

ФОРМУЛА

Эдриан Ньюи
Есть вопросы, на которые
технический директор McLaren
предпочел бы не отвечать.
Но они прозвучали...



FORMULA MAGAZINE

ФОРМУЛА

май 2004

9 771560 357002 >



WWW.FORMULA-ONE.RU
ISSN 1560-3571

ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

Истинная иерархия Ф-1

ГРАН ПРИ БАХРЕЙНА

Дворец на песке

АЙРТОН СЕННА

Продолжения не будет

Ф-1 В СССР

"Москвичи" против Lotus

Михаэль призван

К ОТВЕТУ!

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 Макавеев
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 Шебуков

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

PR-обеспечение
Владимир Безукладников
pr1@formula-one.ru

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Служба распространения
Тел.: (095) 449-0395
distrib@formula-one.ru

Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 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 16.04.2004 г.

Тираж 85000 экз.
Цена свободная

Редакция не несет
ответственности за содержание
рекламных материалов

Мнение редакции не всегда
сопадает с мнением
авторов статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

СОДЕРЖАНИЕ

4 ПАРАД

10 НОВОСТИ

ГРАН ПРИ

18 Малайзия

Круги на воде

28 Новинки Гран При Малайзии

Главное – не перегреться!

30 Бахрейн

Буря в пустыне

40 Новинки Гран При Бахрейна

Конец первого акта

42 КАЛЕЙДОСКОП

44 Знаки отличия

Оказывается, у гонщиков Ferrari разные машины!

ИНТЕРВЬЮ

46 Красные дьяволы

Шумахер и Баррикелло: Михаэль жалуется, что ему трудно уснуть в кокпите, а Рубенс открывает главный секрет своего партнера

54 Муки творчества

Эдриан Ньюи утверждает, что Ferrari легче!

ТЕМА

58 Две стороны медали

Лучший в мире Гран При, или Кто не давал спать гонщикам Формулы-1 на Бахрейне

64 Формула еды

Доктора утверждают, что гонщики Ф-1 в своем развитии не так уж далеко ушли от обезьян

66 Хлебное место

Благодаря этим людям команда Ф-1 живет "на всем готовеньком"

70 Гонщики из Голливуда

Больше, чем кино: три фильма, которые потрясли мир

СТИЛЬ ЖИЗНИ

72 Серебряная мечта

McLaren для дорог общего пользования

ИСТОРИЯ

76 Айртон Сенна: лучшие годы

Эти годы были лучшими не только для Сенны, но и для всей Формулы-1

84 "Королевская Формула" в Стране Советов

В СССР гонки Формулы-1 проходили в течение 15 лет!

90 Проба сил

"Москвичи" проигрывали Cooper и Lotus по 15 секунд на круге

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

94 Задача государственной важности

"Лукойл Рейсинг" творит историю

95 Новости мирового автоспорта



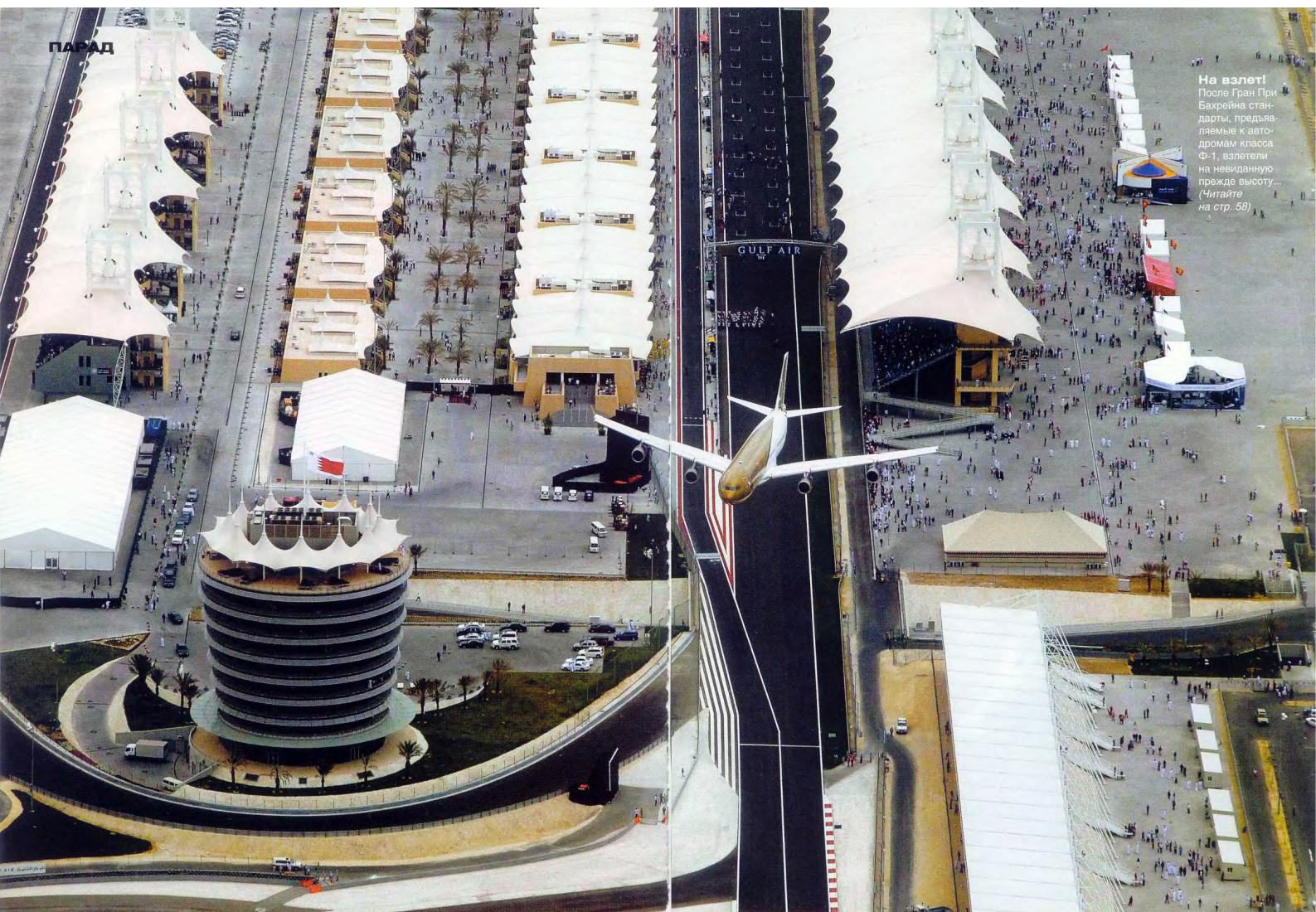
ПАРАД



Главная неожиданность

Перед стартом сезона-2004 все в один голос утверждали, что чемпионат мира Ф-1 в этом году будет совершенно непредсказуемым. Так оно и получилось. Правда, не совсем в том смысле, который имели в виду специалисты и болельщики, гадая, кто из соперников свергнет с трона Михаэля Шумахера. Разумеется, шестикратного чемпиона мира, мягко говоря, тоже не сбрасывали со счетов. Но три его безоговорочных победы на старте сезона застали врасплох и соперников, и поклонников. Такого не ожидал никто. Даже от Михаэля...
(Читайте на стр. 18, 19, 20, 21... и т.д.)

ПАРАД



На взлет!
После Гран При Бахрейна стандарты, предъявляемые к автодромам класса Ф-1, взлетели на невиданную прежде высоту... (Читайте на стр. 58)

ПАРАД



Айртон Сенна
Этот снимок сделан 1 мая 1994 года, в Имоле, перед гонкой, в которой оборвется жизнь одного из самых блистательных гонщиков в истории автоспорта. Через несколько часов он уйдет. Чтобы остаться с нами навсегда. (Читайте на стр. 76)



Незаменимых нет!

В правиле одного двигателя нашлась лазейка

Новое правило одного двигателя на весь уик-энд, с которым многие связывали надежды на повышение зрелищности Гран При, пока работает совсем не так, как ожидалось. Расчет делался на поломки моторов у лидеров, которые потом прорывались бы из середины пелотона, совершая один обгон за другим (ведь замена мотора карается перемещением на десять позиций вниз на старте). Однако в действительности это правило оказалось спасительной лазейкой для Фернандо Алонсо, которому в Малайзии без видимых на то причин поменяли двигатель, после того как он вылетел с

трассы в квалификации. И для Кими Райкконена, медленному McLaren которого в Бахрейне не хватило и двух моторов, чтобы добраться до финиша гонки.

Технический директор команды Ferrari Росс Браун считает, что нововведение поможет и лидерам. "Например, на скоростной трассе в Монце, где мотор подвергается сильным нагрузкам, можно сначала использовать квалификационный двигатель, а потом сказать, что он вышел из строя, и, пожертвовав десятью позициями на старте, участвовать в гонке с абсолютно новым мотором, — рассуждает Браун. — Нужно понять, разре-

Я СЧИТАЮ, ЧТО ПРАВИЛА НУЖНО УЖЕСТОЧИТЬ. НАМ НИ К ЧЕМУ ПОДОБНЫЕ ТРЮКИ



шено ли использовать эту возможность как тактическую уловку, или команда должна доказать, что у нее действительно есть проблемы с двигателем. Я считаю, что правила нужно ужесточить, нам ни к чему подобные трюки".



Кто виноват?

Шумахер вредит Формуле-1

Выиграв три первых гонки сезона-2004, Михаэль Шумахер отверг обвинения в том, что он делает Формулу-1 скучной. "Я не собираюсь нажимать на тормоз потому, что это якобы сделает Формулу-1 интереснее, — заявил пилот Ferrari. — Более того, буду стараться ехать еще быстрее, потому что соперники приближаются к нам с каждым днем. Многие думают, что чемпионский титул у нас в кармане, но дело в том, что мы сами так не считаем!"

Доминирование Шумахера уже давно перешло из разряда надуманных проблем

Формулы-1 в неприятную реальность: нынешний чемпионат Ferrari начала еще успешнее, чем приснопамятный сезон-2002, вошедший в историю как один из самых скучных. Однако человек, которого это должно заботить больше, чем кого-либо — "хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун — пока сохраняет спокойствие. "Непобедимые герои украшают любой спорт, ведь все ждут, когда же такого героя наконец повергнут и кто это сделает", — считает Берни. В расчетливости Экклстоуна сомневаться не приходится.



Все знать заранее

...хотят ведущие команды

Хотя до дебютного Гран При Китая осталось еще почти полгода, команды Ф-1 хотят уже сейчас познакомиться с новой трассой в Шанхае. Не исключено, что именно этот этап будет решающим. Шеф Ferrari Жан Тодт попросил Берни Экклстоуна организовать для его команды показательные заезды на автодроме – после того как Williams провела такие заезды на официальном открытии трассы в Бахрейне за пару

недель до Гран При. “Я представляю, какой шум подняли бы наши соперники, если бы в таких заездах на Бахрейне участвовал наш автомобиль”, – говорит Тодт, не отказываясь, впрочем, от идеи заранее побывать в Китае.

Между тем McLaren планировала опробовать шанхайский автодром на пути из Малайзии в Бахрейн, но из-за проблем на таможне заезды пришлось отменить.

MP4-19: удобный, но медленный

Култхард знает, в чем слабость McLaren

Если поклонники McLaren гадают, каковы же причины провала команды на старте сезона-2004, то для Дэвида Култхарда в этом нет никакой загадки: шотландец понимает, в чем слабость машины MP4-19. “Все очень просто, этой машине всего лишь не хватает скорости, – говорит Дэвид. – В поворотах, на выходе из них и на прямых машина не позволяет развивать достаточную скорость, чтобы показывать хорошее время на круге”.

При этом, как отмечает Култхард, модель MP4-19 не состоит из одних лишь недостатков. “У этой машины отличный баланс, и она очень хорошо тормозит на входе в поворот, – поделился пилот McLaren. – Все управление ра-

ботает безупречно. Но скорости нет. У меня были гораздо более сложные в управлении машины, но на них я, тем не менее, выигрывал гонки!”

Между тем поговаривают, что в McLaren хотят поставить крест на планах по модернизации модели MP4-19, которые предусматривали постройку аж четырех различных модификаций этой машины. По слухам, глядя на неудачный старт нынешнего сезона, руководство команды все больше склоняется к мысли, что отыгаться можно будет лишь в следующем году.

А что думает о проблемах McLaren технический директор команды Эдриан Ньюи? Читайте в интервью на с. 54



КОРОТКО

Обуздание скоростей



На Гран При Малайзии Михаэль Шумахер завоевал поу-позицию, показав результат на четыре секунды лучше, чем прошлогоднее время поу-ла Фернандо Алонсо. В Международной автомобильной федерации (FIA) считают, что пришла пора обуздать рост скоростей в Формуле-1. “Машины стали быстрее, особенно в поворотах, а это повышает опасность гонок, – заявил президент FIA Мосли. – Мы имеем право внести изменения в технический регламент, чтобы снизить скорости. Но пока мы ждем предложений команд”. По словам Мосли, нововведения, призванные обуздать скорость, в любом случае будут введены уже по ходу нынешнего сезона.

Дым без огня



Ультрасовременное противопожарное оборудование позволило избежать пожара на недавно построенной аэродинамической трубе команды Sauber. В одном из электротрансформаторов произошло короткое замыкание, ставшее причиной задымления, но сработавшая сигнализация помогла быстро погасить возгорание и предотвратить настоящий пожар на сооружении стоимостью 50 миллионов долларов.

...до самых до окраин

Команда Sauber на деле доказала, что Формула-1 имеет поистине глобальную популярность. Перед Гран При Малайзии “конюшня” провела показательные заезды на острове Борнео, в одной из захолустных провинций Малайзии. Посмотреть на машину Формулы-1 в действии съехались 120 тысяч человек – это более 5% всего населения провинции.

КОРОТКО

Нужда заставила



В дни Гран При Малайзии шеф команды Jordan Эдди Джордан был замечен за шопингом в "китайском квартале" Куала-Лумпура, где продают подделки под товары всемирно известных марок. Позже ирландец хвастался в паддоке новенькими часами одной из престижных фирм. Похоже, у Jordan совсем туго с финансами — раз у Эдди не нашлось пары тысяч на настоящие часы.

Придирчивые банкиры

Как известно, 75% акций холдинга SLEC, контролирующего коммерческие права на Ф-1, принадлежат трем банкам, которые ничего не смыслят в автоспортивном бизнесе. Однако банкирам очень хотелось сказать свое слово в управлении Ф-1, и они нашли способ сделать это — подав в суд на главу SLEC Берни Экклстоуна за неверные, по их мнению, кадровые назначения в руководстве холдинга.

Монтоя захотел Ferrari

Хуан-Пабло Монтоя выступает за Williams, в следующем году собирается перейти в McLaren, но тайне мечтает о Ferrari. На Гран При Бахрейна колумбиец купил три билета на трибуны, чтобы принять участие в проводившемся среди зрителей розыгрыше дорожного автомобиля Ferrari 360 Modena. Однако удача не сопутствовала Монтое не только в гонке, где у него отказала коробка передач, но и в лотерее: Ferrari досталась не ему.



Дело Сенны рассмотрят заново

Прошное расследование признано недостаточно тщательным

Спустя ровно десять лет после гибели Айртона Сенны на Гран При Сан-Марино '94 итальянские судебные власти решили заново рассмотреть обстоятельства трагической аварии в Имоле. Верховный суд Италии санкционировал повторное разбирательство и аннулировал прежний вердикт, так как в ходе расследования были допущены серьезные неточности. В центре внимания вновь будет находиться рулевая колонка автомобиля Williams FW16 бразильского пилота: как считают прокуроры, из-за "упущений в анализе ве-

ществленных доказательств" до сих пор не ясно, сломался ли этот узел в результате столкновения с бетонной стеной или поломка модифицированной перед стартом рулевой колонки стала причиной аварии.

В "формульном" сообществе известие о возобновлении разбирательства по делу Сенны вызвало негативную реакцию. "За прошедшее время никаких новых свидетельств или вещественных доказательств не появилось, — подчеркнул "хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун. — Я уверен, что сейчас, в пред-

дверии десятой годовщины гибели Сенны, кто-то просто пытается сделать себе на этом рекламу".

Недовольны и руководители команды Williams, с которых несколько лет назад сняли обвинения в непредумышленном убийстве Сенны. Возобновление расследования означает, что оправдательный приговор для Фрэнка Уильямса и Патрика Хеда (а также Эдриана Ньюи, который сейчас работает в McLaren) фактически отменен. "Я разочарован таким поворотом событий, для нас с Патриком это было крайне печальное событие, и мы не хотим, чтобы нам слишком часто и столь откровенно напоминали о нем, — заявил Уильямс. — Но закон есть закон, и мы будем оказывать содействие правосудию". Примечательно, что при повторном разбирательстве в распоряжении следствия будет еще меньше улик, чем при первоначальном, так как некоторое время назад разбитый болид Сенны был возвращен команде Williams, где предпочли сжечь все, что осталось от машины трехкратного чемпиона мира.



"Пристегните ремни!"

