
Формула 1
Ф-1
Чемпионат мира
2004
КОМАНДЫ. ГОНЩИКИ. ТРАССЫ
март 2004
ДЕЛО БЫЛО В ПАЛЕРМО...
Презентация Renault F1
СТОЛИЦА ФОРМУЛЫ-1
Приезжайте в Барселону!
ФЕЛИПЕ МАССА
"Школьник" готовится к экзамену
РАЙККОНЕН В РОССИИ
...победы так и не добился
WWW.FORMULA-ONE.RU
ISSN 1560-3571
9 771560 357002
Формула-1
ЛУЧШИЕ МОДЕЛИ

Формула

Зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № 77-16990

Учредитель и издатель: ООО "Медиа Панорама" 121352, Москва, ул. Давыдковская, 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_oustinov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение
Михаил Шебуков
Анна Ларина
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru

PR-обеспечение
Владимир Безукладников
prf1@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 1-е полугодие 2004 г. по объединенному 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.: (812) 934-8851

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 20.02.2004 г.

Тираж 85000 экз.

Цена свободная

СОДЕРЖАНИЕ

С ПРАЗДНИКОМ ВЕСНЫ!

“Большой цирк”
зажигает огни. Команды Ф-1 дают первые представления, демонстрируя общественности свои новые автомобили. Renault, к примеру, не смогла удержаться от истинно театрального эффекта, проведя презентацию новой машины на сцене оперного театра в Палермо *(читайте на стр. 24)*. А полную картину о расстановке сил на старте сезона читатели журнала “Формула” могут получить, ознакомившись с подробными “портретами” всех команд чемпионата мира Ф-1 2004 года.
(Читайте на стр. 36)

Рутина

Это слово чаще всего звучит в речи гонщиков при упоминании о межсезонных тестах. С утра до вечера пилоты наматывают круги, проверяя надежность техники или сравнивая еле заметные нюансы в работе различных спецификаций шин. Но именно так закладываются основы будущих побед. Впрочем, и на тестах можно увидеть немало ярких моментов.

(Читайте на стр. 20 и 52)

Трубы горят
тяжким красным заревом, раскаленные огненным дыханием двигателя Ф-1. Идет стендовая отработка силового агрегата нового сезона. Так знания специалистов становятся силой.
(Читайте на стр. 60)

Сила традиций

У новой Ferrari на первый взгляд все по-старому...

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

В конце января у себя "дома" в Маранелло команда Ferrari представила пятидесятый в своей истории автомобиль Формулы-1. Юбилейная модель F2004, в отличие от новой техники Williams и McLaren, не бросается в глаза необычными формами. Ferrari создавала свой автомобиль образца 2004 года по традиционной для команды схеме – доводя до совершенства прошлогоднюю модель. "Этот автомобиль – еще один шаг вперед, и я с гордостью могу сказать, что это лучшая Ferrari, которую мы построили, – почти дежурно заявил на презентации технический директор команды Росс Браун. – В 2003 году мы действовали недостаточно агрессивно и не использовали все возможности, которые предоставляют новые правила. При создании новой машины мы постарались избежать прошлых ошибок".

По словам главного конструктора Ferrari Рори Бирна, философия новой машины такая же, как и у прошлых моделей команды. "Это достижение аэродинамической эффективности, понижение центра тяжести, повышение отдачи покрышек Brigdestone и нового двигателя, – пояснил он. – Мы заново проанализировали все составные элементы машины и заново спроектировали практически все детали".

Главное отличие F2004 от F2003-GA – это укороченная колесная база. После проблем с покрышками в минувшем сезоне Ferrari уделила первостепенное внимание подвеске, распределению массы и другим нюансам, так или иначе связанным с реализацией потенциала резины. Другое новшество – коробка передач с корпусом, отлитым из титанового сплава и усиленным элементами из углеволокна в местах крепления подвески. Незначительные изменения затронули и кокпит: сиденье теперь расположено чуть ниже, что позволяет пилоту лучше чувствовать машину.

Внешне новая модель сильнее всего отличается от старой более высоким капотом двигателя – в соответствии с новыми требованиями правил. Однако, как заявил Рори Бирн, уже к первой гонке сезона внешний вид Ferrari F2004 может измениться. По слухам, команда активно экспериментирует с формой "носа" своего автомобиля...

Моторы-долгожители

Надежность превыше всего

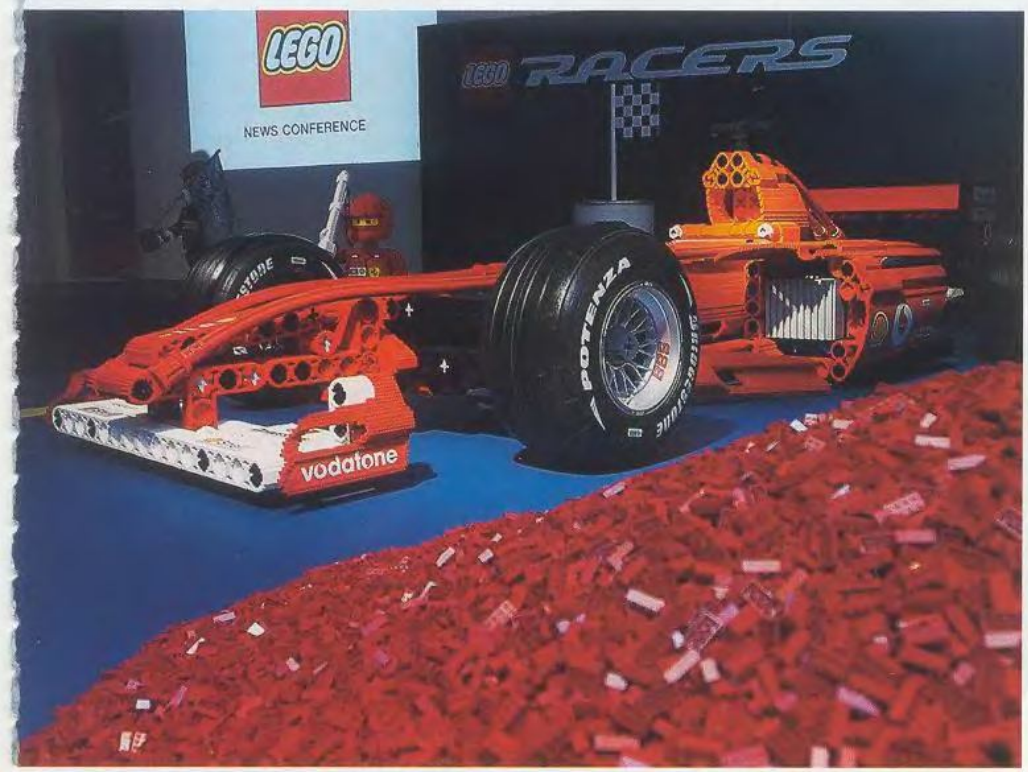
SUTTON-IMAGES.COM

К сезону-2004 мотористам Ф-1 пришлось повышать надежность своих двигателей, чтобы они соответствовали новому правилу одного мотора на весь Гран При. Главный моторист Ferrari Паоло Мартинелли поделился некоторыми подробностями проделанной работы. "Мы уделили повышенное внимание надежности мотора во второй половине его "жизни", – рассказал Мартинелли. – В данном случае вторая половина "жизни" – это самый ответственный период, воскресная гонка. Если проводить параллели между жизнью мотора и жизнью человека, то мы постарались, чтобы наше детище в восьмидесятилетнем возрасте было столь же сильным, как и в сорок лет".

АВТОМОБИЛЬ ИЗ КОНСТРУКТОРА

Lego будет создавать Ferrari

Команда Ferrari подписала лицензионный контракт с фирмой Lego, из детских конструкторов которой теперь можно будет собрать и алые гоночные автомобили Формулы-1. Помимо машин в конструкторах Lego появятся игрушечная пит-лейн и пьедестал почета. Как говорят в Ferrari, детские игрушки – самая перспективная рыночная ниша для производства товаров под знаменитой итальянской маркой. Специально для презентации конструкторов Lego/Ferrari была "построена" копия машины Ф-1 в натуральную величину, сделанная из 146 тысяч кубиков конструктора. На игрушечную машину установили настоящие колеса от автомобиля Формулы-1 с покрышками Bridgestone. В будущем планируется оснастить модель электромотором, который будет разгонять ее до 16 км/ч.



КОРОТКО

Выиграть, чтобы выжить

Дэвид Култхард должен будет выиграть чемпионат-2004, чтобы остаться в Формуле-1 на следующий год, считает шеф команды McLaren Рон Деннис, которому предстоит расстаться с шотландцем по окончаии сезона. "Думаю, что если в 2005 году он не получит места в топ-команде, то закончит свою карьеру, а сильная команда сделает ему предложение только в случае громкого успеха, – рассуждает Деннис. – Нам бы очень хотелось, чтобы Дэвид ушел от нас чемпионом".

Несправедливо, но интересно

Несправедливая, по мнению многих, очковая система в Формуле-1, когда победитель гонки набирает лишь на два очка больше, чем пилот, занявший второе место, останется без изменений. "Это цена, которую мы платим за то, чтобы чемпионат был интересным", – считает президент FIA Макс Мосли.

Удвоенная защита

Компания Schuberth разработала для Михаэля Шумахера новый шлем, способный, как утверждают создатели, выдержать наезд танка. Новая "каска" в два раза прочнее нынешних моделей. Однако чемпион мира забраковал шлем, посетовав, что он слишком тяжелый.

Шестая попытка

BAR 006 – угроза лидерам

Со своим новым автомобилем модели 006 команда BAR может наконец сделать то, что она грозилась сделать с момента своего дебюта в Ф-1: бросить вызов лидерам. BAR образца 2004 года создан сложившимся коллективом конструкторов во главе с техническим директором Джеффом Уиллисом и при активном участии партнеров из Honda. "В 2003 году мы смогли создать хорошую инженерную основу команды, и это дало нам возможность применить кое-какие инновации при подготовке к сезону-2004, – рассказал Уиллис. – Мы работали над этой машиной десять месяцев и к моменту презентации провели в три раза больше тестов, чем год назад".

Как специалист по аэродинамике, Уиллис особенно тщательно трудился в этом направлении и пока, до старта сезона, явно удовлетворен своей работой. "Получилась очень элегантная машина, я бы сравнил ее с симпатичной леди", – отметил он.

Под изящным кузовом нового BAR скрывается разработанная Honda коробка передач с корпусом из углеволоконного композита. В коробке использованы более узкие шестерни, за счет чего общий вес агрегата удалось снизить до поистине рекордных величин. В остальном BAR образца 2004 года является продуктом эволюции прошлогодней машины. Помимо всего прочего, шасси 006 адаптировано под покрышки Michelin, которые команда BAR использует с этого года.

На предстоящий сезон BAR ставит перед собой весьма амбициозные спортивные цели. "Наша новая машина – это серьезный шаг вперед, и поэтому команда ничуть не переоценивает свои возможности, когда говорит, что мы сможем бороться с тремя ведущими "конюшнями", – заявил ведущий пилот BAR Дженсон Баттон. – Этот год наверняка принесет нам подиумы, а возможно, я даже одержу свою первую победу".

Личный вклад

Неизвестные герои

В сезоне-2004 на автомобилях BAR будут значиться имена не только управляющих ими пилотов, но и всех сотрудников команды. На внутренней стороне торцевой пластины заднего антикрыла BAR 006 перечислены имена и фамилии 360 бойцов невидимого фронта, каждый из которых внес свой вклад в создание новой машины.

Добровольное ограничение

Команда Renault объявила о том, что в сезоне-2004, с марта по октябрь, проведет на тестах не более 36 дней, хотя правила позволяют заниматься испытательной работой в течение 48 дней. "В прошлом году мы участвовали в пятничных тестах на Гран При и ограничились 20 днями в остальное время, – напомнил главный инженер Пэт Симондс. – Мы научились эффективно работать на тестах, нет никакого смысла в бездумном наращивании их объемов, мы не можем позволить себе сорить деньгами, нам есть на что потратить их с большей пользой".

У Имолы нет будущего

В 2004 году расположенный в итальянской Имоле автодром имени Энцо и Дино Феррари в последний раз примет ГП Сан-Марино. "С 2005 года Имолы в календаре не будет, – сообщил "хозяин" Ф-1 Берни Экклстоун. – У Италии останется только одна гонка (в Монце)". А вот в Германии Берни сохранит две гонки – в Нюрбурге и Хоккенхайме. "Германия имеет для Ф-1 особое значение", – пояснил он.

Игра на деньги

$3000 за победу

Любительский прокатный картинг сегодня – один из самых модных спортивных развлечений в Москве. И хотя забава эта достаточно дорогая, наиболее талантливые картингисты в последнее время получили возможность не только тратить, но и зарабатывать деньги за рулем карта. Так, на картодроме "100%" в конце января стартовало первенство под названием "Пилот на 100%", победитель которого получит ни много ни мало $3000. Пока после первого этапа чемпионат возглавляют Илья Каменский, Артем Хачикян и Тимур Кочаров. Однако еще два этапа, которые пройдут на Щелковском шоссе 24 февраля и 30 марта, могут не раз изменить расстановку сил.

КОРОТКО

Воскрешение Jordan

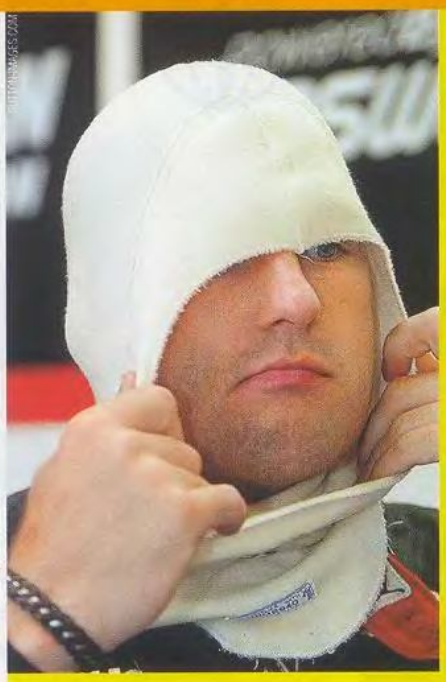
Эдди Джордан надеется, что в этом году его команда воспрянет после провального минувшего сезона, и для этого даже взывает к высшим силам. На свои первые тесты в британском Сильверстоуне новый Jordan EJ14 выехал с надписью Lazarus на боковинах. Это не название нового спонсора "конюшни", а имя человека, которого, согласно христианской традиции, воскресил Иисус Христос. "Мы возрождаемся и возвращаемся", – заявил Джордан.

Наследие Сенны

Один из первых автомобилей Ф-1 легендарного Айртона Сенны – Toleman образца 1984 года – выставлен на аукцион. Владеющий машиной некий аргентинский промышленник рассчитывает выручить от продажи не менее миллиона долларов.

Все решится в марте

Набирает обороты картинговый турнир "Формула-Русь – Варшавка". В борьбе за главный приз – оплаченный сезон в российском кольцевом моноклассе – пока нет фаворита. По итогам четырех отборочных этапов лидирует 17-летний москвич Вадим Садольский, которого по пятам преследуют Людмила Смирнова и Валерий Серегин. Финальные гонки чемпионата пройдут на московском картодроме "Серебряный дождь", расположенном на Варшавском шоссе, в конце марта.



Не договорились

Ферстаппен отказался от Jordan

Йос Ферстаппен с двух попыток не смог стать пилотом Jordan. Гонщик и его спонсоры дважды официально объявляли о том, что они не в силах договориться с Эдди Джорданом, но после первого раза ирландец смог вернуть голландцев за стол переговоров. Однако и второй раунд оказался безрезультатным. "Преодолеть разногласия не удалось, и поэтому мы решительно и окончательно отказываемся от дальнейших переговоров", – заявили в "лагере" Ферстаппена.

Камнем преткновения, естественно, стали деньги: спонсоры голландца предлагали команде около 10 миллионов долларов, но при этом бывший напарник Михаэля Шумахера затребовал себе из этих денег зарплату около 3 миллионов.

Отказавшись от сотрудничества с Jordan, 31-летний Ферстаппен, впрочем, не отказался от желания выступать в Ф-1: спонсоры обещают поддержать Йоса, если по ходу сезона появится вакантное место в одной из команд.

Мест нет

Пантано занял последнее...

В середине февраля итальянец Джорджо Пантано занял последнее свободное место в пелотоне Ф-1 2004 года, подписав контракт с командой Jordan. 25-летний гонщик до последнего момента не фигурировал среди претендентов на эту вакансию, но после того как с дистанции сошел Йос Ферстаппен, Джорджо объявил о том, что его шансы стать пилотом Jordan равны 99%. Спустя несколько дней, после переговоров между командой, пилотом и его спонсорами (по слухам, это некий итальянский производитель одежды) сделка была заключена на все 100%.

Последние три сезона Пантано провел в международной Ф-3000, где его наивысшим достижением стало второе место в 2002 году. "В Ф-3000 Джорджо продемонстрировал завидную стабильность, и это доказывает, что он готов к Ф-1", – подчеркнул Эдди Джордан. Хотя за руль Jordan итальянец впервые сел за месяц до старта сезона-2004, у него уже есть опыт управления автомобилем Ф-1: в прошлом он участвовал в тестах Benetton, McLaren и Williams.

Подробнее о Джорджо Пантано и других новичках сезона-2004 читайте в следующем номере журнала "Формула"

Хайдфельд в Jordan

Безусловно!

Эдди Джордан гарантировал Нику Хайдфельду место в основном составе своей команды на сезон-2004. До конца января Хайдфельда и Jordan связывал условный контракт, позволявший "конюшне" отказаться от услуг немца, если ей удастся найти пилота с весомым спонсорским пакетом. Однако после краха переговоров с Йосом Ферстаппеном Джордан решил не медлить с подписанием полноценного контракта с Ником.

SUTTON-IMAGES.COM

Иллюзия борьбы

Текст: Максим БОРДУНОВ

Результаты межсезонных тестов – не слишком достоверная основа для прогнозов на предстоящий чемпионат. Тем не менее, наблюдая за подготовкой команд к новому сезону, можно хотя бы примерно представить исходную расстановку сил.

Быть в центре внимания нужно во время соревнований, а подготовку к ним лучше вести вдали от посторонних глаз – так решили в команде **Ferrari**, новый автомобиль которой до старта сезона ни разу не встретился на одной трассе с техникой соперников. Испытания модели F2004 начались в конце января с торжественного дебюта на заводском автодроме чемпионской "конюшни" во Фьорано, куда заглянул даже президент Ferrari Лука ди Монтеземоло с женой и маленькими детьми. Уже на второй день тестов Михаэль Шумахер, которому было доверено обкатывать новинку, побил рекорд Фьорано. Через несколько дней Рубенс Баррикелло сменил напарника за рулем F2004 и обновил рекорд на другой принадлежащей Ferrari трассе – в Муджелло. Под

стать скорости была и надежность новой машины: ни одной серьезной поломки и, как отметил Баррикелло, "никаких слабых мест".

McLaren частично последовала примеру Ferrari и в середине января уединилась на трассе в Валенсии. "Серебряные стрелы" отнюдь не пытались скрыть какие-то тайны: в открытости команды убедился автор этих строк, любезно приглашенный West McLaren Mercedes на приватные тесты в Валенсию. Как объяснили представители команды, такое уединение позволяет выполнить гораздо больше испытательной работы по сравнению с коллективными тестами. А трудиться McLaren действительно было над чем: если на медленной трассе в Валенсии машина MP4-19 позволила Райкконену превзойти рекорд круга, то на более скоростных автодромах в Барселоне и Хересе у новинки возникли серьезные проблемы со скоростью. Пилоты McLaren стабильно оказывались чуть ли не самыми медленными по итогам заездов, Кими сетовал на какие-то проблемы с настройками и многочисленные новшества, которыми напичкана MP4-19 и которые время от времени выходили из строя... Все это даже дало повод заподозрить команду в блефе, чтобы сбить с толку конкурентов. "Да, они ездят медленно, но, быть может, пока просто не гонятся за скоростью", – поделился своими соображениями Михаэль Шумахер, так и не поняв, кто же будет его главным соперником в сезоне-2004.

Пожалуй, скорость McLaren, как и Ferrari, станет ясна лишь на первом Гран При.

А вот **Williams**, напротив, может претендовать на звание самой честной команды межсезонья. "Клыкастый" автомобиль FW26 держался в лидерах на всех тестах, но при этом команда занималась не показухой, а рутинной работой – имитациями гонок и скрупулезными сравнениями покрышек Michelin. Правда, один рекорд Williams все-таки удалось записать в свой актив: на очередной сессии в Валенсии (уже после того, как там поработала McLaren) Антонио Пиццония, вернувшийся в команду на работу тест-пилота после прошлогоднего фиаско в Jaguar, показал абсолютно лучшее время круга... на прошлогодней машине FW25.

Renault удивила всех высокой скоростью своей новой машины R24, которую многие заранее сбросили со счетов из-за установленного на ней мотора устаревшей "идеологии" – с углом развала цилиндров 72°. Однако еще большей неожиданностью стала скорость нового **BAR** 006, который вышел в лидеры, едва появившись на трассе. Впрочем, команда не скрывала, что для рекордных результатов она выпускает на трассу машины с практически пустыми бензобаками. Между тем мотористам Honda удалось решить проблемы с надежностью нового двигателя, который буквально каждый день выходил из строя на гибридном старом шасси, но на новой машине оказался на зависть работоспособен.

Команда **Jaguar**, наоборот, едва не стала главным разочарованием межсезонья, однако скоростные характеристики машины R5 заметно улучшились после установки нового аэродинамического пакета. В середине февраля "дикая кошка" усилила свою испытательную бригаду, подписав контракт штатного тест-пилота с чемпионом международной Ф-3000 Бьорном Вирдхаймом. Проблемы со скоростью возникали и у **Toyota**: по словам Кристиано да Матты, новая TF104 не хочет ехать быстро.

Sauber сосредоточилась на испытаниях покрышек Bridgestone, взвалив на свои плечи часть бремени Ferrari по подбору резины для первых гонок сезона (тем более что Sauber C23 во многом копирует Ferrari F2003-GA). Две другие команды из "лагеря" Bridgestone – **Jordan** и **Minardi** – оказались плохим подспорьем для японских шинников. Новый Jordan EJ14, несмотря на двигатель Cosworth последней модификации (как и у Jaguar) и отточенную, по словам Эдди Джордана, аэродинамику, отнюдь не блистал скоростью. А Minardi и вовсе ограничилась лишь двумя тестовыми сессиями для своей новой машины PS04B, построенной на основе купленных командой на аукционе Arrows A23 образца 2002 года.

Работа команд на межсезонных тестах

(25/11/2003–14/02/2004)

Команда	Километраж	Пилото-дни	Дебют новой машины
Ferrari	19 534	66	30 января
Williams	24 165	82	5 января
McLaren	17 217	55	25 ноября
Renault	17 779	51	20 января
BAR	16 992	55	1 февраля
Sauber	7 708	26	14 января
Jaguar	11 666	34	12 января
Toyota	17 338	52	15 января
Jordan	4 639	21	3 февраля
Minardi	3 650	14	10 февраля

Аварии межсезонья

Нынешнее межсезонье не изобиловало авариями, которые нередко сопровождают испытательную работу. Два самых крупных инцидента произошли в Барселоне. На Sauber Фелипе Массы сломалась подвеска, и неуправляемая машина врезалась в ограждения. А Оливье Панис переоценил возможности своей Toyota и также приложился к барьерам. Обоих пилотов отправляли в больницу на вертолете для обследования, но, к счастью, и в том и в другом случае пострадала лишь техника.

Неприятное происшествие случилось с Такумой Сато на тестах в Хересе, когда BAR японца на разгоне при выезде с пит-лейн потерял колесо. Как сообщили в команде, виновата новая модель крепежной гайки колеса. Сато отделался легким испугом.

Последнее предупреждение,
или Увидеть Палермо и не умереть

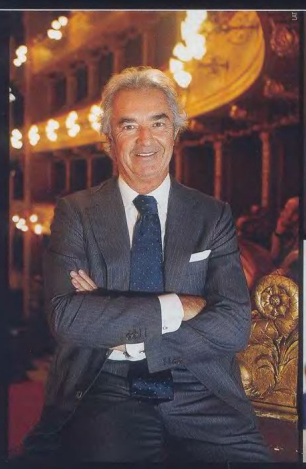
Текст: Борис МУРАДОВ

"Вам надлежит прибыть в международный аэропорт Палермо не позже 10 часов утра. Там вас встретят наши люди и на лимузине доставят к оперному театру, где все и произойдет". Право же, этому посланию не хватало разве что зловещей приписки: "Предупреждаем, у нас длинные руки", – и можно было бы с полным основанием полагать, что за ним стоит всесильная сицилийская мафия...

Но подобных угроз столь неожиданное приглашение не содержало, и стояло за ним вовсе не грозное преступное сообщество, а радушное руководство команды Renault, решившей почему-то провести очередную предсезонную презентацию своего состава и новой машины в главном городе Сицилии. И хотя Флавио Бриаторе своим представительным видом и влиянием ничуть не уступает пресловутым "крестным отцам", длинные руки сицилийской мафии здесь были ни при чем. Все оказалось гораздо проще и вполне в тему.

Хотя гонки чемпионата мира Ф-1 на Сицилии не проходили никогда, этот итальянский остров славен отнюдь не одними лишь своими криминальными традициями, но еще и богатой автогоночной историей. Еще в 1906 году – в том же, кстати, году, когда автомобиль Renault выиграл самый первый в истории автоспорта Гран При, – молодой сицилиец Винченцо Флорио организовал у себя на родине по трассе длиной 150 км, проложенной по дорогам общего пользования в горной центральной части острова, первую гонку "Тарга-Флорио". ("Тарга" в переводе с итальянского означает "номерной знак автомобиля". – Прим. авт.) Эта гонка быстро приобрела столь же высокий и престижный статус, как впоследствии и знаменитая континентальная "Милле Милья", и проводилась вплоть до 70-х годов прошлого теперь уже столетия, пока ее не прикрыли по соображениям безопасности. Что же касается непосредственно Палермо, то именно в этом городе 10 апреля 1950 года свой последний старт в гонке ("подъем на гору" Monte Pellegrino) принял легендарный Тацио Нуволари.

НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ RENAULT ПРЕДСТАВИЛИ В ПАФОСНОМ ОПЕРНОМ ТЕАТРЕ



Флавио Бриаторе, Фернандо Алонсо, Ярно Трулли и Renault R24 – эта комбинация, по утверждению шефа проекта Renault F1 Патрика Фора, способна и должна обеспечить французской команде в грядущем сезоне место в "Большой тройке" лидеров Формулы-1

Вот в это-то достославное местечко и нагрянула в последние дни января не менее славная команда Renault в полном составе. Отужинав накануне с мэром Палермо и завершив вечер на высокой мажорной ноте в ночном клубе Billionaire ("Миллиардер"), на следующий день пилоты и руководители команды появились перед журналистами и прочей приглашенной публикой сами и представили новый автомобиль Renault R24 на сцене почти столь же знаменитого, как и миланский La Scala, оперного театра – Teatro Massimo.

Воспользовавшись тем, что технический регламент на 2004 год потребовал создания фактически принципиально нового силового агрегата, ресурса которого должно хватать на весь гоночный уик-энд, французские мотористы решили убить одним (и надо надеяться, метким) выстрелом сразу двух зайцев и заодно отказались от не оправдавшей себя широкоугольной концепции, вернувшись к традиционной схеме с углом развала блока цилиндров 72°, с успехом примененной еще в чемпионском моторе RS09 1997 года. (О секретах создания двигателей Renault читайте в эксклюзивном репортаже с завода в Вири-Шатийоне на стр. 60.) На разработку и постройку мотора RS24 ушло всего девять месяцев. Это, впрочем, не означает, что мотор по сути своей остался тем же, каким был семь лет назад, – каждая его деталь была пересмотрена и сконструирована заново. По мнению команды, новый "движок" удался.

Надо заметить, что с учетом уже упоминавшихся изменений в техническом регламенте в команде Renault здраво рассудили, что решающим фактором грядущего сезона станет не столько скорость машины, что само собой разумеется, а ресурс двигателя, его способность безотказно работать в течение всего уик-энда. Ставку было решено сделать именно на это, главным образом над повышением надежности двигателя уже с прошлого года инженеры-мотористы ломали головы и трудились и, как заверил шеф проекта Renault F1 Патрик Фор, добились своего. При этом, правда, пришлось пожертвовать некоторой долей мощности, так что в первых двух-трех Гран При сезона особой прыти от желто-голубых машин, вероятно, ждать не следует, но затем мощность своего нового детища французские мотористы обещают должным образом увеличить, а заодно и сократить его вес. И уже сейчас под руководством Роба Уайта всею кипит работа над последующими модификациями, а также двигателем на сезон-2005.

Новое шасси разрабатывалось, соответственно, в теснейшей кооперации с мотористами, так что интеграция в него иного по конфигурации двигателя особых хлопот не доставила, но зато с самим шасси специалистам на заводе в британском Энстоуне пришлось немного попотеть. Однако, как говорит технический директор команды (по шасси) Боб Белл, "автомобиль Ф-1 следует оценивать в целом, и если даже в одном компоненте приходится чем-то жертвовать, то в другом можно с лихвой компенсировать потери". Так, центр тяжести

© FRAMUS/RUPPI/DDB

SUTTON-IMAGES.COM

LAT

у R24 за счет более высокого мотора хоть и не намного, менее чем на 10 мм, приподнялся, зато с боков в задней части машина стала уже, а в целом еще и легче своей предшественницы (в том числе и за счет менее вместительного топливного бака). При этом шасси стало примерно на 10% жестче – не в последнюю очередь как раз за счет архитектуры нового двигателя. Повышению жесткости автомобиля способствовала также и новая, полностью изготовленная из титана (взамен прежней, титано-углепластиковой) 6-скоростная коробка передач. Модифицирована колесная база.

Внешне же новый автомобиль, являя собой эволюцию R23, отличается от своего предшественника главным образом более высоким обтекателем моторного отсека и иной конфигурацией заднего антикрыла, которое в соответствии с техническим регламентом 2004 года должно иметь не более двух плоскостей. "Теоретически это уменьшает прижимную силу почти на 6%, – комментирует Боб Белл, – однако тщательные испытания в аэродинамической трубе в течение 120 тыс. человеко-часов позволили нам избежать этой потери: R24 обладает даже большей прижимной силой, нежели R23B".

Еще более категоричен в своих оценках главный инженер команды Пэт Симондс: "Должен признаться, что за все время своей работы в Формуле-1 я не видел более удачно сконструированного автомобиля, чем R24! С ним нам по силам добиться самых высоких результатов".

Гонщики, тестирующие новую машину уже с середины января, тоже не скрывают своих восторгов. Проехать на ней самый первый круг по ходу двухдневных тестов в Барселоне "по старшинству" выпало Ярно Трулли. "Сначала я долго стоял в гараже у машины, любуясь ею, – рассказывает он, обычно весьма сдержанный на похвалы, – а потом, когда поехал, убедился, что не ошибся в своих предварительных оценках. Уровень инженерной проработки R24 высочайший: с первых же сотен метров я почувствовал себя уверенно и, можно сказать, по-домашнему, потому что машина не только очень послушна, но и очень удобна для пилота. На настройки она отзывается также великолепно, так что в целом, за исключением кое-каких мелочей, я чрезвычайно ею доволен!"

Впечатлил новый автомобиль и Фернандо Алонсо: "Когда я впервые на нем проехал, у меня возникло впечатление, что по своим характеристикам он схож с R23. Особенно порадовало то, что у него почти такая же управляемость, и настроил его под себя я тоже без проблем, после чего автомобиль сразу поехал значительно быстрее прошлогоднего. Обычно такого эффекта удается добиться лишь после четырех-пяти тестов, а нам это удалось всего за пару дней! Такому потенциалу можно только радоваться! Что же касается нового мотора, то он стал мощнее, отличается большим крутящим моментом, но лишен свойственных прежнему двигателю агрессивных характеристик на высоких оборотах, что облегчает выход из поворотов. И в целом я бы сказал, что о прежней нашей машине теперь можно, без сомнения, благополучно забыть".

Итог подвел шеф Renault F1 Патрик Фор: "У нас есть все составляющие для того, чтобы соревноваться на самом высшем уровне: достаточный бюджет, отличные пилоты и специалисты, прекрасная машина. Не думаю, что в этом году нам удастся побороться за чемпионский титул, но мы твердо намерены занять место в тройке лучших команд. Собственно, после столь успешного выступления Renault в прошлом сезоне уже никто не говорит о тройке топ-команд – говорят о "Большой четверке", но теперь мы собираемся потеснить по меньшей мере одну из опережающих нас ныне команд-соперниц".

"Придя три года назад в команду, я поставил цель бороться за чемпионский титул в 2005 году, – добавил к программному заявлению своего шефа управляющий директор команды Флавио Бриаторе. – Хочу подтвердить, что так оно и будет".

