



Гран При Австралии

Новый сезон, новые правила, новые автомобили! И лишь результат остается прежним – вновь Михаэлю Шумахеру и Ferrari нет равных на трассе



FORMULA MAGAZINE

Формула

апрель 2004

НИК ХАЙДФЕЛЬД

Что не так?

ОБ ОГНЯХ-ПОЖАРИЩАХ...

Кошмар Формулы-1

НОВЫЕ ЛИЦА

Дебютанты Ф-1 2004

АЙРТОН СЕННА

Годы великой жизни

Кими Райкконен

БИТВА НЕ СОСТОЯЛАСЬ

СУПЕРАКЦИЯ "СЕРЕБРЯНАЯ СТРЕЛА"

Главный приз – Mercedes-Benz C-Класса Спорт-купе!

СЕРЕБРЯНАЯ СТРЕЛА

WWW.FORMULA-ONE.RU

ISSN 1560-3571



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. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Главный редактор
Леонид Ситник
l_sitnik@formula-one.ru
Зам. главного редактора
Борис Мурадов
b_muradov@formula-one.ru

Ответственный редактор
Ольга Кропотова
o_kropotova@formula-one.ru

Технический редактор
Владимир Маккавеев
v_mak@formula-one.ru

Редактор-корректор
Анастасия Кузнецова

Обозреватели
Александр Кабановский
Максим Бордунов
Дмитрий Ситник

Отдел верстки
Валерий Сережин
Тарас Яценко
Елена Фомкина

Руководитель отдела
внешних связей
Вадим Устинов
v_ustinov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение
Михаил Шебук
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 объединен-
ному каталогу "Пресса России",
индекс 29608 (карточная
подписка), индекс 79180
(адресная подписка).
Для зарубежных подписчиков по
адресу: 129110, Москва,
ул. Гиляровского, 39
тел.: +7-095-281-0137, 281-9345
факс: +7-095-281-3798

Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54

E-mail: formula@formula-one.ru

Представительства:

Санкт-Петербург
Тел.: (812) 934-8851

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 19.03.2004 г.

Тираж 85000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет
ответственности за содержание
рекламных материалов

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением
авторов статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

СОДЕРЖАНИЕ

4 ПАРАД

6 НОВОСТИ

СОБЫТИЕ

- 14 Автомобиль года в России '2003**
Теперь ясно, почему люди покупают автомобили

ГРАН ПРИ

- 16 Австралия**
Тема без вариаций, или Все в красном

- 28 Новинки Гран При Австралии**
Конструкторы против правил

30 КАЛЕЙДОСКОП

- 32 День смеха в McLaren**
Это просто смешно...

ПОРТРЕТ

- 34 Ветеран новой волны**
Почему сник Быстрый Ник

- 40 Новые лица**
Клин, Пантано, Бруни и примкнувший к ним Баумгартнер

ТЕМА

- 48 Под огнем**
Хоккенхайм '94: однажды кошмар стал явью

- 54 Бог из машины**
Как и всякое божество, огонь требует жертв

- 60 Формула безопасности**
Почему гонщики в огне не горят

- 67 Укрощение огня**
Как не сгореть на работе

- 68 Здесь могла быть ваша реклама**
Кто для Ф-1 важнее: обоим Шумахеров и Эклстоуна вместе взятых

- 74 Основные цвета**
Лишь спрятав лицо, гонщик обретает индивидуальность

- 78 Быстрые шины для спортивной машины**
Супертест: что нужно для полного счастья?

ИСТОРИЯ

- 82 Путь к славе**
"Что он себе позволяет!" – так об Айртоне Сенне стали говорить все чаще

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

- 92 Альянс с замахом на победу. YUKOS-Freisinger**
Соперникам Николая Фоменко скоро будет не до смеха...

- 94 Новости мирового автоспорта**



ПАРАД

До полной ясности далеко
Первый Гран При чемпионата мира Ф-1 в Австралии ознаменовался легкой неразберихой с правилами и тотальным превосходством Ferrari. Многие уже предсказывают, что 2004 год станет очередным триумфом Михаэля Шумахера. Однако сезон только начинается. И до полной ясности с расстановкой сил еще далеко.
(Читайте на стр. 16)





Неправильные правила

Нововведения оказались бесполезными. И даже вредными

Гран При Австралии нанес тяжелый удар по репутации Формулы-1, но вовсе не потому, что очередной сезон начался с доминирования Ferrari. Новый формат квалификационных заездов превратил субботнюю борьбу за стартовые позиции в невероятно унылое зрелище, которое, помимо всего прочего, продолжалось дольше, чем воскресная гонка!

«Даже нам было скучно сидеть и ждать», — поделился впечатлениями Михаэль Шумахер, которому больше часа пришлось бить баклуши между первой и второй квалификационными попытками. «Думаю, что это совсем не то, на что рассчитывали зрители», — справедливо заметил чемпион. Вопреки ожиданиям, на первой попытке никто из пилотов не демонстриро-

вал чудеса скорости в борьбе за лучшие позиции на старте второго раунда. «Зачем зря рисковать», — объяснил Хуан-Пабло Монтойя. — Все ехали в комфортном темпе, чтобы просто «застолбить» себе место».

В ужас от новых правил пришел и Берни Экклстоун, и все руководители команд. А ведь в конце прошлого года именно боссы «конюшен» настояли на корректировке формата квалификаций, чтобы повысить зрелищность. Об этом не преминула напомнить Международная автомобильная федерация (FIA), в сторону которой привычно полетели все копы недовольства новыми правилами и требования их изменить. «Нужно посмотреть, как правила будут работать на нескольких этапах», — заявил представитель FIA, дав по-

нять, что серьезные перемены возможны не ранее начала «европейского сезона», то есть Гран При Сан-Марино в апреле.

Пока же всем заинтересованным сторонам остается думать над новым форматом квалификаций. «Полагаю, что первый раунд должен быть свободным, пилоты должны выезжать на трассу не по очереди, а когда захотят», — поделился своими соображениями шеф BAR Дэвид

Ричардс. Возможно, оптимальным вариантом было бы возвращение к самому старому формату, с ограниченным количеством кругов в течение часовой сессии, ведь, как уместно напомнил вице-президент «формульной» программы Honda Отмар Зафнауэр, «было время, когда квалификации оказывались интереснее гонок». Вот только хватит ли у команд воли признать свои ошибки?

За два дня до начала Гран При Малайзии FIA предложила новые правила проведения квалификации. Общий формат заездов не изменится — пилотам предстоит пройти два зачетных круга. Но теперь первый, «подготовительный» раунд гонщики будут начинать в 13:00. Решающий второй раунд квалификации стартует не через две минуты после окончания первого, а строго в 14:00 — именно эту часть квалификации и будут освещать телевизионные каналы. Планируется, что квалификационные заезды будут проходить по такому графику с Гран При Бахрейна.

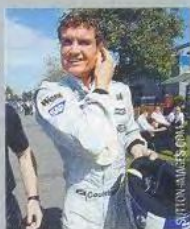




Один двигатель и много проблем

Ф-1 без риска – пресное зрелище

На фоне явного фиаско нового квалификационного формата другое нововведение – правило одного двигателя на весь уик-энд Гран При – осталось в тени. До старта австралийской гонки, вопреки “кровожадным” ожиданиям, мотор ни у кого не сломался и никому из пилотов не “накинули” штрафные десять позиций на старте. Но правило одного двигателя отчасти повинно в отсутствии зрелища, ведь пытаясь сберечь сердце своей машины, пилоты стараются как можно меньше ездить на пределе. Пилот McLaren Дэвид Култхард считает, что это новшество, призванное сократить расходы команд на моторы,



Дэвид Култхард:
“Как гонщик я бы предпочел быструю машину, а все эти игры с искусственным повышением надежности мне не совсем понятны”

абсолютно бесполезно с точки зрения зрелищности. “Думаю, что зрителям это совершенно безразлично, – рассуждает шотландец. – Мне трудно представить человека, который скажет: да, я полюбил Ф-1 сильнее, чем прежде, потому что теперь двигатели выдерживают по 700 км”.

Райкконен под арестом

Нервный срыв гонщика Формулы-1

Сход с дистанции на Гран При Австралии стал для Кими Райкконена лишь началом больших неприятностей, в которые финн угодил позже. После “досрочного финиша” в мельбурнском Альберт-парке Кими был командирован в Соединенные Штаты для участия в одном из спонсорских мероприятий компании West, титульного спонсора McLaren. Там-то с молодым гонщиком и произошел нервный срыв. Во вре-



мя показательных заездов в Нью-Йорке на прошлогоднем автомобиле McLaren Кими совершенно неожиданно нарушил оговоренный маршрут и умчался в неизвестном нап-

равлении. Лишь спустя несколько часов Кими был задержан местной полицией.

Подробнее об аресте Райкконена читайте на с. 32

КОРОТКО

Разочарование Берни



Доминирование команды Ferrari на ГП Австралии стало неприятной новостью для “хозяина” Ф-1 Берни Экклстоуна: “Это совсем не то, на что мы надеялись и чего ожидали. Это просто катастрофа! Ferrari не должна была быть такой быстрой. Казалось, что у них возникнут всевозможные проблемы с покрышками и двигателем, но ничего подобного не произошло”.

Источник угрозы



В борьбе за чемпионство Михаэль Шумахер может в одиночку одолеть всех пилотов, чьи машины “обуты” в резину Michelin. Этого опасается спортивный директор французских шинников Пьер Дюпаскье: “Наши пилоты будут отбирать очки друг у друга, а Михаэль может спокойно финишировать в каждой гонке четвертым и завоевать титул”, – считает он. На ГП Австралии Шумахер усугубил опасения Michelin, дав понять, что не намерен финишировать на такой низкой позиции.

Под одной крышей

На Гран При Австралии команды Формулы-1 впервые продавали свою атрибутику под одной крышей – в открытом на территории Альберт-парка “супермаркете” F1 Superstore. Как сообщается, за гоночный уик-энд удалось продать товаров с символикой “конишен” на сумму около 3 миллионов долларов.



КОРОТКО

Спасатель



Чуть больше десяти лет назад Лука ди Монтеземоло принял бразды правления компанией Ferrari и вывел легендарного автопроизводителя и его команду Ф-1 из затяжного кризиса. Теперь Лука займется аналогичной работой в масштабах целой страны: он возглавит Федерацию промышленников Италии.

«Ты за это ответишь!»



Письма подобного содержания, а также более конкретные угрозы физической расправы получил шеф команды Jordan Эдди Джордан от болельщиков Йоса Ферстаппена. Таким образом фанатичные поклонники голландца выразили свое недовольство тем, что Jordan после нескольких месяцев переговоров так и не приняла Ферстаппена в свой состав (но при этом заполучила одного из спонсоров Йоса).

В пaddock с улицы

Гостями paddock ГП Австралии помимо разнообразных VIP-гостей стали шестеро рядовых поклонников Ф-1. Эти счастливчики выиграли приглашения в paddock в благотворительной лотерее, для участия в которой было достаточно купить значок в виде шлема Марка Уэббера на центральной площади Мельбурна. Акция была организована ассоциацией гонщиков Ф-1 (GPDA) и будет проводиться и на других этапах чемпионата в этом году.



Открытие Бахрейна

Полная готовность к дебютному Гран При

Команде Sauber выпала почетная миссия открыть Бахрейн для Формулы-1. В конце февраля, за месяц с лишним до первого Гран При Бахрейна, тест-пилот Sauber Нил Яни провел показательные заезды на шоссе имени короля Фейсала в Мана-

ме — столице ближневосточной страны. На прямом участке с идеальным дорожным покрытием 20-летний швейцарец в присутствии 20 тысяч зрителей разогнал свой болид до 300 км/ч.

5 марта, когда «большой цирк» дал старт новому сезону в



Австралии, в Бахрейне был сдан в эксплуатацию автодром Ф-1 — на два дня раньше запланированного срока.



Приезд хозяина

Экклстоун пугает организаторов Гран При Австралии

В этом году Берни Экклстоун впервые с сезона-97 совершил утомительный перелет в Австралию, чтобы лично посетить первую гонку «своего» чемпионата мира. И не преминул погугать организаторов Гран При. «Сегодня утром он увидел на территории автодрома два окурка и заявил мне, что в следующем году гонка не состоится, — рассказал руководитель оргкомитета Рон Уокер. — Потом он вернул гонку в календарь, но потребовал заплатить за ее проведение 40 миллионов долларов, потому что какая-то другая австралийская трасса



якобы предложила ему более выгодные условия. Я общаюсь с Берни уже лет 20, и каждый раз он придумывает что-то новенькое. Впрочем, эти его шутки — часть игры под названием «Ф-1».



Вечная ценность

Cosworth возрождает легенду

Британская моторостроительная компания Cosworth возобновляет производство двигателя... образца 1966 года. Это отнюдь не первоапрельская шутка, а приятная новость для многочисленных владельцев старых автомобилей Формулы-1, ведь речь идет о леген-

дарной модели DFV. Этот двигатель под маркой Ford поставлялся командам «большого цирка» в течение почти двух десятков лет и одержал рекордные 155 побед в гонках Гран При. Теперь владельцы раритетных машин смогут купить «родной» мотор.

КОРОТКО

Большая переделка



После фиаско Toyota в Австралии ее новый технический директор Майк Гаскойн решил провести

тотальную переделку автомобиля TF104. "К гонке в Имоле (в середине апреля) мы полностью "переупакуем" нашу машину, а к Сильверстоуну (в июле) будет проведена еще более серьезная модернизация", — сообщил британец, практически не участвовавший в создании Toyota образца 2004 года. По словам Майка, главная проблема модели TF104 в слишком высоко расположенном центре тяжести.

Ф-1 без секундомера



Компания TAG Heuer отказалась от статуса официального хронометриста гонок Ф-1 и после 12 лет сотрудничества перешла в американскую серию IRL IndyCar. Уход TAG Heuer не создал никаких проблем: в распоряжении организаторов осталось все необходимое оборудование.

Прощай, Британия!



Европейский закон о едином порядке для ареста подозреваемых вынудил президента Международной автомобильной федерации Макса Мосли закрыть лондонский офис FIA и продать свой дом, чтобы перебраться в Монако, которое не входит в состав Евросоюза. "Британская полиция может сделать из меня козла отпущения за аварию на любой европейской трассе, они придут ко мне домой и арестуют меня", — поделился своими опасениями Мосли.

Jordan — боец за мир

...и другие общечеловеческие ценности

В этом году помимо коммерческих спонсоров на автомобилях команды Jordan будут рекламироваться и общечеловеческие ценности. Например, на Гран При Австралии капот двигателя машины EJ14 украсили белый голубь и слово Peace ("Мир"). Столь необычная инициатива исходит от руководства Бахрейна, который в этом году впервые принимает Гран

При Формулы-1. "Мы считаем, что Формула-1 — это отличная возможность напомнить людям во всем мире о наших общих ценностях, — заявил наследный принц Бахрейна шейх Сальман бин Хамад бин Иса Аль-Халифа. — Я горжусь тем, что именно Бахрейн является проводником таких идей".

Теперь на каждом этапе чемпионата на машинах Jordan

будут появляться новые "послания человечеству", а по окончании сезона 18 капотов двигателя продадут на благотворительном аукционе. Руководитель Jordan Эдди Джордан не стал скрывать, что занимается такой пропагандой отнюдь не бескорыстно. "Я благодарю Бахрейн за приобретение у нас этого места на машине", — отметил он.



Старт с секретом

Машины Renault сохранили удивительную резвость

Прорыв пилотов Renault на старте ГП Австралии стал поводом для сомнений в том, соблюдает ли французская команда правила. "Асфальт на стартовой прямой был очень скользким, но машины Renault единственные из всех очень быстро рванули с места, — поделился своими наблюдениями стартовавший четвертым Дженсон Баттон из BAR. — Это странно, ведь с этого года мы стартуем "вручную". Напомним, что с сезона-2004 в Ф-1 запрещена система оптимизации старта (launch control), электроника которой обеспечивает идеальное начало движения. В прошлом году Renault обладала одной из лучших систем launch control и нередко выигрывала старты. Но и без электроники на мартовском ГП Австралии Фернандо Алонсо и Ярно Трулли отыграли на старте несколько позиций. При этом машина Алонсо отлично разогналась, даже когда Хуан-Пабло Монтойа "выдавил" испанца на газон.



"Мы не собираемся раскрывать наши секреты, нужно просто внимательно читать правила", — интригует главный инженер Renault Пэт Симондс. По всей видимости, команда использует некий аналог системы launch control, которая управляет не положением дроссельной заслонки (именно это запрещено правилами), а другими параметрами двигателя — подачей топлива или зажиганием. "В сегодняшней Формуле-1 старт — это лучшая возможность для обгона, и, естественно, мы уделили этому аспекту повышенное внимание", — добавил Симондс.

"Формула" на "Арсенале": сезон открыт!

Все о Формуле-1 в прямом эфире

В начале сезона наш журнал начал тесное творческое сотрудничество с радиостанцией "Арсенал", вещающей в Москве на частоте 87,5 FM. Гостем программы одного из ведущих российских автомобильных журналистов Александра Пикуненко стал заместитель главного редактора "Формулы" Борис Мурадов, который в течение полутора часов прямого эфира дал подробный анализ положению дел в Ф-1 и ответил на вопросы радиослушателей. Такие встре-



чи, благодаря которым вы сможете получать информацию из первых рук – от постоянно аккредитованного на чемпионате мира корреспондента, станут регулярными, и каждая из них будет заранее проанонсирована как в эфире радиостанции, так и на страницах "Формулы". Но и в остальные дни с 8.30 до 10.00, если вас интересует все, что связано с автомобилями, слушайте на "Арсенале" "Утренний драйв-тайм с Александром Пикуненко", и не пожалеете!

Титул для Minardi

Спонсор команды – производитель сантехники

Команда Minardi впервые с 2001 года, когда ее купил Пол Стоддарт, обрела полноценного титульного спонсора. Им стал производитель оборудования для ванных комнат (как гласит официальное сообщение – душевых кабин и ванн среднего и высшего класса) Wilux Benelux. В сезоне-2004 команда будет официально называться Wilux Minardi Cosworth. Базирующаяся в Нидерландах компания стала спонсором Minardi еще в прошлом году, а теперь решила увеличить свою поддержку. "Нам



очень приятно, что наши спонсоры не просто продолжают сотрудничество, но и существенно увеличивают масштабы своей поддержки, – заявил шеф и владелец "конюшни" Пол Стоддарт. – Это хорошая оценка нашей работы". Руководитель Wilux Рууд Вилдшут ответил любезностью на любезность: "В прошлом году мы добились 40-процентного увеличения продаж, и немаловажную роль в этом сыграло наше присутствие в Формуле-1".



Самая быстрая ручка

Компания Montegrappa начала производство пишущих принадлежностей из коллекции Montegrappa for Ferrari, о которых мы писали в № 12 за 2003 год. В этом году эксклюзивные "автомобильные" ручки Montegrappa будут выпущены в количестве 4000 штук – ровно столько же машин Ferrari будет построено на заводе в Маранелло.



Direct Mail



Медиа Панорама издательский дом

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

Информация по телефону: 449-0220

Барселона



Гран-При Испании Монтмело

7, 8, 9 мая 2004

Гарантированные места на трибуны "D" (главная) и "F"

Специальный рейс

с 1 по 10 мая

Совместный проект с журналом "ФОРМУЛА" туры "ЗНАКОМСТВО С ФОРМУЛОЙ-1"

Вместе с журналистами "Формулы" вы встретитесь со своими кумирами и проведете два незабываемых дня на пит-лейн и в паддоке Ф-1 во время тестов на трассе "Каталунья"

ЗАЕЗДЫ: 19-26 июня, 11-18 сентября

www. **RUSIBER**.ru

м.Белорусская
(095) 101-4521

e-mail: rusiber@rusiber.ru
лиц. ТД № 0000303

КОРОТКО

Култхард выбирает будущее



Дэвид Култхард смирился с тем, что по окончании сезона ему придется покинуть McLaren и присматривает себе новое

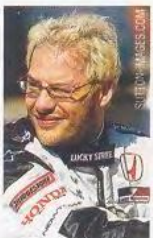
место работы на 2005 год. "Я не женился на McLaren, другим командам тоже нужны такие опытные и профессиональные гонщики, как я, — заявил шотландец. — Toyota нужен пилот, способный побеждать. И, конечно же, я не прочь вернуться в Williams".

Вечно недовольный



Едва стартовал новый сезон Ф-1, как шеф Minardi Пол Стоддарт возобновил склоки с богатыми командами. Австралиец угрожает отозвать свою подпись под решением сохранить в Ф-1 антипробуксовочную систему. Таким образом Стоддарт протестует против того, что автопроизводители не сдержали обещания поставить дешевые двигатели для частных "конюшен". В этом году Minardi платит более 10 миллионов долларов за мотор образца 2002 года — на более современную модель у команды нет денег.

Вильнев отвлекся



Перед стартом нового сезона Ф-1 не выступающий в этом году Жак Вильнев прервал свое затянувшееся молчание, чтобы заявить, что... пока гонки его практически не интересуют. "Я слышал о том, что происходит, но с чужих слов, — признался чемпион 1997 года. — Сейчас я отдыхаю, но поддерживаю физическую форму — гоняю на лыжах и играю в хоккей. Я даже нашел время встретить школьных друзей и побывал на свадьбе у одного из них".

Не понял юмора

Монтою разыграли австралийские телевизионщики

За пару дней до Гран При Австралии Хуан-Пабло Монтоя стал жертвой розыгрыша, устроенного журналистами одной из местных телекомпаний. На пресс-конференции, организованной спонсором команды Williams страховой компанией Allianz, они задали колумбийцу несколько бессмысленных вопросов, затем начали прилюдно разговаривать по мобильным телефонам, а в довершение ко всему один из "провокаторов" спросил у Монтои, не желает ли он сыграть в гольф с его мамой. Вот дословная "стенграмма" его "выступления": "Алло! Что? Нет, я на пресс-конференции. На пресс-конферен-

ции! С Хуаном-Пабло. С гонщиком, а не с художником. Нет, я не смогу сыграть с тобой в гольф. Позвони Дэвиду. <...> Я спрошу у него [у Монтои]. <...> Сыграете в гольф с моей мамой? <...> Он сказал "нет".

Возмущенный Хуан-Пабло отказался продолжать пресс-конференцию и покинул автодром, сорвав спонсорское мероприятие Allianz (в числе прочего планировались "покатушки" VIP-гостей на автомобиле с Монтоей за рулем). "Спонсорам не в чем меня упрекнуть, они сами пустили туда этих людей, — позже заявил Хуан-Пабло. — Я считаю, что во всем, в том числе и в работе со спонсора-



ми, должен быть профессионализм. По-моему, то мероприятие, на котором я присутствовал, было неподходящим местом для подобных шуток". По словам Монтои, руководитель команды Williams Фрэнк Уильямс одобрил его действия в сложившейся ситуации.

Как стало известно позднее, шутников с телевидения пригласили сами организаторы из австралийского подразделения Allianz, чтобы оживить протокольное мероприятие. Однако Монтоя юмора не понял.

Ральф расстанется с Williams?

По крайней мере, BMW он не нужен

Ральф Шумахер все ближе к тому, чтобы уйти из BMW Williams по окончании сезона-2004, когда истечет его нынешний контракт. До сих пор считалось, что немцу покровительствуют его соотечественники из BMW, однако, как оказалось, это отнюдь не так. "Мы видим определенные преимущества в том, что за команду выступает Ральф, но никогда не пожертвуем спортивными результатами ради того, чтобы иметь гонщика определенной национальности, — заявил директор BMW Motorsport Марио Тайссен. — Для нас это не приоритет, нам просто нужны два самых быстрых гонщика, вот и все".



Дэвид Култхард (претендент на место в Williams в сезоне-2005): "Поскорей бы Ральф разобрался со своими планами, ведь мне нужно устроить мое собственное будущее"

Сам Шумахер-младший в последнее время тоже разоткровенничался и рассказал, что Фрэнк Уильямс обманул его, не сдержав обещание подписать новый контракт в конце прошлого года. А на Гран При Австралии менеджер братьев Шумахеров Вилли Вебер объявил, что он уже вовсе ведет переговоры с командой Renault, чтобы устроить туда Ральфа на сезон-2005. Шеф Renault Флавио Бриаторе решительно опроверг слухи о том, что он собирается отдать Шумахеру место Ярно Трулли, но, как известно, дыма без огня не бывает...



Фрэнк Уильямс: "Я не представляю, чем закончится эта эпопея с Ральфом. Моя главная проблема в том, что наша команда уже семь лет не выигрывала чемпионат мира, я хочу прежде всего решить эту проблему"





Феррари живет всех живых!

Даже в Москве

В середине февраля в ультрамодном московском клубе Jet Set произошло уникальное для столичной ночной жизни событие – отмечали день рождения основателя компании Ferrari Энцо Феррари. На вечеринке, организованной хозяевами совместно с московским Ferrari-клубом, доминировал фирменный красный цвет итальянской марки – как в интерьере, так и во внешнем виде гостей (см. фото). Не обош-



лось и без праздничного торта, который украсили 106 свечей – именно столько лет исполнилось бы Энцо Феррари 18 февраля 2004 года.

Занарди снова в строю!

Итальянец повторяет подвиг советского летчика

Фактически повторяя подвиг Алексея Маресьева, оставшийся два года назад без обеих ног экс-пилот Ф-1 и двукратный чемпион CART Алекс Занарди проведет сезон-2004 в чемпионате FIA ETCC за рулем BMW 320. Алекс уже настолько хорошо освоился с протезами, что способен самостоятельно занять место в кресле пилота спортивной машины и показывает отличные результаты. Корреспондент



“Формулы” имел возможность убедиться в этом лично, побывав на тестах серии LG Super Racing Weekend (подробности читайте на с. 92), в рамках которой пройдет чемпионат ETCC.

Читайте большое интервью с Алексом Занарди в одном из следующих номеров нашего журнала

ГРАН ПРИ КИТАЯ

Шанхай
24–26 сентября 2004 г.

ТУРОПЕРАТОР “ЛУИ-ТУР”

Москва, Г/К “РОССИЯ”
тел. (095) 109-84-78, 771-16-80
т/ф. (095) 232-62-46
info@luitour.ru



上海



Лицензия: Т21 0016472

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

West®

ФОРМУЛА УДАЧИ

СУПЕРПРИЗ — ПОЕЗДКА НА ГРАН-ПРИ
ФОРМУЛЫ-1 В 2005 ГОДУ



- ⓐ Спрогнозируй результаты Кубка конструкторов для каждой гонки.
- ⓐ Зайди на сайт www.westonline.ru и оставь свой прогноз.
- ⓐ Эксклюзивные призы от West после каждого Гран-при.
- ⓐ Суперприз по итогам сезона.

РАЗБЕЙ ЗИМНЮЮ СКУКУ!
ВОРВИСЬ В ВЕСНУ
С ФОРМУЛОЙ-1!

Подробности на сайте

www.westonline.ru

МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



Четвертая ежегодная национальная премия "Автомобиль года в России '2003"

Люди начинают покупать автомобили, выбирая их по внешнему виду, а затем продолжают покупать, смотря на качество.

Ли Якокка

На состоявшейся 24 февраля 2004 года пресс-конференции были обнародованы итоги Четвертой ежегодной национальной премии "Автомобиль года в России '2003". Конкурс проводился среди читателей журналов "Автопанорама",

"Формула", Men's Health, "Компания", "Новый век 2000" и посетителей Интернет-сайта www.avtomobilgoda.ru при содействии Ассоциации "Российские автомобильные дилеры". В голосовании принял участие 34 861 человек. Итоги конкурса подтверждены независимой исследовательской компанией "КОМКОН". Подробно о победителях и претендентах на победу в каждом из классов автомобилей можно прочитать в апрельском выпуске журнала "Автопанорама".

На пресс-конференции официальным представителям компаний автопроизводителей, модели которых стали лидерами в своих категориях, были торжественно вручены специальные дипломы, подтверждающие победу в конкурсе. А генеральный директор компании Nissan Motor RUS, господин Тору Сайто, вручил ключи от главного приза нынешнего конкурса – автомобиля Nissan Micra, укомплектованного шинами ContiWorldContact, телефоном Siemens S55 с системой

Hands Free, автомагнитолой Nakamichi и акустической системой DLS, а также багажником и боксом Thule, – его счастливому обладателю Николаю Гурьянову (Россия, Калужская область, город Сосенский).

Мы выражаем глубокую благодарность всем спонсорам и партнерам Ежегодной национальной премии "Автомобиль года в России" от имени оргкомитета и 35 тысяч участников ежегодного конкурса "Автомобиль года в России".



► Итоги конкурса были оглашены 22 февраля 2004 года на пресс-конференции в присутствии представителей компаний-автопроизводителей

► Специальные дипломы подтверждали победу в каждой из 14 номинаций конкурса "Автомобиль года в России"



► Генеральный директор российского представительства компании Nissan Motor торжественно

вручает ключи от главного приза – автомобиля Nissan Micra – Николаю Гурьянову



Поддержка

Информационные спонсоры

ШАНСОН

КАРТА

Интернет-спонсор

Интернет-партнер

Rambler

auto.ru

Информационный партнер

Rambler
ТелеСеть

при содействии Ассоциации
"Российские автомобильные дилеры"



Mobil 1

официальные спонсоры

SIEMENS
mobile

Тема без вариаций, или Все в красном

Текст: Борис МУРАДОВ

Что было, то и будет, и что делалось, то и будет делаться,
и нет ничего нового под солнцем...
Экклезиаст

ИТАК, 146 ДНЕЙ, ОТДЕЛЯВШИХ ПОСЛЕДНИЙ ГРАН ПРИ ПРОШЛОГО СЕЗОНА ОТ ПЕРВОГО ЭТАПА НОВОГО ЧЕМПИОНАТА, НИЧЕГО НЕ ИЗМЕНИЛИ, А САМА ГОНКА МИР НЕ ПОТЯСА. БОЛЕЕ ТОГО, ВРЕМЯ БУДТО ПОВЕРНУЛОСЬ ВСПЯТЬ: ПРЕИМУЩЕСТВО МИХАЭЛЯ ШУМАХЕРА И FERRARI НЕ ПРОСТО ОСТАЛОСЬ НЕЗЫБЛЕНЫМ, НО, КАЖЕТСЯ, СТАЛО ЕЩЕ БОЛЕЕ ПОДАВЛЯЮЩИМ.

Естественный отбор

Пятикратный чемпион

«Основная нагрузка по обкатке машины в тренировках будет лежать в этом сезоне на нашем тест-пилоте Энтони Дэвидсоне. Мы же с Таку будем беречь наши моторы!», — в этом высказывании Дженсон Баттон, по сути, охарактеризовал формат пятничных и субботних утренних заездов перед Гран При, а многие и вовсе назвали их «тестовыми». В любом случае, из кожи вон никто не лез, поэтому ничего особо применительного, помимо сразу же обнаружившегося безусловного превосходства Ferrari поговорно над всеми, ни в пятницу, ни в субботу на мельбурнской трассе не происходило. Некоторую напряженность, впрочем, вызвала необходимость определиться с выбором типа резины на гонку еще до начала субботней тренировки, и в пятницу команды занимались в основном именно этим. Благо, выбрать было из чего. Специалисты Bridgestone, например, привезли на Гран При Австралии, кроме дождевой и промежуточной резины, аж восемь типов обычной, и общее число привезенных ими шин составило примерно 1400 штук, а конкуренты из Michelin доставили на Зеленой континент и того больше — 2100 шин.

Трасса в Альберт-парке, как ее весьма емко охарактеризовал двукратный победитель австралийского Гран При Дэвид Култхард, «высшая дилемма по современным стандартам, довольно гладкая и плавная, удачно сочетающаяся в себе быстрые и широкие виражи и узкие «шпильки», требовательная к тормозам и шинам (главным образом, передним. — Прим. авт.) и вынуждающая применить большую прижимную силу». С другой стороны, 67% этой трассы проходит в режиме «газ в пол», причем число разгонов с низкой скорости до максимальной весьма велико, что особенно актуализирует, опять же, вопрос выносливости моторов, потому, с учетом нового правила «один двигатель на уик-энд», их все на тренировках и старались поберечь. Командам, занявшим в прошлом году с пятого по десятое место в Кубке конструкторов, в этом плане было легче как раз за счет возможности использования третьей машины, но многострадальная Minardi и здесь не повезло. Взятый на место третьего пилота Баз Лейндерс не смог своевременно оформить требуемую для этого «суперлицензию» и был вынужден отправиться обратно в Европу «наматывать» дистанцию Гран При.





Раздавая своим многочисленным поклонникам автографы, Хуан-Пабло был абсолютно уверен в том, что в первом же Гран При сезона утратит нос действующему чемпиону



А действующий чемпион тем временем беззаботно позевывал, демонстрируя абсолютную расслабленность в отношении намерений Хуана-Пабло и уверенность в своих силах



Ну а технический директор Ferrari и вовсе не мог скрыть своего, мягко говоря, снисходительно-веселого настроения, прогуливаясь перед боксами соперников

Пилоты Williams, от которых ждали острого соперничества с Ferrari, никак не могли нащупать идеальный баланс своих машин, но уверенно обещали к воскресенью сравняться в скоростных показателях с соперниками из чемпионской команды. Никак не мог найти верные настройки даже признанный "спец" по этой части Ник Хайдфельд. Многим пилотам различного рода неисправности и "детские болезни" новых машин помешали проехать достаточное число кругов. Вообще же гонщики традиционно сетовали на состояние трассы — слишком грязной после годичного перерыва и еще довольно холодной, чем особенно были недовольны клиенты Michelin.

И лишь пилоты Ferrari, до неприличия уверенные в себе и невозмутимые, несмотря даже на какие-то технические шероховатости, совершенно спокойно раз за разом устанавливали лучшее время круга. Результат, показанный Ярно Трулли (быстреем из всех прочих гонщиков) в ходе первой пятничной сессии, был почти на 2 секунды (!) хуже времени Михаэля Шумахера! Титулованный немец не оставил никому ни малейших шансов, и в этом ему не помешал даже очень сильный ветер, гулявший по трассе и трижды "сдувавший" с нее действующего чемпиона. "Сегодня мы занимались главным образом адаптацией машины к трассе, но я трижды с нее вылетал из-за

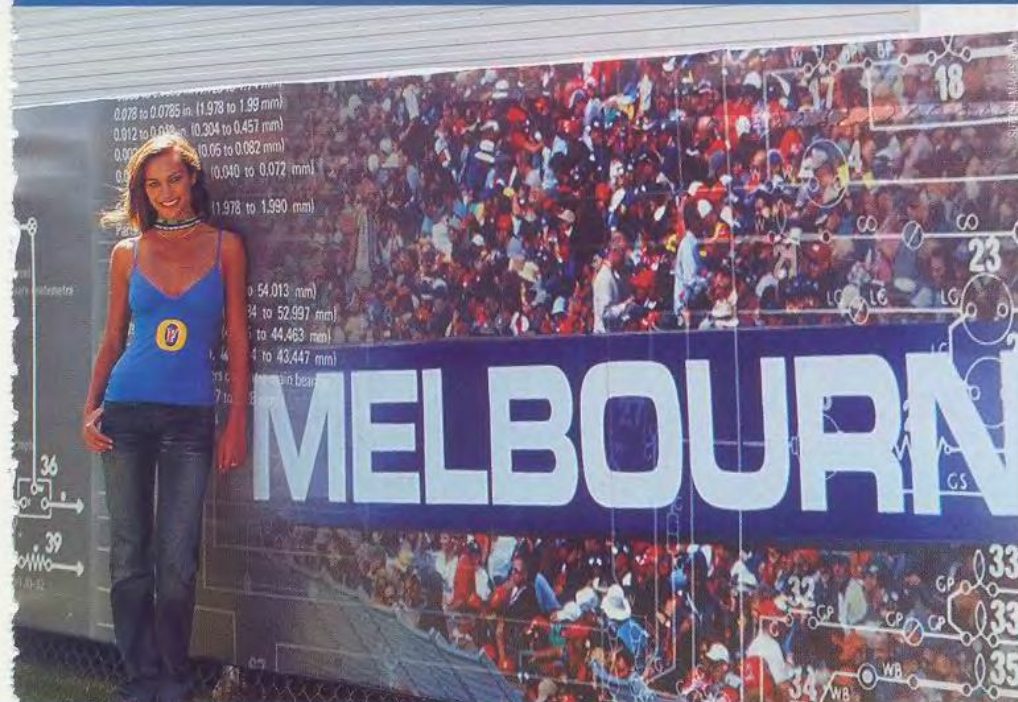
мощных порывов ветра, мешавших правильно выбрать точки торможения", — простодушно признался Михаэль. Соперникам оставалось лишь развести руками...

А вы, друзья, как ни садитесь...

Суббота. Расстановка сил

Новый вдвоенный формат квалификации дружно обругали все, начиная с Михаэля Шумахера и заканчивая самим Берни Экклстоуном. В то время как пилоты топ-команд вместе с большинством зрителей откровенно скучали, гонщикам и механикам Jordan и Minardi было не до зевоты: за отпу-





Гостеприимный Мельбурн собрал в этом году на трибунах автодрома в Альберт-парке рекордное число зрителей. Но предложенное им зрелище оказалось весьма пресным

Ни гигантский бюджет, ни третья машина (на снимке – разворот Рикардо Зонты в ходе пятничной тренировки) не позволили гонщикам Toyota показать впечатляющие результаты. Столь же бледно в сравнении с лидерами выглядели в Австралии почти все остальные

Старт Гран При Австралии оказался не столь бурным, как в последние годы, но все же стал, фактически, самым острым эпизодом в весьма скучной гонке

ценные им считанные минуты между двумя квалификационными сессиями они лихорадочно пытались перенастроить машины практически в режиме «боевых» пит-стопов. Разумеется, ни о каких достойных для них результатах не могло быть и речи. Так, Джанмария Бруни вообще не смог выехать на второй зачетный круг из-за «пропавшей» в его Minardi первой передачи. Не намного успешнее вторая попытка удалась Оливье Панису (из-за отказа электронного блока управления мотором) и Кристиану Клину (неполадки с гидравликой во время прохождения разгонного круга, повлекшие вылет) – оба вместе с Бруни застолбили себе таким образом последние места на стартовой решетке.

Результаты, показанные всеми остальными, выявили расстановку сил, не особо отличную от сложившейся в ходе тренировок. Правда, в первой части квалификации лучшее время осталось за очевидно прибавившим в скорости Хуаном-Пабло Монтеей, что внушило некоторые надежды на обострение борьбы в предстоящей гонке, однако в окончательной сессии пилоты Ferrari с легкостью

восстановили статус-кво, переместившись со второй на первую (М.Ш.) и с восьмой на вторую (Р.Б.) позиции, колумбийцу же оставив лишь третью. Что в сочетании с расположившимися за ним Дженсоном Баттоном, Фернандо Алонсо и Марком Уэббером обещало все же некоторую интригу в развитии дебютного Гран При сезона.