Советует Михаэль Шумахер

Михаэль Шумахер стал одним из главных действующих лиц стартовавшей в Европейском Союзе программы повышения безопасности дорожного движения. В планах европейцев к 2010 году снизить число летальных исходов на дорогах в два раза. Один из основных способов добиться этого — использование ремней безопасности. "Мне и в голову не при-

ходит стартовать в гонке, не пристегнув ремни безопасности, и каждый человек должен придерживаться такой же логики, когда он садится за руль своей машины", — заявил Шумахер, усаживаясь на специальный тренажер-симулятор столкновения (на фото), который позволяет наглядно продемонстрировать незаменимость ремней безопасности.



Знакомство с Формулой-1

Впереди планеты всей

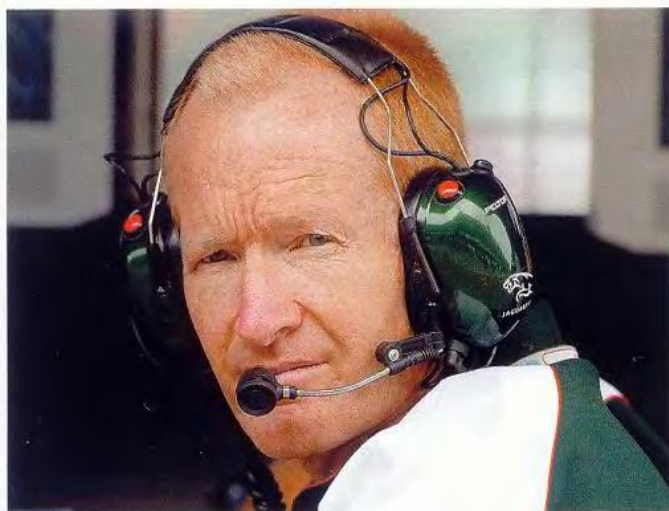
Туристические поездки на этапы Ф-1 давно уже стали привычными для российских болельщиков. Так в прошлом сезоне на гонках побывало более полторы тысяч наших читателей. В этом же году на российском туристическом рынке появилась новинка — еще не имевший аналогов не только в нашей стране, но и во всем мире тур «ЗНАКОМСТВО С ФОРМУЛОЙ-1» организуемый нашим журналом совместно с компанией «Русибер». Его уникальность в том, что отправляясь отдыхать на курорты Каталонии, вы не только сможете практически бесплатно посетить тесты Ф-1 на трассе «Каталунья», но и получите пропуск в пaddock (во время гонок это удовольствие стоит от \$2000),



а вместе с ним и возможность прогуляться по пит-лейн, взять автограф, а если повезет — и лично познакомиться с пилотами Ф-1. В 2004 году предусмотрено два групповых заезда 19 июня и 11 сентября, но число мест строго ограничено. Не пропустите! Подробности на сайтах www.formula-one.ru, www.rusiber.ru и по тел: (095) 250-9031, 251-0207, 251-61-03

Поработал и хватит

Главный инженер Jaguar решил завязать с автоспортом



Австралиец Малькольм Оустлер решил оставить пост главного инженера команды Jaguar Racing и на этом поставить точку в своей 20-летней карьере в автоспорте. «Я 20 лет занимался гоночными автомобилями, но не хочу заниматься этим вечно, — заявил 45-летний Оустлер. — Я считаю, что я выполнил свою миссию в Jaguar, при моем участии команда смогла построить действительно конкурентоспособный автомобиль. Мне очень нравится эта работа и люди, с которыми

я работаю, но любовь к южному солнцу и спокойной жизни берет свое».

Таким образом, Малькольм фактически решил уйти на пенсию. До прихода в Jaguar в 2002 году австралиец занимал пост технического директора команды BAR, а вообще за два десятилетия в автоспорте прошел путь от Формулы-Ford и Формулы-3000 до гонок IndyCar и Формулы-1. Оустлер формально покинет Jaguar летом, когда истечет его нынешний контракт с командой.

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

КОРОТКО

Toyota+Toyoda



Компания Toyota стала поставщиком ультрасовременных станков для команды Ф-1 Toyota. Созвучность двух имен не случайна: обе компании были основаны японским семейством Тойода, которое в начале прошлого века выпускала станки под маркой Toyoda, а затем, поменяв одну букву в названии, занялось производством автомобилей.



Вечный Рон

Рон Деннис не собирается оставлять команду McLaren в трудный для нее час. Британец опроверг слухи о скорой продаже своего пакета акций империи McLaren концерну DaimlerChrysler и последующем уходе на покой. "Недавно я продлил свой контракт президента McLaren, — сообщил 56-летний Рон. — Когда-нибудь я уйду, но этого точно не произойдет, когда мы проигрываем".



Секрет неудач

Трехкратный чемпион Ф-1 и бывший руководитель

Jaguar Ники Лауда нашел неожиданный ответ на вопрос, почему команды McLaren Mercedes и BMW Williams уже пять лет не могут одолеть Ferrari. "К сожалению для BMW и Mercedes, британцы так и не избавились от своего монархического мышления, — считает Лауда. — Они любят очень долго все обсуждать, а потом принимать сложные решения. Немцам трудно работать в ситуации, когда инициатива должна исходить от британцев".

Больше, чем шлем

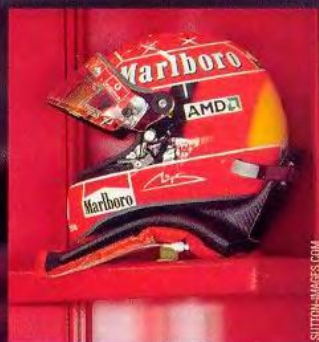
Маленькие хитрости для больших скоростей

Компания Schubert разработала для пилотов Ferrari новые шлемы, отличающиеся более продуманной аэродинамикой и повышенным комфортом. В результате испытаний "каска" вместе с болидом Ferrari в аэродинамической трубе в Schubert довели до совершенства ее аэродинамику: достаточно сказать, что специальный аэродинамический дефлектор получил даже разъем для подключения радиосвязи!

Удобство использования "головного убора" Михаэля Шу-

махера и Рубенса Баррикелло удалось повысить за счет объединения собственно шлема с устройством поддержки головы и шеи HANS. Теперь шлем не крепится к наплечному "ошейнику" при помощи металлических застёжек, а фактически составляет единую конструкцию с ремнями, идущими к наплечной части.

Один из конкурентов Schubert, компания Bell, разработала другую новинку — интегральное забрало (на фото). В закрытом состоянии забрало убирается



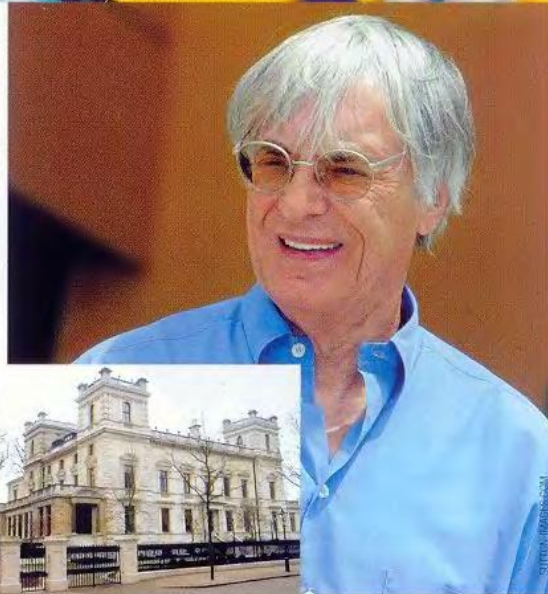
заподлицо с корпусом шлема, и это позволяет оптимизировать аэродинамику "каска".



Есть рекорд!

Экклстоун продал самый дорогой дом

"Хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун укрепил свою репутацию гениального предпринимателя, совершив самую прибыльную в истории сделку с жилой недвижимостью. Британский спортивный магнат продал принадлежавший ему дом в престижном лондонском районе Кенсингтон за 75 миллионов фунтов стерлингов (128 миллионов долларов). Особняк был куплен индийским сталелитейным королем Лакшми Метталем. Сделка принесла Экклстоуну 25 миллионов фунтов стерлингов прибыли: три года назад он купил этот дом за 50 миллионов. Примечательно, что за все время владения домом в Кенсингтоне Экклстоун и его семья не провели в нем ни дня.



В канун десятилетней годовщины гибели Айртона Сенны организаторы Гран При Сан-Марино в Имоле планируют провести целый ряд мероприятий, посвященных памяти великого гонщика (подробности в следующем номере "Формулы"), а наш журнал и компания LEGO приглашают вас принять участие в конкурсе "ЧЕЛОВЕК ДОЖДЯ", с правилами и подробностями которого вы можете ознакомиться на нашем сайте в Internet: www.formula-one.ru



Ferrari доехала до России

И отпраздновала юбилей в Америке

В этом году Россия станет пятидесятой страной, в которой официально продаются автомобили Ferrari. Покорение российского рынка знаменитая итальянская марка начала с беспрецедентного автопробега Модена–Москва–Модена, который должен был доказать будущим покупателям, что машины Ferrari вполне пригодны для эксплуатации на дорогах России – даже зимой! Вместе с двумя Ferrari – 360 Modena и 575 Maranello заснеженные трассы Северной Европы и ухабистые дороги российской провинции преодолели два автомобиля Maserati (обе компании входят в одну группу и вместе вступают на российский рынок).

В отличие от России, где продажи Ferrari только начинаются, в США "гарцующий жере-

бец" обосновался еще пятьдесят лет назад. В ознаменование полувекового юбилея в одну из апрельских ночей знаменитый нью-йоркский небоскреб Empire State Building был подсвечен красными прожекторами, ведь красный – фирменный цвет Ferrari. В этом смысле московская Красная площадь как нельзя лучше подходит для итальянского производителя спортивных автомобилей.



Гонщик таранного типа

Ральф Шумахер не зря слышит самым аварийным пилотом Ф-1 на дорогах общего пользования. На Гран При Малайзии немец в очередной раз отличился: влетев на парковку автодрома на огромном BMW 7-й серии, Ральф ошибся на торможении и протаранил ограждение стоянки.



Гран-При КИТАЯ Шанхай

24 - 26 сентября 2004г.

ВСЬ КИТАЙ, включая Гонконг, Макао, о. Хайнань:
экскурсионные, бизнес- и VIP-туры,
отдых на море и лечение.



Гарантированные места на трибуны.
Входные билеты на гонку с доставкой в Москву.
VIP - приглашения в ложи!
Авиабилеты, отели, визы за любой срок,
аренда автомобилей, гиды.

ТУРОПЕРАТОР «ЛУИ-ТУР»

Москва, Г/К «РОССИЯ» тел. (095) 109-84-78, 771-16-80

т\ф. (095) 232-62-46

info@luitour.ru

Лицензия: ТД 0016472

КОРОТКО

Ознакомительная поездка



Прибыв на Бахрейн, спортивный директор шинной компании Michelin Пьер Дюласкье последовал примеру многих пилотов Ф-1 и совершил

ознакомительную прогулку по новой трассе чемпионата. Однако француз сделал это не пешком и даже не на велосипеде, а на роликовых коньках! 66-летний шеф Michelin без происшествий преодолел круг протяженностью 5,4 км, однако эта поездка не особо помогла французским шинникам на бахрейнском этапе.

В последний момент

Апрельский Гран При Бахрейна мог бы не состояться, если бы не непреклонность Берни Экклстоуна. За две недели до гонки организаторы обратились к "хозяину" Формулы-1 с просьбой отменить Гран При, так как они не успевают в срок закончить строительные работы на автодроме в Сахире. "Но Берни сказал "нет", и нам пришлось привлечь дополнительную рабочую силу, — поведал управляющий трассой Филипп Гюрджан. — В конечном итоге трасса была готова к гонке, однако мы не сделали все 100 % той работы, которую планировали".



Небескорыстный патриотизм

В Канаде разгорелся скандал вокруг государственной поддержки местных спортсменов, в числе которых оказался и экс-пилот Ф-1 Жак Вильнев. Поговаривают, что чемпион 1997 года получил из бюджета страны 12 миллионов долларов за рекламу Канады во всем мире — в виде канадского флага на комбинезоне. "Жак за всю свою карьеру не получил от Канады ни цента", — протестует менеджер Вильнева Крейг Поллок.

Новичок на подходе

Williams присматривается к чемпиону IRL

Команда Williams продолжает искать замену уходящему в McLaren Хуану-Пабло Монтою. Фрэнк Уильямс не прочь продолжить успешную практику приглашения сильнейших пилотов американских гоночных серий. По стопам Жака Вильнева и того же Монтои может пойти чемпион IRL 2003 года Скотт Диксон, уже дважды участвовавший в тестах Williams в этом году. В начале марта новозеландец познакомился с "формульной" техникой на французском "Поль Рикаре", а в апреле уже занимался в составе команды полноценной испытательной работой в Барселоне.

Как и любой пилот, впервые севший за руль автомобиля Формулы-1, Диксон был потрясен его техническим совершенством — в особенности сверхмощными тормозами. За рулем Williams многое было для Скотта в новинку: в заокеанских гонках по овальным тре-

кам он привык поворачивать только налево и отвык от езды в дождь, который обрушился на Барселону в один из дней тестов (гонки на овалах не проводятся в дождь).

Тем не менее в непривычных для себя условиях чемпион IRL не оплошал и обеспечил себе неплохие шансы занять место в составе Williams в 2005 году. "Для парня, который впервые сел за руль машины Формулы-1, он выступил просто здорово, — отметил главный инженер команды Сэм Майкл. — Дело в том, что между машинами Формулы-1 и любимыми другими гоночными машинами сейчас огромная разница — из-за электроники и прочих вещей. Но Скотта не сбили с толку все эти кнопки на руле, он действительно очень зрелый гонщик".

Сам Диксон говорит, что он всегда стремился выступать именно в Формуле-1, а не в американских гонках. "Мы,



новозеландцы, все-таки ближе к Европе, чем к Америке", — говорит он. Быть может, Скотту не дадут покоя лавры его знаменитого соотечественника Брюса Мак-Ларена?

Как бы там ни было, сейчас "формульное" будущее Диксона находится в руках Фрэнка Уильямса и во многом зависит от того, покинет ли команду вместе с Монтой и Ральф Шумахер. "Скотт, несомненно, перспективный парень, — заявил шеф Williams. — Мы, наверное, опробуем еще нескольких пилотов, но новых лиц среди них не будет".



Внимание: "Формула" в эфире!

Не надо ждать обещанного три года: уже 26 мая с 8.30 до 10.00 гостем популярнейшей программы "Утренний драйв-тайм с Александром Пикуленко" в прямом эфире радиостанции "Арсенал", вещающей в Москве на частоте 87,5 FM, в очередной раз станет наш журналист. Замес-

итель главного редактора журнала "Формула" Борис Мурадов, который как раз вернется с Гран При Монако, даст подробный анализ прошедшей трети сезона и сложившейся в чемпионате ситуации, а также ответит на любые ваши вопросы!

ГРАН ПРИ
Малайзия

Круги на воде

"Бросая в воду камешки, смотри на круги, ими образуемые; иначе такое бросание будет пустою забавою".
Козьма Прутков



Текст: Владимир МАККАВБЕЕВ

Н ебоскребы и футуристические стеклянные конструкции, хаотично разбросанные посреди безлюдных пальмовых лесов и полей... Будто попадаешь на какую-то покинутую планету далекой галактики: слишком уж неземным кажется идеальный контраст стеклянно-пальмовых пейзажей. Такова Малайзия — страна будущего. О будущем думали и участники второго этапа 55-го чемпионата мира Ф-1. "Малайзия — очень важный этап: эта гонка даст представление об истинной иерархии сил в сезоне", — утверждал еще до начала гоночного уик-энда шеф Michelin Пьер Дюпаскье. "Истинная иерархия" Малайзии в плане напряженной борьбы за победу в чемпионате оптимизма не внушила. Хотя картина получилась не столь односторонне красной, как две недели назад в Австралии.

Красный фарс

Пятница. Проба сил

Результаты первого Гран При сезона в Австралии для болельщиков оказались как ушат холодной воды: тотальное превосходство пилотов Ferrari повергло

мир Формулы-1 в шок. И хотя первые лица BMW и Mercedes, спасая лицо компаний после дебютного фиаско, признались, что перестраховались в Мельбурне, умышленно чуть придушив свои моторы, вряд ли кто-то ожидал, что за те две недели, которые разделяли два первых Гран При, претендентам удастся что-то реально изменить. Но поначалу казалось, что от австралийского преимущества итальянцев в Малайзии не останется и следа.

По итогам двух пятничных тренировок гонщики из Маранелло разместились на втором (Шумахер) и десятом (Баррикелло) местах. Но если некоторых болельщиков "проблема" Ferrari в плане напряженной борьбы за победу в чемпионате оптимизма не внушила. Хотя картина получилась не столь односторонне красной, как две недели назад в Австралии.