"НАША ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ – ЧЕМПИОНСКИЙ ТИТУЛ В 2005 ГОДУ. ТАК ОНО И БУДЕТ"

Со времен легендарных гонок "Тарга-Флорио" сицилийцы были лишены подобных зрелищ, поэтому центр Палермо оказался до отказа заполнен людьми, пришедшими посмотреть демонстрационные заезды гонщиков Renault на новейшей машине, которой уже совсем скоро предстоит выйти на трассы чемпионата мира

Выступление Алонсо было, как и всегда, эффектным. Но одна его маленькая ошибка, и... мгновение спустя заглохшую и оставшуюся стоять посреди главной площади Палермо машину буквально разобрали на части горячие сицилийские поклонники Renault

Короче говоря, понимать это надо так: из уст грозного дона Флавио прозвучало последнее предупреждение в адрес соперничающих и главенствующих в последние годы в Формуле-1 "кланов". А он, дон Флавио, – человек серьезный и слов на ветер не бросает. И руки у него, кстати, достаточно длинные...

Суета вокруг собаки

По завершении официальной части действие плавно перетекло с театральной сцены в естественные декорации на центральные улицы Палермо: команда Renault провела здесь уже третий после Мадрида и Москвы демонстрационный заезд своих пилотов – на сей раз на новехоньком R24. Увидеть живьем своих кумиров и поглазеть на настоящую машину Ф-1 в действии народу собралась тьма тьмущая – благо, что все происходило во время традиционного для этих мест двухчасового обеденного перерыва.

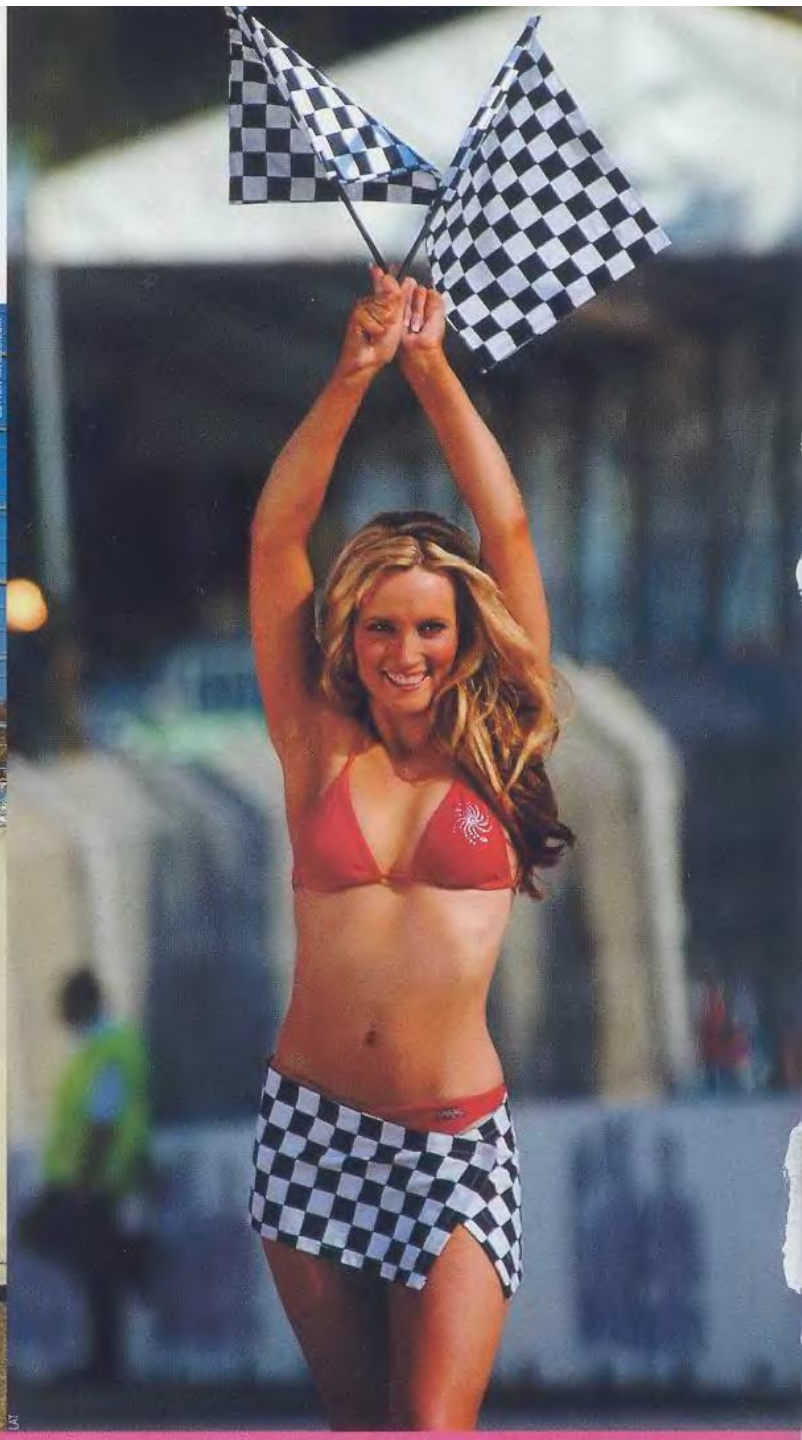
Но лишь только заезд начался, всех – кроме, впрочем, сидящего за рулем Ярно Трулли и организаторов шоу – развеселила симпатичная беспородная псина, безответственно выскочившая на трассу и то и дело норовящая свести счеты со своей собачьей жизнью, угодив под колеса несущейся машине. Как в хорошей итальянской комедии, пару "псина-машина" удачно дополнили бравые местные карабинеры, которые потешно гонялись за собачкой, пытаясь ее изловить, тоже рискуя при этом познакомиться с автомобилем Ф-1 буквально нос к носу и доводя Ярно, надо полагать, до предынфарктного состояния. Но все было тщетно. Злосчастный сицилийский "дворт-терьер", отчаянно виляя хвостом и прыгая через барьеры, то ускользал между ног стоявшей вдоль улиц публики, то вдруг вновь выскакивал на трассу уже в другом месте, и все начиналось сначала... Впрочем, к счастью для Ярно, пса и всех остальных, обошлось без жертв и лишь добавило в и без того яркое представление остроты и живости.

В остальном заезд почти до самого его завершения мало чем, помимо теплой солнечной погоды, отличался от московского, но финал оказался весьма неожиданным. Во время исполнения Фернандо Алонсо его коронного "волчка" – кручения на месте – мотор машины вдруг заглох, и вернуться под "гаражный" шатер испанец не смог. А когда окутавший машину густой дым из-под колес развеялся, он с ужасом увидел, как на него несется буквально лавина зрителей. Сицилийские карабинеры, так славно гонявшиеся за собачкой, оказались "на высоте", безучастно взирая с этой высоты на вышедшую из-под контроля ситуацию.

Мгновенно прикинув, сколько примерно ребер у него будет сломано, и сообразив, что, скорее всего, этим дело не ограничится, Фернандо, словно пробка из бутылки шампанского, вылетел из кокпита и поспешил присоединиться к ожидавшим его неподалеку Трулли и Бриаторе для венчающего представление группового фото. Но когда стало ясно, что теперь сломанных ребер просто-напросто будет втрое больше, ретироваться в сторону спасительного шатра и поджидавших их лимузинов поспешили уже все трое – только пятки их сверкали, пока группа дюжих механиков, отправившихся за заглохшей машиной, тщетно пыталась по пути заодно сдержать толпу. В результате гонщикам и их "крестному отцу" удалось сохранить ребра в целости и скрыться, но зато на машине чрезмерно активные и не особо церемонные местные жители отыгрались по полной, мгновенно отломав от нее "на память" все, что только можно, прежде чем отважные механики самоотверженно закрыли ее своими телами, а полицейские наконец-то соблаговолили вмешаться и хотя бы попытаться навести порядок. Дикий народ, как говорил Остап Бендер. Дети гор. Москва, где все то же самое прошло очень организованно и без эксцессов, может гордиться.

Хотя произошедшее в конечном счете – суета сует. Главное, очевидно: команда Renault, последовательно выполняя намеченное, упорно взбирается на вершину формульного Олимпа, все более активно расталкивая локтями и колесами подзасидевшихся там соперников из числа топ-команд, а значит, нам всем от этого прямая выгода – чемпионат-то станет еще интереснее!

SUTTON-IMAGES.COM



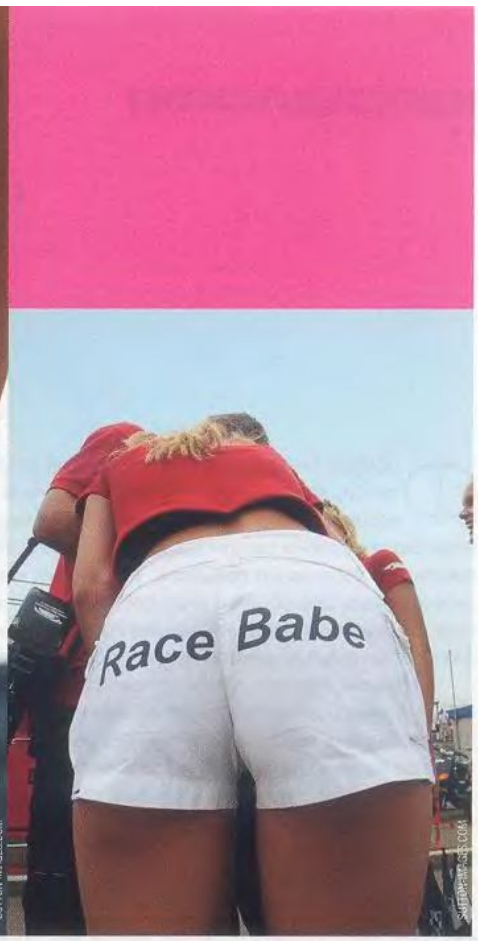
LAT

А ну-ка, девушки!

Текст: Борис МУРАДОВ

"НЕТ-НЕТ, И НЕ ПРОСИТЕ, Я НЕ РАССКАЖУ, ЧТО МЕЖДУ НАМИ БЫЛО", – МОТАЛА ГОЛОВОЙ СОБЛАЗНИТЕЛЬНАЯ ДЕВУШКА-МОДЕЛЬ И УЛЫБАЛАСЬ ПРИ ЭТОМ ТАК, ЧТО ДУРАКУ СТАНОВИЛОСЬ ЯСНО: БЫЛО ВСЕ, ЧТО ТОЛЬКО МОГЛО БЫТЬ...

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

РАВНО КАК ГОНКИ ФОРМУЛЫ-1 НЕ МОГУТ СУЩЕСТВОВАТЬ БЕЗ СОБСТВЕННО ГОНЩИКОВ, ТАК ЖЕ НЕМЫСЛИМЫ ОНИ И БЕЗ СВОЕОБРАЗНЫХ ДЕКОРАЦИЙ В ВИДЕ СОБЛАЗНИТЕЛЬНЫХ КРАСОТОК

Формула-1 – это огромный, состоящий из множества деталей и, как правило, хорошо смазанный механизм, где каждая мелочь имеет значение. И не будет преувеличением сказать: равно как эти (да и другие) гонки не могут существовать без собственно гонщиков, так же они немыслимы и без своеобразных декораций в виде соблазнительных красоток. Такова современная традиция, таковы правила игры, правила шоу-бизнеса, которым во многом является сегодня Формула-1.

И главные героини здесь – пресловутые пит-девушки (pit-girls), не имеющие, несмотря на созвучие, ничего общего с питбулями: первые гораздо симпатичнее, сексуальнее вторых и не такие свирепые, хотя с зубами у них тоже все в порядке. Не следует путать их и с так называемыми грид-девушками (grid-girls), усеивающими примерно за час до гонки стартовую решетку. Эти работают "столбами": их дело – безмолвно держать флаги и таблички с номерами и именами гонщиков, указывая и украшая таким образом стартовую позицию каждого из них. Но сами гонщики не часто обращают на них внимание: перед самой гонкой им уже не до этого. Другое дело – механики и фотографы. Первые (особенно из итальянцев) стремятся познакомиться в расчете на возможное продолжение ближайшим вечером, вторые, люди совершенно бессовестные и бесцеремонные, так и норовят залезть своими большими объективами под коротенькие юбочки девушек. Те реагируют по-разному: одни краснеют и смущенно прикрываются, другие, напротив, предоставляют фотографам полную свободу творческих действий. К слову сказать, далеко не все из этих девушек так уж писаные красавицы, это здесь не самое главное.

То ли дело – пит-девушки: эти обычно все как на подбор красотки, и работа у них куда более творческая. Из того, как их называют, кстати, вовсе не следует, будто они только и делают, что шастают по пит-лейн, или имеют какое-то отношение к пит-стопам. Обычная среда обитания этих симпатичных и радующих глаз существ (среди которых встречаются и уроженки России) – паддок. Степень их одетости может быть разной: от полной экипировки по последней моде до полного же обнажения (правда, под боди-арт), хотя чаще всего, конечно же, имеет место некая золотая середина.

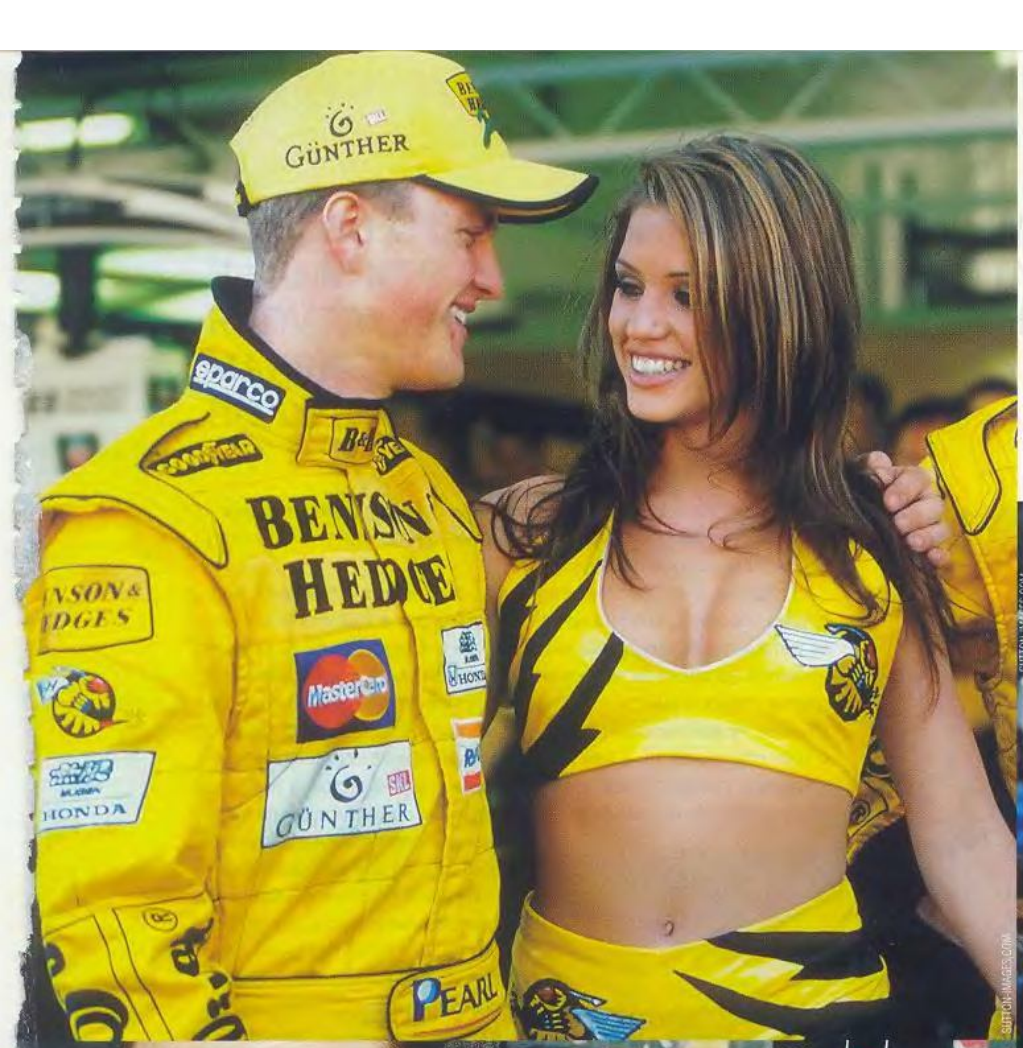
Одна из самых эффектных в паддоке пит-девушек – популярнейшая 25-летняя британская модель и начинающая певица Кейт Прайс, более известная как Джордан. Причем псевдоним этот она выбрала не в честь одноименной команды и не в честь ее основателя и владельца. Напротив, Эдди Джордан постоянно приглашает ее к сотрудничеству и "просто в гости" не в последнюю очередь как раз потому, что ее имя созвучно названию его команды. И именно ей принадлежит довольно откровенное высказывание, приведенное в начале этого материала.

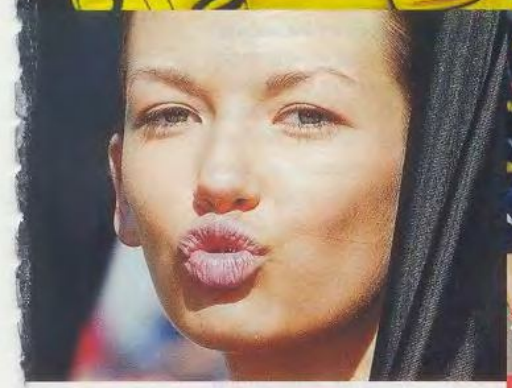
"К тому же тогда он был еще совсем молоденьким, а теперь уже – муж и отец, так что не стоит ворошить прошлое, – продолжает она простодушно "закладывать" Ральфа. – Могу лишь сказать, что он – душка и в моем списке по-прежнему остается номером один. Одни его сияющие голубые глаза чего стоят – обожаю их! А теперь он и как гонщик очень вырос. Конечно, его брат Михаэль куда более успешен, безумно успешен, и это делает его тоже очень сексуальным. Но о нем я вообще больше ничего не скажу, а то еще Ральф обидится". Неизвестно, однако, насколько намеки этой фигуристой девушки имеют под собой какие-то основания, но точно одно: Ральф Шумахер начинал как раз в Jordan, а она уже в то время была фактически лицом и, так сказать, телом этой команды.

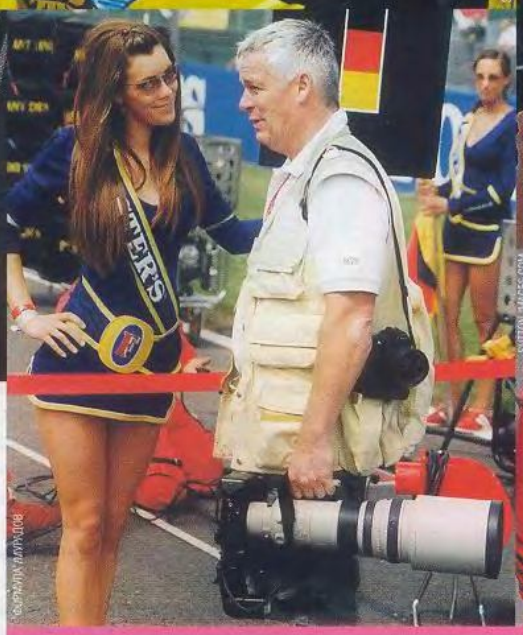
Как можно догадаться по этим фото, автогонки - рай не только для любителей этого вида спорта, но и для эротоманов. Правда, "прямой доступ" к телам очаровательных пит-девушек имеют далеко не все, а лишь гонщики, механики, журналисты и прочие обитатели паддока

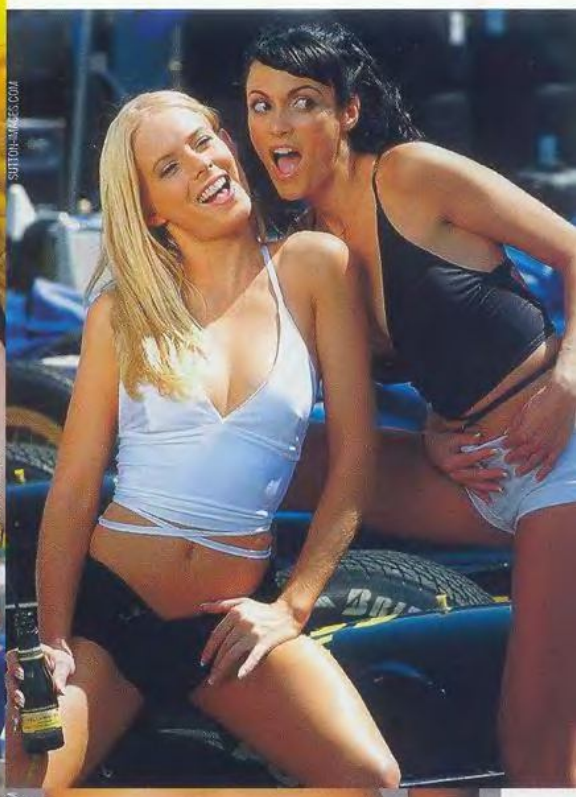
Хотя одними лишь гонщиками Jordan интересы одноименной модели отнюдь не ограничиваются. "Жан Алези, как и все французы, просто излучает секс! – томно вздыхает она, вспоминая совсем еще недавние времена. – А вот Мика Хаккинен – холодный, неболтливый, но в этом есть какая-то особая прелесть". Впрочем, уход этих парней из Формулы-1 не слишком ее огорчил. "Ярно Трулли вроде тихоня-тихоней, но уж если проявит свой бурный темперамент, то… – продолжает Джордан. – Култхард тоже очень даже ничего. Настоящий британский джентльмен. И неизменно так добр…" При упоминании же Жака Вильнева, Джордан особенно экспрессивна: "О, он – это высший класс! Очень харизматичный парень. Ужасно жаль, что его редко можно застать одного!"

По-своему добрым словом вспоминает любве- и бюстообильная девушка и известного ловеласа Эдди Ирвайна: "Эдди знает цену своей привлекательности, потому никогда и не церемонится





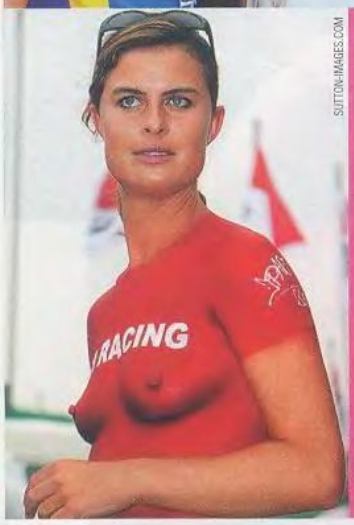




Пит-девушка Джордан (на фото слева и в самом верху) - одна из главных героинь паддока Формулы-1 на протяжении уже нескольких лет. И, как можно понять из ее высказываний, даром времени там не теряет. Было ли что-то между Джордан и Ральфом Шумахером в бытность его гонщиком "одноименной" команды, доподлинно неизвестно, но, судя по тому, как плотоядно-нежно эти двое взирают друг на друга, - вполне могло быть

ПИТ-ДЕВУШКИ НЕ ИМЕЮТ НИЧЕГО ОБЩЕГО С ПИТ-БУЛЯМИ, НО БЫВАЕТ, ЧТО ЭТИ МИЛЫЕ И НЕЖНЫЕ СОЗДАНИЯ... ДЕРУТСЯ, НЕ УСТУПАЯ САМЫМ ОТЧАЯННЫМ ЗАБИЯКАМ ИЗ ЧИСЛА ГОНЩИКОВ

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

Дэмон Хилл известен своей приверженностью семейным ценностям, да и улыбается не часто, но и он не может устоять перед обаянием таких симпатичных девушек, как Найфа и Зои. А уж аккредитованных на чемпионате мира фотографов и вовсе хлебом не корми – дай только вместо гонщиков и их машин запечатлеть что-нибудь более эротичное...

с нами, девушками, и к тому же очень остер на язык. Он, конечно, отпетый бабник, но такой славный!"

Между тем об Эдди можно услышать и прямо противоположное расхожему мнению, причем тоже от пит-девушки. "В прошлом году в Монако я с другими девушками была на вечеринке на яхте Ирвайна, – рассказывает Аня Лэйхири. – Он оказался очень милым, совсем не заносчивым, ни разу даже не заговорил со мной, хоть и имеет скверную репутацию волокиты". Такие высказывания можно услышать куда чаще, нежели те, что позволяет себе девушка Джордан. Обычно ни модели, ни гонщики не склонны афишировать свои (вполне логичные, кстати) контакты, даже если таковые имеют место.

Аня, а также ее подруги Зои Хоббс и близняшки Нишан и Найфа Хиндес (снявшиеся в блокбастере "Звездные войны: Атака клонов") – тоже "пит-герлз", известные еще и как "Фостерз-герлз", поскольку представляют также и одного из крупнейших "формульных" спонсоров – пиво Foster's. Хоть они тоже с успехом дефилируют по паддоку и позируют в купальниках, но заняты также и более серьезным делом: интервьюируют гонщиков и снимают видео-репортажи для интернет-сайта британского мужского журнала FHM.

Глядя на очень симпатичную и на вид легкомысленную Аню, трудно поверить, что она не только выступает в паддоке в качестве пит-девушки, регулярно позирует для журнала FHM и даже подвизается на сцене (в ее активе два с половиной года в девичьей группе Precious вместе с Дженни Фрост из Atomic Kitten), но еще и изучает гуманитарные науки в университете. В ответ на вопрос о том, случаются ли у нее и ее подруг романы с гонщиками, она, улыбаясь, говорит: "Нет-нет. Никогда ни один из пилотов даже не предлагал мне встретиться. Мы постоянно общаемся на различных мероприятиях со знаменитостями, но все они неизменно проявляют по отношению к нам благовоспитанность, не позволяя ничего такого. И наши симпатии тоже носят вполне невинный характер. Лично мне больше всех нравится японец по имени Такума Сато! Не верите? Ну да, это мы так между собой шутим, потому что он очень... забавный. Он довольно плохо говорит по-английски, поэтому первое же интервью, которое мы у него брали, получилось очень корявым, но зато смешным. Например, он хотел сказать, что прошедший месяц оказался для него трудным периодом, а получилось: "У меня были тяжелые месячные" – уж мы с девчонками повеселились! Еще мне очень понравился Мак-Ниш, я провела с ним как-то целый день, и это было чудесно. Михаэль Шумахер, конечно, прекрасный гонщик, но, ей богу, так скучно, что он постоянно выигрывает...

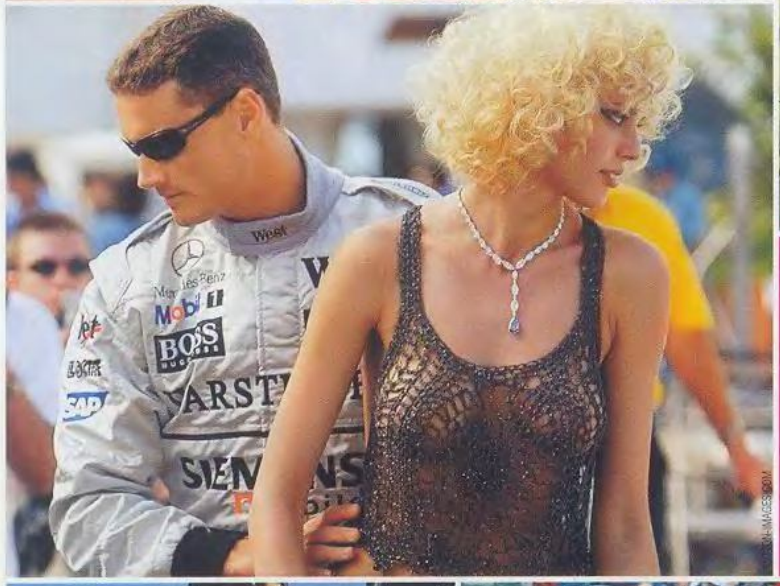
SUTTON-IMAGES.COM

Вообще же, когда я только начинала работать в паддоке, то не знала о Формуле-1 абсолютно ничего, но теперь я ее большая поклонница. Этот вид спорта настолько привлекателен и интересен, что ты стремишься узнать о нем все. Начала я с того, что отчаянно пыталась запомнить имена и фамилии всех гонщиков, а теперь мне значительно легче, поскольку знаю я уже очень много. Девушке, кстати, очень трудно добиться, чтобы ее всерьез воспринимали в таком мужском спорте. И все эти крутые парни испытывают настоящий шок, когда обнаруживают, что мы прекрасно понимаем то, о чем они говорят, и задаем умные вопросы. Они буквально стоят с раскрытыми ртами, пораженные, что мы вовсе не "безмозглые куклы". Это очень приятно".

А еще, бывает, эти милые и нежные создания... дерутся, не уступая и самым отчаянным забиякам из числа гонщиков. А что, они ведь, как уже говорилось, неотъемлемая составная часть всей Формулы-1. Вот к примеру, угораздило Эдди Джордана пригласить на Гран При Великобритании сразу двух непримиримо враждующих между собой девушек-моделей – все ту же Джордан и Джоди Марш. Одну в качестве гостьи команды, другую – непосредственно в качестве фотомодели. И что же? Первая тут же во всеуслышание заявила, что у второй нос лопатой. Ну и началось... Весело было!

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

Формула-1 и женщины!

