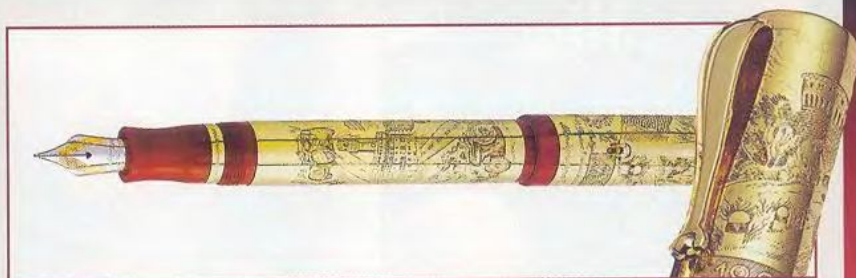


Посвящение Айртону Сенне

Впервые Montegrappa соприкоснулась с миром высоких скоростей в 1995 году, когда была выпущена ручка, посвященная памяти Айртона Сенны. Проект был осуществлен совместно с благотворительным Фондом Айртон Сенны, который помогает обездоленным детям. Первоначально было сделано 1960 ручек — в соответствии с годом рождения великого бразильца. Венцом коллекции стали золотая перьевая ручка, изготовленная в количестве 161 экземпляра — по числу проведенных Сенной гонок Ф-1, и золотая шариковая ручка, выпущенная в количестве 41 штуки — число побед Айртон в чемпионатах мира.

В ручке активно эксплуатируется гоночная тематика: корпус покрыт «чешуей», копирующей протектор дождевой покрывки (ведь Сенна — Человек Дождя Формулы-1), а зажим-клипса выполнен в форме гоночного автомобиля. Сидящий в кокпите гощик даже в серебряной версии ручки сделан золотым.

Впоследствии эта модель была выпущена в более доступной версии, без жесткого ограничения тиража. Хотя производство ручки прекращено несколько лет назад, изредка ее еще можно встретить в продаже.



«Тысяча миль»

Одна из самых раритетных ручек Montegrappa посвящена 70-летию юбилею легендарной итальянской гонки Mille Miglia («Тысяча миль»). В 1997 году было выпущено 500 серебряных и 100 золотых перьевых ручек, которые являются не столько пишущими принадлежностями, сколько произведениями искусства. Корпус ручки украшает выполненная вручную гравюра с различными гоночными зарисовками. Об уникальности работы мастера свидетельствует хотя бы тот факт, что на 1 мм поверхности ручки приходится от 1 до 10 прикосновений резца — это позволяет добиться потрясающе реалистичной градации серого цвета.

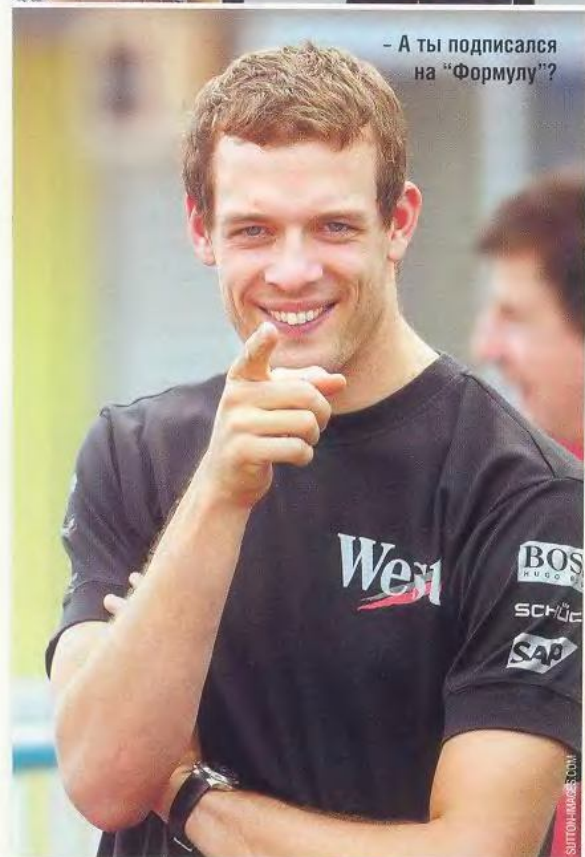


Именная ручка Шумахера

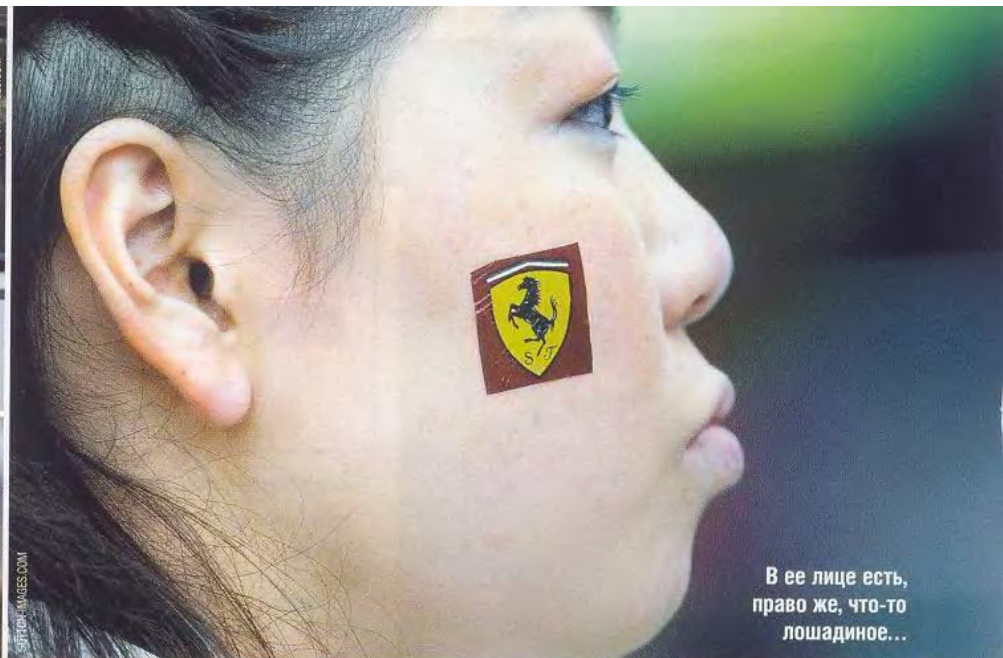
В 2002 году в компанию Montegrappa обратился Михаэль Шумахер, заказавший свою именную коллекцию пишущих принадлежностей. Мастера из Бассано создали для немца ручки и карандаши, корпуса которых украшены стилизованными буквами М и S — фирменным логотипом гонщика. Сделанные с использованием серебра или золота, они выпущены в количестве 150 экземпляров. Приобрести ручки Шумахера невозможно — их можно только получить в подарок от самого Михаэля.



Без комментариев



- А ты подписался
на "Формулу"?



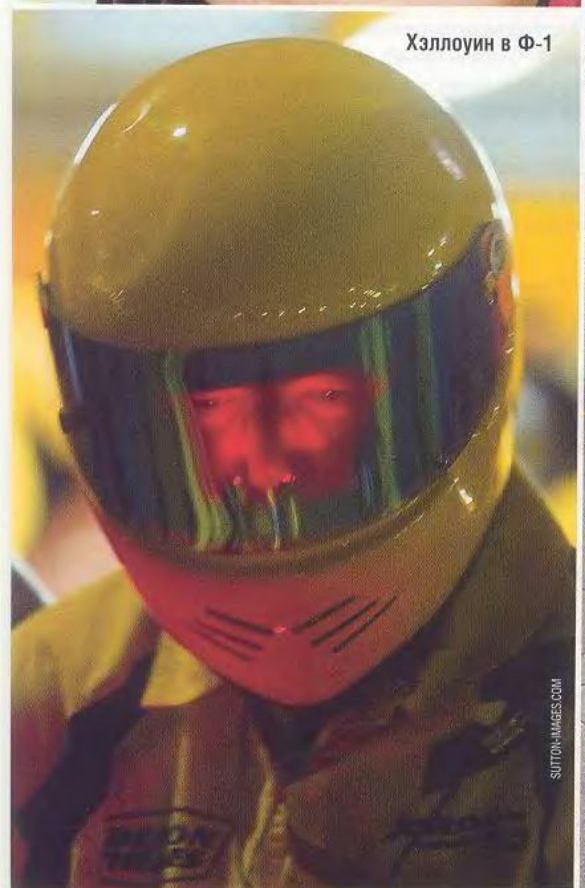
В ее лице есть,
право же, что-то
лошадиное...



Гран При Японии -
это нечто! Просто
окосеть можно!



Недаром Эдди
Джордана называют
сорвиголовой



Хэллоуин в Ф-1

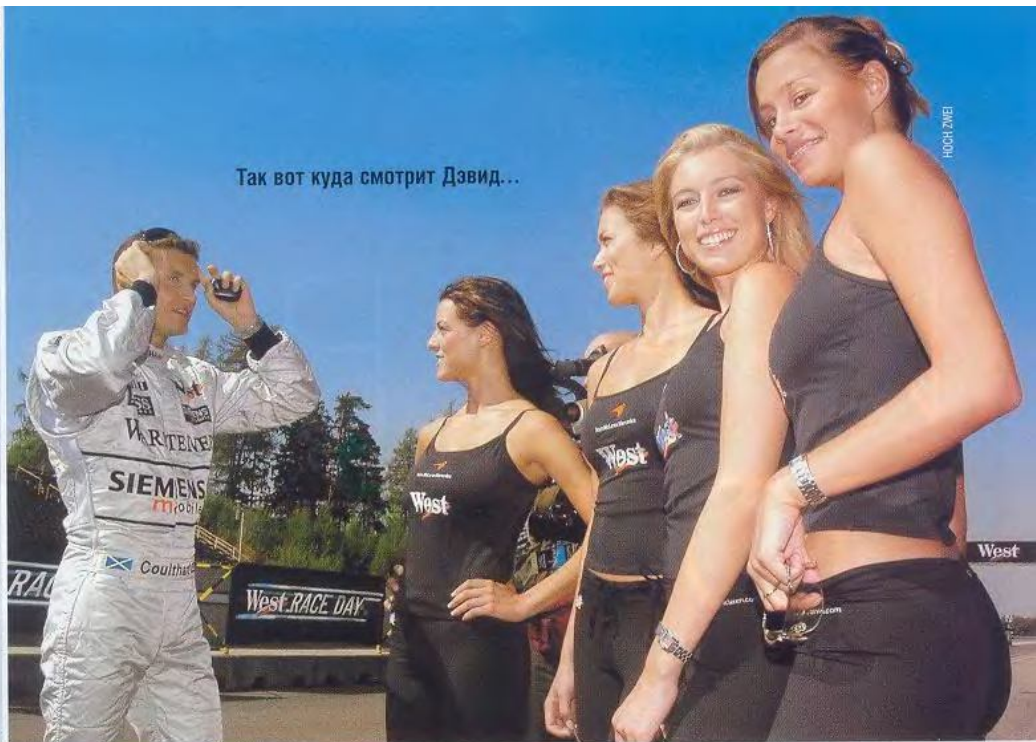


- На твоём месте, Рубенс,
должен быть я!



SUTTON-IMAGES.COM

Куда смотрит Дэвид?



Так вот куда смотрит Дэвид...