1-е место
Михаэль
ШУМАХЕР
2-е место
Хуан-Пабло
МОНТОЯ
3-е место
Дженсон
БАТТОН



Герой Гран При
После четырех лет бесплодных попыток попасть в призовую тройку за рулем Williams, Benetton, Renault и BAR талантливый британец наконец смог реализовать свою мечту и взойшел на пьедестал почета, наглядно продемонстрировав в Малайзии силу BAR 006

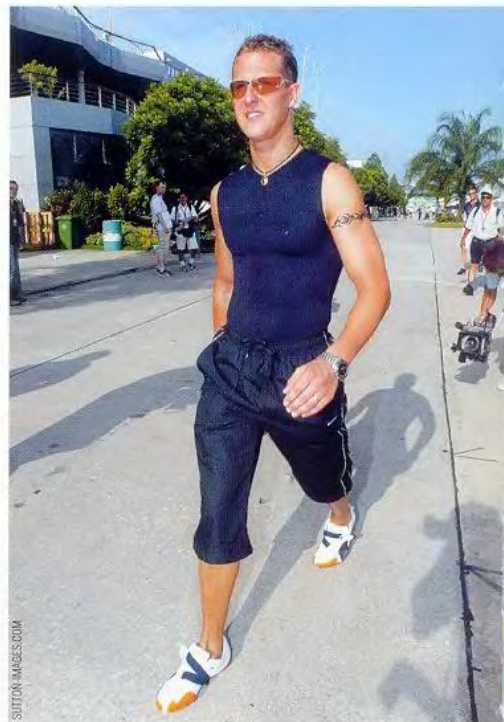
На фоне футуристических сооружений "Селанга" даже Ferrari Шумахера выглядит лишь красной точкой



« Первые пятничные тренировки в Малайзии, закончившиеся победой Райкконена и кажущимся фиаско пилотов Scuderia, позволили предположить, что превосходство Ferrari не будет столь ощутимым, как в Мельбурне

► В условиях душной малайзийской жары физические кондиции пилотов вышли на первый план, поэтому накануне гонки имя ее фаворита вряд ли у кого вызывало сомнения

« Алонсо в квалификации попробовал было прыгнуть выше головы, но в итоге приземлился на гравий полосы безопасности и очутился на последнем ряду стартового поля



свободных заездах, но есть более мудрое решение – переключать передачи чуть раньше, ведь для выбора шин совершенно неважно, раскручивается ли мотор до 18,5 или только до 18 тысяч оборотов, но при таком подходе ни о каких спортивных результатах, естественно, не может быть и речи», – разъяснил ситуацию шеф BMW Motorsport Марио Тайссен.

Анекдот с моторами Суббота. Расстановка сил

После достаточно спокойного с точки зрения отказов двигателей Гран При Австралии многие почему-то ожидали, что именно на малайзийской трассе команды впервые всерьез столкнутся с проблемой надежности моторов. Основаниями для таких опасений служили упоминая тропическая жара и конфигурация гоночного кольца, включающего в себя две длинющие пря-

мые. Но видимость порой бывает обманчива, и моторы играют на этой трассе не такую уж решающую роль. Лишь 60% «Сепанга» пилоты проходят «в пол» (в том же Мельбурне – 67%). И все же моторный переполюх, которого так ждали многие болельщики в Малайзии, случился.

О том, насколько «важной» в условиях почти абсолютной температурной стабильности казалась командам первая квалификационная сессия, свидетельствует хотя бы тот факт, что в Williams даже не удосужились слить из баков топливо, что вылилось в девятое и 11-е места Ральфа и Хуана-Пабло. Пилоты Ferrari выехали с пустыми баками, прошли свои круги гораздо увереннее, но тоже выдерживали паузу: их результаты оказались достойными, но не более того. Солистами же гоночного оркестра на первый квалификационный час стали пилоты

Renault и Кими Райкконен. Все три героя прошлого года Гран При Малайзии выложились от души: Алонсо привез шестикратному чемпиону мира почти 0,7 с, Трулли – 0,6, Кими – 0,4. Но оказалось, что жаркий малайзийский климат пожароопасен не только для моторов, но и для нервов пилотов. И если отступление Райкконена, прошедшего свой зачетный круг на три десятых медленнее предыдущего, еще можно было оправдать потяжелевшими баками McLaren, то Трулли с Алонсо, выложившись на первом круге, явно перегорели, наделав кучу ошибок на втором. В итоге Ярно, уступив самому себе более секунды, откатился на восьмое место, Алонсо же шел во второй попытке немногим лучше, но, вылетев на гравий в несчастливом 13-м повороте (там же, где за несколько минут до него закончил на полосе безопасности квалификацию

и BAR Сато), не смог добиться даже этого. А Ferrari, равно как и Williams Монтой, сбросив со своих результатов изрядное количество десятых, разместились на двух первых рядах стартового поля в компании счастливого Марка Уэббера, чье второе место на старте стало, безусловно, главной сенсацией субботы.

Однако с окончанием квалификации формирование стартовой решетки предстоящей гонки отнюдь не завершилось. Тем же вечером в Сепанге начался невидимый болельщикам комический сериал. В 19:05 комиссары FIA представили на суд публики первую серию – документ, извещающий, что во время первой квалификационной сессии на Minardi Пантано (18-й) был заменен мотор (поэтому Джорджо даже не смог выехать на первый круг), из-за чего итальянец согласно правилам опускается на десять позиций вниз, т.е. на последнее



Пилоты Ferrari стартовали весьма уверенно, но лучше всех "выстрелил" с последнего ряда Алонсо, к концу круга пробившийся в первую десятку



« После провального старта Узббер долго не мог успокоиться. Соперники разлетались от австралийца во все стороны (слева). Однако даже контакт задними колесами с автомобилем Шумахера-младшего, стоивший ему пробитой шины, не охладил Узббера (справа). Его успокоил лишь разворот на 24-м круге, после которого вернуться на трассу он уже не смог



место. Следующим утром последовало продолжение: за замену мотора в арьергард пелотона был отправлен Алонсо. Еще через два с половиной часа круг замкнулся: та же участь постигла Такуму Сато и напряженная "борьба" за последнее место наконец завершилась. Многие в паддоке, включая официальных лиц FIA, не скрывали улыбок.

Совершенное оружие

Воскресенье. Приложение сил Несмотря на достаточно бледные выступления BMW.Williams в квалификации, большинство журналистов, собравшихся на "Сепанге", почему-то были уверены, что гонку выиграет Монтойя. В качестве основных аргументов, как правило, приводились два довода: отличная физическая форма Хуана, которая на такой жаре имела немалое значение, и прошлогоднее преи-

мущество шин Michelin над Bridgestone на жарких трассах. Сомнительность первого аргумента стала понятна уже утром. Так получилось, что в воскресенье Шумахер-старший и Монтойя, облаченные в легкие футболки, прибыли на трассу одновременно, и все, кто находился в этот момент у входа в паддок, смогли наглядно сопоставить их физические кондиции. Хуан-Пабло, конечно, парень крепкий, но сравнение было явно не в его пользу. Второй же фактор опровергла сама гонка.

Начнем с того, что старт прошел под угрозой тропического ливня, который так и не разразился, но все же в виде легкого дождика намочил некоторые участки трассы. Так что температура асфальта поначалу была относительно невысока. Но в принципе Michelin были быстрее Bridgestone, недаром каждый раз после пит-стопа Монтойя начинал

стремительно, иногда до секунды на круге, настигать ушедшего в отрыв еще со старта шестикратного чемпиона мира. (Впрочем, особенно быстро расстояние между ними стало сокращаться, когда легкий дождь чуть усилился. В Ferrari при этом утверждали, что дали команду Михаэлю проявлять осторожность до выяснения причин вылета Баррикелло, едва удержавшегося на трассе в начале гонки. Как бы то ни было, асфальт быстро просох, и гонщики вновь пошли приблизительно в одном темпе.) Но вот беда, прыти французских шин хватало лишь на два-три круга, в то время как "японки" хоть и были чуть медленнее, но зато их характеристики оставались более стабильными. И все же колумбиец упорно сокращал отставание и, возможно, даже достал бы немца к финишным кругам, если бы стратеги Williams не решились на тактическую "хитрость".

На последний пит-стоп команда зазвала Монтою чуть раньше, чем это сделали в Ferrari. Расчет состоял в том, что Хуан на свежих шинах сумеет пройти два-три круга очень быстро, и после своего пит-стопа Михаэль окажется за его спиной. "Полководцы" Williams не учли одного: Монтойя выехал на трассу прямо за спиной Баррикелло. Бразилец, как и следовало ожидать, не стал торопиться с заездом в боксы, да и вообще не очень спешил. В результате разрыв между Шумахером и Монтойей вырос до десяти секунд. Словом, все усилия Williams достать Михаэля были сродни попыткам затопить флагманский линкор Ferrari, бросая в воду камешки. Зрителям оставалось довольствоваться созерцанием "кругов на воде", создаваемых пилотами в глубине гоночного пелотона, благо здесь волнение было куда большим, нежели впереди.



► Второй подряд сход из-за отказа техники вывел Кими Райкконена из себя. Вылезая из машины, разгоряченный финн грубо оттолкнул бросившегося ему на помощь малайзийского судью

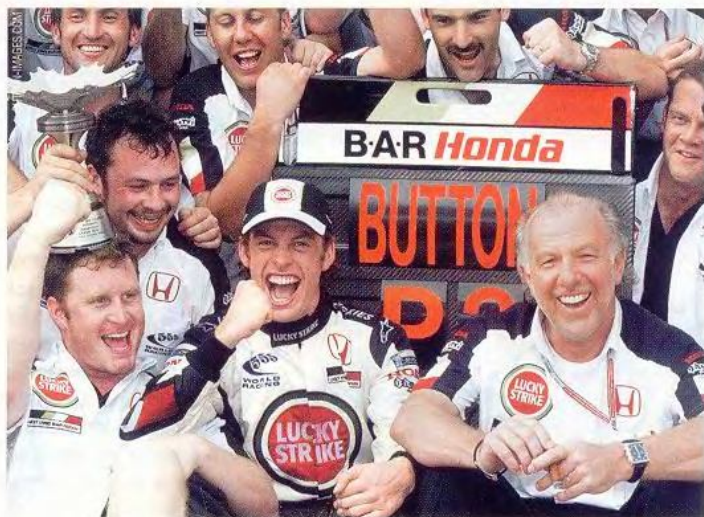


◄ Ральфа Шумахера и Такуму Сато перед самым финишем подвели моторы



▲ Монтойя в начале гонки обошел замешкавшегося Баррикелло, но на последних кругах бразилец отдал должок, притормозив Williams после третьего пит-стопа

► Дженсон Баттон впервые в жизни взойшел на пьедестал Гран При Формулы-1



Уже на четвертом круге в острой очной дуэли за восьмое место на финишной прямой сошлись напроцех проваливший старт вчерашний герой Марк Уэббер и неудачник субботней квалификации Фернандо Алонсо, буквально выстреливший с 18-го места на десятое (что породило новую волну кривотолков об использовании Renault запрещенной с этого сезона стартовой системы). Находившийся после неудачного старта на грани нервного срыва австралиец едва не втер испанца в стенку командных мостиков, но Алонсо сориентировался, нырнул влево и еще до входа в поворот легко проскокчил неуступчивого соперника. Марк же кругом позже все-таки нарвался на неприятности в том же первом повороте, когда Ральф Шумахер (до этого они успели дважды благополучно поменяться местами) пропорол

своим Williams правое заднее колесо Jaguar, что вынудило Уэббера свернуть в боксы. Правда, решающего значения в распределении мест это не сыграло, поскольку ни тот, ни другой до финиша так и не добрался. Австралиец после очередной своей ошибки на 24-м круге закончил гонку в гравии полосы безопасности. Немца же свернуть на травку заставил испустивший дух мотор BMW. А вот Алонсо, напротив, провел весьма впечатляющую гонку и ко второму пит-стопу, красиво обогнав Култхарда, поднялся уже на шестое место, но тут Renault сама "подложила свинью" своему пилоту. Бриатторе и К° решили сыграть ва-банк и на второй дозаправке (а это был всего-то 24-й круг из 56) залили машину Фернандо под завязку, намереваясь обойтись без пит-стопов до самого финиша. Но такой "ход конем" себя не

оправдал: сначала испанец значительно уступал соперникам из-за избыточного веса топлива на борту (каждые 10 кг стоили ему порядка 0,4 с на круге), а затем — из-за износившейся резины, в итоге на финише уступил тому же Култхарду около 15 с, зацепившись за седьмое место лишь благодаря очередному сходу (подвела трансмиссия) триумфатора прошлогоднего Гран При Малайзии Кими Райкконена.

Впрочем, как показала гонка, тактика двух пит-стопов не была такой уж проигрышной. Во всяком случае, стартовавший последним (правда, на более жестких шинах) Такума Сато, несмотря на разворот в самом начале гонки, сумел пробиться в очковую зону и наверняка защитил бы свое восьмое место от посягательств Фелипе Массы, если бы, к радости десятков тысяч малайзийских болельщиков Sau-

ber, за четыре круга до финиша его совершенно новый мотор Honda не испустил из-под капота предательский дымок. Хотя даже драма японца не омрачила праздник в BAR по поводу первого подиума в карьере Дженсона Баттона. После легкого столкновения колесами на старте с Renault Ярно Трулли англичанин провел просто блестящую гонку. Обогнав на втором круге своего обидчика (Ярно, кстати, потом извинился перед Дженсоном за стартовое касание, не причинившее, впрочем, вреда ни одной из машин), Баттон на первом пит-стопе опередил Баррикелло, а на втором — по-гроссмейстерски разобрался и с Райкконеном.

Третьему месту в BAR радовались так, как в Ferrari не ликовали по поводу очередного чемпионского титула в прошлом году. Еще бы. Ведь пьедестал для BAR — событие гораздо более редкое. ■

ГРАН ПРИ

Малайзия / Статистика

2



Гран При Малайзии 19-21 марта 2004 года Автодром "Сепанг" Куала-Лумпур

Количество кругов.....56
Длина круга (старт/финиш).....5.543 (0.000) км
Общая дистанция.....310.408 км
www.malaysiangp.com.my

На этом Гран При...

- ... с 68-й попытки смог подняться на пьедестал почета Дженсон Баттон
- ... Марк Уэббер (как и Jaguar) впервые стартовал с первого ряда. Австралийцы не поднимались так высоко с ГП Лас-Вегаса '81 (Алан Джонс)
- ... в десятый раз Хуан-Пабло Монтоя установил самый быстрый круг в гонке.
- ... Рубенс Баррикелло набрал свое 350-е очко в Ф-1 и в 35-й раз лидировал по ходу гонки
- ... Свой 1000-й круг преодолел Кристиано да Матта. На протяжении 17 из них бразилец лидировал



- (V) — место замера скорости
- (20) — место вылета с трассы машины № 20
- (20) — место схода с трассы машины № 20

Победитель 2003 г.
Кими Райкконен/
McLaren MP4-17D:
1:32'22.195

Рекорд круга в квалификации (до 2004 г.)
1'35.220 (2001 г.,
Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)

Рекорд круга в гонке (до 2004 г.)
1'36.412 (2003 г.,
Михаэль Шумахер/
Ferrari F2002)

- самый быстрый круг в гонке
- время на секторе/круге
- ключевые участки трассы
- время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

Тренировка. Пятница

Перем. обл. Сухо
11.00-15.00
Воздух: 34-38 °C
Асфальт: 44-54 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	6 К. Райкконен	1'34.395/22	—
2	1 М. Шумахер	1'34.437/33	0.042
3	14 М. Уэббер	1'34.693/36	0.298
4	4 Р. Шумахер	1'35.054/26	0.659
5	3 Х.-П. Монтоя	1'35.100/32	0.705
6	7 Я. Трулли	1'35.115/30	0.720
7	12 Ф. Масса	1'35.288/26	0.893
8	8 Ф. Алонсо	1'35.300/33	0.905
9	5 Д. Култхард	1'35.301/17	0.906
10	2 Р. Баррикелло	1'35.373/27	0.978
11	9 Дж. Баттон	1'35.407/24	1.012
12	17 О. Панис	1'35.524/31	1.129
13	38 Р. Зонта	1'35.850/27	1.455
14	35 Э. Дэвидсон	1'35.970/26	1.575
15	15 К. Клин	1'35.996/30	1.601
16	10 Т. Сато	1'36.292/12	1.897
17	11 Дж. Физикелла	1'36.353/32	1.958
18	37 Б. Вирджайм	1'36.883/39	2.488
19	16 К. да Матта	1'36.907/18	2.512
20	18 Н. Хайдфельд	1'37.725/27	3.330
21	20 Дж. Бруни	1'37.818/25	3.423
22	21 З. Баумгартнер	1'38.588/24	4.193
23	39 Т. Глок	1'38.788/45	4.393
24	19 Дж. Пантано	1'39.324/30	4.929
25	40 Б. Лейндерс	1'41.485/38	7.090