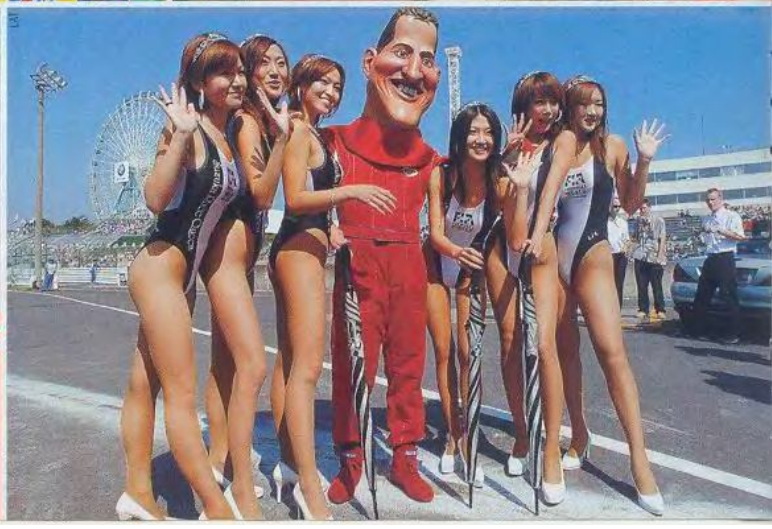
Весна – это всегда праздник! Журчат ручьи, кричат грачи и… стартует чемпионат мира Ф-1. При этом первый Гран При сезона и Международный женский день в календаре 2004 года стоят рядом. И мы поздравляем читательниц нашего журнала с двойным праздником! Несмотря на некоторые (весьма приятные) исключения, автогонки все еще остаются, пожалуй, единственным чисто мужским видом спорта. Но этот мир невозможно себе представить без женщин. Формулу-1 – тоже. Речь идет и о поклонницах первой Формулы, о тех, кто предан любимому спорту душой. И о тех представительницах прекрасного пола, кто служит ему, так сказать, телом, украшая суровый мир гонок своим присутствием. Честное слово, без их улыбок и задора этот мир потерял бы многие свои краски…

LAT

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM



LAT

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

ФОРМУЛА-1
ЧЕМПИОНАТ МИРА 2004

Календарь сезона

Дата	Гран При	Трасса
05/03–07/03	Австралия	Альберт-парк, Мельбурн
19/03–21/03	Малайзия	"Сепанг", Куала-Лумпур
02/04–04/04	Бахрейн	"Бахрейн Интернэшнл", Сахир
23/04–25/04	Сан-Марино	Автодром им. Энцо и Дино Феррари, Имола
07/05–09/05	Испания	"Каталунья", Барселона
20/05–23/05	Монако	Монте-Карло
28/05–30/05	Европа	"Нюрбургринг", Нюрбург
11/06–13/06	Канада	Автодром им. Жиля Вильнева, Монреаль
18/06–20/06	США	"Индианаполис Мотор Спидвей", Индианаполис
02/07–04/07	Франция	"Маньи-Кур", Невер
09/07–11/07	Великобритания	"Сильверстоун"
23/07–25/07	Германия	"Хоккенхаймринг", Хоккенхайм
13/08–15/08	Венгрия	"Хунгароринг", Будапешт
27/08–29/08	Бельгия	"Спа-Франкоршам", Спа
10/09–12/09	Италия	"Аутодромо Национале", Монца
24/09–26/09	Китай	"Шанхай Интернэшнл", Шанхай
08/10–10/10	Япония	"Сузука Интернэшнл", Сузука
22/10–24/10	Бразилия	"Интерлагос", Сан-Паулу

Новое расписание уик-энда Гран При

ПЯТНИЦА:
11.00–12.00 – тренировка
13.00–14.00 – тренировка

В Монако – четверг

СУББОТА:
10.00–10.45 – тренировка
11.15–12.00 – тренировка
14.00 – квалификация
Канада и США – на час раньше

ВОСКРЕСЕНЬЕ:
14.00 – гонка
США – 12.00; Канада – 12.30; Великобритания – 13.00; Япония и Бахрейн – 14.30; Малайзия и Бразилия – в 15.00

Чемпионы мира и обладатели Кубков конструкторов

Год	Чемпион мира	Обладатель КК
1950	Дж. Фарина	–
1951	Х. М. Фанхио	–
1952	А. Аскари	–
1953	А. Аскари	–
1954	Х. М. Фанхио	–
1955	Х. М. Фанхио	–
1956	Х. М. Фанхио	–
1957	Х. М. Фанхио	–
1958	М. Хоторн	Vanwall
1959	Дж. Брэбэм	Cooper-Climax
1960	Дж. Брэбэм	Cooper-Climax
1961	Ф. Хилл	Ferrari
1962	Г. Хилл	BRM
1963	Дж. Кларк	Lotus-Climax
1964	Дж. Сертиз	Ferrari
1965	Дж. Кларк	Lotus-Climax
1966	Дж. Брэбэм	Brabham-Repco
1967	Д. Хьюм	Brabham-Repco
1968	Г. Хилл	Lotus-Ford
1969	Дж. Стюарт	Matra-Ford
1970	Й. Риндт	Lotus-Ford
1971	Дж. Стюарт	Tyrrell-Ford
1972	Э. Фиттипальди	Lotus-Ford
1973	Дж. Стюарт	Lotus-Ford
1974	Э. Фиттипальди	McLaren-Ford
1975	Н. Лауда	Ferrari
1976	Дж. Хант	Ferrari
1977	Н. Лауда	Ferrari
1978	М. Андретти	Lotus-Ford
1979	Дж. Шектер	Ferrari
1980	А. Джонс	Williams-Ford
1981	Н. Пике	Williams-Ford
1982	К. Росберг	Ferrari
1983	Н. Пике	Ferrari
1984	Н. Лауда	McLaren-TAG Porsche
1985	А. Прост	McLaren-TAG Porsche
1986	А. Прост	Williams-Honda
1987	Н. Пике	Williams-Honda
1988	А. Сенна	McLaren-Honda
1989	А. Прост	McLaren-Honda
1990	А. Сенна	McLaren-Honda
1991	А. Сенна	McLaren-Honda
1992	Н. Мэнселл	Williams-Renault
1993	А. Прост	Williams-Renault
1994	М. Шумахер	Williams-Renault
1995	М. Шумахер	Benetton-Renault
1996	Д. Хилл	Williams-Renault
1997	Ж. Вильнев	Williams-Renault
1998	М. Хаккинен	McLaren-Mercedes
1999	М. Хаккинен	Ferrari
2000	М. Шумахер	Ferrari
2001	М. Шумахер	Ferrari
2002	М. Шумахер	Ferrari
2003	М. Шумахер	Ferrari

Изменения в правилах

Наибольшие изменения касаются формата Гран При. Прежде всего, вводится правило "один двигатель на уик-энд". Гонщик должен использовать один и тот же мотор с начала пятничных тренировок и до конца гонки. В случае замены последнего по любым причинам пилот перемещается на десять позиций вниз по стартовой решетке относительно показанного в квалификации результата. Сама квалификация теперь возвращается к однодневному формату, а пятница (в Монако – четверг) полностью посвящается тренировкам. Все команды, кроме Ferrari, Williams, McLaren и Renault, имеют право использовать в этот день и третью машину, место за рулем которой может занять пилот, обладающий Суперлицензией, но проведший не более шести ГП за последние два сезона. Более того, раскраска его автомобиля может даже отличаться от цветовой гаммы двух других машин команды.

Субботняя квалификация будет состоять из двух частей, в каждой из которых гонщик сможет преодолеть по одному быстрому кругу. Порядок выезда в первый раз определяется результатами последней проведенной гонки (а не положением в чемпионате, как это было в сезоне-2003), то есть в Мельбурне квалификацию откроет триумфатор ГП Японии '03 Рубенс Баррикелло, за ним боксы покинет Кими Райкконен, и так далее. Новички чемпионата будут выезжать на трассу в порядке стартовых номеров.

После этого машину можно будет дозаправить, а порядок выезда на вторую попытку определяется результатами первой, начиная с самых медленных. Сохраняются "рекламные" паузы после каждой пятерки пилотов, а по окончании квалификации машины, как и раньше, помещаются в закрытый парк. Остальные изменения в правилах Ф-1 не столь значительны. Стоит, пожалуй, отметить понижение планки максимальной скорости на пит-лейн во время квалификации и гонки до 100 км/ч, а также ограничение числа пилотов, которые могут выступать за команду в гонках сезона, четырьмя (не считая участников пятничных тестов).




Ferrari

Scuderia Ferrari Marlboro

Ferrari F2004

Михаэль ШУМАХЕР
Германия

Первый старт в Ф-1: Гран При Бельгии 1991 г.
Выступал за команды: Jordan (1991 г.); Benetton (1991–1995 гг.); Ferrari (1996–2003 гг.)
ЛР в ЧМ ..... 1 (1994–1995, 2000–2003 гг.)
Участие в ГП/гонках .. 195/193
Победы 70
Поул-позиции 55
Быстрейшие круги 56
Очки 1038

Рост ..... 174 см
Вес ..... 75 кг
Дата рождения 03.01.1969
Место рождения ... Керпен, Германия
Место жительства ..... Швейцария
Семейный статус ..... женат, жена Коринна, дочь Джина-Мария, сын Мик

www.michaelschumacher.de

Рубенс БАРРИКЕЛЛО
Бразилия

Первый старт в Ф-1: ГП Южной Африки 1993 г.
Выступал за команды: Jordan (1993–1996 гг.); Stewart (1997–1999 гг.); Ferrari (2000–2003 гг.)
ЛР в ЧМ .. 2 (77 очков, 2002 г.)
Участие в ГП/гонках .. 181/177
Победы 7
Поул-позиции 9
Быстрейшие круги 11
Очки 337

Рост ..... 172 см
Вес ..... 74 кг
Дата рождения 23.05.1972
Место рождения: Сан-Паулу, Бразилия
Место жительства ..... Монако
Семейный статус ..... женат, жена Сильвана, сын Эдуардо

www.barrichello.com.br

Команда основана ..... 1929 г.
Дебют в ЧМ Ф-1 ..... ГП Монако, 1950 г.
Сезонов в Ф-1 54
Гонок в Ф-1 686
Победы 167
Первая победа в Ф-1 .. Гран При Великобритании 1951 г. (Хосе Фройлан Гонзалес)
Последняя победа в Ф-1 ..... ГП Японии 2003 г. (Рубенс Баррикелло)
Поул-позиции 166
Быстрейшие круги 167
Очки 3987.8
Кубки конструкторов ..... 13 (1961, 1964, 1975–1977, 1979, 1982–1983, 1999–2003 гг.)
Чемпионаты мира ..... 13 (1952–1953, 1956, 1958, 1961, 1964, 1975, 1977, 1979, 2000–2003 гг.)
Штаб-квартира ..... Маранелло, Италия

www.ferrariworld.com

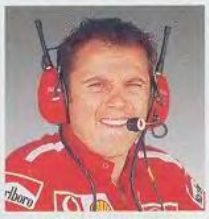
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Длина/Ширина/Высота ..... 4545/1796/959 мм
Колея спереди/сзади ..... 1470/1405 мм
Колесная база ..... 3050 мм
Двигатель ..... Ferrari 053
КП ..... Ferrari, продольная, 7-ступенчатая
Сцепление ..... AP
Тормоза ..... Brembo
Электроника ..... Magneti Marelli
Диски/Шины ..... BBS/Bridgestone

Лука ди МОНТЕЗЕМОЛО
Президент

Жан ТОДТ
Генеральный директор

Росс БРАУН
Технический директор



Стефано ДОМЕНИКАЛИ
Спортивный директор

Рори БИРН
Главный конструктор

Паоло МАРТИНЕЛЛИ
Главный моторист

Лука БАДОЕР
Тест-пилот

Scuderia по-прежнему на вершине. Итальянская "команда-мечта" продолжает ковать победы, и как бы ни старались соперники, опередить "конюшню" из Маранелло им пока не удается – рекордные пять Кубков конструкторов и четыре чемпионских титула подряд тому свидетельство. И хотя год назад Ferrari и Шумахер едва унесли ноги от преследователей, их преимущество все еще весьма заметно. В такой ситуации главным и неодолимым соперником Жана Тодта и компании может стать… Берни Экклстоун. Ведь долговременное доминирование одной команды невыгодно прежде всего с финансовой точки зрения.

Впрочем, и здесь у итальянцев есть достойный контраргумент. И хотя злопыхатели не устают твердить, что нынешний Михаэль уже не чета прежнему, что немец утратил мотивацию и не может угнаться за молодыми соперниками, сам шестикратный чемпион неоднократно показывал, что в нужный момент всегда может ускориться и добиться необходимого результата. Смогут ли соперники совместными усилиями остановить победный марш Ferrari и ее лидера? Это и есть главная интрига сезона-2004.

Williams BMW.WilliamsF1 Team

Ситуация в англо-немецкой команде во многом уникальна. После обиднейшего прошлогоднего поражения именно в Williams сейчас все видят команду, которая наконец-то свергнет Ferrari с формульного "трона". Для успешного выступления в сезоне-2004 у подопечных сэра Фрэнка есть все слагаемые. И чемпионский титул одного из пилотов Williams стал бы логичным завершением начатого в далеком уже 2000 году сотрудничества, когда и был собран нынешний состав пилотов и специалистов. Но вот беда – став чемпионом, гонщик наверняка унесет из команды престижную "единичку" – по окончании сезона-2004 уже точно уходит в McLaren Хуан-Пабло Монтоя, а на Ральфа Шумахера, многомиллионный контракт которого не раз вызывал недовольство со стороны команды, имеет весьма серьезные виды обеспеченная Toyota. И вопрос о том, стоит ли совершенствовать машину во второй половине чемпионата, оказывается весьма непростым. Не будешь совершенствоваться – проиграешь, применишь новинки – они с высокой вероятностью "утекут" к соперникам. Впрочем, Williams, быть может, вполне устроит ситуация, когда чемпионом станет пилот другой команды, но в руках у сэра Фрэнка после шестилетнего перерыва вновь окажется столь любимый им Кубок конструкторов.

Хуан-Пабло МОНТОЯ
Колумбия

3

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 2001 г.
Выступал за команды: Williams (2001–2003 гг.)
ЛР в ЧМ .. 3 (50 очков, 2002 г.; 82 очка, 2003 г.)
Участие в ГП/гонках 50/50
Победы 3
Поул-позиции 11
Быстрейшие круги 9
Очки 163

Рост ..... 168 см
Вес ..... 73 кг
Дата рождения 20.09.1975
Место рождения ... Богота, Колумбия
Место жительства ..... Монако
Семейный статус ..... женат, жена Конни

www.jpmontoya.com

Ральф ШУМАХЕР
Германия

4

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 1997 г.
Выступал за команды: Jordan (1997–1998 гг.); Williams (1999–2003 гг.)
ЛР в ЧМ .. 4 (49 очков, 2001 г.; 42 очка, 2002 г.)
Участие в ГП/гонках .. 116/115
Победы 6
Поул-позиции 4
Быстрейшие круги 7
Очки 235

Рост ..... 178 см
Вес ..... 73 кг
Дата рождения 30.06.1975
Место рождения ..... Хоерт-Хермольцхайм, Германия
Место жительства ..... Зальцбург, Австрия
Семейный статус ..... женат, жена Кора, сын Давид

www.ralf-schumacher.de

Команда основана ..... 1968 г.
Дебют в ЧМ Ф-1 ..... ГП Великобритании, 1972 г.
Сезонов в Ф-1 32
Гонок в Ф-1 428
Победы 112
Первая победа в Ф-1 .. Гран При Великобритании 1979 г. (Клей Регаццони)
Последняя победа в Ф-1 ..... Гран При Германии 2003 г. (Хуан-Пабло Монтоя)
Поул-позиции 123
Быстрейшие круги 126
Очки 2347.5
Кубки конструкторов ..... 9 (1980–1981, 1986–1987, 1992–1994, 1996–1997 гг.)
Чемпионаты мира ..... 7 (1980, 1982, 1987, 1992–1993, 1996–1997 гг.)
Штаб-квартира ..... Гроу, Великобритания

www.bmw.williamsf1.com

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Геометрические параметры ..... н. д.
Двигатель ..... BMW P84
КП ..... Williams, поперечная, 7-ступенчатая
Сцепление ..... AP
Тормоза ..... AP/Carbon Industrie
Электроника ..... Williams/BMW
Диски/Шины ..... OZ/Michelin
Масло ..... Castrol
Топливо ..... Petrobras

Фрэнк УИЛЬЯМС
Совладелец и управляющий директор

Патрик ХЕД
Совладелец и технический директор

Марио ТАЙССЕН
Руководитель BMW Motorsport

Гевин ФИШЕР
Главный конструктор

Сэм МАЙКЛ
Главный инженер

Марк ЖЕНЕ
Тест-пилот

Williams FW26

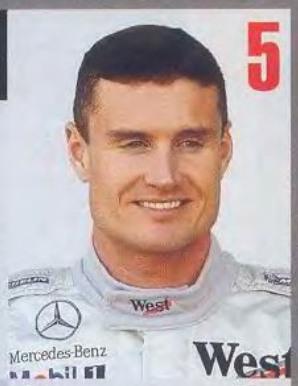
McLaren

West McLaren Mercedes

McLaren MP4-19

Дэвид КУЛТХАРД
Великобритания

Первый старт в Ф-1: Гран При Испании 1994 г.
Выступал за команды: Williams (1994–1995 гг.); McLaren (1996–2003 гг.)
ЛР в ЧМ ..2 (65 очков, 2001 г.)
Участие в ГП/гонках .. 157/157
Победы 13
Поул-позиции 12
Быстрейшие круги 18
Очки 451



Рост ..... 182 см
Вес ..... 73 кг
Дата рождения 27.03.1971
Место рождения ..... Твайнолм, Шотландия, Великобритания
Место жительства ..... Монако
Семейный статус ..... холост, подруга Симоне

www.davidcoulthard-f1.com

Кими РАЙККОНЕН
Финляндия

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 2001 г.
Выступал за команды: Sauber (2001 г.); McLaren (2002–2003 гг.)
ЛР в ЧМ ..2 (91 очко, 2003 г.)
Участие в ГП/гонках 50/49
Победы 1
Поул-позиции 2
Быстрейшие круги 4
Очки 124

Рост ..... 175 см
Вес ..... 63 кг
Дата рождения 17.10.1979
Место рождения .. Эспоо, Финляндия
Место жительства ..... Швейцария
Семейный статус ..... холост, подруга Дженни

www.kimiraikkonen.com

Команда основана ..... 1963 г.
Дебют в ЧМ Ф-1 ..... ГП Монако, 1966 г.
Сезонов в Ф-1 38
Гонок в Ф-1 559
Победы 137
Первая победа в Ф-1 ..... Гран При Бельгии 1968 г. (Брюс Мак-Ларен)
Последняя победа в Ф-1 .... Гран При Малайзии 2003 г. (Кими Райкконен)
Поул-позиции 114
Быстрейшие круги 111
Очки 2848.5
Кубки конструкторов ..... 8 (1974, 1984–1985, 1988–1991, 1998 гг.)
Чемпионаты мира ..... 11 (1974, 1976, 1984–1986, 1988–1991, 1998–1999 гг.)
Штаб-квартира ..... Уокинг, Великобритания

www.mclaren.co.uk

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Геометрические параметры ..... н. д.
Двигатель ..... Mercedes FO110Q
КП ..... McLaren, продольная, 6-ступенчатая
Сцепление ..... AP
Тормоза ..... AP
Электроника ..... McLaren/TAG
Диски/Шины ..... Enkei/Michelin
Масло ..... Mobil
Топливо ..... Mobil

Рон ДЕННИС
Руководитель

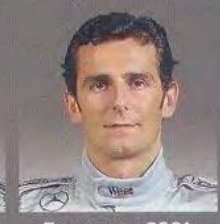
Мартин УИТМАРШ
Управляющий директор

Эдриан НЬЮИ
Технический директор

Норберт ХАУГ
Вице-президент MB Motorsport

Майк КУЛЭН
Главный конструктор

Александр ВУРЦ
Тест-пилот



Педро де ла РОСА
Тест-пилот

Дэвид Култхард идет на рекорд. Если шотландец проведет за McLaren все 18 гонок сезона-2004, то общее число его стартов за команду из Уокинга достигнет невероятной цифры 150! Вот только на фоне прогресса ставшего вице-чемпионом Кими Райкконена результаты самого Дэвида выглядят все более бледно. А если учесть, что на 99% именно он по окончании сезона уступит место Монтое, проблемы с мотивацией у шотландца далеко не исключены. Тем не менее именно пара Култхард–Райкконен будет защищать в наступающем чемпионате цвета "серебряных стрел". Команда, которая на протяжении вот уже двух сезонов не может подняться выше третьего места, не спешит с официальной презентацией, зато без устали гоняет новый MP4-19 по тестовым трассам. Именно эта машина, созданная "по мотивам" так и не вышедшего на старт Гран При MP4-18 и обращающая на себя внимание прежде всего длинным и узким "носом", и станет главной надеждой McLaren. Ведь сам Берни Экклстоун недавно высказался в том смысле, что Михаэль Шумахер что-то засиделся на вершине и сбросить его оттуда предстоит как раз Кими Райкконену.

RENAULT F1 Renault

Mild Seven Renault F1 Team

Renault R24

Ярно ТРУЛЛИ
Италия

7

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 1997 г.
Выступал за команды: Minardi (1997 г.); Prost (1997–1999 гг.); Jordan (2000–2001 гг.); Renault (2002–2003 гг.)
ЛР в ЧМ ... 8 (9 очков, 2002 г.; 33 очка, 2003 г.)
Участие в ГП/гонках .. 113/111
Победы ... –
Поул-позиции ... –
Быстрейшие круги ... –
Очки ... 71

Рост ... 173 см
Вес ... 60 кг
Дата рождения ... 13.07.1974
Место рождения ... Пескара, Италия
Место жительства ... Монако
Семейный статус ... холост, подруга Алессандра

www.jarnotrulli.com

Фернандо АЛОНСО
Испания

8

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 2001 г.
Выступал за команды: Minardi (2001 г.); Renault (2003 г.)
ЛР в ЧМ .. 6 (55 очков, 2003 г.)
Участие в ГП/гонках 33/32
Победы ... 1
Поул-позиции ... 2
Быстрейшие круги ... 1
Очки ... 55

Рост ... 171 см
Вес ... 68 кг
Дата рождения ... 29.07.1981
Место рождения ... Овьедо, Испания
Место жительства .. Овьедо, Испания
Семейный статус ... холост

www.fernandoalonso.com

Команда основана ... 1898 г.
Дебют в ЧМ Ф-1 ... ГП Великобритании, 1977 г.
Сезонов в Ф-1 ... 11
Гонок в Ф-1 ... 156
Победы ... 16
Первая победа в Ф-1 ... Гран При Франции 1979 г. (Жан-Пьер Жабуй)
Последняя победа в Ф-1 ... Гран При Венгрии 2003 г. (Фернандо Алонсо)
Поул-позиции ... 33
Быстрейшие круги ... 19
Очки ... 423
Лучший результат в КК ... 2 (1983 г.)
Лучший результат в ЧМ ... 2 (1983 г.)
Штаб-квартира ... Энстоун, Великобритания

www.renaultf1.com

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Длина/Ширина/Высота ... 4600/1800/950 мм
Колея спереди/сзади ... 1450/1400 мм
Колесная база ... 3100 мм
Двигатель ... Renault RS24
КП ... Renault, 6-ступенчатая
Сцепление ... AP
Тормоза ... Hitco/AP
Электроника ... Magneti Marelli
Диски/Шины ... OZ/Michelin

Патрик ФОР
Президент

Флавио БРИАТОРЕ
Управляющий директор

Боб БЕЛЛ
Технический директор

Пэт СИМОНДС
Главный инженер

Дени ШЕВРИЕ
Главный моторист

Франк МОНТАНЬИ
Тест-пилот

Пилоты Renault показали, что при определенных условиях им по силам не просто бороться с признанными лидерами Ф-1, но и опережать их. Французская команда заняла по итогам сезона-03 уверенное четвертое место – ровно посередине между тройкой лидеров и толпой середняков. "Слабым местом" "конюшни" год назад оказались скоростные трассы – именно там Ярно Трулли и Фернандо Алонсо не могли на равных спорить с представителями Ferrari, Williams и McLaren. Выходом из такой ситуации виделась коренная переработка шасси, но здесь очень некстати пришелся для команды недавний переход в стан Toyota ее технического директора Майка Гаскойна. Однако ситуация в Renault отнюдь не выглядит пессимистичной. Команда постаралась восполнить потерю, пригласив нескольких известных специалистов, в том числе и проработавшего здесь два десятилетия Бернара Дюдо. Создан новый двигатель с углом развала цилиндров 72°. А почувствовавший вкус побед Алонсо и обретший уверенность Трулли наверняка сохранят места среди лидеров. Так что в сезоне-04 мы имеем все шансы увидеть полноценную "Большую четверку" команд.

BAR Lucky Strike BAR Honda

Выиграв в решающей гонке на "Сузуке" звание лучшей команды "второй лиги" в сезоне-2003, BAR, разумеется, не собирается на этом останавливаться. Новый автомобиль команды внешне весьма заметно отличается от своего предшественника, при этом содержание, если верить его создателям, ничуть не отстает от формы. Полны оптимизма и мотористы Honda, которые не только сконструировали новый, более легкий и мощный двигатель, но и усадили за руль машины своего протеже Такуму Сато. И если молодой японец не станет, подобно покинувшему BAR Жаку Вильневу, скандалить с Дженсоном Баттоном (а в такое развитие событий, честно говоря, верится крайне слабо) и будет демонстрировать столь же хорошую скорость, как и в дебютной гонке за BAR, то команда имеет весьма неплохие шансы выступить в сезоне '04 еще успешнее, чем год назад, а для вступающего уже в свой пятый сезон Баттона может наконец стать реальностью первый пьедестал почета . Хотя главными противниками для BAR в наступающем чемпионате станут все же не лидеры из "Большой четверки", а, скорее, Jaguar и не в последнюю очередь... ненадежность собственных машин.

Дженсон БАТТОН
Великобритания

9

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 2000 г.
Выступал за команды: Williams (2000 г.); Benetton (2001 г.); Renault (2002 г.); BAR (2003 г.)
ЛР в ЧМ ..7 (14 очков, 2002 г.)
Участие в ГП/гонках 67/66
Победы ..... –
Поул-позиции ..... –
Быстрейшие круги ..... –
Очки 45

Рост ..... 182 см
Вес ..... 72 кг
Дата рождения 19.01.1980
Место рождения Фром, Великобритания
Место жительства ..... Монако
Семейный статус ..... холост, помолвлен с подругой Луизой

www.racecar.co.uk/jensonbutton

Такума САТО
Япония

10

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 2002 г.
Выступал за команды: Jordan (2002 г.); BAR (2003 г.)
ЛР в ЧМ ...15 (2 очка, 2002 г.)
Участие в ГП/гонках 18/18
Победы ..... –
Поул-позиции ..... –
Быстрейшие круги ..... –
Очки 5

Рост ..... 163 см
Вес ..... 60 кг
Дата рождения 28.01.1977
Место рождения ..... Токио, Япония
Место жительства ..... Марлоу, Великобритания
Семейный статус ..... холост

www.takumasato.com

Команда основана ..... 1998 г.
Дебют в ЧМ Ф-1 ..... ГП Австралии, 1999 г.
Сезонов в Ф-1 5
Гонок в Ф-1 83
Победы ..... –
Лучший финиш в гонке 3
Поул-позиции ..... –
Лучшая стартовая позиция 4
Быстрейшие круги ..... –
Очки 70
Лучший результат в КК ..... 5 (2001, 2003 гг.)
Лучший результат в ЧМ ..... 7 (2000 г.)
Штаб-квартира ..... Брэкли, Великобритания

www.barf1.com

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Длина/Ширина/Высота ..... 4465/1800/950 мм
Колея спереди/сзади ..... 1460/1420 мм
Колесная база ..... 3140 мм
Двигатель ..... Honda RA004E
КП ..... BAR, 7-ступенчатая
Сцепление ..... AP
Тормоза ..... Alcon
Электроника ..... BAR/Honda
Диски/Шины ..... BBS/Michelin

Дэвид РИЧАРДС
Руководитель

Джеффри УИЛЛИС
Технический директор

Ник ФРАЙ
Управляющий директор

Такео КИУЧИ
Руководитель проекта Honda F1

Хью ЧЕМБЕРС
Маркетинговый директор

Энтони ДЭВИДСОН
Тест-пилот

BAR 006

Sauber

Sauber Petronas

В своем нынешнем виде швейцарская "конюшня" может претендовать на статус "классической" – собственное шасси, покупаемый на стороне мотор, связка молодого и опытного пилотов, плюс мощный спонсор. Вот только в моде такая "классика" была лет десять назад, а сейчас команды всеми силами стремятся попасть под крыло могущественного автоконцерна. Sauber, оставаясь пока частной (во всяком случае, официально), также неуклонно движется в этом направлении, все больше оказываясь в тени Ferrari. Тем удивительнее один-единственный, во многом случайный, пьедестал почета на счету пилотов Петера Заубера в прошлом сезоне.

Поэтому теперь швейцарцы решили более откровенно равняться на "старшего брата". Из Маранелло в Хинвил впервые поставляются новейшие двигатели и коробки передач, а места не имеющих, в общем-то, никакого отношения к Ferrari Хайдфельда и Френтцена заняли тест-пилот Scuderia Фелипе Масса и мечтающий оказаться в Маранелло Джанкарло Физикелла. Так что единственным проявлением "индивидуальности" Sauber можно считать шасси C23. Очень похожее на Ferrari F2003-GA.

Джанкарло ФИЗИКЕЛЛА
Италия

11

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 1996 г.
Выступал за команды: Minardi (1996 г.); Jordan (1997, 2002–2003 гг.); Benetton (1998–2000 гг.)
ЛР в ЧМ . 6 (18 очков, 2000 г.)
Участие в ГП/гонках . 124/123
Победы . 1
Поул-позиции . 1
Быстрейшие круги . 1
Очки . 94

Рост . 172 см
Вес . 64 кг (65)
Дата рождения . 14.01.1973
Место рождения . Рим, Италия
Место жительства . Монако
Семейный статус . женат, жена Луна, дочь Карлотта, сын Кристофер
www.giancarlofisichella.com

Фелипе МАССА
Бразилия

12

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 2002 г.
Выступал за команды: Sauber (2002 г.)
ЛР в ЧМ . 13 (4 очка, 2002 г.)
Участие в ГП/гонках . 16/16
Победы . –
Поул-позиции . –
Быстрейшие круги . –
Очки . 4

Рост . 166 см
Вес . 59 кг
Дата рождения . 25.04.1981
Место рождения . Сан-Паулу, Бразилия
Место жительства . Швейцария
Семейный статус . холост
www.felipemassa.com

Команда основана . 1970 г.
Дебют в ЧМ Ф-1 . ГП Южной Африки, 1993 г.
Сезонов в Ф-1 . 11
Гонок в Ф-1 . 179
Победы . –
Лучший финиш в гонке . 3
Поул-позиции . –
Лучшая стартовая позиция . 2
Быстрейшие круги . –
Очки . 141
Лучший результат в КК . 4 (2001 г.)
Лучший результат в ЧМ . 8 (2001 г.)
Штаб-квартира . Хинвил, Швейцария
www.sauber.ch

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

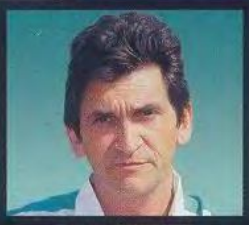
Длина/Ширина/Высота . 4600/1800/1000 мм
Колея спереди/сзади . 1470/1410 мм
Колесная база . 3120 мм
Двигатель . Petronas 04A (Ferrari 053)
КП . Ferrari, продольная, 7-ступенчатая
Сцепление . AP
Тормоза . Brembo
Электроника . Magneti Marelli
Диски/Шины . OZ/Bridgestone

Петер ЗАУБЕР
Президент

Вилли РАМПФ
Технический директор

Осаму ГОТО
Ведущий моторист

Бет ЦЕНДЕР
Тим-менеджер



Джеки ЭКЕЛЕРТ
Главный конструктор

Нил ЯНИ
Тест-пилот

Sauber C23

Jaguar

Jaguar Racing

Jaguar R5

Марк УЭББЕР
Австралия

14

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 2002 г.
Выступал за команды: Minardi (2002 г.); Jaguar (2003 г.)
ЛР в ЧМ .10 (17 очков, 2003 г.)
Участие в ГП/гонках 33/32
Победы .....–
Поул-позиции .....–
Быстрейшие круги .....–
Очки 19

Рост .....185 см
Вес .....74 кг
Дата рождения 27.08.1976
Место рождения .....Куинбиан, Австралия
Место жительства .....Марсли, Великобритания
Семейный статус . холост, подруга Энн

www.markwebber.com

Кристиан КЛИН
Австрия

15

Первый старт в Ф-1 .....–
Выступал за команды .....–
ЛР в ЧМ .....–
Участие в ГП/гонках .....–
Победы .....–
Поул-позиции .....–
Быстрейшие круги .....–
Очки .....–

Рост .....169 см
Вес .....68 кг
Дата рождения 07.02.1983
Место рождения ..Хоэнемс, Австрия
Место жительства ..Хоэнемс, Австрия
Семейный статус .....холост

www.christian-klien.com

Команда основана .....1999 г.
Дебют в ЧМ Ф-1 .....ГП Австралии, 2000 г.
Сезонов в Ф-1 4
Гонок в Ф-1 67
Победы .....–
Лучший финиш в гонке 3
Поул-позиции .....–
Лучшая стартовая позиция 3
Быстрейшие круги .....–
Очки 39
Лучший результат в КК .....7 (2002–2003 гг.)
Лучший результат в ЧМ .....9 (2002 г.)
Штаб-квартира .....Милтон-Кейнс, Великобритания

www.jaguar-racing.com

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Геометрические параметры .....н. д
Двигатель .....Cosworth CR-6
КП .....Jaguar, продольная, 7-ступенчатая
Сцепление .....AP Racing
Тормоза .....AP Racing/Carbon Industrie/Brembo
Электроника .....Pi Research
Диски/Шины .....OZ/Michelin
Масло .....Castrol
Топливо .....Castrol

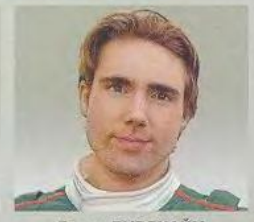
Ричард ПЭРРИ-ДЖОНС
Руководитель программы Ф-1

Тони ПАРНЕЛЛ
Исполнительный директор

Дэвид ПИТЧФОРТ
Управляющий директор

Малькольм ОУСТЛЕР
Главный конструктор

Бен АГАТАНГИЛУ
Главный аэродинамик



Бьорн ВИРДХАЙМ
Тест-пилот

Большинство гонок чемпионата-2003 проходили для Jaguar по схожему сценарию – Марк Уэббер блистал в пятницу и субботу, но неизменно откатывался назад по ходу гонки, а его напарники – вначале бразилец Пиццония, а затем британец Уилсон – были нечастыми гостями даже в первой десятке. Всего этого хватило лишь на седьмое место в Кубке конструкторов – такой результат, думается, не слишком удовлетворил владеющую командой корпорацию Ford. Именно на улучшение воскресных результатов и был сделан основной упор по ходу межсезонья. И хотя наступающий чемпионат будет для "кошек" из Милтон-Кейнса уже пятым в Ф-1, ждать качественного улучшения результатов пока все же рано. Задачей-максимум для Jaguar в этом сезоне будет пятое место в Кубке конструкторов и попадание пилота на пьедестал почета. Главной "ударной силой" команды по-прежнему останется Уэббер, а вот его новый напарник – протеже компании Red Bull Кристиан Клин – вряд ли сможет сразу поехать быстро, тем более что никогда еще 21-летнему австрийцу, ставшему в 2003-м вице-чемпионом Евросерии Ф-3, не доводилось гоняться за пределами Европы.