HOCKI ZWEI



SUTTON-IMAGES.COM

Модель
и моделька



В "большом
цирке" свои
клоуны



SUTTON-IMAGES.COM

Этому парню
явно не хватает
огонька



"Желтые
Элвисы"



Японское средство
от запаха изо рта
Алексанян Артур,
Россия, Москва

Условия конкурса "Калейдоскоп" изложены на нашем сайте www.formula-one.ru.
Подпись победителя очередного тура - на фото со знаком



ИСТОРИЯ
Simtek

ИГРА В ГОНКИ ПО-НАУЧНОМУ

Текст: Борис МУРАДОВ

История команды Simtek — всего лишь короткий эпизод в истории Больших Призов. Она просуществовала только полтора сезона — даже меньше, чем проработала тогда же в Формуле-1 и столь же беславно ее покинувшая команда Pacific. Но в то время как у последней за плечами был весомый багаж блестящих побед в "младших" формульных классах, Simtek была создана чуть ли не из ничего, продемонстрировав при этом куда больший потенциал. Однако запомнилась эта команда не столько результатами своих выступлений, сколько связанными с ней именами и трагической судьбой одного из ее гонщиков.



17 марта 1994 года. Начало своего первого сезона в Формуле-1 команда Simtek встречала с оптимизмом. Слева — представитель одного из спонсоров, четырехкратный чемпион мира по ралли Ари Ватанен, Дэвид Брэбб, Роланд Ратценбергер и Ник Вирт

Своим рождением команда Simtek Grand Prix обязана Ник Вирту — одному из немногих — пластинер-аэродинамиков, которые пришли в Формулу-1 не самоучками и не из аэрокосмической отрасли, а сразу с университетской скамьи.

Всю свою жизнь Ник Вирт что-то мастерил. Но если в раннем детстве он вполне довольствовался для реализации своих идей деталями конструктора Lego, то в подростковом возрасте неусыпная страсть Ника к изобретательству и конструированию вылилась уже в сооружение небольших ракет, топливо для которых он изготавливал из... гербицидов и сахарного песка. Это, впрочем, было самой невинной из его шалостей, поскольку он рос еще и изрядным сорванцом (любил, например, погонять без прав на машине) и за многочисленные проглоты был на волоске от исключения из школы. Но в конце концов он остепенился и поступил в Лондонский университетский колледж, в стенах которого воплотил свое увлечение конструированием в диплом инженера-механика. Его предпринимательской практикой руководила не кто иной, как изготовитель моторов (в том числе для машин Ф-1) Брайан Херд, и свою дипломную работу, ускоренную, кстати, призом Института инженеров-механиков, Вирт посвятил воздушным потокам в двигателе. Также еще в студенческие годы Ник начал сотрудничать с компанией March Engineering, куда его привел друг Марк Херд, сын основателя компании Робина Херда, и уже буквально через пару дней после защиты дипломного проекта он получил место инженера по аэродинамике в команде Ф-1 March. В этом качестве в 1987 году вместе с Эдрианом Ньюи он работал над созданием March 881, а в следующем году по просьбе Тома Казаны построил прототип March-Nissan для участия в гонке "24 часа Ле-Ман".

В октябре 1988 года 22-летний (Вирт получил предложение стать главным конструктором Ligier, но решил остаться в March, и очередной и весьма удачной его разработкой стала система активной подвески для шасси March SG891. Однако когда в 1989 году Херд-старший продал команду компании Leyton House, Ник по его рекомендации предложил



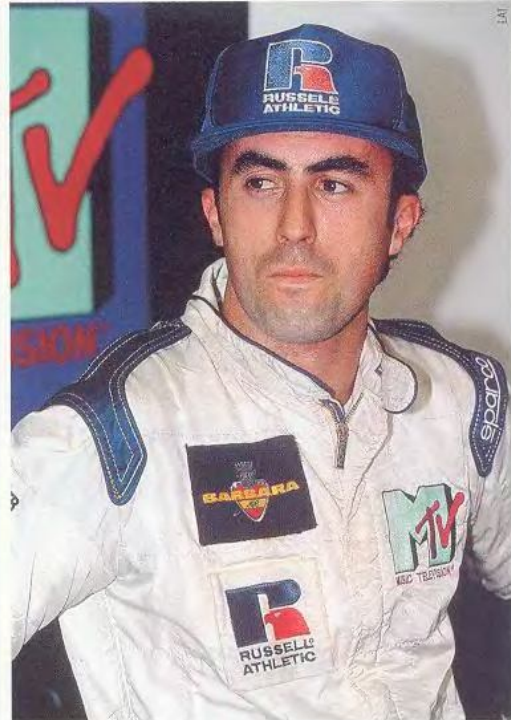


НИКА ВИРТА
 НАЗЫВАЛИ ОДНИМ
 ИЗ НАИБОЛЕЕ
 ТАЛАНТЛИВЫХ
 КОНСТРУКТОРОВ
 В ФОРМУЛЕ-1
 И ПРОЧИЛИ ЕМУ
 В ЭТОМ КАЧЕСТВЕ
 БЛЕСТЯЩЕЕ БУДУЩЕЕ



ГП Сан-Марино,
1 мая 1994 года.
Казалось бы,
уже одно лишь то,
что к созданию Simtek
приложил руку сам
Макс Мосли,
гарантировало ей
счастливое будущее...
Но это только
казалось

Не оправдал надежд
и гонщик с легендар-
ной фамилией:
Дэвид Брэбэм
не обладал и малой
долей таланта своего
знаменитого отца



свои услуги бывшему партнеру Херда по March Макс Мосли, который был не прочь инвестировать свой капитал в какой-нибудь высокотехнологичный проект в области Формулы-1. В результате в августе 1989 года была создана компания Simtek Research Ltd. (Simtek расшифровывалось как Simulation Technology – «технология моделирования»).

Исследования, конструирование и развитие – выполнение такого комплекса задач предложила заказчиком новая компания, провозгласив своим творческим кредо максимальную экономическую эффективность решений при соответствии конечного продукта самым высоким стандартам. Ник пригласил к сотрудничеству также своего университетского товарища и коллегу, инженера-аэродинамика Даррена Дэвиса, и первое время они работали в доме Вирта и умудрились решать сложные инженерные задачи, как говорится, «на коленке», но дела молодой во всех отношениях компании настолько быстро пошли в гору, что вскоре она обзавелась собственной аэродинамической трубой и лабораторией. И уже в 1990 году благодаря связям Мосли получила заказ от BMW на проектирование в рамках строжайшей секретности автомобиля Ф-1 (баварцы уже тогда планировали вернуться в Формулу-1) и доводку BMW 3-й серии для участия в чемпионате DTM в следующем сезоне. Затем клиентами Simtek Research Ltd. стали среди прочих также FIA, французское правительство и команда Ligier – для нее компания построила аэродинамическую трубу в Маньи-Куре. Наконец, Вирт в качестве консультанта и конструктора участвовал в ряде проектов серии IndyCar и Ф-3000.

В 1992 году компанию покинул Мосли: став президентом FIA, он продал свою долю Вирту. Но, несмотря на потерю столь важного компаньона, Ник продолжал развивать и продвигать дело, и в том же году на трассы ЧМ Формулы-1 выехал первый автомобиль его собственной конструкции. По сути, это была та самая машина, которая строилась для BMW, но осталась невостребованной, когда немец-

кий автогигант принял решение заморозить свой проект возвращения в Ф-1. Подвергнутое же модернизации шасси, получившее индекс S921 и оснащенное мотором Judd, пожелала приобрести команда Andrea Moda. Увы, но ее пилоты лишь раз смогли пробиться на старт гонки сквозь сито квалификации и предквалификации, и команда, оказавшаяся фактически мертворожденной, бесславно исчезла с трасс Гран При еще за четыре этапа до окончания чемпионата вместе с машинами Вирта, которым так и не суждено было продемонстрировать свой потенциал.

Столь скверный дебют в Формуле-1, однако, вовсе не обескуражил молодого амбициозного инженера, и он тут же взялся построить на базе все того же шасси S921 машину для команды Bravo F1, но ее приход в Ф-1 так и не состоялся из-за скоростной смерти инициатора проекта Жана Моснье. Тогда-то Ник Вирт и решил обзавестись своей собственной «конюшней» и в конце октября 1993 года объявил о создании команды Simtek Grand Prix. В 27 лет он стал самым молодым владельцем команды Формулы-1, будучи к тому же и ее техническим директором. Изрядную часть специалистов Вирт набрал из персонала окончательно развалившейся незадолго до этого March, так что работа сразу закипела, и уже в декабре прототип нового автомобиля выехал на первые тесты, а в марте следующего, 1994 года, две машины Simtek S941, оснащенные моторами Cosworth HB, вышли на старт первого этапа чемпионата мира.

Мертвый сезон

Частью акций Simtek владел легендарный Джек Брэбэм, и он же помог молодой команде найти спонсоров, поэтому неудивительно, что место первого пилота в ней досталось его младшему сыну Дэвиду, до этого безуспешно выступавшему в команде, носившей имя его отца в 1991 году, в последнем для нее полном сезоне в Формуле-1.

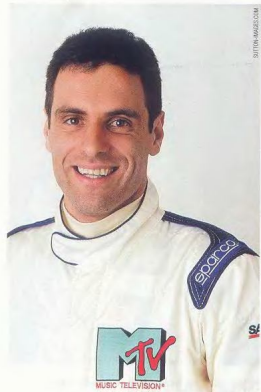
Вторым же пилотом перед самым началом сезона был объявлен новичок-австриец, мес-

то которого на пять гонок оплатила компания MTV. До этого парень неплохо зарекомендовал себя в «младших» европейских и японских формульных сериях, а затем и в многочасовых гонках спортивных автомобилей, но самой заветной его мечтой – а как же иначе! – было стать пилотом Формулы-1, и он был счастлив попасть в любую команду, пусть даже только дебютирующую в гонках Гран При, как и он сам. Он был полон решимости пусть не сразу, а со временем, но покорить эту вершину автоспорта, однако ни он, ни кто другой и предположить не мог, что времени для этого ему отпущено совсем немного и окрашено оно будет отнюдь не в радужные тона, а в слепящий алый цвет крови на черном траурном фоне. Звали австрийского гонщика Роланд Ратценбергер.

Начало дебютного сезона выдалось для Simtek противоречивым. В Гран При Бразилии Брэбэм, хоть и стартовал с последнего 26-го места и финишировал тоже последним, 12-м, с отставанием на четыре круга, но все же завершил гонку и в итоговом протоколе оказался даже впереди Айртона Сены, который стартовал с поула-позиции, но ближе к концу своей домашней гонки выбыл из борьбы и не был классифицирован. А Ратценбергер даже не смог пройти квалификацию.

В Гран При Тихого океана, наоборот, последним, 11-м, с отставанием на пять кругов, финишировал Роланд, а у Дэвида уже на третьем круге отказал мотор.

А в ходе квалификационных заездов перед третьей гонкой сезона в Имоле Ратценбергер разбился. Предположительно то ли из-за небрежности механиков, то ли в результате вылета кругом раньше на его машине ослабло крепление носового обтекателя, и, когда австриец на скорости свыше 300 км/час выскочил из поворота «Тамбурелло», переднее антикрыло сорвало напором воздуха, машина потеряла управление и со страшной силой ударились о бетонную стену в повороте «Вильнев», пролетев затем по инерции аж до «Тозы». Гонщик выглядел так, как если бы побывал



ГП Бразилии, 26 марта 1994 года. Роланд Ратценбергер не смог пройти свою первую квалификацию. Но тогда ни он, ни кто-либо другой не знал, что спустя всего месяц очередная квалификация поставит крест уже не только на его участии в гонках, но и на всей его жизни...



в миссору: перелом шеи и множество других травм, не совместимых с жизнью, не оставили ему ни малейшего шанса. Ратценбергер стал первым пилотом Формулы-1, погибшим во время Гран При за предшествующие 12 лет, продолжив печально известный "черный уик-энд", начавшийся с серьезной аварии Рубенса Баррикелло в пятницу и закончившийся смертью Айртона Сенны в воскресенье. К Дэвиду Брэббаму судьба оказалась в этом смысле благосклонна: в заново начатой гонке он из-за прокола тоже угодил в аварию, но сам при этом нисколько не пострадал.