Осетрина второй свежести

Воскресенье. Приложение сил

“A great place for the race” – “Прекрасное место для гоночного заезда” – возвещали рекламные щиты по всему Альберт-парку. Место-то и впрямь прекрасное, чего нельзя было, увы, сказать о прошедшей в этом месте первой гонке сезона. Собрав на сей раз 121 500 зрителей – на 4800 больше, чем в прошлом году (а за все четыре дня автодром посетили

более 360 тыс. человек), она внушила весьма серьезные опасения за будущее чемпионата.

Когда с погасшими красными сигналами стартового светофора все те же гонщики Renault словно выстрелили сами собой, стремительно опережая соперников, можно было подумать, что вопреки запрету в новом техническом регламенте их машины по-прежнему оснащены стартовой и противобуксочной системами. И оставалось лишь восхититься их мастерством, наглядно опровергающим популярное в последние годы мнение, будто все решает именно изощренная автоматика, сводя роль пилота “формулы-1” к минимуму. Можно было лишь порадоваться тому, что, несмотря на бесконечную, продолжающуюся из года в год чехарду в правилах, Формула-1 остается все той же Формулой-1! Если бы только при этом гонка не отдавала столь сильно пресловутой “осетрины второй свежести”...

“Приятная неожиданность” – такое название получил наш прошлогодний отчет о Гран При Австралии, в котором с первых двух мест стартовой решетки в стремительный отрыв сразу ушли все те же небезызвестные Михаэль Ш. и Рубенс Б., но победил неожиданно-негаданно некий основательно подзабытый Дэвид К., в то время как действующему чемпиону из distinguished команды F. пришлось довольствоваться лишь четвертым, да же не призовым местом. На сей раз неожиданности не случилось. Алый цвет так и остался доминантным до самого финиша гонки, вызвав ликование несметной армии болельщиков “Скудерии” и навеяв грустные мысли на всех прочих. Хотя сдается, что и здравомыслящие поклонники шестикратного чемпиона мира вполне могут теперь поспать голову пеплом, опасаясь лишиться удовольствия наблюдать за борьбой своего кумира с соперниками.





От Кими Райкконена, несмотря на провальный результат в квалификации, можно было ожидать реального и острого соперничества с пилотами если не Ferrari, то хотя бы Williams, однако ранний сход из-за отказа двигателя свел эти ожидания на нет

Однако без сюрпризов все же не обошлось. Довольно неожиданно в борьбу с лидером, хоть и виртуальную, вступил молодой пилот Renault Фернандо Алонсо. Блестящим стартом и уверенным пилотированием на протяжении всей дистанции испанец наглядно подтвердил свое прошлогоднее звание "Открытие года". А его усилия были вознаграждены местом на третьей ступени пьедестала почета

бийский маню, словно боксер-профессионал перед поединком, пообещал надрать действующему чемпиону известное место и победить. Не надрал и не победил. Более того, на старте Хуан-Пабло сначала "зевнул" обогнавшего его снаружи, почти по траве Алонсо, а затем, пытаясь его же в первом повороте перетормозить и вернуть утраченную позицию, в результате недотормозил и вылетел с трассы в овраг, переместившись затем на овражное место и финишировав в итоге лишь пятым вслед за стартовавшим позади него Ральфом Шумахером.

Жаль, что не удалось пока увидеть, на что в этом сезоне способен Райкконен за рулем нового McLaren — отпущенных ему до отказа мотора (из-за падения давления в системе охлаждения) девяти кругов для этого явно оказалось недостаточно. В то время как от доброго старого Куттхарда, похоже, сюрпризов ждать уже не приходится, да и ошибочный выбор стратегии (каждые "лишние" 10 кг топлива увеличивали время прохождения круга на 0,4 с) и титя резны скорости ему не прибавили.

Зато, кажется, руководство Renault, пообещав в этом году потеснить одну из ко-

манд первой тройки, слов на ветер не бросает, и блестящий старт, равно как и столь же блестящий даже на фоне Ferrari, а уж тем паче на фоне Williams и McLaren, финиш Фернандо Алонсо — наглядное тому подтверждение. Да и Ярно Трулли с учетом неполадок в его машине тоже не подкачал, что и обеспечило французской команде место в тройке сильнейших в только что открытой турнирной таблице.

По сути, если сбросить со счетов Михаэля Шумахера и Рубенса Баррикелло, которому побороться с партнером помешали на сей раз не приказы из боксов, а неполадки с тормозами, главным героем гонки стал как раз Алонсо, оказавшийся на протяжении всей дистанции столь же недосягаемым для соперников, как и неудержимые пилоты Ferrari. Вторым же открытием гонки — а может, и сезона в целом — стал Дженсон Баттон. Хоть к финишу он и потерял две позиции по сравнению со стартом, пропустив в самом начале того же Алонсо, а затем, во второй части дистанции, Шумахера-младшего (в ходе пит-стопа) и отставшего на

старте Монтюю, все-таки его выступление было столь впечатляющим, что им нельзя было не восхититься. Особенно на фоне стартовавшего на таком же автомобиле хваленного Сато. И если, кстати, новый BAR действительно очень хорош в сравнении с предыдущими моделями, то, право, очень жаль, что в этом году у нас нет возможности увидеть за его рулем Жака Вильнева.

Большие надежды возлагали — особенно земляки — и на Марка Уэббера, но Jaguar в этом году, по крайней мере пока, не эволюционировал так же, как BAR, и именно машина в конечном счете австралийца и подвела, когда в середине гонки отказала коробка передач.

Особой интриги ждали, пожалуй, от борьбы между Sauber и Jordan, особенно с учетом пилотской "рокировки", и эти ожидания оправдались: схватка на 34-м круге между отчаянно защищающимся Ником Хайндфельдом и явно более быстрым Джанкарло Физикеллой стала самым красивым и захватывающим эпизодом Гран При Австралии. Итальянец флигирно обошел немца по внешней, а тот

Но виноват ли в этом — и вообще "во всем" — Михаэль Шумахер? Нет, такое может утверждать лишь полный глупец! И не обязательно быть поклонником Михаэля и болеть за него, чтобы не видеть очевидного: в свои 35 (!) лет этот уникул сохраняет блестящую спортивную форму и высочайший уровень мотивации, которым, не говоря уж о его колоссальном опыте, даже куда более молодые конкуренты могут лишь позавидовать. Более того, складывается впечатление, что этот чемпион из чемпионов по-другому ездить просто уже и не может, делая это чуть ли не играючи, словно на автопилоте, как будто машина давно уже стала органичным продолжением его рук и ног. Нет, Шумахер — явно не Чубайс, который, как известно, всегда "во всем виноват".

А виноваты ли конструкторы и инженеры Ferrari, год за годом создающие все более совершенный автомобиль? Напротив, возника-

ет закономерный вопрос: неужели все светлые умы и технические гении собрались лишь в этой, одной-единственной команде, а в других никто ничего столь выдающегося создать не способен?! Фантазмагория какая-то, ей-богу...

В прошлом году казалось, где-то в отлаженном механизме Ferrari или самом Михаэле Шумахере произошел сбой, из-за чего и чемпионский титул, и Кубок конструкторов едва не ушли к соперникам, но теперь нет сомнений — жив, курилка, да еще как жив!

С его соперниками из Williams, судя по гонке, тоже все понятно: если хотя бы к середине сезона, как это было в прошлом году, команда все-таки доведет машины до ума, можно надеяться на их "контактную" борьбу с пилотами Ferrari, лишь бы не было слишком поздно. Пока же не произошло ничего похожего на такую борьбу, хотя накануне Гран При она была даже обещана, по крайней мере, Монтюей. Колум-



Не слишком успешное выступление в Гран При Австралии Такумы Сато заставило вновь вспомнить о Жаке Вильневе: не рано ли незаурядного канадца "попросили" из команды BAR?



Отчаянная борьба Никса Хайндфельда с занявшим его место в Sauber Джанкарло Физикеллой стала одним из немногочисленных, но ярких украшений гонки

"ХОТЯ МЫ И БЫЛИ УВЕРЕНЫ В СКОРОСТИ НАШИХ МАШИН, НО МЕСТО НА ПЬЕДЕСТАЛЕ ПОЧЕТА ПРЕВЗОШЛО НАШИ ОЖИДАНИЯ".

ФЕРНАНДО АЛОНСО





Скверно стартовавшим пилотам Williams в течение почти всей гонки не оставалось ничего другого, как соперничать друг с другом. Но все же их усилия принесли команде второе место в Кубке конструкторов



По состоянию шин Bridgestone видно, насколько им пришлось тяжело. Впрочем, шинам Michelin пришлось в этом смысле еще тяжелее, что во многом и объясняет феноменальное превосходство Ferrari



Ник Хайдфельд, демонстрировавший в гонке высочайший боевой дух, не разочаровал, надо полагать, своего нового работодателя Эдди Джордана. А вот новый Jordan сильно разочаровал Ника

так же филигранно, совершенно по-честному, пытался этого не допустить, но тщетно.

С Хайдфельдом оказалась связана и самая экстремальная ситуация вне трассы: из-за заклинившего сцепления Ник не смог выключить первую передачу, наехал на одно из приготовленных для замены колес, которое, в свою очередь, свалило с ног державшего его механика. К счастью, для последнего все закончилось благополучно; к несчастью для Ника, та же неполадка на выезде с пит-лейн и вывела его из гонки. Символично, что практически в то же время закончилась из-за отказа мотора гонка и для бывшего партнера Хайдфельда по Sauber Фелипе Массы, занимавшего в этот момент десятую позицию. Что в очередной раз показало: одной лишь внешней идентичности машины с прошлогодней моделью Ferrari, точно такого же мотора и навыков тест-пилота "Скуде-

рии" недостаточно, чтобы демонстрировать такие же результаты, как демонстрируют пилоты чемпионской команды. Ко всему перечисленному необходимо еще очень многое.

Новобранцы Ф-1 в целом проявили себя весьма с похвальной стороны. Чего стоил один лишь Бруни, на "немошной" Minardi умудрившийся на первом круге обогнать не только своего партнера по команде, но и Клина, Паниса и Пантано. Жаль, правда, что ни ему, ни Баумгартнеру так и не удалось довести свои машины до финиша. Зато блеснули Клин и Пантано, благополучно финишировав одиннадцатым и четырнадцатым соответственно и "замкнув" между собой обоих пилотов Toyota, никак, напротив, в этой гонке не блеснувших, что, собственно, и ожидалось.

Ну а самый большой сюрприз преподнесли, пожалуй, шинники. Судя по всему, именно благодаря их стараниям скорость машин

не только не снизилась, как ожидалось из-за известных изменений в техническом регламенте, но и настолько возросла, что по сравнению с прошлым годом лучшее время круга сократилось на сенсационные 3,4 с, и на 1,4 с был превышен даже абсолютный рекорд трассы, установленный в прошлогодней квалификации! Что же касается первого раунда очередного "шинного сражения", то он, несмотря на "бронзу" Фернандо Алонсо и последующие шесть мест на счету Michelin, прошел с явным преимуществом Bridgestone в убийственной для соперников комбинации с Ferrari.

Итак, на счету Михаэля Шумахера – первая победа в сезоне-2004, семьдесят первая за всю карьеру в Формуле-1 (из 196 стартов в Гран При). Остановит ли кто-нибудь Красного Барона, которого впору уже переименовать в Красного Дьявола? **И**



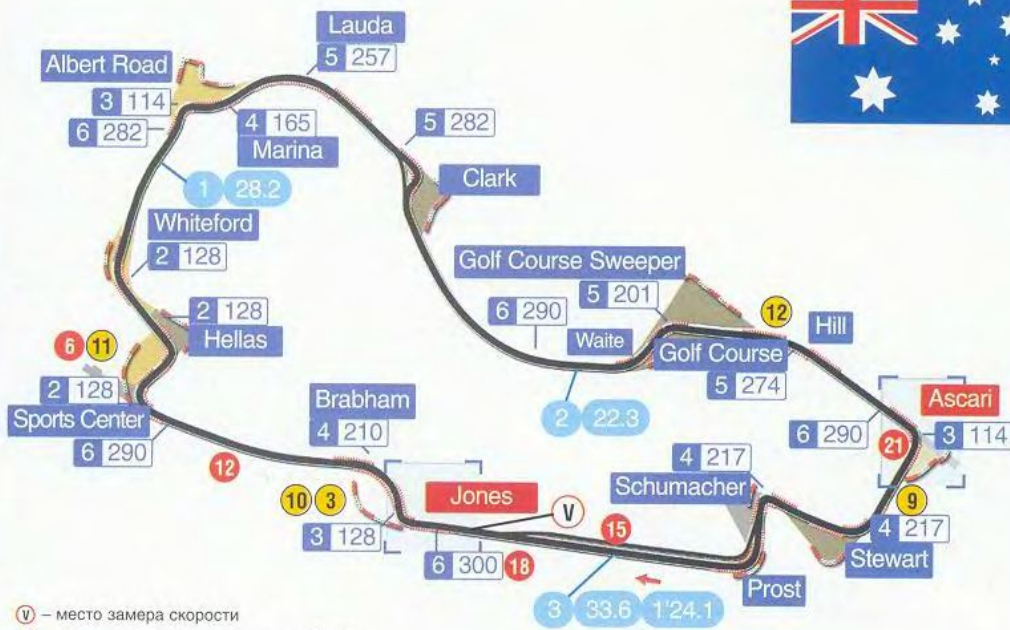
Альберт-парк,
Мельбурн

Количество кругов58
 Длина круга5.303 км
 Старт/финиш0.000 км
 Общая дистанция307.574 км
 Старт гонки
 (время московское)06:00
www.grandprix.com.au



На этом Гран При...

- ...Михаэль Шумахер записал в свой актив четвертый "большой шлем" и 16-й хет-трик
- ...отличился и Рубенс Баррикелло, который стартовал вторым, занимал именно эту позицию на протяжении всей дистанции, показал второе время круга и поднялся на "серебряную" ступень пьедестала, став автором, если можно так выразиться, "малого шлема"
- ...благодаря дебютантам Бруни и Пантано Италия получила максимальное представительство в Ф-1 – четыре пилота
- ...Кими Райкконен провел 50-ю гонку в Ф-1, однако именно в ней прервалась серия финна – до этого четыре гонки подряд Кими набирал очки
- ...Ferrari одерживает в Австралии шестую победу (впереди McLaren – 8), и показывает рекордный третий "дубль"
- ...Дэвид Култхард преодолел 8000-й круг в гонках Ф-1. С результатом 8012 он занимает по этому показателю 14-е место "в абсолютном"



(V) – место замера скорости

(20) – место вылета с трассы машины № 20

(20) – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2003 г. Дэвид Култхард/McLaren MP4-17D: 1:34'42.124

Рекорд круга в квалификации (до 2004 г.) 1'25.843 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2001)

Рекорд круга в гонке (до 2004 г.) 1'27.724 (2003 г., Кими Райкконен/McLaren MP4-17D)

– быстрый круг в гонке – время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

– время на секторе/круге – ключевые участки трассы

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо
 11:00–15:00
 Воздух: 22–23 °C
 Асфальт: 34–39 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	М. Шумахер	1'24.718/15	–
2	Р. Баррикелло	1'24.826/22	0.108
3	Я. Трулли	1'25.757/23	1.039
4	Дж. Баттон	1'25.786/15	1.068
5	Ф. Алонсо	1'25.853/22	1.135
6	Р. Шумахер	1'25.882/26	1.164
7	Х.-П. Монтойя	1'26.206/19	1.488
8	Д. Култхард	1'26.215/17	1.497
9	М. Уэббер	1'26.312/17	1.594
10	К. Райкконен	1'26.579/18	1.861
11	Дж. Физикелла	1'26.601/27	1.883
12	Т. Сато	1'26.967/14	2.249
13	Ф. Масса	1'26.969/25	2.251
14	Р. Зонта	1'27.165/25	2.447
15	Э. Дэвидсон	1'27.516/11	2.798
16	О. Панис	1'27.710/11	2.992
17	К. Клин	1'27.724/20	3.006
18	К. да Матта	1'27.807/16	3.089
19	Н. Хайдфельд	1'27.826/15	3.108
20	Б. Вирдхайм	1'28.781/30	4.063
21	Дж. Бруни	1'28.991/18	4.273
22	З. Баумгартнер	1'29.708/9	4.990
23	Дж. Пантано	1'30.061/18	5.343
24	Т. Глок	1'30.291/4	5.573

V ср. поб.: 225.345 км/ч

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Переменная облачность. Сухо
 10:00–12:00
 Воздух: 20–24 °C
 Асфальт: 21–37 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	М. Шумахер	1'25.093/26	–
2	Х.-П. Монтойя	1'25.255/22	0.162
3	Р. Шумахер	1'25.628/20	0.535
4	Р. Баррикелло	1'25.649/20	0.556
5	Ф. Алонсо	1'25.908/18	0.815
6	К. да Матта	1'25.916/30	0.823
7	Я. Трулли	1'25.927/23	0.834
8	М. Уэббер	1'26.066/16	0.973
9	К. Райкконен	1'26.127/14	1.034
10	Д. Култхард	1'26.133/16	1.040
11	Дж. Баттон	1'26.403/25	1.310
12	О. Панис	1'26.597/31	1.504
13	К. Клин	1'27.088/21	1.995
14	Ф. Масса	1'27.172/28	2.079
15	Дж. Физикелла	1'27.195/21	2.102
16	Т. Сато	1'27.592/21	2.499
17	Н. Хайдфельд	1'27.755/27	2.662
18	Дж. Пантано	1'28.825/25	3.732
19	Дж. Бруни	1'30.496/28	5.403
20	З. Баумгартнер	1'31.763/27	6.670

V ср. поб.: 224.352 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо
 14:00
 Воздух: 23–24 °C
 Асфальт: 35–41 °C

№	Пилот	Время 1	Поз.	Время 2	+с
1	М. Шумахер	1'25.301	2	1'24.408	–
2	Р. Баррикелло	1'25.992	8	1'24.482	0.074
3	Х.-П. Монтойя	1'25.226	1	1'24.998	0.590
4	Дж. Баттон	1'25.898	6	1'24.998	0.590
5	Ф. Алонсо	1'25.928	7	1'25.699	1.291
6	М. Уэббер	1'26.232	9	1'25.805	1.397
7	Т. Сато	1'26.737	11	1'25.851	1.443
8	Р. Шумахер	1'25.445	3	1'25.925	1.517
9	Я. Трулли	1'27.357	15	1'26.290	1.882
10	К. Райкконен	1'25.592	4	1'26.297	1.889
11	Ф. Масса	1'26.833	12	1'27.065	2.657
12	Д. Култхард	1'25.652	5	1'27.294	2.886
13	К. да Матта	1'28.274	17	1'27.823	3.415
14	Дж. Физикелла	1'26.286	10	1'27.845	3.437
15	Н. Хайдфельд	1'27.469	16	1'28.178	3.770
16	Дж. Пантано	1'29.156	18	1'30.140	5.732
17	З. Баумгартнер	1'32.606	20	1'30.681	6.273
18	О. Панис	1'27.253	13	–	–
19	К. Клин	1'27.258	14	–	–
20	Дж. Бруни	1'30.912	19	–	–

V ср. поб.: 226.173 км/ч; рекордные сектора: 28.468, 22.519 (М. Шумахер), 33.554 (Баррикелло), V макс.: 318.7 км/ч (Физикелла)

ГОНКА

Облачно. Сухо
 14:00
 Воздух: 18–20 °C
 Асфальт: 23–27 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	V ср.
1	М. Шумахер	58	1:24'15.757	1'24.125/29	219.010
2	Р. Баррикелло	58	+13.605	1'24.179/8	218.423
3	Ф. Алонсо	58	+34.673	1'25.086/10	217.519
4	Р. Шумахер	58	+1'00.423	1'25.824/11	216.424
5	Х.-П. Монтойя	58	+1'08.536	1'25.286/42	216.081
6	Дж. Баттон	58	+1'10.598	1'25.982/24	215.994
7	Я. Трулли	57	+1 круг	1'26.275/9	215.191
8	Д. Култхард	57	+1 круг	1'26.328/13	215.004
9	Т. Сато	57	+1 круг	1'26.077/43	213.996
10	Дж. Физикелла	57	+1 круг	1'26.282/39	212.448
11	К. Клин	56	+2 круга	1'27.840/6	210.693
12	К. да Матта	56	+2 круга	1'27.820/41	210.376
13	О. Панис	56	+2 круга	1'27.807/35	208.686
14	Дж. Пантано	55	+3 круга	1'28.523/15	207.645
15	Ф. Масса	44	НФ	1'26.846/11	212.751
16	Н. Хайдфельд	43	НФ	1'27.503/27	206.796
17	Дж. Бруни	43	+13 кругов	1'30.161/10	160.473
18	М. Уэббер	29	НФ	1'25.952/15	212.574
19	З. Баумгартнер	13	НФ	1'30.621/8	190.283
20	К. Райкконен	9	НФ	1'27.936/7	212.808

V ср. лк.: 226.933 км/ч; рекордные сектора: 28.111, 22.284 (М. Шумахер), 33.456 (Баррикелло), V макс.: 323.9 км/ч (Масса)

ЧЕМПИОНАТ
В ЛИЧНОМ
ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	10
2 Р. Баррикелло	8
3 Ф. Алонсо	6
4 Р. Шумахер	5
5 Х.-П. Монтойя	4
6 Дж. Баттон	3
7 Я. Трулли	2
8 Д. Култхард	1
9 Т. Сато	0
10 Дж. Физикелла	0
11 К. Клин	0
12 К. да Матта	0
13 О. Панис	0
14 Дж. Пантано	0
– Ф. Масса	–
– Н. Хайдфельд	–
– Дж. Бруни	–
– М. Уэббер	–
– З. Баумгартнер	–
– К. Райкконен	–

КУБОК
КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	18
2 BMW WilliamsF1 Team	9
3 Mild Seven Renault F1 Team	8
4 Lucky Strike BAR Honda	3
5 West McLaren Mercedes	1
6 Sauber Petronas	0
7 Jaguar Racing	0
8 Panasonic Toyota Racing	0
9 Jordan Ford	0
– Minardi Cosworth	–

ВНУТРИКОМАНДНЫЕ
ПРОТИВОБОРСТВА
В КВАЛИФИКАЦИЯХ

Счет
М. Шумахер 1:0 Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя 1:0 Р. Шумахер
Д. Култхард 0:1 К. Райкконен
Я. Трулли 0:1 Ф. Алонсо
Дж. Баттон 1:0 Т. Сато
Дж. Физикелла 0:1 Ф. Масса
М. Уэббер 1:0 К. Клин
К. да Матта 1:0 О. Панис
Н. Хайдфельд 1:0 Дж. Пантано
Дж. Бруни 0:1 З. Баумгартнер



КРУГ ЗА КРУГОМ

1

Пара Ferrari сохраняет статус-кво в первом повороте, а позади них Монтойа в борьбе с хорошо стартовавшим Алонсо выскакивает на траву и теряет позиции. Сато врезается сзади в Трулли, обе машины получают небольшие, но чувствительные повреждения. Тем не менее именно Ярно лучше всех начинает гонку, отыграв четыре места. Не слишком удачно стартуют Уэббер и Райкконен. Кими, впрочем, совершает несколько обгонов уже по ходу первого круга. С 20-го места на 17-е пробивается Бруни. Положение в конце круга: М. Шумахер, Баррикелло, Алонсо, Баттон, Трулли, Р. Шумахер, Монтойа, Уэббер, Сато, Култхард.

2

Монтойа (7-й) обгоняет Р. Шумахера (в Sports Center), Хайдфельд (15-й) — Физикеллу, а Бруни уже 16-й и лучший среди новичков, опередив Пантано.

4

Пантано откатывается на 18-ю позицию, пропустив Клина.

5

Кристиан обходит и Бруни (16-й).

8

Физикелла (15-й), теряющий время позади Хайдфельда, первым отправляется в боксы и продолжает гонку последним.

10

Из-за неполадок с водяным насосом системы охлаждения Райкконен (11-й) сначала пропускает Массу в первой "эске", а затем и вовсе сходит в Sports Center. Монтойа (6-й) отправляется в боксы (10.0) и продолжает гонку 11-м.

11

Один за другим останавливаются Баррикелло (2-й; 8.1), Алонсо (3-й) и Баттон (4-й). Позади Бруни (15-й) совершает плановый пит-стоп, а Баумгартнер (18-й) — вынужденный: уже несколько кругов барахлит электросистема двигателя.

12

Волну дозаправок продолжают М. Шумахер (1-й; 9.4), Трулли (2-й; 7.8), Р. Шумахер (3-й; 7.3), Сато (7-й) и да Матта (12-й). Больше всего выгоды извлекает из этой операции Ральф, которому удается одним махом оставить позади Трулли и Монтойа.

13

Вышедший было на третье место Уэббер также посещает пит-лейн. Физикелла (17-й) в борьбе с да Маттой ошибается в Sports Center и выскакивает на траву.

14

Последними из лидеров в боксы отправляются Култхард (4-й; 11.7) и Масс (7-й), там же Хайдфельд (11-й) и Панис (15-й). Дэвид отыгрывает одну позицию, оказавшись впереди Сато (10-й). В остальном первая десятка неизменна. Замыкающий гонку Баумгартнер окончательно выбывает из борьбы.

16

Клин (10-й) совершает первый из двух запланированных пит-стопов и перемещается на 16-е место. Преследовавший его Сато ошибается в Jones/Brabham.

19

Останавливаются и Пантано (12-й), пропуская четырех соперников. Массу (11-й) разворачивает на выходе из Whiteford, но бразилец "ловит" машину и продолжает гонку, не теряя мест.

24

В борьбе за шестое место Монтойа опережает Трулли (перед Ascari). Позади лишь 40% дистанции, а Алонсо (3-й; 9.2) и да Матта (13-й) во второй раз в боксах.

25

Меняет шины и дозаправляется замыкающий гонку (18-й) Бруни.

26

Баттон (3-й) и Монтойа (6-й; 9.5), в свою очередь, на пит-лейн.

27

Сворачивают в боксы Уэббер (6-й) и Сато (10-й).

28

Один за другим плановую остановку совершают Р. Шумахер (4-й; 8.1), Трулли (5-й), Хайдфельд (12-й) и Физикелла (13-й). В лидирующей группе по одной позиции удается отыграть пилотам Williams — Ральф опережает Баттона, Хуан-Пабло — Трулли. Култхард и Масс, занимающие места в конце первой десятки, избрали тактику гонки с двумя пит-стопами, но пока не получили от этого ощутимой выгоды.

29

Пилоты Ferrari, оторвавшиеся от преследователей уже на 40 секунд, также посещают пит-лейн (Баррикелло вновь первым — 7.2), сохраняя уверенное лидерство.

30

В боксах и М. Шумахер (7.8). Там же Уэббер (9-й), но совсем по другой причине — в КП "выпали" шестая и седьмая передачи, и австралийцу приходится прекратить гонку.

33

В продолжающемся с самого старта поединке Физикеллы и Хайдфельда локальную победу одерживает гонщик Sauber, перемещаясь на 12-ю позицию.

35

На Minardi Бруни (17-й) двигатель все больше теряет мощность, и итальянец вынужден свернуть в боксы. После почти двадцати минут ремонта Джанмария возвращается на трассу и добирается до финиша, но так и не попадает в официальную классификацию.

36

Култхард (8-й; 10.7) и Масс (9-й) на пит-лейн. В гонку оба возвращаются уже в круге позади М. Шумахера.

37

Также вторую и последнюю остановку совершают Клин (11-й), Пантано (15-й) и Панис (16-й).

38

Монтойа совершает уже третий в этой гонке обгон — на этот раз Баттона — в борьбе за пятое место (вновь перед Ascari).

39

Еще одна ошибка Массы (10-й) — на выходе из Golf Course.

40

Алонсо посещает боксы уже в третий раз (8.3), но по-прежнему сохраняет третью позицию.

42

Поочередно на протяжении следующих кругов посещают пит-лейн и все остальные пилоты, избравшие тактику трех пит-стопов. Однако отрывы уже настолько велики, что практически ни один из них не теряет позиций. Лишь да Матта (13-й) пропускает вперед Клина.

44

Из-за неполадок со сцеплением Хайдфельд (12-й), подъезжая к боксам Jordan, не успевает погасить скорость и сбивает двух механиков. Едва вернувшись на трассу, немец вынужден окончательно прекратить гонку.

45

Сходит и Масс (10-й) — молодого бразильца подвел двигатель.

51

Замыкающий гонку Панис (14-й) опережает Пантано.

58

Гран При заканчивается двойной победой Ferrari. Алонсо начинает сезон с пьедестала, однако Renault уступает Williams в командном зачете. Баттон финиширует шестым и один среди пилотов, не представляющих команды "большой четверки", набирает очки. Полный провал в West McLaren Mercedes — единственная машина пришла к финишу лишь восьмой.

Пилот Шасси/Двигатель/Шины

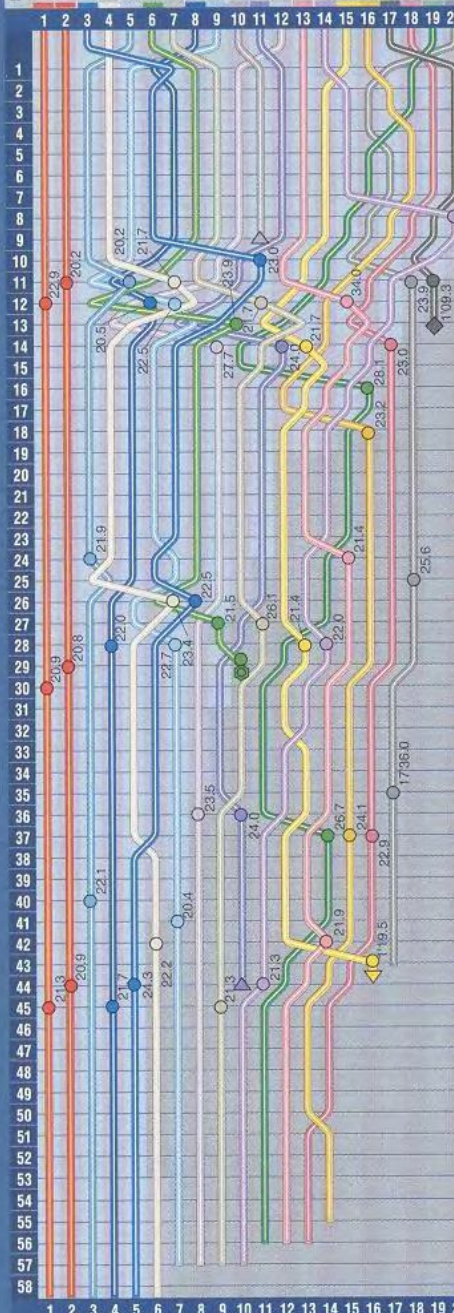
М. Шумахер Ferrari F2004-234* Ferrari/B	К. П. Монтойа Williams FW26-05* BMW/M	Дж. Баттон BAR 006-01* Honda/M	Ф. Алонсо Renault R24-02* Renault/M	М. Уэббер Jaguar R5-03* Jaguar/M	Т. Сато BAR 006-03* Honda/M	Р. Шумахер Williams FW26-03* BMW/M	Я. Трулли Renault R24-03* Renault/M	К. Райкконен McLaren MP4-19-04* Mercedes/M	Ф. Масс Sauber C23-03* Petronas/B	Д. Култхард McLaren MP4-19-03* Mercedes/M	К. да Матта Toyota TF104-02* Toyota/M	Дж. Физикелла Sauber C23-02* Petronas/B	Н. Хайдфельд Jordan EJ14-03* Cosworth/B	Дж. Пантано Jordan EJ14-02* Cosworth/B	З. Баумгартнер Minardi P504-01* Cosworth/B	П. Панис Toyota TF104-03* Toyota/M	К. Клин Jaguar R5-01* Jaguar/M	Дж. Бруни Minardi P504-02* Cosworth/B
---	---------------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	----------------------------------	-----------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--	-----------------------------------	---	---------------------------------------	---	---	--	--	------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

Примечание:

1) если пилот посещает боксы ("п"), то отрыв следующего за ним указывается относительно предыдущего. Например, если на пит-лейн гонщик, занимающий 4-е место, то в графе "4-5" указан отрыв 5-го пилота от 3-го;

2) темным фоном на диаграмме гонки обозначается отставание гонщика от лидера на круг и более

п — визит на пит-лейн
к — отставание на круг
— круги присутствия на трассе
— машины безопасности
— средние значения показателей за гонку
— старт из боксов



Отрыв от преследователя

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9
1	1.0	0.9	1.1	0.8	0.6	0.3	0.5	1.3
2	1.1	1.3	1.8	1.1	0.4	1.1	1.0	2.0
3	1.2	1.8	2.7	1.1	0.6	0.7	1.4	3.1
4	1.8	2.2	3.7	1.2	0.6	0.8	1.6	4.7
5	1.9	2.8	4.6	1.5	0.5	0.8	2.2	5.6
6	2.3	3.1	5.7	1.6	0.8	0.7	2.7	6.5
7	2.2	4.1	6.6	1.8	1.1	0.7	3.3	7.1
8	2.2	5.1	7.6	2.0	0.7	1.1	4.0	7.6
9	2.4	6.1	8.5	2.0	0.8	0.9	4.7	8.6
10	2.3	6.9	9.5	2.3	1.8	4.7	9.9	0.7
11	п	23.4	1.1	п	5.1	п	10.8	0.8
12	п	3.6	1.8	10.6	п	п	2.2	0.8
13	1.5	5.7	11.3	2.0	1.4	1.6	1.1	0.6
14	1.4	6.0	14.0	0.8	3.9	1.1	4.1	п
15	1.4	7.0	14.4	0.9	4.1	1.2	2.9	14.3
16	1.7	7.7	15.3	0.7	3.6	1.5	2.0	15.3
17	1.8	8.0	16.7	0.9	3.5	1.1	2.2	16.3
18	0.9	8.6	18.4	0.8	3.9	0.3	2.5	17.0
19	1.3	9.0	19.7	0.7	5.3	0.5	1.8	17.4
20	1.2	9.4	20.8	0.8	5.4	0.6	2.0	18.3
21	1.8	9.3	21.3	0.8	5.3	0.6	1.9	18.9
22	2.3	11.4	20.6	0.9	6.1	0.5	2.3	18.8
23	2.7	11.8	22.2	0.6	6.3	0.5	2.2	19.6
24	2.9	п	35.1	1.0	7.3	0.8	1.0	20.8
25	3.0	37.0	1.0	0.9	5.5	2.3	0.7	21.0
26	2.9	39.2	1.1	8.6	0.7	п	п	21.0
27	2.5	40.8	0.9	9.3	12.5	6.6	3.2	п
28	2.6	42.0	п	22.9	7.0	п	5.0	16.5
29	п	47.3	23.2	1.4	4.9	4.7	1.3	17.4
30	п	22.1	22.8	2.4	4.7	4.1	2.2	17.4
31	5.7	23.5	22.5	3.4	3.8	3.8	2.6	17.9
32	6.1	24.4	23.0	4.2	3.3	4.2	2.4	20.1
33	6.4	25.3	24.0	4.2	2.2	4.6	2.6	19.7
34	7.6	25.2	25.9	4.8	0.9	5.2	2.1	19.3
35	7.6	25.2	28.1	3.6	0.7	6.1	1.6	22.9
36	9.4	24.5	29.6	4.0	0.4	6.2	п	38.4
37	10.2	24.3	30.2	6.1	0.6	4.9	25.4	13.0
38	12.6	22.7	31.3	7.5	1.2	3.9	25.3	12.5
39	14.4	21.9	32.1	7.3	3.7	3.7	24.7	11.5
40	13.1	п	54.5	7.1	4.6	4.1	25.6	9.9
41	13.9	48.9	5.8	6.7	4.9	п	31.8	8.2
42	13.9	50.7	4.6	5.7	п	36.1	3.6	6.3
43	16.1	51.6	2.9	5.2	30.4	7.7	4.2	4.1
44	п	70.5	2.1	п	35.4	8.8	4.8	3.7
45	п	30.7	п	29.9	7.5	9.2	4.9	п
46	20.9	32.0	23.2	4.5	9.1	10.0	4.1	25.8
47	21.9	31.3	22.0	4.9	10.5	10.8	3.2	25.8
48	22.6	31.0	21.4	5.9	11.1	10.3	4.0	24.5
49	22.1	31.6	21.1	6.8	11.3	10.5	4.7	22.7
50	23.5	30.0	21.3	8.3	10.2	11.2	4.7	22.2
51	24.1	29.2	21.5	9.5	9.0	11.8	4.6	22.2
52	24.0	28.3	22.2	10.0	8.4	12.2	4.4	22.5
53	24.0	27.5	24.4	8.4	7.8	12.9	4.6	23.0
54	22.2	26.9	26.6	7.2	6.8	13.3	4.8	23.5
55	18.1	25.7	27.2	7.2	6.1	14.0	5.4	23.6
56	15.5	23.9	27.6	7.6	5.1	14.6	5.6	23.6
57	15.1	21.9	27.8	8.0	3.9	16.7	4.3	23.7
58	13.6	21.0	25.7	8.1	2.0	к	к	к
	8.7	21.6	17.1	4.9	5.4	5.7	5.4	15.0

● — пит-стоп
● — штраф
✕ — вылет
▲ — двигатель
● — тормоза
● — масло
● — прокол
● — подвеска
★ — столкновение
✕ — механическое повреждение
● — коробка передач
▼ — трансмиссия
✕ — электроника
● — топливная система
● — радиатор



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



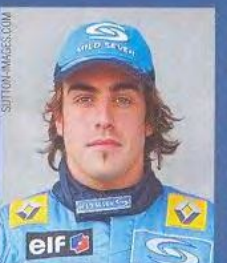
Михаэль Шумахер

Гонка прошла отлично, но поначалу мне пришлось нелегко: пока у Рубенса не начались какие-то проблемы, он очень упорно наседали на меня сзади, и я не мог позволить себе ни малейшей ошибки. Но машина, как и в течение всего уик-энда, была превосходной, и главный итог этой первой гонки для меня заключается в том, что она одна принесла мне на два очка больше, чем первые три гонки прошлого сезона. Я, впрочем, и не сомневался в том, что мы выступим очень и очень сильно. В пользу этого говорили и результаты наших последних тестов в Имоле, и характеристики австралийской трассы, и значительный прогресс, достигнутый в конструкции и доводке новой машины, что внушает особую уверенность и облегчает управление ею. В конце дистанции, когда Фернандо снизил темп, мы решили, что теперь можем особо не торопиться, поскольку это лишь первая гонка, впереди еще весь сезон, и лучше, когда есть такая возможность, относиться ко всему максимально бережно. Я даже пропустил в конце гонки Баттона, который в этот момент ехал быстрее, и мне не было никакого резона сдерживать его.