Toyota

Panasonic Toyota Racing

Toyota TF104

Кристиано да МАТТА
Бразилия

16

Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии 2003 г.
Выступал за команды: Toyota (2003 г.)
ЛР в ЧМ .13 (10 очков, 2003 г.)
Участие в ГП/гонках 16/16
Победы ..... –
Поул-позиции ..... –
Быстрейшие круги ..... –
Очки 10

Рост ..... 165 см
Вес ..... 59 кг
Дата рождения 19.09.1973
Место рождения .... Белу-Оризонти, Бразилия
Место жительства ..... Монако
Семейный статус ..... холост

www.damatta.com

Оливье ПАНИС
Франция

17

Первый старт в Ф-1: Гран При Бразилии 1994 г.
Выступал за команды: Ligier (1994–1996 гг.); Prost (1997–1999 гг.); BAR (2001–2002 гг.); Toyota (2003 г.)
ЛР в ЧМ . 8 (16 очков, 1995 г.)
Участие в ГП/гонках .. 141/140
Победы 1
Поул-позиции ..... –
Быстрейшие круги ..... –
Очки 70

Рост ..... 173 см
Вес ..... 76 кг
Дата рождения 02.09.1966
Место рождения ..... Лион, Франция
Место жительства: Гренобль, Франция
Семейный статус .. женат, жена Анна, сын Орильен, дочери Каролина и Лорен

www.oliver-panis.com

Команда основана	1999 г.
Дебют в ЧМ Ф-1	ГП Австралии, 2002 г.
Сезонов в Ф-1	2
Гонок в Ф-1	33
Победы	–
Лучший финиш в гонке	5
Поул-позиции	–
Лучшая стартовая позиция	3
Быстрейшие круги	–
Очки	19
Лучший результат в КК	8 (2003 г.)
Лучший результат в ЧМ	13 (2003 г.)
Штаб-квартира	Кельн, Германия

www.toyota-f1.com

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Длина	4627 мм
Колея спереди/сзади	1425/1411 мм
Колесная база	3090 мм
Двигатель	RVX-04
КП	Toyota, 7-ступенчатая
Сцепление	Sachs
Тормоза	Brembo
Электроника	Magneti Marelli
Диски/Шины	BBS/Michelin

Цутому ТОМИТА
Руководитель

Джон ХОУЭТТ
Президент Toyota Motorsport GmbH

Майк ГАСКОЙН
Технический директор, шасси

Густав БРЮННЕР
Главный конструктор

Лука МАРМОРИНИ
Технический директор, моторы

Уве АНДЕРССОН
Консультант

Рикардо ЗОНТА
Тест-пилот

"Проклятие второго сезона" оказалось бессильно перед японской командой. Toyota не только не развалилась, но и добилась в 2003 году ряда впечатляющих достижений – можно вспомнить хотя бы лидирование пилотов команды в "Сильверстоуне". Однако лишь восьмое место в Кубке конструкторов свидетельствует, что и проблем избежать не удалось, в частности, нарекания вызывало шасси. Для решения проблемы японцы в очередной раз не пожалели денег, переманив из Renault конструктора Майка Гаскойна. А если учесть, что созданные двигатели Toyota считаются едва ли не лучшими в Ф-1, в наступающем сезоне проблем с "материальной частью", надо полагать, будет гораздо меньше. В такой ситуации на первое место выходят пилоты. Опытного, но не слишком удачливого Оливье Паниса и пока не проявившего себя в Ф-1 чемпиона CART Кристиано да Матту к звездам первой величины не отнесешь. Скорее всего, им предстоит провести еще один подготовительный сезон (в котором задачей-максимум будет первый пьедестал почета), чтобы затем уступить свое место тем, кто и поведет Toyota дальше, уже к совсем другим вершинам.

Jordan

Jordan Ford

Девятое место в Кубке конструкторов стало для ирландской команды абсолютно худшим результатом за последние десять лет – не помогла даже победа Физикеллы в Бразилии. В довершение всех бед команду покинули аэродинамик Анри Дюран и главный конструктор Гари Андерсон. Впрочем, Эдди Джордан не был бы Эдди Джорданом, если бы даже в такой ситуации позволил себе повесить руки. Для начала на инженерно-технические посты были с повышением переведены уже работающие в команде специалисты, под руководством которых и увидел свет EJ14. Машина выглядит достаточно простой и создана явно не без оглядки на лидеров. Jordan удалось не просто сохранить главных спонсоров, но и заключить новые сделки, в том числе и с компанией Trust, хотя ее протеже, Йос Ферстаппен, так и не получил места в команде. Боевыми пилотами стали пришедший "по бартеру" из Sauber Ник Хайдфельд и пилот Ф-3000 Джорджо Пантано.

Осторожный оптимизм в прогнозах на сезон-04 вполне уместен. Но удастся ли ирландским частникам состязаться на равных хотя бы со слабейшими "заводскими" командами – большой вопрос.

Ник ХАЙДФЕЛЬД
Германия

18

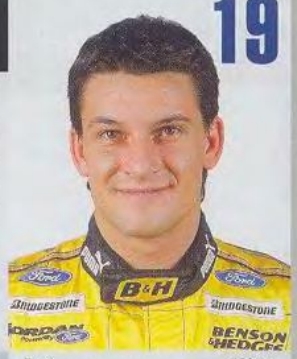
Первый старт в Ф-1:	Гран При Австралии 2000 г.
Выступал за команды:	Prost (2000 г.); Sauber (2001–2003 гг.)
ЛР в ЧМ	8 (12 очков, 2001 г.)
Участие в ГП/гонках	67/66
Победы	–
Поул-позиции	–
Быстрейшие круги	–
Очки	25

Рост	164 см
Вес	59 кг
Дата рождения	10.05.1977
Место рождения	Мюнхенгладбах, Германия
Место жительства	Монако
Семейный статус	холост, подруга Патриция

www.nickheidfeld.com

Джорджо ПАНТАНО
Италия

19



Первый старт в Ф-1	–
Выступал за команды	–
ЛР в ЧМ	–
Участие в ГП/гонках	–/–
Победы	–
Поул-позиции	–
Быстрейшие круги	–
Очки	–

Рост	166 см
Вес	67 кг
Дата рождения	04.02.1979
Место рождения	Падуя, Италия
Место жительства	Падуя, Италия и Лондон, Великобритания
Семейный статус	холост

www.giorgiopantano.com

Команда основана	1980 г.
Дебют в ЧМ Ф-1	ГП США, 1991 г.
Сезонов в Ф-1	13
Гонок в Ф-1	213
Победы	4
Первая победа в Ф-1	Гран При Бельгии 1998 г. (Дэмон Хилл)
Последняя победа в Ф-1	Гран При Бразилии 2003 г. (Джанкарло Физикелла)
Поул-позиции	2
Быстрейшие круги	2
Очки	274
Лучший результат в КК	3 (1999 г.)
Лучший результат в ЧМ	3 (1999 г.)
Штаб-квартира	Сильверстоун, Великобритания

www.jordanf1.com

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Геометрические параметры	н. д.
Двигатель	Cosworth CR-6 (RS-2)
КП	продольная, 7-ступенчатая
Сцепление	Jordan/AP
Тормоза	Brembo
Электроника	Pi Research/TAG
Диски/Шины	BBS/Bridgestone
Топливный бак	ATL
Ремни безопасности	Schroth

Эдди ДЖОРДАН
Руководитель

Ричард О'ДРИСКОЛЛ
Исполнительный и финансовый директор

Йан ФИЛЛИПС
Коммерческий директор

Джеймс РОБИНСОН
Главный инженер

Джон МАК-КУИЛЬЯМ
Главный конструктор

Тимо ГЛОК
Тест-пилот

Jordan EJ14

Minardi

Minardi Cosworth

С удивительным упорством маленькая итальянская "скудерия" продолжает удерживаться на плаву, пережив многих соперников, и один лишь этот факт уже вызывает невероятное удивление и уважение. Ситуация в Minardi по большому счету остается неизменной – команде с превеликим трудом удалось набрать более чем скромный бюджет и даже построить к началу сезона новый автомобиль, но и только. Записные аутсайдеры Формулы-1 по-прежнему не имеют ни малейших шансов уйти с нижних строчек протоколов. Ситуация в команде вызывает ощущение "дежавю" – на первые тесты Minardi смогла выехать лишь в конце января, а пилоты – располагающий солидным бюджетом венгр Золт Баумгартнер и взятый "в основу" с расчетом на дальнейшую выгодную "перепродажу" тест-пилот команды Джанмария Бруни – не могут похвастать ни серьезным опытом выступлений в Ф-1, ни громкими достижениями в других сериях. Такое начало сезона вновь не сулит "конюшне" из Фаэнцы ничего хорошего. Так что Полу Стоддарту и Джанкарло Минарди остается лишь верить в светлое будущее, когда команду захочет на корню скупить какой-нибудь мощный концерн. Перспектива, нужно сказать, не самая веселая, зато в Фаэнце уже неоднократно доказывали, что такая задача им по силам.

Джанмария БРУНИ
Италия

20

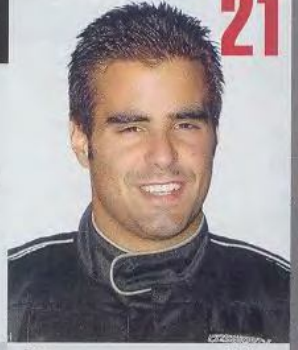
Первый старт в Ф-1	–
Выступал за команды	–
ЛР в ЧМ	–
Участие в ГП/гонках	–/–
Победы	–
Поул-позиции	–
Быстрейшие круги	–
Очки	–

Рост	182 см
Вес	69 кг
Дата рождения	30.05.1981
Место рождения	Рим, Италия
Место жительства	Рим, Италия
Семейный статус	холост

www.gimmibruni.com

Золт БАУМГАРТНЕР
Венгрия

21



Первый старт в Ф-1:	Гран При Венгрии 2003 г.
Выступал за команды:	Jordan (2003 г.)
ЛР в ЧМ	24 (0 очков, 2003 г.)
Участие в ГП/гонках	2/2
Победы	–
Поул-позиции	–
Быстрейшие круги	–
Очки	–

Рост	178 см
Вес	71 кг
Дата рождения	01.01.1981
Место рождения	Будапешт, Венгрия
Место жительства	Будапешт, Венгрия
Семейный статус	холост

www.zsolt.baumgartner.com

Команда основана	1972 г.
Дебют в ЧМ Ф-1	ГП Бразилии, 1985 г.
Сезонов в Ф-1	19
Гонок в Ф-1	303
Победы	–
Лучший финиш в гонке	4
Поул-позиции	–
Лучшая стартовая позиция	2
Быстрейшие круги	–
Очки	30
Лучший результат в КК	7 (1991 г.)
Лучший результат в ЧМ	11 (1991 г.)
Штаб-квартира	Фаэнца, Италия

www.minardi.it

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Геометрические параметры	н. д.
Двигатель	Cosworth
КП	продольная, 7-ступенчатая
Сцепление	AP
Тормоза	Brembo/Hitco
Электроника	Magneti/Marelli
Диски/Шины	OZ/Bridgestone
Топливный бак	ATL
Ремни безопасности	TRW Sabelt

Пол СТОДДАРТ
Президент

Джанкарло МИНАРДИ
Управляющий директор

Габриэле ТРЕДОЦИ
Технический директор

Джон УОЛТОН
Спортивный директор

Массимо РИВОЛА
Тим-менеджер

Маттео БОББИ
Тест-пилот

Minardi PS04B

ЧЕМПИОНАТ МИРА Ф-1 2004 ТРАССЫ

ГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ
Альберт-парк, Мельбурн — 05/03–07/03

Количество кругов .....58 **Общая длина** .....307.574 км **www.grandprix.com.au**
Длина круга .....5.303 км **Финиш/старт** .....0.000 км

Старт гонки (время московское): 07:00
Победитель 2003 г. ..... Дэвид Култхард/McLaren MP4-17D: 1:34'42.124
Рекорд круга в квалификации .....1'25.843 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке .....1'27.724 (2003 г., Кими Райкконен/McLaren MP4-17D)

ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ
Автодром "Сепанг", Куала-Лумпур — 19/03–21/03

Количество кругов .....56 **Общая длина** .....310.408 км **www.malaysiangp.com.my**
Длина круга .....5.543 км **Финиш/старт** .....0.000 км

Старт гонки (время московское): 11:00
Победитель 2003 г. .....Кими Райкконен/McLaren MP4-17D: 1:32'22.195
Рекорд круга в квалификации .....1'35.220 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке .....1'36.412 (2003 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)

ГРАН ПРИ БАХРЕЙНА
Автодром "Бахрейн Интернэшнл", Сахир — 02/04–04/04

Количество кругов .....57 **Общая длина** .....308.769 км **www.bahraingp.com**
Длина круга .....5.417 км **Финиш/старт** .....0.000 км

Старт гонки (время московское): 14:30

До 2004 г. Гран При Бахрейна не разыгрывался и гонки Ф-1 на этой трассе не проводились

ГРАН ПРИ САН-МАРИНО
Автодром им. Энцо и Дино Феррари, Имола (Италия) — 23/04–25/04

Количество кругов .....62 **Общая длина** .....305.609 км **www.autodromoimola.com**
Длина круга .....4.933 км **Финиш/старт** .....0.237 км

Старт гонки (время московское): 16:00
Победитель 2003 г. .....Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:28'12.058
Рекорд круга в квалификации .....1'21.091 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке .....1'22.491 (2003 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)

ГРАН ПРИ ИСПАНИИ
Автодром "Каталунья", Барселона — 07/05–09/05

Количество кругов .....66 **Общая длина** .....305.256 км **www.circuitcat.com**
Длина круга .....4.627 км **Финиш/старт** .....0.126 км

** – в конфигурации трассы образца 2003 г.*

Старт гонки (время московское): 16:00
Победитель 2003 г. .....Михаэль Шумахер/Ferrari F2003-GA: 1:33'46.933
Рекорд круга в квалификации* .....1'16.364 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке* .....1'20.143 (2003 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2003-GA)

ГРАН ПРИ МОНАКО
Монте-Карло — 20/05–23/05

Количество кругов .....78 **Общая длина** .....260.520 км **www.acm.mc**
Длина круга .....3.340 км **Финиш/старт** .....0.000 км

Старт гонки (время московское): 16:00
Победитель 2003 г. .....Хуан-Пабло Монтоя/Williams FW25: 1:42'19.010
Рекорд круга в квалификации .....1'15.259 (2003 г., Ральф Шумахер/Williams FW25)
Рекорд круга в гонке .....1'14.545 (2003 г., Кими Райкконен/McLaren MP4-17D)

ключевые участки трассы | гравийные зоны безопасности | асфальтированные зоны безопасности | названия поворотов | передача/скорость (км/ч)

ГРАН ПРИ ЕВРОПЫ
Автодром "Нюрбургринг", Нюрбург (Германия) 28/05–30/05

Количество кругов .....60 **Общая длина** .....308.863 км **www.nuerburgring.de**
Длина круга .....5.148 км **Финиш/старт** .....0.017 км

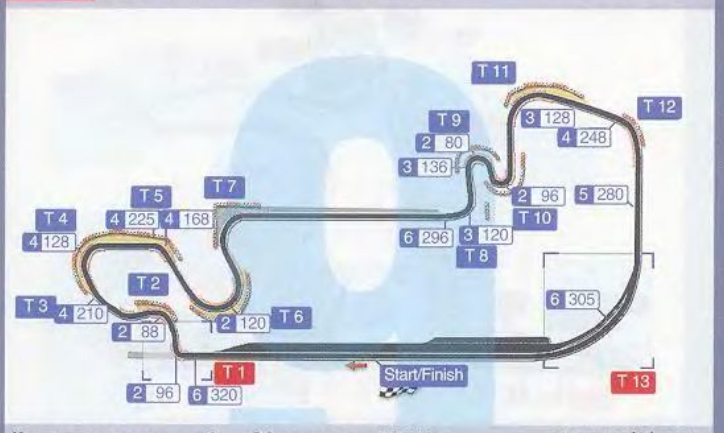
Старт гонки (время московское): 16:00
Победитель 2003 г. .....Ральф Шумахер/Williams FW25: 1:34'43.622
Рекорд круга в квалификации .....1'31.523 (2003 г., Кими Райкконен/McLaren MP4-17D)
Рекорд круга в гонке .....1'32.621 (2003 г., Кими Райкконен/McLaren MP4-17D)

ГРАН ПРИ КАНАДЫ
Автодром им. Жиля Вильнева, Монреаль 11/06–13/06

Количество кругов .....70 **Общая длина** .....305.270 км **www.grandprix.ca**
Длина круга .....4.361 км **Финиш/старт** .....0.000 км

Старт гонки (время московское): 20:30
Победитель 2003 г. .....Михаэль Шумахер/Ferrari F2003-GA: 1:31'13.591
Рекорд круга в квалификации .....1'12.836 (2002 г., Хуан-Пабло Монтоя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке .....1'15.960 (2002 г., Хуан-Пабло Монтоя/Williams FW24)

ГРАН ПРИ США
Автодром "Индианаполис Мотор Спидвей" 18/06–20/06



Количество кругов .....73 **Общая длина** .....306.016 км **www.usgpindy.com**
Длина круга .....4.192 км **Финиш/старт** .....0.000 км

Старт гонки (время московское): 22:00
Победитель 2003 г. .....Михаэль Шумахер/Ferrari F2003-GA: 1:33'35.997
Рекорд круга в квалификации .....1'10.790 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке .....1'11.473 (2003 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2003-GA)

ГРАН ПРИ ФРАНЦИИ
Автодром "Маньи-Кур", Невер 02/07–04/07

Количество кругов .....70 **Общая длина** .....308.586 км **www.magnyf1.com**
Длина круга .....4.411 км **Финиш/старт** .....0.184 км

Старт гонки (время московское): 16:00
Победитель 2003 г. .....Ральф Шумахер/Williams FW25: 1:30'49.213
Рекорд круга в квалификации .....1'15.019 (2003 г., Ральф Шумахер/Williams FW25)
Рекорд круга в гонке .....1'15.512 (2003 г., Хуан-Пабло Монтоя/Williams FW25)

ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ
Автодром "Сильверстоун" 09/07–11/07

Количество кругов .....60 **Общая длина** .....308.355 км **www.silverstone-circuit.co.uk**
Длина круга .....5.141 км **Финиш/старт** .....0.105 км

Старт гонки (время московское): 16:00
Победитель 2003 г. .....Рубенс Баррикелло/Ferrari F2003-GA: 1:28'37.554
Рекорд круга в квалификации .....1'18.998 (2002 г., Хуан-Пабло Монтоя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке .....1'22.236 (2003 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2003-GA)

ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ
Автодром "Хоккенхаймринг", Хоккенхайм 23/07–25/07

Количество кругов .....67 **Общая длина** .....306.458 км **www.hockenheimring.de**
Длина круга .....4.574 км **Финиш/старт** .....0.000 км

Старт гонки (время московское): 16:00
Победитель 2003 г. .....Хуан-Пабло Монтоя/Williams FW25: 1:28'48.769
Рекорд круга в квалификации .....1'14.389 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке .....1'14.917 (2003 г., Хуан-Пабло Монтоя/Williams FW25)

ключевые участки трассы · гравийные зоны безопасности · асфальтированные зоны безопасности · названия поворотов · передача/скорость (км/ч)

ЧЕМПИОНАТ МИРА Ф-1 2004 ТРАССЫ

ГРАН ПРИ ВЕНГРИИ 13/08–15/08

Автодром "Хунгароринг", Будапешт

Количество кругов .....70 **Общая длина** .....306.663 км **www.hungaroring.hu**
Длина круга .....4.381 км **Финиш/старт** .....0.007 км

Старт гонки (время московское): 16:00
Победитель 2003 г. .....Фернандо Алонсо/Renault R23B: 1:39'01.460
Рекорд круга в квалификации .....1'21.688 (2003 г., Фернандо Алонсо/Renault R23)
Рекорд круга в гонке .....1'22.095 (2003 г., Хуан-Пабло Монтоя/Williams FW25)

ГРАН ПРИ БЕЛЬГИИ 27/08–29/08

Автодром "Спа-Франкоршам", Спа

Количество кругов .....44 **Общая длина** .....306.812 км **www.spa-francorchamps.be**
Длина круга .....6.973 км **Финиш/старт** .....0.000 км

Старт гонки (время московское): 16:00
Победитель 2003 г. .....Гран При не проводился
Рекорд круга в квалификации .....1'43.726 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке .....1'47.176 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)

ГРАН ПРИ ИТАЛИИ 10/09–12/09

"Аутодромо Национале", Монца

Количество кругов .....53 **Общая длина** .....306.720 км **www.monzanet.it**
Длина круга .....5.793 км **Финиш/старт** .....0.309 км

Старт гонки (время московское): 16:00
Победитель 2003 г. .....Михаэль Шумахер/Ferrari F2003-GA: 1:14'19.838
Рекорд круга в квалификации .....1'20.264 (2002 г., Хуан-Пабло Монтоя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке .....1'21.832 (2003 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2003-GA)

ГРАН ПРИ КИТАЯ 24/09–26/09

Автодром "Шанхай Интернэшнл", Шанхай

Количество кругов .....56 **Общая длина** .....305.256 км **www.icsh.sh.cn**
Длина круга .....5.451 км **Финиш/старт** .....0.000 км

Старт гонки (время московское): 10:00

До 2004 г. Гран При Китая не разыгрывался и гонки Ф-1 на этой трассе не проводились

ГРАН ПРИ ЯПОНИИ 08/10–10/10

Автодром "Сузука Интернэшнл", Сузука

Количество кругов .....53 **Общая длина** .....307.573 км **www.suzukacircuit.co.jp**
Длина круга .....5.807 км **Финиш/старт** .....0.198 км

Старт гонки (время московское): 09:30
Победитель 2003 г. .....Рубенс Баррикелло/Ferrari F2003-GA: 1:25'11.743
Рекорд круга в квалификации .....1'31.713 (2003 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2003-GA)
Рекорд круга в гонке .....1'33.408 (2003 г., Ральф Шумахер/Williams FW25)

ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ 22/10–24/10

Автодром "Интерлагос", Сан-Паулу

Количество кругов .....71 **Общая длина** .....305.909 км **www.gpbrasil.org**
Длина круга .....4.309 км **Финиш/старт** .....0.030 км

Старт гонки (время московское): 22:00
Победитель 2003 г. .....Джанкарло Физикелла/Jordan EJ13: 1:31'17.748
Рекорд круга в квалификации .....1'13.114 (2002 г., Хуан-Пабло Монтоя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке .....1'14.755 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)

ключевые участки трассы | гравийные зоны безопасности | асфальтированные зоны безопасности | названия поворотов | передача/скорость (км/ч)

Все данные представлены по состоянию на 15.02.2004

Каторжный труд на Дынной горе

НА МЕЖСЕЗОННЫХ ТЕСТАХ ГОНЩИКИ ОБКАТЫВАЮТ НЕ ТОЛЬКО НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, НО И НОВЫЕ РОЛИ

Текст: Владимир МАККАВЕЕВ

Добро пожаловать в Каталонию

"Нам бы такую зиму", – подобная мысль наверняка мелькала в голове каждого россиянина, сходившего в этот теплый январский день с трапа самолета в аэропорту Барселоны. К такому единомыслию побуждал температурный контраст между морозной Москвой, где четыре часа назад мы поднимались на борт "Боинга" при минус 10, и местными плюс 17. Было даже немного жаль попутчиков-лыжников, которым через пару часов предстояло вновь оказаться среди снегов Пиренейских гор. Наш же путь лежит в Барселону – город Гауди, футбола и Формулы-1. Ведь здесь, в отличие от большинства других стран, принимающих этапы Ф-1, "большой цирк" гостит не три дня в году, а все 45.

"ЭТО НЕ ИСПАНИЯ, ЭТО КАТАЛОНИЯ!" – такая надпись на английском языке встречает туристов на въезде в Барселону. Формально находясь в составе Испании, провинция Каталония сохранила свои традиции, самобытную культуру, язык, напоминающий смесь испанского и французского, и даже до некоторой степени политическую независимость. После победы над арабами в IX веке король франков Карл II по прозвищу Лысый даровал Барселону каталонскому герою Гифре эль Пилосу, которого франки называли Вильфред Волосатый. После того как, сражаясь с маврами, Гифре был ранен, Карл пожаловал ему графский титул, а Барселоне – независимость. И тут же придумал флаг для нового графства: макнув руку в кровь Гифре, он провел пальцами по своему золотому щиту. Получился желтый флаг с четырьмя красными полосами, который и сегодня гордо реет на каждой площади Барселоны, до сих пор сохраняющей статус графского города. Этот же стяг развевается и над главной трибуной самой знаменитой гоночной трассы Испании "Сирквит де Каталунья" – любимого детища каталонского правительства и гордости каталонского народа.

От Барселоны до "Дынной горы" – именно так переводится с каталонского название деревушки Монтмело, близ которой в 1991 году был построен автодром – около 20 километров или пятнадцать минут езды по ровному как стекло шоссе А17. Удивительно, но автодром выглядит почти столь же ярко и празднично, как и во время Гран При. "Каталунья" должна постоянно поддерживать свой товарный вид, поскольку принимает гонки и тесты на протяжении 344 дней в году. Из них 42 тестовых и три гоночных дня приходятся на Ф-1.

Лучший в мире Гран При

В свое время эта трасса обошлась правительству и Королевскому автоклубу Каталонии (RACC) в 6 миллиардов песет (36 145 000 евро). "Конечно, в чистом виде автодром никогда не окупится, – признает один из членов совета директоров RACC Жорди Убак, – но мы и не надеялись на это. Престиж Каталонии стоит гораздо дороже".

Впрочем, дело не только в престиже. В целом Каталонии автодром приносит огромные

Приему туристов на Гран При RACC уделяет самое пристальное внимание. Построенная в 2002 году центральная трибуна высотой почти с девятиэтажный дом – одна из самых комфортабельных в мире: помимо кресел, здесь есть еще и 36 застекленных лож, места в которых занимают наиболее состоятельные зрители. Кроме того, стремясь приблизить "большой цирк" к болельщикам, организаторы в четверг перед гонкой открывают владельцам трехдневных абонементов доступ на пит-лейн

прибыли. Только за три дня Гран При туристы тратят на отели, еду и билеты на гонку около 55 млн евро, еще 15 млн ежегодно приносит мотоциклетный Гран При. В сумме это составляет 70 млн – т.е. почти в два раза больше, чем стоил автодром. Другое дело, что большая часть этих средств проходит мимо RACC и правительства Каталонии – тех организаций, которые изначально вкладывали средства в строительство трассы.

Несмотря на существование национального испанского автоклуба (300 000 членов), именно RACC, имеющий 70 отделений по всей Испании и насчитывающий в своих рядах 1 000 000 (!) человек, является крупнейшим автоклубом страны. Организации дел в Каталонском клубе, который в 2006 году отпразднует свой столетний юбилей, стоило бы поучиться многим автомобильным федерациям мира, в том числе и российской. Начать хотя бы с того, что Каталонский автоклуб – единственная в мире частная организация, проводящая этапы сразу трех мировых первенств: Гран При Испании Формулы-1, Ралли Каталунья и мотоциклетный Гран При. Да и деньги на строительство "Каталуньи" в RACC нашли весьма хитроумным способом. "В конце 80-х RACC принадлежал шикарный гольф-клуб под Жироной, на месте которого мы хотели построить гоночную трассу, – рассказывает Жорди. – Но на это поле уже положила глаз профессиональная гольф-лига, – им тогда был просто необходим гольф-клуб высокого уровня на юге Европы. В итоге мы продали его гольфистам за безумные деньги, которых хватило не только на строительство "Каталуньи", но и на создание нового гольф-клуба под Барселоной". В свое время RACC оплатил 50% стоимости автодрома и получил такой же процент акций, однако затем добровольно передал контрольный пакет правительству Каталонии. "Теперь нам не надо вкладывать огромные деньги в постоянную реконструкцию трассы, в основном все затраты сейчас ложатся на "женералитет", – улыбается Жорди. Сегодня правительству принадлежит 60% акций трассы, RACC – 30, а 10 оставшихся процентов делят между собой муниципалитеты расположенных близ трассы территорий. Впрочем, заботы RACC не ограничиваются одним лишь проведением гонок и помощью застрявшим на дорогах автолюбителям.

Клубу принадлежит также собственная страховая компания и крупнейшее туристическое агентство Каталонии, принимающее практически всех туристов, приезжающих на футбольные матчи "Барселоны" и Гран При Формулы-1. "Англичане, французы, немцы и скандинавы давно оценили все прелести нашего Большого Приза, – продолжает Жорди. – У нас одни из самых дешевых билетов на гонки. Кроме того, еще в прошлом году RACC выкупил 6000 номеров в гостиницах на Коста дель Маресме, и теперь мы предлагаем их туристам по очень умеренным ценам". Именно благодаря заботам RACC в прошлом году, когда из-за введения нового формата гоночных уик-эндов посещаемость всех остальных Гран При снизилась на 20–30%, "Каталунья" недосчиталась всего 2000 из 110 000 болельщиков. Неудивительно, что в декабре FOM назвала Большой Приз Испании лучшим по организации Гран При 2003 года.

Четыре автодрома

Барселона – единственный город, принимавший Гран При чемпионата мира сразу на трех разных трассах, две из которых пролегали непосредственно по городским улицам. Первая в 1946–1955 годах прокладывалась по дорогам близ королевского дворца и монастыря Педральбес в северо-западной части города. И именно здесь великий Хуан Мануэль Фанхио в октябре 1951 года оформил свой первый чемпионский титул. Вторая, проложенная еще в 1933 году по аллеям главенствующей над портом горы Монжуик, четырежды в 1969–1975 годах принимала этапы чемпионата мира и вошла в историю "большого цирка" после трагически знаменитой гонки 1975 года, в которой погибли четыре человека, а итальянка Лелла Ломбарди, финишировав шестой, стала единственной женщиной, завоевавшей зачетные очки в ЧМ Ф-1. В 1991 году испанский Гран При переехал на "Сирквит де Каталунья" к северо-востоку от города. Наверняка заинтересует любителей автоспортивной истории и посещение лежащего к юго-западу от Барселоны старого овального трека "Ситжес-Террамар", на котором в 1923 году был разыгран первый Большой Приз Испании в гонках Гран При.

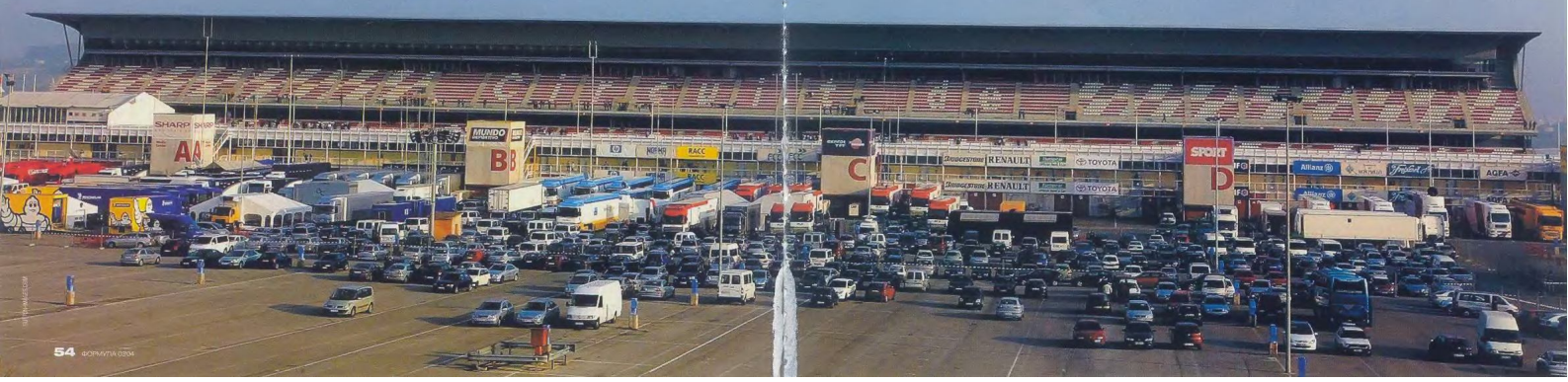
Культ спорта

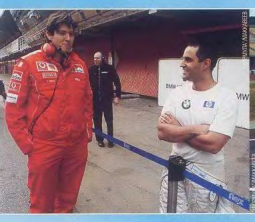
Барселона – город спорта. Важным пунктом в истории развития своей столицы большинство каталонцев считают Олимпийские игры 1992 года. Понимая, что новую Олимпиаду они теперь получат не скоро, в 2004 году власти города решили провести своего рода "культурные игры", получившие название "Всемирный форум культур". Мероприятие, которое 9 мая через три с половиной часа после завершения ГП Испании откроет король Испании Хуан-Карлос, будет продолжаться три с половиной месяца до 26 сентября и, как надеются организаторы, со временем перерастет в "культурные Олимпиады", которые будут проводиться в разных странах каждые четыре года. Впрочем, "Форум" далеко не единственное культурно-развлекательное мероприятие, которое смогут посетить туристы, приехавшие на Большой Приз Испании Ф-1. К услугам болельщиков десятки уникальных музеев Барселоны, включая самый большой в Европе морской аквариум с прозрачным подводным коридором. Кроме того, билет на Гран При даст право на бесплатный проход на барселонское Моторшоу и 50%-ную скидку на посещение лучшего в Старом Свете парка развлечений "Порт Авентура", намного превосходящего парижский "Дисней-Ленд".