После гибели Ратценбергера словно злое тень нависла над командой. В Монако, где Simtek была представлена единственной оставшейся машиной, гонка вновь закончилась аварией. А три дня спустя после постройки нового автомобиля в квалификации перед Гран При Испании его на скорости 200 км/час на первом же быстром повороте крестовый разбит об отбойник заменивший Ратценбергера Андреа Монтермини — возможно, сказалось то, что итальянец сел за руль, страдая от сильнейшей простуды. В результате ему пришлось отправиться в госпиталь лечить не только свою хворь, но еще и сломанный палец ноги и треснувшую пятку. В последующих гонках его заменил Жан-Марк Гюнон — в прошлом чемпион французской Ф-3 и гонщик международной Ф-3000, в конце сезона-93 прославивший пару Гран При за Minardi. Гюнон, в свою очередь, сменил Миммо (Доменико) Скалтареццелла, в прошлые годы не добившийся даже таких результатов, и в одной гонке (Гран При Японии) за Simtek выступил местный гонщик международной Ф-3000 Таки Нинто.

Однако проблема была не столько в отсутствии выдающихся способностей у пилотов, сколько в машине: "941-я" оказалась совершенно неконкурентоспособной. Весь сезон пилоты сражались за последний или предпоследний ряд стартовой решетки с такими же бедолагами из Pacific и прочими аутсайде-

рами (до уровня которых в том сезоне считались и некогда могущественная, а теперь бесслышно умирающая Lotus) и столь же скромно выступали в гонках, которые заканчивались либо поломкой, либо аварией, либо, в лучшем случае, последними местами в итоговой классификации.

Основная причина всех этих неудач была та же, что и у любой другой маленькой команды — деньги, а, скорее, их острейшая нехватка. В то время как тогдашний бюджет больших команд составлял от 30 до 100 млн долларов, такие команды как Simtek располагали всего лишь сема-восемью миллионами, что не позволяло содержать необходимый для успеха штат (сотни две людей) и, в частности, создать отдельную тест-команду.

И в конце года Simtek уже впору было сравнивать с тонущим в бурном океане Формулы-1 кораблем — началось бегство отчаявшихся членов команды. Дэвид Брэббам объявил об уходе в качестве гонщика BMW в чемпионат BTCC, а друг и давний партнер Вирта Даррен Дэвис ушел работать с Рори Андерсоном в Jordan.

Большие проблемы маленькой команды

Начало следующего сезона породило некоторую надежду на то, что дела молодой команды постепенно поправятся. В то время как место второго пилота Simtek по-прежнему занимал Скалтареццелла, первым стал перспективный голландец Вис Ферстаппен, обративший на себя внимание в качестве партнера самого Михаила Шумахера по Benetton и, кроме того, принесший в команду жизненно необходимое ей спонсорское деньги. Более того, Флавио Бриаторе в порыве неослабного великодушия одалжил Simtek в качестве "бесплатного приложения" к Ферстаппену коробочку передач Benetton.

Первая гонка нового сезона (Гран При Бразилии), впрочем, прошла с таким же "успехом", как и все предшествовавшее, но уже в следу-



ющей (Гран При Аргентины) Ферстаппен квалифицировался четырнадцатым! Правда, в самой гонке он сошел из-за отказа именно коробки передач, но зато Скалтареццелла, стартовавший лишь с двадцатого места, финишировал девятым, оставив на четверть круга от победителя, но опередив неклассифицированных Педро-Пауло Диница и Роберто Морено на Forti. В Испании Ферстаппен отстал уже лишь на два круга от победителя, Михаила Шумахера, и опередил Карла Венцеллингера на Sauber, Пьерюджини Мартини на Minardi и также



ПОСЛЕ ГИБЕЛИ РАТЦЕНБЕРГЕРА СЛОВНО ЗЛОВЕЩАЯ ТЕНЬ НАВИСЛА НАД КОМАНДОЙ SIMTEK. ГОНКИ ДЛЯ ЕЕ ПИЛОТОВ ЗАКАНЧИВАЛИСЬ ЛИБО АВАРИЯМИ, ЛИБО ПОЛОМКАМИ, ЛИБО, В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ, ПОСЛЕДНИМИ МЕСТАМИ В ИТОГОВОЙ КЛАССИФИКАЦИИ

ГП Испании, 29 мая 1994 года. Очередную машину Simtek адресовали разбитый заменивший Ратценбергера Андреа Монтермини. Сам гонщик при этом, к счастью, пострадал незначительно

добравшегося до финиша своего партнера Скалтареццеллу. Казалось — вот оно!

Однако сразу после Гран При Испании стало известно, что финансовое положение команды не только не улучшилось, но, напротив, стало еще хуже, еще тревожнее. Скалтареццелла заранее объявила, что Гран При Монако станет его последней гонкой за Simtek — Ник Вирт рассчитывал выручить дополнительные деньги, продав место второго пилота японцу Хидеки Нодэ, годом ранее неплохо выступавшему за Larrousse.

Помимо этого многообещающие выступления Ферстаппена, по слухам, привлекли некоего богатого голландца, намеревающегося купить Simtek. На тот момент 30% капитала в команде принадлежало предпринимателю из Монако Барбаре Бейлу, 10% — немцу Конраду Шмидту и 60% — самому Нину Вирту. Голландский толстосум как будто бы собирался купить первые две доли и обеспечить необходимые дополнительные инвестиции, что спасло бы команду в целом и, в частности, помогло бы довести до ума неплохое шасси

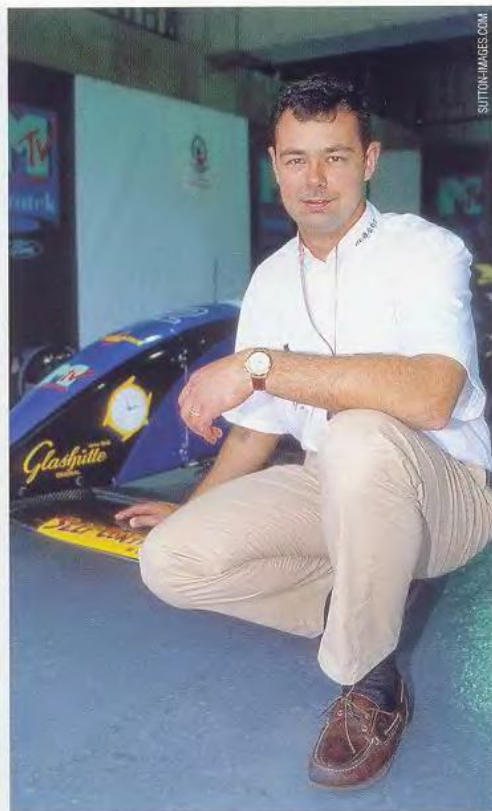
S951. Более того, если бы покупка состоялась, основные спонсоры — MTV, Korean Air и Russel Athletic — тоже увеличили бы свое финансирование команды, и тогда бюджета хватило бы до конца сезона. Ожидалось, что о сделке объявят в Монако.

Между тем результаты Гран При Монако стали своеобразной загадкой: прокуку не прокуку и первого круга, Ферстаппен сошел из-за очередного отказа коробки передач, оказавшейся из-за некачественного программного обеспечения прямо-таки трюизмским коном.



ГП Сан-Марино,
30 апреля 1995 года.
В новом и последнем
для Simtek сезоне мес-
то одного из гонщиков
занял многообещаю-
щий Йос Ферстаппен,
“в придачу” к которо-
му команда получила
от Benetton и коробку
передач. Последняя,
впрочем, лишь добави-
ла проблем тонущей
команде

ГП Бразилии,
26 марта 1995 года.
Ник Вирт. До краха его
предприятия остава-
лось всего три месяца



Скиаттарелла также не вышел на повторный старт, угодив в аварию во время первоначального. И в то время как воскресным вечером все “конюшны” Ф-1 паковали пожитки, готовясь к отъезду из Монако, в моторхоуме Simtek все еще полным ходом шли переговоры Вирта с теми, от кого зависело будущее команды.

Когда наконец Ник Вирт появился на пороге моторхоума, его лицо отнюдь не выражало оптимизма. “В данный момент я не могу подтвердить, едем мы в Монреаль или нет”, – заявил он, дав, впрочем, понять, что если проблема со спонсорами не решится, то он скорее прикроет проект совсем, нежели будет множить расходы и долги.

На Гран При Канады Simtek так и не поехала, но Вирт победил, что его машины вновь появятся на Гран При Франции. “Хозяин” Формулы-1 Берни Экклстоун, со своей стороны также пытаясь помочь тонущей команде, бросил ей символический спасательный круг – не стал штрафовать за пропуск канадского этапа. Месячный перерыв давал шанс инженерам доработать конструкцию весьма перспективной S951, компенсировав тем самым недостаток предсезонных тестов и соответствующих работ по усовершенствованию машины. Но главное – Вирт рассчитывал, что дополнительное время позволит ему все же решить проблемы с финансированием проекта.

Надежды на сей раз возлагались на Viacom, компанию, владеющую не только телеканалом MTV, но и студией Paramount Pictures, как раз в то время снявшей блокбастер “Форрест Гамп”. Прокат фильма шел более чем успешно, Viacom объявила о 56-миллионной прибыли за первый квартал 1995 года, и Вирт обратился к MTV с предложением увеличить размер спонсорской поддержки команды. Параллельно он, конечно, не оставлял попыток “растряссти” и остальных спонсоров, но все было тщетно: партнеры были готовы раскошелиться лишь в дополнение к собственному бюджету коман-

ды, а таковой иссяк окончательно. И 19 июня 1995 года, в самый разгар сезона команда Simtek объявила о самоликвидации и дальнейшем неучастии в чемпионате мира Формулы-1.

Продолжение следует?

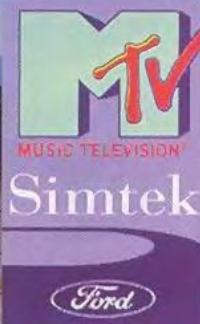
29-летнего Ника Вирта называли одним из наиболее талантливых конструкторов в Формуле-1 и прочили ему в этом качестве блестящее будущее, но он предпочел покинуть “королевские гонки” и вместе с парой инженеров из команды вновь посвятить себя работе в компании Simtek Research.

Однако неприятности на этом не кончились. Буквально спустя неделю после “кончины” команды стало известно и о неизбежном банкротстве Simtek Research. Распоряжение имуществом как команды, так и компании перешло к внешним управляющим вместе с долгами в размере 9 млн долларов и потерявшим работу персоналом в количестве полусотни человек. Имущество, впрочем, было немалое: два завода в промышленной зоне Бэнбери, прекрасно оборудованные производственные площади и офисы, мощное компьютерное оснащение и даже аэродинамическая труба. По соседству со всем этим “хозяйством” располагалось предприятие Дэйва Ричардса Prodrive, строившее раллийные автомобили и спортивный прототипы, и его называли одним из претендентов на покупку имущества Simtek. Другим потенциальным покупателем был Том Уокиншоу, который как раз искал базу в Британии для команды Ligier. Была, правда, маленькая надежда продать команду Simtek как еще действующее предприятие, и тогда, пусть и с другим владельцем, она могла бы вернуться в чемпионат, но сделано это должно было быть непременно до Гран При Франции, то есть менее чем за неделю. Увы, покупатель так и не нашелся, ценность имущества команды сразу же упала, и в июле его пришлось распродавать с молотка.