V ср. поб.: 211.397 км/ч

Тренировка. Суббота

Солнечно. Сухо
10.00-12.00
Воздух: 32-35 °C
Асфальт: 40-51 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	1 М. Шумахер	1'33.391/18	—
2	3 Х.-П. Монтоя	1'33.563/20	0.037
3	7 Я. Трулли	1'33.973/16	0.447
4	4 Р. Шумахер	1'34.041/26	0.515
5	2 Р. Баррикелло	1'34.061/18	0.535
6	9 Дж. Баттон	1'34.128/24	0.602
7	6 К. Райкконен	1'34.163/10	0.637
8	8 Ф. Алонсо	1'34.175/22	0.649
9	5 Д. Култхард	1'34.181/19	0.655
10	14 М. Уэббер	1'34.381/17	0.855
11	17 О. Панис	1'34.929/26	1.403
12	12 Ф. Масса	1'34.943/15	1.417
13	15 К. Клин	1'34.953/24	1.427
14	11 Дж. Физикелла	1'35.036/19	1.510
15	10 Т. Сато	1'35.144/29	1.618
16	16 К. да Матта	1'35.441/19	1.915
17	18 Н. Хайдфельд	1'36.607/20	3.081
18	19 Дж. Пантано	1'38.059/23	4.533
19	20 Дж. Бруни	1'38.554/24	5.028
20	21 З. Баумгартнер	1'39.013/26	6.367

V ср. поб.: 213.669 км/ч

Квалификация

Солнечно. Сухо
14.00
Воздух: 35-37 °C
Асфальт: 43-55 °C

№	Пилот	Время 1	Поз.	Время 2	+с
1	1 М. Шумахер	1'33.865	4	1'33.074	—
2	14 М. Уэббер	1'34.016	5	1'33.715	0.641
3	2 Р. Баррикелло	1'34.132	6	1'33.756	0.682
4	3 Х.-П. Монтоя	1'34.941	11	1'34.054	0.980
5	6 К. Райкконен	1'33.452	3	1'34.164	1.090
6	9 Дж. Баттон	1'34.528	8	1'34.221	1.147
7	4 Р. Шумахер	1'34.777	9	1'34.235	1.161
8	7 Я. Трулли	1'33.264	2	1'34.413	1.339
9	5 Д. Култхард	1'34.321	7	1'34.602	1.528
10	16 К. да Матта	1'35.684	16	1'34.917	1.843
11	12 Ф. Масса	1'35.132	13	1'35.039	1.965
12	11 Дж. Физикелла	1'34.877	10	1'35.061	1.987
13	15 К. Клин	1'35.618	15	1'35.158	2.084
14	17 О. Панис	1'35.247	14	1'35.617	2.543
15	18 Н. Хайдфельд	1'36.769	17	1'36.569	3.495
16	20 Дж. Бруни	1'38.729	18	1'38.577	5.503
17	21 З. Баумгартнер	1'39.805	19	1'39.272	6.198
18	19 Дж. Пантано	—	20	1'39.902	6.828
19	8 Ф. Алонсо	1'33.193	1	—	—
20	10 Т. Сато	1'34.971	12	—	—

V ср. поб.: 214.397 км/ч; рекордные сектора: 24.064, 30.607
(оба — М. Шумахер), 38.400 (Райкконен);
V макс.: 309.9 км/ч (М. Шумахер)

Гонка

Перем. обл. Сыро-сухо
15.00
Воздух: 34-35 °C
Асфальт: 39-45 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	V ср
1	1 М. Шумахер	56	1:31'07.490	1'34.819/6	204.384
2	2 Х.-П. Монтоя	56	+5.022	1'34.223/28	204.196
3	9 Дж. Баттон	56	+11.568	1'34.967/28	203.952
4	2 Р. Баррикелло	56	+13.616	1'35.350/7	203.876
5	7 Я. Трулли	56	+37.360	1'35.039/12	202.997
6	5 Д. Култхард	56	+53.098	1'35.852/26	202.418
7	8 Ф. Алонсо	56	+1'04.877	1'35.888/7	201.877
8	12 Ф. Масса	55	+1 круг	1'36.570/7	200.013
9	16 К. да Матта	55	+1 круг	1'36.544/22	199.780
10	15 К. Клин	55	+1 круг	1'37.031/12	198.572
11	11 Дж. Физикелла	55	+1 круг	1'36.675/54	197.941
12	17 О. Панис	55	+1 круг	1'35.951/23	197.464
13	19 Дж. Пантано	54	+2 круга	1'39.527/41	194.395
14	20 Дж. Бруни	53	+3 круга	1'39.911/11	192.656
15	10 Т. Сато	52	НФ	1'35.679/13	201.319
16	21 З. Баумгартнер	52	+4 круга	1'40.123/12	189.658
6	К. Райкконен	40	НФ	1'35.156/12	203.614
18	Н. Хайдфельд	34	НФ	1'37.433/15	192.198
4	Р. Шумахер	27	НФ	1'35.607/10	202.300
14	М. Уэббер	23	НФ	1'36.922/9	193.438

V ср. лк.: 226.933 км/ч; рекордные сектора: 24.235 (Х.-П. Монтоя),
31.285 (М. Шумахер), 38.275 (Х.-П. Монтоя);
V макс.: 320.9 км/ч (Р. Шумахер)

Чемпионат в личном зачете

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	20
2 Р. Баррикелло	13
3 Х.-П. Монтоя	12
4 Дж. Баттон	9
5 Ф. Алонсо	8
6 Я. Трулли	6
7 Р. Шумахер	5
8 Д. Култхард	4
9 Ф. Масса	1
10 К. да Матта	0
11 Т. Сато	0
12 Дж. Физикелла	0
13 К. Клин	0
14 О. Панис	0
15 Дж. Пантано	0
16 Дж. Бруни	0
17 З. Баумгартнер	0
— Н. Хайдфельд	—
— М. Уэббер	—
— К. Райкконен	—

Кубок конструкторов

Пилот	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	33
2 BMW WilliamsF1 Team	17
3 Mild Seven Renault F1 Team	14
4 Lucky Strike BAR Honda	9
5 West McLaren Mercedes	4
6 Sauber Petronas	1
7 Panasonic Toyota Racing	0
8 Jaguar Racing	0
9 Jordan Ford	0
10 Minardi Cosworth	0

Внутрикомандные противоборства в квалификации

Счет	
М. Шумахер 2:0 Р. Баррикелло	
Х.-П. Монтоя 2:0 Р. Шумахер	
Д. Култхард 0:2 К. Райкконен	
Я. Трулли 1:1 Ф. Алонсо	
Дж. Баттон 2:0 Т. Сато	
Дж. Физикелла 0:2 Ф. Масса	
М. Уэббер 2:0 К. Клин	
К. да Матта 2:0 О. Панис	
Н. Хайдфельд 2:0 Дж. Пантано	
Дж. Бруни 1:1 З. Баумгартнер	



Круг за кругом

Моросит дождь: на установочном круге крутит Райкконена, но Кими успевает вернуться на "законное" пятое место. Пантано начинает гонку с пит-лейн.

- Узбербег стартовал крайне неудачно и откатывается в середину второго десятка, но затем совершает несколько обгонов и оказывается девятым. Вновь отменно начинают гонку представители Renault — Алонсо уже в первой десятке! В повороте Kenyir Lake крутит на мокром асфальте Jordan Пантано (20-й).
- Баррикелло (2-й) опаздывает с торможением перед Langkawi, чем сразу пользуются Монтойя с Райкконеном. Баттон (6-й) обходит Трулли, а Сато (11-й) и Физикелла (16-й) из-за собственных ошибок теряют по несколько позиций. Панис выходит на 16-е место, опередив Бруни.
- Узбербегу и Алонсо удается опередить Р. Шумахера (7-й) в Berjaya Tioman, а Физикелла (19-й) оставляет позади обоих гонщиков Minardi. В борьбе за пятое место Баттон и Трулли дважды меняются позициями.
- Дождик сходит на нет. Алонсо (9-й) проходит Узберба перед первым поворотом, еще на две строчки поднимается Физикелла (17-й), в том числе и за счет еще одной ошибки Сато (в KLIA), который уже 18-й.
- В первом повороте небольшое столкновение Узберба и Р. Шумахера в борьбе за 9-е место приводит к проколу задней правой покрышки Jaguar. Медленный круг и пит-стоп отбрасывают Марка на 20-е место. Кроме того, он превышает скорость на пит-лейн.
- Сато (17-й) отыгрывает одну позицию, опередив Бруни.
- Застывший позади Клина Физикелла (14-й) первым отправляется в боксы, открывая первую (из трех) волну пит-стопов.
- Узбербег совершает штрафной проезд по пит-лейн.
- Хайдфельд вынужден совершить повторный визит в боксы — с первой попытки в бак не удалось залить ни капли топлива.
- Сато (7-й) совершает первую из двух плановых остановок. После этого выясняется, что в первой десятке произошла всего одна перемена — Баррикелло переместился с четвертого на шестое место, а Трулли — в обратном направлении. Пантано (16-й) пока вовсе не посещал боксов.
- Узбербег уходит с последнего места, обогнав Баумгартнера.

20 Трулли (4-й), преследующий Райкконена, во второй раз отправляется в боксы (8.0).

22 Узбербег обгоняет Бруни, теперь Марк 18-й. Пантано (16-й) лишь на первом пит-стопе.

24 Узбербег вылетает с трассы в последнем повороте и увязает в гравии. Алонсо (7-й) обгоняет Култхарда в Pangkor Laut, но в конце круга оба направляются в боксы. Renault заправляют топливом до конца гонки, поэтому Дэвид вновь выходит вперед. Следом вторую плановую остановку совершают и остальные пилоты.

28 Сходит Р. Шумахер (4-й) — отказал мотор. Баррикелло завершает вторую волну пит-стопов. На этот раз перестановки куда ощутимее: две позиции выигрывает Баттон (он теперь 3-й), одну Баррикелло (5-й). Вниз опускаются Трулли и Райкконен.

30 Баумгартнер (18-й), пропускаемая М. Шумахера на очередной круг, выскакивает на траву в KLIA.

33 У Хайдфельда (15-й) барахлит КП, и он пропускает Пантано.

34 Бруни (17-й) также обгоняет Ника.

35 Немецкий гонщик Jordan окончательно выбывает из борьбы. Сато (8-й) посещает пит-лейн, пропускает лишь Алонсо.

36 Третью, финальную волну пит-стопов открывают да Матта (12-й), Клин (13-й) и замыкающий гонку Баумгартнер (18-й).

41 Райкконен (5-й), едва покинув боксы, прекращает гонку из-за неполадок в трансмиссии.

42 Масса (9-й) срезает по траве поворот Sulway Lagoon.

44 Баррикелло (2-й) сворачивает на пит-лейн (6.9), пропускает Монтойю и Баттона. Не считая схода Райкконена, впереди после финальной остановки лишь одна перемена — Алонсо, который как раз и не посещал боксов, теперь впереди Сато.

45 Панис (10-й) решает, что команда зазывает его на пит-стоп, и отправляется в боксы. Ему приходится просто проехать по пит-лейн, а чуть позже — повторить этот номер еще раз, поскольку с досады Оливье превысил скорость. Все это стоит французам двух позиций.

52 Физикелла (13-й) сдвигает Паниса еще на строчку вниз.

53 Сходит Сато (8-й) — не дотянул до финиша двигатель.

56 Финиш. В очках те же пилоты, что и в Мельбурне, лишь место Р. Шумахера занимает Масса. Хайдфельд, Узбербег и Райкконен пока не могут добраться до финиша.

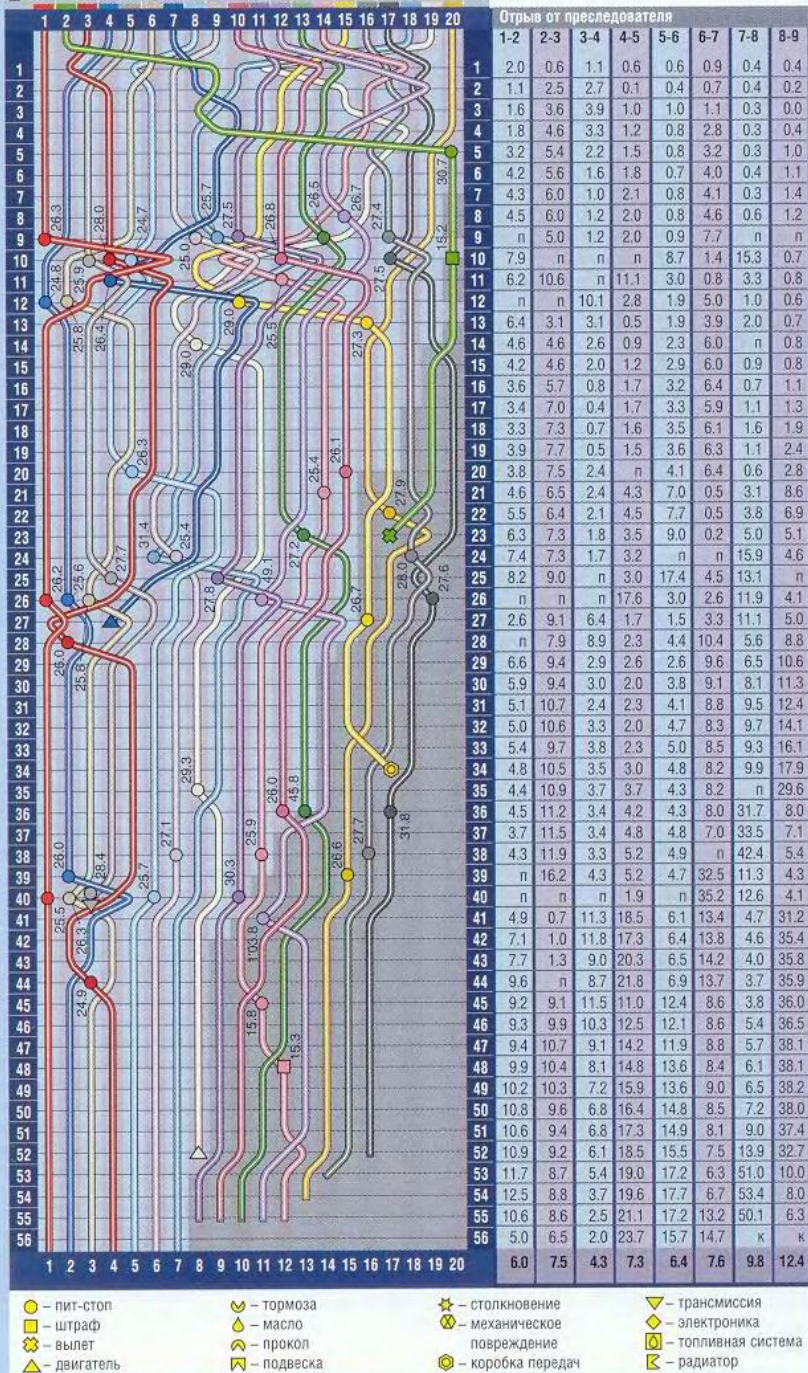
Пилот Шасси/Двигатель/Шины

М. Шумахер Ferrari F2004-234/Ferrari/B
М. Узбербег Jaguar RS-03/Jaguar/M
Р. Баррикелло Ferrari F2004-236/Ferrari/B
Х.-Л. Монтойя Williams FW26-05/BMW/M
К. Райкконен McLaren MP4-19-04/Mercedes/M
Дж. Баттон BAR 006-03/Honda/M
Р. Шумахер Williams FW26-03/BMW/M
Я. Трулли Renault R24-03/Renault/M
Д. Култхард McLaren MP4-19-03/Mercedes/M
К. да Матта Toyota TF104-02/Toyota/M
Ф. Масса Sauber C23-02/Petronas/B
Дж. Физикелла Sauber C23-02/Petronas/B
К. Клин Jaguar RS-01/Jaguar/M
О. Панис Toyota TF104-03/Toyota/M
Н. Хайдфельд Jordan EJ14-03/Cosworth/B
Дж. Бруни Minardi PS04-02/Cosworth/B
3. Баумгартнер Minardi PS04-01/Cosworth/B
Ф. Алонсо Renault R24-02/Renault/M
Т. Сато BAR 006-01/Honda/M
Дж. Пантано Jordan EJ14-02/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



● — пит-стоп
■ — штраф
✱ — вылет
▲ — двигатель

⬇ — тормоза
⬇ — масло
⬇ — прокол
⬇ — подвеска

✱ — столкновение
✱ — механическое повреждение
✱ — коробка передач

⬇ — трансмиссия
⬇ — электроника
⬇ — топливная система
⬇ — радиатор



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



1 Михаэль Шумахер

Поначалу погодные условия сильно осложняли гонку – было совершенно неясно, где именно вода и как ее много. В такой ситуации ехать первым, не имея перед собой ориентира, было очень непросто. Я старался вести машину осторожно, но все же не давал Хуану возможности для атаки. На первых кругах дождь внезапно начинался и так же внезапно прекращался в самых разных поворотах. Мне сразу удалось создать небольшой отрыв – наверное, машина Рубенса управлялась не столь хорошо, а все остальные оказались заперты позади него. Затем каждый раз непосредственно перед пит-стопом и непосредственно после него разрыв между мной и Хуаном начинал резко меняться, но именно в эти моменты мне удавалось быть достаточно быстрым. Однако до самого финиша гонки не было полной ясности. Хорошо еще, что солнце на этот раз не палило, как обычно, иначе гонка прошла бы еще тяжелее.