Рубенс Баррикелло

Первая половина гонки прошла для меня в захватывающей борьбе. Время прохождения круга было невероятным, и в какой-то момент, когда Михаэль застрял за крутыми, я даже подобрался к нему совсем вплотную, однако как раз в это время у меня начались проблемы с тормозами — педаль стала все больше и больше проваливаться. В тот момент меня это, правда, не сильно встревожило, так как я все равно собирался предпринять обгон, но затем и сам попал в "пробку", а после пит-стопа стало ясно, что тормоза по-прежнему в должной мере не охлаждаются. А поскольку после дозаправки машина весьма потяжелела, их эффективность снизилась еще больше — я уже совсем не чувствовал педали. Михаэль к тому времени ушел уже в очень большой отрыв, и, не имея нормальных тормозов, я в этой ситуации не мог предпринять ничего иного, как успокоиться и ехать в возможном для себя темпе.



Фернандо Алонсо

Несмотря на отсутствие в этом сезоне системы оптимизации старта в машине, мне удалось стартовать так же прекрасно, как неоднократно и в прошлом году. Правда, в начале мне немного помешал Монтойя, из-за него мне пришлось даже заехать двумя колесами на траву, но затем — после того как он, будучи на внешней, грязной стороне трассы, слишком поздно затормозил и не вписался в первый поворот — мне все же удалось обогнать его, а затем вся гонка прошла уже легко, без проблем. Я был значительно медленнее пилотов Ferrari, чтобы сражаться с ними, но зато был быстрее Дженсона и пилотов Williams, так что большую часть дистанции провел, можно сказать, в полном одиночестве. Вообще же, хотя мы и были уверены в скорости наших машин, но собирались еще доработать мотор к европейским этапам, а здесь рассчитывали всего лишь на несколько очков, так что место на пьедестале почта превзошло наши ожидания.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ

Ральф Шумахер: Хотя мне и удалось отыграть четыре позиции и набрать несколько очков, я, конечно же, не могу быть доволен сегодняшним результатом. У нас была хорошая стратегия, команда прекрасно провела пит-стопа, но мы никак не ожидали, что наше отставание от Ferrari составит секунду на круге. Полагаю, что такое преимущество соперникам обеспечила конструкция их машины и недостаточная износостойкость наших шин. Да и вообще нам необходимо улучшить все понемногу.

Хуан-Пабло Монтойя: Я не смог извлечь преимущества из своей третьей стартовой позиции, поскольку сразу же вынужден был защищаться от Алонсо, из-за этого вылетел с трассы и потерял четыре места. Затем всю оставшуюся гонку я только и делал, что искал подходящие моменты для обгона оказавшихся впереди машин, но это было нелегко из-за неважного баланса моего автомобиля и пузырения шин.

Дженсон Баттон: Я доволен тем, что в первой же гонке заработал три очка. Стартовал я не так уж и хорошо, да еще и попал на грязную часть трассы, но мне удавалось некоторое время удерживаться четвертым. Ральф опередил меня за счет пит-стопа, в процессе которого у нас вышла заминка с запорочным рукавом, а затем на трассе я пропустил и Монтойю. У нас все в порядке с надежностью, и не хватает еще лишь немного скорости в гонке.

Ярно Трулли: Я очень хорошо стартовал, но кто-то — думаю, Сато — ударил мою машину сзади и повредил диффузор. Из-за этого машина потеряла устойчивость, и гонка оказалась для меня очень трудной. Жаль финишировать седьмым, стартуя с пятой позиции, но хорошо еще, что я вообще смог результативно закончить гонку на поврежденной машине.

Дэвид Култхард: Весь уик-энд оказался для нас очень неудовлетворительным, и заработанное сегодня очко — крохотное тому утешение. Я хорошо стартовал и смог отыграть несколько позиций, но выше восьмой подняться мне так и не удалось. Наши результаты далеки от тех, на которые мы рассчитывали, но в Малайзии дела, надеюсь, пойдут лучше.

Такума Сато: Гонка выдалась хлопотной. Я хорошо стартовал, но в первом повороте меня зажали, я задел Renault и повредил носовой обтекатель. Повреждение обнаружили лишь во время первого пит-стопа, а заменили обтекатель и вовсе лишь в процессе второго, после чего машина сразу же пошла на секунду быстрее, но на последнем отрезке дистанции стал отрываться и мешать нормальному течению воздуха один из элементов заднего антикрыла.

Джанкарло Физикелла: Я разочарован, поскольку машина вела себя отлично, и я мог выступить сегодня удачнее, но потерял много времени в начале гонки позади Хайндфелда, который отчаянно сопротивлялся, при том что был значительно медленнее меня. Как только у меня выдалась подходящая возможность, я сразу же это доказал.

Кристиан Клин: Финишировать в дебютном для меня Гран При одиннадцатым — это фантастика! Поначалу я был страшно разочарован тем, что мне пришлось стартовать с 19-й позиции, однако это же и подвигло меня на прорыв вперед. Стартовал я довольно медленно, уж больно грязной была трасса, но затем быстро обрел уверенность и вскоре обогнал Toyota Паниса. Спасибо механикам за отлично настроенную и сбалансированную машину!

Кристиано да Матта: Гонка сегодня выдалась для нас трудной. Машина вела себя отнюдь не лучшим образом, но, по крайней мере, у нас теперь нет на сей счет иллюзий. Мы знаем, как обстоят дела и над чем надо серьезно поработать. Это, помимо продемонстрированной нашими машинами надежности, и есть главный плюс прошедшей гонки.

Оливье Панис: Старт сезона изрядно разочаровал. После предсезонных европейских тестов я ожидал гораздо лучшего результата. Но зато теперь мы знаем наше истинное положение относительно соперников — мы по-прежнему очень далеки от топ-команд. Но я верю в Майка Гаскойна и его команду специалистов.

Джорджо Пантано: Мой первый Гран При доставил мне удовольствие, и я очень рад, что сумел лучше изучить машину и доехать до финиша, что и было моей целью в дебютной гонке. Более того, мне удавалось держаться относительно близко к соперникам и финишировать с отставанием всего в два круга от Михаэля Шумахера, и это, полагаю, очень неплохо для первого старта в Формуле-1.

Фелипе Масса: Я отлично поборолся сегодня с Кими, и в какой-то момент подобрался к нему настолько близко, что не заметил даже щитка с тормозной отметкой. Поэтому, увидев, что он тормозит, я затормозил чуть позже и умудрился его обогнать. Затем, впрочем, машина приобрела недостаточную поворачиваемость, и ею стало трудно управлять, из-за чего меня и развернуло в пятом повороте на 19-м круге. А до финиша мне помешал добраться отказ двигателя.

Ник Хайндфельд: То, что со мной произошло на пит-стопе, никогда прежде не случалось, и я очень испугался за механиков. К счастью, все обошлось, и это главное. На пит-стопе у меня попросту заклинило сцепление, и машина продолжала двигаться на первой передаче. Эта же неисправность стала и причиной моего последующего схода. Вообще я ожидал большего от своего выступления — пришлось всю дорогу бороться с пузырящимися шинами.

Джанмария Бруни: Удачно стартовав, я сумел даже обогнать Золта, Паниса и Клина, а затем, на торможении в конце первого круга, и Пантано. Однако примерно на 20-м круге начались сбои в двигателе, и он стал терять мощность. Мне пришлось заехать на дополнительный пит-стоп, но ситуация все ухудшалась, и команда решила заехать в боксы для ремонта, но и после этого я смог проехать лишь десяток кругов. Жаль, потому что баланс машины был очень хорошим.

Марк Уэббер: К сожалению, мне не удалось финишировать в своей домашней гонке. Машина была хороша, и мне удалось повиснуть на хвосте у Монтойя, но затем пропала шестая и седьмая передачи, чего ни разу прежде не случалось за 6000 км тестов. И, поскольку большая часть этой гонки проходит на полном "газу", мне ничего не оставалось, как вернуться в боксы.

Золт Баумгартнер: Нашей стратегической задачей сегодня было оставаться на трассе и избегать проблем. И все шло хорошо до восьмого круга, когда забахлял мотор. Из-за этого я очень рано заехал на первый пит-стоп, механики попытались устранить неисправность, но уже на шестнадцатом круге мотор окончательно отказал.

Кими Райкконен: Я очень разочарован нашим выступлением в течение всего уик-энда. Я застрял на старте и потерял несколько позиций, но затем сумел отыграть большую их часть в первой же паре поворотов. Машина вела себя хорошо, но, к несчастью, это продолжалось недолго: мне пришлось остановиться из-за отказа двигателя. Определенно, это не самое лучшее начало сезона.

Конструкторы против правил

Текст и рисунки: Джордж ПИОЛА

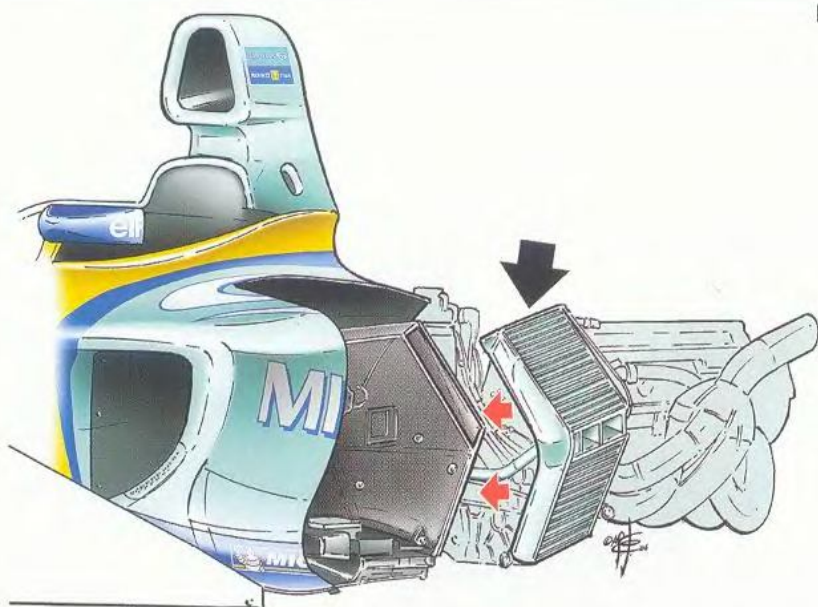


рис. 2

Renault

Конструкторы добились впечатляющих результатов в уменьшении боковин машины R24, используя «согнутые пополам» радиаторы (рис. 2). Для обеспечения нормального отвода тепла в плотно упакованных боковинах были сделаны прорези-«жабры» в стиле Ferrari. На машине Трулли были установлены более массивные «дымоходы» охлаждения, отчасти выполнявшие функции дефлекторов.

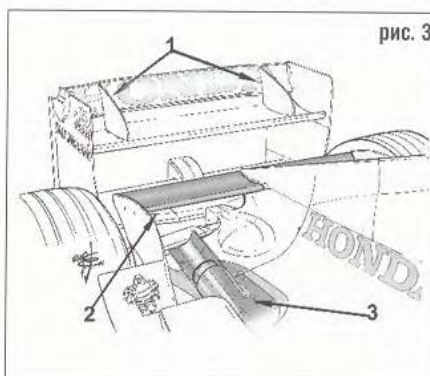


рис. 3

При подготовке своих машин к первой гонке сезона команды попытались компенсировать потерю прижимной силы в связи с сокращением числа рабочих плоскостей заднего антикрыла до двух вместо прежних трех. Рафинирование аэродинамических «пакетов» велось с поистине маниакальной тщательностью. Новые решения обнаружились не только в аэродинамике, но и в системах охлаждения: команды Sauber, Renault и McLaren изменили сложившиеся представления о компоновке радиаторов. Помня о правиле одного двигателя на весь уик-энд, команды стремились к максимальной стабильности температуры силового агрегата, для чего были увеличены теплообменные площади радиаторов. Новые формы радиаторов позволили по-новому спрофилировать боковины: это особенно заметно на машине Renault.

Ferrari

Если присмотреться к новой Ferrari, то видно, насколько скрупулезно команда работала над аэродинамикой машины. Среди ярких мелочей — расположенные под углом 3 градуса миниатюрные антикрылья в зоне верх-

него воздухозаборника (фото 1). Их основная задача заключается не в создании дополнительной прижимной силы: прежде всего, «крылышки» оптимизируют воздушный поток, устремляющийся на заднее антикрыло. Знаменитые «жабры» охлаждения были сделаны асимметричными — справа с пятью прорезями вместо трех, так как с этой стороны также расположены радиаторы для охлаждения масла.

Williams

В нижней части боковин, практически у самого днища, для ускорения воздушного потока в зоне задних колес непосредственно

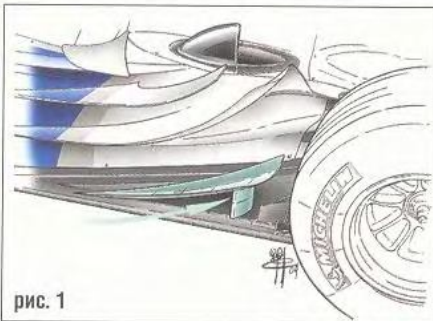


рис. 1

перед ними были установлены дополнительные «плавники» с вертикальными подпорками (рис. 1), немного развернутые наружу. Плоскости заднего антикрыла имели небольшой подъем по краям. Команда экспериментировала с выхлопными трубами различной высоты, и в итоге был выбран более традиционный вариант с низкими трубами.

BAR

Использовался асимметричный кузов с более крупными вентиляционными отверстиями на левой боковине. Команда установила два вертикальных «плавника» для оптимизации воздушного потока на нижней плоскости заднего антикрыла (1 на рис. 3). Еще одним пока уникальным решением стала сплошная плоскость, соединяющая два дефлектора на боковинах, перед задними колесами (2 на рис. 3). А вот в конструкции выхлопных труб (3 на рис. 3) BAR, в отличие от других команд, не стала экспериментировать, оставив трубы круглыми в сечении и небольшими по размеру.



рис. 4

Sauber

Правый радиатор (рис. 4) на Sauber кардинально отличается от конструкции, использованной на Ferrari F2003-GA, на основе которой построена машина C23. Вместо наклонных радиаторов применена «согнутая» форма, которая позволяет увеличить теплоотдачу на 20%.

фото 1





Остается выяснить, кто из них
будет смеяться последним



Трое в очках,
не считая собаки



Фанатомобиль



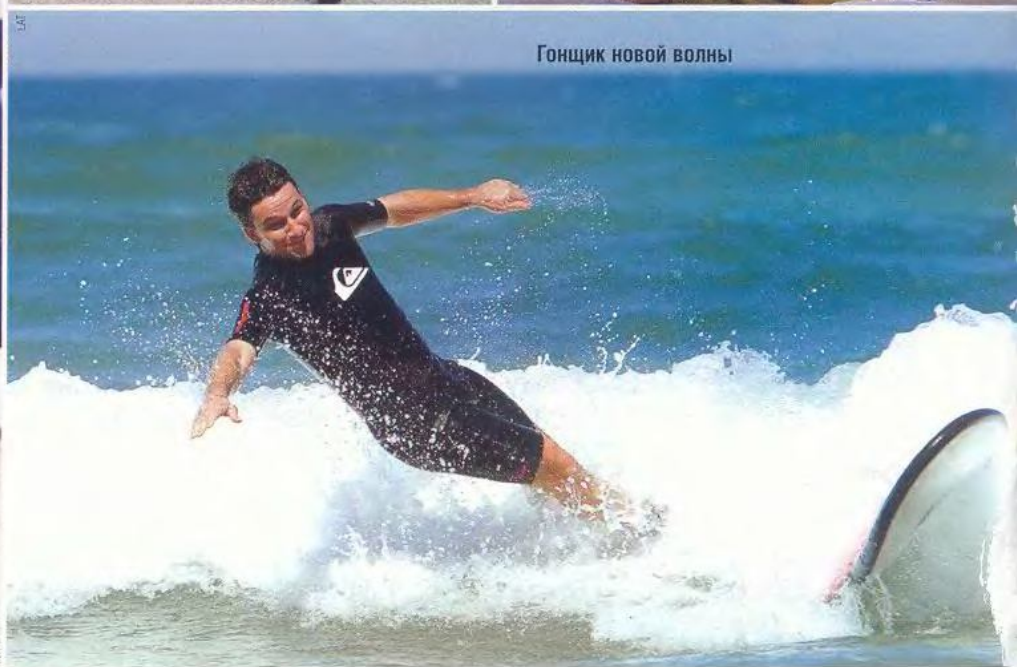
Эдди Джордан
решил начать
усиление
команды с себя



Кислое это дело,
бороться с Ferrari

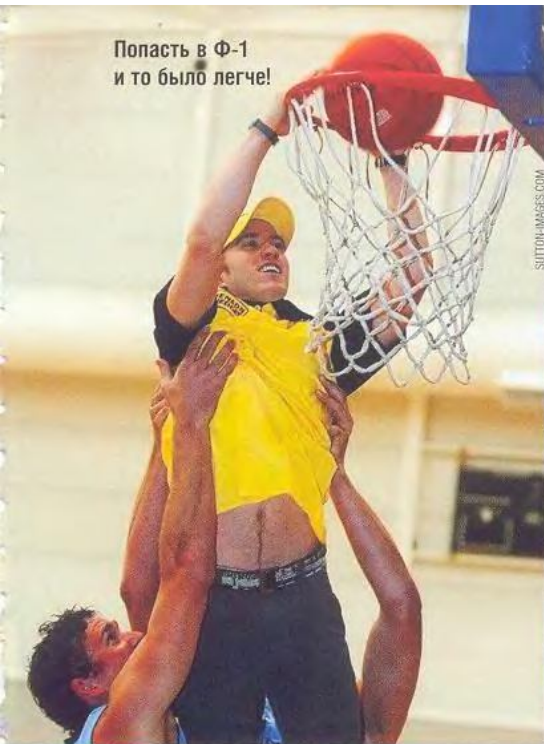


Этим палец в рот
не клади



Гонщик новой волны

Попасть в Ф-1
и то было легче!



И здесь Ferrari руку
приложила...



Любовь зла...



Раздвоение
личности



Антиподки



Мы снова в калейдоскоп
попали?
- Ага! Вот смеху-то будет!
Рябиков Альберт, Россия,
Тюмень

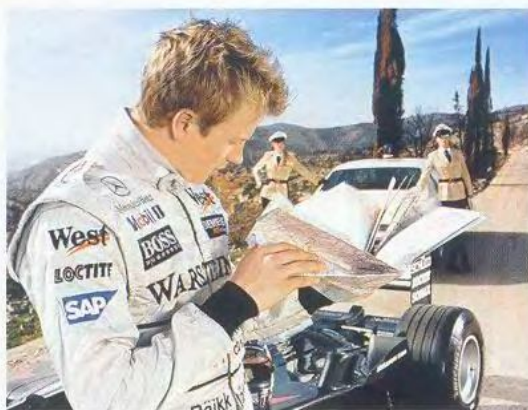
Условия конкурса "Калейдоскоп" изложены на нашем сайте www.formula-one.ru.
Подпись победителя очередного тура - на фото со знаком





День смеха

в West McLaren Mercedes

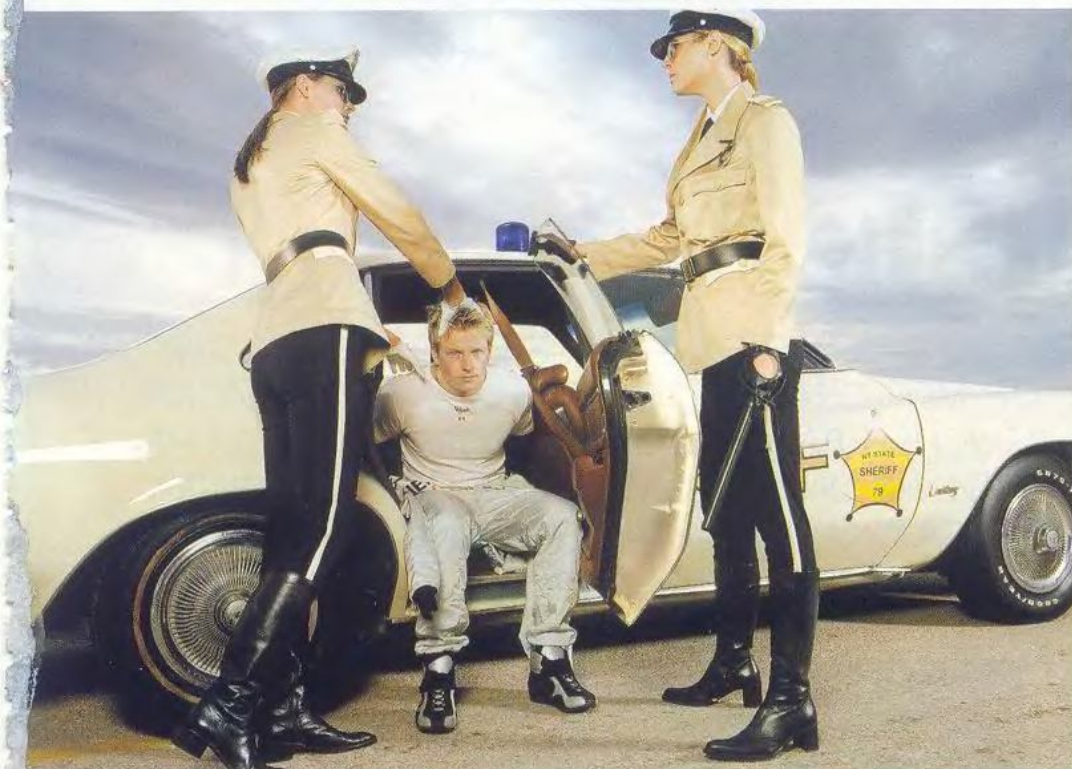


Автоспорт, как известно, дело серьезное. И хотя 1 апреля, день шуток и розыгрышей, — праздник международный, командам Формулы-1 в начале сезона чаще всего не до смеха. Впрочем, шутки можно готовить и заранее, а осуществлять их — на высоком профессиональном уровне. Оказывается, с этими оговорками даже в такой серьезной команде, как West McLaren Mercedes, порой не прочь повалять дурака. Пусть даже и в откровенно рекламных целях.

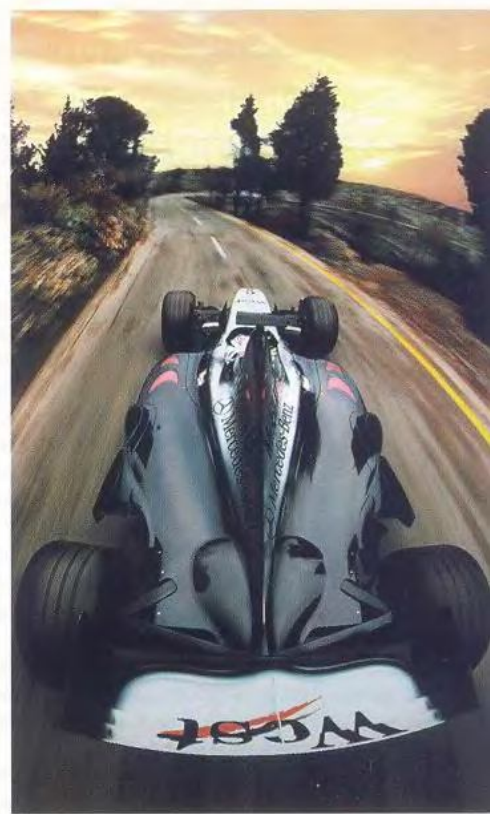
Итак, сюжет прост, незамысловат и, при некоторой своей условности, весьма узнаваем по многочисленным воплощениям в известного рода кинопродукции. Все начинается с того, что Кими Райкконен, мирно едущий на автомобиле Ф-1 (?) в китайский Шанхай (?), останавливается возле патрульной машины полиции штата Нью-Йорк (?), чтобы спросить дорогу. Полицейские (в роли которых выступают две сексапильные девицы, что в данной ситуации выглядит уже вполне естественно) неожиданно надевают на гонщика наручни-

ки и начинают его разоблачать. В буквальном смысле. Жертва полицейского произвола с истинно финским хладнокровием ждет, что же предпримут дальше "форменные"... девушки. Однако к его явному разочарованию, ничего особенного не происходит. Вместо того чтобы цинично надругаться над беззащитным гонщиком, одна из девиц снимает форму, оказавшись при этом Дженни Далман — невестой Кими (на каблуках она выше своего жениха уже на целую голову), облачается в комбинезон и угоняет автомобиль Ф-1. Мораль, надо полагать, заключается в том, что ощущения, которые женщина может получить за рулем "формулы", намного сильнее, чем всякие там извращения на заднем сиденье полицейской машины.

Для чего все это затевали? Да просто так... для смеха. Конечно, основное время в команде West McLaren Mercedes отведено для дела. Но и для потехи находится час. Разумеется, на коммерческой основе. **И**



ОКАЗЫВАЕТСЯ, ДАЖЕ
В ТАКОЙ СЕРЬЕЗНОЙ
КОМАНДЕ, КАК WEST
McLAREN MERCEDES,
ПОРОЙ НЕ ПРОЧЬ
ПОВАЛЯТЬ ДУРАКА





Ветеран новой волны

ЕГО СУДЬБА ЧУТЬ ЛИ НЕ ДО САМОГО НАЧАЛА СЕЗОНА ВИСЕЛА БУКВАЛЬНО НА ВОЛОСКЕ. ОН МОГ ОКАЗАТЬСЯ "ЛИШНИМ" В ЧЕМПИОНАТЕ МИРА ФОРМУЛЫ-1, НЕ УСПЕВ ДАЖЕ ТОЛКОМ ПРОЯВИТЬ СВОИ НЕЗАУРЯДНЫЕ СПОСОБНОСТИ. НЕ ОН ПЕРВЫЙ ТАКОЙ, И НЕ ОН, ВИДИМО, ПОСЛЕДНИЙ. НО СУДЬБА ОКАЗАЛАСЬ К НЕМУ БЛАГОСКОЛОННА И ДАЛА ЕЩЕ ОДИН ШАНС.

Текст: Борис МУРАДОВ

Ник Хайндфельд как-то незаметно "остарел". Казалось бы, еще совсем недавно он был 22-летним чемпионом международной Формулы-3000, носившим заветное прозвище Quick Nick – "Быстрый Ник", и подающим надежды тест-пилотом одной из топ-команд Формулы-1. Его считали начинающим, молодой порослью гонщиков Гран При, а сейчас глянь – ему уже без малого "пютерные" по нынешним меркам 27 лет (стукнет в мае) и он входит в разряд весьма опытных "новых ветеранов". За его плечами ни много ни мало четыре сезона в "хоролевских гонках".

Три-четыре года назад перед ним открывались самые многообещающие перспективы: талант гонщика – налицо, умение понимать, чувствовать и настраивать машину – на высочайшем уровне, заветный контракт с опекавшей его с юных лет командой



Ник Хайндфельд с Норберто Пикетом и Алексом Занарди.
Гран При Бразилии, Сан-Паулу, 26 марта 2000 года

McLaren Mercedes был уже почти в кармане, но... надежды Ника на карьерный взлет в составе топ-команды так и не сбылись.

Однако из заведомо обреченной Prost, где он провел свой дебютный сезон, Хайндфельд затем попал все же в достаточно сильную, крепкую и перспективную во всех отношениях команду Sauber. Причем для Петера Заубера он стал настоящей находкой и в течение первых двух сезонов в команде демонстрировал более чем похвальные результаты: по соотношению числа набранных очков к общему числу Гран При из всех гонщиков, выступавших за Sauber, Ник уступал лишь Хайнцу-Харальду Френтцену времен его первого "призыва" в ряды пилотов швейцарской конюшни. Особенно солидно стабильный успех Хайндфельда смотрелся на фоне хоть и эффектных, но весьма неровных выступлений его свежиспеченных партнеров по ко-

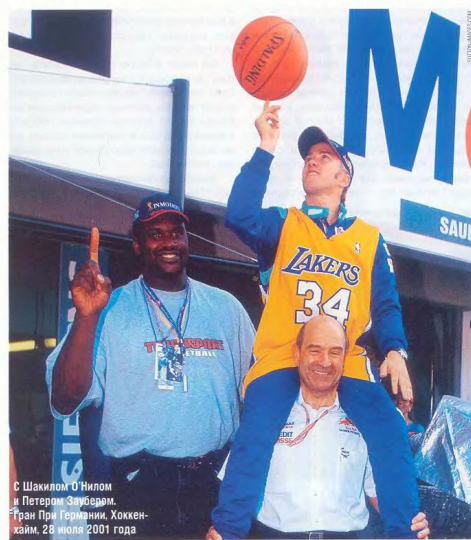
манде – Кими Райкконена и Фелипе Массы. А ведь постоянство, как известно, – признак мастерства. Но в прошлом сезоне словно случился некий сбой: результативность молодого немца заметно снизилась, в том числе и по сравнению с его старшим земляком, все тем же Френтценом, набравшим вдвое больше очков.

И уже в конце сезона стало ясно, что контракт Хайндфельда (как, впрочем, и Френтцена) на работу в Sauber продлен не будет. Петер Заубер, надо отдать ему должное, реформируя по известным ему высшим соображениям пилотский состав команды и прощаясь с Ником, худого слова про него не сказал, напротив, воздал ему должную хвалу и поблагодарил за прекрасную работу. Тем не менее такое решение стало для Ника настоящим шоком: сначала вместо него из двух пилотов Sauber, несмотря на худшие результаты, руководство McLaren предпочло ему, вопреки ожиданиям, Райкконена, а теперь уже и в Sauber места для него не нашлось. "Вторая половина сезона стала для меня довольно трудным испытанием, – признается Ник, – ведь я задолго до официального объявления знал и о переходе в команду Физикеллы, и о возвращении Массы, и о том, как мало у меня шансов остаться в Формуле-1".

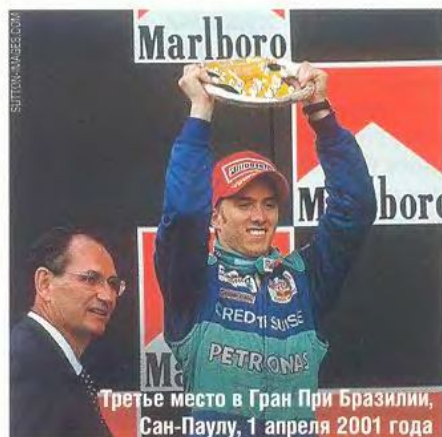
Лучший из худших или худший из лучших?

Шансов было мало в особенности потому, что в таком же положении оказались еще пятеро (!) гонщиков: начиная с недавних дебютантов Ральфа Фермана и Джастина Уилсона и заканчивая многоопытными и талантливыми Йосом Ферстаппеном, тем же Хайнцем-Харальдом Френтценом, и даже харизматичным Жаком Вильневом. Но судьба оказалась благосклонной именно к Хайндфельду. Ник получил место в Jordan. Когда об этом было объявлено, он с нескрываемой радостью и явным облегчением признался: "Я очень счастлив. Для меня было бы ужасно не остаться в Формуле-1 и не выступать в очередном сезоне".

Почему? За что он так любит Формулу-1? Что его привлекает в ней больше всего? Была ли у него альтернатива в выборе профессии? На эти "вечные" вопросы Хайндфельд дает нехитрый и, казалось бы, банальный ответ. Но в том-то и суть, что такой ответ, при всей его кажущейся банальности, – это ответ истинного гонщика: "Больше всего привлекает сам процесс пилотирования этих исключительных во всех отношениях машин. И, конечно, возможность бороться на трассе с лучшими гонщиками мира и работать над машиной с лучшими инженерами, гениями



С Шкивом О'Нилом и Петером Заубером.
Гран При Германии, Хоккенхайм, 28 июля 2001 года



Третье место в Гран При Бразилии, Сан-Паулу, 1 апреля 2001 года



На тестах Jordan. Сильверстоун, 5 февраля 2004 года



С Фелипе Массой на тестах в Хересе, 12 февраля 2004 года

технической мысли. Все прочее — слава, деньги, светские удовольствия — для меня вторично. Этого ведь можно добиться и множеством других способов, а вот ощущения за рулем «формулы-1» — уникальны и неповторимы. Я целенаправленно стремился в эти гонки с раннего детства, с картинга, становился чемпионом во всех сериях, в которых участвовал, и у меня никогда не возникало даже сомнений в выбранном пути. Были моменты, когда моя карьера могла прерваться из-за финансовых трудностей, но никогда — по собственному желанию».

Надо полагать, что это не просто красивые слова, не рисовка. Даже на вопрос, с кем из гонщиков Формулы-1 он дружит и любит проводить время, Ник отвечает: «Я со всеми в одинаково хороших отношениях, никого особо не выделяю, а большую часть времени провожу со своим инженером — мне с ним интереснее».

Не секрет, кстати, что своими победами в чемпионате Мика Хаккинен, помимо собственного таланта, во многом обязан еще и Хайдфельду, который как раз в те годы был тест-пилотом McLaren и своим умением тонко чувствовать и настраивать машину заслужил еще одно лестное прозвище Computer Boy — «мальчик-компьютер».

В Sauber в первую очередь его также ценили как раз за это — именно его мнение было решающим в вопросах доводки и настройки автомобилей, именно он, так сказать, вселял в них боевой дух.

Сам он не видит в этом, впрочем, ничего особенного: «Конечно, тестируя автомобиль, размышляя над настройками, я прилагаю все усилия, чтобы увеличить свой вклад в его развитие, чтобы он был быстрее, устойчивее, надежнее. Хотя усовершенствованием машины день за днем занимается целая группа инженеров, они учитывают и пожелания гонщика. Более того, именно гонщик может и должен подсказать инженерам, что и как в конструкции и настройках изменить, исправить, улучшить. Так что я просто делал и делаю свою работу».

Так может, в Sauber с ним расстались, потому что в прошлом году результаты этой работы оказались неудовлетворительными, или же причина довольно неудачного для команды сезона крылась главным образом в конструкции C22, в отношении которой даже «компьютерные» способности Ника оказались бессильны?

Хайдфельд придерживается второй версии: «Техника Sauber заметно прогресси-

вала от года к году, что является одним из самых ценных качеств этой команды, которое мне всегда очень нравилось. Вот и прошлогодняя машина, в принципе, во многом превосходила предыдущую модель, но на деле оказалась поначалу очень неважной. На протяжении сезона мы с Хайнцем-Харальдом сделали все от нас зависящее, но этого оказалось недостаточно. Большим плюсом C22 была надежность и стабильность в целом, а главным минусом — скверная аэродинамика, из-за чего имели место большие проблемы с балансом: машина была недостаточно устойчива в поворотах, а для автомобиля Формулы-1 это крайне важный фактор — именно из-за недостаточной управляемости в поворотах теряются драгоценные доли секунды. Конечно, я был очень разочарован, но не удивлен: не надо забывать, что Ferrari на создание «идеального» автомобиля понадобился 21 год, а вообще история этой команды насчитывает уже семь десятков лет. Sauber же провела в гонках Гран При лишь одиннадцатый сезон. Надо полагать, что построенная командой собственная аэродинамическая труба поможет решить эти проблемы».

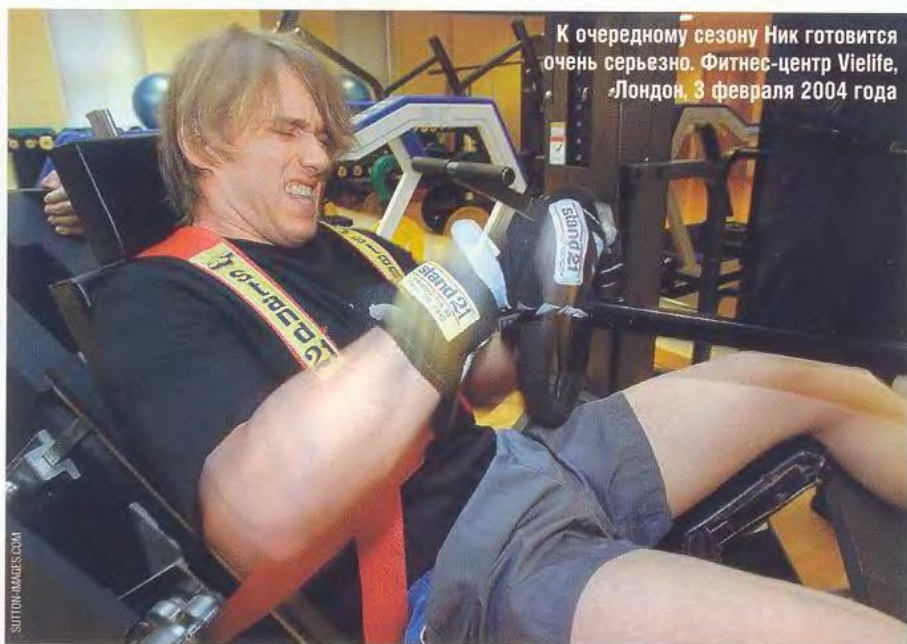
Френтцена в техническом контексте Ник упомянул отнюдь не формальности ради. Уже в первый сезон в Формуле-1 Хайдфельду довелось работать с очень опытным гонщиком — Жаном Алези, однако отношения с ним у молодого немца не сложились. Ник поясняет, почему: «Вообще-то я не любитель давать оценки партнерам, соперникам и людям вообще, тем более сравнивая их между собой, но не могу не отметить, что Хайнц-Харальд отлично проявил себя в плане усовершенствования машины, а Алези таких способностей явно не хватало. Мы с Френтценом отлично понимали друг друга».

Всегда прекрасно ладил Ник и со своим шефом Петером Заубером. Со стороны отношение хозяина команды к молодому гонщику казалось почти отеческим. «Любая команда хороша тогда, когда представляет собой единое целое. И в этом смысле, да, наш коллектив можно назвать хорошей и дружной семьей, а г-на Заубера — ее главой, и у нас с ним замечательные отношения», — утверждал Ник в одной из наших с ним бесед



Гран При Германии, Хоккенхайм, 2 августа 2003 года





К очередному сезону Ник готовится очень серьезно. Фитнес-центр Vielifit, Лондон, 3 февраля 2004 года

по ходу сезона. Но с оговоркой: "Хотя выражение "отеческое отношение" я бы здесь употреблять не стал. Многие с легкостью его используют, но для меня отеческие отношения могут быть только с моим отцом".