В результате Вирту волей-неволей пришлось на некоторое время вернуться в Формулу-1 уже в качестве наемного работника. Получив приглашение на работу от Ferrari, Sauber и Benetton, он выбрал последнее, поскольку хотел остаться работать в Англии, и в начале 1997 года был назначен главным конструктором команды Флавио Бриаторе. Проработав в этой должности три сезона, которые оказались для команды не слишком успешными, и не сойдясь с тогдашним шефом команды Рокко Бенеттоном во взглядах на ее управление и развитие, Вирт ушел в отставку. А в декабре 1999 года учредил с партнерами новую компанию RoboScience, позиционирующую себя как “мировой лидер в производстве роботов нового поколения”. Первым продуктом компании стал домашний робот RS01 RoboDog – механическая собачка, умеющая, помимо прочего, читать и говорить (до 60 фраз), а следующим – летающий робот RS10. Впрочем, к Формуле-1 это никакого отношения уже не имеет. Если только, конечно, Ник Вирт не работает над созданием киборга-гонщика, который будет ездить лучше любого человека и которому не страшно будет погибнуть в искореженной машине...

А в заключение истории команды Simtek стоит, пожалуй, подвести весьма грустный итог. В первой половине 90-х на “конюшны” Формулы-1 словно напал мор: Simtek стала одиннадцатой всего за пять лет командой, прекратившей свое существование вслед за AGS, Coloni, Lamborghini F1, Brabham, Fondmetal, Scuderia Italia, March, Lotus и Larrousse. За тот же период пришли в Ф-1 лишь пять команд: выступающие по сей день Jordan и Sauber, та же Simtek и ненадолго пережившие ее Pacific и Forti. В начале нового десятилетия, кажется, история грозит повториться: уже почил в бозе Prost, Arrows, чуть ли ни на ладан дышат Minardi и Jordan. Мор продолжается? ☹

Simtek Grand Prix



Команда основана.....в 1993 году
В Формуле-1.....с 1994 года
Дебют автомобиля
 в Гран При 1992 г., Гран При Мексики – Алекс Каффи,
 Энрике Бертаджо, Andrea Moda (HCK)
Дебют команды
 в Гран При 1994 г., Гран При Бразилии – Дэвид Брэбэм
 (12), Роланд Ратценбергер (НПК)
Последний Гран При
 до 2003 года..... 1995 г., Гран При Монако – Миммо
 Скиаттарелла (НС), Йос Ферстаппен (НС)
Руководитель..... Ник Вирт

Штаб-квартира..... Бэнбери, графство Оксфордшир,
 Великобритания
Количество
 Гран При 21 (9)*
Лучший результат
 в квалификации 14-е место – 1995 г., Гран При Аргентины
 (Йос Ферстаппен)
Лучший результат
 в гонке 9-е место – 1994 г., Гран При Франции (Жан-
 Марк Гунон), 1995 г. Гран При Аргентины
 (Миммо Скиаттарелла)

* – в скобках указано количество Гран При, в которых на машинах производства Simtek Research участвовали пилоты команды Andrea Moda



Выступление команды Simtek в Формуле-1 в 1994-1995 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ: ГП/кр./км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1994	16	27	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Дэвид Брэбэм/–; Роланд Ратценбергер/–; Андреа Монтермини/–; Жан-Марк Гунон/–; Миммо Скиаттарелла/–; Таки Иную/–	MTV, Barbara MC
1995	5	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Миммо Скиаттарелла/–; Йос Ферстаппен/–	MTV, Barbara MC
Всего	21	35	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		

ГП – Гран При; СТ – старты; О – очки; ПП – поул-позиции; БК – быстрые круги; 1–6 – места в гонках; КК – место в Кубке конструкторов; ЛГ – лидерство в гонках

Шасси Simtek 1992-1995 гг.

	Moda S921	S941	S951
Автомобиль	S921	S941	S951
Конструктор	П. Барджесс	Н. Вирт	П. Крукс, Н. Вирт
Шины	Goodyear	Goodyear	Goodyear
Год постройки	1992	1994	1995
Годы эксплуатации в ЧМ	1992	1994	1995
ГП	9	16	5
СТ	1	27	10
О	–	–	–
ПП	–	–	–
БК	–	–	–
Побед	–	–	–
Мотор	Judd GV	Ford Cosworth HB	Ford Cosworth ED
Число и рабочий объем цилиндров, см³	V10/3496	V8/3494	V8/2994
Угол развала блока цилиндров	72	75	75
Мощность, л.с.	600	620	630
Макс. число об/мин	13500	13200	13600
Число передач	6	6	6
Коробка передач	Andrea Moda	Simtek/X-Trac	Simtek/X-Trac
Колея спереди/сзади, мм	1810/1670	1698/1600	1700/1600
Колесная база, мм	2850	2880	2800
Сухая масса, кг	525	520	535



Пилоты, выступавшие за Simtek

Пилот	Старты: 37	Очки: –
Дэвид Брэбэм	16	–
Жан-Марк Гунон	7	–
Миммо Скиаттарелла	6 (1)*	–
Йос Ферстаппен	4 (1)*	–
Роланд Ратценбергер	1 (2)*	–
Таки Иную	1	–
Андреа Монтермини	– (1)*	–

* – в скобках указано количество Гран При, в которых пилот не прошел квалификацию или не стартовал в гонке





ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

Краткие биографии всех гонщиков, принимавших участие в Гран При чемпионатов мира Формулы-1

Маршалл Тиг/ Marshall Teague* (США)

Род. 22.05.21 в Дайтоне-Бич, штат Флорида, США. Погиб 11.02.59 во время тестов USAC в Дайтоне-Бич, штат Флорида, США

Карьеру начал с гонок миджетов. В 1953 г. дебютировал в серии AAA. В 1953–1954, 1957 гг. принимал участие в трех входивших в зачет ЧМ Формулы-1 (Формулы-2) Indy 500. Выступал на автомобилях: KK4000 (Pure Oil/Hart Fullerton) в 1953 г., KK500D (Sumar/Chapman Root) в 1957 г. В 1954, 1956 и 1958 гг. участвовал в тренировках, но не прошел квалификацию, однако в 1954 г. все же участвовал в гонке, подменив сначала Жене Хартли за рулем KK4000 (John Zink), а затем — Дуэна Картера в KK4000 (Automobile Shippers/ Casaroli). В феврале 1959 г. Маршалл разбился во время тестов во Флориде.



ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квалификации: 22-е место — Indy 500 1953 г.; лучший результат в гонке: 7-е место — Indy 500 1957 г.; быстрые круги: —

Альфонсо Тиле/ Alfonso Thiele (США/Италия)



Род. ????.22 в штате Аризона, США. Умер в ????.86

В конце 50-х—начале 60-х гг. Альфонсо довольно успешно участвовал в гонках спортивных автомобилей. Так, в 1957 г. он отметил победы в 750-кубовом классе в "Милле Милье" за рулем крошечного Fiat Abarth, а двумя годами позже уже на Ferrari 250GT также в своем классе выиграл гонку GT в Монце. В 1960 г. едва ли не единственный раз в карьере пересел со спортивного автомобиля за руль "формулы", чтобы принять участие в ГП Италии ЧМ Ф-1. Выступал на Cooper T51 (Scuderia Centro Sud). Спортивную карьеру завершил в середине 60-х гг.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший результат в квалификации: 9-е место — ГП Италии 1960 г.; лучший результат в гонке: НФ; быстрые круги: —

Сэм (Сэмюэл) Тингл/ Sam (Samuel) Tingle (Родезия/Зимбабве)



Род. 24.08.21 в Манчестере, Англия, Великобритания

Большой поклонник автоспорта, в 1947 г. Тингл решил начать карьеру автогонщика за рулем старого Bentley. На протяжении следующих полутора десятков лет стартовал на самых разных автомобилях в различных южноафриканских первенствах, был чемпионом Родезии. На Гран При Южной Африки 1963 г. за рулем собственного LDS Mk1 дебютировал в ЧМ Формулы-1 (НФ). Участвовал в пяти ЧМ Формулы-1 1963, 1965, 1967–1969 гг. Выступал на автомобилях: LDS Mk1, Mk3 (Sam Tingle) в 1963, 1965, 1967 гг., LDS Mk3, Brabham BT24 (Team Gunston) в 1968–1969 гг. Так и не добившись значительных успехов, на рубеже

70-х гг. завершил спортивную карьеру. Сейчас живет в Зимбабве и, несмотря на преклонный возраст, активно участвует в различных фестивалях старинных автомобилей.

ГП в Ф-1: 5; гонок в Ф-1: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 14-е место — ГП Южной Африки 1967 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП Южной Африки 1969 г.; быстрые круги: —

Бад Тинглстэд/ Bud Tingelstad* (США)

Род. 04.04.28 во Фрейзи, штат Миннесота, США. Умер 30.07.81 в Индианаполисе, штат Индиана, США

В гонках Национального чемпионата USAC дебютировал в 1960 году. В том же сезоне единственный раз в карьере принял участие во входившей в зачет ЧМ Формулы-1 Indy 500. Выступал на автомобиле Travis (Jim Robbins).



ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 28-е место — Indy 500 1960 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — Indy 500 1960 г.; быстрые круги: —

Десмонд (Джон Десмонд) Титтерингтон/Desmond (John Desmond) Titterton (Великобритания)



Род. 01.05.28 в Калтре, Белфаст, Северная Ирландия

В начале 50-х гг. Десмонд был весьма преуспевающим торговцем, специализировавшимся на продаже шерсти. Затем он увлекся автоспортом и в 1951 г. дебютировал в гонках. Тогда же занял 6-е место в "Турист-Трофи", а в начале следующего сезона финишировал 6-м в Ралли Монте-Карло. В том же году финишировал 2-м в 9-часовой гонке спортивных автомобилей в Гудвуде, 4-м — в "Милле Милье" и 3-м — во внезапной гонке Ф-1 в Олтон-парке. В 1956 г. занял 3-е место в гонке спортивных машин в Реймсе и "Интернэшнл-Трофи"



в Сильверстоуне. Там же дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1. Выступал на Connaught B (Connaught). Вскоре после своей единственной гонки в ЧМ Ф-1 завершил спортивную карьеру.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 11-е место — ГП Великобритании 1956 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Джонни (Джон) Толон/ Johnnie (John) Tolan* (США)

Род. 22.10.18 в Викторе, штат Колорадо, США. Умер 06.06.86 в Редондо-Бич, штат Калифорния, США

Спортивную карьеру начинал с гонок миджетов. В 1951 г. дебютировал в серии AAA. В 1956–1958 гг.

стартовал в трех Indy 500, входивших в зачет ЧМ Формулы-1. Выступал на автомобилях: KK500C (Trio Brass Foundry/Anderson) в 1956 г., Kuzma (Greenman-Casale) в 1957–1958 гг. В 1951–1955, 1959–1960 гг. участвовал в тренировках, но не прошел квалификацию Indy 500.