Toyota тратит, Ferrari экономит

Не менее трепетно, чем о болельщиках, турагентство RACC заботится и о командах. И на многочисленных тестах, и во время гонок Каталонский клуб на льготных условиях предоставляет "конюшням" прокатные автомобили, размещает персонал в отелях. "Принято считать, что

КАТАЛОНСКАЯ МОЗАИКА





Обновленный 10-й поворот доставил немало проблем пилотам во время первых тестов. Одним из первых машину там разбил Монтоя, коротавший затем время прогулками по пит-лейн и беседой с Алексом Синелли (на фото слева)

По признанию да Матты, первые после зимнего отдыха тесты даются пилотам непросто. Недаром Ferrari даже привезла на трассу тренажерный зал на колесах. Впрочем, механикам в Барселоне тоже пришлось несладко: свет в боксах Scuderia горел до поздней ночи

команды предпочитают самые шикарные апартаменты: пятизвездочные гостиницы, отдельные номера… Но это не совсем так, – признается Роза Гайен, отвечающая в RACC за расселение команд. – Большинство "конюшен" здорово экономят на проживании и питании, раскидывая персонал по трехзвездочным гостиницам в Гранойерсе – небольшом городке к северу от автодрома. При этом лишь Toyota, привозящая на гонки команду из 80 человек, селит всех своих сотрудников от пилотов до механиков в отдельных номерах. Другие гранды, включая Ferrari и McLaren, хоть и привозят "всего" по 50 человек, все равно селят их в двухместные номера. Отдельные апартаменты в дорогих отелях полагаются только руководителям команд, пилотам, их менеджерам и гоночным инженерам.

В отличие от Гран При, когда паддок напоминает растревоженный улей, на тестах обстановка гораздо спокойнее и прозаичнее. На трибунах также присутствуют болельщики, которых во время испытаний пускают (совершенно бесплатно) на автодром полюбоваться автомобилями Ф-1, но количество их исчисляется не тысячами, а десятками, в лучшем случае – сотнями. Гонщики в этой обстановке ведут себя гораздо более раскованно. Мне, к примеру, довелось стать невольным свидетелем следующего красочного диалога с участием Хуана-Пабло Монтои. "Разложив" утром свою машину в одном из поворотов, колумбиец "загорал" возле боксов в одной майке (и это невзирая на гулявший по автодрому "январский" ветер) и пребывал, несмотря на вылет, в отменном настроении. "Привет, Алекс, как ****** жизнь?" "Отлично, Хуан, а ты как?" "Все *******! А как твоя ****** команда и **** ты тут высматриваешь наши секреты?" – с такой дружеской речью гонщик обратился к работавшему ранее в Williams аэродинамику Ferrari Алексу Синелли, заметив его напротив своих боксов. Словом, невооруженным взглядом было видно, что колумбиец чувствует себя в команде (которую намерен покинуть в конце сезона) более чем уверенно и что роль бесспорного лидера, которую Хуан-Пабло примерил в сезоне-2003, пришлась ему по вкусу.

Однако не стоит думать, что все пилоты во время тестов только и делают, что бьют баклуши. Для гонщиков и механиков тесты – тяжелый, почти каторжный труд, изматывающий своей монотонностью и огромными физическими нагрузками. В отличие от гоночного уик-энда, во время испытаний рабочая смена пилота Формулы-1 длится в полном соответствии с трудовым законодательством ровно восемь часов. С десяти утра до шести вечера, когда над автодромом начинают стремительно сгущаться сумерки, они почти не вылезают из кокпита, периодически выезжая на трассу, чтобы совершить короткую серию из пяти-шести кругов, вернуться в боксы для смены настроек и вновь выехать на трассу. "Крутиться как белка в колесе, – тяжело вздыхает после трудового дня на Дынной горе Кристиано да Матта, – работа с машиной никак не ладится, но больше всего раздражают постоянные остановки заездов. Только выедешь из боксов, чтобы сделать несколько быстрых кругов, как кто-нибудь непременно вылетает, трассу закрывают, и приходится возвращаться несолоно хлебавши". На бразильца и правда больно было смотреть: осунувшийся и усталый чемпион серии CART еле стоял на ногах, словно шахтер, только что вылезший из забоя. Неудивительно, что многие пилоты откровенно недолюбливают эту черновую работу. Но избежать ее все же не удается никому.

Это первые после зимних каникул и релаксации на пляже тесты сложны вдвойне. Гонщики еще с трудом выдерживают перегрузки. Ferrari даже привезла на автодром специальный серебристый автобус, в котором размещается мобильный тренажерный зал для пилотов. Но на этот раз тесты на "Каталунье" первые не только для новых машин и отдельных пилотов, но и для трассы. Автодром только пять дней назад открыли после реконструкции поворота La Caixa, призванной облегчить обгоны в этом месте. Отсюда и такое большое количество вылетов, раздражающих команды, испытывающие, как Toyota, новые машины: большинство "конюшен" во главе с Ferrari, приехавших в Барселону с прошлогодними шасси, предоставили своим гонщикам карт-бланш на поиск траекторий в новом повороте.

На трассу опускаются сумерки, боксы закрываются, механики разъезжаются по отелям, и только в гаражах Ferrari, несколько озабоченной скоростью новых Williams, еще долго горит свет: итальянцы под развеселую музыку перебирают машину. Возможно, именно эта привычка

Антонио Гауди

7 июня 1926 года в понедельник в Барселоне прошли торжества в честь пуска первого городского трамвая. Отцы города произносили речи, играла музыка, жители любовались новеньким красным вагоном. Но праздник омрачила трагедия. Через пару часов после начала движения трамвай нашел свою первую жертву. Под колеса железного символа прогресса угодил нищий, которого тут же отправили в госпиталь для неимущих Санта-Крус, где он и умер. Бомжа уже собирались похоронить в общей могиле, когда одна женщина случайно узнала покойника. Барселона ужаснулась: им оказался почетный гражданин города и гордость всей Каталонии гениальный архитектор Антонио Гауди! Именно благодаря этому человеку Барселона сегодня не похожа ни на один другой город мира. Представить столицу Каталонии без творений Гауди невозможно, как Москву без Кремля или Париж без Эйфелевой башни. Парк и дворец мецената Гуэля, дома Педрера и Бадлио (последний, кстати, был первым жителем Барселоны, купившим себе автомобиль) и, конечно же, поразительный Храм Святого семейства (строительство, начатое в 1883 году, продолжается и по сей день), чьи башни являются главным символом города. Следы архитектурного стиля Гауди можно увидеть и в сооружениях автодрома "Каталунья" – например, в форме новой главной трибуны.

КАТАЛОНСКАЯ

"Барса"

Спортивная Барселона – это не только Формула-1, но и легендарная футбольная команда. Его Величество футбол пленил сердца каталонцев задолго до того, как сюда пришла "королева автоспорта". На стадион "Ноу-Камп" – не менее поражающий воображение своим величием, чем храм Гауди, – жители столицы Каталонии ходят как в святилище. Игроки же каталонского клуба, как истинные католики, чтут церковные традиции (перед каждым выходом на поле они непременно преклоняют колени в примыкающей к раздевалке часовенке), но не забывают и о командных приметах. По одной из них, дабы заручиться благосклонностью фортуны, футболисты должны время от времени купать в установленном в раздевалке бассейне одного из работников клуба. Говорят, в команде существуют тайные списки, в которых проставлена очередность "омовений", однако сами жертвы круглого бассейна почти никогда не знают своей участи, поэтому большая часть работников "Барсы" хранит в своих кабинетах запасные костюмы.

МОЗАИКА

ФОРМУЛА МАКАРОВА

Помимо традиционных билетов на гонки, на "Каталунье" болельщики могут застолбить себе на сезон персональное кресло (обратите внимание на наклейки с именами владельцев). Сегодня подобной услугой, которая стоит от 600 до 800 евро в год, уже воспользовались около 9000 человек

"Сохранить контроль над машиной на скользком покрытии учебной трассы действительно непросто, но гонщики не должны пасовать перед трудностями", – считает Альберт Алума

ИГОРЬ ЧУБАЕВ

ФОРМУЛА МАКАРОВА

В Барселоне на лице "нового Алонсо" высокомерное снисхождение читалось даже во время общения с болельщиками. Но те все равно были счастливы получить росчерк пера своего кумира

всегда отрабатывать до конца и помогает Scuderia уже который год удерживаться на вершине Формулы-1.

"Ниньо пихо", или Взрыв новой сверхзвезды

Одно время кумиром большинства испанцев и каталонцев, как и болельщиков в других странах мира, был Михаэль Шумахер. Однако в последнее время здесь появился свой герой. Фернандо Алонсо за один год стал номером один для всей нации. Что и понятно, как-никак Фернандо оказался первым испанским гонщиком, выигравшим Гран При чемпионата мира Формулы-1, и зимой вполне заслуженно был признан газетой El Mundo лучшим спортсменом Испании. Удивило другое: оказывается, сколь горячо любят Нандо одни соотечественники, столь сурово критикуют другие (особо пристрастное отношение ко всему своему – характерная черта испанцев). Весьма занятно было наблюдать, как пара почтенных каталонских сеньоров, весьма близких к миру испанского автоспорта, с жаром обсуждала не достоинства, а именно недостатки молодого гонщика.

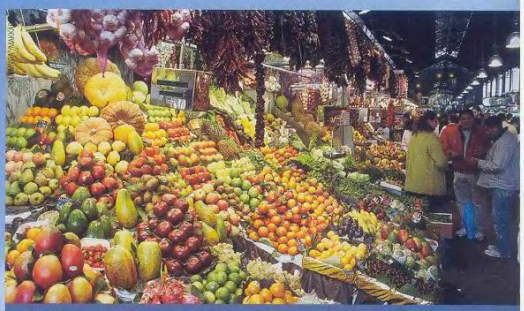
Изменился и сам Алонсо. Явно возросла его уверенность и самооценка. Чему, как утверждают здесь, способствовали несколько месяцев зимних каникул, проведенные новым кумиром среди nino pijo – золотой молодежи Мадрида. Изменилась не только его прическа, которую Фернандо отрастил по последней моде "ниньо пихо". Стало другим и его отношение к жизни. Механики Renault в разговоре без диктофона признавались, что теперь работать с испанцем гораздо сложнее, гонщик стал гораздо более требовательным и заносчивым.

Более категоричен "новый Алонсо" и в высказываниях по отношению к соперникам. Вот, к примеру, как отозвался Фернандо о перспективах соперничества с лидером Ferrari: "Эра Михаэля подошла к концу! Теперь в Формуле-1 есть я, и Шумахер может расслабиться, ему пора собираться на покой". Словом, боевому духу испанца можно позавидовать. А учитывая весьма ревностное отношение шестикратного чемпиона мира к подобным заявлениям, можно надеяться, что в Формуле-1 завяжется новая интрига. И интрига весьма острая.

Между тем сами испанцы далеко не столь однозначны (вот уж характер!) в оценках гоночного таланта своего соотечественника. Вот, например, мнение Альберта Алумы – директора работающей на "Каталунье" с 1997 года школы экстремального вождения RACC: "Фернандо еще многому надо учиться. У нас есть тренировочная трасса, покрытая специальным полированным бетоном, на котором, если полить его водой, машина скользит как на льду. Так вот, недавно Алонсо приезжал к нам "показать класс", но за рулем дорожного Renault ничего не смог сделать с машиной. Его словно парализовало. Впрочем, справедливости ради надо сказать, что для кольцевиков это вообще непростое испытание. Раллисты еще более или менее быстро адаптируются к этой трассе: Рованпера и Мякинен смотрелись здесь на порядок сильнее гонщиков Формулы-1, которые привыкли, что машина делает большую часть работы за них. Единственный из представителей "большого цирка", кто смог, едва сев за руль, нормально пройти всю трассу, – Михаэль Шумахер. Остальные мучаются очень долго, прежде чем у них начинает хоть что-то получаться. И это весьма показательно. В Формуле-1 были такие гонщики, как Айртон Сенна и Ален Прост – пилоты от бога, но встречаются и те, кто просто отбывает номер. У одних это получается чуть лучше, у других – чуть хуже, только и всего".

Судя по последним заявлениям, Фернандо Алонсо явно не из тех, кто намерен удовлетвориться в Ф-1 положением тихого середняка. Так что на тестах зачастую можно увидеть не только новые автомобили, но и новые роли, которые примеряют на себя гонщики в преддверии сезона. Что ж, тем интереснее будет предстоящий спектакль. Ф

Редакция благодарит представительство Turisme de Catalunya, RACC, Circuit de Catalunya и туристическую компанию "Натали Турс" (тел. 363-2563, www.natalie-tours.ru) за помощь в подготовке этого материала



ИГОРЬ МАКАРОВ

Кухня

Одна из причин, по которой персонал команд Ф-1 с особой охотой отправляется в Барселону, – это возможность вновь насладиться каталонской кухней. Чтобы убедиться в неограниченном разнообразии местных даров природы, нужно заглянуть на старинный барселонский рынок "Ла Бокерия". Там можно увидеть горы специй, фруктов и овощей, а также лангустов, гигантских креветок, маленьких ракушек альмехас и даже зайцев и куропаток, добытых в Пиренейских горах. Причем все эти каталонские яства можно попробовать здесь же. При рынке работает небольшой ресторанчик, шеф-повар которого с удовольствием прогуляется с вами по рынку и на ваших глазах приготовит из понравившихся вам продуктов вкуснейшие каталонские блюда, подав к ним изысканные местные вина.

КАТАЛОНСКАЯ МОЗАИКА

Французские силовики

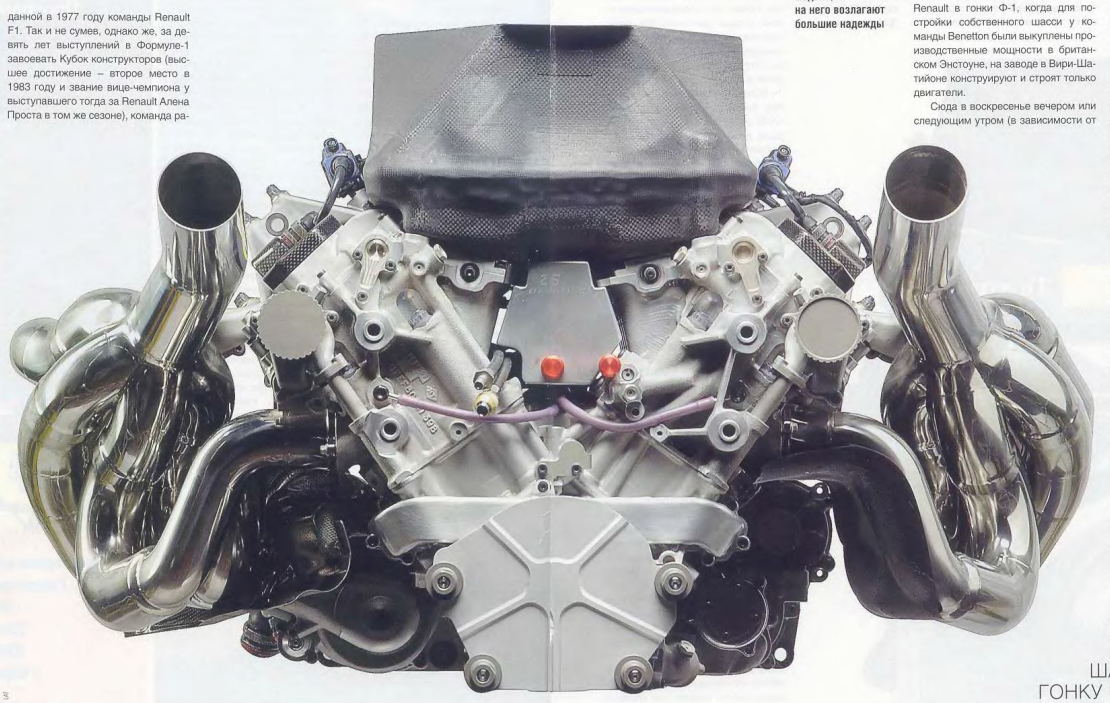
ПРИГЛАШЕНИЯ ПОСЕТИТЬ ЭТОТ УНИКАЛЬНЫЙ ЗАВОД УДОСТАИВАЮТСЯ ОЧЕНЬ НЕМНОГИЕ. ЗДЕСЬ УМЕЮТ ХРАНИТЬ ТАЙНЫ И БОРОТЬСЯ С ПРОМЫШЛЕННЫМ ШПИОНАЖЕМ. ЗДЕСЬ РОЖДАЕТСЯ СКОРОСТЬ

Текст: Борис МУРАДОВ

Вири-Шатийон, пригород Парижа. Неброское приземистое здание, при входе в которое придется оставить в камере хранения не только фотоаппарат и "мобильник", но даже и диктофон, и вообще любое электронное устройство. Это здание, впрочем, вообще не привлекало бы особого внимания, если бы не знакомые яркие логотипы на щитах и реющих у входа флагах с именем прославленной марки. Здесь умеют хранить тайны и бороться с промышленным шпионажем. Здесь рождается скорость.

Когда-то на этом месте располагался завод Gordini, где на базе серийных автомобилей Simka строились спортивные машины для участия в марафоне "24 часа Ле-Мана" и других гонках. В 1957 году его владелец и главный конструктор, Амедео Гордини, занял пост технического советника Renault. Он отвечал за создание спортивных модификаций серийных автомобилей этой компании – R8, R12 и R17, а в 1970 году и завод стал собственностью Renault Sport – предприятия, бывшего в то время составной частью легендарного проекта Renault Alpine. На месте старого завода был построен новый производственный корпус, и уже в 1978 году сконструированный здесь спортпрототип А-442В с турбонаддувным двигателем Renault-Gordini V6 выиграл гонку "24 часа Ле-Мана".

На основе конструкции этого двигателя был затем построен мотор для участия в гонках Гран При, а завод в пригороде Парижа стал базой созданной в 1977 году команды Renault F1. Так и не сумев, однако же, за девять лет выступлений в Формуле-1 завоевать Кубок конструкторов (высшее достижение – второе место в 1983 году и звание вице-чемпиона у выступавшего тогда за Renault Алена Проста в том же сезоне), команда разочаровалась в практике постройки машины целиком и после двухлетнего перерыва (в 1989 году) вернулась в Формулу-1 уже лишь как поставщик моторов. С тех самых пор, в том числе и после "третьего пришествия" Renault в гонки Ф-1, когда для постройки собственного шасси у команды Benetton были выкуплены производственные мощности в британском Энстоуне, на заводе в Вири-Шатийоне конструируют и строят только двигатели.



Новый мотор RS24 не содержит революционных решений, которые отличали предшествующие модели, но в Renault на него возлагают большие надежды

Сюда в воскресенье вечером или следующим утром (в зависимости от места проведения гонки) возвращается с Гран При персонал команды, отвечающий за моторы, и доставляются требующие исследования и доработки использованные узлы, в понедельник обрабатываются все данные, проводится должный анализ, проходит технический брифинг, а уже со вторника начинается подготовка к следующему этапу. И не иначе как для того, чтобы никто в этой временно-пространственной чехарде не запутался, почти два десятка стенных часов в парадном холле заводского корпуса показывают время на всех этапах чемпионата мира с Мельбурна до Сузуки, а также на базе команды в Энстоуне и, конечно же, местное.

В этом же холле и приходится расставаться со всей электроникой, чтобы пройти уже в сами цеха, лаборатории и конструкторские бюро. Засекреченность и средства охраны завода – на уровне самых серьезных и закрытых спецслужб: всюду камеры и датчики слежения, звонить разрешается только со стационарных телефонов, все телефонные звонки и электронные депеши фиксируются, и их содержание тщательно изучается специалистами службы безопасности.

Мотор за два года и пять дней

Персонал завода – 250 человек; примерно столько же людей работает и в ответственных за создание моторов отделениях таких крупных команд, как Ferrari или Toyota (на заводе в Энстоуне трудятся еще 350 человек). Большинство работающих здесь – не старше тридцати лет, но есть и "зубры" – те, кто еще в 90-е строил чемпионские моторы Renault и кто теперь уже в качестве руководителей проектов передает своим молодым коллегам ценнейший опыт и таким образом обеспечивают преемственность поколений.

Опоясывающая здание застекленная галерея, из которой видны стоящие на заводской территории в перерывах между Гран При технические грузовики команды, связывает все ключевые подразделения. Первое из них – проектное бюро, в котором работают три-четыре десятка

ПЕРВЕНЕЦ ЗАВОДА RENAULT В ВИРИ-ШАТИЙОНЕ ВЫИГРАЛ ГОНКУ "24 ЧАСА ЛЕ-МАНА"

человек: конструкторы и руководители проектов. На разработку нового мотора уходит примерно два года. Поэтому сейчас в проектном отделе работают три группы: одна отвечает за уже готовый двигатель RS24, который будет использоваться в текущем сезоне, во второй вовсю кипит работа над двигателем 2005 года – RS25, а третья уже занимается проектом RS26.

Главный инструмент конструктора сегодня – система цифрового проектирования и дизайна. Если RS21, первый мотор нового поколения, "рисовался" еще по старинке, то прошлогодний RS23 стал первым двигателем, спроектированным без каких-либо бумаг и карандашей, исключительно на дисплее компьютера. Вся работа проектировщика строится теперь "вокруг" трехмерного цифрового макета. И если прежде на совмещение различных узлов уходили месяцы, то теперь на это требуются считаные дни. Отдельная группа из пяти экспертов постоянно работает над наиболее ответственными деталями мотора, стараясь максимально повысить их надежность. Кроме того, производственный процесс здесь налажен таким образом, что на любое изменение технического регламента следует мгновенная соответствующая реакция.

ПРЕЖДЕ НА СОВМЕЩЕНИЕ РАЗЛИЧНЫХ УЗЛОВ И АГРЕГАТОВ УХОДИЛИ МЕСЯЦЫ, А ТЕПЕРЬ – СЧИТАНЫЕ ДНИ

Новые правила требуют не столько внешнего блеска оригинальных идей, сколько надежности отработанных технологий. RS24 вполне отвечает этим требованиям

Но и отработавшие свое моторы прошлых сезонов здесь не забывают – их плюсы и минусы учитываются при конструировании новых моделей. Более того, после окончания сезона старый двигатель все равно продолжают дорабатывать, но уже не принципиально, а лишь для того, чтобы отточить методику модифицирования и доводки до совершенства.

Производственные площади завода вытянуты в длину, представляя собой своего рода конвейер, включающий пункт приемки заготовок, пост контроля качества, цех механической обработки, складские помещения, монтажный цех, испытательную лабораторию.

Все необходимое литье хоть и производится по заводским чертежам, но не на самом заводе – оно поступает от субподрядчиков, так что перед монтажным цехом заготовки направляются в цех механической обработки, где на стенах над токарными и фрезеровочными станками установлены "формульные" реликвии: Renault RE30 1981 года, на котором выступал Ален Прост, Williams-Renault FW19 Жака Вильнева и Benetton B196 Жана Алези. Поршни после обработки на станках еще и шлифуют вручную, чтобы максимально сгладить все размерные переходы и тем самым продлить срок службы этих крайне важных деталей мотора.

Однако же непосредственно производство в Вири-Шатийоне – штучное. Здесь воплощаются в металл и доводятся до ума только прототипы моторов, а "серийное" производство сосредоточено на заводе Mecachrome, генеральным директором которого является по совместительству директор команды Renault Флавио Бриаторе (там же в недавние годы создавались и моторы Supertec). Поэтому все, что собирается в "сердце" завода – в монтажном цехе, предназначено исключительно для испытаний. Здесь трудятся 40 человек в двух отделениях: одно занимается оптимизацией процесса сгорания (работа ведется, как правило,

LAT

на одном цилиндре), второе – всеми навесными узлами и головкой блока цилиндров. Сборка одного двигателя занимает пять дней и выполняется силами всего двух человек.

В соседней лаборатории – два испытательных стенда, на которых во всех возможных режимах обкатываются мотор и коробка передач. Современное компьютерное оборудование позволяет инженерам, наблюдающим за этим в буквальном смысле животрепещущим процессом через толстое звукоизолирующее стекло, загружать в систему программу, имитирующую работу мотора при движении по любой из задействованных в чемпионате трасс. Такая программа создается на основе телеметрических данных, снятых с двигателя во время реальных гонок, так что, хорошо зная и представляя, к примеру, конфигурацию трассы в Монце, можно на слух, по чередованию низких и высоких оборотов мотора в момент торможений и разгонов, "увидеть", как проходит дистанцию Ярно Трулли или Фернандо Алонсо.

Компьютерные технологии в современном моторостроении играют ключевую роль: на дисплее компьютера агрегат сначала "рисуется" и виртуально собирается, а будучи воплощенным в металле, испытывается на стенде опять же с применением компьютерных программ (на фото вверху и в центре нижнего ряда). Однако и без таких "допотопных" инструментов, как верный глаз и добрый молоток, тоже не обходится

Отдельный цех отведен под электронику, задействованную в системах впрыска, зажигания, сбора и передачи в боксы данных телеметрии и радиосвязи. Автомобили Renault Формулы-1 оснащаются электроникой фирмы Magneti Marelli, однако программное обеспечение для этого оборудования разрабатывается только в Вири-Шатийоне, исключительно силами специалистов Renault. На одном из стеллажей в этом цехе разместился своеобразный мини-музей электронных системных блоков. Первый из них, производства 1988 года, похож на чемоданчик весьма внушительных размеров и весит немалые шесть килограммов, при этом включает в себя лишь блоки контроля впрыска и зажигания. А блок девятого поколения, использовавшийся до 2001 года, включал в себя уже контроль за всеми функциональными системами и телеметрией. Блок десятого поколения, применявшийся в прошлом сезоне, весит всего 1,6 кг, в то время как мощность его по сравнению с первым возросла в 50 тыс. раз! А стоит эта теперь уже небольшая "коробочка" 100 тыс. евро.

Летопись побед и поражений

Есть на заводе и выставочный зал, где можно увидеть и даже пощупать формульные моторы Renault, построенные в годы, когда компания

SUTTON-IMAGES.COM

LAT

SUTTON-IMAGES.COM

выступала в качестве поставщика силовых агрегатов.

Начинается экспозиция с модели **RS01** выпуска 1989 года (индекс RS – сокращенное Renault Sport). В этом первом после трехлетнего отсутствия Renault в Формуле-1 моторе был применен тот же ременной привод системы распределения, что и в 1986 году. Однако уже в шестом по счету Гран При сезона, в Канаде этот мотор, установленный на Williams FW12C, обеспечил победный дубль Тьерри Бутсену и Риккардо Патрезе.

В следующей модели **RS02** (которой в 1990 году оснащались шасси FW-13B) был применен уже шестеренчатый привод системы распределения, а дальнейшей ее эволюцией стала модель **RS03**. Этот очень неплохой мотор объемом 3,5 л, установленный на шасси FW14 и FW14B, позволил тому же Патрезе и Найджелу Мэнселлу завоевать для команды второе место в Кубке конструкторов в 1991 году и первое (наряду с мотором **RS04**) – в 1992 году, а самим гонщикам в том же сезоне стать соответственно вице-чемпионом и чемпионом мира. Упомянутый выше **RS04** отличался от предшественника другой головкой блока и системой управления, в частности – вращающимися дроссельными заслонками вместо заслонок гильотинного типа. Следующая модель **RS05** представляла собой опять же эволюционную версию предыдущей, но на ней впервые был применен электронный акселератор. В 1993 году на оснащенном этим мотором Williams FW15C Ален Прост стал чемпионом мира, а Дэмон Хилл – третьим в личном зачете чемпионата.

Идет ли речь о самом первом построенном в Вири-Шатийоне моторе Renault-Gordini V6 (на фото слева в нижнем ряду) или общепризнанном шедевре, чемпионском RS07 (на фото справа), выглядит процесс постройки силового агрегата для машины Ф-1 весьма буднично. И лишь гоночные реликвии в цехе механической обработки (на фото вверху) не дают забыть, что производство это – эксклюзивное

Следующий представленный в экспозиции двигатель стандартного модельного индекса не имеет, а значится под проектным номером EF60. Этот 12-цилиндровый агрегат, будучи благополучно разработан и построен, затем из-за изменений в техническом регламенте чемпионата оказался "вне закона", поэтому никогда не был использован.

Рядом – куда более удачливый **RS06**. В 1994 году на оснащенных им Williams FW16 и FW16B выступали великий Айртон Сенна и Дэмон Хилл, Дэвид Култхард и снова Найджел Мэнселл. Французским мотористам в составе команды Williams-Renault вновь удалось завоевать Кубок конструкторов. Хилл, как известно, стал по итогам чемпионата вторым в личном зачете, проиграв выступающему за Benetton (с мотором Ford)

МОТОРЫ RENAULT ПРИНЕСЛИ ЧЕМПИОНСКИЕ ТИТУЛЫ ПРОСТУ, ШУМАХЕРУ, ХИЛЛУ И ВИЛЬНЕВУ

Михаэлю Шумахеру всего одно-единственное очко. А первым, если бы не его трагическая смерть, вполне мог бы стать Сенна.

Успех RS06 развила модель 1995 года, **RS07**. Несмотря на то что это был, по сути, все тот же, только "урезанный" (с уменьшением разрешенного регламентом объема до 3 л) агрегат, ведущий свою родословную еще от RS04, он стал, пожалуй, самым успешным детищем Renault. Именно он, будучи "движущей силой" шасси Benetton B195, принес чемпионский титул Михаэлю Шумахеру, да и последующие три места в личном зачете заняли пилоты, выступающие на оснащенных этим мотором машинах, – Хилл, Култхард (оба – на Williams FW17 и FW17B) и Джонни Херберт (также на Benetton B195). Первые два места в Кубке конструкторов также остались за Benetton-Renault и Williams-Renault.

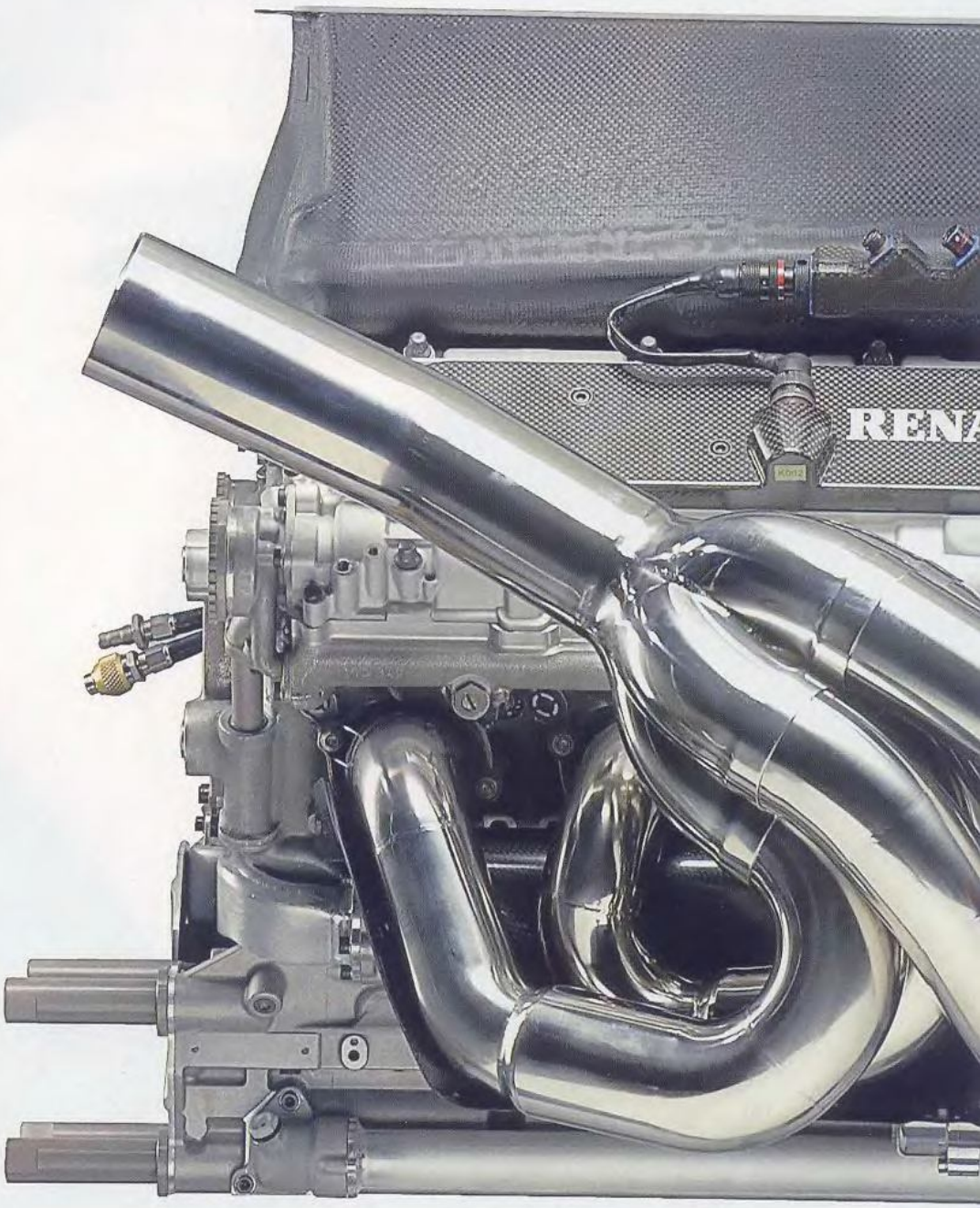
Следующий двигатель, **RS08,** (уже изначально разработанный как 3-литровый) в 1996 году усилиями Дэмона Хилла, пилотировавшего Williams FW18, вновь стал чемпионским и при участии Жака Вильнева, завоевавшего вице-чемпионский титул, в очередной раз принес своим создателям Кубок конструкторов. Он же был установлен и на Benetton B196, на которых в том сезоне выступали Жан Алези и Герхард Бергер.