Хороший парень

Сказанное Ником об отце — это, опять же, не пустые слова. Он по-прежнему поддерживает очень близкие отношения с родителями, хотя, как известно, жизнь пилота Формулы-1 не оставляет для этого слишком много времени. Родители считают его очень хорошим и любящим сыном, а любой, кто его более-менее близко знает, скажет, что он вообще очень добропорядочный и, как говорится, правильный молодой человек. При этом очень твердый, не пасующий перед трудностями и неудачами. В общем — пример, достойный подражания. И тем, кто еще не определился в своей жизни, стоит, пожалуй, воспользоваться рецептом на сей счет от Хайдфельда, который, впрочем, замечает, что очень сложно давать советы другим, особенно, когда речь идет о серьезных вещах: "Конечно, сейчас на многое я смотрю совершенно иначе, нежели когда был подростком,

в то время я не все еще понимал и вел себя порой довольно глупо, совершал какие-то идиотские выходки. Просто надо вовремя задуматься — о том, кто ты, чем занимаешься, к чему идешь. Надо задуматься, оценить себя и затем сделать шаги, чтобы стать лучше и добиться чего-то. Иного пути, думаю, нет. Когда в 19 лет я понял, что автоспорт для меня уже не просто увлечение, а профессиональное занятие, тогда же, наверное, я стал уже по-взрослому принимать решения, касающиеся моей жизни в целом. По-взрослому — это значит не просто принимать решения, но и осознавать ответственность за них".

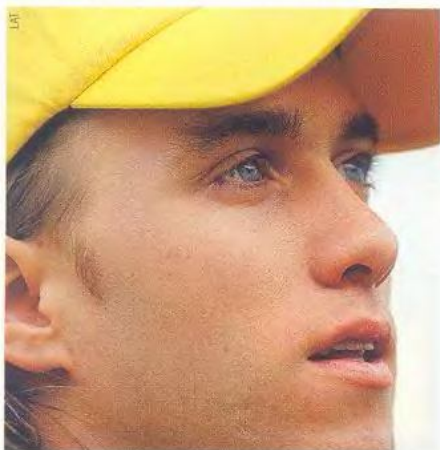
Но для того чтобы стать гонщиком Формулы-1, одного этого недостаточно. Тем, кто хотел бы достичь того же, Ник рекомендует: "Самое главное, желание не должно быть поверхностным, ты действительно должен любить то, чем занимаешься, получать удовольствие от пилотирования гоночной машины. Важно также, чтобы была цель, достичь которой хочешь сам, а не из-под палки. И, конечно же, необходимы элементарные способности, в том числе способность чувствовать машину. Другими словами, надо быть немного пилотом от бога, а всему остально-

му можно научиться. Если человек что-то по-настоящему любит и хочет — он этому непременно научится".

На все вопросы Ник отвечает рассудительно, но в то же время быстро и непринужденно. Но один вопрос — "Чего ты больше всего боишься в жизни?" — все же заставляет его надолго задуматься. "Вообще я смотрю на жизнь очень позитивно и каких-то особых страхов не испытываю, — пожимает он плечами. — Даже остаться без места в Формуле-1 — это не страх. Я не боюсь, а просто не хочу этого. Думаю, что на самом деле самое страшное для любого человека — когда что-то случается даже не с ним самим, а с его родными и близкими, когда кто-то из них попадает в беду, тяжело или смертельно заболевает. Но сейчас у меня, слава богу, нет поводов для таких страхов".

Самая заветная мечта Хайдфельда — кроме мечты о титуле чемпиона Формулы-1, конечно, — созвучна сказанному им выше: "Я мечтаю о самом простом и в то же время самом важном. Чтобы все мои родные и близкие были здоровы и благополучны. Чтобы все у нас с Патрицией было хорошо, чтобы мы создали крепкую семью, завели детей (хотя сейчас пока еще рановато, пожалуй), чтобы осуществилось все, что я наметил. Чтобы жизнь сложилась удачно".

В любовных отношениях Ник придерживается "немодного" ныне постоянства — с Патрицией он вместе еще со школьной скамьи (в отличие хотя бы от того же Кими Райкконена, с переходом в другую команду сменившего также и свою школьную возлюбленную), но не склонен морализировать по этому поводу: "Не стал бы, опять же, давать никаких советов на сей счет, не хочу прослыть занудой, надоедающим нравоучениями. Это слишком личное. Кому-то в любви везет, кому-то нет, кому-то нравится постоянство, кому-то разнообразие. Конечно, я знаю достаточно парней, в том числе и среди моих соперников, которым нравится менять подруг. Но для меня существует лишь одна девушка — Патриция, с которой мы уже давно, со школьных лет вместе. Вот только, к сожалению, нам удастся побыть рядом не так часто, как того хотелось бы, и я очень счастлив, когда ей удастся сопровождать меня



С Михаэлем Шумахером во время парада гонщиков.
Гран При Италии, Монца, 14 сентября 2003 года



в поездках на Гран При. При этом мы стараемся не выставлять наши отношения напоказ. Среди подруг и жен гонщиков и без того хватает любительниц быть на виду, они наслаждаются и охотно пользуются своим "привилегированным" положением, и Патриция тоже легко могла бы вести себя так же, но она почти всегда скромно держится в тени".

Туманные перспективы

Судьба и карьера Ника Хайдфельда в гонках Гран При складывается пока схожим образом с судьбой Хайнца-Харальда Френтцена (в сравнении с Михаэлем Шумахером). В то время как и его более молодой недавний партнер по Sauber Кими Райкконен, и побежденный им в свое время соперник по международной Формуле-3000 Хуан-Пабло Монтоя выступают в составе топ-команд и борются непосредственно за чемпионский титул, имевший еще совсем недавно столь же блестящие перспективы Хайдфельд занял по итогам сезона лишь четырнадцатое место, едва не оказавшись вообще за бортом корабля под названием "Формула-1". И его будущее по-прежнему весьма туманно. Новый сезон Ник начинает в довольно противоречивом качестве. С одной стороны, его быстрота и выдающиеся способности "настройщика" не помешали Петеру Зауберу (к тому же при прекрасных взаимоотношениях) отказаться от его услуг. С другой стороны, те же качества, надо полагать, обеспечили именно ему, а не другим претендентам, место в Jordan. При этом прижимистый Эдди Джордан, отчаянно ищущий не просто пилотов, а пилотов с денежными мешками, будет ему еще и платить за работу, хотя и почти вдвое меньше, чем платил Заубер (гонорар Хайдфельда в швейцарской команде составлял \$4,5 млн в год).

Несмотря на очевидные потери и в зарплате, и в сегодняшнем статусе команды, за которую ему предстоит выступать, Ник оценивает ситуацию оптимистично: "Я еще слишком молод, чтобы покинуть Формулу-1, — мне всего лишь 26, и я считаю себя хорошим гонщиком. Так что я благодарен Эдди за то, что он верит в меня, в мои способности. Как я уже говорил, деньги для меня не главное. Я просто хочу остаться в Формуле-1. Конечно, мне придется нелегко, поскольку маленькой частной команде вообще нелегко сражаться с большими, за которыми стоят мощные автопроизводители, но опыт прошлого показывает, что и в Jordan есть шанс выступать достойно, результативно и даже от случая к случаю побеждать, и я на это надеюсь в дополнение к своим собственным силам. А если мне удастся добиться успеха, то в следующем сезоне у меня, возможно, будет шанс перебраться в одну из топ-команд. В любом случае моя цель здесь остается прежней: однажды стать чемпионом".

Как ни грустно это констатировать, но сказанное я уже неоднократно слышал и от других гонщиков Формулы-1. Последним из них в прошлом сезоне был Йос Ферстаппен — тоже обладающий незаурядными способностями, приличным и, сдается, нереализованным еще потенциалом и отчаянно лелеющий те же надежды. Надежды были, увы, тщетными. Ресурс Minardi оказался слишком слабым, чтобы позволить Йосу в достаточной мере себя проявить и без дополнительной денежной поддержки подняться хотя бы на ступеньку выше — в Jordan. Там предпочли не его, а того же Хайдфельда. С той лишь разницей, что для Ника это, скорее, ступенька вниз, а не вверх. Достанет ли ему сил, оттолкнувшись от нее, совершить прыжок к вершине Формулы-1? **И**

Ник Хайдфельд

Дата рождения10 мая 1977 года
Место рожденияМюнхен-Гладбах, Германия
Место жительстваХинвил, Швейцария;
Монте-Карло, Монако
Рост164 см
Вес59 кг
Семейное положение: холост, подруга Патриция
Любимый вид спорта, помимо автогонок: картинг
Хобби: —
Любимая музыка: —
Любимый кинофильм: "Пятый элемент"
Любимые блюда: различные закуски
Любимые напитки: апельсиновый сок с минеральной водой
Первый старт: картинг, 1986 г.
Первый гоночный автомобиль: Формула-Ford 1600
Самое памятное событие в карьере: Первая победа в Гран При Макао 1997 года

Карьера:

1988–93 гг.Участник и многократный призер региональных и национальных соревнований по картингу в Германии, участник международных соревнований по картингу
1994 г.Чемпион немецкой Формулы-Ford 1600, 8 побед
1995 г.Чемпион международной Формулы-Ford 1800, 4 победы. Вице-чемпион немецкой Формулы-Ford 1800
1996 г.Немецкий чемпионат Формулы-3 (команда Opel-BSR), 3-е место, 3 победы. Победитель одного из заездов Гран При Макао
1997 г.Чемпион немецкого чемпионата Формулы-3 (команда Opel-BSR), 5 побед. Победитель Гран При Макао. Проводит "призовые" (от компании Mercedes) 5000 км тестов в составе команды McLaren Mercedes
1998 г.Вице-чемпион международного чемпионата Формулы-3000 (команда West Competition), 3 победы. Тест-пилот команды McLaren Mercedes
1999 г.Чемпион международного чемпионата Формулы-3000 (команда West Competition), 4 победы. Тест-пилот команды McLaren Mercedes
2000 г.Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Prost Peugeot, 0 очков
2001 г.Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе команды Red Bull Sauber Petronas, 12 очков, 8-е место в ЧМ
2002 г.Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе команды Sauber Petronas, 7 очков, 10-е место в ЧМ
2003 г.Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Sauber Petronas, 6 очков, 14-е место в ЧМ
2004 г.Чемпионат мира Формулы-1, гонщик команды Jordan Ford

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-167
Гонок в Ф-166
Очков25
Побед— (лучший результат в гонке — 3-е место)
Поул-позиций— (лучший результат в квалификации — 4-е место)
Быстрейших кругов—

Все данные представлены по состоянию на 01.03.04

ПОРТРЕТ
ДЕБЮТАНТЫ СЕЗОНА

Кристиан Клин (Jaguar)

Новые лица

КАЖДЫЙ ИЗ НОВИЧКОВ ФОРМУЛЫ-1 ПРИШЕЛ В "ВЫСШУЮ ЛИГУ" АВТОСПОРТА СВОИМ ПУТЕМ. И У КАЖДОГО ВПЕРЕДИ СВОЯ ДОРОГА. МЕЖДУ БОЛЕЕ ИЛИ МЕНЕЕ УСПЕШНЫМ ПРОШЛЫМ И НЕПРЕДСКАЗУЕМОМ БУДУЩЕМ – ЧЕТВЕРО НОВОБРАНЦЕВ ФОРМУЛЫ-1 ОБРАЗЦА 2004 ГОДА

Текст: Максим БОРДУНОВ

Зеленый новичок

Гонимая карьера 21-летнего Кристиана Клина доказывает, что мечтать не только не вредно, но очень полезно: главное – осязательно осуществлять свою мечту. В 13 лет увлеченный картингом и мечтающий о Формуле-1 австрийский мальчишка, главным сокровищем которого было фото с Айртоном Сенной в пиджаке. При первом визите на автодром Клин написал письмо владельцу команды Red Bull Дитриху Матешцу. Кристиан просил своего богатого соотечественника финансово поддержать его карьеру. Занимавшийся инвестициями в автоспорт Матешц взял Клина под свою опеку, и с середины девяностых Кристиан везде появлялся в фирменной кепке Red Bull, а за руль садился в шлем, раскрашенном так же, как банка популярного энергетического напитка.

С 1996 по 1998 год Клин успешно выступал в чемпионате Швейцарии по картингу (родной городок гонщика Хоземс расположен неподалеку от австро-швейцарской границы) и разнообразных европейских картинговых турнирах. Параллельно Кристиан – выходец из небогатой семьи архитектора – устроился на слесарно-жестяжничку и одно время даже работал по этой специальности. В 1999 году австриец дебютировал в автомобильных гонках, и первый же старт оказался для него победным: он выиграл этап юниорского Кубка Формулы-BMW. Кристиан провел три сезона в Формуле-BMW и в 2001 году занял третье место в чемпионате. "Одно время он частенько попадал в аварии, но уже тогда его трудно было чем-то удивить, – вспоминает руководитель команды, за которую Клин выступал в Формуле-BMW. – Он настоящий спортсмен и всегда верит в то, что главные успехи впереди".

Следующим этапом в карьере австрийца была Формула-Renault. Клин выиграл немецкое первенство в этом классе и занял пятое место в Еврокубке, став лучшим новичком сезона-2002. В 2003 году Кристиан перешел в Евросерию Формулы-3 – новый чемпионат, собравший сильнейших молодых гонщиков Старого Света. Австрийский пилот более чем достойно выдержал жесточайшую конкуренцию в новом для себя классе. Одержав четыре победы в 21 гонке, он занял второе место по итогам сезона, уступив лишь протеже Toyota Райану Бриско. При этом Клину удалось выиграть престижную гонку

Marlboro Masters в голландском Зандфорте, взяв верх в напряженной дуэли над Нельсоном Пикке-младшим.

Имея столь убедительный послужной список и не менее убедительную поддержку со стороны Red Bull, Клин и его менеджеры решили не растрчивать талант и спонсорские деньги на еще один сезон в "младшей" Формуле-1, а заманились на Формулу-1. Кристиан выбрал лучшую из имевшихся вакансий – в Jaguar – и, получив команду хорошую прибавку к бюджету от Red Bull, получил приглашение на тесты. В ноябре в Валенсии австриец в первый же день заездов оказался всего на одну десятую доли секунды медленнее Марка Уэббера. Однако на команду произвела впечатление не столько скорость Клина, сколько его умение работать в коллективе. "На свои первые тесты он приехал совершенно невозмутимым, у него завидное самообладание, и это помогает ему быстро понимать машину", – отметил руководитель Jaguar Дэвид Питчфорд. А по словам Уэббера, юный Клин освоился за рулем гораздо быстрее, чем в свое время это сделали его прежние напарники – Антонио Пиззония и Джастин Уилсон.

Конечно, деньги Red Bull сыграли немаловажную роль в том, что "дикая кошка" предпочла Клина, несмотря на наличие более опытных претендентов на место в команде. Подчеркивают, что Кристиану гарантировали лишь полсезона в Jaguar, после чего команда решит, продолжать ли сотрудничество с австрийцем. Формула-1 готовит Клину множество испытаний – не только спортивных, но и психологических. Хотя бы потому, что до появления в составе Jaguar Кристиан ни разу не путешествовал дальше Финляндии. Сразу после Рождества Клин совершил самое большое путешествие в своей жизни: команда отправила его на курс физподготовки в жаркую

Малайзию. У новичка уже есть и хороший "духовный наставник": молодой австриец побывал в Монако в гостях у своего соотечественника экс-пилота Формулы-1 Герхарда Бергера, который поделился с ним секретами выживания в "большом цирке".

Кстати, своей невзлюбимостью (в которой, впрочем, нет ни капли завистливости в стиле Райккёнена) Клин напоминает именно Бергера. "Мы, австрийцы, спокойные ребята, так что прессинг меня не пугает", – говорит Кристиан. Он уже успел снизить себе репутацию нонконформиста: чего стоит хотя бы его серая в левом ухе. Австриец носит ее с 11 лет и не собирается отказываться от столь нетипичного в Формуле-1 "украшения". Клин обещает, что и на гоночной трассе он будет не таким, как все. "Михаэль Шумахер? Нет, мне не нравится, как он ездит", – заявляет австриец. – Я больше уважаю Монтою, он отличный гонщик, у него прекрасная манера езды, и как человек он лучше Шумахера".

Пока никто не знает, достигнет ли Клин высот Шумахера и Монтою, но из всех новичков сезона-2004 у него, пожалуй, наилучшие шансы на успех. И хотя Кристиан часто упрекают в том, что он купил место в Jaguar, эта покупка может оказаться очень удачной и для него самого, и для всей Формулы-1.



Результаты выступления в дебютной гонке:

На ГП Австралии Кристиана больше всего удивило неровное дорожное покрытие. "Я тщательно изучал трассу на компьютерном симуляторе, но не предполагал, что тут так трясет", – рассказал он. В квалификации австриец не смог проехать значительный круг из-за отказа гидравлики, но гонку закончил 11-м. "Выиграв несколько позиций по ходу гонки, я обрел уверенность в себе", – отметил Клин.



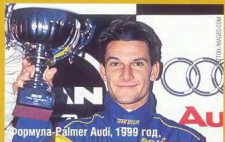
ПОРТРЕТ

ДЕБЮТАНТЫ СЕЗОНА

Долгий путь

«Это была совершенно бесперспективная и бесполезная затея, лучше бы я этого и не делал», — вспоминает сегодня Джорджо Пантано о том, как в начале 2001 года он сел за руль... автомобиля McLaren Формулы-1! И, пожалуй, итальянец имеет право столь нелестно отзываться о том, что большинство гонщиков назвали бы своей заветной (и чаще всего несбыточной) мечтой. Пантано с самого начала своей карьеры зарекомендовал себя как пилот экстра-класса, и потому банальным приглашением на тесты машины Формулы-1 его не удивишь. Появление Джорджо в составе Jordan на старте чемпионата мира Формулы-1 2004 года — это отнюдь не несчастливый случайность, а закономерный и долгожданный результат его усилий.

Пантано, которому в начале февраля исполнилось 25 лет, сел за руль карта в двенадцатилетнем возрасте. В 14 Джорджо стал чемпионом Италии, Европы и мира среди юниоров, затем последовали две победы уже во взрослом европейском паременте. В сезоне-99 итальянец провоз за рулем карта одержавшую победу, заняв третье место в чемпионате мира. В том же году он познакомился с гонимыми автомобилями: в зимней серии Формулы-Palmer Audi в Великобритании Пантано не смог выиграть ни одной из четырех гонок, но был достаточно стабилен и занял третье место в паременте. Тогда же Джорджо впервые отобразил на тестах и Lola международной Формулы-3000, где ему предстояло провести три сезона.



Результаты выступления в дебютной гонке:

Свой первый гоночный уик-энд Джорджо провел без лишних для новичков восторгов. Став 16-м в квалификации, итальянец деловито сетовал, что не смог извлечь максимум из возможностей машины. В гонке Пантано финишировал последним, но, по его собственным словам, его целью на первом Гран При было просто доехать до финиша.

Но прежде итальянец произвел фурор в немецкой Формуле-3.

На первом же этапе в бельгийском Зольдере Пантано квалифицировался пятым и продемонстрировав незаурядные бойцовские качества, выиграл гонку. Еще две победы и масса призовых мест обеспечили Джорджо чемпионский титул в первом же полноценном сезоне в автогонках. Уже в марте того года Пантано впервые сел за руль автомобиля Формулы-1: команда Benetton (нынешняя Renault) пригласила итальянца на тесты и даже хотела сделать его своим штатным испытателем.

В сезоне-2001 Пантано перебрался в международный чемпионат Формулы-3000, где от него многие ждали продолжения прошлогоднего победного шествия. Однако выступавшему за команду Astomeda итальянцу помешали технические неполадки и излишняя темпераментность: он атаковал соперников во всех мыслимых и немыслимых ситуациях, вопреки практически равным возможностям машин Lola. Тем не менее под занавес чемпионата Джорджо смог «наполнить» о себе, выиграв драматичную гонку у себя дома в Монце. Пантано доказал, что за свой первый сезон в Формуле-3000 он научился выдерживать прессинг: до самого финиша Джорджо сдерживал натиск чемпиона Джастина Уилсона.

Вдохновленные победой в Монце менеджеры Пантано решили перевести его в одну из ведущих команд Формулы-3000 — Super Nova. Но закулисная борьба за вакантные места в «юношине» закончилась поражением Джорджо, которому не хватило спонсорских денег. Руководитель Super Nova Дэвид Сирс поступил по-джентльменски и помог Пантано устроиться в команду уровня пониже — Coloni. Джорджо отплатил Сирсу весьма оптимистичным образом: благодаря укреплению итальянца Coloni впервые за шесть лет в Формуле-3000 начала выигрывать гонки, упрочив лидерство Super Nova и ее пилота Себастьяна Бюрды. Француз все-таки удалось победить в чемпионате с минимальным превосходством над Джорджо, но итальянец выступал гораздо зрелищнее.

В том же 2002 году Пантано попытался установить долгосрочные отношения с одной из команд Формулы-1: выиграл гонку на двухместных Minardi в Донингтоне, принял участие в тестах Williams и попытался пробиться в основной состав Jordan. Однако все усилия оказались тщетными без надлежащей спонсорской поддержки, и Джорджо

пришлось готовиться к третьему сезону в Формуле-3000 — на этот раз в команде Durango, сделка с которой была заключена буквально перед стартом сезона. Две победы в 2003 году обеспечили Пантано третье место в чемпионате и принесли ему репутацию самого «всегодневного» гонщика Формулы-3000: до него еще никто не выигрывал гонки в составе трех разных команд.

Правда, Джорджо больше заботили перспективы долгожданного перехода в Формулу-1, которая никак не хотела принять его в свои ряды. После серии тестов за Williams он даже появился в рекламном ролике спонсора команды, компании HP, вместе с Хуаном-Пабло Монтойей и Ральфом Шумахером. Но работа испытателя была совсем не тем, о чем мечтал амбициозный итальянец. Поэтому во второй половине 2003 года он собрал хороший спонсорский пакет и начал предлагать свои услуги командам второго эшелона в надежде попасть в основной состав. От самой привлекательной вакансии — в Jaguar — Джорджо отнесся Кристиан Клин. В Jordan пока поначалу не упоминали Пантано в числе претендентов на место в команде, но, познакомившись с его спонсорами ближе, Эдди Джордан решил сделать ставку на талантливого итальянца. «В Формуле-3000 Джорджо выступал успешно и стабильно, это именно то, в чем сейчас так нуждается наша команда», — приветствовал ирландец новобранца. Конечно, без спонсоров в бы ода не пошла, — не стал скрывать секретов своего неожиданного появления в Jordan Пантано. — Но я заслужил этот шанс, заслужил его всей своей карьерой. Я хочу работать в Формуле-1, а не сидеть за руль этих прекрасных машин от случая к случаю. Да, те тесты в McLaren были заменительным опытом, но я хочу видеть перспективу. Тогда у меня ее не было, а Jordan дает мне возможность развиваться».



Международная Ф-3000, 2002 год



Чемпион Ф-3000 не стал на месте в Ф-1 из-за отсутствия спонсоров



Международная Ф-3000, 2003 год

Вдохновленные победой в Монце менеджеры Пантано решили перевести его в одну из ведущих команд Формулы-3000 — Super Nova. Но закулисная борьба за вакантные места в «юношине» закончилась поражением Джорджо, которому не хватило спонсорских денег. Руководитель Super Nova Дэвид Сирс поступил по-джентльменски и помог Пантано устроиться в команду уровня пониже — Coloni. Джорджо отплатил Сирсу весьма оптимистичным образом: благодаря укреплению итальянца Coloni впервые за шесть лет в Формуле-3000 начала выигрывать гонки, упрочив лидерство Super Nova и ее пилота Себастьяна Бюрды. Француз все-таки удалось победить в чемпионате с минимальным превосходством над Джорджо, но итальянец выступал гораздо зрелищнее.

В том же 2002 году Пантано попытался установить долгосрочные отношения с одной из команд Формулы-1: выиграл гонку на двухместных Minardi в Донингтоне, принял участие в тестах Williams и попытался пробиться в основной состав Jordan. Однако все усилия оказались тщетными без надлежащей спонсорской поддержки, и Джорджо

пришлось готовиться к третьему сезону в Формуле-3000 — на этот раз в команде Durango, сделка с которой была заключена буквально перед стартом сезона. Две победы в 2003 году обеспечили Пантано третье место в чемпионате и принесли ему репутацию самого «всегодневного» гонщика Формулы-3000: до него еще никто не выигрывал гонки в составе трех разных команд.

Правда, Джорджо больше заботили перспективы долгожданного перехода в Формулу-1, которая никак не хотела принять его в свои ряды. После серии тестов за Williams он даже появился в рекламном ролике спонсора команды, компании HP, вместе с Хуаном-Пабло Монтойей и Ральфом Шумахером. Но работа испытателя была совсем не тем, о чем мечтал амбициозный итальянец. Поэтому во второй половине 2003 года он собрал хороший спонсорский пакет и начал предлагать свои услуги командам второго эшелона в надежде попасть в основной состав. От самой привлекательной вакансии — в Jaguar — Джорджо отнесся Кристиан Клин. В Jordan пока поначалу не упоминали Пантано в числе претендентов на место в команде, но, познакомившись с его спонсорами ближе, Эдди Джордан решил сделать ставку на талантливого итальянца. «В Формуле-3000 Джорджо выступал успешно и стабильно, это именно то, в чем сейчас так нуждается наша команда», — приветствовал ирландец новобранца. Конечно, без спонсоров в бы ода не пошла, — не стал скрывать секретов своего неожиданного появления в Jordan Пантано. — Но я заслужил этот шанс, заслужил его всей своей карьерой. Я хочу работать в Формуле-1, а не сидеть за руль этих прекрасных машин от случая к случаю. Да, те тесты в McLaren были заменительным опытом, но я хочу видеть перспективу. Тогда у меня ее не было, а Jordan дает мне возможность развиваться».

Вдохновленные победой в Монце менеджеры Пантано решили перевести его в одну из ведущих команд Формулы-3000 — Super Nova. Но закулисная борьба за вакантные места в «юношине» закончилась поражением Джорджо, которому не хватило спонсорских денег. Руководитель Super Nova Дэвид Сирс поступил по-джентльменски и помог Пантано устроиться в команду уровня пониже — Coloni. Джорджо отплатил Сирсу весьма оптимистичным образом: благодаря укреплению итальянца Coloni впервые за шесть лет в Формуле-3000 начала выигрывать гонки, упрочив лидерство Super Nova и ее пилота Себастьяна Бюрды. Француз все-таки удалось победить в чемпионате с минимальным превосходством над Джорджо, но итальянец выступал гораздо зрелищнее.

В том же 2002 году Пантано попытался установить долгосрочные отношения с одной из команд Формулы-1: выиграл гонку на двухместных Minardi в Донингтоне, принял участие в тестах Williams и попытался пробиться в основной состав Jordan. Однако все усилия оказались тщетными без надлежащей спонсорской поддержки, и Джорджо

пришлось готовиться к третьему сезону в Формуле-3000 — на этот раз в команде Durango, сделка с которой была заключена буквально перед стартом сезона. Две победы в 2003 году обеспечили Пантано третье место в чемпионате и принесли ему репутацию самого «всегодневного» гонщика Формулы-3000: до него еще никто не выигрывал гонки в составе трех разных команд.

Правда, Джорджо больше заботили перспективы долгожданного перехода в Формулу-1, которая никак не хотела принять его в свои ряды. После серии тестов за Williams он даже появился в рекламном ролике спонсора команды, компании HP, вместе с Хуаном-Пабло Монтойей и Ральфом Шумахером. Но работа испытателя была совсем не тем, о чем мечтал амбициозный итальянец. Поэтому во второй половине 2003 года он собрал хороший спонсорский пакет и начал предлагать свои услуги командам второго эшелона в надежде попасть в основной состав. От самой привлекательной вакансии — в Jaguar — Джорджо отнесся Кристиан Клин. В Jordan пока поначалу не упоминали Пантано в числе претендентов на место в команде, но, познакомившись с его спонсорами ближе, Эдди Джордан решил сделать ставку на талантливого итальянца. «В Формуле-3000 Джорджо выступал успешно и стабильно, это именно то, в чем сейчас так нуждается наша команда», — приветствовал ирландец новобранца. Конечно, без спонсоров в бы ода не пошла, — не стал скрывать секретов своего неожиданного появления в Jordan Пантано. — Но я заслужил этот шанс, заслужил его всей своей карьерой. Я хочу работать в Формуле-1, а не сидеть за руль этих прекрасных машин от случая к случаю. Да, те тесты в McLaren были заменительным опытом, но я хочу видеть перспективу. Тогда у меня ее не было, а Jordan дает мне возможность развиваться».

Вдохновленные победой в Монце менеджеры Пантано решили перевести его в одну из ведущих команд Формулы-3000 — Super Nova. Но закулисная борьба за вакантные места в «юношине» закончилась поражением Джорджо, которому не хватило спонсорских денег. Руководитель Super Nova Дэвид Сирс поступил по-джентльменски и помог Пантано устроиться в команду уровня пониже — Coloni. Джорджо отплатил Сирсу весьма оптимистичным образом: благодаря укреплению итальянца Coloni впервые за шесть лет в Формуле-3000 начала выигрывать гонки, упрочив лидерство Super Nova и ее пилота Себастьяна Бюрды. Француз все-таки удалось победить в чемпионате с минимальным превосходством над Джорджо, но итальянец выступал гораздо зрелищнее.

В том же 2002 году Пантано попытался установить долгосрочные отношения с одной из команд Формулы-1: выиграл гонку на двухместных Minardi в Донингтоне, принял участие в тестах Williams и попытался пробиться в основной состав Jordan. Однако все усилия оказались тщетными без надлежащей спонсорской поддержки, и Джорджо

пришлось готовиться к третьему сезону в Формуле-3000 — на этот раз в команде Durango, сделка с которой была заключена буквально перед стартом сезона. Две победы в 2003 году обеспечили Пантано третье место в чемпионате и принесли ему репутацию самого «всегодневного» гонщика Формулы-3000: до него еще никто не выигрывал гонки в составе трех разных команд.

Правда, Джорджо больше заботили перспективы долгожданного перехода в Формулу-1, которая никак не хотела принять его в свои ряды. После серии тестов за Williams он даже появился в рекламном ролике спонсора команды, компании HP, вместе с Хуаном-Пабло Монтойей и Ральфом Шумахером. Но работа испытателя была совсем не тем, о чем мечтал амбициозный итальянец. Поэтому во второй половине 2003 года он собрал хороший спонсорский пакет и начал предлагать свои услуги командам второго эшелона в надежде попасть в основной состав. От самой привлекательной вакансии — в Jaguar — Джорджо отнесся Кристиан Клин. В Jordan пока поначалу не упоминали Пантано в числе претендентов на место в команде, но, познакомившись с его спонсорами ближе, Эдди Джордан решил сделать ставку на талантливого итальянца. «В Формуле-3000 Джорджо выступал успешно и стабильно, это именно то, в чем сейчас так нуждается наша команда», — приветствовал ирландец новобранца. Конечно, без спонсоров в бы ода не пошла, — не стал скрывать секретов своего неожиданного появления в Jordan Пантано. — Но я заслужил этот шанс, заслужил его всей своей карьерой. Я хочу работать в Формуле-1, а не сидеть за руль этих прекрасных машин от случая к случаю. Да, те тесты в McLaren были заменительным опытом, но я хочу видеть перспективу. Тогда у меня ее не было, а Jordan дает мне возможность развиваться».

Вдохновленные победой в Монце менеджеры Пантано решили перевести его в одну из ведущих команд Формулы-3000 — Super Nova. Но закулисная борьба за вакантные места в «юношине» закончилась поражением Джорджо, которому не хватило спонсорских денег. Руководитель Super Nova Дэвид Сирс поступил по-джентльменски и помог Пантано устроиться в команду уровня пониже — Coloni. Джорджо отплатил Сирсу весьма оптимистичным образом: благодаря укреплению итальянца Coloni впервые за шесть лет в Формуле-3000 начала выигрывать гонки, упрочив лидерство Super Nova и ее пилота Себастьяна Бюрды. Француз все-таки удалось победить в чемпионате с минимальным превосходством над Джорджо, но итальянец выступал гораздо зрелищнее.

В том же 2002 году Пантано попытался установить долгосрочные отношения с одной из команд Формулы-1: выиграл гонку на двухместных Minardi в Донингтоне, принял участие в тестах Williams и попытался пробиться в основной состав Jordan. Однако все усилия оказались тщетными без надлежащей спонсорской поддержки, и Джорджо

пришлось готовиться к третьему сезону в Формуле-3000 — на этот раз в команде Durango, сделка с которой была заключена буквально перед стартом сезона. Две победы в 2003 году обеспечили Пантано третье место в чемпионате и принесли ему репутацию самого «всегодневного» гонщика Формулы-3000: до него еще никто не выигрывал гонки в составе трех разных команд.

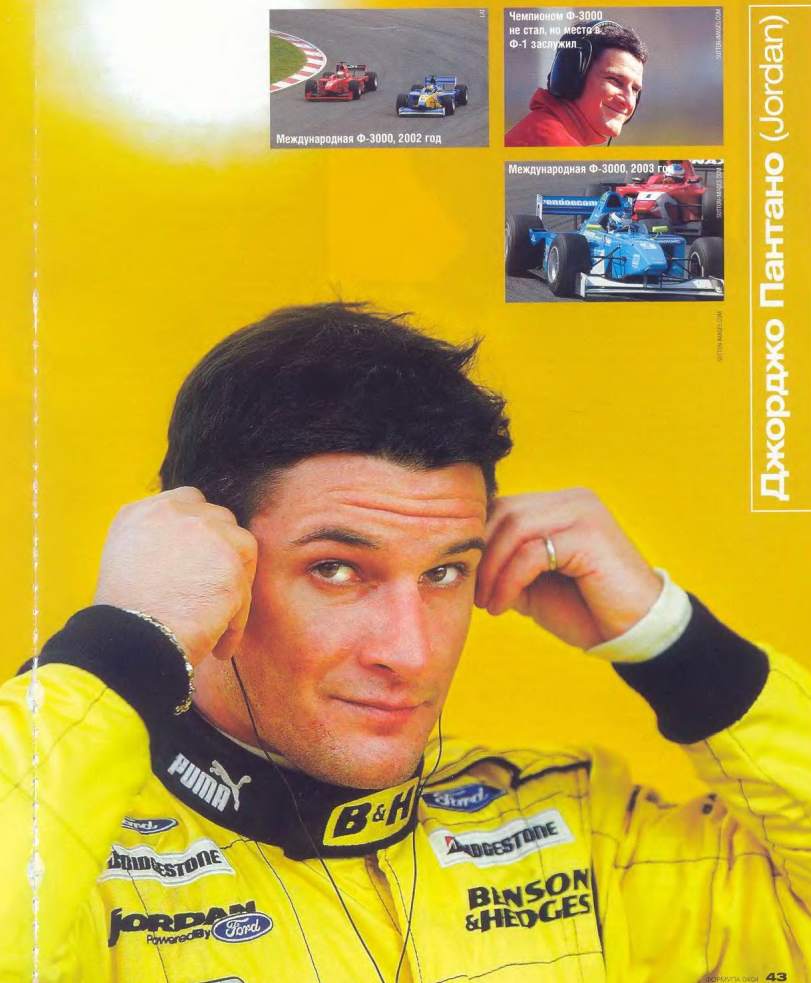
Правда, Джорджо больше заботили перспективы долгожданного перехода в Формулу-1, которая никак не хотела принять его в свои ряды. После серии тестов за Williams он даже появился в рекламном ролике спонсора команды, компании HP, вместе с Хуаном-Пабло Монтойей и Ральфом Шумахером. Но работа испытателя была совсем не тем, о чем мечтал амбициозный итальянец. Поэтому во второй половине 2003 года он собрал хороший спонсорский пакет и начал предлагать свои услуги командам второго эшелона в надежде попасть в основной состав. От самой привлекательной вакансии — в Jaguar — Джорджо отнесся Кристиан Клин. В Jordan пока поначалу не упоминали Пантано в числе претендентов на место в команде, но, познакомившись с его спонсорами ближе, Эдди Джордан решил сделать ставку на талантливого итальянца. «В Формуле-3000 Джорджо выступал успешно и стабильно, это именно то, в чем сейчас так нуждается наша команда», — приветствовал ирландец новобранца. Конечно, без спонсоров в бы ода не пошла, — не стал скрывать секретов своего неожиданного появления в Jordan Пантано. — Но я заслужил этот шанс, заслужил его всей своей карьерой. Я хочу работать в Формуле-1, а не сидеть за руль этих прекрасных машин от случая к случаю. Да, те тесты в McLaren были заменительным опытом, но я хочу видеть перспективу. Тогда у меня ее не было, а Jordan дает мне возможность развиваться».

Вдохновленные победой в Монце менеджеры Пантано решили перевести его в одну из ведущих команд Формулы-3000 — Super Nova. Но закулисная борьба за вакантные места в «юношине» закончилась поражением Джорджо, которому не хватило спонсорских денег. Руководитель Super Nova Дэвид Сирс поступил по-джентльменски и помог Пантано устроиться в команду уровня пониже — Coloni. Джорджо отплатил Сирсу весьма оптимистичным образом: благодаря укреплению итальянца Coloni впервые за шесть лет в Формуле-3000 начала выигрывать гонки, упрочив лидерство Super Nova и ее пилота Себастьяна Бюрды. Француз все-таки удалось победить в чемпионате с минимальным превосходством над Джорджо, но итальянец выступал гораздо зрелищнее.

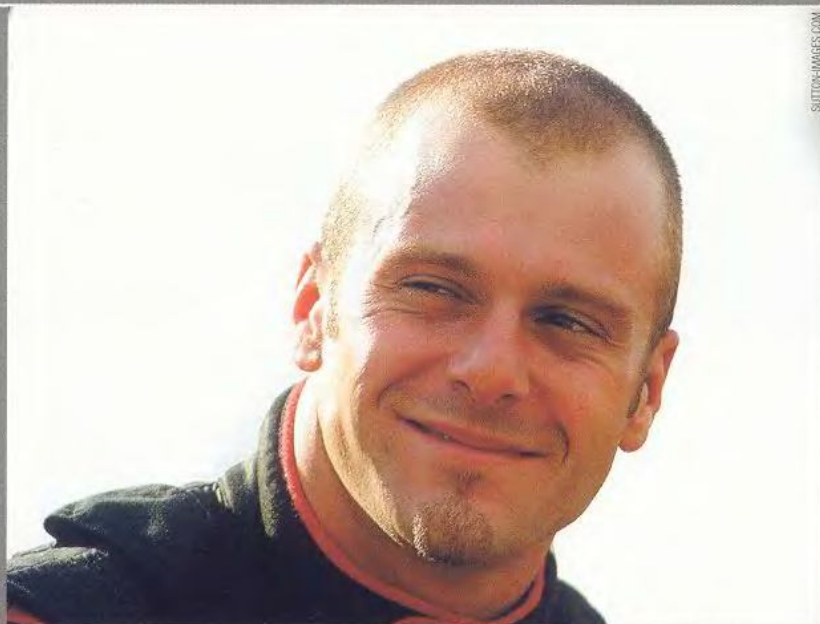
В том же 2002 году Пантано попытался установить долгосрочные отношения с одной из команд Формулы-1: выиграл гонку на двухместных Minardi в Донингтоне, принял участие в тестах Williams и попытался пробиться в основной состав Jordan. Однако все усилия оказались тщетными без надлежащей спонсорской поддержки, и Джорджо

пришлось готовиться к третьему сезону в Формуле-3000 — на этот раз в команде Durango, сделка с которой была заключена буквально перед стартом сезона. Две победы в 2003 году обеспечили Пантано третье место в чемпионате и принесли ему репутацию самого «всегодневного» гонщика Формулы-3000: до него еще никто не выигрывал гонки в составе трех разных команд.