ГП в ЧМ: 11; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квалификации: 30-е место — Indy 500 1958 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место — Indy 500 1958 г.; быстрые круги: —

Александр де Томасо/ Alessandro de Tomaso (Аргентина)



Род. 10.07.28 в Буэнос-Айресе, Аргентина

В молодости Александр довольно активно выступал в гонках спортпрототипов, на ГП Аргентины 1957 г. за рулем старой Ferrari дебютировал в ЧМ Формулы-1. Участвовал в 2 ЧМ Формулы-1 1957,

1959 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 500/625 (Scuderia Centro Sud) в 1957 г., Cooper T43 (Osca) в 1959 г. Не снискав себе большой славы в роли пилота, де Томасо вошел в историю в основном благодаря основанной им в итальянской Модене компании по производству спортивных и гоночных автомобилей, дважды в 1962 и 1970 гг. строившей свои машины



для гонок ЧМ Ф-1. В 1961–1962 гг. де Томасо выставлял в Ф-1 собственную команду, а в 1970 г. построил автомобиль для дебютировавшей в "большом цирке" "конюшни" Фрэнка Уильямса. Позднее де Томасо продاد свою компанию Ford.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Аргентины 1957 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Аргентины 1959 г.; быстрые круги: —

Эрик Томпсон/Eric Thompson (Великобритания)



Род. 04.11.19 в Диттон-Хилле, Сарбитон, графство Суррей, Англия, Великобритания

Работая страховым агентом "Ллойда" после Второй мировой войны, Эрик увлекся автогонками, неплохо проявил себя в клубных соревнованиях и,

имея за спиной спонсорскую поддержку "Ллойда", в 1949 г. получил приглашение в заводскую команду Aston Martin, выступавшую в гонках спортпрототипов. Уже в 1951 г. Томпсон отметил 3-м местом в "24 часа Ле-Мана". В следующем сезоне на ГП Великобритании Эрик единственный раз в карьере принял участие в гонке ЧМ Ф-2, но при этом сумел финишировать 5-м и завоевал два очка. Выступал на Connaught A

(Connaught). В том же году на Aston Martin занял 2-е место в "Турист-Трофи" в Дандроде и выиграл в паре с Рэгом Парнеллом 9-часовую гонку в Гудвуде.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: 2; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Великобритании 1952 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Великобритании 1952 г.; быстрые круги: —

Джонни (Джон) Томсон/ Johnny (John) Thomson* (США)



Род. 09.04.22 в Лоуэлле, штат Массачусетс, США. Погиб 24.09.60 во время гонки спринт-каров в Эллентауне, штат Пенсильвания, США

Спортивную карьеру начал с гонок миджетов, где в 1948 и 1950 гг. дважды становился

чемпионом Новой Англии, а в 1952 г. выиграл Восточный чемпионат в гонках миджетов. В следующем сезоне дебютировал в Национальном автогоночном первенстве AAA. В 1953–1960 гг. участвовал в восьми входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2) Indy 500. Выступал на автомобилях: Del Roy (Dr. R.N. Sabourin) в 1953 г., Nichols (H.A. Chapman) в 1954 г., Kuzma (Peter Schmidt, D-A Lubricant Racing) в 1955–1957 гг., Kurtis (D-A Lubricant/Racing) в 1958 г., Lesovsky (Racing Associates, Adams Quarter Horse Racing) в 1959–1960 гг. Лучший результат в ЧМ — 12-е место в 1959 г. Одержав в 1955–1959 гг. семь побед в гонках AAA/USAC, Джонни стал одним из ведущих пилотов серии, но так и не сумел выиграть чемпионат, разбившись во время гонки спринт-каров в Пенсильвании.

ГП в ЧМ: 8; гонок в ЧМ: 8; очки: 10; лучший результат в квалификации: 1-е место — Indy 500 1959 г.; лучший результат в гонке: 3-е место — Indy 500 1959 г.; быстрые круги: 1

Победы в других гонках: этапы AAA/USAC в Милуоки (гонка 1) в 1955 г., Лангхорне в 1957 г., Спрингфилде, Дю-Кoine, Сиракузах и Сакраменто в 1958 г., Милуоки (гонка 1) в 1959 г.

Лесли (Уильям Робертс Лесли) Торн/Leslie (William Roberts Leslie) Thorne (Великобритания)



Род. 23.06.16 в Гринкоке, графство Ренфрушир, Шотландия, Великобритания. Умер 13.07.93 в Трун-е, графство Эршир, Шотландия

Бухгалтер по профессии, Лесли еще до Второй мировой войны начал выступать в горных гонках и гонках по пересеченной местности. После войны вернулся за руль и в 1953–1954 гг. участвовал в кольцевых соревнованиях Ф-1 и Ф-2. На ГП Великобритании 1954 г. за рулем Connaught A (Ecurie Ecosse) первый и последний раз в жизни принял участие в гонке ЧМ Ф-1, но, отстав от победителя на 12 кругов, даже не попал в финишную классификацию.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Великобритании 1954 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

* — пилоты, выступавшие только в Indy 500 (здесь и далее не приводятся пилоты, не прошедшие квалификацию в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 в 1950–1960 гг.)

Сокращения: НС — не стартовал в гонке; НСК — не стартовал в квалификации; НПК — не прошел квалификацию; НПКП — не прошел предквалификацию; ДК — дисквалифицирован; НФ — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — быстрый круг; ПП — пол-позиции. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.03.



В начале славных дел

Текст: Александр КАБАНОВСКИЙ

МЕЖДУ ДВУМЯ ЭТИМИ АВТОМОБИЛЯМИ МАЛО ОБЩЕГО. И ВНЕШНЕ, И ПО "ВНУТРЕННЕМУ СОДЕРЖАНИЮ" ДВЕ КОНСТРУКЦИИ РАЗИТЕЛЬНО ОТЛИЧАЮТСЯ. ПЕРВАЯ ИЗ ЭТИХ МАШИН ЛИШЬ ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ МОГЛА БОРОТЬСЯ НА РАВНЫХ С ЛУЧШИМИ АВТОМОБИЛЯМИ Ф-1. ВТОРАЯ ПРИНЕСЛА СВОЕЙ КОМАНДЕ ЧЕМПИОНСКИЙ ТИТУЛ. ЭТО БЫЛИ ДЕБЮТНЫЕ ТВОРЕНИЯ ПАТРИКА ХЕДА.



Зеркала заднего вида FW06 размещались под обтекателями капота, который был выполнен единой деталью и продолжался от рычагов передней подвески до двигателя

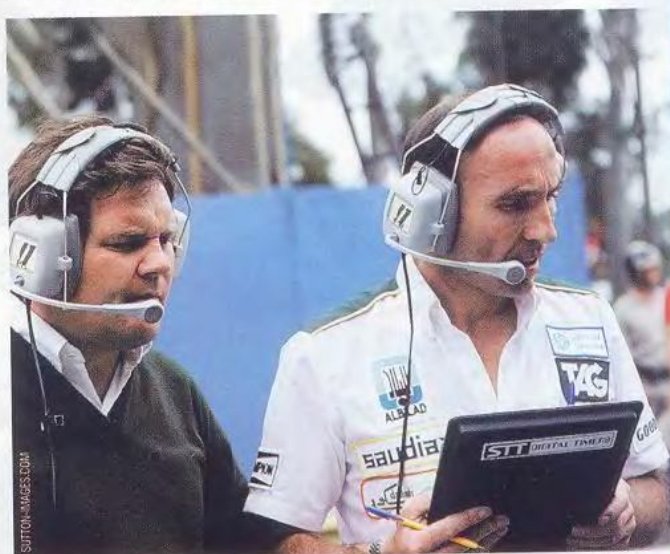
На момент завоевания Williams первого титула Фрэнку не было еще и сорока лет, а Патрик в свои 34 и вовсе лишь на несколько месяцев превосходил по возрасту Алана Джонса

Интересные детали

В сезоне-77 вся команда Фрэнка Уильямса состояла из полутора десятков человек. Хед совмещал в ней должности главного конструктора и гоночного инженера. Впрочем, единственный гонщик Williams, бельгиец Неве, выступал на шасси March, и его результаты были весьма скромны, а главная задача Патрика, безусловно, состояла в разработке модели FW06, с которой команда собиралась начать следующий сезон. Но совмещение должностей все же сказалось: свои первые очертания "ноль шестая" обретала отнюдь не в традиционной тиши конструкторского бюро — Хед раздумывал над концепцией новинки, стоя в каком-нибудь повороте трассы во время очередного Гран При. Его внимание было приковано главным образом к Lotus 78 — автомобилю, в котором Колин Чэпмен начал реализацию принципа внутренней аэродинамики. Но Патрик Хед ясно осознавал, что столь небольшими силами, какими он располагал, да еще без аэродинамической трубы, построить "автомобиль-крыло" будет очень сложно. И он пошел по совершенно другому пути.

В конце осени 1978 года свет увидела машина, которая, по словам Патрика, "неплохо ездил и не доставляла хлопот". FW06 получился очень простым, компактным и не лишенным изыска. Все узлы были спроектированы таким образом, чтобы свести к минимуму вероятность поломки, а также облегчить работу гонщику и механикам. Кузов типа полумонокок, хорошо изученная и легко поддающаяся настройке подвеска (состоящая из рокерных и V-образных рычагов), обладающие такими же качествами двигатель Cosworth DFV и КП Hewland. В клиновидном "носу" машины был установлен радиатор, что позволило резко сократить фронтальную площадь сечения боковых воздухозаборников. Кстати, сами радиаторы были без какой-либо переделки взяты от серийного VW Golf.

Уже тогда в новинке в полной мере проявилась отличительная черта Хеда — внимание к деталям. Так, например, дуга безопасности в районе колен пилота играла и роль емкости для жидкости механизма сцепления. А еще



одна труба, на которой крепилось заднее антикрыло, попутно служила для сбора вылетевшего из двигателя масла. Весил автомобиль 585 кг — ровно таким был тогдашний лимит. Одним словом, FW06 не нес в себе революционных идей, но был исполнен крайне тщательно.

В декабре базу команды в Дидкоте посетил австралийский гонщик Алан Джонс, неплохо зарекомендовавший себя выступлениями за Shadow. "Машина показалась мне простой, изящной и аккуратной. Мы с Патриком долго обсуждали грядущий сезон, и его энтузиазм окончательно убедил меня, — вспоминает Джонс. — До этого я всегда с симпатией поглядывал на команду Фрэнка, еще когда за нее гонялся Пирс Каридж в конце 60-х. И всегда говорил, что с удовольствием выступал бы за нее".

Итак, 15 января 1978 года на старте первой гонки нового сезона в Буэнос-Айресе Williams FW06 занимал 14-ю позицию. По тогдашним правилам команда могла выставить на чемпионат одну машину, и прижимистый Уильямс именно так и поступил. И хотя до финиша "ноль шестая" не добралась — возникли неполадки с подачей топлива, — уже на следующем Гран При компания Goodyear предоставила Фрэнку возможность использовать квалификационные шины во время тренировок. А такая "опция" полагалась только сильнейшим командам Ф-1.