Последний в экспозиции пока – двигатель **RS09**. В 1997 году он вместе с шасси Williams FW-19 вновь стал залогом завоевания чемпионского и вице-чемпионского званий соответственно Жаком Вильневом и Хайнцем-Харальдом Френтценом, равно как и Кубка конструкторов командой Williams-Renault в целом. Этим же мотором в том же сезоне были оснащены и шасси Benetton B197, на которых достаточно успешно выступали Алези, Бергер и Александр Вурц. И фактически эти же двигатели худобедно продержались в Формуле-1 вплоть до 2000 года – получив новое воплощение сначала под маркой Mecachrome (1998 год, Williams FW20, пилоты Вильнев и Френтцен; Benetton B198, пилоты Александр Вурц и Джанкарло Физикелла), а затем Supertec (1999 год, Williams FW21, пилоты Алекс Занарди и Ральф Шумахер; 2000 год, Arrows A21, пилоты Йос Ферстаппен и Педро де ла Роса) и Playlife (1999 год, Benetton B199, пилоты Физикелла и Вурц; 2000 год, Benetton B200, пилоты Физикелла и Вурц).

Век двигателя Формулы-1 недолог. За год модель успевает устареть. В настоящий момент RS24 является вершиной эволюции силовых агрегатов Renault для Формулы-1

Ну а в 2001 году команда Renault вернулась в Формулу-1 уже с "широкоугольными" двигателями нового поколения **RS21**, и, поскольку до самого недавнего времени они являлись уже новейшей историей, а стало быть, и тайной из тайн, ни эта, ни последующие модели в экспозиции даже на этом сверхсекретном предприятии пока не представлены. Но ждать осталось, надо полагать, недолго, ведь в этом сезоне французские мотористы возвращаются на круги своя, к традиционному углу развала блока цилиндров на основе как раз прежнего поколения двигателей. Воистину, нет ничего нового в этом мире под луной, и все новое – это хорошо забытое и даже уже выставленное в музее старое. Но, будем надеяться, с современными характеристиками, способными приумножить славу моторов, рожденных в Вири-Шатийоне.

LAT



Фелипе Масса

Выпускник "университета Ferrari" будет сдавать экзамен в Sauber

Текст: Владимир МАККАВЕЕВ

"Как такого ребенка пустили за руль!" – удивлялась девушка из числа российских журналистов, приглашенных Департаментом туризма Каталонии и туристической компанией "Натали-Турс" на межсезонные тесты в Барселоне. И действительно, 22-летний бразилец смотрелся не слишком внушительно рядом с крепышом Монтоей или великаном Уэббером. Между тем именно этому "ребенку" в Маранелло доверили обкатывать автомобили для Михаэля Шумахера и Рубенса Баррикелло. И возвращение Фелипе за руль Sauber стало одним из главных событий межсезонья.

Каково тебе вернуться в Sauber после сезона, проведенного в тест-пилотах Ferrari?

Год в Маранелло не прошел для меня даром: я очень многому научился. Опыт работы в чемпионской команде бесценен. Единственное, чего мне не хватало, так это гонок, поэтому я счастлив вернуться за руль Sauber. Мой первый сезон в этой команде в 2002 году получился весьма продуктивным. Надеюсь, 2004 год принесет еще более высокие результаты.

Соскучился по гонкам?

Безумно! Тесты это, конечно, очень хорошо, но без соревнований пилот чахнет.

Адаптация в новой-старой "конюшне" прошла успешно?

Да, без проблем, единственная сложность – въезжая на пит-лейн здесь, в Барселоне, я уже несколько раз ловил себя на том, что инстинктивно начинаю тормозить перед боксами Ferrari, как делал это в прошлом году. Но от этой привычки надо избавляться. Несмотря на дружеские отношения, на Гран При они вряд ли станут дозаправлять мою машину и менять колеса.

У тебя есть какие-то конкретные цели на сезон? Скажем, ты уже определил для себя место, которое хотел бы занять в чемпионате мира?

Конечно – первое! (Смеется.) Нет, если честно, столь жестко вопрос не стоит. У нас весьма перспективная машина, но пока трудно сказать, где мы окажемся по сравнению с остальными командами. Поэтому пока моя цель – выжимать максимум из каждой гонки, чтобы затем не в чем было себя упрекнуть, и стараться как можно чаще попадать на финише в зачетную восьмерку.

Ты уже опробовал C23. Как тебе кажется, эта машина позволит вам с Физикеллой хотя бы в отдельных гонках побороться за места на пьедестале?

В Формуле-1 побороться за место на пьедестале можно практически на любой машине, было бы везение. У нас абсолютно новый автомобиль, и думаю, он куда лучше прошлогоднего Sauber, не говоря уже о Jordan, на котором Физикелла выиграл Гран При Бразилии. Но так повезти может только раз в жизни, так что теперь моя очередь.

После той школы, что ты прошел в Ferrari рядом с Михаэлем Шумахером и Рубенсом Баррикелло, есть еще чему поучиться у своего нового партнера по команде?

Безусловно. Джанкарло куда опытнее меня, а значит, мне в любом случае стоит учиться у него.

Думаю, ты все же мечтаешь через несколько лет вернуться в Ferrari в качестве призового пилота?

Покажи мне гонщика, который не мечтал бы об этом. У меня очень хорошие отношения с командой, но пока мне никто ничего не обещал.

НЕСКОЛЬКО РАЗ ЛОВИЛ СЕБЯ НА ТОМ, ЧТО ИНСТИНКТИВНО НАЧИНАЮ ТОРМОЗИТЬ ПЕРЕД БОКСАМИ FERRARI, КАК ДЕЛАЛ ЭТО В ПРОШЛОМ ГОДУ. НО ОТ ЭТОЙ ПРИВЫЧКИ НАДО ИЗБАВЛЯТЬСЯ

Как ты сам считаешь: Масса начала 2004 года сильно отличается от Массы весны 2002-го, когда ты дебютировал в Ф-1?

Ты находишь, я сильно постарел? (Улыбается.) Если серьезно, то да. Думаю, главное, что во мне изменилось за эти два года, – техническое восприятие автомобиля Формулы-1. За пару тестов, что я провел накануне своего дебюта, научиться работать со столь изощренной и технически совершенной машиной было просто невозможно. И с этой точки зрения опыт, приобретенный в Scuderia, бесценен. Закончив "университет Ferrari", я теперь могу думать о новых вершинах и ощущаю себя более уверенно.

Весь прошедший сезон ты был лишен гонок. Что же тогда ты считаешь своим самым значительным достижением на трассе в 2003 году?

Думаю, главное, что, проехав 15 тысяч километров на тестах, я ни разу серьезно не разбил машину. По сути, у меня вообще была всего одна авария. А в условиях сокращенных квалификаций с одним-двумя быстрыми кругами стабильность будет играть не последнюю роль.

Считается, что Sauber отличается от других команд Формулы-1 своей семейной атмосферой. Где работалось лучше: в Ferrari или швейцарской команде?

И в Маранелло, и в Хинвиле вся команда – это одна семья. Просто Ferrari – очень большая семья, а Sauber – поменьше, только и всего.

В прошлом году я видел тебя практически на всех Гран При. Твое присутствие сводилось лишь к стороннему созерцанию работы команды, или же ты выступал в роли консультанта?

Ну, советовать что-либо таким опытным парням, как Рубенс и Михаэль, у которых за плечами более десяти лет в Ф-1, мне пока рано. Я, безусловно, принимал участие почти во всех технических брифингах Ferrari во время Гран При, но это приносило куда большую пользу мне, нежели им.

Ты сказал, что у тебя нет никаких договоренностей с Ferrari, но я слышал, что в прошлом году твоим новым менеджером стал Ник Тодт – сын Жана, спортивного директора итальянской "конюшни". Или я ошибаюсь?

Нет, ты прав, Николя теперь действительно мой менеджер, но это пока ни о чем не говорит.

Надеюсь, только пока.

Если честно, я тоже!

Насколько различаются с физической точки зрения нагрузки, испытываемые тест-пилотами и боевыми гонщиками?

Не думаю, что есть вообще какие-то различия. На тестах мы также проводим имитации Гран При, поэтому нагрузки примерно одинаковы.

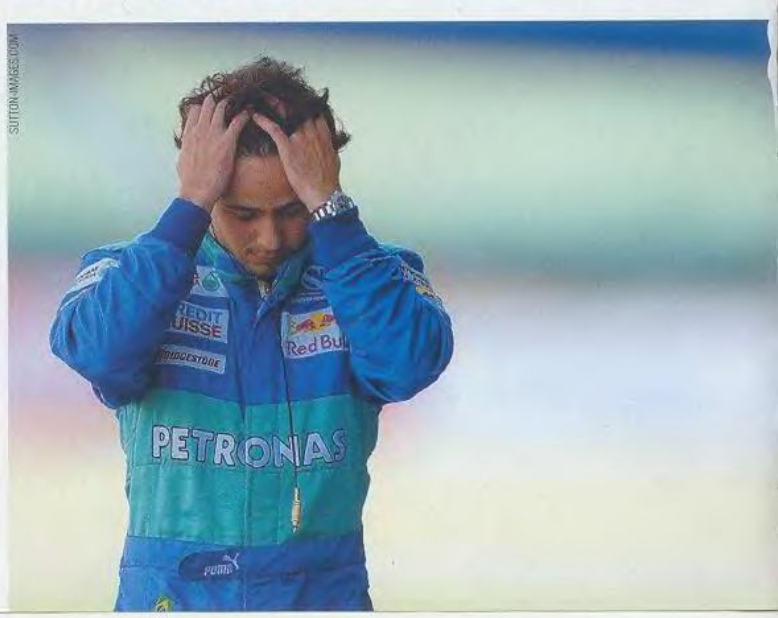
Тогда в чем, на твой взгляд, принципиальное отличие работы тест-пилота от работы гонщика Гран При?

В гонках и квалификациях тебе, как правило, дается всего один шанс, и если ты не используешь его, допустишь ошибку, то подведешь и себя, и команду. На испытаниях же цена ошибки не столь высока и ответственность куда меньше.

Многие молодые пилоты, приходящие в Ф-1 из "младших" Формул, жалуются на чересчур жесткий прессинг в "большом цирке". У тебя когда-нибудь возникали подобные проблемы?

Нет, я чувствую себя в Формуле-1 очень комфортно. Мне хорошо здесь, и надеюсь, так будет продолжаться еще долго.

P.S. 4 февраля 2004 года Фелипе Масса, ни разу за весь прошлый год не разбивший машину, попал во время очередных тестов за рулем Sauber в серьезную аварию. Прямо с трассы его на вертолете доставили в клинику. Обследование показало, что гонщик в столкновении не пострадал. Уже на следующий день Фелипе продолжил подготовку к старту чемпионата.



SUTTON-IMAGES.COM

Джонатан Нил
Кузнец серебряных стрел

Текст: Максим БОРДУНОВ

Джонатан Нил руководит очень странным предприятием. За год цех завода в британском Уокинге покидают меньше десятка одноместных автомобилей, значительная часть комплектующих (например, двигатели) которых производится "на стороне". Тем не менее Нилу и его подчиненным порой приходится работать по семь дней в неделю и даже по ночам. Эта работа – невидимая часть айсберга под названием команда Ф-1. Вот и сам Джонатан практически не известен широкой публике. А ведь директор по производству команды West McLaren Mercedes – человек, занимающий четвертое место в руководящей иерархии команды. Именно он является тем самым "кузнецом", который кует стремительные "серебряные стрелы" West McLaren Mercedes.

Джонатан Нил работает в Уокинге сравнительно недавно – с 2001 года. До этого он на протяжении 20 лет трудился в британской военной промышленности и за это время приложил руку к созданию разнообразнейшей техники – начиная от подводных лодок и заканчивая самолетами. Нил начинал как инженер, но проявил себя хорошим организатором и стал стремительно подниматься по служебной лестнице. В конце девяностых он уже руководил проектом истребителя Hawk в компании British Aerospace (ныне известной как BAE Systems). Но в 2000 году West McLaren Mercedes сделала Джонатану предложение, от которого он не смог отказаться, и его карьера сделала крутой поворот...

Джонатан, так как случилось, что вы стали заниматься гоночными машинами вместо самолетов?

Да очень просто – мне позвонили из McLaren и предложили встретиться. Я догадывался, о чем пойдет речь, потому что знал, что команда время от времени переманивала к себе сотрудников из British Aerospace (кстати, в их числе и правая рука шефа McLaren Рона Денниса – управляющий директор команды Мартин Уитмарш). Я понял, что такой шанс выпадает только раз в жизни. Мне бы не хотелось лет через 20 признаться своим детям, что однажды я отверг предложение одной из лучших команд Ф-1. Но в то время у меня было весьма смутное представление о Формуле-1. Перед встречей с Роном и Мартином я отправился в библиотеку, чтобы пополнить свои знания. Однако, как оказалось, McLaren требовались прежде всего мои организаторские способности: мне сразу же предложили пост директора по производству.

Получается, что делать самолеты или машины – это почти одно и то же?

С точки зрения технологий и организации производства – да. Хотя бы потому, что современный самолет – это одно большое крыло, а современная гоночная машина – это то же самое крыло, но перевернутое. Что касается организации, то в гоночном деле, как и в авиации, очень важны дисциплина и высокий уровень ответственности. Цена ошибок слишком велика. Мне доводилось бывать на авиабазах, я видел, как работают военные, и могу сказать, что в команде Формулы-1 действует такая же армейская дисциплина. В Ф-1 каждая гонка, каждые тесты – маленькая боевая операция.

Главное отличие между авиастроительной отраслью и гоночной командой – в сроках производства. В British Aerospace планы строились на полтора-два года вперед. В Формуле-1 за такое время инженеры успеют заново спроектировать абсолютно новый автомобиль. Для меня это было самым большим потрясением: в начале недели инженеры решили, какие детали нужно сделать – к концу недели мы их сделали, и они установили их на машину! И это работа в нормальном режиме, а иногда приходится работать гораздо, гораздо быстрее! Однажды на тестах кто-то из наших пилотов попал в аварию. Подозрения пали на подвеску, и уже через полчаса фотографии сломавшейся детали были отправлены по компьютерной сети на завод в Уокинге. За два часа инженеры нашли решение проблемы, а я организовал производство в ночную смену. Менее чем через сутки после аварии на машине уже стояла новая деталь.

Что вы чувствуете, когда машина ломается на трассе?

О, это самый жуткий кошмар не только для меня, но и для каждого сотрудника команды. Поломки – это боль, физическая боль. Очень странное ощущение: вроде бы ломается техника, но переживаешь как за живого человека. Как правило, мы не занимаемся поиском виновных. Конечно, ошибки совершают конкретные люди, но у нас действует жесточайшая система контроля качества, поэтому, если что-то ломается, вина лежит на всей команде. Времени у нас немного, и мы тратим его на решение проблем, а не наказание виновных. Если на заводе я увижу пролившееся на пол масло, то вытру его с пола, а не буду искать, кто его пролил, хоть я и начальник. Для меня это такой способ держать руку на пульсе, потому что, когда занимаешься высокими технологиями, нельзя замыкаться в тиши кабинетов. Мой мобильный телефон включен 24 часа в сутки, и порой действительно приходится работать по семь дней в неделю. Дело даже не в том, что у нас не хватает времени, просто жизнь научила нас работать очень оперативно.

Не зря говорят, что в Формуле-1 работают только сумасшедшие. Как вам удается мотивировать людей на такой изнурительный труд?

С мотивацией проблем не возникает, потому что у нас нет случайных людей и для каждого работа – это страсть. McLaren – команда-победительница, и всем знакома радость победы. В этом, собственно, и заключается вся наша корпоративная философия: мы здесь для того, чтобы побеждать. Я не преувеличиваю, когда говорю, что этой идеей одержимы даже наши повара. Помню, как в конце 2001 года после своего первого сезона в команде я был удивлен тем, насколько сдержанно мы праздновали в общем-то достаточно успешное завершение чемпионата: второе место в личном и в командном зачетах.

ЕСЛИ Я УВИЖУ МАСЛО НА ПОЛУ, ТО ВЫТРУ ЕГО, А НЕ БУДУ ИСКАТЬ, КТО ЕГО ПРОЛИЛ, ХОТЬ Я И НАЧАЛЬНИК

Я бы сказал, что вся команда была подавлена. Потому что все знают: могло быть лучше.

Чтобы оценить эффективность нашей работы, нет необходимости изучать всякие экономические показатели, все гораздо проще: мы узнаем, насколько хорошо поработали, каждое второе воскресенье, после финиша очередной гонки. И когда на следующий день, в понедельник в 10 утра мы собираемся в кабинете у Рона Денниса на "разбор полетов", то не тратим время зря. Рон ставит цель – мы знаем, как ее достичь. Эдриан Ньюи, наш технический директор, координирует весь "творческий" процесс, его инженеры идут к моим подчиненным и заказывают нужные им детали. Такая форма организации производства называется матрицей.

В прошлом сезоне McLaren сделала новую машину, MP4-18, но ни разу не использовала ее в гонках. Что происходило в команде?

Когда мы начинали этот проект, наши соперники из Ferrari были на пике своего превосходства. Мы понимали, что обогнать их можно будет только за счет прыжка вперед – шага будет недостаточно. Было решено использовать множество технических новинок, это был очень новый автомобиль, если можно так выразиться. Мы начали сезон с модернизированной старой машиной. Через несколько гонок Кими вдруг оказался лидером чемпионата, и мы решили, что это не лучшее время для риска на техническом фронте. Ведь секрет успеха в Формуле-1 – именно балансирование между риском и надежностью: этот баланс ищут и конструкторы, и пилоты. Тогда мы прекратили производство деталей для MP4-18, чтобы сосредоточиться на MP4-17D. Думаю, не ошиблись. Если бы мы выставили новую машину посреди чемпионата, Кими вряд ли бы смог занять в нем второе место.

Автомобиль MP4-19, который команда будет использовать в этом году, сделан на основе модели MP4-18. Вы считаете, что он будет абсолютно надежным?

Нет, поломки, несомненно, будут случаться. Но избранный нами путь позволит свести их к минимуму, ведь мы начали тестировать MP4-19 еще в ноябре прошлого года. У нас очень интенсивная тестовая программа, и на заводе в Уокинге приходится работать по 14 часов в сутки. Многие считают, что самая напряженная пора с марта по октябрь, но на самом деле пик активности – именно межсезонье, когда нужно опробовать – а значит, произвести – очень много различных модификаций одних и тех же деталей, чтобы выбрать лучшую.

Но и на сезон у нас очень амбициозные планы: четыре модификации машины MP4-19 по ходу чемпионата будут сменять одна другую. К тому же мы перебазируемся в новое здание, в ультрасовременный технологический центр, где уже трудятся все подразделения West McLaren Mercedes за исключением собственно производства. Для нас это сезон большого обновления, которое потребует колоссальных усилий.

Но хоть когда-нибудь вы отдыхаете?

Как ни странно, я отдыхаю во время Гран При. На гонки приезжаю по большому счету в качестве зрителя, потому что управлением команды в этот период занимаются другие люди. Правда, до конца расслабиться не удается: ведь каждый старт нашей машины – это момент истины для меня и моих подчиненных.

В ЭТОМ ГОДУ МЫ СДЕЛАЕМ ЧЕТЫРЕ МОДИФИКАЦИИ МАШИНЫ MP4-19: ОДНА БУДЕТ СМЕНЯТЬ ДРУГУЮ

Райкконен в России

КИМИ РАЙККОНЕН НА СТАРТЕ ГРАН ПРИ РОССИИ? ЭТО НЕ МЕЧТЫ. ЭТО ЧАСТЬ ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОСПОРТА

Текст: Алексей КАРИН
Фото: Николай МИТРОХИН, Игорь МОЧАЛОВ и СТК ЛАЭС

Как загораются звезды? Скажем, Кими Райкконен. Каким образом молчаливый финский подросток за пару лет добился мировой славы? Особого секрета тут нет. Прежде всего необходимы талант и характер. Причем интересно, что характер Ледяного Кими закалялся в том числе и в России, куда будущий пилот Ф-1 и такие известные гонщики, как Майкл Андретти, приезжали неоднократно. И были биты.

Гран При АЭС

Русский картинг. Для многих иностранцев это понятие имеет вполне конкретное значение. Это картинг на снегу. Попробовать свои силы в этом экзотическом "виде спорта" в Россию специально приезжали спортсмены из США, Канады, Финляндии, Швеции, Дании, Белоруссии и Эстонии. А FIA придала этим гонкам официальный международный статус. Эти соревнования стали называть картинговыми Гран При. Проходили они с начала 90-х по 1999 год в городе Сосновый Бор Ленинградской области.

Основой для организации столь серьезных соревнований послужил тот факт, что Ленинградская АЭС, градообразующее предприятие Соснового Бора, имела очень сильный спортивно-технический клуб. Спортсмены СТК ЛАЭС были главными фаворитами чемпионатов СССР, а впоследствии России, по картингу, мотокроссу и велоспорту. Клубу принадлежал простенький картодром, который, тем не менее, получил лицензию картингового комитета FIA, дающую право на проведение международных соревнований. С российской стороны организационными вопросами занимался Николай Митрохин, который, пользуясь поддержкой ЛАЭС, установил контакты с зарубежными атомными электростанциями и их спортивными клубами. Так, партнером с финской стороны стала АЭС города Ловиса, а координатором при этом выступал

Участники Гран При России по зимнему картингу. Кими Райкконен (сидит второй справа) выступал в мотоциклетном шлеме и очках, поскольку забрало обычного шлема в зимних условиях мгновенно запотевало

Матти Нороахо – человек, который был первым тренером Кими Райкконена.

По схожей схеме были налажены отношения с американскими картингистами, которых в зимних гонках представляли такие личности, как Майкл Андретти, его двоюродный брат Джон Андретти, победитель "24 часов Дайтоны" 1996 года Джим Пейс и чемпион серии Indy Lights 1992 года Робби Бул. Надо сказать, что русский картинг вызывал наибольший ажиотаж именно у американцев, которые мало того, что привозили по две команды, так еще и устроили у себя на родине очень серьезный отборочный конкурс для желающих погоняться в России! Среди европейских знаменитостей, выступавших в Ленинградской области, отметим чемпиона Европы 1998 года по гонкам на грузовиках Людовика Фора, Пертти Курки-Суонио, соперничавшего в финских национальных сериях с Хаккиненом и Сало, и Марко

Для братьев Андретти поездка в Россию была прежде всего экзотическим приключением. Что касается самой гонки, то ее исход они решали "по-семейному", в личном противоборстве

Манконена, участвовавшего в Формуле-Opel-Lotus. Ударной силой российской команды были воспитанники СТК ЛАЭС – Олег Малышев, выигравший последний чемпионат СССР, и Михаил Митрохин, будущий семикратный чемпион России по картингу. Никому не известный финский паренек, Кими Райкконен, на фоне этих звезд смотрелся более чем скромно.

Надо полагать, что Михаилу Митрохину, неизменно побеждавшему Кими Райкконена на снежной трассе, таланта не занимать. Но если бы в автоспорте все зависело лишь от таланта...

Снежное сафари

Для большинства иностранных делегаций поездка в Россию на гонки действительно была сродни сафари! Спортивная сторона мероприятия имела принципиальное значение только для нашей и финской команды. Именно между этими сборными разворачивалась борьба за Гран При. Что же касается американцев, то достаточно привести пример из заездов с участием братьев Андретти, чтобы понять их приоритеты. Майкл и Джон, сын Альдо Андретти, родного брата великого Марио, все время на трассе проводили в сверхжесткой очной борьбе. Их совершенно не интересовал общий итог состязаний – главное, чтобы родственник закончил их в сугробе!

Русский картинг был хорошо организован. Над картодромом реяли флаги стран-участниц, исполнялись государственные гимны, из города ходили бесплатные автобусы и болельщиков было в достатке. В "паддоке" шел оживленный "обмен опытом". К примеру, американцы привозили фирменные шлемы Bell, в которых они гонялись на суперовалах, "привязывая" голову к кокпиту для борьбы с центробежной силой, и наши гонщики гадали, зачем нужна эта странная петля с левой стороны. Свободное время гости проводили в 30 километрах от трассы на живописном берегу лесного озера, где располагалась одна из оздоровительных баз Ленинградской АЭС. Случались, правда, и накладки, из которых организаторы, впрочем, выходили весьма достойно. К примеру, Майкл Андретти забыл фотоаппарат в одном из номеров базы отдыха и был очень зол, думая, что его просто украли. Камера была доставлена ему следующим рейсом с задержавшимся по "бумажным" делам гонщиком американской команды.

Что касается Райкконена, то он был самым обычным финским парнем и ничем не выделялся. "В то время Кими не был знаменит, и никто не обращал на него особого внимания, – рассказывает один из свидетелей исторических Гран При, Игорь Мочалов. – Единственное, что его отличало, – он был самым молодым картингистом в финской делегации. Райкконен был тихим и скромным, что, впрочем, свойственно большинству подростков во взрослой компании".

А каков был Кими на трассе? Кому, как не его основному сопернику, Михаилу Митрохину, отвечать на этот вопрос? "Действительно, вне трассы Райкконен был абсолютно флегматичен, но во время заездов он сильно преображался. Несмотря на то что мне всякий раз удавалось обогнать его, Кими был очень быстр. Было заметно, что он отлично чувствует машину. Временами он ехал просто экстремально. Возможно, ему не хватало тренировок на ледяных трассах, но, в любом случае, уже тогда финн был очень силен в гонках!"

Что же касается самого Райкконена, то в одном из интервью он заметил, что бывал в России и "не увидел там ничего особенного". Знакомый почерк, не правда ли?

В 1999 году история международных зимних картинговых Гран При в России прервалась. В четвертый раз приехавший в Сосновый Бор Кими Райкконен вновь в отчаянной борьбе проиграл хозяину трассы Михаилу Митрохину в личном зачете. Но расстроенным он не выглядел. В команде Финляндии все уже были уверены в его большом будущем. Сразу после окончания гонки в Сосновом Бору 1999 года Кими улетел в Португалию на тесты Формулы-Renault и в том же году выиграл 4-этапный зимний чемпионат этой серии. А вскоре его имя стало известно всему миру.

ДЕЛО ЧЕСТИ

КОГДА Я БЫЛ РЕБЕНКОМ, ТО МЕЧТАЛ ПОСТРОИТЬ САМЫЙ ЛУЧШИЙ ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ НА СВЕТЕ… Соичиро Хонда, 1954 год

Текст: Владимир МАККАВЕЕВ

Черт бы побрал этих европейцев! Господин Хонда был вне себя: год работы пошел коту под хвост. Столько сил и средств вложено в революционный двигатель, и когда до дебюта в Формуле-1 осталось всего несколько месяцев, этот проклятый англичанин заявляет, что не собирается работать с Honda. Теперь компания просто обязана пробиться в Формулу-1, чтобы доказать маловерам, какую большую ошибку они совершили. На карту поставлена репутация фирмы.

Поперек всех планов

Когда в 1962 году, выиграв за три года участия в чемпионате мира по мотогонкам практически все мыслимые титулы, Хонда решился на покорение "автогоночного Олимпа", он и не думал выступать в Формуле-1 собственной командой. Слишком дорого, да и опыта создания гоночного шасси у компании не было. Соичиро хотел лишь, чтобы в чемпионате мира побеждали его моторы. Правда, опыт создания двигателей для гоночных машин у Honda к началу 60-х тоже был невелик. Но Хонда справедливо рассудил, что на базе самых совершенных в мире моторов для мотогонок объемом 125 и 250 см³ вполне возможно построить хороший полуторалитровый двигатель для Формулы-1: достаточно лишь соединить вместе несколько мотоциклетных блоков, а затем подобрать в Европе приличное шасси. За последним Соичиро обратился к Джеку Брэбэму и Колину Чэпмену. Шеф Lotus, мечтая ликвидировать отставание по мощности силового агрегата от Ferrari, заинтересовался японскими движками и в 1963 году подписал контракт с Honda.

В январе 1964 года Lotus с экспериментальным двигателем уже проехал свои первые километры на "Сузуке", а через несколько недель… Чэпмен разорвал контракт с японцами. Многие в паддоке тогда посчитали, что Колин блефовал, подписывая соглашение с Хондой. Он просто хотел надавить на Climax, чтобы заставить соотечественников-двигателистов

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ HONDA RA271 (НА ФОТО – ВНИЗУ)/RA272

Марка двигателя	Honda RA271/RA272
Тип двигателя	поперечный, V-образный, 12-цилиндровый
Объем, см³	1495
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	58,1/47
Клапанов на цилиндр	4
Системз впрыска	инжектор Keihin-Honda
Макс. мощность, л.с.	220/230
Макс. частота вращения коленвала, об/мин	до 13 000
Коробка передач	6-ступенчатая, в блоке с главной передачей, Honda
Шасси	полумонокок
Шины	Goodyear
Масса автомобиля, кг	520/485

поработать над увеличением мощности их агрегата. Возможно, отчасти это так и было. Но существовала и другая причина. Дело в том, что мотор, получившийся из шести 250-кубовых мотоциклетных двигателей, японцы для уменьшения моторного отсека и лучшей развесовки сделали... поперечным, и его просто невозможно было адаптировать под монокок Lotus 33.

Сама по себе идея разместить двигатель не вдоль, а поперек шасси была отнюдь не нова – впервые подобный мотор появился в "большом цирке" еще в 1956 году под капотом Bugatti 251, – но после неудачного дебюта этого автомобиля в гонках Гран При о ней благополучно забыли. В начале 60-х, правда, к поперечным двигателям вернулся было конструктор Maserati Джулио Альфьери, но после нескольких тестов от них отказались и в Модене. Однако инженеров Honda это не смутило. Как не смутил Хонду и разрыв отношений с Lotus. Соичиро попытался договориться с Brabham, но Рон Торанак также не захотел связываться с дважды революционной новинкой, и тогда Хонда заявил: "Что ж, будем строить шасси сами". Это означало, что на долю компании придется и вся слава в случае успеха, и вся критика в случае провала. С этого-то момента победа в Формуле-1 стала для Соичиро и его фирмы делом чести.

Первый блин комом

Но постройка шасси оказалась вовсе не такой простой задачей. Постоянно подгоняемый Хондой (хозяин хотел непременно дебютировать в Ф-1 уже в 1964 году), глава гоночного департамента Honda Йошио Накамура постарался создать свою первую машину по образу и подобию лучших европейских образцов: для этого Соичиро закупил в Англии Cooper-Climax, который японцы разобрали до последнего винтика. Но революционный японский мотор диктовал свои условия.

Установить широкий поперечный двигатель на монокок оказалось нереально: на лонжеронах он бы стоял слишком высоко. Поэтому Накамура прибегнул к промежуточному варианту. К монококу крепился не непосредственно двигатель, а трубчатый каркас. На этом каркасе и закрепили мотор, причем сделали его несущим элементом, навесив на него главную передачу, объединенную в один блок с коробкой передач (вся конструкция размещалась перед задними колесами). Поскольку мотор лежал поперек и привод осуществлялся с центра коленвала, получалось, что 12-цилиндровый мотор как бы разбит на две V-образные "шестерки" с четырьмя клапанами на цилиндр.

Как и ожидалось, поперечная компоновка двигателя позволила не только укоротить базу автомобиля, но и улучшить его развесовку. Сосредоточив основные массы (двигатель и КП) ближе к центру тяжести, инженеры Honda минимизировали полярный момент инерции относительно вертикальной оси, что сулило значительное улучшение управляемости. Тот же факт, что капот получился чуть шире, нежели у конкурентов, с лихвой компенсировался впечатляющей мощностью мотора. Оснащенный шестью двухкамерными карбюраторами Keihin, он на первых же тестах выдал 200 л.с. на 10 500 об/мин. (мотор Ferrari выдавал примерно столько же). А к лету 1964 года, когда в Брэндс-Хэтче должен был состояться дебют Honda в чемпионате мира, его мощность подняли до 215 л.с. при 11 000 об/мин. Однако на Туманный Альбион японская "конюшня" в том сезоне все же не поехала. В последний момент дебют решили отложить на три недели до Гран При Германии, и вместо Большого Приза Великобритании команда отправилась на тесты в Зандфорт (европейская штаб-квартира исследовательского отделения Honda располагалась в Амстердаме, поэтому голландский автодром стал основным испытательным полигоном компании).