Правда, Джорджо больше заботили перспективы долгожданного перехода в Формулу-1, которая никак не хотела принять его в свои ряды. После серии тестов за Williams он даже появился в рекламном ролике спонсора команды, компании HP, вместе с Хуаном-Пабло Монтойей и Ральфом Шумахером. Но работа испытателя была совсем не тем, о чем мечтал амбициозный итальянец. Поэтому во второй половине 2003 года он собрал хороший спонсорский пакет и начал предлагать свои услуги командам второго эшелона в надежде попасть в основной состав. От самой привлекательной вакансии — в Jaguar — Джорджо отнесся Кристиан Клин. В Jordan пока поначалу не упоминали Пантано в числе претендентов на место в команде, но, познакомившись с его спонсорами ближе, Эдди Джордан решил сделать ставку на талантливого итальянца. «В Формуле-3000 Джорджо выступал успешно и стабильно, это именно то, в чем сейчас так нуждается наша команда», — приветствовал ирландец новобранца. Конечно, без спонсоров в бы ода не пошла, — не стал скрывать секретов своего неожиданного появления в Jordan Пантано. — Но я заслужил этот шанс, заслужил его всей своей карьерой. Я хочу работать в Формуле-1, а не сидеть за руль этих прекрасных машин от случая к случаю. Да, те тесты в McLaren были заменительным опытом, но я хочу видеть перспективу. Тогда у меня ее не было, а Jordan дает мне возможность развиваться».



Джорджо Пантано (Jordan)



SUTTON-IMAGES.COM

Итальянец в Minardi

Свою карьеру в автоспорте Джанмария Бруни начал с обмана. В десятилетнем возрасте юный римлянин захотел попробовать себя в картинговых соревнованиях, но столкнулся с суровой реальностью: спортивный регламент не допускал на старт участников моложе 12 лет. Впрочем, это не остановило Бруни: недолго думая, он напел директору картодрома, что ему уже 12, и за рулем взятого напрокат карта, что называется, показал класс. Причем сделал это довольно быстро: в 1991 году, в первом же сезоне выступлений, Джанмария записал на свой счет победы в трех местных турнирах. В течение шести лет Бруни выступал в итальянских и европейских картинговых турнирах и чемпионатах, завоевав в 1996 году третье место в континентальном первенстве.

Однако на этом карьере итальянца едва не закончилась: денег на столь дорогое увлечение, как автогонки, не хватало, и он был готов повесить шлем на гвоздь, так и не поднявшись выше картинга. К счастью, Бруни и его скромным спонсорам оказалась по карману итальянская Формула-Renault Campus – новая дешевая гоночная серия для молодых пилотов. На тестах Джанмарии удалось побить рекорды сразу четырех итальянских трасс, а в 1998 году он выиграл чемпионат. На следующий сезон итальянец перебрался в Еврокубок Формулы-Renault, но и здесь едва не вышла осечка: из-за болезни ему пришлось пропустить первый этап. Но команда Джанмарии не отказалась от его услуг и не пожалела об этом: он стал чемпионом, а на подиум поднимался во всех без исключения гонках, в том числе на незнакомых ему трассах за пределами Италии. Бруни вообще демонстрировал завидную способность схватывать все на лету: в конце 1999 года он получил приглашение на один из этапов серии Ferrari Challenge и, впервые оказавшись за рулем кузовного спортивного автомобиля Ferrari F355, одержал победу в гонке.

В 2000 году Бруни отправился в Великобританию, в тамошнюю кузницу будущих чемпионов – престижную британскую Фор-

мулу-3. Англичане переименовали итальянца на свой лад: вместо длинного “Джанмария” его стали звать Джимми (это имя закрепилось за ним до сих пор). Итальянец оказался достойным соперником для сильнейших молодых пилотов со всего мира, которых собрал в том году британская “трешка”. Чемпионом тогда стал более опытный Антонио Пиццония, которого Бруни годом ранее “побил” на международном финале Формулы-Renault в португальском Эшториле. Джимми занял пятое место. На следующий год Бруни оказался в заведомом проигрыше, так как на его автомобиле стоял двигатель Renault, уступавший Mugen-Honda соперников. И хотя итальянец смог одержать одну победу и регулярно появлялся на подиуме, блеснуть достаточно ярко для большого шага наверх не удалось.

Вместо международной Формулы-3000, а то и Формулы-1, куда нередко попадают ведущие пилоты британской Формулы-3, Джанмария в 2002 году был вынужден довольствоваться разовыми выступлениями в европейской Формуле-3000 и чемпионате FIA для спортпрототипов. Карьера Бруни вновь повисла на волоске. Но, несмотря на обилие конкурентов из числа соотечественников, Джимми все-таки смог найти спонсоров и получить контракт на весь сезон-2003 – правда, с далеко не самой сильной командой Евро Ф-3000, которая в 2002 году не набрала ни одного очка. Однако спонсорская поддержка сотворила с “конюшней” ADM чудо: на хорошо подготовленной машине Бруни уверенно выиграл первые две гонки сезона!

Европейская Ф-3000, 2003 год



SUTTON-IMAGES.COM

После этого судьба улыбнулась Бруни: Джанкарло Минарди, отвечающий в команде Minardi Формулы-1 за подбор пилотов, назвал Джимми самым перспективным среди молодых итальянских гонщиков. Группа итальянских компаний решила профинансировать продвижение Бруни в Формулу-1 и купила ему место за рулем третьей машины Minardi на двухчасовых пятничных тестах, которые проводились в сезоне-2003. Итальянец был вынужден забросить Формулу-3000, где с 30 очками за три победы он в итоге занял третье место в личном зачете первенства. Вместе с Minardi Джанмария побывал на Гран При Германии, Венгрии, Италии, США и Японии. Бруни быстро освоился за рулем автомобиля Формулы-1 и стал ехать ничуть не медленнее опытного Йоса Ферстаппена. При этом участие Джанмарии в заездах было отнюдь не номинальным: команда нередко доверяла ему испытания новых деталей.

Заработав авторитет на тестах, Бруни стал претендентом на место в основном составе Minardi на сезон-2004, и команда оправдала его надежды: контракт был подписан еще в середине декабря прошлого года. “Моя мечта осуществилась, я пилот Формулы-1!” – ликовал Джимми. Жизнь не раз заставляла его усомниться в том, что эта мечта может стать реальностью. Но теперь у Бруни уже другие мечты. “Это только первый шаг, я хочу закрепиться в Формуле-1, как это делали другие пилоты Minardi”, – говорит он. Один из этих пилотов – Джанкарло Физикелла – не обещает своему 22-летнему соотечественнику легкой жизни. “Машина у него, мягко говоря, не самая лучшая, так что ему придется тяжело, – предполагает Физико. – Но случиться может все, что угодно. Мы с Ярно Трулли тоже начинали в Minardi. Я давно знаком с Джанмарией и могу сказать, что он в состоянии добиться даже большего, чем мы с Ярно. Он – пилот, достойный уровня Формулы-1”.



Бруни и Физикелла

SUTTON-IMAGES.COM

Результаты выступления в дебютной гонке:

В Мельбурне Джанмария заявил о себе как о самом способном новичке, обогнав трех других новобранцев на первых кругах гонки. Но итальянцу откровенно не везло с техникой: в квалификации он не смог покинуть боксы из-за поломки трансмиссии, а в гонке на его машине барахлил мотор. После долгого ремонта в боксах Бруни все-таки увидел клетчатый флаг, отстав более чем на 10 кругов.



Патриот

Среди новобранцев Формулы-1 сезона-2004 Золт Баумгартнер, пожалуй, сильнее всех ощущает себя новичком. 23-летний венгр — выходец из негонимой страны, которая до сих пор ассоциировалась у болельщиков лишь со скучной трассой "Хунгароринг" (хотя знатоки истории автоспорта наверняка помнят, что самую первую гонку под названием Гран При выиграл в 1906 году во Франции венгр Ференц Сис). Шансы Баумгартнера оставить яркий след в летописях Формулы-1 невелики, ибо его гоночные успехи весьма скромны. Если бы полиглот Золт, разговаривающий на шести языках, был представителем западноевропейской страны, то с его послужным списком о "большом цирке" можно было бы и не мечтать.

Свою карьеру он начал в 1994 году в венгерском картинге, где дважды становился вице-чемпионом среди юниоров. При поддержке отца, которому принадлежит крупнейшая в Венгрии дилерская сеть по продаже автомобилей Renault, Золт в 1997 году перебрался в немецкую Формулу-Renault, где снова стал вторым. Следующий сезон венгр провел во французской гоночной школе "Ля Фильер", а в 1999 году выиграл немецкое первенство Формулы-Renault 2000. Этот успех был самым громким в карьере Золта: впоследствии, в более серьезных категориях, он оказывался явным аутсайдером. 2000 и 2001 год Баумгартнер провел в немецкой Формуле-3, где за два сезона лишь однажды поднялся на пьедестал почета, а в личном зачете оказывался за пределами десятки лучших.

Тем не менее Баумгартнеру удалось заявить о себе как о сильнейшем венгерском гонщике, что, впрочем, вполне соответствует действительности: венгры и сейчас признают, что лучше Золта у них пока никого нет. Как следствие, Баумгартнер имел в своем распоряжении достаточную спонсорскую поддержку для карьерного роста, пусть и не подкрепленного спортивными достижениями. Посреди сезона-2001 он получил приглашение в команду Prost Junior международной Формулы-3000. В семи гонках Золт не смог

подняться выше 13-го места, но и уровень "конюшни" оставлял желать лучшего. Однако и на следующий год, когда он перебрался в чемпионскую Nordic Racing, за весь сезон ему удалось набрать одно-единственное очко. Тогда же, в 2002 году Баумгартнер познакомился с Формулой-1: на своем домашнем Гран При Венгрии он провел показательные заезды за рулем Jordan.

Спустя год, в августе 2003-го, Золт снова управлял Jordan на родном "Хунгароринге" — на этот раз уже на двухчасовых пятничных тестах. Венгр продолжал выступать в Формуле-3000 — теперь за команду Coloni, набирая очки от случая к случаю, в то время как его напарник Рикардо Сперафико боролся за чемпионский титул. Но тут судьба сделала Золту королевский подарок: Jordan предложила ему стартовать в Гран При Венгрии вместо попавшего в аварию на тренировке Ральфа Фермана. К тому моменту Баумгартнер уже прошел квалификацию для очередной гонки Формулы-3000, да и суперлицензия пилота Формулы-1 у него отсутствовала. Но все формальности были вмиг урегулированы (не без участия Берни Экклстоуна), и вместо гонки Формулы-3000 Золт принял участие в еще одной квалификации — для гонки Формулы-1. Несмотря на поистине шоковое состояние от столь неожиданного дебюта (по ошибке Золт на своем быстром круге переключил двигатель в режим экономии топлива), ему даже удалось опередить одну из Minardi. В гонке у Баумгартнера вышел из строя мотор, однако Jordan пригласила его заменить Фермана и на следующем этапе



В Ф-3000 Золт демонстрировал скорее боевительность, чем мастерство

в Монце. На скоростной итальянской трассе венгр заставил считаться с собой даже лидеров... не пропуская их, когда они обгоняли его на круг. Тем не менее, финишировав 11-м, Золт доказал, что, по крайней мере, психологически он вполне готов для выступлений в Формуле-1.

После этого Баумгартнеру не стоило особых усилий убедить охочую до спонсорских денег Minardi подписать с ним контракт на сезон-2004. Золт пообещал команде 8 миллионов долларов, половину из которых согласилось предоставить венгерское правительство. Впоследствии он лишился государственной поддержки (чиновники решили, что 4 миллиона долларов лучше потратить на нужды всего населения страны, чем на одного ее гражданина), но свою помощь предложили фанаты, создавшие Фонд поддержки Баумгартнера. "Один мой одноклассник принес мне 480 долларов, а дети присылали свои карманные деньги", — поделился несколько смущенный Золт, хотевший даже стартовать под австрийским флагом, чтобы привлечь побольше спонсоров. Денежные проблемы — это столь же серьезная угроза карьере Баумгартнера, как и его невысокий спортивный уровень. Однако в прошлогодней истории с Jordan Золт показал, что он умеет поймать удачу. Это умение может оказаться главным козырем венгра сейчас, когда все эксперты заочно сбрасывают его со счетов. 

После гонки за Jordan к Золту пришла слава



Новая надежда (финансовая) Пола Стоддарта

Результаты выступления в дебютной гонке:

ГП Австралии был не первой, а третьей гонкой Ф-1 в карьере Золта, и в квалификации он даже порадовал своего инженера тем, что смог найти хорошие настройки машины. Впрочем, это не помогло ему подняться выше последнего места среди пилотов, которые благополучно проехали квалификационные круги. Но в гонке стартовавшего 17-м Баумгартнера подвел двигатель Cosworth.

ТЕМА
ПОЖАРЫ

Под огнем

БОЛЬШОЙ ПОЖАР ВО ВРЕМЯ ДОЗАПРАВКИ – ЭТО КОШМАР, КОТОРЫЙ ПРЕСЛЕДУЕТ МЕХАНИКОВ ФОРМУЛЫ-1 В САМЫХ ДУРНЫХ СНАХ. НО ОДНАЖДЫ ЭТО СЛУЧИЛОСЬ НАЯВУ...

Текст: Владимир МАККАБЕЕВ

Огненный шар скрывает автомобиль, люди катаются по асфальту в тщетных попытках сбить пожирающее их пламя, полыхает машина с горящим в копите пилотом – это не сцена из фильма ужасов, а кадры прямой трансляции Гран При Германии '94 в Хоккенхайме, запечатлевшие пожар в боксах Benetton, возникший при дозаправке машины Йоса Ферстаппена. Так все выглядело со стороны. А благодаря бывшему механику Benetton Стиву Мэтчетту мы можем узнать, на что похож огонь изнутри.

«Едва мы отдышались после пит-стопа Шумахера, как через два круга в наушниках снова прозвучал голос Росса (Брауна – в то время технического директора Benetton. – Прим. авт.): «ОК, ребята, готовьтесь принять Ферстаппена. Он будет здесь на следующем круге», – так начинается рассказ Стива, опубликованный им на страницах собственной книги «Жизнь на скоростной полосе». – Мы тут же бросились вытаскивать из гаража новые шины для Йоса и готовить заправочную машину. Дать секунду – командовал гоночный инженер голландца Кристиан Силк, – он уже на пит-лейн! Йос остановился у боксов, я подошел к сзади к его автомобилю и вставил домкрат в паз. Как только Саймон (Морли – заправщик) воткнул «хишку» в горловину бензобака, мы с Кеном, который орудовал передним домкратом, подняли машину. Все шло как обычно. Через секунду я услышал, как застреляли гайковерты. Но когда я поднял взгляд, чтобы посмотреть, как продвигаются дела у ребят, менявших передние колеса, мое внимание привлёк Саймон, сражавшийся с заправочным шлангом, сопло которого выскочило из замка горловины как раз в тот момент, когда топливный клапан открылся. Он все еще пытался воткнуть сопло в горловину, а то время как топливо уже хлестало во все стороны.

Я похолодел. Чтобы из заправочного шланга беспрепятственно лился бензин – этого просто не могло быть, ведь при отсоединенном шланге клапан должен захлопнуться. Но то, чего не могло быть, совершалось на моих глазах: топливо заливало все вокруг – машину, Йоса и нас самих. Паря следующих секунд, казалось, превратилась в вечность, все происходило словно в замедленном кино. В первое мгновение я даже не поверил, что



это бензин, мелькнула мысль, что, может быть, кто-то окатил нас водой сверху (там располагался балкон паддок-клуба. — Прим. авт.). Только через несколько секунд я окончательно осознал, что происходит. И успел даже порадоваться, что топливо не польнуло в первое же мгновение. В памяти всплыла сцена из детства, когда я брызнул несколько капель растворителя, которым мыл свои кисти для рисования, в камин. Мне было тогда пять или шесть лет, но я отчетливо помню вспышку и рев пламени, которые так напуга-

ли меня, что эта картина накрепко засела в моей голове. Между тем механики, занятые сменой колес, даже не видели, как из шланга начал хлестать бензин. А горючее уже заливалось обтекатель и комбинезоны. Когда ребята поняли наконец, что происходит, они тут же отпрянули от машины. Это была инстинктивная и абсолютно правильная реакция в той ситуации. Но сам я с домкратом в руках оставался на месте, находясь почти в двух метрах от заднего антикрыла. Мы все еще держали автомобиль на домкратах,

поскольку не было уверенности, что колесные гайки успели завернуть. Топливо тем временем перестало течь из шланга, прошло несколько мгновений, машина не загорелась, и механики вновь кинулись к колесам, очевидно, опасаясь, что мы с Каном сбросим машину с домкратов и Иос рванет на трассу. С момента, когда из шланга брызнули первые струи, прошло секунды две. И тут топливо польнуло.

Мне в глаза внезапно ударил яркий свет, целое море белого пламени от горящего бензина. Оно потопило

Пожар, возникший при дозаправке Ферстаппена, стал самым громким в истории Формулы-1 в первую очередь благодаря телевидению, показавшему в прямом эфире драму в Хоккенхайме миллионам телезрителей по всему миру. Раскадровка телетрансляции и сегодня позволяет в мельчайших деталях восстановить события происшествия

Клубы черного дыма окутали не только боксы Benetton, но и значительную часть ресторана для почетных гостей, нависавшего прямо над зоной пит-стопа

вою машину, превратив ее в гигантский огненный шар. Все это сопровождалось жутким ревом, похожим на тот, что производит прибывающий поезд в метро. Мгновение спустя я ощутил сквозняк перчаток жар. Помню, даже подумал, что он почему-то не такой сильный, как я ожидал. Между тем белая фольга поменяла цвет на ярко-желтый, а затем — на оранжевый. Пламя немного спало, и я снова смог разглядеть, что происходит передо мной. Мои перчатки и комбинезон горели, но у меня в тот момент еще не было

ни шока, ни даже страха. Думаю, я еще не успел до конца осознать степень риска, просто понял, что попал в очень необычную ситуацию. Пламя, бушевавшее на моих вытянутых руках, напоминало мне картину Сальвадора Дали «Горящий жираф». Потом я узнал, что это нормально, когда мозг в момент смертельной опасности отключается от эмоций, заставляя видеть все происходящее как бы со стороны. Причем течение времени словно замедляется. Помню, я подумал: «Ладно, ты жив! Ты горюшь, но ты жив. Ты

должен думать о том, как обить пламя. Попробуй покаться по земле, это должно помочь».

Я не заметил, как бросил домкрат. Наверное, это произошло в тот момент, когда меня охватило пламя. Следующее, что я помню, как катился по асфальту, но каждый раз, переворачиваясь лицом вверх, видел только огонь, бушевавший на моем комбинезоне, и начинал вертеться с новой силой. Но это не помогало. Наконец, кто-то прыгнул на меня и сбил пламя. Я обнаружил себя между своими боксами и боксами



McLaren, механики которой бежали нам на помощь. "Все нормально, Стив, ты вырвался", — услышал я чей-то голос. "Быстрее, снимите с меня перчатки, руки горят", — завопил я. Жар был адским, как будто мои руки засунули в кипящую воду. Снимите же эти проклятые перчатки! Механики McLaren схватили мои перчатки и начали стаскивать их, волоча меня по земле, но это было уже неважно, я мысленно только об одном — избавиться от этого адского жара. Открыл глаза, и увидел, что перчатки тлеют на асфальте передо мной.

"Все хорошо, Стив, с тобой все в порядке", — заверил меня внутренний голос. Я открыл и с трудом дышал — но понемногу возвращался к реальности. Ожидая увидеть жуткие ожоги и пузыри, я посмотрел на руки, но они были лишь сильно покрасневшими, с опаленными волосами, в остальном же выглядели вполне приемлемо. Я лег на асфальт, чтобы отдышаться. Кто-то спросил: "Ты в порядке, Стив?" Я сделал пару глубоких вдохов, сел и, ставши с собой "балачкачу", ответил: "Думаю, да". После чего еще раз с сомнением посмотрел на свои опаленные рукава и дымящиеся перчатки. Амуниция Sparco сделала свое дело потрясающе, без нее многие из нас могли получить тяжелые травмы или даже расстаться с жизнью. Я вообще отделался сравнительно легко, но некоторые оказались не столь удачливы.

Подвернувшись на ноги, я попался к машине. Пламя уже потухло, и все вокруг было залито пеной из огнетушителей. Краска и наклейки на обтекателях вздулись от жара и обгорели. Но главное — жокит был пуган. Я нигде не видел Йоса, но уже то, что его не оказалось в машине, было хорошей новостью. В боксах все выглядело как после побоища. Оборудование и инструменты валя-

лись где попало, на полу лежали люди, кто-то пытался снять с себя тлеющий комбинезон. Из-за боксов доносились крики: "Доктор! Быстро!" Дэйва Реддинга (главного механика) потащили на носилках по пит-лейн, и вскоре первый из медицинских вертолетов поднялся в воздух. Несколько человек были отправлены в больницу. У двоих сильно слезились глаза, их бил жуткий кашель — они надышались углекислым газом из огнетушителей. Сильнее всех пострадал Саймон. Он держал заправочный рукав и оказался ближе всех к эпицентру пожара. К несчастью, топливо попало внутрь его шлема. Результатом стали достаточно сильные ожоги лица.

Я спросил, что с Йосом. Оказалось, что он, как и Саймон, получил ожоги лица из-за того, что топливные брызги попали внутрь шлема и запылали там. В шоковом состоянии Йос забыл снять рулевое колесо, пытаясь выскочить из кокпита. И только быстрая реакция Грегга (Филда — координатора команды)

спасла его. Как только машина полыхнула, Грегг мгновенно схватил большой 20-килограммовый огнетушитель и стал разряжать его в район кокпита, пока огонь не утих. Это было лучшее, что он мог сделать для привязанного ремнями в эпицентре пожара Йоса, который, после того как пламя сошло, без посторонней помощи выбрался из кокпита.

"Понемногу, увидев брызги, я тоже подумал, что это вода, а не бензин", — признается Ферстаппен. — Но когда вспыхнул огонь, и потерял голову. Несколько следующих секунд показались мне вечностью". К счастью, голландец отделался достаточно легко: незначительными ожогами

Когда Benetton Йоса полыхнул, некоторые механики, спасаясь от огня, бросились внутрь боксов, напичканных бензином, что там стояло баллоны со сжатым воздухом и емкости с горючим

Учитывая масштабы пожара, Ферстаппен отделался достаточно легко. Голландец получил лишь легкий ожог лица из-за попавших под приоткрытое забрало шлема капель бензина



лица и небольшим отравлением парами расплавленного пластика. Этот факт и был признан официальной причиной пожара. Однако поскольку команда формально не нарушала букву закона, функционерам FIA пришлось сменить гнев на милость и лишь более точно прописать свои правила в отношении заправочного оборудования, запрета командам производить любые изменения в этой взрывоопасной системе. Вот только полностью избавиться от угрозы пожара на пит-лейн это не помогло. И кошмар по-прежнему может стать явью на любу Гран При.

Почему не закрылся клапан — точно не ясно и до сих пор. Но расследование FIA показало, что, стремясь увеличить скорость подни-

топлива в бак, команда удалила из заправочной системы один из фильтров. Этот факт и был признан официальной причиной пожара. Однако поскольку команда формально не нарушала букву закона, функционерам FIA пришлось сменить гнев на милость и лишь более точно прописать свои правила в отношении заправочного оборудования, запрета командам производить любые изменения в этой взрывоопасной системе. Вот только полностью избавиться от угрозы пожара на пит-лейн это не помогло. И кошмар по-прежнему может стать явью на любу Гран При.

БОГ ИЗ МАШИНЫ

Текст: Александр КАБАНОВСКИЙ



Огонь был первым богом человечества. Могущий, неудержимый, никому не подвластный, он внушал трепет. Но постепенно люди научились использовать пламя в своих целях – согревать жилище, готовить пищу, применять в качестве оружия или инструмента. Человек оседлал стихию, загнал ее в топки, цилиндры, сопла. Исчез суеверный страх, притушилось и чувство реальной опасности. Но время от времени старый бог вырывается на свободу и напоминает людям о своей истинной природе.



Британские пожарные тушат Riley Малькольма Хэмбелла во время гонки Tourist Trophy 1928 года. Огонь вышибался в ход соревнования еще задолго до того, как стали проводить гонки Формулы-1

Ferrari 156 Вилли Массеа горит после столкновения на 26-м круге ГП Бельгии '62 с Lotus Тревора Тейлора. За свою относительно недолгую карьеру Массеа успел стать участником нескольких серьезных аварий и пожаров, в частности, во время "24 часов Ле-Мана" Ferrari, в экипаж которой входили Массеа и Сертис, неожиданно вспыхнула прямо на трассе из-за утечки топлива из бака



Жертвоприношение

Жертв требует не только искусство, но и всякое дело, связанное – аллегорически или буквально – с горением. Но в автоспорте эти жертвы зачастую становятся неоправданно тяжкими.

В конечном итоге именно огонь приводит в движение автомобили Ф-1, ведь от сгорания топлива ходят поршни в двигателе. Но удержать почти тысячу лошадиных сил в трех литрах рабочего объема весьма непросто. И стоит только огню вырваться на свободу, как он тут же поворачивается против своего создателя. Как известно, для возникновения пожара нужны два компонента – то, чему гореть, и то, чем поджечь. И того, и другого в гоночных автомобилях, к сожалению, предостаточно. Вот и горят машины. Число подобных происшествий в гонках уже перевалило за сотню, что уж говорить о куда как более многочисленных инцидентах во

время тренировок и квалификации. Вообще же, в случае с пожарами вести точную статистику совсем не просто. Например, нередко при переключении передач небольшое количество масла или не до конца сгоревшего топлива попадает в выхлопную систему и образует эффектный, но не слишком опасный выброс пламени. Подобный случай произошел во время процедуры старта мексиканского Гран При 1991 года, когда один из судей даже бросился с огнетушителем к Dallara Юрки Ярвилахто – ему показалось, что машина горит. Но, как правило, не то что пламя, но даже легкий дымок которого, как известно, без огня не бывает, является предвестником больших неприятностей.

Впервые в истории чемпионатов мира пожар как причина схода упоминается в протоколах гонки Indy 500 1951 года. Однако точно установить, что именно произошло с Matchless Чака Стивенсона, сейчас уже

практически невозможно. Впрочем, большинство возгораний в гонках можно отнести к одной из трех больших групп. Принципы возникновения огня всегда одинаковы – попадание горючей жидкости на нагретые элементы моторно-трансмиссионной группы, а вот его причины различны. Во-первых, по ходу соревнования может возникнуть течь из топливной или масляной магистрали. Во-вторых, в случае поломки мотора, как правило, начинает "плескаться" маслом. И, наконец, пожар может быть следствием столкновения или удара автомобиля о барьер.

Такая теория. На практике же все выглядит совсем не так просто, а главное – гораздо более трагически. Конечно, средства борьбы с огнем непрерывно эволюционировали, вот только зачастую очередной виток борьбы за безопасность следовал за очередной громкой трагедией. Первый действительно серьезный пожар в Ф-1 случился на



Тяжелой аварией закончилась для Жаки Икса гонка 1976 года в Уоткинс-Глене. Ensign ветерана на высокой скорости ударился в металлический рельс и разломился на две части, моментально вспыхнув. Гонщик получил перелом лодыжки и ожоги

Майк Хейлвуд был удостоен медали Святого Георгия за то, что вытащил зажатого в кокпите и потерявшего сознание Клея Регациони из огня. Представители специальных служб оказались бессильны помочь швейцарцу – некоторые из них были облачены в шорты! ГП Южной Африки 1973 года, Кьялами

После столкновения с BRM Джеки Оливера на старте испанского Гран При 1970 года в Хараке Ferrari Жаки Икса выгорела дотла. Неудивительно, ведь затушить огонь мадридские пожарные пытались водой, а это не слишком эффективный способ



старте гонки в Спа в 1954 году. Maserati Роберто Миереса вспыхнула на стартовой решетке. Аргентинец успел выпрыгнуть из машины, но все равно обгорел. Четыре года спустя во время гонки в Марокко загорелся двигатель на машине Стюарта Луис-Эванза. Британский пилот смог остановить Vanwall и даже самостоятельно выбрался из кокпита, но шесть дней спустя скончался от полученных ожогов. На бельгийском Гран При 1962 года столкнулись Lotus Тревора Тейлора и Ferrari Вилли Мэресса. Первая машина врезалась в телеграфный столб, а вторая загорелась, но оба пилота отделались минимальными повреждениями.

В австрийской гонке 1964 года еще одной жертвой огненной стихии стал Фил Хилл. Вот что рассказывает об этом непосредственный участник событий, британ-

ский журналист Питер Миллер: «Сначала я увидел колесо, которое катилось поперек трассы. И только затем понял, что машина Фила на трех колесах несется прямо на меня. Я стоял непосредственно за тюками с соломой, ограничивающими трассу, но, по счастью, Соорег остановился в нескольких метрах. Я бросился на помощь Филу, рядом не было спасателей, а лишь лежала пара огнетушителей, и он сам начал тушить полыхающую машину.

Видимо, он вышел на старт, заткнув чем-то уши, поэтому не слышал, как изменился звук пожара. Пламя уже охватило кокпит и вырывалось из недр автомобиля со свистом, словно пар из кипящего чайника. Но Фил продолжал борьбу. Он опустошил уже второй огнетушитель, который я ему подал, снял шлем и попытался подобраться побли-

же к машине, чтобы вытащить из-под сиденья еще один небольшой баллон. «Я должен взять его!» – кричал гонщик.

В этот момент я понял, что он, наверное, немного не в себе. Я закричал: «Фил, отойди, она вот-вот рванет!», но он как будто не слышал меня. Трижды я пытался, схватив его за плечи, оттащить подальше от машины, но он всякий раз вырывался. И лишь после четвертой попытки он, кажется, осознал всю опасность происходящего и разом обмяк. Мы направились в сторону пит-лейн, а вскоре раздался взрыв чудовищной силы, и Соорег превратился в столб из огня и черного дыма. Если бы мы чуть замешкались, Фил Хилл был бы уже покойным чемпионом мира».

Надо сказать, американцу еще очень повезло, что автомобиль не перевернулся.



Быстрые, но не слишком надежные турбомоторы в середине 80-х нередко становились причиной весьма эффектных возгораний. В Сильверстоуне '87 уже на девятом круге не повезло Андреа де Чезарису. Всего же в том сезоне двигатель подводил итальянца целых пять раз

Кеке Росберг как ошпаренный, в прямом смысле слова, выскакивает из кокпита своего Williams во время Большого Приза Бразилии. 13 марта 1983 года

Ведь в таком случае он вряд ли смог бы спастись. "Автомобили-сигары" 60-х годов, оснащенные только не слишком прочной дугой безопасности за головой пилота, зачастую не оставляли никаких шансов на спасение. Этот прискорбный факт подтверждает целая серия аварий с печальным исходом: Лоренцо Бандини в Монако '67, Жо Шлессера в Руане '68, Пирса Кэриджа в Зандфорте '70, Йозефа Зифферта во внезачетной "Гонке чемпионов" в 1971 году и Роджера Уильямсона в Зандфорте '73. Более того, даже много позже, когда безопасности гонок стали уделять гораздо больше внимания, сочетание возгорания и опрокидывания машины оставалось одним из самых страшных для пилота. Врачам так и не удалось спасти Элио де Анджелиса, когда Brabham итальянца перевернулся и вспыхнул во время тестов в Ле-Кастелле весной 1986 года.

И все же прогресс в области пожарной безопасности приносил свои плоды – авария Герхарда Бергера в Имоле '89 стала тому подтверждением. На четвертом круге

гонки австриец вылетел с трассы в печально теперь известном повороте Tamburello, его Ferrari после удара о бетонный отбойник опрокинулась и загорелась. Пожарные оказались на месте аварии уже через 20 секунд и вытащили пилота из огня. Бергер получил ожоги рук второй степени, а также химические ожоги (в кокпит попало топливо) и в довершение сломал ребро при ударе, но остался жив. На этот раз обошлось без трагических жертв. Но добавлять "слава богу" не слишком уместно.

Игра с огнем

Если уж речь зашла о борьбе человека с огнем, то, конечно же, нельзя не сказать о дозаправках. Безусловно, эта процедура придает гонкам зрелищность, но трудно придумать и что-нибудь более пожароопасное. Впервые неприятности во время дозаправки случились в 1959 году во время гонки Indy 500. Watson Дика Ратменна вспыхнул из-за неосторожности заправщика. Впрочем, слово "вспыхнул" в данном случае не вполне подходит – метанол, который в гонках USAC/CART



ТЕМА

Пожары

с незапамятных времен используется в качестве топлива, горит невидимым пламенем, и со стороны пожар выглядит достаточно необычно – гонщик выскакивает из машины и пытается сбить огонь, а человек несведущий может от души посмеяться над этой “пантомимой”. Неудивительно, что у механиков каждой команды CART всегда наготове ведро с водой, чтобы мгновенно окатить гонщика.

Если же говорить об Формуле-1, то здесь дозаправка более или менее широко применялась в первой половине 50-х годов, затем исчезла естественным путем (уменьшился рабочий объем моторов и поэтому топлива стало требоваться меньше). Вновь она появилась только в начале 80-х. Этот тактический ход, внедренный Берни Экклстоуном, быстро переняли и все остальные команды. Продержалась новация лишь полтора года – после пожара в боксах Williams на Гран При Бразилии 1983 года опасную новинку запретили. Самое удивительное, что Кеке Росберг, в прямом смысле слова как ошпаренный высочив-

ший из кокпита, преспокойно вернулся за руль после того, как механики ликвидировали возгорание, и – более того – закончил гонку на “Жакарепауга” вторым, но был дисквалифицирован, поскольку двигатель в боксах завели “с толкача”.

После “третьего рождения” дозаправки неприятности начались гораздо быстрее. Уже в девятой гонке сезона-94 превратился в огромный факел Benetton Йоса Ферстаппена. Подробности этого происшествия, в прямом эфире показанного по телевидению, до сих пор заставляют содрогаться от ужаса. После того как молодой голландец остановился перед боксами, заправщик вставил шланг в горловину, однако топливо начало поступать чуть раньше, чем положено (как потом установило следствие, для увеличения скорости дозаправки команда убрала фильтр тонкой очистки топлива). Бензин брызнул из горловины, и после невыносимо долгой секунды и машина, и окружавшие ее механики скрылись в облаке пламени. Надо отдать должное немецким пожарным, с огнем они справились моментально.



Если в результате столкновения или удара о барьер серьезно повреждена задняя часть автомобиля, то языки пламени появятся почти наверняка – вспыхнет вытекшее масло. Так произошло и с Coloni C3 Роберто Морено в Гран При Португалии 1989 года

Быть может, происшествие с Эдди Ирвайном во время бельгийской гонки 1995 года выглядело и не столь эффектно, как пожар Ферстаппена, но гонщику все равно пришлось пережить несколько очень неприятных секунд





Невероятный кадр! До пожара в боксах Benetton остается несколько мгновений. Заправщик уже пытается убрать шланг, автомобиль залит горючим, а весь мир сейчас увидит в прямом эфире, как и машина, и окружающие ее механики скроются в огромном огненном шаре

Несмотря на все усилия человека, огонь не сдается. Но в последние годы, к счастью, его удается сдерживать на более или менее дальних подступах к действительно опасному пределу. Гонщику же нужно уметь быстро покинуть кокпит при первых признаках опасности, как это сделал Мика Хаккинен в Индианаполисе в 2000 году

Старый добрый огнетушитель вот уже полвека остается главным аргументом в борьбе с пламенем. ГП Австрии 2002 года, "А1-Ринг"



В следующем году случился еще один пожар в боксах. При похожих обстоятельствах во время Гран При Бельгии загорелся Jordan Эдди Ирвайна. Однако в отличие от первого пожара на этот раз телекамеры не успели заснять произошедшее, поэтому случай с североирландцем не получил огласки, тогда как пожар Ферстаппена давно стал хрестоматийным. И хотя требования FIA к производителям заправочного оборудования после этого только ужесточились, пожары во время дозаправок не исчезли совсем – можно вспомнить Бертрана Гашо на ГП Испании '95 или Фернандо Алонсо на ГП Германии '01, – но теперь имеют гораздо меньший масштаб.

Еще два относительно недавних происшествия случились из-за неисправности заправочной горловины. Во время гонки

чемпионата мира в Буэнос-Айресе в 1996 году после визита в боксы не до конца сработал запорный клапан на горловине бензобака Ligier Педро Диница. И на первом же серьезном торможении топливо начало хлестать из бака на обтекатели и почти моментально вспыхнуло. От неожиданности бразильский гонщик потерял управление и вылетел на гравий. Похожим образом складывались события год спустя на венгерском Гран При. Крышка бака Williams Хайнца-Харальда Френтцена не выдержала и под воздействием мощной пружины "отстрелилась", оставив горловину открытой. Хорошо еще, что баки машины были почти пустыми. "Я увидел странные вспышки в зеркалах заднего вида, – вспоминает Френтцен. – Было похоже, что кто-то мигает мне сзади фарами.

И лишь присмотревшись, я понял, что это языки пламени".

Противоборство с огненной стихией началось задолго до появления автогонок. И этот поединок далеко не всегда складывается в пользу человека. Несмотря на все предосторожности, огонь вновь и вновь выходит из-под контроля, и судьям в оранжевой форме остается лишь пребывать в полной готовности, чтобы вступить в поединок с пламенем как можно быстрее, пока оно еще не набрало силу. Только так можно укротить огонь. Ну или, к примеру, придумать гоночный автомобиль, в котором гореть нечему. Но вызовут ли такие гонки ответное пламя в сердцах любителей автоспорта? Ведь в глубине души все мы по-прежнему дикари. И в нас все еще живет древняя жажда одушевить стихию, прежде чем бросить ей вызов. **И**

ТЕМА
Пожары

Формула безопасности



БЕЗОПАСНОСТЬ СТАЛА В СОВРЕМЕННОЙ ФОРМУЛЕ-1 ЧЕМ-ТО ВРОДЕ РЕЛИГИИ. НА НЕЕ МОЛЯТСЯ, И КОГДА ГОНЩИК ВЫХОДИТ НЕВРЕДИМЫМ ИЗ САМЫХ ЖУТКИХ АВАРИЙ – ЭТО ПОХОЖЕ НА ЧУДО. НО ЕСТЬ ВРАГ ПОСТРАШНЕЕ СКОРОСТИ...