Уже на третьем этапе чемпионата в Кьялами Джонс принес команде первые очки, а всего за сезон в копилку Williams их оказалось 11. "Двумя главными слабостями этой машины были не слишком высокая надежность, вызванная ограниченными производственными возможностями



13 июля 1980 года. FW07 Клея Регациони несется к победе в Гран При Великобритании. На протяжении следующих 24 сезонов не блиставшая до этого команда лишь четырежды заканчивала чемпионат без побед в гонках



Williams FW06

Годы использования в Ф-1 ..1978–1979

Гонок..... 20

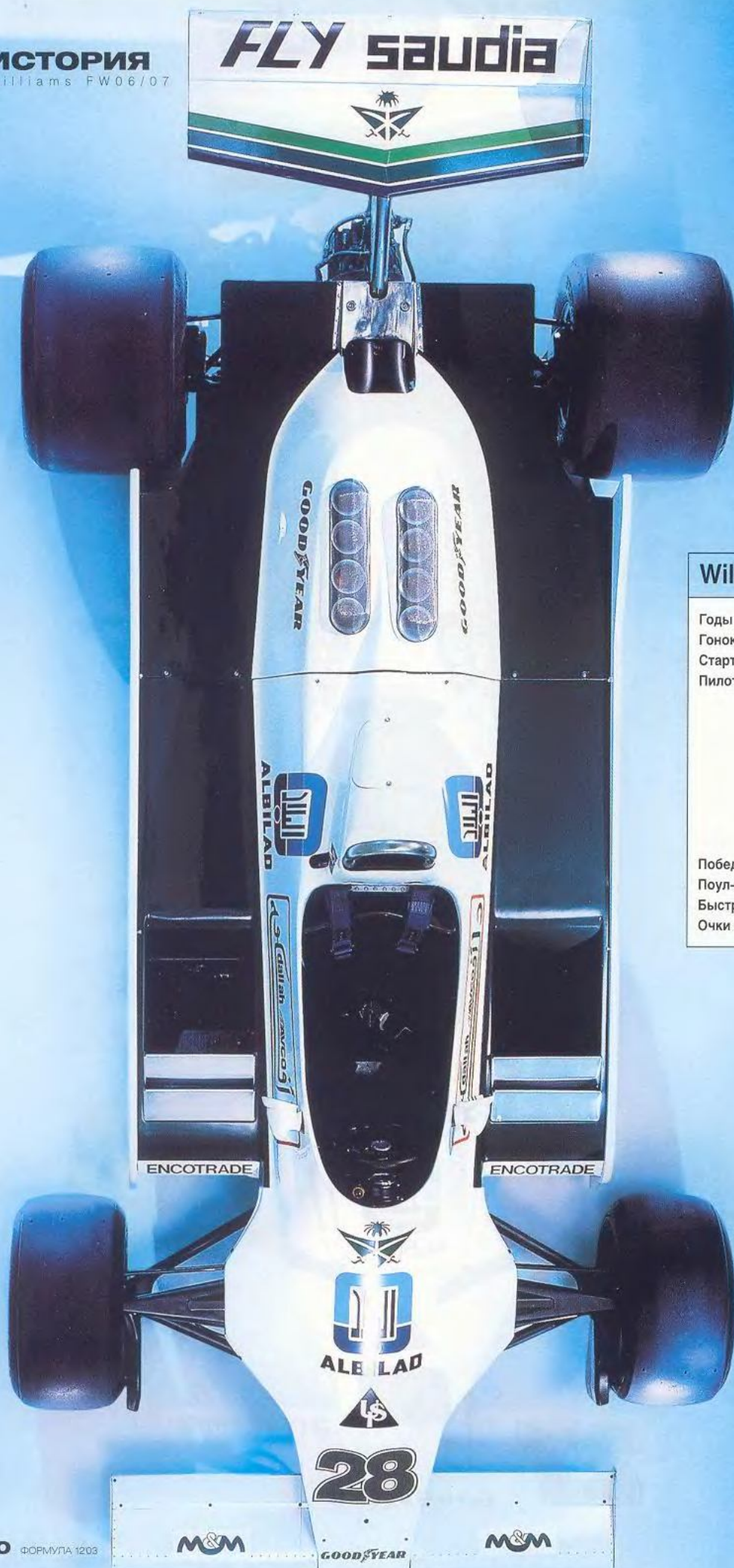
Стартов автомобилей 24

Пилоты А. Джонс,
К. Регаццони

Лучший результат в гонке... 2-е место
(А. Джонс,
ГП США-Восток,
1978 год)

Лучший результат
в квалификации 3-е место
(А. Джонс,
ГП США-Восток,
1978 год)

Очки 15



Williams FW07 (07B, 07C)

Годы использования в Ф-1 1979–1982

Гонок 43

Стартов автомобилей 90

Пилоты А. Джонс,
К. Регацони,
К. Рейтеманн,
К. Росберг,
М. Андретти,
Д. Уилсон,
Р. Киган,
К. Коуган,
Дж. Лиз

Побед 15

Полу-позиций 8

Быстрейших кругов 16

Очки 300

и невысокими технологическими стандартами, и еще Lotus 79", — говорил Хед. "Автомобиль-крыло" Колина Чэпмена в чемпионате-78 действительно не знал себе равных, однако в определенных условиях Williams все же мог потягаться с лидерами. Во время гонки по извилистым и неровным улицам американского городка Лонг-Бич Джонс вышел на второе место. "Мы должны были выиграть тогда, — вспоминает австралиец. — Я нагнал Ferrari лидирующего Карлоса Рейтеманна, но в этот момент сорвало передний обтекатель, а затем возникли перебои с зажиганием, и до финиша я добрался лишь седьмым".

Упомянутая Хедом проблема надежности действительно сильно сказывалась на результатах Джонса — во второй половине чемпионата австралиец четырежды подряд не смог добраться до финиша. Причем в Швеции Алан занимал по ходу гонки четвертую позицию, в Брэндс-Хэтче шел вторым, а на "Хоккенхаймринге" — третьим. Самое же показательное происшествие случи-



лось в американском Уоткинс-Глене. Во время первой квалификации разрушилась ступица колеса. Это произошло не из-за конструкторского просчета, а из-за бракованной детали. Патрик самолично отправился в местную компанию, занимающуюся производством таких узлов, и лишь под утро вернулся на трассу с четырьмя новенькими ступицами. Джонс, которому об этом решили не говорить, показал в субботней квалификации третий результат, а гонку и вовсе закончил вторым.

Однако Хед не был бы Хедом, если бы не сделал из случившегося (истории со ступицей, а не первого пьедестала для FW06) должных выводов. "Как главный конструктор я считал, что прежде всего обязан следить, чтобы ничего не ломалось, поэтому историю в Уоткинс-Глене я воспринял очень тяжело, — вспоминает Патрик. — И в связи с этим мы не стали спешить при создании FW07. Я хотел убедиться, что все расчеты проверены минимум дважды. Конечно, сдерживал разработку новинки и наш очень небольшой штат".

В команде посчитали, что старая машина еще сможет потягаться с соперниками, поэтому первые три Гран При Джонс и второй пилот Williams Клей Регациони провели на "ноль шестой", но на фоне всеобщего применения граунд-эффекта результаты резко пошли вниз — выше девятого места пилотам подняться не удалось. Тем временем в Дидкоте заканчивали работу над FW07. На этот раз Хед решился использовать принцип "эффекта земли".



Первая из многих

За образец британский конструктор взял чемпионский автомобиль сезона-78, Lotus 79. "Машина Чэпмена доминировала в том году. У нас не было желания копировать ее, но именно творение Lotus 79 в наибольшей степени повлияло на процесс создания "ноль седьмой", — говорит Хед. — Я знал, что они использовали аэродинамическую трубу в лондонском Имперском колледже, поэтому без долгих колебаний позвонил туда. Мне ответили, что действительно работают с Lotus, консультируют Arrows, но у них еще есть много свободного времени для других команд. Не раздумывая, я ответил, что Williams очень хочет стать другой командой".

Росс Браун, которому тогда было всего 24 года, входил в число инженеров-аэродинамиков Williams. "Начали мы с того, что создали масштабную модель Lotus 79, как он нам виделся, — вспоминает нынешний технический директор Ferrari. — И результаты ее продувки ошеломили нас — прижимная сила оказалась в пять раз больше, чем у нашей машины с плоским днищем. Впрочем, при всей своей революционности у творения Чэпмена была одна

Хорошо видна "юбка" под боковым понтоном автомобиля, тщательная проработка которой обеспечила творению Хеда немалую долю успеха

За три сезона выступлений на FW07 пилоты Williams лишь десять раз выбывали из борьбы из-за собственных ошибок. В Сильверстоуне '81 Джонс разбил машину, пытаясь обехать развернувшуюся Ferrari Вильнева



Уильямс и Хед следят за работой механиков над FW07C во время ГП США-Запад 1981 года. На неровной американской трассе переднее антикрыло (также снабженное "юбками" на боковых шайбах) было вынесено вперед и несколько приподнято. Джонс и Рейтеманн добились в Лонг-Биче двойной победы



Williams FW07 стал последним в истории чемпионатов мира автомобилем, который продавался "на сторону". В 1980-1981 годах на этой машине выступали помимо пилотов Фрэнка еще целых пять гонщиков. Правда, очков набрать никому из них не удалось, а наибольшего успеха добился Руперт Киган (на фото), финишировавший девятым в ГП Канады '80

серьезная слабость — замечательную идею крайне посредственно реализовали в материале".

Williams FW07 от этого, разумеется, не страдал. Машина получилась внешне достаточно слабо похожей на свою предшественницу — длинные и широкие понтоны боковых воздухозаборников, маленькое переднее антикрыло. То были следствия привнесения внутренней аэродинамики. Но уровень исполнения автомобиля остался во многом прежним: кузов все так же был выполнен не из новомодного углеволокна, а из проверенного сотового алюминия, сохранили "прописку" двигатель и КП. Изменения коснулись лишь задней части — по-другому была спроектирована подвеска, новые обводы капота двигателя, иначе крепилось заднее крыло. Ну и, конечно же, сохранился интерес к тщательной проработке деталей. Так, по просьбе Williams инженеры Hewland изменили конструкцию КП — теперь шток, идущий от расположенного в кокпите рычага, входил в коробку не в нижней части торцевой пластины, а в верхней. Это позволило расположить сам шток выше, и он не возмущал поток воздуха под автомобилем. С той же целью переключал

наверх и топливный насос. Столь же тщательно была проработана и конструкция "юбок" под днищем машины. По мнению экспертов, которым позже довелось изучить "автомобили-крылья" разных команд, "юбки" Williams были наиболее продвинуты в технологическом плане. Выполненные из плексигласа, они могли регулироваться по высоте и длине под конкретную трассу.

Новинка была готова к четвертому этапу сезона в Лонг-Биче, но на неровной и пыльной американской трассе было решено в последний раз выставить "ноль шестую". Машине удалось закончить гоночную карьеру на высокой ноте — Джонс финишировал третьим, хоть и уступил минуту Ferrari Вильнева. И лишь в Хараме состоялся официальный дебют FW07. До финиша ни одна из машин не добралась — Джонса подвела КП, Регаццони — двигатель. Но австралиец проехал свой быстрейший круг в гонке с лучшим результатом среди всех пилотов, за исключением лишь Вильнева, который незадолго до финиша был вынужден совершить незапланированный пит-стоп, и его Ferrari "обули" в квалификационные шины. В Зольдере Джонс лидировал, но вновь сошел, в Монако Регаццони финишировал вторым, но настоящий звездный час FW07 наступил в Сильверстоуне.

Рекорд британского автодрома в тогдашней конфигурации составлял 1'18. Алан выиграл квалификацию с результатом 1'11.88! В гонке пара бело-зеленых машин все дальше отрывалась от преследователей, но на 39-м круге поломка водяного насоса системы охлаждения вывела обладателя поула из борьбы. И все же именно в этот день и родилась первая победа команды Williams. Регаццони поднялся на верхнюю ступень пьедестала. А затем настал уже черед самого Джонса, который выиграл три гонки кряду, а всего в сезоне-79 одержал четыре победы и занял третье место в чемпионате.