Появление Honda в боксах Нюрбургринга вызвало немалый интерес европейцев. Одним из первых поглазеть на революционную новинку японцев пришел Колин Чэпмен. Как знать, не пожалел ли в этот момент шеф Lotus о том, что зимой разорвал контракт с Соичиро

Первый поперечный мотор, выигравший гонку чемпионата мира, до сих пор занимает видное место в заводском музее Honda

Дебютируя в Формуле-1, Ронни Бакнам был абсолютно незнаком с европейскими автодромами. Неудивительно, что в Нюрбурге он привел Honda к полному краху, разбив машину уже на первых кругах гонки

Но обвинять в немецком провале только американца было бы несправедливо. Подгоняемый хозяином, Накамура привез в Германию еще сырой автомобиль, не отличавшийся ни скоростью, ни надежностью. В итоге большую часть тренировок Ронни провел на пит-лейн, в ожидании, пока механики исправят неполадки

На Гран При Германии поперечный мотор доставил механикам Honda немало головной боли

Имея свои интересы на американском рынке, Соичиро Хонда настоял, чтобы место в кокпите его машины занял американский гонщик. Первоначально планировалось, что за руль Honda RA271 сядет Фил Хилл. Однако первый американский чемпион мира оказался связан контрактом с Cooper. И тогда кто-то посоветовал Накамуре обратить внимание на Ронни Бакнама. В Штатах калифорниец считался весьма перспективным гонщиком, но на международной арене был практически неизвестен и опыта выступлений в Формуле-1 не имел. Это, впрочем, не остановило Хонду, и на Гран При Германии именно Ронни впервые вывел RA271 на старт этапа чемпионата мира. Это было явной ошибкой.

Трудно было выбрать более неподходящую трассу для дебюта команды, нежели "Нюрбургринг", да еще и с новичком за рулем. Мало того, мотор горел на длинных прямых "Северной петли", едва только Honda появлялась на трассе, но и те пять (!) кругов, которые удалось проехать за два дня тренировок, Бакнам потратил на изучение длинного 22-километрового эйфельского кольца. Разумеется, настроить машину неопытные японские механики (а Хонда ни под каким видом не хотел приглашать в команду европейских специалистов) не успели. В итоге в квалификации калифорниец отстал от времени поул-позиции почти на минуту, лишь чудом попал на старт, но до финиша, естественно, не добрался, разбив машину в одном из поворотов "Зеленого ада". Это был полный провал. Неудивительно, что на следующий этап в Цельтвег Honda не поехала, сосредоточившись на подготовке к Гран При Италии.

Быстрая трасса Монцы давала японцам неплохие шансы на реабилитацию после немецкого фиаско: скоростные прямые "Аутодромо Национале" как нельзя лучше подходили их мощному мотору. Тем более что накануне отправки в Италию карбюраторы на моторах заменили на систему непрямого впрыска Keihin-Honda, что дало прирост в мощности еще в 6 л.с. и позволило раскручивать мотор до рекордных в те годы 13 000 об/мин. Однако воспользоваться плодами своих усилий японцам не удалось. В квалификации Бакнам показал на этот раз девятое время, в гонке и вовсе выбрался было на пятое место, но от перегрева на RA271 лопнул радиатор, и кипяток ударил прямо в лицо Ронни. Обожженный американец тут же свернул в боксы, чтобы заделать течь и сменить защитные очки, но вернуться на трассу уже не смог: на пит-лейн буквально рассыпались тормозные колодки.

Третий и последний раз оглушительный вой поперечного мотора RA271 огласил трассу чемпионата мира 1964 года на Гран При США в Уоткинс-Глене, но и на этот раз машина не увидела клетчатого флага: уже после полутора десятков кругов потекла прокладка головки блока. На последний Гран При в Мексику команда не поехала, решив сосредоточиться на подготовке к следующему сезону.

Она опоздала родиться

Если в 1964 году после разрыва отношений с Lotus Honda готовила свою машину в постоянной спешке, что не могло не отразиться на результатах, то теперь времени у Накамуры было предостаточно. Первым делом, поняв, что от Бакнама многого ждать не приходится, Йошио подписал контракт еще с одним американцем, Ричи Гинтером, уже успевшим показать себя во всем блеске в Формуле-1 за рулем Ferrari и BRM. Как и в предыдущем сезоне, основное внимание вновь было уделено мотору (шасси, конструкция которого

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

Дебют RA272 на ГП Монако-65 оказался провальным. После квалификации Гинтер с Бакнамом разместились на последнем ряду. А в гонке Ричи (на фото слева вверху) не смог проехать ни одного круга: уже на старте сломалась полуось

Но вскоре дела пошли в гору. В Зандфорте Honda стартовавшего с первого ряда Гинтера впервые возглавила пелотон. Правда, из-за капризов мотора Ричи продержался во главе гонки лишь два круга и к финишу пришел только шестым

Настоящий звездный час Honda наступил в последней гонке сезона. На фото вверху Йошио Накамура и Ричи Гинтер принимают поздравления с победой в Большом Призе Мексики

была обусловлена поперечным расположением двигателя, особого простора для фантазии не оставляло, поэтому главной задачей инженеров было снижение веса). За зиму инженеры Honda облегчили автомобиль на 30 кг и довели мощность двигателя уже до фантастических по тем временам 230 л.с. Но Накамура и К° перестарались: их машина оказалась слишком технически изощренной, чтобы выигрывать гонки.

Через много лет Гинтер признается, что RA272 была самой удивительной и непонятной машиной Формулы-1 из всех, которыми ему доводилось управлять. Причем это в равной степени относилось как к шасси, так и к мотору. Впрочем, с "непонятками" шасси, поднаторев в настройке подвески, команда довольно быстро научилась справляться: сведенный к минимуму полярный момент инерции относительно вертикальной оси теоретически улучшал управляемость, но на практике на первых порах вызывал слишком большую избыточную поворачиваемость, и машина начинала рыскать в поворотах. А вот с мотором пришлось помучиться. В идеальных условиях, на стенде или во время тестов на сухой трассе в теплую погоду, двигатель вел себя превосходно. Но установленная на нем система впрыска с низким давлением оказалась настолько чувствительна к малейшим перепадам температуры, что эта проблема стала постоянной головной болью для гонщиков и механиков. "Машина могла блестяще вести себя на протяжении нескольких кругов, а затем вдруг просто "встать" без всякой видимой причины", – отмечал Гинтер. Не этой ли капризностью Honda объяснялся тот факт, что четырежды в семи гонках, стартуя с двух первых рядов, Ричи, не говоря уже о Бакнаме, так ни разу и не смог добраться до заветного пьедестала? И лишь на последнем этапе чемпионата в Мехико-Сити RA272 продемонстрировала свою истинную силу.

В условиях высокогорья при низком атмосферном давлении система впрыска Honda работала безупречно, и Гинтер, вырвавшись вперед со старта, уверенно лидировал до самого финиша. Единственным, кто смог поддерживать убийственную скорость Honda в той гонке, был Дэн Герни из Brabham. Но и его Гинтер держал на дистанции, благо установленная на RA272 система впрыска позволяла ему увеличивать насыщенность топливной смеси и, как только соотечественник подбирался на необходимое расстояние для атаки, легко уходить вперед. "Чудовищный по силе выхлоп Honda едва не разрывал мой комбинезон", – признавался потом Герни. В итоге Ричи так и притащил Brabham Дэна к финишу в нескольких секундах позади себя. Финишировавшему третьим Спенсу Гинтер привез минуту, Зифферту – почти две, а занявший пятое место Бакнам на второй Honda отстал на круг. Блестящая победа в Мехико стала первой для Ричи, Японии и Goodyear в Формуле-1. Мечта Соичиро Хонды о лучшем гоночном автомобиле на свете стала реальностью. Но, увы, "белоснежная японка" опоздала родиться. ГП Мексики 1965 года стал последней гонкой в истории полуторалитровой Формулы-1. Со следующего сезона в "большом цирке" вступал в силу новый технический регламент, увеличивавший объем двигателя до 3 л. А это значило, что Honda, как и другим "конюшням" Ф-1, предстояло все начинать сначала.

Американская мечта Энцо Феррари

Текст: Игорь ПОСТНОВ

В 50-е годы Ferrari на Indy 500 вызывала повышенный интерес и все еще представлялась американцам экзотической заморской птицей, породившей сперва множество радужных надежд, а затем не меньше горьких разочарований

Ferrari покорились самые престижные гонки планеты. Но одного трофея в коллекции побед итальянской команды все же не хватает. Между тем полвека назад Энцо Феррари мало сомневался в успехе, выводя свой автомобиль на старт Indy 500. И вообще, его главным желанием было заработать немного денег...

Открытие Америки

Феррари испытывал смешанные чувства. Еще бы, Alfa Romeo, сославшись на финансовые затруднения, покинула чемпионат мира. Главные соперники Коммендаторе так и не научились выживать без правительственной поддержки. А его команда существовала во многом благодаря продажам дорожных и гоночных машин. Казалось бы, надо радоваться уходу столь грозного конкурента. Но исчезновение "альфетт" с трасс Гран При привело к неожиданным последствиям. К началу сезона-52 у Ferrari не осталось достойных соперников в Ф-1, и организаторы чемпионата мира решили провести его среди двухлитровых машин Формулы-2. Таким образом семь 4,5-литровых Ferrari 375 внезапно превратились в ненужный балласт.

И тут Феррари вспомнил о Луиджи Чинетти. Его бывший гонщик, а ныне партнер и друг, давно предлагал Энцо привезти команду на самые популярные соревнования Америки – "500 миль Индианаполиса". Ведь заокеанский рынок, где эксклюзивным представителем Ferrari была компания Luigi Chinetti Motors, сулил большие прибыли. "Выигрывай в воскресенье, продавай в понедельник", – так говорят эти проныры-

янки. Решено: Indy 500 поможет пристроить пылящиеся без дела автомобили и станет лучшей рекламой для дорожных машин.

Модификацию Tipo 375, придерживаясь американских традиций, назвали Ferrari Special. От оригинальной версии "американец" отличался увеличенной базой, усиленной рамой и полностью переделанной облицовкой радиатора. На бумаге выходило, что 12-цилиндровый V-образный двигатель, развивавший 385 л.с. при 7500 об/мин, не уступал самому популярному американскому двигателю Offenhauser. 500 километров успешных испытаний в Монце свидетельствовали о надежности автомобиля. Тем не менее откомандированный в Индианаполис Альберто Аскари был осторожен в прогнозах. "Я не исповедую тактику "пришел, увидел, победил", – говорил будущий двукратный чемпион мира. – Мне больше подходит роль Христофора Колумба: я тоже собираюсь открыть Америку".

Зато главный конструктор Ferrari Аурелио Лампреди излучал оптимизм. Сильной чертой Tipo 375 был относительно небольшой расход топлива (теоретически Аскари мог ограничиться одним пит-стопом на протяжении всех 500 миль). Износ шин, естественно, внес коррективы: итальянцы запланировали три остановки с интервалами в 50 кругов. "Американцы тратят на дозаправку около двух минут, а мы управляемся за 18 секунд, – уверял Лампреди. – Альберто может легко победить".

"Аскари переключал передачи четыре раза на круге: в каждом из поворотов трека!" – восторженно писал в мемуарах механик Клинт Браунер. Это было откровением для американских пилотов, которые вспоминали о своей двухступенчатой коробке передач только на пит-лейн.

Поначалу Энцо Феррари хотел привезти в Индиану парочку Ferrari Special, но в итоге решил сосредоточиться на подготовке одной машины, поскольку Чинетти продал три Special американцам. Достоинства автомобилей Луиджи разрекламировал с помощью своего приятеля – рекламного директора журнала Road & Track Билла Куинна. Первым покупателем стал Джонни Мауро, богатый любитель из Денвера. Вторую машину приобрел Говард Кек. Опыт и талант механиков его команды – Джима Трэверса и Фрэнка Куна – позволяли экспериментировать с экзотической для США техникой. А самой крупной рыбой, попавшей в сети Чинетти, был победитель Indy 500 и чемпион серии AAA Джонни Парсонс.

Фиаско

"Ребята из журнала были уверены, что Ferrari займут первые четыре места в гонке, – вспоминал Билл Куинн. – Была только одна проблема: неважный крутящий момент мотора на средних оборотах. Максимальную мощность можно было получить лишь метров через 150 после выхода из виража". На первых тренировках в Индианаполисе Ferrari развили среднюю скорость 132 мили в час, тогда как для гарантированного участия в гонке требовалось около 135.

Для решения проблемы в Америку вылетел Лампреди. Он привез три огромных четырехкамерных карбюратора Weber 40IF4C и длинные впускные патрубки к ним. Чтобы разместить эту внушительную батарею в подкапотном пространстве, механики буквально выдолбили уродливый нарост в носовой части кузова. Затея Лампреди сработала – Аскари показал 19-е время в квалификации. "Скорость итальянца не произвела особого впечатления: 134,310 миль/ч при результате поула в 138,034 миль/ч, – отмечал летописец американского автоспорта Расс Кэтлин. – Удивлял безошибочный пилотаж Альберто. Разница между четырьмя зачетными кругами не превышала восьми сотых секунды, а третий и четвертый круги были пройдены с одинаковым временем – 1'07.000!"

А вот американские частники были не столь удачливы. Механики Говарда Кека еще во время стендовых испытаний поняли, что движок неважно проявит себя в профилированных виражах. "Выступать на этой машине было дохлым номером, я даже не хотел везти ее в Индианаполис, – рассказывал Трэверс. – И хотя на тренировках наш гонщик Бобби Болл оказался быстрее Аскари, я настоял на том, чтобы он квалифицировался на привычном родстере". Джонни Парсонса не соблазнили даже обещанные тим-менеджером Джерри Грантом в качестве поощрения $1100, пилот решил пересесть за руль Kurtis. Грант позвал на замену чемпиону звезду гонок миджетов Дэнни Оукса, затем Уолта Фолкнера, завоевавшего поул в Индианаполисе двумя годами ранее. "И это та самая грозная Ferrari?! – разочарованно вопрошал вернувшийся на пит-лейн Фолкнер. – Отправьте ее в Италию первым же пароходом!"

Однако единственная Ferrari, пробившаяся на стартовую решетку, преподнесла сюрприз асам "Старой кирпичницы". После 40 кругов – пятой части дистанции – Аскари обнаружил себя на

"И ЭТО ТА САМАЯ ГРОЗНАЯ FERRARI?! ОТПРАВЬТЕ ЕЕ В ИТАЛИЮ ПЕРВЫМ ЖЕ ПАРОХОДОМ!"

Михаэль Шумахер совершает демонстрационный заезд на Ferrari 375. Именно на базе этой модели была создана специальная версия для Indy 500

Ferrari 637 суждено было стать не столько воплощением американской мечты Энцо Феррари, сколько орудием политических интриг, жертвой которых в конце концов стал сам автомобиль

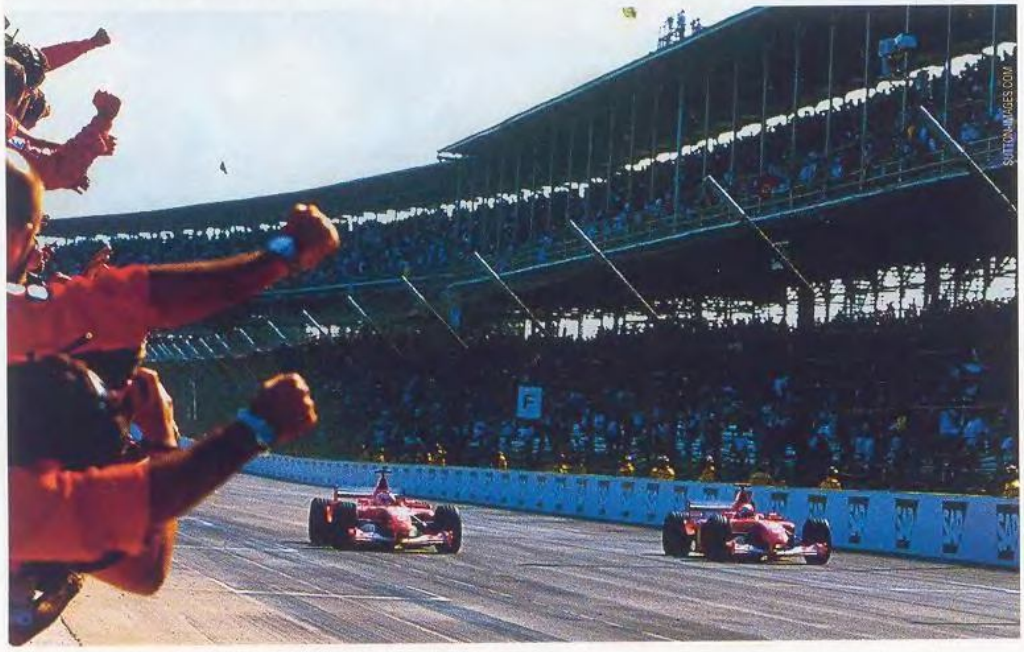
восьмой позиции. "Соперникам оставалось лишь удивляться тому, как он обгоняет по нижней, загрязненной кромке трека", – писал Кэтлин. Но даже в этих отчаянных схватках итальянец бережно расходовал ресурсы техники. "На первых кругах не стоило подвергать двигатель излишней нагрузке, – вспоминал Альберто. – Я планировал перейти в наступление после первого пит-стопа".

Но механикам Ferrari так и не удалось показать себя в деле. На 41-м круге ступица одного из спицевых колес Borrani не выдержала перегрузок профилированного трека. Итальянцы не учли печальный опыт предыдущих гонок. В 1940 году такая поломка остановила лидирующую Maserati Уилбура Шоу, а в 1951 – одного из главных претендентов на победу Маури Роуза. Американские команды поспешили установить литые диски Halibrand. Предлагал Тед Халибранд свою продукцию и руководству Ferrari, но уж очень невзрачно выглядели диски из магниевого сплава по сравнению с традиционными хромированными колесами. "Альберто показал, что на треках он чувствует себя так же комфортно, как и на европейских трассах, – уверял знаменитый американский пилот Сэм Ханкс. – Если бы не поломка, ему было бы что сказать после финиша". "Думаю, я приехал бы третьим или даже вторым", – считал сам итальянец.

На этом, впрочем, американская история Ferrari 375 не закончилась. Эти машины устанавливали рекорды скорости в Дайтоне, выигрывали горные гонки, снимались в фильме "Гонщики" с Керком Дугласом. А одну из них шесть лет спустя Луиджи Чинетти выставил в "Гонке двух миров" в Монце.

Самая драматичная участь ожидала машину, проданную Джонни Мауро, который специализировался на гонках по грунтовым трассам. В 1952 году он привез Tipo 375 в Пайкс-Пик. Как назло трассу покрыл густой туман, и Мауро показал лишь 10-й результат. Еще меньше повезло ему на другом этапе AAA в Денвере. На тренировке Джонни попал в тяжелую аварию и три последующих дня провел на грани жизни и смерти в городской клинике. Мауро вернулся в гонки два года спустя – снова в Пайкс-Пик и снова за рулем Ferrari.

Триумфальный "синхронный" финиш Рубенса Баррикелло и Михаэля Шумахера в Гран При США 2002 года в какой-то степени можно считать пределом мечтаний. "Старая кирпичница" покорилась-таки Ferrari



"Завоевание" Америки

В Маранелло тем временем готовились к Indy 500 1953 года. Лампреди изменил Ferrari Special до неузнаваемости. Автомобиль получил укороченную базу, двухступенчатую КП, 3-литровый движок. Турбонаддувный мотор получился мощным (505 л.с.), но уж

очень ненадежным. Это быстро охладило интерес к проекту в Маранелло, и машину продали Luigi Chinetti Motors. Луиджи заявил ее в стартовый протокол год спустя, предложив место пилота своему тезке Виллорези. Но тот приехать в Штаты не смог. Заменивший ветерана Оукс в число допущенных к старту гонщиков не вошел.

Два года спустя, в 56-м, Ferrari вновь появилась в Индианаполисе. На сей раз итальянцы избрали путь наименьшего сопротивления. Заручившись поддержкой топливной компании Bardahl, Scuderia решила объединить лучшие достижения Старого и Нового Света. Постройка шасси была поручена лучшему американскому конструктору Фрэнку Кертису. Мотор (4,4-литровый, 6-цилиндровый) был позаимствован у спортивной модели Ferrari 121 LM. Однако еще до отправки Bardahl Ferrari Experimental в Штаты выяснилось: американо-итальянский гибрид безнадежен, даром что за руль сел экс-чемпион мира Ф-1 Джузеппе Фарина. В Маранелло не захотели продолжать работу над автомобилем, вновь передав бразды правления частникам – команде братьев Мазерати OSCA. Те не успели вовремя подготовить технику, так что Bardahl Ferrari прибыл в Индианаполис всего за две недели до гонки, а Нино Фарина вынужден был проходить отборочные заезды для новичков на стареньком Ferrari Special, любезно одолженном Чинетти. Неудивительно, что для настройки автомобиля времени катастрофически не хватало. Ни 46-летнему ветерану, ни местным звездам – Фреду Агабашьяну и Биллу Холланду – не удалось показать необходимую для прохождения квалификации среднюю скорость.

И все же Энцо Феррари не оставлял попыток завоевать сердца и карманы заокеанских болельщиков. В 1961 году прошел слушок, что директор USAC Хенри Бэнкс не принял предложение Коммендаторе – Энцо обещал усадить за руль своей машины американского пилота Фила Хилла, если Ferrari гарантируют место на старте.

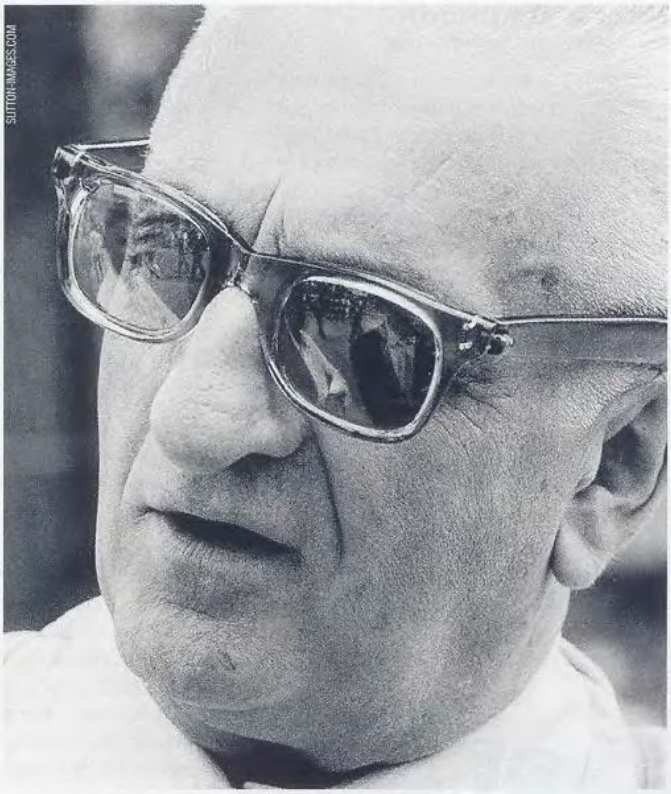
Десятилетием позднее инициатором возвращения Ferrari на полотно "Старой кирпичницы" выступил Марио Андретти. Ведущий инженер команды Франко Роччи приехал в Индианаполис инкогнито, под видом итальянского дядюшки Андретти. К несчастью, "дядюшку" узнал бывший механик Ferrari, рассказавший все охочим до сенсаций газетчикам. Шумиха в прессе очень не понравилась главе FIAT Джованни Аньели, который положил конец очередным приготовлениям к Indy 500.

В последний раз Феррари задумался о покорении Америки незадолго до своей кончины, летом 1985 года. Несмотря на преклонный возраст, Энцо ввязался в конфликт с функционерами FIA, хотевшими с 1989 года ограничить число цилиндров двигателя восемью. Коммендаторе, питавший страстную любовь к схеме V12, заговорил о намерении выпустить "гарцующих жеребцов" на сочные и либеральные "пастбища" серии CART. Конструктору Ferrari Густаву Брюннеру было поручено начать работу над "проектом 637" – машиной для Indy. Стараясь максимально избежать огласки, из Огайо в Маранелло перевезли March-Cosworth команды Truesports, на котором Бобби Рейхол выиграл Indy 500 1986 года. Брюннер должен был создать на основе March шасси, оснастив его 2,6-литровой турбонаддувной "восьмеркой" мощностью в 690 л.с. В подготовке Ferrari 637 активно участвовал и Рейхол, накопивший в Штатах немалый организационный опыт. Бобби даже намеревался переманить в Италию конструктора March – тогда еще молодого и перспективного Эдриана Ньюи. Кстати, именно Рейхол должен был стать первым пилотом команды (его партнером прочили Андреа де Чезариса). Публике Ferrari 637 была представлена в марте 1987 года, когда Микеле Альборето проехал несколько демонстрационных кругов во Фьорано. Но дебюту машины помешали традиционные для Ferrari внутрикомандные интриги. Новому главному конструктору Джону Барнарду не хотелось получить талантливого соперника в лице Ньюи. Британцу удалось убедить Феррари, что все ресурсы нужно сконцентрировать для наведения порядка в команде Ф-1. Старик не особо сопротивлялся уговорам: "проект 637" выполнил главное предназначение, став мощным средством давления на чиновников FIA, "легализовавших" в итоге 12-цилиндровые моторы.

Однако прежде чем занять место в музее, шасси Ferrari 637 использовалось для тестов турбонаддувного двигателя Alfa Romeo, который намеревались отправить отстаивать спортивную честь концерна FIAT за океаном. Агрегат, к слову, получился неудачным: он проигрывал около 100 "лошадок" лучшему движку серии Ilmor Chevy и за два сезона позволил Роберто Герреро, Дэнни Салливану и Элу Анзеру лишь несколько раз финишировать на четвертом месте.

С тех пор ни Ferrari, ни FIAT не предпринимали попыток возобновления программ Indy. Однако в прошлом году, незадолго до того, как Рубенс Баррикелло и Михаэль Шумахер принесли очередной успех Scuderia на Гран При США в Индианаполисе, Лука ди Монтеземоло заявил о намерении возродить гоночную славу марки Maserati, известную успехами на "Старой кирпичнице" в 30–40-х годах. В этой связи поговаривали, что лучшего варианта, нежели подготовка двигателя для Indy Racing League, просто не существует. Что касается непосредственно Ferrari, то в какой-то степени "завоевание" Америки состоялось – в виде побед в Гран При США, которые с 2000 года проводятся на легендарном "Индианаполис Мотор Спидвей". Однако мечта Энцо Феррари о победе в главной заокеанской гонке пока так и остается мечтой.

"ПРОЕКТ 637" ВЫПОЛНИЛ ГЛАВНОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ, СТАВ МОЩНЫМ СРЕДСТВОМ ДАВЛЕНИЯ НА ЧИНОВНИКОВ FIA



Энцо Феррари за свою долгую жизнь в автоспорте добился практически всего, что хотел. Но мечта о победе в главной заокеанской гонке так и осталась для него мечтой

Как-то раз...

Текст: Александр КАБАНОВСКИЙ

ПИЛОТ ФОРМУЛЫ-1. ЧЕЛОВЕК, ОКРУЖЕННЫЙ ОРЕОЛОМ СЛАВЫ, ПРИЧИСЛЕННЫЙ К МИРУ ИЗБРАННЫХ. СКОЛЬКО ЖЕ ИХ? ХОТЯ БЫ РАЗ НА СТАРТ ЭТАПА ЧМ ВЫХОДИЛИ БОЛЕЕ 700 ГОНЩИКОВ. НО ДЛЯ КАЖДОГО ЧЕТВЕРТОГО ИЗ НИХ ЭТОТ "ХОТЯ БЫ РАЗ" ОКАЗАЛСЯ ПЕРВОЙ И ПОСЛЕДНЕЙ ГОНКОЙ!

Лесли Джонсон
(Гран При Великобритании 1950 года)

В гонке на "Сильверстоуне" Лесли проехал всего-то неполных три круга – лишь немногим более десяти километров. Банальный отказ компрессора на его ERA, тем не менее, вошел в историю, потому что привел к первому сходу в истории чемпионатов мира. Британец вышел на старт Гран При лишь однажды – во время самой первой гонки ЧМ, которая состоялась 13 мая 1950 года...

Нелло Пагани
(Гран При Швейцарии 1950 года)

Чемпион мира по мотогонкам и руководитель непобедимой в 60–70-е годы команды MV Augusta также попробовал свои силы за рулем автомобиля Формулы-1. Проехал итальянец неплохо, хотя до очковой зоны на скоростной трассе "Бремгартен" все же не дотянул – Пагани на Maserati закончил гонку седьмым, уступив неудержимой Alfa Romeo победившего Джузеппе Фарины три круга.

Клементе Биондетти
(Гран При Италии 1950 года)

Итальянец родился в позапрошлом веке (!) – в 1898 году – и в списке "партиархов" значится третьим: лишь два пилота Формулы-1 появились на свет еще раньше. Наибольших успехов Биондетти добился в гонках спортивных машин, четырежды выиграв "Милле Милью" и дважды – "Тарга-Флорио", а свою единственную гонку ЧМ Клементе провел в Монце, выступая на Ferrari... с двигателем Jaguar. Комбинация оказалась малоэффективной – в квалификации итальянец проиграл поулу Фанхио более полуминуты, а в гонке мотор отказал.

Дорино Серафини
(Гран При Италии 1950 года)

Редкий случай, когда гонщику в своем единственном Гран При удалось поучаствовать в борьбе за места на пьедестале почета. Правда, весьма своеобразным образом. Когда сошедшему из-за поломки двигателя лидеру Ferrari Альберто Аскари срочно понадобился автомобиль, чтобы добраться до финиша и набрать очки, именно Серафини оказался лучшим из пилотов "Скудерии" на трассе. Сменив его за рулем, Аскари пересек финишную черту вторым.

Оскар Гальвес
(Гран При Аргентины 1953 года)

Южноамериканец лишь раз засветился на этапе ЧМ. В молодости он, несмотря на гоночный талант, постоянно пребывал в тени Хуана Мануэля Фанхио и лишь после отъезда того в Европу стал выигрывать у себя на родине гонку за гонкой в самых разных дисциплинах, став воистину народным героем. Неудивительно, что автодром в Буэнос-Айресе, не раз принимавший гонки Ф-1, назван именно в его честь.

Джимми Стюарт
(Гран При Великобритании 1953 года)

Британец провел всего одну и, по правде говоря, ничем не примечательную гонку в Ф-1. Стартовав 15-м, он пробился было на шестое место, но ошибся и вылетел с трассы. Быть может, этого пилота и не стоило упоминать, если бы не его младший брат Джеки, который смог добиться в автогонках чуть большего.

Эрвин Бауэр
(Гран При Германии 1953 года)

Единственная гонка немецкого спортсмена на автомобиле, название которого больше известно по марке швейных машин – Veritas, – не принесла ему лавров. А пять лет спустя Бауэр погиб самым нелепым образом – не заметил финишный флаг во время гонки "1000 км Нюрбургринга" и вылетел с трассы на следующем круге, полагая, что соревнование все еще продолжается и надо по-прежнему атаковать в полную силу.

Джордж Амик
(Indy 500 1958 года)

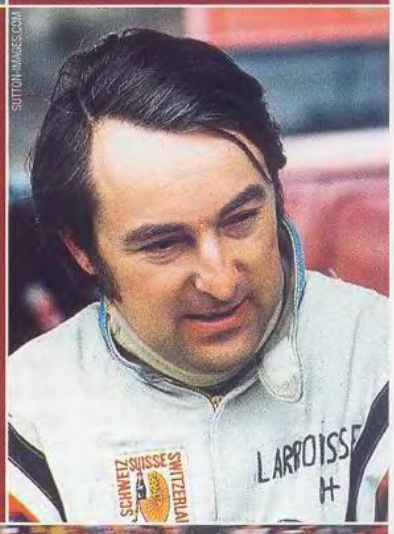
Американец до сих пор остается обладателем весьма любопытного статистического достижения. Во время своей единственной гонки в рамках чемпионата Ф-1 (в те годы легендарная "пятисотка" в Индианаполисе формально входила в его зачет) он, стартовав 25-м, пересек финишную черту вторым, отыграв таким образом по ходу дистанции 23 позиции! Однако порой в Индианаполисе происходили и более невероятные вещи, а вот добиться результативности в шесть очков в среднем за гонку в Ф-1 не удалось никому, кроме Джорджа (следом за ним идет Х. М. Фанхио, у которого этот показатель составляет 5,44, чуть уступает аргентинцу М. Шумахер – 5,38).