Текст: Александр КАБАНОВСКИЙ

Борьба с огнем с перерывами на обед
Пламя безжалостно. С ним нельзя договориться или отложить выяснение отношений на потом. Его можно только победить. Неудивительно, что борясь с огнем, проводят тщательную подготовку – чтобы получить право стоять во время Гран При с огнетушителем наготове за ограждением трассы, необходимо продемонстрировать навыки тяжеловесов, спринтера, прыгуна в высоту (ведь метровой высоты really приходится именно перепрыгивать), а также знание правил Ф-1 и умение оказывать первую помощь. На каждом этапе "на вахту" заступают около сотни пожарных, причем конкурс невероятно высок – на каждое место претендуют примерно шестеро желающих. Поэтому организаторам соревнований есть из кого выбрать.

Стоит только во время гонки кому-то из пилотов свернуть с трассы, как рядом моментально (но не раньше, чем судьи замашут желтыми

флагами) оказывается один, а чаще сразу несколько "натасканных" соответствующим образом суперменов. Особую благодарность к столь строгому отбору пожарных должен испытывать Михаэль Шумахер – когда в минувшем сезоне Ferrari не удавалось столкновения с Williams Монтой на "Нюрбургринге" беспомощно вращала колесами, виса "на брюхе" в гравийной полосе безопасности, именно дождевые борцы с огнем вытолкали ее обратно на асфальт. Причем расстояние, отделяющее их от машины кумира, пожарные преодолевали даже быстрее ринущегося туда же трактора-эвакуатора!

Здесь, пожалуй, стоит упомянуть и еще одну забавную историю, связанную с людьми этой профессии. Во время тренировок австрийского Гран При 1986 года застрял двигатель на Brabham Рикардо Патресе. Потерявшая управление машина закружилась на трассе, затем ударились о барьер, проскользнула вдоль него еще около сотни метров и лишь

тогда остановилась. Итальянский пилот выскочил из автомобиля, который на глазах скрывался в языках пламени. Тут-то на сцене и появился пожарный. До этого момента он спокойно сидел на складном стульчике, неспешно обедая. Проворная гариция Brabham глазами, служка невозмутимо взял ложку еще пару раз (не проглатывая же добру!) и лишь затем, схватив огнетушитель, бросился к машине Патресе. Застеживая по дороге куртку, он к тому же умиротворенно спотыкнулся и распнулся на земле в полный рост. И только после этого дребезжащий борец со стиснутой смог-таки приступить к своим обязанностям.



Впрочем, эту историю, конечно же, следует рассматривать как курьез — нынешние коллеги незадачливого пожарного действуют не в пример оперативнее и профессиональнее. Но сколь ни хороши спасатели в красных жилетах, первый «раунд» поединка со стихией пилоту, как правило, приходится проводить в одиночку. Выбор средств у гонщика совсем невелик — в его распоряжении фактически лишь не очень мощные бортовые огнетушители (один предназначен для кокпита, другой — для моторного отсека). И чем быстрее гонщик припаркует машину и передаст ее в руки профессионалов, тем лучше. Однако не всегда у спортсмена есть такая возможность — в самом неблагоприятном варианте автомобиль вспыхивает после столкновения, а пилот в это время теряет сознание, или же его зажимает в узком «чреве» кокпита. Здесь-то и выходят на первый план средства пассивной борьбы с огнем.

Подарок из космоса

Номекс. Арамид семейства нейлонов, схожий по строению с кевларом. Не изменяет своих свойств при нагревании до 350 °C. Образует волок-



на, поддающиеся окраске. Именно из этого чудо-материала вот уже более 30 лет изготавливают гоночные комбинезоны. Впервые номекс был синтезирован специалистами химического гиганта DuPont в 1965 году, однако тогда новинку ничто не связывало с автогонками. Но уже два года спустя около половины всех пилотов, вышедших на старт Indy 500, в том числе и победивший Эй-Джей Фойт, выступали в комбинезонах из номекса. Такое стало возможным лишь благодаря человеку, прилетевшему с Луны!



Пит Конрад не добился в автогонках заметных достижений, стал лишь крепким середняком североамериканской Формулы-Vee. Гораздо большую известность он получил как астронавт — на счету Конрада четыре орбитальных полета, в том числе в качестве командира Apollo 12, второго американского лунного модуля. Одно время Питу даже принадлежал рекорд по общему времени, проведенному на орбите Земли.

Так вот, как-то раз Конрад рассказал своему знакомому Биллу Симпсону, владельцу небольшой

Именно с легкой руки Пита Конрада (справа) все нынешние гонщики облачаются в чудо-комбинезоны из легкого и негорючего номекса. Самому же американцу удавалось воспользоваться таковым лишь в часы досуга, поскольку его «рабочей одеждой» стал скафандр астронавта

Внешний слой скафандра, в котором американцы гуляли по Луне, был изготовлен из номекса

**ТАКОЕ СТАЛО
ВОЗМОЖНЫМ
ЛИШЬ БЛАГОДАРЯ
ЧЕЛОВЕКУ, ПРИЛЕ-
ТЕВШЕМУ С ЛУНЫ!**





Как правило, стоящие у ограждения трассы пожарные все до одного – большие поклонники гонок. Вот только вместо того, чтобы удобно расположиться перед телевизором с бутылочкой холодного пива, они на протяжении двух часов жарятся на солнце, толком и не зная, что происходит на трассе. Единственная награда для «работников огнетушителя» – возможность перекинуться с выбывшим из борьбы пилотом парой слов или взять у него автограф



компании по производству гоночной экипировки, о замечательном недорогом материале, из которого делают парашюты для спускаемых аппаратов. Смекалистый Симпсон тут же уговорил Конрада связаться с NASA и, пользуясь своим авторитетом, получить хотя бы небольшой фрагмент этого материала.

Дальнейшее, как говорится, было делом техники. Вскоре первый гоночный комбинезон из номекса увидел свет, а уже в следующем году его производство на заводах DuPont увеличилось в 2,5 раза – о таком рынке сбыта в компании и не мечтали. Окончательным же триумфом номекса стал приезд к Симпсону Дэна Герни. Вместо долгих слов Билл опустил лоскут волокна в бензин и поджег, а затем затушил – основатель Eagle был потрясен.

«Пожалуй, лучше всего качество нашей продукции доказала авария, случившаяся в 1979 году в Мичигане, – рассказывает Билл. – По сравнению с ней пожар Ферстаппена – просто костерок. Тогда на пит-лейн вылилось более 1000 литров метанола, и, ко всеобщему ужасу, он вспых-

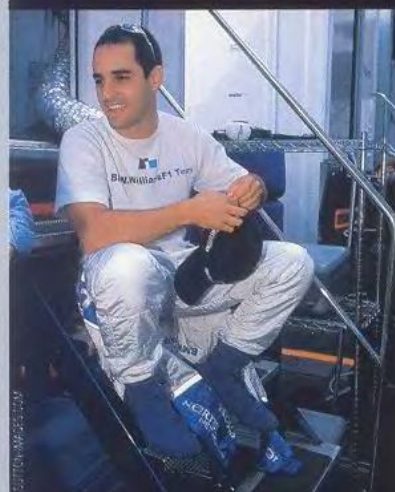
нул. Огнем оказались охвачены более 30 человек, но, по счастью, все до единого были в наших комбезах, и серьезно не пострадал ни один». Сейчас компания Simpson является ведущим поставщиком экипировки для гонок в Северной Америке. Как и три десятилетия назад, костюмы пилотам шьют из номекса. Правда, сейчас в ходу уже несколько разновидностей этого волокна. Если чистый полимер, так называемый Delta FF, идет на нижнее белье для гонщиков, то для комбинезонов больше подходит номекс III, в который добавлено 5% кевлара. Это позволяет избавиться от единственного, пожалуй, недостатка «космического» материала – в результате сильного нагрева номекс может потерять прочность, то есть из огня пилот выйдет без ожогов, но с порванными локтями и коленками. Также существуют несколько промежуточных вариантов «смеси» – DeltaA, DeltaC и DeltaT.

500 грамм для спонсоров

В Формуле-1 комбинезоны из номекса появились в конце 60-х, а еще

через несколько лет стали обязательными к применению. Сейчас «одежку» для пилотов и команд шьют две итальянские компании – OMP и Sparco. «История основания нашей компании не совсем обычна, – рассказывает менеджер Sparco Бруно Вальенти. – В 1977 году два молодых раллиста, Антонио Паризи и Энрико Глориозо, обеспокоенные большим количеством пожаров в гонках, решили разработать комбинезон, который уберегал бы спортсмена от огня. Начали они с того, что накопили разных термозащитных материалов, обматывали ими руку и подносили снизу зажигалку, чтобы выяснить, у какого материала свойства лучше».

Теперь Sparco производит около 15 тысяч гоночных комбинезонов в год, а среди клиентов компании – большинство команд Ф-1, в том числе и McLaren. «С Дэвидом Култхардом мы работали еще до того, как он пришел в команду, и проблем никогда не возникало, – продолжает Бруно. – Зато с первым комбезом для Мики Хаккинена пришлось помучиться. Финн прибыл на нашу фабрику,



расположенную близ Турина, всего за пять часов до презентации нового автомобиля. Мы думали, что быстро справимся с работой, но глубоко заблуждались. Сначала Мика больше часа рассказывал нам, чего он хочет от комбинезона. Он даже привез сиденье от его McLaren, чтобы указать самые важные места. Затем он стал тщательно, буквально по сантиметрам, изучать материал, после чего перешел к сравнению рукавов, дабы убедиться, что правый и левый абсолютно одинаковы. В результате мастерам пришлось поднапрячься, чтобы успеть к сроку. Правда, после этого все сшитые нами комбинезоны отличия не подходили Мике".

В среднем за сезон пилот использует около 20 комбинезонов, еще около полусотни единиц в год нужно для экипировки бригады механиков одной команды. На изготовление каждого в нормальных условиях уходит около четырех часов. В нынешней Формуле-1, где счет идет на граммы, комбинезон просто не имеет права быть тяжелым. Однако результат, которого удалось добиться производителям, вызывает

изумление. Общий вес комбинезона, в котором пилот выходит на старт Гран При, составляет всего-то 1,5 кг! При этом треть от указанной величины — вес рекламных нашивок, без которых не обойтись.

"Безусловно, мы даем пилотам самое лучшее. Но они постоянно просят нас сделать комбинезон еще легче, улучшить его свойства. Мы попробовали уменьшить число слоев ноемкса, и действительно, вентиляция заметно улучшилась. Но вместе с тем и тепло стало проникать внутрь быстрее, в итоге комбез просто не прошел "испытания огнем", — поясняет Вальенти. — Также мы непрерывно исследуем новые материалы, но пока ни один из них не может сравниться со старым добрым ноемксом".

И кое-что еще...

Впрочем, комбинезоном дело не ограничивается. В таком серьезном деле, как борьба с огнем, мелочей быть не может, поэтому все обмундирование пилота, начиная с ботинок, перчаток и шлема и заканчивая подшлемником, нижним бельем и даже носками, также выполняется из него-

рючих материалов и несет специальный штамп FIA. Кстати, подшлемник (европейцы называют его балаклавой, а американцы используют термин headsock — "носок для головы") оставляет единственный открытый участок кожи пилота — вокруг глаз. Одним гонщикам больше нравится вариант с двумя круглыми отверстиями, другим более удобно одно большое, но в обоих случаях незащищенные участки все равно остаются. Конечно, они закрыты еще и шлемом, но все же порой огню удается прорваться и наделать бед именно в этом слабом месте. Достаточно вспомнить те следы, что оставила на лице Ники Лауды авария на старом "Нюрбургринге".

Не хотелось бы заканчивать этот рассказ на грустной ноте, поэтому вот довольно забавная история, рассказанная Бруно Вальенти: "Вскоре после Гран При Франции 1994 года сразу несколько пилотов один за другим попросили сделать им перчатки большего размера, потому что старые оказались им тесноваты. Нас это крайне удивило, ведь перчатки шьются для каждого гонщика

Как правило, в случае с командами Ф-1 нашивки наносятся на гоночный комбинезон уже при его изготовлении. Но лишь одна из них является по-настоящему необходимой — расположенная на задней стороне "воротника" свидетельство об омологации, своеобразный знак качества. Все же остальное можно пришить на месте. Однако вне зависимости от способа нанесения нашивки должны выдерживать весьма солидную нагрузку, так как порой комбинезон используется отнюдь не только по прямому назначению



Незримое пламя

В принципе, возгорания в "га-разном переулке" Формулы-1 случаются не так уж и редко. Однако чаще всего они носят локальный характер, и "погорельцы" порой умудряются даже победить, как Михаэль Шумахер в Австрии '03. А вот

в гонках серии CART механики "горят на работе" довольно часто. Такое впечатление, что небольшой пожар в боксах становится в Америке привычной частью автоспортивного шоу. Правда, зрелище это за океаном выглядит не столь ярко, как в Европе. "Чампкары" заправля-



ют спиртом, который горит синим, невидимым пламенем. Из-за чего зрителям порой даже не совсем ясно, отчего кто-то из механиков неожиданно начинает скакать козлом или кататься по земле как сумасшедший. Да и тушат спиртовой огонь обычной водой из стандартных ведер.

Что также смотрится довольно архаично в наш космический век. Впрочем, подобные инциденты, как правило, проходят без серьезных последствий. Разумеется, современная защитная амуниция имеет неплохой "запас прочности". Только стоит ли его так упорно испытывать?

ПЕРЧАТКИ ШЬЮТСЯ ДЛЯ КАЖДОГО ГОНЩИКА ПО ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ЗАГОТОВКАМ

по индивидуальным заготовкам, и просто не могут ни с того ни с сего стать малы. Никто не верил и в то, что все наши закройщики разом тронулись умом и нарочно сделали перчатки меньшего размера. Но вскоре все выяснилось — дело в том, что во время уик-энда в Маньи-Куре стояла

невероятная жара, и от этого руки гонщиков увеличились в размерах!"

Это один из немногих случаев, когда современная экипировка не смогла справиться с жаром. Хочется верить, что и в дальнейшем подобные истории будут носить исключительно анекдотический характер. 





Огнезащитная экипировка для гонщиков

Технический регламент FIA



Общие положения

В кольцевых гонках, ралли и соревнованиях по подъему на холм, входящих в календарь FIA или организованных национальными ассоциациями, все водители и штурманы должны использовать комбинезоны, омологированные по стандарту FIA 2000 года, а также нижнее белье, подшлемники, носки, ботинки и перчатки, дизайн и параметры которых соответствуют требованиям этого стандарта. Ло-

дыжки, шея и запястья всегда должны быть покрыты, по меньшей мере, двумя слоями защитной одежды.

Если необходимо прикрепить нашивку (наклейку), не должна затрагиваться или удаляться негорючая прошивка комбинезона. Рекомендуется использовать нашивки (наклейки) из негорючих материалов.

Омологированные типы комбинезонов перечислены в официальном бюллетене FIA.

Комбинезоны

Знак омологации FIA (параметры которого приведены на фото сверху) должен быть вышит непосредственно на фабрике, располагаться снаружи под воротником и быть легко различимым. Наименование производителя также

должно присутствовать на знаке. Если комбинезон светлый, для вышивки следует использовать темно-синюю нить, если темный – желтую.

Комбинезон должен закрывать все тело спортсмена, включая шею, запястья и лодыжки.



Нижнее белье

Нижнее белье следует производить из материалов, прошедших тестирование по стандарту ISO 6940. Этот факт должен отображаться на футболке, ворот которой, доходящий до шеи, следует исполнять двуслойным.

Подшлемники

Все материалы, используемые при изготовлении подшлемника, должны пройти тестирование по стандарту ISO 6940; все участки, видимые спереди, когда подшлемник надет, должны состоять минимум из двух слоев материала (минимальной плотностью 180 г/м² каждый). Подшлемник должен продолжаться вниз, входя внутрь комбинезона, или обхватывать всю шею и в любом случае не перемещаться при движениях головы пилота.



Носки

Все используемые материалы должны пройти тестирование по стандарту ISO 6940. Следует использовать носки, доходящие до середины голени пилота, изготовленные из материала минимальной плотностью 180 г/м².



Ботинки

Ботинки должны полностью обхватывать ногу и лодыжку. Все внутренние материалы должны пройти тестирование по стандарту ISO 6940, а шнурки и застежки – производиться из неплавких и огнеупорных материалов. Производитель должен гарантировать, что подошвы изготовлены из огнеупорного материала и не взаимодействуют с углеводородами.



Перчатки

Все используемые материалы должны пройти тестирование по стандарту ISO 6940, отметку о чем следует поставить на перчатке. Задняя часть перчатки должна состоять минимум из двух слоев (минимальной плотностью 180 г/м² каждый). Любые другие материалы (в частности, кожа), которые используются на внеш-

ней стороне в области ладони, не должны заходить в швы. Следует использовать негорючие и неплавкие нитки и "невидимый" шов. Перчатки должны покрывать запястье пилота и манжету гоночного комбинезона.



Укрощение огня

Одно из главных направлений в повышении безопасности Ф-1 – особенно во время пит-стопов – свести к минимуму риск для жизни и здоровья гонщиков и членов команды в случае пожара. И то, что со стороны кажется красочным "парадом мод" на пит-лейн, – результат огромной научно-исследовательской работы...

Уровни пожарной защиты...

Голова: под шлемом находится огнезащитная балаклава (1), одобренная FIA.

Руки: перчатки из Nomex – покрытые замшей "ладони" способствуют лучшему захвату руля, инструментов и предохраняют от мозолей. Дополнительная набивка защищает пальцы.

"Эполеты": позволяют быстро вытащить гонщика из машины в чрезвычайной ситуации.

Туловище: огнеупорная водолазка (2) под комбинезоном служит как дополнительный слой огнезащиты.

Материальный вопрос

Огнеупорный, включая швы, материал соткан из исключительно легкого стекловолна Nomex. Эмблемы вышиты только по внешнему слою, чтобы сохранить целостность огнеупорной структуры: хлопковая нить может загореться и служить проводником высокой температуры.

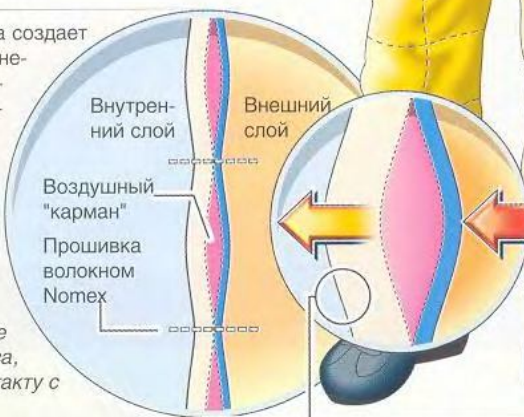


Горячая проверка

В контрольных испытаниях ткань в течение 12 секунд должна выдержать пламя, возникающее при горении жидкого пропана, температура которого достигает 800 °C. Неудивительно, что внешняя поверхность серьезно обугливается (A), но внутренний слой (B) лишь немного "пригорает".

"Аэродинамика": прошивка создает на комбинезоне множество небольших воздушных "карманов". Теплообмен через воздух значительно меньше, чем при непосредственном контакте, так что каждый "карман" эффективно уменьшает негативное воздействие открытого огня. – Доказательства? В следующий раз, когда вы будете жарить шашлык, посмотрите внимательно на участки мяса, подвергшиеся прямому контакту с углями или огнем!

Гофрированный "бутерброд", прошитый ниткой Nomex, создает множество крошечных воздушных "карманов".



Термомен

Фирма Du Pont, производитель Nomex, проверяет комбинезон на специальном манекене, оборудованном связанными с компьютером датчиками. Данные испытаний используются, чтобы оценить возможные последствия пожара.

120 электронных датчиков покрывают голову, туловище, руки и ноги термомена.

В течение определенного времени комбинезон подвергается воздействию пламени с температурой 1000 °C в соответствии со сценарием химического взрыва – ситуации, потенциально наиболее опасной для жизни.



Сравнительный тест ткани из Nomex и огнеупорного хлопчатобумажного материала. Устойчивость Nomex при интенсивном пожаре предотвращает "стягивание", которое повышает теплообмен.



Не повреждено
 Ожог 2-й и 3-й степени
 Ноги не тестируются



Здесь могла быть ваша реклама

Текст: Максим БОРДУНОВ

В ОТВЕТЕ НА ДОСУЖИЙ ВОПРОС “БЕЗ КОГО НЕ ОБОЙТИСЬ ФОРМУЛЕ-1?” НЕ МОЖЕТ БЫТЬ РАЗНОЧТЕНИЙ. ЭТО НЕ МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР И ДАЖЕ НЕ БЕРНИ ЭККЛСТОУН. СОВРЕМЕННАЯ ФОРМУЛА-1 НЕМЫСЛИМА БЕЗ СПОНСОРОВ. ИМЕННО НА ИХ ДЕНЬГИ КОМАНДЫ ПРОВОДЯТ НА ГОНОЧНЫХ ТРАССАХ ПЛАНЕТЫ УВЛЕКАТЕЛЬНОЕ ШОУ ПОД НАЗВАНИЕМ “ГОНКИ ГРАН ПРИ”



ПРАЙС-ЛИСТ

На самом деле никакого прейскуранта на рекламу в Ф-1 не существует: в каждом случае цена определяется статусом команды и множеством других факторов. Тем не менее есть примерный уровень цен (за сезон) на рекламные наклейки для "конюшни" среднего уровня.

Переднее/заднее антикрыло и капот	15-20 млн долларов
Боковые дефлекторы	3-5 млн долларов
Торцевые пластины переднего/заднего антикрыла	2-3 млн долларов
Зеркала заднего вида	3 млн долларов
Шлем гонщика	1 млн долларов



Вверху: кожух двигателя Renault образца 2004 года с характерным "горбом" предоставляет больше места для рекламных наклеек

На Lotus 1968 года красовался логотип единственного спонсора

Беглого взгляда на современный Williams достаточно, чтобы насчитать семь основных спонсоров команды



благотворительности была невелика: мало кто из зрителей знал, что, например, в двигатель Ferrari залито масло Shell. И в начале 1968 года эти компании демонстративно, в знак протеста против такой несправедливости, отказались от сотрудничества с командой. Комиссия по автоспорту (CSI) Международной автомобильной федерации (FIA) тотчас же пошла на

попятный, и сезон-68 стал началом новой эры в Формуле-1 — эры финансового процветания и непрерывного повышения денежных ставок. Первым коммерческим спонсором в истории ЧМ Формулы-1 стала табачная марка Gold Leaf, логотипы которой украсили борта Lotus 49 на Гран При Монако '68.

С тех пор утекло немало воды, бензина и спонсорских денег, и сегодня спонсоры порой оказывают большее влияние на облик Формулы-1, чем даже конструкторы гоночных автомобилей! Лучшее тому доказательство — последние нововведения в правилах, вступившие в силу с 2004 года. За сухими цифрами, которые определяют новые требования к размерам кожуха двигателя и торцевых пластин заднего антикрыла, стоит настоящая революция: FIA впервые изменила технический регламент, чтобы увеличить рекламные площади на машинах. "Да, инженеры нас недолюбливают, ведь это сделает автомобили чуть медленнее, но изменения относятся ко всем командам, так что ничего страшного, — говорят в маркетинговых отделах "конюшен". — Иначе спонсоры будут недовольны, они не подпишут новые контракты, а без денег не будет и гонок".

Деньги, о которых идет речь, — около двух миллиардов долларов. Примерно столько ежегодно получают от своих многочисленных спонсоров десять команд Формулы-1. Бюджет благополучной "конюшни" на 90% формируется за счет их взносов, то есть лидеры умудряются собрать со своих спонсоров до 250 миллионов долларов. За эту работу отвечают директора команд по маркетингу: их лица неизвестны широкой публике, но именно они поставляют финансовое "топливо" для гоночных автомобилей. О значимости этих людей

Основа благополучия

Трудно поверить, что когда-то спонсорство в Формуле-1 было запрещено! До середины шестидесятых годов, то есть в течение первых полутора десятилетий проведения чемпионата мира, разрешалось окрасивать автомобили только в национальные гоночные цвета стран (британский зеленый, французский синий и т.д.), и даже марка машины обозначалась неброской надписью в не приметном месте на кузове. Хотя такие компании, как BP, Shell (топливо и смазочные материалы) или Firestone (шины), фактически уже оказывали командам спонсорскую поддержку "натурой", бесплатно поставляя им свою продукцию. Но из-за запрета на рекламные наклейки отдача от такой

говорят их зарплаты: например, шеф McLaren Рон Деннис платит своему директору по маркетингу Экрему Сами 1,5 миллиона долларов в год. Господин Сами никогда не дает интервью, потому что его работа, как и работа его коллег из других команд, ведется за кулисами, а болельщикам ни к чему знать финансовую "кухню" Формулы-1.

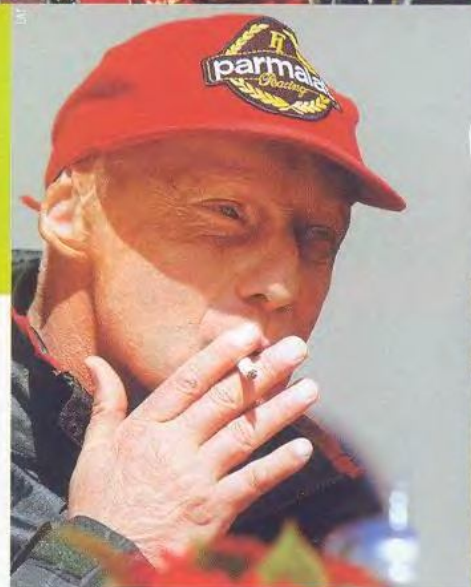
Между тем за этими самыми кулисами порой кипят страсти не менее захватывающие, чем на гоночных трассах. Ведь взаимоотношения между командой и спонсором — это своеобразная романтика: команде нужно охмурить спонсора, он же хочет быть уверен в правильности своего выбора. Иногда такие романы длятся десятилетиями (как, например, между McLaren и Marlboro в 70–90-е годы), а иногда заканчиваются скандалом, так и не начавшись. Самый свежий пример — неудавшийся альянс между Jordan и телекоммуникационной компанией Vodafone, которая в итоге стала сотрудничать с Ferrari. В 2003 году Эдди Джордан безуспешно судился с Vodafone, а в ходе разбирательства всплыли некоторые весьма любопытные подробности. Например, оказалось, что некое агентство, которое свело Jordan и Vodafone, должно было получить за свои посреднические услуги целых 15 миллионов долларов (10% от стоимости контракта). Как видим, быть посредником в спонсорских делах — занятие весьма прибыльное, однако далеко не многим оно под силу. Вот характерный пример: в 1997 году Лучано Секки, занимающийся "сводничеством" спонсоров и команд с середины 80-х, продал свою маркетинговую компанию за 20 миллионов долларов, но новые хозяева оказались не столь удачливы в руководстве и через несколько лет чуть ли не уговорили итальянца выкупить компанию обратно — за 3 миллиона. Сейчас Секки обслуживает интересы команды Ferrari и проводит политику привлечения технологических спонсоров — Vodafone, AMD, Acer, Olympus. По замыслу итальянца, после ухода Marlboro в связи с грядущим с конца 2006 года запретом на рекламу сигарет у Scuderia будут только такие спонсоры — из мира высоких технологий, к которому принадлежит и сама Формула-1. Поговаривают, что именно поэтому в 2003 году Ferrari отказалась от альянса с пивоварами Budweiser, которые в итоге заключили соглашение с Williams, хотя фирменным цветом компании является красный.

Ведущие команды вообще имеют возможность диктовать свои условия одним спонсорам — по воле других. Так, по контракту между Williams и BMW автомобили "конюшню" должны быть окрашены в бело-синей гамме без каких-либо исключений для остальных спонсоров. "Мы продали BMW это право за очень хорошие деньги", — не скрывает директор команды по маркетингу Джим Райт. Автомобили Williams (а также серебристо-черные McLaren) по праву считаются самыми стильными в пелотоне с точки зрения окраски кузова. А вот облик машин Ferrari, по мнению большинства дизайнеров, оставляет желать лучшего: красный цвет выглядит слишком подавляюще, и логотипы спонсоров теряются на этом фоне. Правда, чемпионская "конюшня" с лихвой компенсирует этот недостаток своим присутствием на телеэкранах: именно от этого параметра зависит сумма на "ценнике" спонсорской наклейки. Так, еще пару лет назад, когда превосходство Ferrari над соперни-



Вверху: спонсоры используют самые разные возможности, чтобы привлечь к себе внимание. Например, компания Vodafone устроила для пилотов Ferrari кулинарное соревнование

Справа: красная кепка с рекламой производителя молока Parmalat на протяжении 20 лет была для трехкратного чемпиона Ф-1 Ники Лауды частью образа и неплохим источником дохода



ками было тотальным, красные автомобили демонстрировались на экранах телевизоров до 30% общего времени трансляций гонок! Поэтому неудивительно, что стоимость спонсорской наклейки на заднем антикрыле машины-лидера и машины-аутсайдера отличается в несколько раз.

Все компании делают это

Зачем командам Формулы-1 нужны спонсоры — объяснять не нужно. Но что движет компаниями, которые платят "конюшням" огромные деньги? Конечно, стремительный гоночный автомобиль — это отличная реклама для шин, в которые он "обут", или бензина, на котором он едет. Но что может рассказать реклама на машине о неповторимом вкусе тех или иных сигарет или преимуществах того или иного оператора сотовой связи? В большинстве случаев реклама в Формуле-1 — это работа на имидж марки. И эта работа оказывается весьма эффективной. Исследования показывают, что среди поклонников Формулы-1 в Западной Европе около 30% людей при прочих равных условиях предпочтут купить товар или услугу той марки, которая представлена в гонках Гран При. И вовсе не обязательно при этом она должна являться спонсором любимой команды (хотя автору этих строк доводилось встречать серьезных взрослых людей, которые с ребяческим восторгом меняли марку сигарет в связи с переходом любимого гонщика из одной "конюшни" в другую). Ведь современная Формула-1 — это олицетворение совершенства в самом широком понимании этого слова, и на эксплуатации этой философии основаны все рекламные проекты компаний, представленных в Формуле-1.

Именно благодаря спонсорам гонки Гран При превратились из любительской забавы европейцев в глобальное шоу. Включая в календарь чемпионата мира этапы в Бахрейне и Китае, Формула-1 убивает

СПОНСОРСТВО В 2004 ГОДУ

В 2004 году команды Формулы-1 получают от своих спонсоров 1,847 миллиарда долларов. Эти деньги предоставят 243 компаний-спонсоров. Почти половину от общей суммы — 904 миллиона долларов — внесут производители автомобилей, с которыми напрямую связаны семь из десяти "конюшен".

По данным BusinessF1

го типы спонсоров теряются на этом фоне. Правда, чемпионская "конюшня" с лихвой компенсирует этот недостаток своим присутствием на телеэкранах: именно от этого параметра зависит сумма на "ценнике" спонсорской наклейки. Так, еще пару лет назад, когда превосходство Ferrari над соперни-



Слева: билборды на обочинах трасс считаются менее эффективными "носителями рекламы", чем надписи на машинах. Но и они оказываются в центре внимания, например, во время аварий

Внизу: Jaguar рекламирует фильм "Терминатор-3". Порой спонсорские контракты подписываются лишь на одну гонку

сразу двух зайцев, и оба сулят ей хорошие барыши: во-первых, перед командами и их спонсорами открываются новые рынки, во-вторых, на Ближнем Востоке и в Поднебесной можно найти новых спонсоров. Не будет преувеличением сказать, что все новое появляется в Формуле-1 благодаря спонсорам или ради них. Даже талант самого Михаэля Шумахера мог бы остаться нераскрытым, если бы в начале 90-х годов Германия не попала в поле зрения коммерсантов от Формулы-1, которые нацелились на немецкий рынок и немецкие компании, видя в них потенциальных спонсоров. Россия в лице компании МТС, которая спонсирует команду Sauber, совершает лишь первые шаги на этом пути, но опыт показывает, что этот путь – сделать свою страну коммерчески привлекательной для "королевы автоспорта" – самый верный способ получить своего пилота в Формуле-1.

Впрочем, случаи, когда компании сами предлагают деньги командам – это большая редкость, особенно в последние годы, когда мировую экономику то и дело будоражит и рекламные бюджеты урезаются (среди таких исключений упомянутый Budweiser, где твердо решили, что компания должна быть представлена в Формуле-1, или Red Bull, уже много лет дрейфующий со своим спонсорским бюджетом от одной команды к другой). Как правило, появление нового спонсора – это результат кропотливой работы "конюшни". В 80% случаев компании отвергают предложение стать спонсором команды Формулы-1, а в остальных 20% на проработку условий контракта уходит до полутора лет!



Уход Camel из Ф-1 сказался на популярности этой марки печальным образом. А ведь когда-то "верблюд" был частью мира Гран При

Справа вверху: за якобы бесплатные поставки покрышек McLaren "расплачивается" с Michelin "натурой" – предоставляя своих гонщиков и макеты машин для рекламных акций

Справа внизу: пивовары из Budweiser обеспечивают своей продукцией моторхоуумы команды Williams

Хорошо, если в компании директор или его заместитель по маркетингу является поклонником Формулы-1 – кстати, именно благодаря этому фактору в конце 90-х произошло нашествие автогигантов в "большой цирк". Гораздо сложнее уговорить банкиров или производителей компьютеров. Хотя здесь работает принцип домино: в свое время табачные компании устремились в Формулу-1, следуя примеру конкурентов, а сейчас нечто похожее наблюдается в сфере высоких технологий.

Однажды попав в Формулу-1, компании рискуют серьезными потерями в случае ухода: например, в 1993 году табачная марка Camel отказалась поддерживать команды Benetton и Williams, а на следующий год Михаэль Шумахер выиграл чемпионат мира за рулем Benetton, который украшали логотипы сигарет Mild Seven. Так желание сэкономить обернулось для Camel колоссальной упущенной выгодой, а для человека, принявшего это решение, – концом карьеры. Тем не менее факт остается фактом: время от времени компании покидают Формулу-1 – из-за нехватки денег, смены маркетинговых приоритетов или имиджевых разногласий, как это было в случае с платежной системой MasterCard, которая несколько лет назад рассталась с Jordan из-за того, что команда слишком активно эксплуатировала репутацию самой бесшабашной "конюшни", то и дело окружая свои автомобили полуголыми красотками. За последние годы Эдди Джордан вообще умудрился растерять уйму крупных спонсоров, и это отчетливо сказалось на спортивных результатах его команды. Видимо, слишком яркий имидж может не только привлекать, но и отпугивать спонсоров.

Сегодня, в ожесточенной борьбе с конкурентами, недостаточно просто наклеить свой логотип на автомобиль. Для более эффективного взаимодействия с аудиторией спонсоры проводят различные PR-акции, эксплуатируя свои связи с командами Формулы-1: устраивают конкурсы, вроде West Race Day, который позволяет простому человеку сесть за руль машины Формулы-1, возят гонщиков на разнообразные презентации по всему миру, украшают свои офисы и выставочные стенды макетами гоночных автомобилей. Сотрудничество между спонсором и командой уже давно не ведется по схеме "заплатил, наклеил логотип и жди отдачи от рекламы": предоставляя "конюшням" свои миллионы, компании заставляют их сполна отработать эти деньги.

В современной Формуле-1 спонсорская поддержка имеет две главные формы: официальное спонсорство и техническое партнерство. Скажем, в случае с командой McLaren табачная марка West является официальным титульным спонсором, и ее логотипы красуются на автомобилях, одежде гонщиков и во всех мыслимых и немыслимых местах. А вот производитель офисной техники Canon – технический партнер и официальный поставщик McLaren, и потому



логотипы Canon на машинах отсутствуют. Однако компания имеет возможность использовать свой альянс с командой в коммерческих целях – упоминая в рекламных материалах свой статус официального поставщика "конюшни" Формулы-1. Это обходится гораздо дешевле, но, конечно же, не позволяет добиться того поистине фантастического охвата аудитории, который обеспечивает логотип на гоночной машине. Хотя порой этот охват и не нужен. Например, рядового болельщика вряд ли заинтересуют услуги компаний Accenture (корпоративные консалтинговые услуги/спонсор Williams) или SAP (программное обеспечение для автоматизации бизнес-процессов/спонсор McLaren). Поэтому спонсорские наклейки обеих компаний достаточно скромны по размерам. Однако для Accenture важнее возможность пригласить на гонку Формулы-1 своих деловых партнеров, с целью, что называется, произвести впечатление (на некоторых гонках общее число корпоративных гостей команды от всех



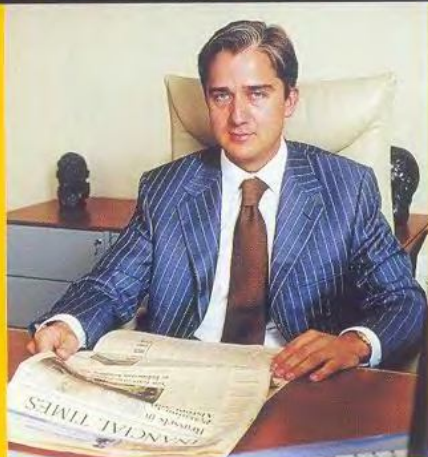
Боковые дефлекторы машин Sauber отдаленно похожи на SIM-карты для мобильных телефонов и потому отлично подходят для логотипов российского оператора сотовой связи МТС

спонсоров достигает 1000 человек). В случае с SAP, как говорят специалисты, даже если на рекламу на машине «клянет» один человек — например, руководитель IT-отдела крупной компании, то прибыль от внедрения программного комплекса может покрыть годовые расходы на рекламу. Но эти два примера — исключения из общего правила, потому как коммерческая привлекательность Формулы-1 именно в массовости ее аудитории.