Машина оказалась настолько удачной, что с небольшими доработками продержалась в Ф-1 до середины 1982 года. К тому моменту в копилке у Фрэнка насчитывалось два Кубка конструкторов, чемпионский титул Джонса и 15 побед в Гран При. Команда Уильямса, войдя в начале 80-х в число лидеров мира Больших Призов, уже никогда более не покидала автогоночного Олимпа. **Ф**

Williams FW06/**FW07***

Технические характеристики

Двигатель

Марка двигателя	V-образный, 8-цилиндровый
	Cosworth DFV
Объем, см ³	2993
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	85,6/64,8
Степень сжатия	12:1
Макс. мощность, л.с.	470
Макс. частота вращения коленвала, об/мин	10 800
Поршни и кольца	Cosworth
Подшипники	Vandervell
Топливная система	Lucas
Свечи зажигания	Champion
Масса, кг	163 кг

Трансмиссия

Коробка передач	5-ступенчатая (плюс задний ход), Hewland FGB
	6-ступенчатая (плюс задний ход), Hewland FGF400
Сцепление	Borg&Beck
Приводные валы	Williams
Масса, кг	52/46
Топливо и масло	Mobil

Шасси

Шины	Goodyear
Тормозная система	Lockheed
Тормозные диски	Ferodo
Радиаторы	VW/VW/Serck
Аккумуляторы	Yuasa
Приборы	Veglia/Veglia/Smiths
Масса монокока, кг	50/36
Передняя подвеска	верхние рычаги — рокерные, нижние — треугольные, пружины внутри корпуса
Задняя подвеска	треугольные нижние рычаги, единственный верхний рычаг, вынесенный толкающий рычаг, пружины снаружи корпуса
	верхние рычаги — рокерные, нижние — треугольные, пружины внутри корпуса
Амортизаторы	Koni

Размеры

Колесная база, мм	2540/2692
Колея спереди/сзади, мм	1575/1524/1727/1600
Ширина колес спереди/сзади, мм	241/366/266/366
Емкость топливного бака, л	191/182
Общий вес автомобиля, кг	585/588

*Красным выделены отличия модели FW07

ДОСРОЧНЫЙ ФИНИШ

Чемпионом серии CART 2003 года
стал Пол Трейси

Текст: Дмитрий СИТНИК



12/10/2003

Мехико, Мексика

Дистанция: 4,484x70=313,88 км
Автодром им. братьев Родригес

Гудбай, Америка!

В Мексике команде лидера сезона Пола Трейси впору было надевать траур. Многолетний спонсор Forsythe Racing табачный гигант Player's "с большим нежеланием и грустью" объявил о прекращении программы поддержки автоспорта в связи с ужесточением анитабачного законодательства Канады. Единственное, что могло скрасить печаль расставания, — это победа в чемпионате.

Для начала Пол Трейси привел свою Lola на поул, несмотря на то что условия высокогорного автодрома имени братьев Родригес благоволит гонщикам на шасси Reynard. И далее события развивались по благоприятному для канадца сценарию. Перед стартом его самый опасный соперник Бруно Жункейра почувствовал недомогание. В медцентре лишь подтвердили диагноз, который был ясен бразильцу и самому, — пищевое отравление. Несколько часов до старта несчастный гонщик провел на больничной койке под капельницей. Когда он вновь появился в боксах команды, цвет его лица напоминал стартовый сигнал светофора. Но отказавшись выйти на старт, Бруно фактически подарил бы столь вожаденный титул Трейси. Жункейра нашел в себе силы занять место в кокпите, стартовать и даже обогнать отделившегося от Трейси Тягу Монтэйру. Но почти сразу стало заметно, что оказать серьезное давление на соперника он не сможет — Пол ехал быстрее и вскоре создал восьмисекундный отрыв от Бруно.

Последнюю попытку что-то изменить Жункейра предпринял перед вторым пит-стопом. На 30-м круге ему удалось установить лучшее время, на что Трейси тут же ответил двумя быстреевыми кругами подряд. После этого бразилец сник, и на второй дозаправке команда решила выпустить вперед Себастьяна Бюрду, до этого надежно прикрывавшего спину своего напарника. Но ни меньшее количество топлива в баках машины француза, ни дважды появлявшиеся

желтые флаги после столкновения Вассера с Тальяни и разворота Мэннинга не повлияли на преимущество Трейси. Канадец лишь на несколько кругов к восторгу местной публики уступил лидерство Адриану Фернандесу да позволил Бюрде сократить дистанцию на расстояние, с которого отчетливо читалась надпись "До свидания" на заднем антикрыле его машины.

После мексиканского этапа серия CART попрощалась с Америкой. Как выяснилось, до следующего года.

Австралийская аномалия

Австралийская гонка ежегодно преподносит какие-то сюрпризы. За 13 лет проведения этапа на Зеленом континенте победить дважды здесь не удалось никому. На эту уличную трассу пилоты каждый раз выходят словно впервые. Пол Трейси один раз уже выигрывал эту гонку, и на второй успех он, по приметам, мог не рассчитывать. Так оно, казалось бы, и вышло. И тем не менее восторгу Пола после финиша не было предела.

Два квалификационных дня прошли в упорной борьбе за поул между Трейси и

Жункейрой, победителем которой вышел... Бюрда. Трейси в этом споре досталась лишь третья позиция. Слаженная работа гонщиков Newman/Haas Racing вызвала у канадца традиционный для него прилив спортивной злости, и он публично упрекнул партнера по команде Патрика Карпентье в неспособности реально помочь ему в борьбе с соперниками. Третий претендент, Мишель Журден, которому для продолжения борьбы за титул нужно было обязательно набрать максимально возможное количество очков, показал лишь девятое время, что автоматически ставило крест на его чемпионских амбициях.

Сделав прогревочный круг, Пол Трейси вернулся на пит-лейн, взволновав переполненные трибуны. Вот оно — проклятие Австралии! Но, повозившись с ремнями безопасности, канадец присоединился к пелотону. Возможно, маневры соперника несколько выбили из колеи Жункейру. Он попытался обогнать Бюрду еще до линии старта, в чем и преуспел, задержав начало гонки на круг. Выждав, пока все займут свои места, судьи дали-таки зеленый свет, но в первом же повороте Трейси вновь испытал влияние



26/10/2003

Серферз-Парадайз, Квинсленд,
Австралия

Дистанция: 4,498x47=211,406 км
Городская трасса

"австралийского феномена", наткнувшись на заднее колесо машины Бюрды, успевшего пропустить Жункейру в лидеры. Lola Трейси развернулась, но мотор не заглух, и канадец продолжил гонку на последнем месте. На следующих четырех кругах Пол отыграл семь мест и уперся в плотную группу, которую замыкал Райан Хантер-Рей. И в это время дождик, накрапывавший с начала гонки, превратился в грозовой ливень с градом. Бюрда не удержал машину на мокрой трассе и разбил ее об ограждение, предоставив партнеру самому решать свои проблемы. Тут же все пилоты направились в боксы менять слики на дождевую резину, но судьи уже приняли решение прервать гонку.

Через полчаса машины вновь показались на трассе. Дождь прекратился, а автомобили безопасности слегка подсушили асфальт. Тем не менее на рестарте занесло Мику Сало. Еще один рестарт стал новым испытанием для Пола Трейси, который поднялся было уже на седьмую позицию. Рвущийся вперед канадец задевает машину Пу-по Морено и, потеряв контроль, разбивает носовой обтекатель своей Lola об автомобиль Алекса Тальяни. Добравшись до боксов, Пол терпеливо дожидается, пока механики устранят повреждения, и возвращается на трассу, чтобы закончить эту, казалось бы, безнадежную гонку.

И тут удача повернулась лицом к канадцу. Уверенно проведя в лидерах больше по-

ловины дистанции, Бруно Жункейра перед вторым раундом пит-стопов неожиданно начал терять скорость. Уступив свою позицию мексиканскому дуэту Журден-Фернандес, бразилец уже собирался было отправиться на дозаправку, когда врезался в стену в первом повороте Алекс Тальяни. Желтые флаги, пит-стоп лидеров, и впереди оказывается трио гонщиков, побывавших в боксах раньше остальных: Хантер-Рей, Вассер и Мэннинг. Это и обеспечивает им финиш на подиуме, так как дистанция гонки была сокращена из-за дождя, и в течение оставших-

ся кругов уже никому не нужно было останавливаться на обязательную дозаправку.

Ну а на 37-м круге чемпионат закончился. Недолгая, но упорная борьба Жункейры с Патриком Карпентье завершилась эффектной аварией (на фото слева внизу). Патрик отреагировал-таки на критику. И пронесивший мимо обломков машины соперника Пол Трейси торжествующе вскинул руки.

Досрочная победа канадца позволила руководству серии отменить последнюю гонку чемпионата в Фонтане из-за задымления, вызванного лесными пожарами в Калифорнии. 🇺🇸

Gran Premio Telmex-Gigante Presented by Banamex/VISA

СП	Пилот	Команда	Время
1	1	П. Трейси.....Player's/Forsythe Racing.....	1:56'51.369
2	4	С. Бюрда.....Newman/Haas Racing.....	+ 1.782
3	55	М. Домингес.....Herdez Competition.....	+ 3.254
4	8	М. Журден.....Team Rahal.....	+ 12.118
5	12	М. Сало.....PK Racing.....	+ 13.787

Lexmark Indy 300

СП	Пилот	Команда	Время
1	12	Р. Хантер-Рей.....American Spirit.....	1:49'02.803
2	14	Д. Мэннинг.....Walker Racing.....	+ 1.546
3	15	Д. Вассер.....American Spirit.....	+ 3.792
4	9	М. Журден.....Team Rahal.....	+ 5.315
5	11	П. Карпентье.....Player's/Forsythe Racing.....	+ 5.837

Итоговое положение в чемпионате

1	П. Трейси.....	226	10	А. Тальяни.....	97
2	Б. Жункейра.....	199	11	Дж. Вассер.....	72
3	М. Журден.....	195	12	М. Хаберфельд.....	71
4	С. Бюрда.....	159	13	Р. Морено.....	67
5	П. Карпентье.....	146	14	Р. Хантер-Рей.....	64
6	М. Домингес.....	118	15	Т. Монтэйру.....	29
7	О. Сервия.....	108	16	М. Сало.....	26
8	А. Фернандес.....	105	17	М. Папис.....	25
9	Д. Мэннинг.....	103	18	Р. Лавин.....	17



Закрытое Акционерное Общество "АЛЬБАТРОС-ТУР"



Испания: Канарские о-ва, Коста-дель-Соль, Коста-де-ла-Лус, Коста-Брава, Коста-Дорада, о. Майорка, о. Ибица

Кипр, Турция, Мальта, ОАЭ, Франция, Израиль, Чехия, Австрия, Финляндия, Италия, Болгария, Венгрия, Португалия, Таиланд, Хорватия, Тунис, экзотические острова, курорты России, Подмосковье

Детский отдых
и образовательные программы

IATA Лицензия № TD 0000103

125284, Москва, ул. Беговая, 17

Тел.: (095) 945-8881

945-8871

945-8921

945-8793

Факс: (095) 946-1449

E-mail: albat@online.ru

Продажа авиабилетов
на международные
и внутренние рейсы

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

Мировой автоспорт

Чемпионат мира по ралли



12-й этап: 15.10-19.10.2003

Rallye De France - Tour De Corse

Дистанция: 971.75 км/397.40 км - 16 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza WRC	4:20.15.3
2 К. Сайнс (E)	Citroen Xsara T4	+36.6
3 Ф. Дюваль (F)	Ford Focus WRC	+41.7
4 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206 WRC	+1:09.2
5 К. Мак-Рей (GB)	Citroen Xsara T4	+1:26.0
6 Ж. Паници (F)	Peugeot 206 WRC	+1:58.7
7 Т. Мякинен (FIN)	Subaru Impreza WRC	+2:25.9
8 Р. Бернс (GB)	Peugeot 206 WRC	+2:36.7
21 С. Гринин (RUS)	Mitsubishi Lancer Evo VII	+37:04.0

13-й этап: 22.10-26.10.2003

Rallye Catalunya - Rallye De Espana

Дистанция: 1553.72 км/381.18 км - 22 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 Ж. Паници (F)	Peugeot 206 WRC	3:55:09.4
2 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara T4	+13.0
3 М. Мартин (EE)	Ford Focus WRC	+13.6
4 Ф. Дюваль (F)	Ford Focus WRC	+55.4
5 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza WRC	+1:10.8
6 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206 WRC	+1:29.1
7 К. Сайнс (E)	Citroen Xsara T4	+1:43.0
8 Т. Мякинен (FIN)	Subaru Impreza WRC	+1:55.1