2 Хуан-Пабло Монтоя

В отличие от Мельбурна мне удалось отличный старт, но из-за медленной машины Уэббера пришлось менять траекторию и терять темп. Мне почти сразу удалось опередить Рубенса, допустившего ошибку, и всю оставшуюся гонку я гнался за Михаэлем. Машина становилась все лучше, характеристики шин тоже улучшались непрерывно. Последний отрезок гонки мог бы получиться очень интересным. Очень жаль, что после заключительной остановки я вернулся на трассу позади того же Рубенса. Попытка атаки, предпринятая мной почти сразу, не удалась. Я попытался выйти вперед в повороте Langkawi, но он жестким маневром дал понять, что не пропустит меня. После этого мы понизили планку максимальных оборотов двигателя, и вплоть до финиша я двигался в "прогулочном" режиме. В остальном же я доволен гонкой. Ах да, один раз мне помешал Масса, что сказать – "фиолетовая Ferrari".



3 Дженсон Баттон

Замечательно! Не могу дождаться того момента, когда окажусь в команде, чтобы поздравить всех. Ведь этот результат стал возможен только благодаря нашей общей работе. С самого начала гонки у меня было немало поводов для волнения. Уже на стартовой прямой, когда я объезжал машину Уэббера, мы с Ярно весьма чувствительно соприкоснулись колесами, но, по счастью, на автомобиле это не отразилось. Затем последовал замечательный поединок с ним же на подсыхающей трассе. В дальнейшем гонка приняла более спокойное течение, и лишь сход Такумы незадолго до финиша заставил меня еще немного поволноваться. И год, и два назад на последних кругах мне приходилось нелегко – соперники буквально дышали мне в спину. Однако на этот раз у меня был небольшой запас времени. Я не поднимался на пьедестал уже четыре года, так что сейчас у меня просто нет слов, чтобы описать буквально распирающие меня чувства.



Гонка глазами пилотов



Рубенс Баррикелло (4)

На протяжении всей гонки я непрерывно атаковал, делая все, что можно. В отличие от Михаэля я выбрал другой тип резины, но это не принесло плодов. Кроме того, под дождем на первых кругах шины слишком быстро остывали, и именно поэтому я потерял несколько позиций. К сожалению, двух секунд, потерянных из-за обгона Баумгартнера незадолго до финиша, мне и не хватило, чтобы поспорить с Баттоном за третье место.



Ярно Трулли (5)

Я удовлетворен результатом, ведь начинал гонку с восьмого места, а соперники были сегодня очень сильны. Старт сложился для меня удачно, но я должен извиниться перед Дженсоном, машину которого задел перед первым поворотом. Затем последовал замечательный поединок с ним же и Рубенсом, доставивший мне удовольствие. Но после первого пит-стопа передние шины стали изнашиваться слишком быстро, и я оказался медленнее недавних соперников.



Дэвид Култхард (6)

У нас есть основание быть довольными, ведь машина стала много лучше, чем в Мельбурне, хотя предстоит еще много работы. Хорошо стартовав, я смог отыграть пару позиций в крайне упорном противоборстве. В скоростных поворотах машина было очень сложно контролировать, и в какой-то момент я едва не "потерял" ее, но все же смог, потратив пару секунд, остаться на трассе. Шестое место – результат не блестящий, но команда продолжает упорно двигаться вперед.



Фернандо Алонсо (7)

После проблем в квалификации я доволен тем, что удалось заработать два очка. Однако выбранная нами стратегия на гонку не сработала – полагаю, если бы мы сделали другой выбор, я мог бы подняться и еще выше. Машина сегодня была быстрой, но ее баланс на протяжении всей гонки оставлял желать лучшего. Когда стартуешь с последнего места, финишировать седьмым – далеко не самый плохой результат.



Фелипе Масса (8)

С самого старта сцепление работало не так, как надо, поэтому больше всего волнений вызвали пит-стопы. К тому же первый круг на новом комплекте шин всякий раз оказывался для меня нелегкой задачей. Именно поэтому на 42-м круге я ошибся перед Sunway Lagoon, когда просто не смог удержать руль в руках! Машину вынесло на траву, и, по счастью, идущему позади Михаэлю удалось избежать столкновения.



Кристиано да Матта (9)

Гонка получилась весьма непростой. Мне не удалось проехать достаточно кругов по ходу уик-энда, и хотя квалификация прошла неплохо, сегодня это обстоятельство сказало весьма негативно: сильная недостаточная поворачиваемость не исчезла даже после изменения регулировок машины во время пит-стопа. Хорошо стартовав, я пробился на восьмое место, но почти сразу ошибся в Langkawi и вновь откатился назад. Потом удалось отыграть время за счет четких пит-стопов, но подняться выше девятого места не получилось.



Кристиан Клин (10)

Более всего я расстроен неудачным стартом. В дальнейшем гонка складывалась нормально, хотя под дождем было весьма сложно удерживать машину на трассе. Моими главными соперниками по ходу гонки оказались Физикелла и Панис, но, к сожалению, во время третьего пит-стопа не сработал механизм открывания крышки бензобака, и механикам пришлось делать это вручную, что в итоге стоило мне пары мест.



Джанкарло Физикелла (11)

В толчее первых поворотов я потерял значительное количество позиций, после чего мы с командой решили чуть изменить тактику гонки. Но во время второй остановки заглох двигатель, и то же самое случилось вновь на третьей. И хотя машина вела себя неплохо, потеря времени оказалась слишком большой.



Оливье Панис (12)

Хорошо стартовав, я выиграл несколько мест, но, полагаю, кто-то стукнул машину сзади, и меня развернуло. Затем пришлось изрядно постараться, пробиваясь наверх, и я уверенно занимал десятое место, когда сбой радиосвязи привел к незапланированному пит-стопу. Очень жаль, потому что машина сегодня показала себя с лучшей стороны.



Джорджо Пантано (13)

Уик-энд вышел весьма непростым. Все началось еще с квалификации, когда возникли проблемы с машиной. В конце концов нам удалось привести ее в порядок, но стартовать пришлось с пит-лейн. В гонке же самой большой проблемой стала жара – вода из питьевого резервуара почему-то не поступала, и под конец дистанции пришлось особенно трудно.



Джанмария Бруни (14)

За 30 кругов до финиша у меня отказал усилитель руля, так что легкой гонку не назовешь при всем желании. В остальном же все складывалось нормально, и мне впервые удалось преодолеть полную дистанцию Гран При.



Такума Сато (15)

Когда выбываешь из гонки всего за три круга до финиша – это невероятное разочарование. В отличие от большинства пилотов мы избрали тактику гонки с двумя остановками, и она отлично сработала. Уже к концу первого круга я пробился на 11-е место, и в дальнейшем старался поддерживать высокий темп. К сожалению, я ошибся на сырой трассе и вылетел в повороте Gentling, но смог продолжить гонку и даже пробился в очковую зону.



Золт Баумгартнер (16)

Гонка вышла непростой, пришлось бороться с избыточной поворачиваемостью. На старте мне удалось опередить Джими (Бруни. – Прим. ред.), но я ошибся и оказался позади. Труднее всего было пропускать более быстрые машины, но при этом поддерживать собственный гоночный темп. Я доволен тем, что удалось закончить эту гонку.



Кими Райкконен (НК)

Сходить с трассы всегда невесело. Сегодня пьедестал был для нас вполне реальным результатом, но во время второго пит-стопа шланг застрял в заправочной горловине, и Дженсону удалось захватить третью позицию. А еще пару кругов позже что-то в трансмиссии отказало, и на этом все и завершилось.



Ник Хайдфельд (НК)

Сначала передачи в КП "залипали" на короткий промежуток времени, после чего мне вновь удавалось переключаться. Но когда коробка на протяжении целого круга не желала переключаться с пятой, не осталось ничего другого, как прекратить гонку. Фактически же все закончилось еще раньше – во время пит-стопа машину не удалось дозавести, поэтому пришлось возвращаться в боксы, причем очень медленно, чтобы вовсе не остановиться с пустым баком.



Ральф Шумахер (НК)

Удачно стартовав, я оказался в плотной группе и откатился на девятое место. Контакт с Уэббером на третьем круге привел к повреждению переднего антикрыла и сильной недостаточной поворачиваемости. Я пытался опередить Марка, но понял, что пространства недостаточно, и предпочел сбросить скорость, чтобы избежать столкновения. Но Марк совсем не оставил мне места. Ну а затем отказ техники и вовсе вынудил меня сойти.



Марк Уэббер (НК)

Я разочарован сегодняшним результатом, в особенности после вчерашнего фантастического выступления. Старт прошел из рук вон плохо, да и дальше события развивались не многим лучше. Я уже обогнал Ральфа Шумахера, когда он стукнул меня сзади, пробив покрышку и повредив сам автомобиль. Пришлось отправляться в боксы. В довершение всех бед мне наказали проехать по пит-лейн, а затем, пропуская кого-то из соперников на круг, я ошибся на торможении и вылетел с трассы.

Главное – не перегреться!

Текст и рисунки: Джорджо ПИОЛА

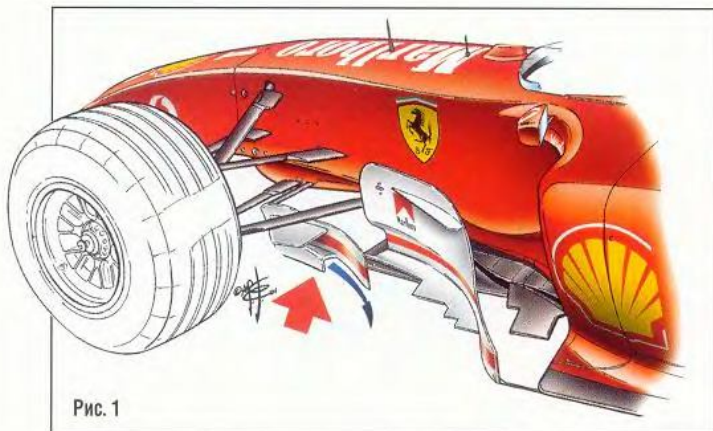


Рис. 1

Жаркая малайзийская погода предопределила направление, в котором работали конструкторы. Разнообразные “дымоходы” и прорези в боковинах для обеспечения эффективного отвода горячего воздуха из плотно упакованных “недр” автомобилей даже привели к небольшой потере прижимной силы. Из-за этого многим командам пришлось чуть сильнее загрузить антикрылья по сравнению с прошлыми гонками в Малайзии. Некоторые “кошюшники” позаботились и о своих пилотах, сделав вентиляционные прорези в носовой части машин.

Ferrari

Команда использовала свои знаменитые “жабры” в максимальном варианте – с пятью прорезями на обеих боковинах. Позади рычагов передней подвески были установлены щитки сложной конструкции (рис. 1), взявшие на себя часть функций больших боковых дефлекторов. В Ferrari продолжают работу над новым задним антикрылом, поэтому в Малайзии вновь использовались “крылышки” в зоне верхнего воздухозаборника, “помогающие” заднему антикрылу простой конструкции.

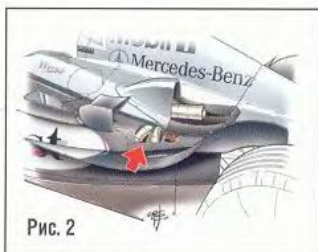


Рис. 2

Williams

Для эффективного охлаждения были применены высокие “дымоходы”. Команда спроектировала задний диффузор нового профиля: у боковых каналов стенки расположены не строго вертикально, а под углом.

McLaren

Машина получила новое, сильно вогнутое переднее антикрыло, центральная часть которого едва не касалась асфальта на торможениях. Боковые части, наоборот, необычно высоко подняты над землей. Крепления антикрыла раздвинуты в стороны для

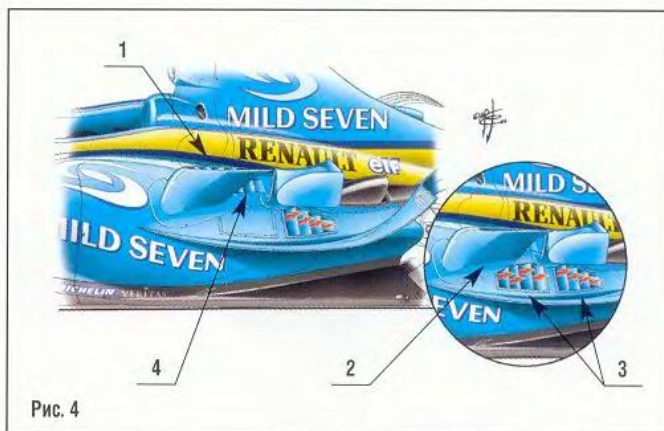


Рис. 4

предотвращения поперечной раскачки всей конструкции.

Чтобы не перегревались “внутренности” машины, McLaren пришлось прямо на Гран При (в пятницу) выпилить дополнительные отверстия в боковинах (рис. 2). Под элементами кузова обнаружили необычно расположенные радиаторы: водяной радиатор установлен с большим наклоном (1 на рис. 3). Однако еще более неожиданным открытием стали трубчатые силовые элементы (2 на рис. 3), сделанные для того, чтобы машина MP4-19 могла пройти боковой крэш-тест.

Renault

Боковины автомобиля R24 были буквально испещрены самыми разнообразными вентиляционными отверстиями (рис. 4). Гигантские “дымоходы” получили решетки (1), которых не было в Австралии (2). Renault готовила машину к экстремальной жаре и потому предусмотрела трехсекционные “жабры”: две секции на внешней части боковин (3) и одна “внутри”, ближе к кожуху двигателя (4). Но, как оказалось, команда перестраховалась в стремлении “прохладиться”: одну из секций в итоге пришлось закрыть заглушкой. 

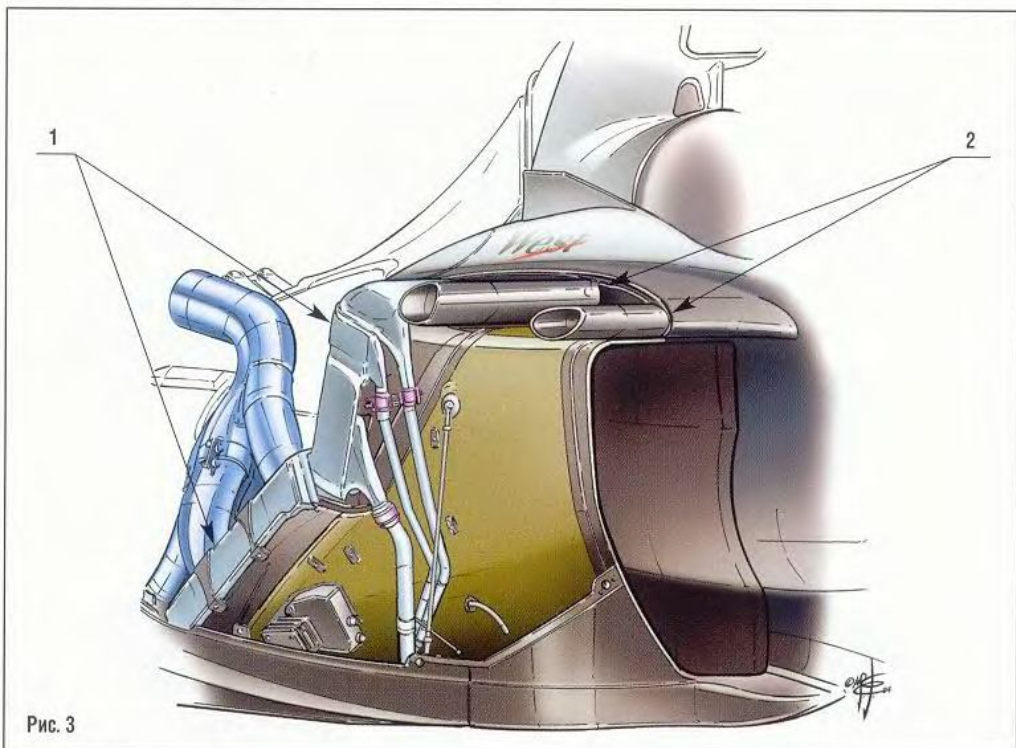


Рис. 3

Буря в пустыне

"Будь лучше всех, а если не можешь — за лучшими следуй"
Каттон



Текст: Борис МУРАДОВ

Трасса — совершенно новая, одинаково неизвестная для всех, вот и посмотрим, кто на самом деле чего стоит. У нас есть хорошие шансы потягаться в Бахрейне с лидерами! — бахвалились новички и неудачники сезона. Однако первый Гран При Формулы-1 на Ближнем Востоке показал: только лучшим суждено добиться успеха на самом новом и самом лучшем, как оказалось, автодроме чемпионата.

Прокололись!

Пятница. Проба сил

В первый день гоночного уик-энда все, естественно, только и делали, что примерялись к совершенно новой, незнакомой трассе: изучали ее, выбирали поднее тип резины, определяли оптимальные регулировки с различным уровнем топлива в баках, намечали и раскатывали траекторию, так что о реальном соотношении сил судить было невозможно. Так, по итогам дня первым и вторым были Баррикелло и Монтойя, четвертым — Микаэль Шумахер, но третьим — третий пилот BAR Энтони Дэвидсон! Что, впрочем, подтвердило высокий уровень этой команды в те-

кущем сезоне и стало своего рода предтечей третьего места в гонке основного пилота BAR Баттона. Равно как и взрыв мотора на машине Райкконена вновь стал свидетельством серьезнейших проблем с техникой McLaren Mercedes и тоже "репетитивной" результатата в гонке.