Гонки Гран При являются третьим по популярности спортивным состязанием после Олимпийских игр и чемпионата мира по футболу, но, в отличие от них, проходят не раз в четыре года, а каждое второе воскресенье. От 300 до 700 миллионов человек — такова по разным оценкам глобальная телевизионная аудитория каждого Гран При, на которую и нацелена реклама на машинах. Как утверждают специалисты по маркетингу, за сезон один из основных спонсоров ведущей команды Формулы-1 может произвести до 6 миллиардов так называемых «впечатлений» на зрителей телевизионных трансляций. Тщательно культивируемый имидж Формулы-1 как элитного вида спорта привлекает к трансляциям людей, готовых не только смотреть, но и покупать. В этом и заключается нехитрая, но чрезвычайно эффективная модель спонсорства в Формуле-1. Ведь главная заповедь этого бизнеса звучит следующим образом: в воскресенье — гоняешься, в понедельник — продаешь. **П**

СЛОВО СПОНСОРУ

Интервью взял Борис МУРАДОВ



Оператор сотовой связи МТС стал первым крупным спонсором команды Формулы-1 из числа российских компаний (закончившееся скандалом сотрудничество Газпрома и Minardi вряд ли можно считать положительным примером). С 2003 года МТС оказывает поддержку команде Sauber. На наши вопросы отвечает президент компании МТС Василий Сидоров.

Формула-1 и мобильная связь. Что, на ваш взгляд, между ними общего, что их объединяет, в том числе и в случае с компанией МТС? Каковы цели компании в качестве спонсора команды Формулы-1, помимо рекламно-коммерческих?

Формула-1 очень близка нашей компании идеологически и как вид спорта, и как вид бизнеса: и в ней, и в мобильной связи все решают высокие технологии, надежность, максимальная концентрация и скорость. Средства коммуникации развиваются невероятными темпами: еще четверть века назад мобильный телефон в нашей стране казался фантастикой, а за последние нес-

колько лет он превратился в общедоступное средство связи. Примерно такая же ситуация и в автоспорте, который по праву считается одним из самых интересных, ярких видов спорта, — за последние годы он совершил колоссальный рывок вперед. Автогонки очень зависят от уровня развития автомобильной промышленности, и нашей стране здесь, к сожалению, похвастаться можно разве что отдельными успехами российских команд и пилотов. МТС поддерживает сильнейшую российскую команду по кольцевым автогонкам в классе «Туринг», и шаг на высшую ступень мирового автоспорта — в Формулу-1 с ее самыми современными технологиями — был для нас совершенно логичным. Мы надеемся, что наша инициатива поможет России проложить дорогу в Формулу-1.

Каким образом возникла идея спонсирования компанией МТС команды Sauber, как был заключен контракт? Это оказалось целенаправленным решением или роль сыграл случай? Было ли решение принято единогласно, или же имели место сомнения?

То, что МТС, ведущий российский оператор связи, сделала свой выбор в пользу сильнейшей из независимых команд Формулы-1, совершенно логично. Разумеется, как и в любом крупном бизнесе, доля счастливого стечения обстоятельств в начале нашей совместной деятельности есть. Окончательное решение было принято лишь после всестороннего анализа проекта, хотя, будучи откровенен, идея совместной работы с Sauber понравилась всем с самого начала.

Почему же именно команда Sauber? Чем обусловлен выбор того места на автомобилях, на котором мы сегодня видим логотип МТС?

Мы хотим доказать, что в автоспорте не существует незыблемых авторитетов, и Формула-1 не исключение. Мы увидели значительный потенциал в команде Sauber и хотели внести свой вклад в ее дальнейшие достижения. Можно стать спонсором лучшей «конюшни», но, на наш взгляд, куда почетнее проделать путь к вершине вместе с командой. Да и конечная отдача будет в таком случае больше — мы бы не были деловыми людьми, если бы не учитывали и этот фактор. Сыграло роль и то, что при высоком потенциале команды за принятый нами бюджет нам предлагалась реальная спонсорская значимость, а не какое-нибудь 33-е место в длинном списке спонсоров.

Выбор места под логотип был крайне удачным, боковые дефлекторы словно специально созданы для сотового оператора. Так что мы очень довольны размещением логотипа, которое нам предложила команда, — он не только обыгрывает нашу область деятельности, но хорошо заметен и отлично сочетается с цветами автомобиля.

Оказывает ли спонсорский альянс МТС и Sauber положительный эффект на курс акций МТС на международных фондовых рынках?

Эффективность подобных вложений следует оценивать по итогам всего срока соглашения. В нашем случае это трехлетний период. Но прошедшего сезона уже оказалось достаточно, чтобы не только, как говорится, обкатать — в прямом и переносном смысле — идею, но и убедиться в ее верности, в целесообразности проекта. Что же касается биржевой стоимости акций МТС, то, несомненно, наш спонсорский проект в Формуле-1 является частью стоимости бренда МТС и интегральной частью стоимости компании.

ТЕМА
30.05.04



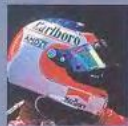
Основные цвета

Текст: Максим БОРДУНОВ

ФОРМУЛА-1 – ЭТО ТЕРРИТОРИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА И ИНЖЕНЕРНОГО ИСКУССТВА. ОДНАКО И В ЭТОМ ЦАРСТВЕ ПРАКТИЧНОСТИ И ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ЕСТЬ МЕСТО ДЛЯ ИСКУССТВА ИЗОБРАЗИТЕЛЬНОГО. ЭТО МЕСТО – НА ПОВЕРХНОСТИ ГОНОЧНОГО ШЛЕМА. ИМЕННО ЗДЕСЬ ДОЛЖНА ОТРАЖАТЬСЯ ИНДИВИДУАЛЬНОСТЬ ГОНЩИКА



Пилоты Ф-1 о своих шлемах



Михаэль Шумахер: "Мой шлем состоит из черного, красного и золотисто-желтого секторов, которые идут от забрала и символизируют флаг Германии. Я выбрал эти цвета много лет назад вместе с одним моим приятелем и с тех пор менял лишь мелкие детали – в основном, логотипы спонсоров. После прихода в Ferrari я добавил гарцующего жеребца на затылке".

Когда в 2000 году напарником Шумахера стал Рубенс Баррикелло, немец перекрасил украшенную белыми звездами "макушку" своего шлема из синего цвета в красный, чтобы избежать путаницы с бразильцем. "Мне давно хотелось слегка переделать раскраску шлема, и поэтому заодно я изменил базовый цвет на красный с небольшой добавкой оранжевого", – рассказывает Михаэль.



Рубенс Баррикелло: "В шлеме с такой раскраской я выступал еще ребенком в своих первых картинговых гонках в Сан-Паулу. В этой раскраске нет никакого глубокого смысла. Давным-давно кто-то предложил мне такой вариант, он мне понравился, и я сохранил его до сих пор".



Хуан-Пабло Монтоя: "Цвета моего шлема – это колумбийский стиль жизни плюс немного фантазии".



Ральф Шумахер: "Раскраску своего шлема я позаимствовал у брата, но использовал другие цвета".



Дэвид Култхард: "На моем шлеме изображен шотландский флаг Св. Эндрю. Этот символ произвел на меня впечатление, когда я был еще совсем маленьким, и я горжусь им до сих пор".



Кими Райкконен: "Синий и белый цвета моего шлема – это цвета флага Финляндии. В 2003 году я добавил красную полосу, чтобы мой шлем выглядел более ярко".



Дженсон Баттон: "Сначала у меня был шлем с желтым рогом на черном фоне. Но, когда в 14 лет я начал выступать в международных картинговых гонках, во мне проснулись патристические чувства, и поэтому я нарисовал на своем шлеме британский флаг, а потом интегрировал в него начальные буквы своего имени и фамилии".



Джанкарло Физикелла: "Мои любимые цвета – голубой, зеленый и желтый. Именно их я использовал, когда вместе с другом разукрасил свой шлем. Тогда мне было 15 лет".



Жак Вильнев: "Я сам придумал раскраску моего шлема, когда мне было 16 лет. Формы и расположение полос точно такие же, как были на шлеме моего отца, но я использовал другие цвета".

Защищая себя от угроз окружающего мира, человек прячет свое лицо. Средневековый рыцарь перед сражением надевал тяжеленный стальной шлем. Современный автогонщик обходится шлемом из сверхпрочных материалов, который весит менее полутора килограммов. Но в обоих случаях человек теряет свою индивидуальность. В древних армиях лучшие бойцы украшали свои "головные уборы" разными знаками отличия, чтобы выделяться из общей массы сражающихся. Пилот команды Формулы-1 – тот же боец, узнавать которого зрители и соперники должны даже в пылу "битвы" на трассе. Поэтому шлем каждого гонщика имеет свою неповторимую раскраску.

Не будет преувеличением сказать, что профессиональный гонщик немыслим без индивидуального шлема. Ведь карьера в автоспорте начинается с картинга, где все машинки выглядят одинаково, а различать участников соревнований легче всего именно по "каскам". Шагая вверх по спортивной лестнице, меняя команды, спонсоров и гоночные серии, пилот хранит верность боевой раскраске своего шлема. Для суеверного пилота Формулы-1 индивидуальный шлем – это настоящий талисман, который он пронес с собой до вершины автоспорта. Хотя не стесненные в средствах гонщики "королевы автоспорта" меняют за сезон более десяти шлемов, не оставляя без работы мастеров по оформлению гоночных "куполов".

В подавляющем большинстве случаев в раскраске шлема так или иначе

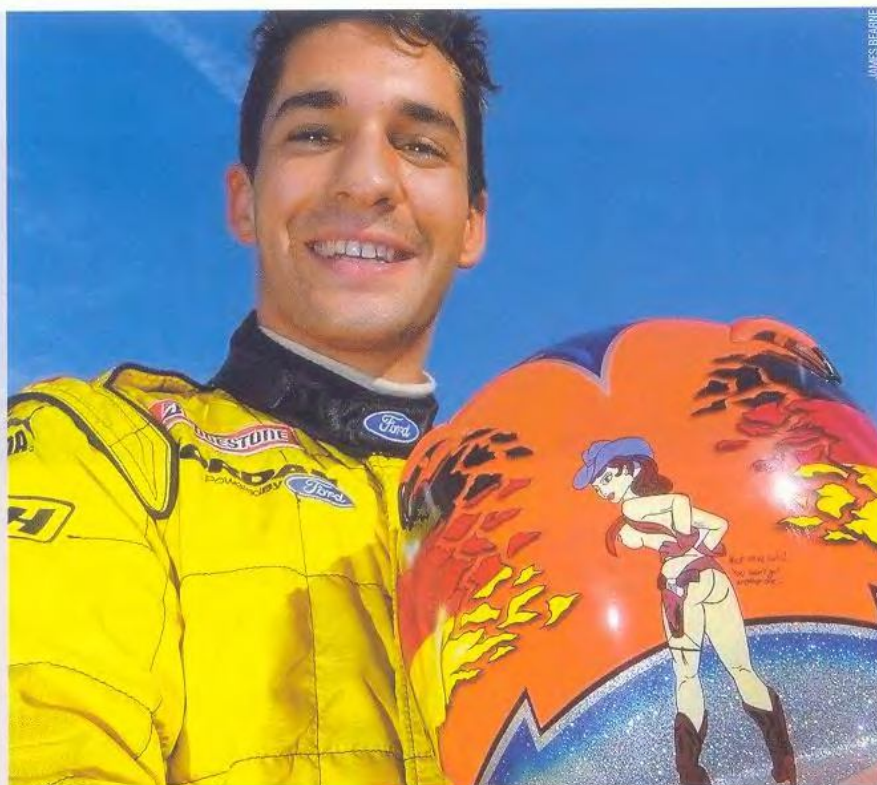


В мастерскую художника шлемы приходят в виде невзрачных, "лысых" заготовок. Об их принадлежности тому или иному гонщику можно догадаться лишь по надписям на приклеенных бумажках



Затем на них появляется карандашная "татуировка", размечающая будущую схему окраски (вверху), после чего в ход идет аэрограф (внизу), и шлемы обретают свою неповторимую индивидуальность





Вверху: во время испытания нового шлема для братьев Шумахеров на свет появился вот такой уникальный экземпляр с двойной схемой окраски
Слева: вот такой штрих ввел в дизайн своего шлема тест-пилот Jordan немец Тимо Глок



Эдди Ирвайн свой переход в Jaguar использовал для радикального обновления своего шлема. Получилось весьма эффектно. Хотя недоброжелатели утверждали, что окраска "макушки" напоминала не шкуру хищника, а мозги

обыгрывается тема национального флага страны, которую представляет пилот. Некоторые команды Формулы-1 предъявляют особые требования к рисунку на шлеме гонщика. Например, у пилотов Ferrari и McLaren бросается в глаза опоясывающий верхнюю часть шлема "нимб", на котором расположены логотипы табачных спонсоров. "Макушку" обычно украшают звезды, моду на которые ввел Михаэль Шумахер. Кстати, в шлеме немца на Гран При Монако '96 выступал... Дэвид Култхард, одолживший шлем у соперника, так как его собственный запотевал в дождливую погоду. В последнее время среди гонщиков стал популярен зеркальный фон шлема с летящими "каплями". Сочетая стандартные элементы и необычные решения, дизайнеры (нередко ими бывают сами пилоты) создают непохожие друг на друга раскраски шлемов.

"Полуфабрикаты" шлемов, как правило, поступают к художникам девственно чистыми. Подготовка к окраске начинается с зачистки углепластиковой поверхности для лучшего впитывания грунтовки, поверх которой из пульверизатора наносится краска. В Формуле-1 каждый грамм на счету, и даже шлемы не являются исключением из этого правила: поэтому различные элементы оформления наносятся не поверх друг друга, а при помощи трафаретов, которые наклеиваются на размеченный карандашом шлем и закрывают соседние зоны. Благодаря такой технологии после окраски вес шлема увеличивается всего на 25 граммов. И никаких наклеек! Лишь рекламная "полоска" на верхней кромке забрала приклеивается, а все остальное, включая логотипы спонсоров, рисуется вручную при помощи миниатюрных пульверизаторов со строжайшим соблюдением фирменных цветов и шрифтов. Поверх краски наносится несколько слоев лака, который полируется до глянцевого блеска. На все про все

уходит от 20 до 30 часов работы художника, который берет за свой труд от 200 до 1000 долларов.

Телевизионная "картинка" и даже хорошая фотография не способны передать всю красоту современного гоночного шлема. Использование особых флуоресцентных красок делает шлем светящимся и обеспечивает эффект трехмерного рисунка, а безупречная лакировка создает впечатление, будто бы краска столь свежа, что еще даже не высохла. Такой шлем – это подлинное произведение искусства, и потому не удивительно, что среди поклонников Формулы-1 копии шлемов любимых пилотов считают самыми ценными "предметами культа".



Раскрась шлем Дэвида Култхарда

Команда West McLaren Mercedes проводит уникальную акцию специально для российских поклонников Формулы-1. Любой желающий может разработать свой собственный дизайн шлема шотландца, заменив легендарный белый крест, например, на хохломскую роспись, красную звезду или двуглавого орла. В McLaren выберут десять лучших вариантов раскраски, и художники оформят десять шлемов, которые будут представлены на суд самому Дэвиду. В мае 2004 года пилот выберет лучший шлем и выступит в нем на пятничных тренировках Гран При Германии. Победитель конкурса будет приглашен на гонку в немецком Хоккенхайме, чтобы собственными глазами увидеть Дэвида за рулем в шлеме, раскрашенном по своим эскизам.

Основным требованием к эскизу является сохранение всех логотипов партнеров и спонсоров команды, а также наличие белого круга в верхней части шлема. Желающие принять участие в конкурсе могут зарегистрироваться на сайте www.westonline.ru и получить электронный вариант макета шлема Дэвида Култхарда. Макет оформления шлема нужно отправить на электронный адрес HELMETDESIGN@uacorporation.ru или обычной почтой на абонентский ящик 119146, г. Москва, "Дизайн шлема Дэвида Култхарда".

Подробности на сайте www.westonline.ru

Быстрые шины

для спортивной машины

Текст и фото: Борис МУРАДОВ



ПО-ЛЕТНЕМУ ПРЕКРАСНАЯ ПОГОДА В ФЕВРАЛЕ, МОРЕ И СОЛНЦЕ, ВОСХИТИТЕЛЬНЫЕ ПЕЙЗАЖИ АНДАЛУСИИ, СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ СПОРТИВНЫЙ РОДСТЕР И ОЧАРОВАТЕЛЬНАЯ СПУТНИЦА В ПАССАЖИРСКОМ КРЕСЛЕ – ЧТО ЕЩЕ НУЖНО АВТОСПОРТИВНОМУ ЖУРНАЛИСТУ ДЛЯ НЕСКОЛЬКИХ ДНЕЙ ПОЛНОГО СЧАСТЬЯ?

О твет может показаться неожиданным: хорошие, надежные спортивные шины. Ну и еще, пожалуй, самая малость: добрая гоночная трасса. Вся эта романтика оказалась возможной благодаря компании Goodyear, представившей на Юге Испании новейшие сверхвысокоскоростные шины марки Dunlop SP Sport Maxx, разработанные на основе гоночной резины, используемой в чемпионате DTM.

Вообще, тест-драйв шин – занятие куда более абстрактное, нежели тест-драйв автомобиля в целом. И, как это ни парадоксально, о по-настоящему хороших шинах, в отличие от того же автомобиля или шин в целом, не очень удачных, писать-то, собственно, нечего. Когда с шинами что-то не так – а спортивных, сверхвысоких шин это касается в особенности, – тут же обращаешь на это внимание. Иногда вовремя, отмечая те или иные недостатки, не позволяющие контролировать автомобиль и получать удовольствие от даже самого экстремального вождения. Иногда – уже слишком поздно, собрав себя и машину по частям на обочине трассы. С хорошими же шинами все совершенно иначе: очень быстро убеждаешься, что на них можно полностью положиться и они не подведут, ты просто уже и не вспоминаешь о них. И какие бы "культбиты" (в рамках все же здравомыслия) ты ни пытался продлевать в процессе тест-драйва, хорошие шины уверенно держат дорогу и позволяют выжимать из машины максимум. Именно такими и оказались опробованные на Юге Испании новые шины Dunlop SP Sport Maxx.

Первый день программы предусматривал тестирование шин в дорожных условиях, для чего было предложено самостоятельно добраться из Марбельи в Ронду по шоссе, по большей части представляющему собой горный серпантин.

Тут, пожалуй, стоит отдельно сказать несколько слов о представленном для тестов автомобиле Opel Speedster – небольшом, двухместном спортивном родстере, который получил титул "Кабриолет года" на Женевском автосалоне-2000 и по своим характеристикам успешно конкурирует



Сверхвысокоскоростные шины обеспечивают автомобилю исключительную устойчивость даже в самом экстремальном режиме вождения



Секрет такой устойчивости – в "гоночном" составе резины, мультирадиусном протекторе и центральном жестком ребре



Dunlop в автоспорте

Первая автоспортивная победа на шинах Dunlop была одержана в 1902 году в гонке Париж-Беня, и уже в двадцатые годы прошлого столетия компания производила специальную гоночную резину, способную выдерживать скорость свыше 300 км/ч. Именно с помощью шин Dunlop Tenor Sirene в 1929 году установлен мировой рекорд скорости на суше – 372 км/ч, а в 1947 году этот рекорд в исполнении Джона Кобба за рулем автомобиля Raltton Mola Special вырос до 634 км/ч и держался непревзойденным на протяжении 23 лет.

В 1924 году марка Dunlop одержала свою первую победу в гонке "24 часа Ле-Ман", а годом раньше – в гонке Гран При. К 50-60-м годам она уже фактически безраздельно господствовала на трассах как авто-, так и мотогонок. На счету Джона Брэдшопа (Cooper), Фила Хилла и Джона Сертуса (Ferrari), Грэма Хилла (BIM), Джима Кларка (Lotus) и Феликса Сторетта (Mazda), выступавших на шинах Dunlop, – победы в восьми чемпионатах мира Формулы-1.

По итогам сезона 2003 года 140 гонок из различных стран победителем в ряде чемпионатов, выступав на шинах Dunlop, – в частности, в 24-часовой автотомараде в Дайтоне, Ока, Вольфсбурге и Норбурге. В самом же знаменитом соревновании такого рода – "24 часа Ле-Ман" – на счету этой марки уже 34 победы (из 71 гонки). Семнадцатый раз подряд марка Dunlop отпраздновала победу в чемпионате мира MotoGP в категории 250 см³ и седьмой раз подряд – в категории 125 см³, а в целом гонщики, выступавшие на шинах этой прославленной марки с начала проведения чемпионатов мира по мотогонкам в 1949 году, выиграли более половины всех Гран При (общим числом 2261) и завоевали 105 титулов чемпионов мира.



с культовым одноклассником Lotus Elise. Opel Speedster производит как раз на знаменитом заводе Lotus близ британского города Норвич. Говоря музыкальным языком, этот автомобиль, конечно, не тяжелый рок, как топ-модели Ferrari, Porsche или Lamborghini, а, скорее, заводной рок-н-ролл с легкой примесью джаза, но все в нем, начиная с алюминия и углепластика в конструкции шасси, спортивном оформлении двухместного куплета и заканчивая жесткой подвеской и центрально-моторной компоновкой, настроено на истинно спортивный стиль езды. Будучи, кстати, обладателем отнюдь не спортивного, но во всех отношениях очень достойного седана Opel Vectra последней модели, я был приятно удивлен, что практически такой же двигатель ECOTEC объемом 2.2 л и мощностью 147 л.с., какой устанавливается и на Vectra, разгонит Speedster до 100 км/ч менее чем за шесть секунд!

Как и всякий правильный спорт-кар, Speedster не оснащен никакими вспомогательными системами, кроме ABS, – нет даже гидроусилителя руля, не говоря о противобуксовочной системе и системе курсовой устойчивости, но как я ни гнал по обрывистому серпантину, еле успевая поворачивать руль и переключать передачи, мне не удавалось сбить маленький цепкий Opel с "пути истинного". Благодаря прекрасной развесовке по осям, низкому центру тяжести и исключительно острому рулевому управлению, машина потрясает устойчивостью в скоростных поворотах и вообще отлично управляется. Но все это, понятно, вряд ли было бы возможно без подобранных шин – опыт той же Формулы-1 наглядно это подтверждает. И на следующий день шины SP Sport Maxx, установленные на целом ряде самых разных спортивных автомобилей, проявили свои замечательные свойства на настоящей гоночной трассе. Заведения инженеров Dunlop об исключительной устойчивости новых высокоскоростных шин, действительно, оказались подлинной правдой: они ни разу не подвели даже в самом предельно экстремальном режиме вождения, в том числе и в режиме реальной гонки.

Об автодроме Ascari Race Resort, на котором названное мероприятие и происходило, стоит тоже вкратце рассказать особо. Расположенный в предместьях Ронды и всего в полусотне километров от жаркой приморской Малаги, этот автодром имеет статус первого

ТЕМА

Проверено на себе



и единственного в мире "курорта для настоящих любителей спортивных автомобилей". Любой приехавший сюда (при наличии, разумеется, водительского удостоверения, необходимой суммы денег и желания ощутить себя настоящим гонщиком) может изрядно наполнить кровь адреналином и получить огромное удовольствие, вволю погоняя — в том числе и в рамках обучения в частной гоночной академии — по очень интересной по конфигурации трассе длиной 5394 км за рулем множества различных автомобилей, начиная от Alfa 147 GTA и Jaguar X-Type и заканчивая "одноместником", построенным на базе настоящего формульного Benetton. Но венец имеющегося здесь автопарка — новейший и один из самых быстрых в ми-



ре (разгон до 100 км/час — менее 4 с) суперкаров Ascari KZ1, который создается на заводе компании Ascari Cars (названной, безусловно, в честь легендарного Альберто Аскари) в британском Бэнбери (и там же, к слову, базируется и образованная пять лет назад команда Ascari Team, год от года все успешнее выступающая в чемпионате FIA GT и 24-часовых гонках).

И когда ты, после целого дня на этой прекрасной трассе, уже совершенно обессиленный, но безумно довольный буквально вываливаешься из такой машины, то сказать можешь уже лишь одно: "Вот это — Жизнь! А все остальное — полное сами знаете что. Кроме, конечно, очаровательной спутницы. И шин Dunlop SP Sport Maxx".

Быстрее, устойчивее, надежнее

Новые высокоскоростные шины Dunlop SP Sport Maxx изготавливаются с применением сложной ультрасовременной технологии MRT (Multi Radius Tread — "мультирадиусный протектор") — той же, что изначально была использована при производстве шин для гоночной серии DTM, эксклюзивным поставщиком которой является марка Dunlop.

Суть технологии "мультирадиусного протектора" заключается в том, что она позволяет с наиболее высокой точностью рассчитать форму и характеристики рабочей поверхности шины и тем самым обеспечить более равномерное давление в пятне контакта с дорогой, благодаря чему, в свою очередь, пятно контакта увеличивается. Наряду с жестким центральным продольным ребром это обеспечивает шине SP Sport Maxx исключительную устойчивость и точность рулевого управления на высоких скоростях, особенно в поворотах.

Особая интегральная полимерная матрица — основа протекторной резины шин Dunlop SP Sport Maxx — усилена двухкомпонентным наполнителем, состоящим из силики и сложноструктурированного технического углерода (позаимствованного как раз из состава гоночной резины, используемой в чемпионате DTM) в пропорции 88:12, и такая пропорция придает новым шинам превосходные сцепные свойства, обеспечивая более эффективное ускорение и торможение как на сухой дороге (благодаря сложноструктурированному углероду), так и на мокрой (за счет повышенного содержания силики).

Особое внимание при создании столь "экстремальных" шин было уделено проблеме аквапланирования. Инженеры Dunlop использовали для ее решения направленный рисунок протектора на основе двух рядов волнообразных канавок и новую технологию симметричных гидролопастей, что обеспечивает быстрый отвод воды без возникновения нежелательных завихрений в ее потоке, а также существенно снижает уровень шума.

DUNLOP

**SP SPORT
MAXX**



Мультирадиусный
протектор



Трехрадиусный
протектор



ИСТОРИЯ

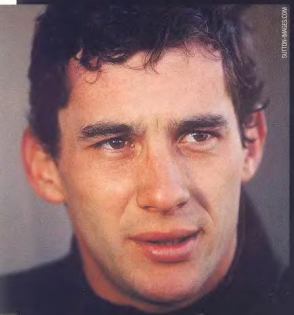
Айртон Сенна

1 мая 2004 года исполняется 10 лет со дня трагической гибели в Имоле Айртон Санны. Журнал "Формула" продолжает серию статей, рассказывающих о жизни великого гонщика. После громких успехов в "младших" британских Формулах (читайте в майском выпуске "Формулы" 2002 года) и первых тестах в Ф-1 (в апрельском выпуске 2001 года) для Айртон настало время доказывать свой талант в гонках чемпионата мира.

"У меня нет комментариев, господа", — шеф команды Toletal Алекс Хокридж понимал, что выглядит довольно глупо, но не признавался же этим двум репортерам, что о новом контракте своего гонщика он узнал только что из привезенного ими же пресс-релиза. "Чертю мальчишка, что он себя позволяет", — выругался про себя Алекс, — это же надо, выставить на посмеище всю команду! Ну ничего, в Монце он еще покажет об этом". Хокридж был в ярости. С самого начала он понимал, что работать с Айртоном Сенной будет сложно. Но кто бы мог подумать, что отношения с лучшим пилотом в короткой истории Toletal закончатся столь скверно. Впрочем, сам Айртон так не считал. Бразилец сделал шаг вперед и оглядываться назад не собирался.

Новичок

Примерно за год до описанных выше событий в пасмурный осенний день чемпион британской Ф-3 Айртон да Силва впервые переступил порог



Айртон Сенна:

ПУТЬ К СЛАВЕ



НЕЗАУРЯДНОЕ ДАРОВАНИЕ АЙРТОНА СЕННЫ ПРОЯВЛЯЛОСЬ С САМЫХ ПЕРВЫХ ЕГО ШАГОВ В АВТОСПОРТЕ. НО ПРИШЛА ПОРА, КОГДА НА БРАЗИЛЬЦА ОБРУШИЛАСЬ НАСТОЯЩАЯ СЛАВА. О НЕМ УЗНАЛИ МИЛЛИОНЫ

Текст: Владимир МАККАВБЕВ



кабинета Хокриджа в Брентвуде. Тогда, в конце 1983-го, Алекс считал (и считает сейчас, спустя много лет, когда страсти улеглись и обиды забылись) этот день одним из самых удачных в своей жизни. Чтобы привлечь в команду звезд Ф-1 первой величины вроде Лауды, Проста или Росберга, не хватило бы и всего бюджета Toleman, поэтому Алекс и Тед Тоулмен надеялись только на таких талантливых новичков, как этот бразилец. Да и приход в команду Сенны, в прошедшем сезоне потрясшего весь британский автоспорт блестящими победами в Ф-3, казался Хокриджу манной небесной. Айртоном всерьез заинтересовались гранды: Williams, McLaren, Brabham и Lotus. И если бы не излишняя осторожность Фрэнка Уильямса, не пожелавшего доверить свой автомобиль дебютанту, не увольнение из Renault Алена Проста, которого тут же пригласил в McLaren Рон Деннис, если бы не предусмотрительность Пике, испугавшегося конкуренции в Brabham с одаренным соотечественником, и не патриотизм боссов JPS, не позволивших Питеру Уорпу уволить из Lotus Мэнселла и взять на его место Айртон, не видать бы Алексу Сенны. Уже отлично знавший себе цену бразилец

вовсе не горел желанием выходить на арену "большого цирка" в составе столь скромной "конюшни", как Toleman, до последнего надеясь подписать контракт с одной из четырех топ-команд.

"И лишь когда у Айртон уже не осталось выбора, он пришел к нам", — вспоминает Хокридж. К удивлению Алекса, деньги бразильца практически не интересовали, но, прежде чем подписать контракт, Сenna сказал: "Если машина окажется недостаточно хороша и вы начнете препятствовать моему переходу в другую команду, я просто уйду из гонок. Вы не заставляйте меня выступать насильно".

"Я до сих пор так и не понял, верил ли он сам в то, что говорил, или блефовал", — признается Алекс, которому впервые пришлось столкнуться с упрямым норовом будущего чемпиона. Впрочем, уже в самое ближайшее время у команды появилось предостаточно возможностей познакомиться со сложным характером бразильца. Уровень своих амбиций Сenna не стеснялся продемонстрировать с самой первой гонки на домашней для него трассе в Рио.

Своему дебюту в Ф-1 бразилец изначально придавал очень большое значение: на собственные деньги вы-

писал из Англии своего личного фотографа Кита Саттона, пригласил на гонку три с половиной десятка родственников и друзей. Когда Сenna заявился к менеджеру Toleman Криссу Уитти с требованием выдать ему такое количество гостевых пропусков в пaddock, у британца глаза полезли на лоб. Экклстоун же посоветовал Уитти поскорее вернуть Айртон с небес на землю. Узнав об отказе, бразилец устроил форменный скандал в боксах. Когда же на девятом круге гонки на его машине вышел из строя турбонагнетатель и он вынужден был бесславно сойти с трассы на глазах соотечественников, Сenna пришел в ярость. Таких криков, которыми он оглашал своды офиса в Брентвуде во время "разбора полетов", стены штаб-квартиры команды еще не слышали.

Разумеется, подобное поведение никого не красит. Но, оглядываясь назад, нельзя отделаться от мысли, что максимализм Сенны во многом и явился залогом его будущих успехов. Айртон с самого начала не желал слушать никаких объяснений о "временных проблемах", "объективных трудностях" и "сложностях роста". Любые помехи на пути к победам представлялись ему совершенно не-

Свою единственную победу в 1984 году Айртон отпраздновал за рулем легкового Mercedes-Benz 190E в гонке, посвященной открытию нового гоночного кольца "Нюрбургринга" (вверху справа). В тот день поверженными оказались сразу восемь чемпионов мира Ф-1. Победа Сенны на злитых водой улочках Монте-Карло могла стать одной из самых красивых в истории "гонок вокруг Казино" (вверху слева). Но судьи так и не дали Айртону выиграть, прервав его триумфальное шествие к верхней ступени пьедестала на последнем шаге

Дебют Сенны в Ф-1 за рулем Toleman TG183B на Гран При Бразилии 1984 года получился крайне неудачным. На глазах соотечественников Айртон сошел из-за поломки на ранней стадии гонки. Бразилец не стал скрывать своего разочарования и устроил команде настоящий скандал

допустимыми, они доводили его буквально до бешенства, до натуральной истерики. Он безумно хотел побеждать, поэтому и вел себя порой как сумасшедший. Может быть, именно такой подход к делу заставлял и окружающих его людей менять свою психологию, а команду — упрямо двигаться вперед. Может быть, такой "невозможный" характер и называется чемпионским. И если отбросить излишнюю эмоциональность, отношение Сенны к работе могло служить примером.

"Потом вдруг Айртон разом превратился из капризного мальчишки в мужчину, — говорит тим-менеджер Toleman Питер Гетин. — Неожиданно его вопли оборвались на полуслове, и он в момент успокоился, словно осознав, что детские игры закончились и визгом делу не поможешь".

В Кьялами Сенна впервые увидел клетчатый флаг на финише Гран При (до этого даже на тестах он не проезжал за рулем Toleman более 200 км) и сразу завоевал свое первое зачетное очко за шестое место. И хотя часть дистанции ему пришлось ехать со сломанным носовым обтекателем, это шестое место было максимумом, что он мог выжать из по сути прошлогодней машины

СЕННА ПРИГЛАСИЛ НА ГОНКУ ТРИ С ПОЛОВИНОЙ ДЕСЯТКА РОДСТВЕННИКОВ

TG183B, которую за отвратительное поведение на трассе Айртон прозвал "старой собакой". Новую машину ему обещали лишь к началу мая. Была и еще одна проблема. Toleman в 1984 году являлась одной из четырех команд, использовавших резину Pirelli. Но первые же гонки показали, что итальянские шины не идут ни в какое сравнение с Goodyear и Michelin. "С Pirelli машина напоминает бегуна, к ногам которого привязаны гири", — в сердцах восклицал Сенна после финиша на седьмом месте в Зольдере. Надо ли говорить, что команда Айртон Сенны не могла мириться с подобным положением дел, и после бельгийского Гран При Хокридж отправился в Клермон-Ферран просить помощи у шинников Michelin. Имея контракты с топ-командами, французы могли предложить Алексу лишь прошлогоднюю резину, но и это было огромным шагом вперед. После первых же тестов Michelin Сенна воспрял духом: "Другое дело, теперь мы можем на равных бороться с ведущими командами".

Он оказался прав. Но схватку за победу в Гран При пришлось отло-



жить на две гонки. В Имоле руководители Pirelli, не желая лишиться своей сильнейшей команды, потрясая контрактом, попытались удержать Toleman. На что Хокридж ответил ультиматумом, вроде того, что Сенна ему поставил зимой: мы скорее уйдем из Ф-1, чем продолжим выступать на ваших шинах. В субботу итальянцы сдались, и Айртон все же вышел на вторую квалификацию, но потерянная пятница обошлась ему дорого: на его машине забарахлила система впрыска, трасса была влажной, и бразилец единственный раз в карьере не прошел квалификацию.

Не дожидаясь гонки, Сенна вместе с Уитти уехал на тесты нового TG184 с шинами Michelin в Дижон, после которых помчался в Нюрбург, чтобы принять участие в гонке пилотов Ф-1 на Mercedes 190E, посвященной открытию нового кольца "Нюрбургринг". Впервые получив в свое распоряжение такую же машину, что и у звезд Ф-1, 24-летний бразилец легко выиграл соревнование, в котором вместе с ним выступали ни много ни мало восемь чемпионов мира во главе с Ники Лаудой и Кеке Рос-





ПЕРВЫМ УСЛОВИЕМ АЙРТОНА СТАЛО УВОЛЬНЕНИЕ ИЗ LOTUS ЭЛИО ДЕ АНДЖЕЛИСА

бергом. "Теперь я знаю, что могу обставить их", — улыбался Сenna, выбираясь из кабины серебристого Mercedes. И он действительно сделал это, менее чем через месяц в Монако поразив весь мир Ф-1.

Первая слава

О той легендарной гонке, открывшей миру Человека Дождя, написаны уже сотни статей, поэтому ограничимся лишь короткой стенограммой Гран При. Перед гонкой на княжество обрушилась стена воды. С верхних этажей небоскребов Монте-Карло летящие по трассе гоночные машины казались водяными шарами, катящимися по желобу из стальных отбойников. Сenna начал гонку с несчастливой 13-й позиции, но именно она принесла ему успех. К концу первого круга он уже девятый, к девятому — шестой, на 16-м — третий. Тремя кругами позже, пройдя на стартовой прямой McLaren Лауды, Айртон устремляется в погоню за ушедшим далеко вперед Простом. За 11 кругов,

выигрывая в среднем по 2,4 с на круге, он сократил отставание от Проста с 33,8 до 7,4 с, но... В конце следующего 32-го круга главный судья гонки бельгиец Жаки Икс из-за ужасной погоды вывесил клетчатый флаг. Сenna успел промчаться мимо замедлившегося на прямой Проста, первым нырнуть под отмашку Икса и победно вскинуть вверх руки... и все это только ради того, чтобы через несколько минут разрыдаться на пьедестале почета: результаты гонки были определены по итогам предыдущего 31-го круга, и Айртон так и остался вторым. Многие, в первую очередь сам Сenna, посчитали, что у него просто украли победу, и накупились с упреками на FIA. Но это был не единственный скандал. Сразу после финиша в стан Michelin примчался взбешенный Рон Деннис и набросился на шинников: отправляясь на Лазурный берег, где всегда светит солнце, французы просто не взяли с собой прошлогоднюю дождевую резину, в которую по контракту

должен был "обуваться" Toleman, и после начала ливня предоставили Хокриджу те же шины, что и топ-командам, благодаря чему Сenna и удалось пощипать перья пилотам из Уокинга. "Нас лишили победы, но, несмотря на это, тот адский Гран При Монако стал высшей точкой в истории команды", — признает Алекс.

Гонка в Монте-Карло стала вершиной в сотрудничестве Сenna с Toleman. До финиша двух из трех следующих этапов Айртон не добрался. Затем, правда, финишировал третьим в Брэндс-Хэтче, вновь сошел в Германии и Австрии, после чего настало время того самого ГП Голландии, с которого начался наш рассказ.