14-й этап: 05.11-09.11.2003

Wales Rally GB

Дистанция: 1198.94 км/401.38 км - 18 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza WRC	3:28:58.1
2 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara T4	+43.6
3 Т. Мякинен (FIN)	Subaru Impreza WRC	+2:58.8
4 К. Сайнс (GB)	Citroen Xsara T4	+5:28.1
5 Ф. Дюваль (F)	Ford Focus WRC	+7:16.1
6 Ф. Лойкс (B)	Peugeot 206 WRC	+8:06.5
7 М. Шольц (A)	Peugeot 206 WRC	+8:48.4
8 Р. Креста (CZ)	Peugeot 206 WRC	+9:02.6

Личный зачет (итоговое положение):

Пилот	Очки
1 П. Сольберг	72
2 С. Лоеб	71
3 К. Сайнс	63
4 Р. Бернс	58
5 М. Мартин	49
6 М. Гренхольм	46

Командный зачет (итоговое положение):

Команда	Очки
1 Citroen	160
2 Peugeot	145
3 Subaru	109
4 Ford	93
5 Skoda	23
6 Hyundai	12



Евро Ф-3000



7-й этап: 21.09.2003

Автомобиль "Масарик", Брно, Чехия

145.881 км/27 кругов по 5.403 км

ПП: А. Фарфус-мл: 1'48.505, 179.26 км/ч

БК: Ф. Дель Монте: 1'51.392/2, 174.62 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 Ф. Дель Монте (I)	GP Racing	51'04.514
2 Дж. Нельсон (USA)	John Village	+5.281
3 М. Грассотто (I)	Traini	+19.896
4 М. Крессотто (I)	Traini	+36.779
5 Раф. Сперифико (BR)	ADM Motorsport	+48.072
6 Ж. де Пуртал (F)	Fama	+55.774
НК Р. Рушинов (RUS)	GP Racing	НС

8-й этап: 12.10.2003

Авт. "Херес", Херес-де-ла-Фронтера, Испания

150.552 км/34 круга по 4.428 км

ПП: Дж. Нельсон: 1'33.495, 170.50 км/ч

БК: А. Фарфус-мл: 1'36.707, 164.84 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 А. Фарфус-мл (BR)	Draco Jr	56:27.791
2 Ф. Дель Монте (I)	GP Racing	+0.329
3 С. Хайдефельд (D)	Draco Jr	+0.772
4 Н. Пасторелли (NL)	Fama	+1.193
5 Х. Мелу-мл (BR)	Uboldi	+17.973
6 Н. Далли (I)	Traini	+19.571

9-й этап: 02.11.2003

Городская трасса, Кальяри, Сардиния, Италия

144.840 км/60 кругов по 2.414 км

ПП: Х. Мелу-мл: 1'06.416, 130.88 км/ч

БК: Х. Мелу-мл: 1'08.045/37, 127.72 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 Х. Мелу-мл (BR)	ADM	1:09:14.803
2 А. Фарфус-мл (BR)	Draco Jr	+102.779
3 Н. Зидлер (A)	Europona	+105.657
4 Ф. Дель Монте (I)	GP Racing	+106.438
5 Н. Пасторелли (NL)	Fama	+106.572
6 Ж. де Пуртал (F)	Fama	+1 круг
10 В. Петров (RUS)	Europona	+2 круга

Итоговый личный зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус-мл	60
2 Ф. Дель Монте	31
3 Дж. Бруни	30
4 М. Грассотто	23
5 Н. Пасторелли	19
9 Р. Рушинов	6

Итоговый ком. зачет:

Команда	Очки
1 Draco Junior	64
2 ADM Motorsport	44
3 GP Racing	37
4 Traini	31
5 John Village	25
6 Scuderia Fama	25

Чемпионат FIA GT



10-й этап: 19.10.2003

"Аудотромо Национале", Монца, Италия

503.981 км/87 кругов по 5.793 км (2:40:08.081)

ПП: Э. Кумпен: 1'43.559, 201.38 км/ч БК: В. Лехнер-мл: 1'45.649/6, 197.40 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Л. Каппеллари (I)/Ф. Голлин (I)	Ferrari 550M/GT	87
2 Л. Бринер (CH)/Э. Кальдерари (CH)/С. Ливис (I)	Ferrari 550M/GT	87
3 М. Кампелл-Уолтер (GB)/Н. Кинч (GB)	Lister Storm/GT	87
4 Ф. Бабини (I)/Ф. Петер (A)	Ferrari 575M/GT	86
5 Б. Деришвенбур (F)/К. Пексатори (I)	Ferrari 575M/GT	86
6 Т. Бьяджи (I)/М. Бобби (I)	Ferrari 550M/GT	86
7 А. Пиччини (I)/Д. Стеркс (B)/Г. Лянчери (I)	Lister Storm/GT	86
8 Б. Вердон-Ро (GB)/М. Задра (MC)	Lister Storm/GT	86
14 Н. Фоманко (RUS)/А. Васильев (RUS)	Porsche 996GT3-RS/N-GT	80

Итоговый личный зачет GT:

Пилот	Очки
1 М. Бобби	69
2 Т. Бьяджи	69
3 Ф. Голлин	61
4 Л. Каппеллари	61
5 Л. Бринер	57
6 Э. Кальдерари	57

Итоговый командный зачет GT:

Команда	Очки
1 BMS Scuderia Italia	130
2 Lister Racing	71
3 Care Racing	42
4 JMB Racing	30
5 Creation Autosportif	30
6 Graham Nash Motorsport	28.5

Евросерия Формулы-3

NASCAR



10-й этап: 25-26.10.2003

Автомобиль "Манни-Кур", Невер, Франция

1-я гонка:

70.576 км/16 кругов по 4.411 км

ПП: А. Маргаритис: 1'34.855, 167.41 км/ч

БК: М. Винкельхок: 1'35.507/16, 166.27 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Винкельхок (D)	D F302-M	30:38.126
2 О. Пла (F)	D F303-M	+4.019
3 Ф. Карбоне (BR)	D F302-R	+4.722
4 Р. Кубика (PL)	D F302-O	+5.602
5 Н. Ланьер (F)	D F302-R	+6.126

2-я гонка:

83.809 км/19 кругов по 4.411 км

ПП: А. Маргаритис: 1'34.678, 167.72 км/ч

БК: К. Клиг: 1'35.613/15, 166.08 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Т. Глок (D)	D F303-O	30:44.710
2 Р. Дорнбос (MC)	D F302-MH	+0.576
3 К. Клиг (D)	D F302-M	+1.199
4 А. Маргаритис (GR)	D F302-O	+4.541
5 А. Према (F)	D F303-M	+8.325



Итоговый личный зачет:

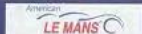
Пилот	Очки
1 Р. Бриско	110
2 К. Клиг	89
3 О. Пла	74
4 М. Винкельхок	71
5 Т. Глок	55
6 Ф. Карбоне	55

Кубок наций (итоговое положение):

Страна	Очки
1 Франция	166
2 Германия	128
3 Австрия	107
4 Австралия	105
5 Бразилия	60

Примечание:
D - Dallara, MH - Mugen Honda, O - Opel,
M - Mercedes, R - Renault

Американская серия Ле-Ман



9-й этап: 18.10.2003

Petit Le Mans

Автомобиль "Род Атланта", Брозелтон, Джорджия, США

1610.672 км/394 круга по 4.088 км (9:31:10.608)

ПП: М. Вернер: 1'11.738, 205.13 км/ч БК: Ю. Ярвилехто: 1'12.624/4, 202.63 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Дж. Херберт (GB)/Ю. Ярвилехто (FIN)/С. Юханссон (S)	Audi R8/P900	394
2 О. Беретта (MC)/Д. Саленс (B)/М. Палис (I)	Panoz LMP01/P900	386
3 Ф. Дженетт (D)/М. Вернер (D)	Audi R8/P900	385
4 Г. Дженетт (USA)/Б. Леуэнбергер (CH)/С. Максвелл (CDN)	Panoz LMP01/P900	379
5 П. Коке (NL)/Т. Энче (CZ)/А. Менно (CH)	Ferrari 550M/GTS	375
6 Я. Магнуссен (DK)/Дав. Брэм (AUS)/Э. Дэвидсон (GB)	Ferrari 550M/GTS	375



Итоговый личный зачет в классе LMP900:

Пилот	Очки
1 Ф. Биела и М. Вернер	170
3 Ю. Ярвилехто	163
4 Дж. Херберт	160

Итоговый зачет производителей LMP900:

Компания	Очки
1 Audi	192
2 Panoz	130
3 Riley&Scott	64

World Series by Nissan



8-й этап: 21.09.2003

Автомобиль им. Рикардо Торно, Валенсия, Испания

1-я гонка:

72.090 км/18 кругов по 4.005 км

ПП: Б. Лейндерс: 1'23.312, 173.06 км/ч

БК: С. Сарразен: 1'51.946/18, 128.80 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 Э. Бернольди (BR)	GD Racing	36:10.062
2 Б. Бессон (F)	Saulnier	+1.645
3 Ф. Монгани (F)	Gabard Competition	+2.940
4 А. Виларино (E)	Epsilon Euskadi	+3.531
5 Б. Лейндерс (B)	Racing Engineering	+4.006
6 Х. Ковалийнен (FIN)	Gabard Competition	+17.668

2-я гонка:

104.130 км/26 кругов по 4.005 км

ПП: А. Виларино: 1'22.947, 175.94 км/ч

БК: Ж.-К. Равье: 1'24.849/21, 169.93 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 П. Вилламин (E)	KTR Motorsport	38:01.124
2 Ф. Портетто (E)	KTR	+1.569
3 Ж.-К. Равье (F)	Epsilon Euskadi	+1.914
4 Х. Ковалийнен (FIN)	Gabard Competition	+7.004
5 Б. Лейндерс (B)	Racing Engineering	+10.234
6 А. Виларино (E)	Epsilon Euskadi	+17.565

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Ф. Монгани	239
2 Н. Картикей	119
3 Х. Ковалийнен	109
4 Б. Лейндерс	108
5 С. Сарразен	95

Командный зачет:

Компания	Очки
1 Gabard Competition	348
2 Racing Engineering	210
3 Epsilon Euskadi	187
4 Carlin Motorsport	178
5 Saulnier Racing	97

ETCC FIA



19-20-й этапы: 19.10.2003

"Аудотромо Национале", Монца, Италия

Две гонки по 52.137 км/9 кругов по 5.793 км

ПП: Й. Мюллер: 1'00.454, 173.13 км/ч

БК: С. Сарразен: 1'00.454, 173.13 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Дж. Томпсон (GB)	Alfa Romeo	18:26.052
2 Э. Прайолкс (GB)	BMW	+0.806
3 Т. Корнелль (NL)	BMW	+1.986
4 Г. Таркуини (I)	Alfa Romeo	+6.806
5 Дж. Хьюксон (NL)	BMW	+17.329
БК: Э. Прайолкс: 2'01.403/4, 171.78 км/ч		

20-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Й. Мюллер (D)	BMW	18:30.665
2 Т. Корнелль (NL)	BMW	+0.207
3 Г. Таркуини (I)	Alfa Romeo	+1.066
4 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	+1.571
5 Ф. Джованарди (I)	BMW	+1.828
БК: Г. Таркуини: 1'33.816/3, 140.71 км/ч		



Итоговый личный зачет:

Пилот	Очки
1 Г. Таркуини	107
2 Й. Мюллер	106
3 Э. Прайолкс	100