Особый же переполох вызвали сразу три взрыва шин Michelin — на машинах Култхарда, Алонсо и Дэвидсона. Французские шинники и их клиенты уже схватились было за голову, однако виной тому оказалось всего лишь заводской брак — но не шин, а одного из люков дренажной системы, который лопнул и острым краем рвал попадающие на него колеса.

Первый ряд — без изменений

Суббота. Расстановка сил

В субботу с утра бал на трассе в Сахире правили команды BAR и Williams, в то время как McLaren если и поражал, то лишь бедностью своих результатов. Все больше набирающий обороты Дженсон Баттон был первым в обеих частях тренировок, опережая то Монтойю, то



1-е место
Микаэль
ШУМАХЕР
2-е место
Рубенс
Баррикелло
3-е место
Дженсон
БАТТОН



Герой Гран При
Автодром, построенный в рекордно короткие сроки в 30 км от столицы Бахрейна, по общему мнению, вполне называться лучшим в мире, является подлинным произведением искусства и, таким образом, снижал себе титул "Героя Гран При"



Формула-1 в пустыне. Похоже на мир. Но это — явь. Сказка, ставшая былью



▲ Для McLaren “восточный транзит” с самого начала обернулся еще более обескураживающим фиаско, чем в предыдущих двух этапах чемпионата

► Новую трассу еще до начала тренировок изучали, кто как мог. Монтойя, например, не поленился прогуляться вдоль нее пешком. Однако верно говорят, что в ногах правды нет – ни прогулка, ни что другое колумбийцу не помогло

◀ Зато пилотам Ferrari весьма коварная бахрейнская трасса покорилась так же легко, как и все прочие, что позволило алым “жеребцам” в очередной раз оккупировать целиком первый ряд стартовой решетки и обеспечить себе уверенное выступление в самом Гран При



Шумахера-младшего почти на одну десятую секунды. Под конец тренировки поднянулся и Сато, показав вслед за пилотами Williams четвертый результат и опередив в протоколе обоих гонщиков Ferrari. Однако, как показала последующая квалификация, Михаэль и Рубенс с утра попросту “расслабились”. В первой попытке они еще дали соперникам “поиграть” в лидеров – три верхние строчки протокола заняли Ральф Шумахер, Монтойя и Райкконен, в то время как старший Шумахер показал лишь четвертое время, а Баррикелло и вовсе одиннадцатое.

Но уже в окончательной квалификации все встало на свои привычные места: действующий чемпион – первый, его партнер по команде – второй. За ними, что неудивительно, разместилась в полном составе команда

Williams – Монтойя и Шумахер, а далее, что в очередной раз удивило – пилоты BAR, причем Сато на сей раз опередил Баттона, а оба потеснили Ярно Трулли!

Что же касается второго пилота Renault, то Фернандо из-за проблем с тормозами вылетел в первом повороте зачетного круга и в итоге квалифицировался и вовсе лишь семнадцатым. Вновь не смогли особо отличиться и гонщики Sauber: Масса, всю первую часть тренировки просидевший без дела из-за неполадок в системе подачи топлива, в четвертом повороте зачетного квалификационного круга налетел на бордюр, потерял сцепление с трассой и смог показать лишь тринадцатое время. Но и Физико, будучи вполне довольным и машиной, и самим собой, выступил ненамного лучше, заняв одиннадцатую стартовую позицию.

Райкконен же, от которого, наряду с Монтойей, по-прежнему ждут противостояния с Михаэлем Шумахером, и вовсе не пошел на быстрый круг. “Поскольку вчера на моей машине пришлось менять сгоревший мотор, из-за чего мне все равно придется переместиться на стартовой решетке на десять позиций ниже, мы решили не бороться в квалификации за результат, а стартовать с последнего ряда, но с полными бензобаками и на новых шинах”, – пояснил финн.

“Опять двойка”

Воскресенье. Приложение сил

По большому счету, сложившаяся на стартовой решетке расстановка сил предвещала два очага острой борьбы: в первых рядах агрессивного старта ждали от последовательно расположившихся за спинами гон-

щиков Ferrari пилотов Williams, BAR и Ярно Трулли, в то время как горячие парни Алонсо и Райкконен должны были задать жару соседям в арьергарде.

Однако гора родила мышь: Монтойя не смог обойти ни Михаэля Шумахера, ни даже Баррикелло и постепенно стал отставать все больше; Ральф Шумахер и вовсе пропустил вперед Сато; Трулли же, стартовавший, как всегда, отменно, и поначалу обогнавший и Ральфа, и Дженсона Баттона (который уступил позицию также Панису), вскоре “вернул долг” Шумахеру-младшему. Далеко позади Райкконен поначалу успешно пошел в прорыв, отыграл четыре позиции, но затем увяз в борьбе с Кристианом Клином, а оказавшийся не в меру горячим Алонсо после столкновения с тем же Клином уже на первом круге вынужден



Вот как ярко могут гореть мечты одной из топ-команд на долгожданный триумфальный реванш



«На старте гонки лидерам из-за недостаточно прогретых тормозов и резины пришлось изрядно перетормаживать, а за ними развернулась довольно острая борьба

»Пилоты BAR, вооруженные в этом сезоне быстрой и надежной техникой, на протяжении всей дистанции отчаянно и успешно сражались с целым рядом соперников, а также, не иначе как для «разминки», серьезно поборолись друг с другом



был отправиться в боксы для замены переднего обтекателя. Кими, впрочем, пришлось еще хуже: на восьмом круге его McLaren превратился в красивейший, но вряд ли восхитивший одноименную команду и самого финна огненный факел — уже в третий раз за три этапа на его машине взорвался мотор!

А кругом раньше Ральф Шумахер и Такума Сато в одном из поворотов попытались практически одновременно протиснуться в «бутылочное горлышко» второго поворота оптимальной траектории, и японец не только сбил вешку-ограничитель, но еще и ударил передним колесом своей машины по заднему колесу Williams, в результате чего его развернуло, выбросило за противоположную обочину, и немцу пришлось заезжать в боксы. Виновным в этом инциденте впо-

следствии признали, как ни странно, Ральфа, хотя отделался он лишь предупреждением.

Еще двух столкновений чудом удалось избежать уже на пит-лейн, когда на девятом-десятом круге началась первая массовая волна дозаправок. Сначала Марк Уэббер и Дэвид Култхард промчались вдоль гаражей «ноздря в ноздю», и лишь перед самым выездом на трассу австралиец вынужден был «вежливо пропустить» вперед давно и безуспешно пытавшегося обогнать его шотландца. А затем дозаправившийся Рубенс Баррикелло покидал площадку перед боксами после некоторой заминки, а Ярно Трулли только еще направлялся на пит-стоп, и траектории их движения пересеклись. Бразилец-то понимал, что в сложившейся ситуации ему следует пропустить гонщика

Renault, и притормозил было, но в этот момент в его наушниках с командного мостика прозвучало: «Жми, Рубиньо, не останавливайся!» Рубиньо-то поднажал, но команда впоследствии была оштрафована за создание аварийной ситуации на 10 тыс. долларов. Но что такое 10 тыс. долларов в сравнении с теми миллионами, которые Ferrari тратит на то, чтобы ее гонщики всегда и во всем были первыми? Пустяк и ничего более.

Монтоя в этот момент также подливает горючее, но не в виртуальный огонь борьбы, а в бензобаки, и приходится с грустью констатировать, что он отстает от лидеров не потому, что выбрал, как можно было предположить, тактику всего двух дозаправок, и его машина тяжелее, а потому что просто едет медленнее, а значит — борьбы за по-

беду с его стороны так и не предвидится. Но при этом колумбиец все же продолжает сохранять за собой третью позицию, что внушает надежду хотя бы на завершение им гонки на пьедестале почета.

Зато какую фантастически красивую борьбу и волю к успеху в середине дистанции продемонстрировал стартовавший фактически последним, но совершенно нестигаемый Алонсо, в течение пяти кругов активнейшим образом пытавшийся обогнать Уэббера в борьбе уже за восьмое место, и добившийся-таки своего, когда также отважно и красиво защищавшийся, но измученный этим напряженным поединком австралиец допустил ошибку, слишком широко зайдя в первый поворот! Зрелище это вызвало сожаление лишь в одном: почему не вся и не каждая гонка



SUTTON-IMAGES.COM



▲ Таран провел "камикадзе" Сато, а обвинили в нем почему-то Шумахера-младшего

◀ В конце гонки Дэвид Култхард и Хуан-Пабло Монтоя наряды с выбывшим из нее еще в самом начале Райкконеном стали главными неудачниками Гран При Бахрейна

► А его "теневым" триумфатором стал вновь, как и в Гран При Малайзии, Дженсон Баттон



проходит в такой по-настоящему спортивной борьбе!

На том же круге и Ральф Шумахер, тоже вынужденный пробиваться вперед с конца пелотона, обходит Джанкарло Физикеллу далеко не так спортивно, "элегантным движением" своего Williams отправив Jordan на обочину. А двумя кругами спустя настырный и, кажется, уже вошедший в надлежащую форму Такума Сато все в том же первом повороте обходит многоопытного и многократного победителя Гран При Дэвида Култхарда "как маленького", оттесняя того с шестой позиции и заодно вновь подтверждая великолепную форму, в которой в этом сезоне явили себя автомобили BAR и моторы Honda! И это при том, что еще на 17-м круге японец, защищаясь от наседавшего

на него партнера по команде, со всего маху налетел на бордюр, повредил переднее антикрыло и откатился на 14-ю позицию!

Зато Дженсон Баттон с Ярно Трулли разобрался без "драки", попросту опередив того по ходу последнего пит-стопа и выйдя, таким образом, на четвертую позицию. Попасты второй раз подряд на пьедестал почета ему теперь мешал лишь очень серьезный противник — Монтоя! И всего за десять кругов до финиша Хуан-Пабло из-за неполадок в коробке передач начинает терять темп, пропуская вперед не только Дженсона, но и последовательно Трулли, Сато, Алонсо, Шумахера-младшего, Уэббера, Паниса, да Матту, Физикеллу и Массу, финишируя в итоге лишь 13-м — перед Клином, Хайдфельдом, Пантано и Бруни, в то время как его партнер по ко-

манде все-таки делает невозможное и "привозит" себе и Williams два отнюдь не лишних очка!

Зато последние шансы McLaren растаяли, как дым от сгоревшего мотора Райкконена, когда за семь кругов до окончания гонки Култхард также из-за проблем с двигателем заезжает на пит-лейн, чтобы там и остаться...

Вы спросите: "А что же Михаэль Шумахер? Про него-то почему ничего не сказано?"

Ну а что про него скажешь? Он вновь "просто и убедительно, в стиле чемпиона", уже со старта уйдя в орыв и не встретив на протяжении всей гонки ни малейшего сопротивления со стороны потенциальных соперников, пришел к финишу первым, "эскортируемый" своим верным партнером по команде Баррикелло. "Нет-нет, не думайте, что для ме-

ня эта гонка стала легкой прогулкой, и у меня не обошлось без проблем", — убеждал затем шестикратный чемпион. "В первом повороте резина и тормоза были столь холодными, что мне пришлось тормозить особенно интенсивно, и это вызвало блокировку правого переднего колеса, а появившаяся вследствие этого протертость повлекла затем вибрацию на протяжении где-то девяти кругов", — сокрушался немец, не иначе как пытаясь лишь подсластить пилюлю соперникам...

Так что у Ferrari — "опять двойка", то бишь победный дубль на фоне практически полного технического бессилия основных соперников, в отношении которых о другой оценке, нежели как двойке, говорить пока не приходится. Жаль, но к этому добавить нечего. **ED**



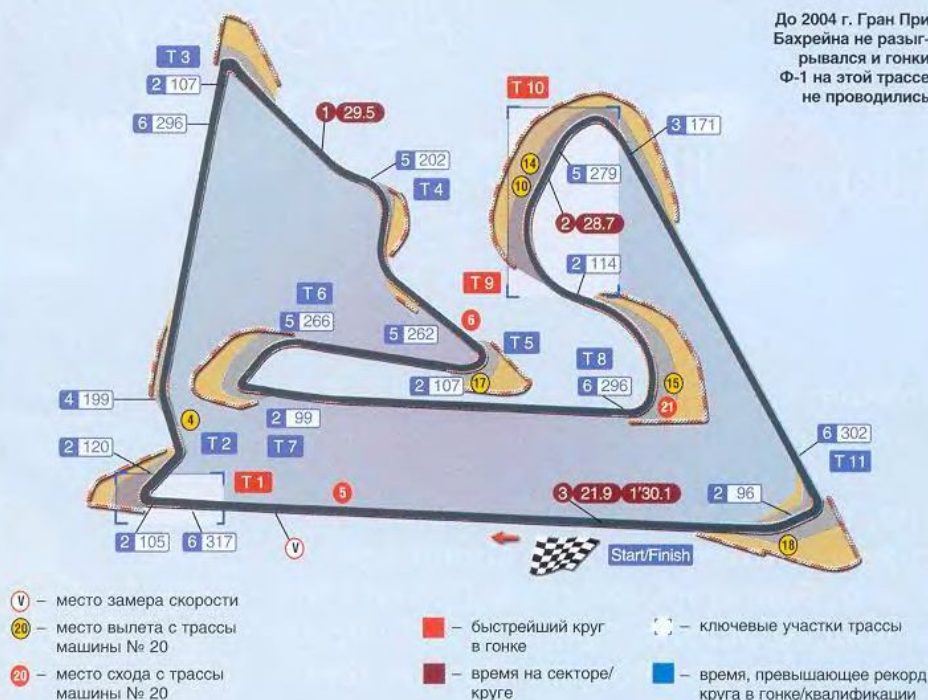
Гран При Бахрейна 2-4 апреля 2004 года Автодром "Бахрейн Интернэшнл", Сахир

Количество кругов..... 57
Длина круга (старт/финиш).. 5.417 (0.000) км
Общая дистанция..... 308.769 км

www.bahraingp.com

На этом Гран При...

... Михаэль Шумахер в 125-й раз (73-34-18) поднялся на пьедестал почета
... Дженсон Баттон в третий раз в четырех последних гонках лидировал по ходу дистанции
... Такума Сато, показав в квалификации пятое время, повторил лучшее достижение японских пилотов в Ф-1. В 1994 году такого же результата дважды добивался Юкио Катаяма
... Впервые с ГП Франции 2003 года ни один пилот McLaren-Mercedes не смог набрать в гонке очков
... Ярро Трулли проехал 25000-й км в гонках Ф-1



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

Тренировка. Пятница

Солнечно. Сухо
11.00-15.00
Воздух: 30-32 °C
Асфальт: 47-54 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	2 Р. Баррикелло	1'31.450/32	—
2	3 Х.-П. Монтойя	1'31.451/35	0.001
3	35 Э. Дэвидсон	1'31.488/48	0.038
4	1 М. Шумахер	1'31.732/35	0.282
5	15 К. Кли	1'31.789/32	0.339
6	4 Р. Шумахер	1'31.842/32	0.392
7	9 Дж. Баттон	1'31.879/35	0.429
8	14 М. Уэббер	1'32.041/35	0.591
9	8 Ф. Алонсо	1'32.234/33	0.784
10	38 Р. Зонта	1'32.335/27	0.885
11	5 Д. Култхард	1'32.495/27	1.045
12	10 Т. Сато	1'32.680/28	1.230
13	19 Дж. Пантано	1'32.708/35	1.258
14	16 К. да Матта	1'32.761/37	1.311
15	12 Ф. Масса	1'33.031/35	1.581
16	17 О. Панис	1'33.049/32	1.599
17	11 Дж. Физикелла	1'33.061/31	1.611
18	7 Я. Трулли	1'33.437/18	1.987
19	39 Т. Глок	1'33.695/43	2.245
20	21 З. Баумгартнер	1'34.054/26	2.604
21	37 Б. Вирдхайм	1'34.317/37	2.867
22	6 К. Райкконен	1'34.603/11	3.153
23	20 Дж. Бруни	1'34.833/28	3.383
24	18 Н. Хайдфельд	1'34.872/16	3.422
25	40 Б. Лейндерс	1'36.248/43	4.798

В ср. поб.: 213.244 км/ч

Тренировка. Суббота

Солнечно. Сухо
09.00-11.00
Воздух: 29-33 °C
Асфальт: 34-50 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	9 Дж. Баттон	1'29.552/25	—
2	4 Р. Шумахер	1'29.690/22	0.138
3	3 Х.-П. Монтойя	1'29.696/22	0.144
4	10 Т. Сато	1'30.239/29	0.687
5	1 М. Шумахер	1'30.407/21	0.855
6	7 Я. Трулли	1'30.472/27	0.920
7	16 К. да Матта	1'30.499/22	0.947
8	2 Р. Баррикелло	1'30.513/21	0.961
9	8 Ф. Алонсо	1'30.774/21	1.222
10	17 О. Панис	1'30.934/29	1.382
11	6 К. Райкконен	1'31.003/23	1.451
12	15 К. Кли	1'31.331/16	1.779
13	5 Д. Култхард	1'31.341/13	1.789
14	14 М. Уэббер	1'31.384/21	1.832
15	11 Дж. Физикелла	1'32.210/21	2.658
16	12 Ф. Масса	1'32.557/12	3.005
17	18 Н. Хайдфельд	1'32.816/24	3.264
18	19 Дж. Пантано	1'33.342/18	3.790
19	20 Дж. Бруни	1'33.863/22	4.311
20	21 З. Баумгартнер	1'35.696/16	6.144