Дорино Серафини, чемпион Европы по мотогонкам 1939 года, за свою карьеру побывал в нескольких серьезных авариях, но остался цел и прожил без малого 91 год

Уникальный Protos, кузов которого был выполнен из многослойной фанеры с металлическими переборками, особой скоростью похвастать не мог. Даже от победившего в Ф-2 Джеки Оливера Брайан Харт отстал на два с лишним круга или примерно на 60 км

Оскар Гальвес ведет свою Maserati A6GCM-53 к пятому месту в домашнем Гран При. У самого асфальта стеной стоят зрители – южноамериканские гонки 50-х годов отличались практически нулевым уровнем безопасности

March 731 Роджера Уильямсона объят языками пламени. Справа у обочины припаркован автомобиль Дэвида Перли, который практически в одиночку пытался вызволить земляка из беды, но не сумел перевернуть его опрокинувшуюся машину



Как пилот Ф-1 Жерар Ляррусс не блистал. Да и команда Larrousse так и не смогла пробиться в число лидеров ЧМ

На этом снимке Лео Киннунен имеет заметное сходство с Микой Хаккиненом. Именно он три десятилетия назад открыл стране Суоми дорогу в Формулу-1

Желание выступить перед заполненными трибунами "Хоккенхаймринга" оказалось у Ханса Хейера столь велико, что представитель самой законопослушной нации в мире решился на хитрую уловку

Франсуа Пикар
(Гран При Марокко 1958 года)

Лишь раз диковинный Гран При Марокко включили в календарь чемпионата, и в памяти Пикара эта гонка, должно быть, осталась надолго. Когда Ferrari Оливье Жендебьена завертело на трассе перед его Cooper, француз и представить не мог, что полностью восстановить здоровье после произошедшего пару секунд спустя столкновения ему удастся лишь через полгода.

Боб Дрейк
(Гран При США 1960 года)

Американский ресторатор стал пилотом Ф-1 лишь потому, что первый в истории Гран При США состоялся в местечке Риверсайд неподалеку от его родного Лос-Анджелеса. Боб благополучно добрался до финиша, хоть и отстал на семь кругов. Именно ему выпала честь стать последним пилотом, выступавшим в Формуле-1 на легендарной переднемоторной Maserati 250F, которая к тому времени хоть и безнадежно устарела, но не лишилась своего шарма и изящества.

Брайан Харт
(Гран При Германии 1967 года)

Известный конструктор в 1967 году принял участие в немецком Гран При на машине Формулы-2. В своем классе он закончил гонку четвертым, но самое удивительное не в этом. Protos, за рулем которого выступал Харт, стал первым (и без сомнений, единственным) в истории гонок Формулы-1 автомобилем с деревянным (!) кузовом.

Жо Шлессер
(Гран При Франции 1968 года)

Карьера Жо Шлессера, дяди знаменитого Жана-Луи Шлессера, героя ралли Париж–Дакар, оказалась, увы, недолгой и трагичной. Honda RA302 с магниевым кузовом и двигателем воздушного охлаждения не удержалась на асфальте залитого дождем кольца в Руане и, вылетев на обочину, перевернулась и вспыхнула. Для 41-летнего француза эта гонка оказалась последней в самом трагическом смысле слова.

Роджер Уильямсон
(Гран При Голландии 1973 года)

Этот парень, по воспоминаниям современников, был необыкновенно талантлив. Но его звезда так и не успела блеснуть на формульном небосклоне. В Сильверстоуне он из-за повреждения автомобиля не смог выйти на повторный старт гонки после массовой аварии, а на Гран При Голландии March 25-летнего гонщика из-за прокола покрышки врезался в барьер, ограждающий трассу, опрокинулся и загорелся. Роджер погиб.

Жерар Ляррусс
(Гран При Бельгии 1974 года)

Гоночная биография француза крайне богата на события – успешная карьера в соревнованиях спортпрототипов, две победы в Ле-Мане, руководство заводской командой Renault, а затем и собственным гоночным коллективом в Ф-1. Однако пилотская карьера самого Жерара в Больших Призах оказалась на удивление маловыразительной. Частный Brabham команды Scuderia Finotto в единственной попытке так и не добрался до финиша.

Лео Киннунен
(Гран При Швеции 1974 года)

В Формуле-1 выступало всего семь пилотов из Финляндии. Но выступали невероятно продуктивно – на всех им удалось выиграть 26 гонок и 3 чемпионских титула. Однако в середине 70-х финские пилоты еще казались пришельцами из экзотической страны. Усугубило такой взгляд и то обстоятельство, что Киннунен стал не только первым финном в Ф-1, но и последним гонщиком, вышедшим на старт этапа ЧМ в открытом шлеме.

Ханс Хейер
(Гран При Германии 1974 года)

Уроженец Менхенгладбаха, визитной карточкой которого стала тирольская шляпа, принял участие лишь в одном Гран При и благополучно не прошел квалификацию. Но его карьера в Ф-1 продолжалась не два дня, а все три. До сих пор неизвестно, каким образом Penske немца оказалась на трассе – скорее всего, Хейер начал гонку с пит-лейн, пристроившись в хвост пелотону. Так или иначе, но вскоре Ханс выбыл из борьбы и был постфактум дисквалифицирован, предоставив статистикам право спорить о том, считать ли этот эпизод участием в гонке.

Масахиро Хасеми
(Гран При Японии 1976 года)

Выиграть свою единственную гонку в Ф-1 пока не удалось никому, а вот установить лучший круг – да. Японский гонщик на Kojima, обутой в специальные покрышки Dunlop, оказался быстрее всех на залитой дождем трассе "Фуджи". Но шины же и подвели японца, быстро износившись и отбросив Хасеми за пределы первой десятки.

Мигель Анхель Гуэрра
(Гран При Сан-Марино 1981 года)

Трижды подряд в сезоне-81 аргентинцу не удавалось пройти квалификационный отбор, и лишь в Имоле он пробился на стартовое поле. Гонка стартовала по сырой трассе, и на торможении перед Tosa Osella Гуэрры закрутилась. На нее наскочил March Элисео Салазара, после чего неуправляемая машина ударилась о бетонный отбойник. Для пилота, сломавшего лодыжку и запястье, формульная карьера на этом оказалась завершена.

Риккардо Палетти
(Гран При Сан-Марино 1982 года)

Судьба словно пыталась остановить молодого итальянца. Палетти едва ли не на каждом Гран При оказывался быстрейшим среди всех пилотов, не прошедших квалификацию. Наконец в Имоле, где из-за войны федераций собралось лишь 14 машин, Osella Риккардо оказалась на стартовом поле, но сломалась, едва тронувшись с места. Второй раз стартовать в Гран При итальянцу было не суждено. Он прошел квалификацию в Детройте, но разбил автомобиль на разминке. В Монреале упорный пилот пробился-таки на стартовое поле, но лишь для того, чтобы налететь сзади на заглохшую в первых рядах Ferrari Дидье Пирони. Столкновение и последовавший за ним пожар оказались для Палетти роковыми. Гонку начали заново, из-за чего имя погибшего итальянца оказалось вычеркнутым из списка вышедших на старт.

Майк Такуэлл
(Гран При Канады 1984 года)

Новозеландец стал в Ф-1 своего рода вундеркиндом наоборот. Майк дебютировал в Ф-1, едва ему исполнилось 19. И хотя формально в сезоне-80 он ни разу не стартовал в гонке, именно Такуэллу сегодня принадлежит звание "самого молодого пилота, пробившегося на старт Гран При". Дело в том, что в Монреале Tyrrell молодого гонщика стал одним из участников стартового завала, а на повторный старт не вышел. Но случай этот оказался настолько уникальным, что статистике пришлось отметить этот факт. Правда, с той оговоркой, что Майк не стартовал в Гран При, а лишь пробился на старт. Такуэлл вернулся в Ф-1 в 1984 году, но столь же безуспешно. В гонках Ф-2 и Ф-3000 он добился много большего, но все же так и остался в истории не более чем занятным курьезом.

Жан-Луи Шлессер
(Гран При Италии 1988 года)

Лис Пустыни, как сейчас зовут неоднократного победителя ралли Париж–Дакар, на заре своей спортивной карьеры стартовал и

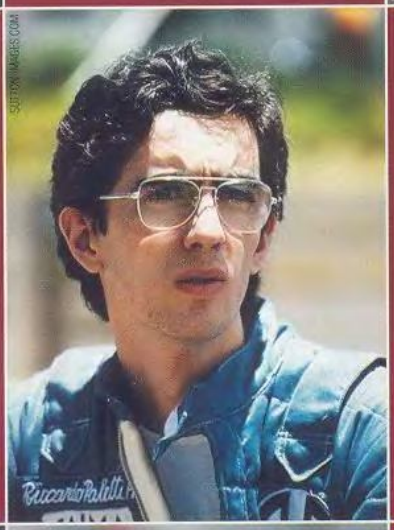
Аргентинец Гуэрра (его Osella FA1B запечатлена во время неудачной попытки пройти квалификацию в Лонг-Биче '81) в своей единственной гонке доехал лишь до третьего поворота

Масахиро Хасеми вправе считать себя самым быстрым гонщиком Формулы-1 - обогнать японца при "личной встрече" не удалось никому

LAT

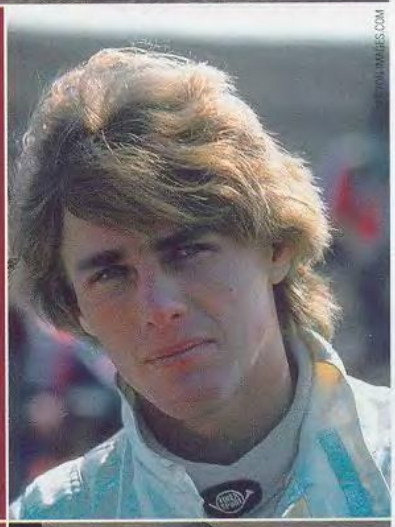
На старт рокового Гран При Канады Риккардо Палетти вышел всего за два дня до собственного 24-летия

Поклонники Айртона Сенны по сей день не могут простить Жану-Луи Шлессеру его оплошности в Монце. Сам двукратный победитель "Дакара" по этому поводу не слишком расстраивается



SUTTON IMAGES.COM

Поспешишь - людей насмешишь. Всю горькую правоту этой русской пословицы Майк Такуэлл сполна ощутил на собственном опыте



SUTTON IMAGES.COM

LAT

Сейчас Пьер-Анри Рафанель продвигает вперед молодых французских пилотов, хотя порой и сам стартует в гонках GT

Как оказалось, Марко Апичелла совершил перелет из Японии в Европу только для того, чтобы проехать в гонке несколько сотен метров

LAT

SUTTON IMAGES.COM

Лишь раз Роланд Ратценбергер вышел на старт гонки Ф-1. Но гораздо чаще это имя вспоминают, к сожалению, в совершенно другой связи

Разбитая Minardi Стефана Сарразена на обочине "Интерлагоса". Формульная карьера молодого француза закончилась очень быстро и на невеселой ноте

SUTTON IMAGES.COM

в Формуле-1. В 1983 году он не прошел квалификацию на RAM, а пять лет спустя на одну гонку заменил в Williams приболевшего Найджела Мэнселла. За день до своего сорокалетия француз и умудрился попасть в историю – занимая за пару кругов до финиша скромное 11-е место, Шлессер зацепил перед "эской" Rettifilo McLaren обгонявшего его на круг Айртона Сенны. Бразилец в результате выбыл из борьбы, что не позволило команде Рона Денниса выиграть все 16 гонок сезона-88.

Пьер-Анри Рафанель
(Гран При Монако 1989 года)

В отличие от большинства других пилотов, упомянутых здесь, француз провел в Ф-1 два сезона и успел сесть за руль машин трех команд. Вот только их уровень оказался таков, что гонщику никак не удавалось пробиться на стартовое поле. И лишь раз удача улыбнулась Рафанелю – в Монако '89 он не просто прошел квалификацию, но и смог опередить трехкратного чемпиона мира Нельсона Пике, а также Эдди Чивера, Рене Арну, Ивана Капелли и Джонни Херберта. В гонке же Coloni Пьера-Анри не добралась и до 20-го круга.

Марко Апичелла
(Гран При Италии 1993 года)

Из всех пилотов, которые смогли пробиться на старт Гран При, именно итальянцу выпала самая недолгая "карьера" – его единственная гонка продолжалась лишь до первого поворота. Ошибка Юрки Ярвилехто – и Jordan Апичеллы замирает с поврежденной подвеской. Эдди Джордан предложил Марко провести за его команду и следующую гонку, но итальянец был связан контрактом с одной из команд японской Ф-Nippon. А потом на горизонте ирландца появился Эдди Ирвайн.

Роланд Ратценбергер
(Гран При Пасифик 1994 года)

Уже немолодой и не блиставший до этого австриец вряд ли смог бы оставить заметный след в Формуле-1. Но случилось так, что его фамилия запомнилась надолго, – она неизменно связана с "черным уик-эндом" и вместе с именем великого Айртона Сенны оказалась навсегда вписана в историю Больших Призов черным цветом. После гонки в Танаке, где Роланд стартовал и финишировал последним, следовала Имола, где австриец разбился насмерть во время субботней тренировки. А на следующий день в гонке погиб Сенна.

Стефан Сарразен
(Гран При Бразилии 1999 года)

На настоящий момент француз является последним из пилотов, проведшим ровно одну гонку в Ф-1. Minardi пришлось искать замену травмированному Луке Бадоеру на Гран При Бразилии '99, и молодой тест-пилот Prost оказался как раз кстати. На незнакомой трассе за рулем незнакомой машины Стефан ехал здорово, но не добрался до финиша из-за разрушения элементов подвески на скоростной прямой.

Прийти, чтобы остаться...

Число пилотов, проведших в Ф-1 ровно одну гонку

1950–1959	84
1960–1969	45
1970–1979	27
1980–1989	4
1990–1999	3

Статистика очень наглядна – число "одноразовых" гонщиков стремительно сокращается: из полутора сотен лишь трое выходили на старт в 90-х годах прошлого века, а в нынешнем столетии таковых пока нет вовсе. И тому есть весьма объективные причины. Навсегда остались в прошлом частные команды, когда пилот мог, принеся деньги спонсора, провести гонку перед домашними трибунами. Сейчас же все заинтересованы в долговременном сотрудничестве – контракты в подавляющем большинстве подписываются минимум на год. Да и случайные люди в наши дни за руль автомобилей Ф-1 не попадают. Как правило, это молодые перспективные спортсмены, которым предоставляется случай заменить временно выбывшего основного гонщика. И это прекрасный шанс заявить о себе. Иное дело, как суметь этим шансом воспользоваться. Конечно, провести в Ф-1 гонку-другую – это замечательно. Однако за столь короткий срок очень сложно проявить себя, и в дальнейшей перспективе такой шаг может иметь весьма негативные последствия. Энтони Дэвидсон и Томаш Энге, на счету каждого из которых пусть и не одна, а несколько гонок (две и три соответственно), вряд ли вновь получат возможность сесть за руль машины Формулы-1. Можно вспомнить и уже упомянутого выше Стефана Сарразена или Алекса Йонга (на фото).

Хотя история знает и примеры противоположного свойства. Золт Баумгартнер смог подписать контракт на сезон-2004 в Minardi после всего 2 стартов за Jordan. Лучано Бурти хватило единственной гонки за Jaguar, чтобы получить место боевого пилота британской "конюшни". Точно так же, подменив в Benetton приболевшего Герхарда Бергера, в 1997 году дебютировал в чемпионате мира и Алекс Вурц. Австриец блестяще воспользовался предоставленным шансом, уже в третьей гонке поднявшись на пьедестал и также получив постоянный "пропуск" в "большой цирк". Так что каждый волен решать сам, хорошо это или плохо – такой "внеплановый" дебют. Впрочем, все эти рассуждения, скорее всего, не приходят на ум гонщику, которому в середине сезона в силу тех или иных причин представляется возможность выйти на старт пусть даже всего одной гонки Формулы-1. В конце концов, Михаэль Шумахер также должен был лишь на одну гонку заменить в Jordan Бертрана Гашо.

БОЛЬШОЙ СЕКРЕТ АЭРОДИНАМИКИ

Текст: Артем КРАСНОВ

ПРИНЯТО СЧИТАТЬ, ЧТО ЛЬВИНАЯ ДОЛЯ ПРИЖИМНОЙ СИЛЫ АВТОМОБИЛЯ Ф-1 ВОЗНИКАЕТ НА ЕГО АНТИКРЫЛЬЯХ. ВСЕ ЭТО ВЕРНО, НО ЕСТЬ ОДИН СЕКРЕТ...

При обтекании кузова автомобиля воздухом всегда имеют место две противоположные тенденции. С одной стороны, поток воздуха, обегающий машину сверху, поджимается кузовом, вследствие чего вынужден разгоняться. В результате давление в потоке падает, и возникает определенная подъемная сила.

Но и поток газа, выбравший для себя путь под днищем машины, также разгоняется, попадая в узкую щель между асфальтом и автомобилем. Это создает некоторое разрежение под машиной, присасывая ее к дороге.

Какая из этих тенденций перевесит – зависит от большого количества факторов. "Гражданские" машины обычно имеют достаточно большой дорожный просвет и негладкие днища, что препятствует возникновению серьезного разрежения под машиной, поэтому их движение чаще сопровождается действием подъемной силы. Например, симпатяга Volkswagen New Beetle на скорости 190 км/ч создает подъемную силу в 340 кг, что составляет почти треть массы автомобиля! Явление усугубляется характерным "горбатым" профилем "Жука", разгоняющего поток газа над машиной не хуже выпуклой части крыла самолета. А вот на Ferrari 360 Modena днище закрыто специальным обтекателем, поэтому на той же скорости на машину действует прижимная сила 90 кг, удваивающаяся при разгоне до 300 км/ч.

Создание прижимной силы за счет разрежения под машиной является крайне привлекательным полем деятельности для аэродинамиков, ведь площадь днища машины во много раз превосходит площадь даже самых больших антикрыльев. Поэтому действие уже небольшого разрежения приводит к возникновению ощутимой прижимной силы. Кроме того, обычно аэродинамическое сопротивление шасси при этом увеличивается незначительно, а в некоторых случаях даже уменьшается.

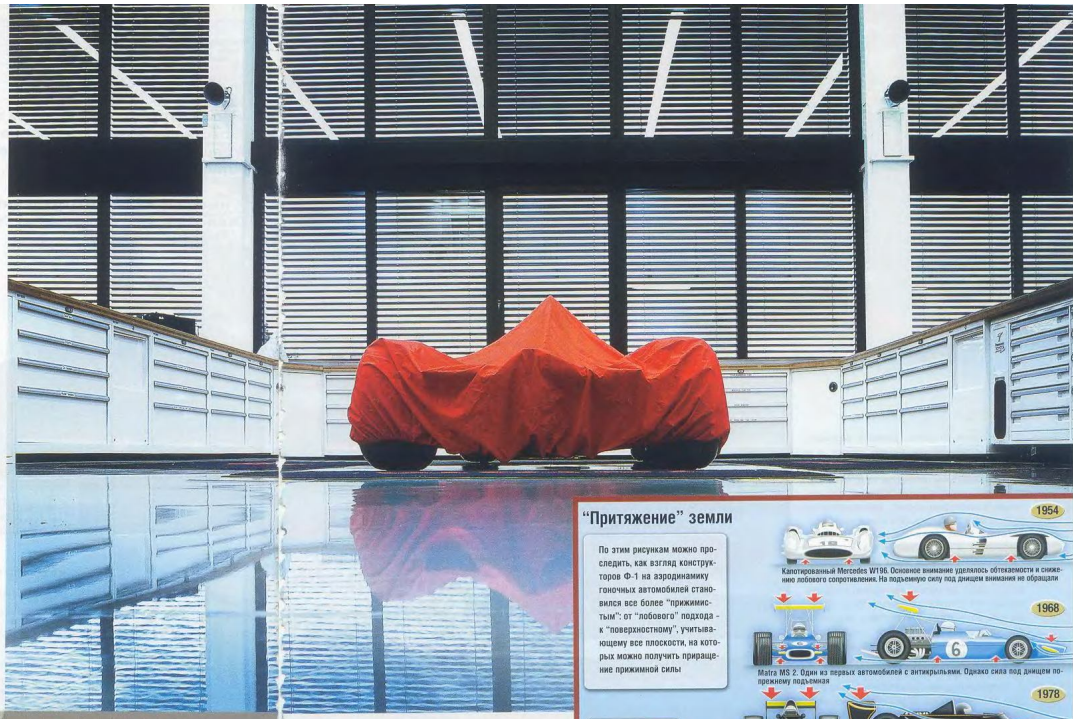
Апогеем использования днищ автомобилей Формулы-1 для создания прижимной силы стала эра граунд-эффекта, начавшаяся с дебюта в 1977 году автомобиля Lotus 78. После этого многие машины Формулы-1 получили специально профилированные нижние части боковых понтонов, позволявшие разгонять воздух до такой степени, что прижимные силы на скорости 300 км/ч переваливали за 1,5 тонны.

Чрезмерно возросшие скорости движения машин в поворотах привели к запрету граунд-эффекта в конце 1982 года. С тех пор регламент требует, чтобы днища машин Формулы-1 между передними и задними колесами были плоскими.

Какое-то время казалось, что отныне бремя создания прижимной силы ложится исключительно на традиционные антикрылья. Однако, как выяснилось, даже под плоским днищем воздушный поток можно разогнать настолько, что значения возникающей прижимной силы окажутся вполне сравнимыми с величинами сил, обеспечиваемых антикрыльями. В современном автомобиле Ф-1 порядка 40% всей прижимной силы возникает за счет действия разрежения под днищем.

От каких же факторов зависит эффективность создания прижимной силы под днищем машины?

Во-первых, от соотношения воздушных потоков, обтекающих машину сверху и снизу. Инженеры стремятся загнать как можно больше воздуха под автомобиль,



Команды Ф-1 тщательно оберегают от посторонних взглядов новинки, связанные с аэродинамическими элементами своих автомобилей. Между тем один из главных секретов в этой области спрятан под днищем гоночных машин

Williams FW24 Ральфа Шумахера, взлетевший в конце стартовой прямой на Гран При Австралии '02, предоставил фотографам редкую возможность запечатлеть днище автомобиля Ф-1, а также продемонстрировал, что могут сделать с машиной аэродинамические силы, вырвавшиеся из русла, в которое их загнали конструкторы

Съемное днище на первый взгляд не производит впечатления какого-то хитроумного устройства. Но на самом деле именно оно является самым большим аэродинамическим элементом автомобиля Ф-1. Его огромная по сравнению с урезанными техническим регламентом антикрыльями площадь позволяет специалистам "снимать" с нее неплохой "урожай" прижимной силы

Небольшой дорожный просвет ускоряет воздушный поток под автомобилем, и, в полном соответствии с законом Бернулли, днище "наливается" приятной для гонщика тяжестью

что, с одной стороны, снижает разрежение, действующее на машину сверху, а с другой – уменьшает давление под машиной. Характерным примером того, как этого добиться, является Tyrrell 019 с так называемым "вздернутым носом", дебют которого состоялся в 1990 году. Эта концепция впоследствии была принята всеми командами Формулы-1 и стала нынче традиционной. Классические "низкие носы" машин Формулы-1 конца 80-х, украшенные с обеих сторон "усами" антикрыльев, препятствовали попаданию воздуха под днище. "Задрав" передние обтекатели, автомобили получили прибавку в прижимной силе с минимальным изменением коэффициента аэродинамического сопротивления, что сделало эту идею настоящим хитом.

С другой стороны, для того чтобы как следует разогнать поток воздуха под машиной, требуется определенный, обычно небольшой, дорожный просвет (расстояние между нижней точкой машины и трассой). Уменьшение просвета до определенного значения приводит к возрастанию коэффициента прижимной силы, поскольку уменьшается площадь поперечного сечения щели, по которой течет газ, с соответствующим увеличением скорости потока. Дальнейшее "приседание" машины вызывает "затирание" воздушного потока под днищем за счет действия вязкостных сил трения, что затрудняет ток газа.

Международная автомобильная федерация в непрерывной борьбе с возрастающими скоростями предприняла еще несколько атак на прижимную силу, создаваемую под днищем. Так, с 1995 года регламент обязывает инженеров делать днища автомобилей Ф-1 ступенчатыми: нижние части боковых понтонов должны располагаться в 50 мм над базовой плоскостью. Это увеличивает площадь поперечного сечения щели, по которой течет газ, и соответственно уменьшает прижимную силу. Ограничение общей ширины автомобиля в 1998 году величиной 1800 мм привело к искажению его пропорций. Длинные и узкие машины менее эффективны с точки зрения создания прижимной силы под днищем.

Вблизи поверхности днища за счет действия вязкостных сил трения воздушный поток имеет ту же скорость, что и автомобиль. Воздух как бы "прилипает" к днищу, двигаясь вместе с ним. Та же ситуация имеет место около поверхности трассы, где воздух, затормаживаемый силами трения со стороны трассы, неподвижен относительно дорожного полотна. Такие воздушные слои вблизи поверхностей называются пограничными. Между пограничными слоями воздушный поток движется относительно трассы с определенной скоростью, достигающей величин 30–50 км/ч. Другими словами, если скорость автомобиля относительно неподвижного воздуха – 300 км/ч, то под машиной поток газа разгоняется до 330–350 км/ч. За счет этого и возникает разрежение, присасывающее машину к земле. В результате падение давления под днищем машины может достигать 9 кПа. Много это или мало? Представьте себе, что такое разрежение мог бы развивать ваш пылесос. Тогда им можно было бы поднимать предметы массой до 10 кг, то есть, к примеру, "припылесосить" среднего размера собачку. Действуя же на обширное днище, поток создает прижимную силу в несколько сотен килограммов.

Именно таким образом из скрытого от посторонних взглядов плоского днища кудесники от аэродинамики извлекают почти столько же сил, сколько и из видимых каждому хитроумных антикрыльев. Впрочем, "донная" аэродинамика – слишком большой секрет, чтобы оставаться в Ф-1 тайной хоть для кого-нибудь.

НОВЫЙ СПОНСОР И СТАРЫЕ ИМЕНА

Гоночная серия NASCAR, носящая с этого года название "Кубок Nextel", стартовала 15 февраля 500-мильной гонкой в Дайтоне. Старт дал лично президент США Буш-младший, а победителем легендарного соревнования стал другой знаменитый сын Дэйл Эрнхардт-младший, которому удалось сначала найти брешь в обороне долго лидировавшего Тони Стюарта (на фото), а затем и удержать первую позицию до финиша.

ВНОВЬ УСПЕНСКИЙ

Неувядаемый Сергей Успенский стал победителем первого этапа российского раллийного чемпионата – "Пено-Panasonic-2004". Пилот Subaru быстрее всех преодолел 160 км заснеженных дорог Тверской области, выиграв семь из 12 СУ и опередив на полминуты выступавшего на Mitsubishi Андрея Жигунова. Третьим стал еще один москвич, Руслан Федик.

КУРСКИЙ ЧЕМПИОН

Чемпионом России по трековым гонкам в классе N-1600 (машины с минимумом переделок), которые впервые прошли в 2004 году, стал Александр Сотников из Курска, выигравший за рулем Honda Civic два из трех проведенных этапов, в том числе и финальный, состоявшийся 8 февраля на ипподроме подмосковного Раменского.

Чемпионат мира по ралли

Лидер по новым правилам

Блестящими победами француза Себастьена Лоеба закончились два стартовых этапа мирового раллийного первенства. Суммарное превосходство 28-летнего гонщика Citroen над преследователями составило почти 2 минуты. Более того, Лоеб стал первым "нескандинавом", сумевшим выиграть в Швеции!

Никоим образом не умаляя достижений самого спортсмена, стоит все же добавить, что такое развитие событий стало возможно не в последнюю очередь благодаря новым правилам, принятым FIA буквально накануне старта сезона. Теперь каждая заводская команда может выставлять на старт лишь два экипажа, а если учесть, что чемпионат покинули так и не сумевшие добиться успеха Skoda и Hyundai (правда, вернулась в WRC Mitsubishi), то становится понятно, что круг претендентов на победу сузился в несколько раз. Другая важная перемена относится уже к немного другой области – это новая машина команды Peugeot, построенная на базе модели 307 CC. Выглядит она, безусловно, необычно, однако именно гонщик Peugeot Маркус Гренхольм смог возглавить ралли Монте-Карло, первую гонку сезона. Но ошибка с выбором шин отбросила финна назад, а новым лидером стал Лоеб (на фото). Первую позицию Себастьен не уступил уже никому, а на второе место перед самым финишем смог пробиться эстонец Маркко Мартин.

Похожим образом сложилась и гонка в Швеции. Только теперь уже Мартин лидировал поначалу, однако ошибся на скользкой трассе, вылетел и серьезно повредил свой Ford. "Упавшее знамя" вновь подхватил Лоеб, а Гренхольм на этот раз стал вторым. Именно это пилотское трио и лидирует после двух проведенных гонок.

1-й этап: 23.01–25.01.2004. 72е Rallye Automobile Monte Carlo. 1024.65 км/389.32 км – 15 СУ

1. **С. Лоеб** (F; Citroen Xsara) – 4:12'03.0; 2. **М. Мартин** (EE); 3. **Ф. Дюваль** (B; оба – Ford Focus) 4. **М. Гренхольм** (FIN); 5. **Ф. Лойкс** (B; оба – Peugeot 307); 6. **Ж. Паницци** (F; Mitsubishi Lancer); 7. **П. Сольберг** (N; Subaru Impreza); 8. **О. Бурри** (CH; Subaru Impreza).

2-й этап: 05.02–08.02.2004. Uddeholm Swedish Rally. 1981.68 км/394.80 км – 19 СУ

1. **С. Лоеб** (F; Citroen Xsara) – 3:26'17.7; 2. **М. Гренхольм** (FIN; Peugeot 307); 3. **П. Сольберг** (N Subaru Impreza); 4. **Я. Туохино** (FIN; Ford Focus); 5. **К. Сайнц** (E; Citroen Xsara); 6. **Х. Сольберг** (N; Peugeot 206); 7. **М. Мартин** (EE; Ford Focus); 8. **Д. Карлссон** (S; Peugeot 206).

Чемпионат мира в личном зачете: 1. **С. Лоеб** – 20 очков; 2. **М. Гренхольм** – 13; 3. **М. Мартин** – 10; 4. **П. Сольберг** – 8; 5. **Ф. Дюваль** – 6; 6. **Я. Туохино** – 5.

Чемпионат мира в командном зачете: 1. **Citroen** – 24 очка; 2. **Ford** – 22; 3. **Peugeot** – 17; 4. **Subaru** – 10; 5. **Mitsubishi** – 3.

SUTTON-IMAGES.COM

"24 часа Дайтоны"

Зимний марафон

SUTTON-IMAGES.COM

Знаменитая американская гонка, традиционно открывающая в последние годы кольцевой сезон, приняла старт уже в 42-й раз. Одним из главных ее участников стал сильный дождь, поливавший флоридскую трассу столь усердно, что под утро устроителям гонки даже пришлось на три часа вывесить красные флаги. К тому моменту лидировал экипаж Chevrolet, в который входили Тони Стюарт, Энди Уоллес и Дэйл Эрнхард-младший. Однако на их автомобиле возникли неполадки с задней подвеской, которые все более усугублялись, и в итоге менее чем за полчаса до финиша машину закрутило на трассе, и она выбыла из гонки. Воспользовавшись этим, первым финишную черту пересек Pontiac Doran, за рулем которого часть дистанции провел экс-пилот Ф-1 и CART Кристиан Фиттипальди.

31.01–01.02.2004. Rolex 24 at Daytona. "Дайтона Интернэшнл Спидвей", Дайтона, Флорида, США. 1872.56 мили/526 кругов по 3.56 мили (1-й этап серии Grand-Am).

1. **Т. Борчеллер/Ф. Барбер** (оба – USA)/**З. Пилгрим** (GB)/**К. Фиттипальди** (BR; Pontiac Doran JE4; класс DP) – 24:01'47.035; 2. **Б. Лейтзингер/Дж. Поликастро/Дж. Поликастро-мл.**(все – USA)/**Р. Лидделл/Дж. Моулем** (оба – GB; Porsche 996 GT3-RS GT); 3. **Дж. ван Овербик/С. Неймэн/Л. Печник/П. Каннингэм** (все – USA)/**М. Роккенфеллер** (D; Porsche 996 GT3 Cup; GT); 4. **Д. Тейс** (B)/**Ф. Лайнхард** (CH)/**Я. Ламмерс** (NL)/**М. Гуссенс** (B; Lexus Doran JE4; DP); 5. **З. Уоллес** (GB)/**Т. Стюарт/Д. Эрнхардт-мл.** (оба – USA; Crawford Chevrolet; DP); 6. **Ф. Петер/К. Энгельхорн/Д. Квестер** (все – A)/**А. Монтермини** (I; Ferrari 360M; GT).