Отношения Сenna с командой стали накаляться еще в Далласе. Воодушевленный успехом в Монако, Айртон хотел вновь и вновь бороться за победу, но машина (или резина) делать этого не позволяла. Рано или поздно нетерпеливый бразилец должен был взорваться. Это произошло в Далласе, после того как Питер Гетин запретил ему выезжать на тренировку по ухабистой трассе, дабы не "убить" машину перед гонкой. "Ко-

Lotus 97T Сenna на Гран При Монако 1985 года. После сенсационного поула — сход из-за поломки на первых кругах гонки





Первая победа Сенны в Эшториле получилась более чем убедительной: 21 апреля 1985 года – ровно через месяц после своего 25-летия – Айртон не только поднял над головой заслуженный Большой Приз, но и завоевал Большой Шлем, присуждаемый пилоту, выигравшему гонку, занявшему быстрейший круг и пролидировавшему со старта до финиша. За всю историю Формулы-1 Айртон стал всего лишь четвертым (после Хуана Мануэля Фанхио, Фила Хилла и Нельсона Пике) и пока последним гонщиком, завоевавшим Большой Шлем одновременно с первой победой в Гран При

нечно, это было лишь последней каплей, переполнившей чашу терпения Сенны, но именно в Далласе мы окончательно потеряли его”, – вспоминает Хокридж. Вернувшись в Европу, Айртон начал переговоры с Питером Уорром, и в Зандфорте Lotus объявил о подписании с Сенной контракта на 1985 год. Но Алекса оскорбило вовсе не это (он и не надеялся удержать бразильца в команде), а то, что Айртон даже не удосужился сообщить ему о новом трехлетнем соглашении и Хокридж узнал о нем лишь из пресс-релиза, который ему принесли два журналиста, явившиеся за комментариями. И в Монце он отплатил Сенне тем, что усадил в его машину шведа Стефана Юханссона. Не ожидавший такой оплеухи Айртон попытался было возмутиться, но решение Хокриджа поддержал Берни, и бразильцу пришлось принести команде извинения. “Конечно, я поступил не лучшим образом, не предупредив Алекса с Тедом, но ведь еще в начале лета я сказал им, что в следующем сезоне непременно покину Toletman. А начинать сотрудничество с Уорром с разглашения информации, которую он до поры до времени хотел сохранить в тайне, было бы не слишком умно с моей стороны”, – ответил бразилец, которого Хокридж все же вернул за руль в Нюрбурге.

На последней гонке сезона в Португалии Сенна принес команде еще один (последний в истории Toletman) пьедестал и именно там впервые за весь год почувствовал полное единение с машиной. “Это как раз то, о чем я мечтал весь сезон. Впервые я мог управлять автомобилем Формулы-1 на абсолютном пределе своих и его возможностей”, – радовался он. Но оглядываясь назад Айртону было некогда: впереди его ждали Lotus и, как надеялся Сенна, схватка за чемпионский титул. “Мне мало быть просто пилотом Ф-1, я хочу быть чемпионом мира, и я стану им!” – был уверен бразилец.

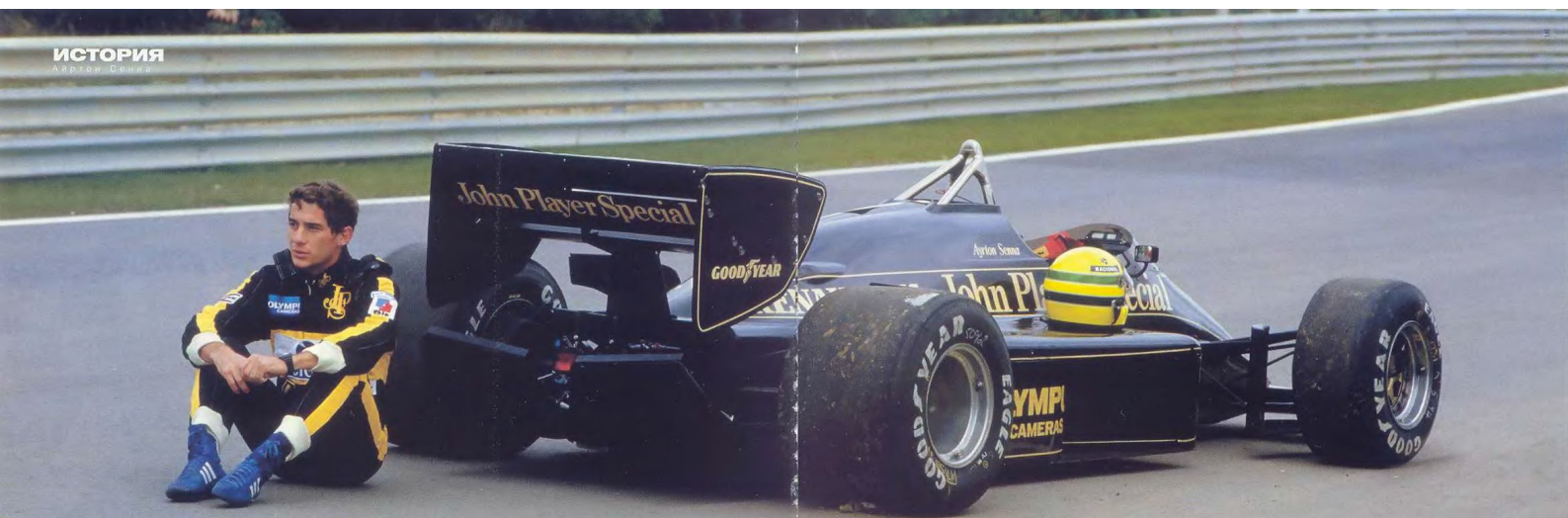
Человек Дождя поневоле

“Первый сезон в Ф-1 заметно изменил Айртон, особенно в отношении к давним друзьям, – рассказывал потом его фотограф Кит Саттон. – Он по-прежнему присылал мне открытки на Рождество, с радостью приветствовал на Гран При, но это уже не было похоже на старые добрые деньки. Совместные походы по кабакам, музыка, девочки – все это осталось в прошлом. Я чувствовал, как он отдаляется от меня”.

Сенна не зазнался. Просто вся его жизнь теперь была подчинена мечте стать чемпионом мира. “Я ни

когда не встречал пилота, который бы так концентрировался на гонках, как Айртон. Уже после пары кругов он так потрясюще чувствовал машину и настолько точно описывал ее поведение и работу каждого узла, что казалось, будто он сживался с ней. Он мог часами просто стоять в боксах, наблюдая, как мы работаем с автомобилем. При этом мне иногда думалось, что он знал машину лучше любого из нас”, – говорит технический управляющий Ferrari Найджел Степни, в 1985 году работавший гоночным инженером партнера Сенны по Lotus Элио де Анджелиса. Однако достоинства Айртон в новой команде смогли оценить лишь весной 1985 года, через пару месяцев после того, как карьера талантливого бразильца едва не прервалась на взлете.

Истосковавшись по дому, Айртон отправился на зиму в Сан-Паулу, где подхватил тяжелую вирусную инфекцию среднего уха. Худощавое лицо бразильца распухло до невероятных размеров, правый глаз вообще не открывался. На протяжении нескольких недель врачи опасались еще более серьезных осложнений, но, к счастью, Сенна пошел на поправку. “Эта болезнь помогла мне осознать, насколько слаб и несовершенен человек”, – заявил Айртон, выписавшись из больницы.



К началу сезона Айртону удалось восстановиться. На старте первой гонки чемпионата в Рио он стоял четвертым, но до финиша, как и год назад, не добрался — повредила техника (это проклятие домашнего Гран При будет преследовать его до конца карьеры, лишь дважды из одиннадцати попыток он сможет победить на родине). Звездный час бразильца наступил через две недели в Португалии. В день гонки погода в Эшториле была столь же ужасная, как и год назад в Монако. С неба лил ливень воды, которые буквально сносили машины с асфальта. Из 26 стартовавших до финиша с трудом "доплыли" десять пилотов. Но лишь один из них — Микаэль Альборето на Ferrari — отстав на минуту, финишировал менее чем в круге от Сенны. Человек Дождей унаследовал в пользу и, лидируя от старта до финиша, с легкостью завоевал Большую Шлем. Обезумевший от счастья Уорр как зацп прыгал на лит-лейн, встречая бразильца после круга почта. Айртон же выглядел на удивление спокойным. "Он считает, что не совершил ошибок ни одной ошибки — улыбался бразильцу на прессконференции. — Это не совсем так: был мо-

мент, когда я вылетел всеми четырьмя колесами на траву, но мне удалось вернуть машину на трассу". В 14 оставшихся гонках сезона Айртон еще шесть раз стартовал с поула, но лишь раз — в Спа — сумел вновь подняться на верхнюю ступень пьедестала, заняв в итоге "лишь" четвертое место в чемпионате. Он, безусловно, был достоин большего, ведь уже тогда его таланты восторгались даже соперники. "Никогда не видел, чтобы за рулем гоночной машины выглядели что-то подобное, — восхищался Джон Уотсон после того, как Айртон, обогнав его во время квалификации в Брэндс-Хэтче, унаследовал перед как от стоячего. — Такое впечатление, что у него четыре руки и четыре ноги. Он одновременно тормозил, переключал передачи, поворачивал подгазовывал, заставляя машину балансировать на грани вылета, словно на тонком лезвии ножа". Увы, но Lotus 97T, будучи очень быстрым автомобилем, имел два серьезных недостатка: его мотор Renault был чрезвычайно прожорлив и не слишком надежен. Из-за более высокого, нежели у конкурентов, расхода топлива пилоты Lotus просто

не могли в гонках долго ехать с высокой насыщенностью топливной смеси, и выигранные квалификации раз за разом оборачивались для Сенны поражениями в Гран При. Лишь в дождевых гонках (а ни в том сезоне выдалось всего два: кроме Эшторила небеса разверзались еще и в Спа) да в Монако, где расход топлива значительно снижался, Lotus получал преимущество. Сенна уверенно лидировал в этих трех Гран При и выиграл два из них (лишь в Монте-Карло у него сломался мотор). В погоне за титулом Вопреки ментал бразильца, сезон 1985 года не принес ему титула. Зато первый сезон в Lotus принес ему славу. Денни, Уильямс и Экклстоун кушали локти, что два года назад упустили Айртон. Рос его талант, менялся и отношение к окружающим людям. Зная свой взрывной характер, он старался вести себя подчеркнуто сдержанно. "Айртон был весьма корректен и дружелюбен в общении, никогда не уходил с трассы, не попорочившись лично с каждым механиком, но при этом оставался мелким, его интересовали гонки и только гонки. Он не

Автомобили Lotus образца 1985-1986 годов в руках Айртон Сенны были весьма грозным квалификационным оружием за два года молодой бразилец выиграл 15 полупозиций. В гонках же чрезмерная прожорливость моторов Renault часто сводила все усилия Айртон на нет, и его машина с опустевшим баком замирала у обочины. "Тормозили" гоночки и неисправности. На фото Айртон возле машины, сплывшейся во время тренировочного периода Гран При Португалии, 1985 год

нуждался в друзьях", — признавался технический директор Lotus Жерар Докаруж. Сенна стал ключевой фигурой в команде и мог диктовать Уорру и К" свои условия. Первым из них стало усиление: Элио де Анжелиса: итальянец был быстрым и амбициозным гощиком и не мог мириться со статусом второго номера. Чтобы выиграть чемпионат — Айртон быстро это понял, — команда должна сосредоточить все усилия на работе с одной машиной, а не разрываться между двумя быстрыми гощиками. По сути, именно Сенна, в воле Уорр, выбрал кандидата на место второго пилота в Lotus. После того как он отверг кандидатуру Денни Уоррика (нажив тем самым в паре к де Анжелису еще одного недоброжелателя), его партнером стал богатый, но по большому счету безалаберный шотландский граф Джозия Дамфрис, которого Сенна без труда обставил еще в Ф-3. Команда теперь работала в основном на бразильца, но даже это не помогло Сенне побороть недостатки французских моторов. "Айртон обладал удивительным техническим чутьем, которого я не встречал больше ни у одного пилота.

АЙРТОНА СЕННУ ИНТЕРЕСОВАЛИ ТОЛЬКО ГОНКИ. ОН НЕ НУЖДАЛСЯ В ДРУЗЬЯХ



Если обычно в разговоре с инженером гощик на тестах описывает каждый пройденный круг одной-двумя фразами, то у Сенны уходило на это из пяти-десять минут. Он помнил все до последних деталей: каждый поворот, каждое переключение. Но особенно потрясло меня то, насколько точно, без всякой телеметрии, он знал количество топлива, расходуемого на каждом участке дистанции", — восторгался Степни, ставший после ухода де Анжелиса гоночным инженером бразильца. Увы, манера пилотирования Сенны не способствовала экономии топлива. "Айртон проходил повороты с постоянными подгазовками, что не лучшим образом сказывалось на расходе горючего", — отмечал позже Уорр. В итоге новый сезон стал почти точной копией предыдущего: восемь полупозиций (до того больше

поулов за один сезон брали лишь три пилота в истории Ф-1: Петерсон, Лауда и Пике) и всего два выигранных ГП. Дождевых гонок в 1986 году не было вообще, поэтому две "сухие" победы в Хересе и Детройте дались Айртону ох как нелегко. Особенно тяжелой получилась испанская гонка, на финише которой истощенный до крайности борющийся с собственной машиной и почти терявший сознание Сенна опередил Манселла лишь на 0,014 с. "Означенная я был уже нелепой, но победное шампанское — лучшее лекарство, которое я когда-либо пробовал", — признавался Айртон. "Но он был не из тех, кто долго упивается своими победами, — убежден Степни. — Гонка, на каком бы месте он ни финишировал, заканчивалась для него со взмахом ключчатого флага, и через пару часов Сенна мысленно был уже на следующем ГП".



ВПЕРВЫЕ СЕВ ЗА РУЛЬ LOTUS 99T, СЕННА ИСПУГАЛСЯ: "ДВИЖОК ВОТ-ВОТ РАЗВАЛИТСЯ"

Трехлетний контракт бразильца с Lotus подходил к концу. Ему оставалось провести за команду еще один сезон, и уже зимой он предупредил Уорра, что если не выиграет чемпионат мира 1987 года, то покинет команду. Понимая, что уход Сенны может сильно ослабить и без того переживающую не лучшие времена "кошюшню", Питер вложил все силы и огромные по тем временам средства нового спонсора Camel в разработку автомобиля, чтобы дать наконец бразильцу машину, способную претендовать на победу в чемпионате. Lotus 99T стал одной из двух первых машин (в том же году дебютировал Williams FW11B), оснащенных активной подвеской колес. "Автомобиль получился значительно легче и послушнее прошлогоднего", — радовался Айртон. Но камнем преткновения вновь стал мотор. Отчаявшись усмирить аппетиты французских движков, Уорр подписал контракт с Honda. И хотя японские двигатели потребляли куда меньше горючего, после первых тестов стало ясно, что

по мощности они уступают прошлогодним Renault. Впервые сев за руль 99T, Сenna испугался: "Этот движок так вибрирует, что вот-вот развалится на части". "Не волнуйся, это нормальный режим для такого мотора", — успокаивал бразильца его новый партнер по команде японец Сатору Накаджима, уже имевший опыт работы с Honda. "Тогда я впервые пожалел о нашем разрыве с Renault", — признался Айртон. Со временем, правда, все вошло в норму. После двух побед подряд на городских трассах в Монако и Детройте Сenna в течение месяца возглавлял чемпионат, но серия технических неполадок во второй половине сезона так и не позволила ему в итоге подняться выше третьего места.

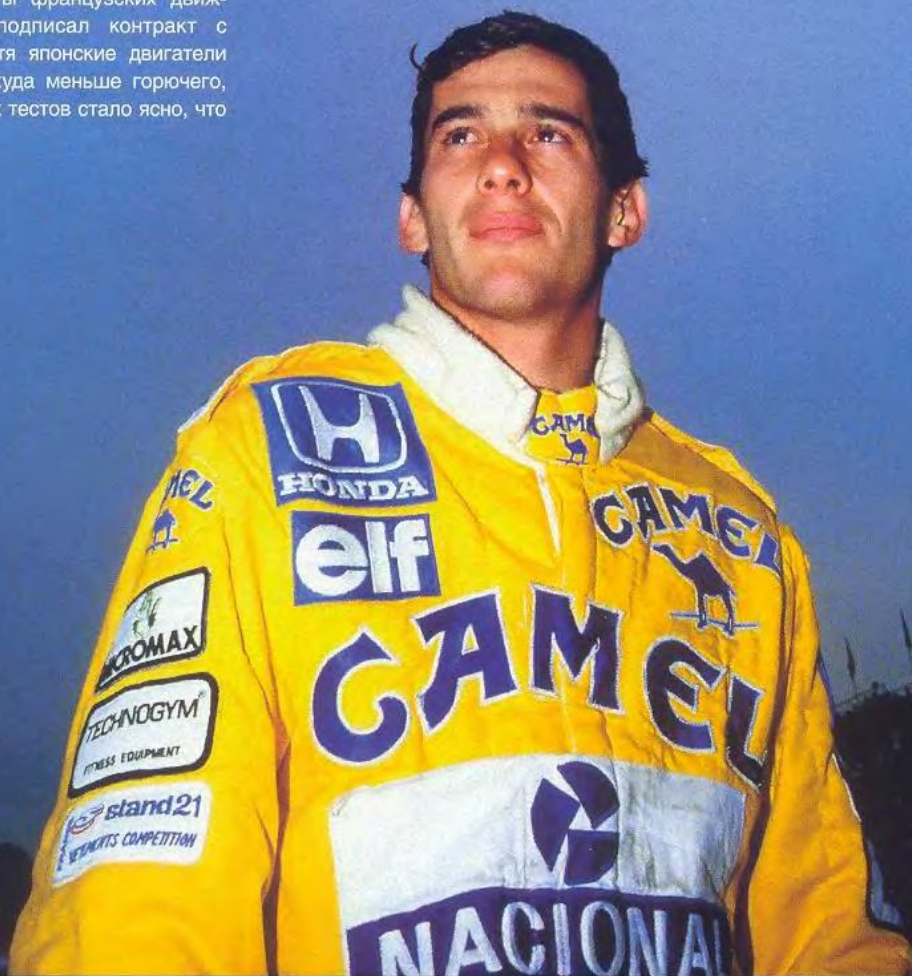
Когда Сenna понял, что в Lotus достиг потолка, то начал переговоры

с Ронам Деннисом о переходе в McLaren. На этот раз он не стал поступать с Уорром, как три года назад с Хокриджем. Накануне Гран При Германии Айртон предупредил Питера о своем переходе в команду из Уокинга, после чего тот улетел в Ниццу и уже в следующую субботу заключил соглашение на 1988 год с Нельсоном Пике. Причем у самого Сенны к тому моменту не было еще никакого контракта, только слово Денниса. Публичное объявление о его переходе состоялось лишь через месяц в Монце.

Нельзя сказать, Айртон оставлял Lotus без сожаления, но он вновь, как и тремя годами ранее, вынужден был двигаться дальше. "Я провел в Lotus три сезона, приобрел славу и массу друзей и покидаю команду с самыми теплыми чувствами", — говорил бразилец. — Но мне уже 27, я не могу долго топтаться на месте, мне нужен титул, и я не остановлюсь ни перед чем ради свершения своей мечты. McLaren, уверен в этом, именно та команда, которая даст мне возможность наконец взойти на вершину. Вперед, в McLaren!" 

Продолжение следует

Осенью 1987 года Сenna покидал Lotus не без сожаления. Впереди бразильца ждал расцвет его блестящей карьеры, три чемпионских титула и 35 побед в Гран При. Lotus же — долгие годы борьбы за выживание на задворках "большого цирка". Но по странному стечению обстоятельств и победная поступь Айртон, и агония его бывшей команды завершились практически одновременно: 1994 год стал последним как в жизни Сенны, так и в истории Lotus





АЛЬЯНС С ЗАМАХОМ НА ПОБЕДУ YUKOS-Freisinger

Текст: Борис МУРАДОВ

ВСЕГО ЗА ПАРУ ДНЕЙ ДО НАЧАЛА ОЧЕРЕДНОГО ЧЕМПИОНАТА МИРА ФОРМУЛЫ-1 НА ЛЕГЕНДАРНОМ "АУТОДРОМО НАЦИОНАЛЕ" В МОНЦЕ СОСТОЯЛОСЬ ПРЕДСЕЗОННОЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ И ПЕРВЫЕ ТЕСТЫ ДРУГОГО ПОПУЛЯРНЕЙШЕГО МИРОВОГО АВТОСПОРТИВНОГО ПЕРВЕНСТВА – ЧЕМПИОНАТА FIA GT В РАМКАХ СЕРИИ LG SUPER RACING WEEKEND. КОРРЕСПОНДЕНТ "ФОРМУЛЫ" ПРИСУТСТВОВАЛ НА ЭТОМ МЕРОПРИЯТИИ В КАЧЕСТВЕ ГОСТЯ РОССИЙСКО-НЕМЕЦКОЙ КОМАНДЫ YUKOS-FREISINGER.

Серия LG Super Racing Weekend состоит из десяти этапов, которые пройдут с 28 марта по 10 октября в Монце, Валенсии, Маньи-Куре, Хоккенхайме, Брно, Донингтоне, Спа, Имоле, Ошерслебене и Дубае. Каждый из этапов включает в себя гонки чемпионатов FIA GT и FIA ETCC, Еврокубков Формулы-Renault V6 и Renault 2000, а также целый ряд различных гонок поддержки. Таким образом, "супергоночные уик-энды" по своей насыщенности, значимости и зрительскому интересу к ним с полным на то основанием могут претендовать на второе место в календаре кольцевых автогонок FIA после Гран При Формулы-1 (большая часть которых, как известно, проводится по анало-

гичной схеме – одновременно с этапами международной Формулы-3000, Суперкубка Porsche и местными гонками поддержки). Столь удачный маркетинговый ход высоко оценил президент FIA Макс Мосли: "Масштаб этих соревнований впечатляет даже больше, чем можно себе представить. Входящие в серию чемпионаты отлично сочетаются и дополняют друг друга, давая возможность наблюдать за борьбой на автомобилях различных типов". Телетрансляция этих гонок осуществляется каналом Eurosport, имеющим достаточно большую аудиторию, в том числе и в нашей стране.

Для российских любителей автоспорта особый интерес серия LG Super Racing



Weekend имеет, конечно же, потому, что в чемпионате FIA GT вновь выступят Алексей Васильев и Николай Фоменко, причем в этом сезоне они, пожалуй, имеют как никогда большие шансы стать одними из главных героев первенства.

Четыре года назад Васильев и Фоменко впервые приняли участие, а год спустя провели свой первый полный сезон в классе N-GT упомянутого чемпионата в составе команды Freisinger Racing. Затем на пару сезонов их пути разошлись, но за это время и сами гонщики значительно прибавили в мастерстве, и команда добилась наивысшего успеха, дважды завоевав чемпионский титул как в командном, так и в личном зачете. И вот теперь они снова вместе под флагом команды YUKOS-Freisinger. С "немецкой стороны" в ее составе остается двукратный победитель чемпионата в классе N-GT (и обладатель Суперкубка Porsche) Стефан Ортелли (Монако), одну машину с которым разделит также выступавший ранее за Freisinger неоднократный победитель и призер гонок Эммануэль Коллар (Франция). Этот дуэт твердо намерен принести команде уже третий подряд чемпионский титул в личном зачете, а их российские партнеры полны решимости помочь им обеспечить и третье подряд командное "золото", ну и самим, конечно же, добиться максимального успеха.

По мнению многоопытного бойца и действующего чемпиона Ортелли, Алексей Васильев уже способен выступать на одном уровне с ним, а Николай Фоменко также неуклонно прогрессирует, приближаясь к этому уровню, и, не исключено, может стать "главным сюрпризом сезона". Уверен в своих пи-



Очередной сезон в чемпионате FIA GT Васильев и Фоменко проведут с очень сильными партнерами по команде – двукратным чемпионом в классе N-GT Стефаном Ортелли и Эммануэлем Колларом (на фото слева – все четверо).

Мощность 6-цилиндрового мотора объемом 3,6 л, которым оснащен новый Porsche нашей команды, повышена до впечатляющих 445 л.с., что позволяет проходить трассу в Монце за 1 мин. 50 с. Именно этот результат – лучший в классе N-GT – показал на первых тестах сезона Стефан Ортелли

лотах и владелец Freisinger Motorsport Манфред Фрайзингер: "Я помню обескураженные лица этих парней после их дебюта в чемпионате. С тех пор утекло много воды, и сейчас они стали совершенно другими: им удалось значительно повысить свой потенциал, и теперь они могут на равных сражаться с лучшими гонщиками чемпионата. Я также очень рад, что наши пути с Россией вновь пересеклись и что одна из крупнейших нефтяных компаний мира, российская компания YUKOS, выбрала именно мою команду для своего продвижения к успеху в мировом автоспорте".

Перечень прославленных марок, которые примут участие в чемпионате FIA GT этого года, впечатляет: Ferrari и Lamborghini, Chrysler Viper и Lister-Jaguar, Saleen и Aston Martin, Maserati и Porsche, построенные на основе серийных суперкаров, что делает гонки на них особенно зрелищными и популярными. Наша команда вновь выступит на автомобилях Porsche 996 GT3-RSR с мотором объемом 3,6 л и мощностью 445 л.с., но по сравнению с прошлогодними они созданы специалистами команды при заводской поддержке фактически заново. Вообще, заднемоторные Porsche благодаря далекой от идеала поперечной развесовке – весьма крепкий орешек для экстремального вождения. Новая же машина, как обещают инженеры, как раз таки отличается очень хорошей развесовкой. К тому же "обута" она в этом сезоне в резину Michelin (такую же, какая поставляется и для Суперкубка Porsche), которая значительно быстрее прежней Pirelli. Несмотря на суматошность самых первых тестов и довольно холодную погоду, гонщики новой машиной остались очень довольны. Разве что, как заметил Алексей Васильев, даже к лучшей развесовке еще надо привыкнуть, так же как и к новой секвентальной коробке передач. Время для этого до начала сезона, впрочем, еще есть.

Корреспонденту "Формулы", кстати, тоже довелось "с ветерком" прокатиться в новейшем боевом Porsche, предоставленном командой YUKOS-Freisinger, по легендарной трассе в Монце. Впечатлений – масса! Но это, как говорится, тема уже другого материала. **И**



НОВЫЙ КАЛЕНДАРЬ
ЕВРО-3000...

Устроителям европейского чемпионата Формулы-3000 пришлось серьезно перекраивать календарь сезона-2004, поскольку автодром в Сахире (Бахрейн), который должен был принять дебютный этап, не был полностью готов к 19 марта. В частности, чтобы избежать подобных накладок с другой ближневосточной гонкой, в Дубае, дата ее проведения была сдвинута почти на два месяца. Вот как выглядит новая версия календаря:

02.05	Энна-Пергуза, Италия
30.05	Эшторил, Португалия
06.06	Херес, Испания
27.06	Монца, Италия
18.07	Спа, Бельгия
30.08	Донингтон, Великобритания
12.09	Дижон, Франция
19.09	Зольдер, Бельгия
31.10	Кальяри, Италия
28.11	Дубай, ОАЭ



...И ЧЕМПИОНАТА OWRS

Именно так – Open Wheels Racing Series – называется теперь гоночная серия, ранее носившая имя CART. Компания OWRS LLC, расположенная в Индианаполисе, стала владельцем прав на чемпионат. Опубликован новый вариант календаря, где помимо традиционных этапов в США, Канаде, Мексике и Австралии есть новинка – городская гонка по улицам Сеула. Также не исключено, что уже в этом году этап OWRS пройдет и в Южной Африке.

18.04	Лонг-Бич, США
23.05	Монтеррей, Мексика
05.06	Милуоки, США
20.06	Портленд, США
03.07	Кливленд, США
11.07	Торонто, Канада
25.07	Ванкувер, Канада
08.08	Элкарт-Лейк, США
15.08	Денвер, США
29.08	Монреаль, Канада
12.09	Лагуна-Секса, США
17.10	Сеул, Южная Корея
24.10	Серферз Парадайз, Австралия
07.11	Мехико, Мексика

INDY RACING LEAGUE

КРАСНО-БЕЛОЕ НАЧАЛО

В последний день февраля в теплой Флориде стартовал сезон "Лиги гонок Инди". Положение вещей в североамериканском чемпионате выглядит сейчас неоднозначным. С одной стороны, IRL удалось одержать верх в долгом и принципиальном споре с серией CART, переманив к себе сильнейшие команды континента. Но с другой – именно это обстоятельство привело к заметному сокращению числа участников – возросший уровень отпугнул некоторых середняков и аутсайдеров, и на старт гонки в Хоумстаде вышли лишь 19 пилотов – ощутимо меньше, чем участвовало в прошлом сезоне. Впрочем, все лидеры серии, за исключением окончательно завершившего карьеру Марио Андретти и не сумевшего найти спонсорский бюджет Эла Анзера-младшего, продолжили выступления. Новичков же оказалось всего двое, причем оба – выпускники европейской гоноч-

ной школы: британец Марк Тейлор и японец Коусуке Мацуура.

Однако триумфаторами квалификации стали, конечно, не эти двое и, что гораздо более удивительно, даже не фавориты чемпионата – поул выиграл прежде не блиставший американец Бадди Райз. Более того, именно он и возглавлял поначалу гонку, но вскоре лишился шансов на успех, пробив шину. Впереди же прочно обосновалась пара пилотов "седого Роджера" Пенске. Лидировал Хелио Каштру-Невеш (№ 3 на фото), которого преследовал перешедший в Penske Racing двукратный чемпион IRL Сэм Хорниш-младший. Незадолго до финиша в борьбу за победу попытался вмешаться 25-летний британец Дэн Уэлдон: команда Andretti Green Racing не стала менять ему шины во время последнего пит-стопа, и на трассу лучший новичок IRL прошлого сезона вернулся первым. Но вскоре Хорниш и

Каштру-Невеш один за другим опередили дерзкого выскочку и превратили борьбу за победу во внутрикомандное дело.

До последнего круга казалось, что бразилец удержит лидерство – его соперник, хоть и держался совсем близко, не предпринимал никаких атакующих действий. Но на заключительном круге Хорниш неожиданно "нырнул" вниз виража и вышел вперед. Времени на контратаку у его товарища по команде просто не осталось – на финише две бело-красные Dallara разделили менее семи сотых секунды.

1-й этап: 29.02.2004. Toyota Indy 300. "Хоумстад-Майами Слایدвей", Хоумстад, Флорида, США. 300 миль/200 кругов по 1.5 мили.

1. С. Хорниш-мл. (USA; D-T) – 1:57'56.3961; 2. Х. Каштру-Невеш (BR; D-T); 3. Д. Уэлдон (GB; D-H); 4. Т. Такаги (J; D-T); 5. Т. Шектер (ZA; D-C); 6. Д. Мэннинг (GB; G-T); 7. Б. Райз (USA; G-H); 8. Т. Канаан (BR; D-H); 9. С. Шарп (USA; D-T); 10. Р. Бул (USA; D-C).

Примечание: D – Dallara; G – Panoz G Force; T – Toyota; H – Honda; C – Chevrolet



NASCAR, КУБОК NEXTEL

НОВИЧОК ПРОТИВ ФАВОРИТОВ

23-летний Кейси Кан (№ 9) стал возмутителем спокойствия самой популярной гоночной серии Америки. Дебютант NASCAR трижды подряд поднялся на пьедестал, и в результате буквально взлетел в первую пятерку общего зачета. Лучшее молодого пилота начало сезона провели лишь признанные лидеры серии. Действующий чемпион Мэтт Кенсет, которого год назад частенько упрекали в неумении побеждать (американец выиграл лишь одну из 36 гонок сезона), первенствовал дважды подряд – в Рокинге и Лас-Вегасе. А на четвертом этапе Кубка Nextel в Хэмптоне сильнее всех оказался Дэйл Эрнхардт-младший, которого за неделю до этого едва не исключили из гонки за... слишком медленную езду!



Положение в личном зачете после четырех гонок: 1. М. Кенсет (Ford) – 673 очка (2 победы); 2. Т. Стюарт (Chevrolet) – 591; 3. Д. Эрнхардт-мл. (Chevrolet) – 583 (2); 4. К. Кан (Dodge) – 550; 5. Дж. Гордон (все – USA; Chevrolet) – 543.

ЗВЕЗДНЫЙ ДУДУКАЛО



Алексей Дудукало победил в главной российской гонке зимнего сезона – “Все звезды – Panasonic”, состоявшейся 22 февраля на ипподроме в подмосковном Раменском. 27-летний чемпион страны в кольцевом Супертуризме выиграл на Citroen Saxo команды Lukoil Racing пять из шести заездов и стал победителем соревнований с явным преимуществом.

НАШИ И В МЕКСИКЕ



Главный ньюсмейкер зимнего сезона Сергей Успенский не ограничился отечественными зимними гонками – за рулем Subaru Impreza группы N москвич вышел на старт мексиканского этапа ЧМ по ралли. Несмотря на пробитое колесо и небольшую аварию, он успешно добрался до финиша, заняв 10-е место в своем классе и 20-е – в абсолютном зачете.

ВНОВЬ PALMER AUDI



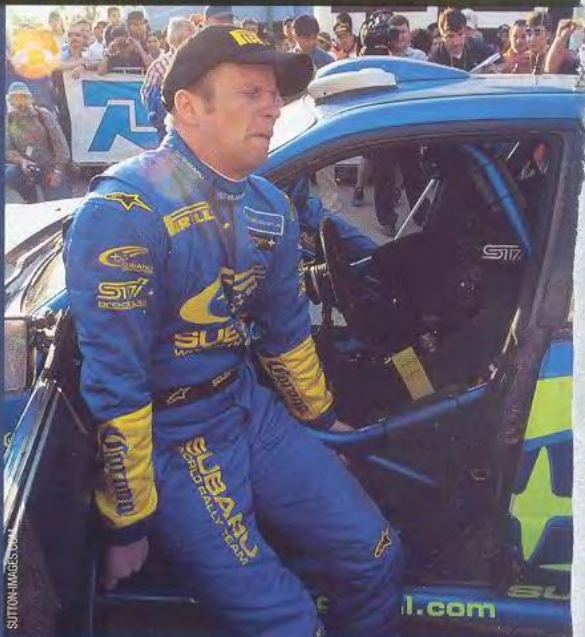
Российский пилот вновь примет участие в британском чемпионате Формулы-Palmer Audi. Напомним, что в сезоне-2002 Роман Русин выиграл одну гонку и стал бронзовым призером серии. В нынешнем году бело-сине-красный флаг будет красоваться на борту машины под управлением Александра Тюрюмина, чемпиона страны в Формуле-1600. Сезон Ф-Palmer Audi, состоящий из шести этапов по две гонки в каждом, стартует 17-18 апреля в Брэндс-Хэтче.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

НЕ ТЕКИЛОЙ ЕДИНОЙ

Мексиканская гонка дебютировала в календаре раллийного чемпионата мира. Первый блин не только не вышел комом, но и удался на славу – сюжет оказался закручен столь лихо, что вполне мог поспорить с популярными в этих местах вестернами. Ключевым же моментом соревнования, безусловно, стал конец первого дня ралли. Именно тогда лидирующий Петтер Сольберг схлопотал штраф буквально на ровном месте. Точнее – на небольшом подъеме. Скоростные участки уже остались позади, и предстояло всего лишь поставить машину в закрытый парк. Но основательно разряженный за день аккумулятор на Subaru норвежца отказался крутить двигатель, и Петтеру, на пару со штурманом Филом Миллзом, пришлось толкать машину руками (на фото). Двух “человеческих сил” оказалось недостаточно, а за постороннюю помощь Сольбергу “навесили” пять штрафных минут. В итоге Петтер, выиграв девять “допов” из 15 и пройдя дистанцию на две минуты быстрее ближайшего преследователя, оказался лишь четвертым.

Ну а победу одержал Маркко Мартин. На финише первого дня эстонец был лишь пятым, но затем из борьбы за победу выбыли Себастьян Лоеб, пробиравший масляный картер после неудачного прыжка, и Маркус Гренхольм, у которого отказал усилитель руля. А ветерана Сайнца 28-летний эстонец опередил самостоятельно.



3-й этап ЧМ по ралли: 12.03-14.03.2004. Corona Rally Mexico. 1040.67 км/394.43 км – 15 CV.

1. М. Мартин (ЕЕ) – 4:06'36.2; 2. Ф. Дюваль (В; оба – Ford Focus); 3. К. Сайнц (Е; Citroen Xsara); 4. П. Сольберг (N); 5. М. Хирвонен (FIN; оба – Subaru Impreza); 6. М. Гренхольм (FIN; Peugeot 307); 7. Ю. Вялимяки (FIN; Hyundai Accent); 8. Ж. Паницци (F; Mitsubishi Lancer).

Чемпионат мира в личном зачете: 1. С. Лоеб – 20 очков; 2. М. Мартин – 20; 3. М. Гренхольм – 16; 4. Ф. Дюваль – 14; 5. П. Сольберг – 13; 6. К. Сайнц – 10.

Чемпионат мира в командном зачете: 1. Ford – 40 очков; 2. Citroen – 30; 3. Peugeot – 21; 4. Subaru – 19; 5. Mitsubishi – 5.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

ПОВЕЛИТЕЛЬ СУГРОБОВ

Коварные карельские дорожки стали непростым испытанием для участников второго этапа российского раллийного первенства. Фактически, никому из лидеров не удалось избежать проблем – даже признанным мастерам пришлось хотя бы по разу познать все “прелести” окружавших дорогу сугробов. Именно из-за собственной оплошности потерял лидерство возглавивший гонку после первого дня Руслан Федик, а всего за два спецучастка до финиша не удержался на трассе и сменивший его на первой позиции

действующий чемпион страны Андрей Жигунов. Застрявший Lancer москвича в итоге удалось все же вытолкать обратно на дорогу, но время оказалось безвозвратно упущено. В итоге первым к финишу прикатил проводивший всю гонку ровно и уверенно Сергей Успенский (на фото), который и лидирует в чемпионате с заметным преимуществом.



2-й этап. Ралли “Ладога”, Лахденпохья, республика Карелия. 442.21 км/216.24 км – 15 CV.

1. С. Успенский – 1:43'57.4; 2. М. Новиков; 3. А. Желудов (все – Subaru Impreza); 4. Е. Аксаков (все – RUS; Mitsubishi Lancer);

5. А. Салюк-мл. (UA; BA3-2112); 6. К. Уус (ЕЕ; Mitsubishi Lancer).

Положение в личном зачете (гр. N4) после двух этапов: 1. С. Успенский – 40 очков; 2. М. Новиков – 25; 3. А. Жигунов – 15; 4. А. Желудов и Р. Федик – по 12; 6. Е. Аксаков – 10.

ПРОКАТНЫЙ КАРТИНГ

ПРИПЛЫЛИ

Погода самым решительным образом вмешалась в проведение двух-этапного картингового чемпионата “Пилот на 100%”. Первый этап планировалось провести на открытой трассе “Пилот” в Медведковом, но внезапная оттепель превратила асфальтовую дорожку в полноводную реку. Тем не менее самые отважные гонщики все же вышли на старт. Вторая гонка, под крышей картодрома “100%” на Щелковском шоссе, прошла более спокойно. Победителем в общем зачете стала команда ETS, в состав которой входил и вице-чемпион страны в Формуле-1600 Юрий Орлов.