В ср. поб.: 217.764 км/ч

Квалификация

Солнечно. Сухо
13.00
Воздух: 30-34 °C
Асфальт: 47-55 °C

№	Пилот	Время 1	Поз.	Время 2	+с
1	1 М. Шумахер	1'30.751	4	1'30.139	—
2	2 Р. Баррикелло	1'31.283	11	1'30.530	0.391
3	3 Х.-П. Монтойя	1'30.247	2	1'30.581	0.442
4	4 Р. Шумахер	1'29.968	1	1'30.633	0.494
5	10 Т. Сато	1'31.135	9	1'30.827	0.688
6	9 Дж. Баттон	1'31.131	8	1'30.856	0.717
7	7 Я. Трулли	1'31.103	7	1'30.971	0.832
8	17 О. Панис	1'31.001	5	1'31.686	1.547
9	16 К. да Матта	1'31.329	12	1'31.717	1.578
10	5 Д. Култхард	1'31.364	13	1'31.719	1.580
11	11 Дж. Физикелла	1'31.203	10	1'31.731	1.592
12	15 К. Кли	1'31.868	14	1'32.332	2.193
13	12 Ф. Масса	1'32.152	16	1'32.536	2.397
14	14 М. Уэббер	1'31.945	15	1'32.625	2.486
15	18 Н. Хайдфельд	1'32.640	17	1'33.506	3.367
16	19 Дж. Пантано	1'33.598	18	1'34.105	3.966
17	8 Ф. Алонсо	1'31.040	6	1'34.130	3.991
18	20 Дж. Бруни	1'34.879	19	1'34.584	4.445
19	21 З. Баумгартнер	1'35.632	20	1'35.787	5.648
20	6 К. Райкконен	1'30.353	3	—	—

В ср. поб.: 216.346 км/ч; рекордные сектора: 29.387 (Монтойя/Р. Шумахер), 38.676 (Сато), 21.919 (М. Шумахер)
В макс.: 323.7 км/ч (Монтойя)

Гонка

Облачно. Сыро-сухо
14.30
Воздух: 30-31 °C
Асфальт: 29-32 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	В ср.
1	1 М. Шумахер	57	1'31'07.490	1'30.252/7	208.976
2	2 Р. Баррикелло	57	+5.022	1'30.876/29	208.922
3	9 Дж. Баттон	57	+11.568	1'30.960/24	207.932
4	7 Я. Трулли	57	+13.616	1'31.421/24	207.717
5	10 Т. Сато	57	+37.360	1'31.101/55	206.933
6	8 Ф. Алонсо	57	+53.098	1'30.654/39	206.906
7	4 Р. Шумахер	57	+1'04.877	1'30.781/56	206.714
8	14 М. Уэббер	56	+1 круг	1'32.277/19	205.138
9	17 О. Панис	56	+1 круг	1'32.401/22	205.061
10	16 К. да Матта	56	+1 круг	1'32.319/23	204.589
11	11 Дж. Физикелла	56	+1 круг	1'32.329/40	204.551
12	12 Ф. Масса	56	+1 круг	1'32.690/44	204.373
13	3 Х.-П. Монтойя	56	+1 круг	1'30.977/28	203.984
14	15 К. Кли	56	+1 круг	1'32.533/38	203.402
15	18 Н. Хайдфельд	56	+1 круг	1'33.284/56	202.619
16	19 Дж. Пантано	55	+2 круга	1'34.032/9	201.044
17	20 Дж. Бруни	52	+5 кругов	1'35.130/40	187.620
5	Д. Култхард	50	НФ	1'31.861/19	205.708
21	З. Баумгартнер	44	НФ	1'34.555/24	198.302
6	К. Райкконен	7	НФ	1'33.527/7	202.387

В ср. лк.: 226.933 км/ч; рекордные сектора: 29.518 (Р. Шумахер), 38.542 (Алонсо), 22.049 (М. Шумахер)
В макс.: 332.4 км/ч (Р. Шумахер)

Чемпионат в личном зачете

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	30
2 Р. Баррикелло	21
3 Дж. Баттон	15
4 Х.-П. Монтойя	12
5 Ф. Алонсо	11
6 Я. Трулли	11
7 Р. Шумахер	7
8 Т. Сато	4
9 Д. Култхард	4
10 Ф. Масса	1
11 М. Уэббер	1
12 К. да Матта	0
13 О. Панис	0
14 Дж. Физикелла	0
15 К. Кли	0
16 Дж. Пантано	0
17 Дж. Бруни	0
18 Н. Хайдфельд	0
19 З. Баумгартнер	0
— К. Райкконен	—

Кубок конструкторов

Пилот	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	51
2 Mid Seven Renault F1 Team	22
3 BMW.WilliamsF1 Team	19
4 Lucky Strike BAR Honda	19
5 West McLaren Mercedes	4
6 Sauber Petronas	1
7 Jaguar Racing	1
8 Panasonic Toyota Racing	0
9 Jordan Ford	0
10 Minardi Cosworth	0

Внутрикомандные противоборства в квалификации

Счет	Пилот	Пилот
3:0	М. Шумахер	Р. Баррикелло
2:0	Х.-П. Монтойя	Р. Шумахер
1:2	Д. Култхард	К. Райкконен
2:1	Я. Трулли	Ф. Алонсо
2:1	Дж. Баттон	Т. Сато
1:2	Дж. Физикелла	Ф. Масса
2:1	М. Уэббер	К. Кли
2:1	К. да Матта	О. Панис
3:0	Н. Хайдфельд	Дж. Пантано
2:1	Дж. Бруни	З. Баумгартнер



Круг за кругом

Хайдфельд и Баумгартнер из-за замены мотора перемещаются вниз относительно показанных в квалификации результатов. Minardi Бруни гложет на старте установочного круга — в гонку итальянец уходит только спустя несколько минут с пит-лейн.

1 Пара Ferrari сохраняет лидерство, Сато и Трулли отыгрывают по одной позиции. Да Матта не удерживается на асфальте в 5-м повороте и теряет четыре позиции. Алонсо повреждает переднее антикрыло после контакта с Jaguar Клина и вынужден остановиться для его замены.

2 Уэббер (10-й), отыгравший на первом круге четыре позиции, на стартовой прямой опережает и Култхарда. Да Матта (13-й) в первом повороте обходит Массу.

3 Райкконен и Клин ведут острую борьбу за 14-е место. Молодому австрийцу несколько раз удается выйти вперед, но всего на пару секунд.

6 Первую волну пит-стопов открывает Панис (8-й). Всем пилотам, за исключением исключений, предстоит три остановки.

7 В первом повороте сталкиваются Сато (5-й) и Р. Шумахер (6-й). Немцу приходится отправиться в боксы для ремонта, японец пропускает одного лишь Трулли.

8 Поднявшийся уже до 11-й позиции Райкконен сходит — в третьей гонке краду подводит техника.

9 Машины Уэббера и Култхарда оказываются бок о бок на выезде с пит-лейн, и вперед в итоге выходит шотландец.

11 Паниса (11-й) опережают разом и Давид, и Марк.

12 Трулли (7-й) обгоняет еще не останавливавшегося Хайдфельда, а Клин (15-й) — Массу (в последнем повороте).

13 Хайдфельд (5-й), борющийся с Сато, ошибается в 8-м повороте и в итоге пропускает оба BAR. Завершена первая волна пит-стопов. Среди лидеров никому, кроме Култхарда, не удалось улучшить позицию в боксах.

15 Клина (12-й) разворачивает в 8-м повороте, Кристиана опережают трое преследователей.

17 Сато (5-й) глубоко заезжает на бордюр на выходе из 9-го поворота, повреждает переднее антикрыло и вынужден кругом позже отправиться в боксы, опускаясь в середину второго десятка.

19 Клин (15-й) во второй раз посещает пит-лейн, открывая вторую волну остановок.

20 Идущий 11-м Масса, обороняясь, допускает ошибку (в 8-м повороте), пропуская Алонсо и Р. Шумахера.

22 Хайдфельд (16-й) выскакивает с асфальта в последнем повороте и едва избегает контакта с бетонным ограждением.

25 Вылетает с трассы и Уэббер (11-й; в 9-м повороте).

28 Р. Шумахер (13-й) обгоняет да Матту. В очковой зоне по завершении второй волны пит-стопов лишь Сато из-за собственной ошибки откатывается с пятой на седьмую позицию.

31 Прорывающиеся наверх Алонсо и Р. Шумахер выигрывают позицию: испанец (7-й) обходит в первом повороте чуть ошибшегося Уэббера, немец же (12-й) цепляется в 3-м повороте Sauber Физикеллы, которого разворачивает, чем пользуется и да Матта.

33 В первом повороте Сато опережает Култхарда в борьбе за шестое место.

37 Приходит время для третьих остановок: первым на пит-лейн отправляется Сато (6-й).

40 Minardi Баумгартнера (18-й) останавливается — отказал двигатель. Серию пит-стопов завершает Р. Шумахер — тройка лидеров гонки неизменна, Баттон опережает Трулли и становится четвертым, Алонсо, "подвинув" Култхарда, уже седьмой.

49 Проблемы с коробкой передач вынуждают Монтою (3-й) сбрасывать скорость. Первым колумбийца опережает Баттон.

50 Трулли (5-й) также поднимается на строчку вверх. Култхард (8-й) сворачивает в боксы — не в порядке мотор. Механики пытаются что-то сделать с машиной, но Давид окончательно сходит, едва доехав до конца пит-лейн.

53 Williams Монтой один за другим опережают Сато и Алонсо — теперь колумбиец лишь седьмой.

54 Дела у Хуана-Пабло идут все хуже — его опережает сначала собственный напарник, затем его старший брат — уже на круг, и, наконец, на последних метрах дистанции еще пять пилотов обгоняют Williams, отодвигая Монтою на 13-е место.

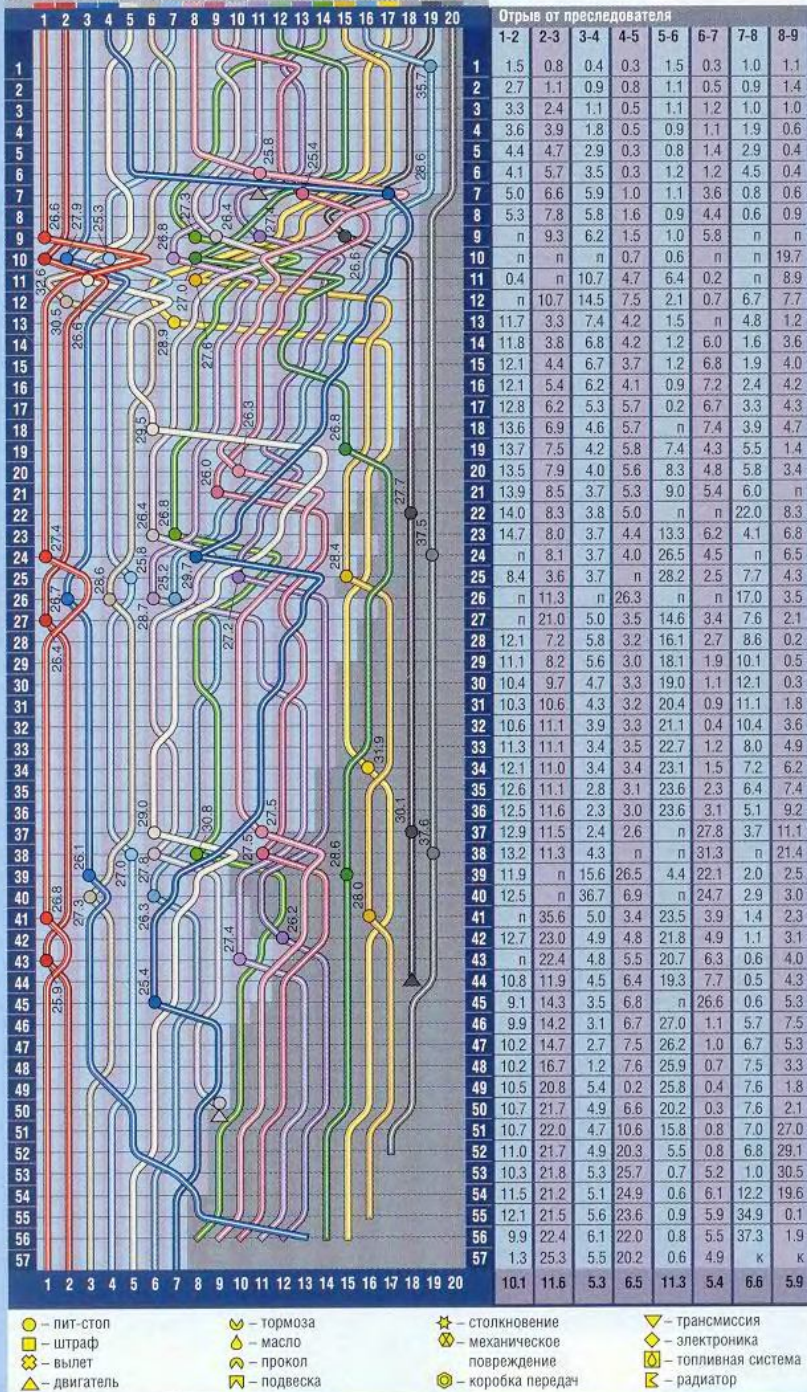
57 М. Шумахер одерживает третью победу краду, вошедший во вкус Баттон вновь поднимается на пьедестал. В очковой зоне — хорошо знакомые лица, а также Уэббер. На счету Scuderia Ferrari Marlboro теперь числится едва ли не половина всех разыгранных к этому моменту очков.

Пилот Шасси/Двигатель/Шины
М. Шумахер Ferrari F2004-234/Ferrari/B
Р. Баррикелло Ferrari F2004-236/Ferrari/B
Х.П. Монтоя Williams FW26-03/BMW/M
Р. Шумахер Williams FW26-03/BMW/M
Т. Сато BAR 006-01/Honda/M
Дж. Баттон BAR 008-03/Honda/M
Я. Трулли Renault R24-03/Renault/M
О. Панис Toyota TF104-03/Toyota/M
К. да Матта Toyota TF104-02/Toyota/M
Д. Култхард McLaren MP4-19-04/Mercedes/M
Дж. Физикелла Sauber C23-04/Petronas/B
К. Клин Jaguar R5-01/Jaguar/M
Ф. Масса Sauber C23-03/Petronas/B
М. Уэббер Jaguar R5-03/Jaguar/M
Дж. Пангас Jordan EJ14-02/Cosworth/B
Ф. Алонсо Renault R24-02/Renault/M
Н. Хайдфельд Jordan EJ14-03/Cosworth/B
К. Райкконен McLaren MP4-19-04/Mercedes/M
З. Баумгартнер Minardi PSD04-01/Cosworth/B
Дж. Бруни Minardi PSD04-02/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



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



1 Михаэль Шумахер

Уик-энд сложился для нас великолепно, хотя были и сложности. Мы неплохо выглядели в пятницу, немного помучились из-за изменившихся условий с нахождением баланса в субботу, но в последний момент все встало на свои места, мы заняли первый ряд на старте и первые два места на финише — это результат, о котором можно было мечтать. Правда, для этого пришлось изрядно потрудиться и постоянно балансировать на самой грани, поскольку тормоза работали на пределе, да и за шинами приходилось следить. И мы, и наши соперники, выступающие на шинах от другого изготовителя, столкнулись с проблемой образования пузырей, и даже небольшое отклонение от наезженной траектории приводило к скольжению и ухудшению управляемости, так что мы осторожничали, из-за чего гонка выглядела менее зрелищной. Но и то пару раз я все равно слетал с траектории. Так что, даже если со стороны эта гонка и казалась для нас легкой прогулкой, это было совсем не так. Впрочем, три победы подряд в трех первых гонках сезона пока еще ни о чем не говорят. Надеюсь, что наши соперники по ходу сезона подтянутся и смогут вновь вступить в борьбу.



2 Рубенс Баррикелло

Я надеялся, что кратковременный дождь, первые капли которого упали перед самым стартом, сыграет мне на руку, позволив в спокойном темпе прогреть тормоза и сжечь бензин в начале гонки. Однако, как и в Малайзии, этого не произошло. В первом повороте я едва не столкнулся с Михаэлем, а затем он сразу же взял такой темп, что мне было сложно удерживаться за ним — уже за первый круг он оторвался на 2,5 с. Когда со второго круга тормоза заработали уже как следует, я мог бы, пожалуй, подобраться к нему поближе, однако небольшая заминка в ходе пит-стопа — что-то стряслось с правым задним колесом, и меня на пять лишних секунд продержали на домкрате — отбросила меня от него более чем на десять секунд. Подобный отрыв уже трудно наверстать, когда имеешь дело с чемпионом такого калибра, как Михаэль — он мог уже достаточно свободно варьировать свой темп. А на этой трассе, как говорится, чем тише едешь, тем дальше будешь. Если же пытаться поднажать, то, напротив, будешь терять более секунды в каждом повороте.



3 Дженсон Баттон

Второй раз подряд закончить гонку на пьедестале почета — это фантастика! Хотя в этот раз сделать это было немного сложнее. Шестая позиция на старте была для меня не лучшей, и беспокоила слишком сильная излишняя поворачиваемость, которая как раз и помешала мне еще в квалификации. Но в гонке машина вела себя прекрасно, была очень устойчива и позволила мне, как и в Малайзии, вести борьбу за позиции. Хотя, как заметил Михаэль, пришлось действительно проявлять большую осторожность, строго соблюдая накатанную траекторию. Вот и преследуя Такуму Сато, я не слишком нажимал на «газ», к тому же экономил бензин перед пит-стопом, но, как только он допустил ошибку, я этим воспользовался и обошел его, а благодаря слаженным действиям команды мне удалось опередить еще и Ярно Трулли в момент пит-стопа.



Гонка глазами пилотов



Ярно Трулли (4)

Я очень доволен своим результатом, но все же не могу избавиться от некоторой неудовлетворенности, поскольку можно было бы достичь и призового места. На первых трех комплектах шин машина вела себя превосходно, но после последнего пит-стопа ухудшилось сцепление с трассой, машиной стало труднее управлять, и моя скорость упала. К тому же каждый раз я терял время при выезде с пит-лейн, и это позволило Дженсону меня обойти.



Такума Сато (5)

Спасибо команде за этот фантастический результат, однако сам я не слишком доволен своей гонкой, поскольку мог бы достичь и большего. Разочаровала и борьба с Ральфом Шумахером: во втором повороте мы оказались бок о бок, но он «захлопнул калитку». Затем я наскочил на бордюр, повредил переднее антикрыло и вынужден был отправиться на более ранний второй пит-стоп.



Фернандо Алонсо (6)

Сегодня я сделал максимум возможно. И, честно говоря, был очень удивлен манерой вождения некоторых соперников: один из пилотов Jaguar едва не отправил меня на старте гонки прямо в ограждение, а других было довольно трудно обогнать. Но баланс машины был хорошим, и с учетом того, что после заезда в боксы на первом же круге я начал гонку на полминуты позже всех и потом просто жал на все сто, три очка — это совсем неплохо.



Ральф Шумахер (7)

После всего, что случилось со мной в этой гонке, я мог бы назвать свой результат «частичной компенсацией ущерба». Столкновение с Сато было, с моей точки зрения, обычным гоночным инцидентом, однако, он, как мне кажется, проявил излишнюю самонадеянность в попытке вернуть утраченную позицию. Так или иначе, я очень разочарован, потому что в тренировке я показал темп, очень близкий Ferrari. И это внушает надежду.



Марк Уэббер (8)

Я хорошо стартовал и в ходе первого круга уже пробрался на десятую позицию, на которой, по сути, и должен был бы квалифицироваться. В процессе первого пит-стопа мы немного изменили настройки, но, видимо, перестарались, потому что затем я не смог вписаться в 9-й поворот. К счастью, я сумел поймать машину, и очень рад заработать первое для команды очко в этом сезоне.



Оливье Панис (9)

Мы избрали агрессивную тактику трех пит-стопов, и она, на мой взгляд, оказалась лучшей. Хотя и обидно финишировать девятым, мы сделали все, что могли, в очередной раз продемонстрировав повышение уровня нашего потенциала. Спасибо Michelin за отличные шины. Теперь мы приложим все усилия, чтобы еще более улучшить результаты в Имоле.



Кристиано да Матта (10)

Гонка выдалась трудной, и я весьма разочарован ею после наших относительно высоких результатов в тренировках и квалификации. Машина страдала от недостаточного сцепления на протяжении большей части дистанции, и это лишило меня возможности поднажать и добиться большего. К началу европейской части сезона мы должны еще поработать.



Джанкарло Физикелла (11)

Сначала машина вела себя прекрасно, но после первого пит-стопа обнаружилась сильная недостаточная поворачиваемость, и затем стало казаться, что немного теряет мощность мотор. Потом, в ходе второго и третьего пит-стопов, возникли проблемы с включением первой передачи — оба раза включалась вторая. К тому же еще и Ральф Шумахер на 31-м круге вытолкнул меня с трассы, и, если бы не это, я мог бы побороться сегодня за очки.



Фелипе Масса (12)

Меня немного вынесло в первом повороте, потому что там оказалось довольно тесно, и в первой части дистанции шины неважно держали трассу, что, возможно, и стало причиной большой вибрации, машина вела себя очень нервно. На последнем комплекте покрышек стало значительно лучше, но гонка все равно не удалась.



Хуан-Пабло Монтоя (13)

Очевидно, что мы пока не столь быстры, как Ferrari, однако среди клиентов Michelin мы сегодня явно были лучшими. Быть может, я ошибся в выборе типа резины, но и при этом я мог бы финишировать третьим, если бы за десять кругов до финиша вдруг не возникли неполадки в КП — одна за другой пропали все передачи, начиная с седьмой.



Кристиан Клин (14)

Стартовал я нормально и, несмотря на два трудных первых поворота, все шло хорошо, пока в последующей «шпильке» я слегка не столкнулся с Renault Алонсо. Но повреждения были незначительными, я смог продолжить гонку в том же темпе и даже с удовольствием поборолся с Райкконеном. Жаль, что из-за ошибки и вылета в 8-м повороте я потерял несколько позиций.



Ник Хайдфельд (15)

Я следовал тактике двух пит-стопов, и мой первый пит-стоп был столь поздним, что в какой-то момент я оказался на пятой позиции! В целом же гонка прошла отнюдь не идеально, главным образом, из-за проблем с балансом машины. Нам также предстоит лучше изучить новые шины Bridgestone, которые в этот раз мы использовали впервые.



Джорджо Пантано (16)

Сегодня я сделал все, что мог. За десять кругов до финиша возникла небольшая проблема с работой тормозов и дифференциала, а на втором комплекте шин усилилась недостаточная поворачиваемость. Но я рад финишировать в трех своих первых гонках в Формуле-1. Теперь надо улучшить свои выступления в квалификации.



Джанмария Бруни (17)

Хоть моя машина и не смогла уйти в гонку со стартовой решетки, механики сумели отправить меня на дистанцию с пит-лейн. В поворотах машина вела себя нормально, однако на прямых в течение всей гонки у мотора, казалось, падает мощность. Из-за этого мне не удавалось ехать так быстро, как я мог бы.



Дэвид Култхард (НК)

Разочаровывающий исход после предельно неудовлетворительной предшествующей пары дней в Бахрейне. Я провел несколько интересных поединков, но, как это уже бывало, мне не хватало скорости. Тем не менее я вновь смог бы заработать очки, если бы в конце дистанции не пропало давление в пневматической системе двигателя.



Золт Баумгартнер (НК)

С самого начала у меня, как и у Джимми (Бруни. — Прим. ред.), возникли проблемы с электроникой, но мне удалось самому перезагрузить систему. Темп в гонке у меня был неплохой, весьма близкий к тому, в котором шли пилоты Jordan, а лучшее время круга — такое же как у Джимми в квалификации, так что было очень жаль не доехать до финиша каких-то десять кругов.



Кими Райкконен (НК)

Уик-энд выдался сложным как для меня, так и для всей команды. Я стартовал с последнего ряда, но в течение первой пары кругов отыграл уже несколько позиций. Я боролся с одним из Jaguar, когда неожиданно мотор утратил тягу и взорвался. А больше мне и сказать нечего.

Конец первого акта

Текст и рисунки: Джордж ПИОЛА

По сложившейся традиции до старта "европейского сезона" команды ограничиваются небольшими доработками своих машин, поэтому на Гран При Бахрейна никто не сотворил никаких технических сенсаций. "Конюшни" еще к малайзийскому этапу подготовили свои автомобили для жаркой погоды, а в Бахрейне в центре внимания была защита "внутренностей" болидов от песка. Помимо этого по ходу тренировок инженерам пришлось повозиться

ний край которого расположен вровень с базовой плоскостью. Уступ образует своеобразный канал и ускоряет воздушный поток, устремляющийся под днище в зоне боковин.

McLaren

"Серебряные стрелы" вынуждены заниматься устранением недостатков машины MP4-19, которым не видно конца. В Бахрейне Култхард и Райкконен жаловались на поведение задней подвески и скачки прижимной силы



Рис. 1

с подбором тормозных дисков, ведь на трассе в Сахире целых четыре жестких торможения.

Ferrari

Чемпионы, как обычно, перестраховались и установили на воздухозаборники фильтры повышенной плотности, однако к квалификации было решено вернуться к более традиционным вариантам — песок оказался не так уж страшен для двигателя и других узлов. В Бахрейне Ferrari не экспериментировала с новинками, а извлекала максимум из того, чем располагала — и этот подход оказался победным.

Williams

Команда подготовила сразу две новинки в области аэродинамики. На заднем антикрыле появились подсмотренные у BAR поперечные "плавники" (рис. 1), оптимизирующие воздушный поток на центральной части антикрыла. А щитки-дефлекторы в зоне передней подвески (рис. 2) получили уступ в нижней части, ниж-

при изменениях дорожного просвета (например, на торможениях). Сами тормоза также стали источником проблем: по словам Култхарда, тормозные диски демонстрировали чрезмерную "агрессивность" в начальных фазах торможения и имели очень узкий рабочий температурный режим.

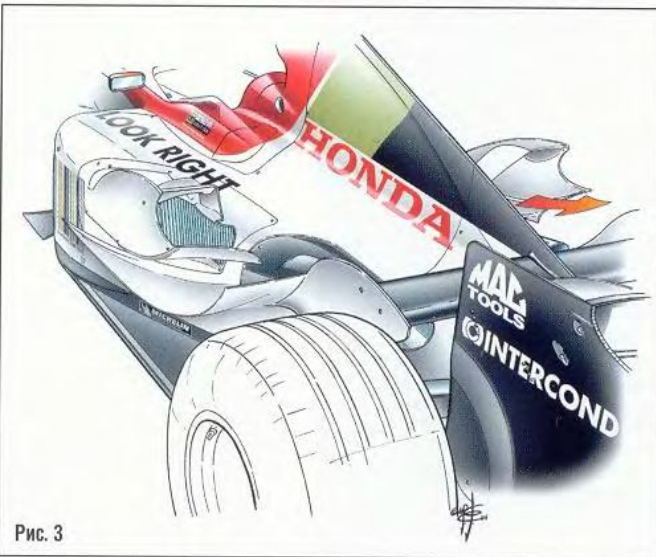


Рис. 3

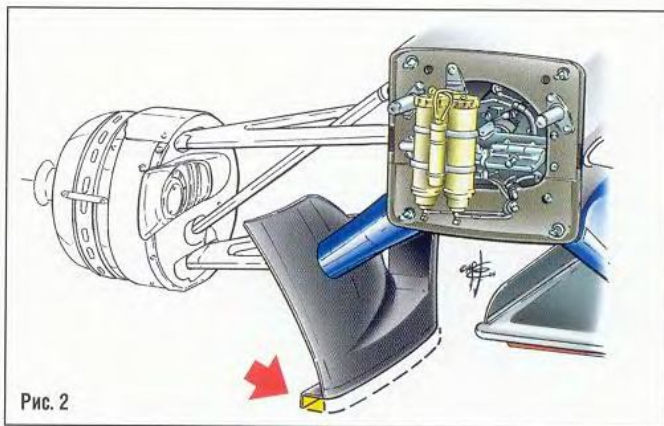


Рис. 2

McLaren продолжает испытания коробки передач с корпусом из углеволоконного композита, прочность которой пока оставляет желать лучшего.

Renault

Французская команда отличилась тем, что не привезла на бахрейнский этап ровным счетом никаких новинок: все усилия сосредоточены на новом аэродинамическом пакете и двигателе, которые дебютируют в Имоле.

BAR

Для охлаждения "внутренностей" использовались прорези на боковинах: слева (рис. 3) более крупная, чем справа. Над прорезью установлен специальный дефлектор, который предотвращает "вмешательство" горячего воздуха в поток, идущий на заднее антикрыло. Примером тща-

тельнейшей работы над аэродинамикой могут служить "нашлепки" на ножевидных зонах торцевых пластин переднего антикрыла (рис. 4).

Как стало известно, в BAR разработали заднее антикрыло, одна из плоскостей которого "приросла" закрылком на задней кромке. Получившаяся конструкция фактически работает как антикрыло с тремя плоскостями (в то время как с этого сезона число плоскостей ограничено дву-

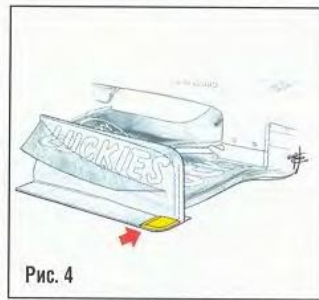


Рис. 4

мя), и поэтому FIA попросила команду придержать это оригинальное новшество.

Sauber

Автомобиль C23 получил первые аэродинамические элементы, разработанные с использованием новой аэродинамической трубы команды. Первенцем стало заднее антикрыло, заметно отличающееся от того, которое использовалось на Ferrari F2003-GA (напомним, что модель C23 фактически скопирована с прошлогодней чемпионской машины). Примечательно, что заднее антикрыло сильно смахивает на то, которое стояло на Sauber образца 2003 года. ①



– Чем вы недовольны? Все по-честному: в трех гонках – три победы на брата!



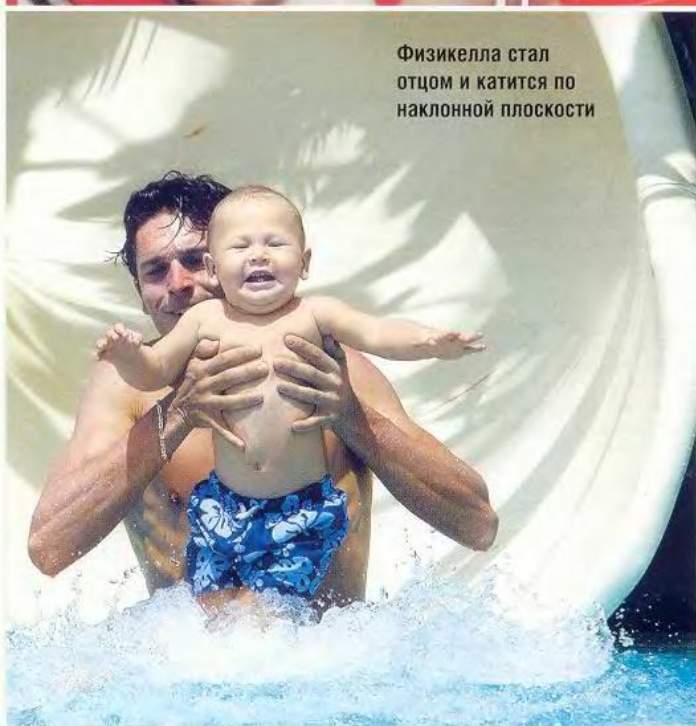
– Ура! Берни назначил меня любимым судьей!



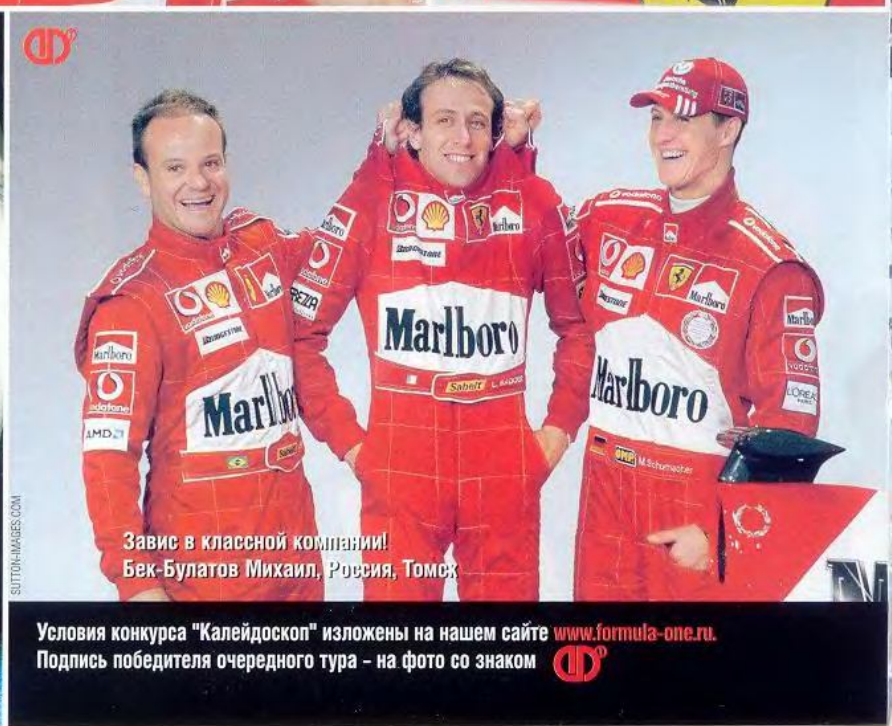
– А вдоль дороги судьи с флагами стоят! И тишина...



– А я думал, здесь лошади будут...



Физикелла стал отцом и катится по наклонной плоскости



Завис в классной компании!
Бек-Булатов Михаил, Россия, Томск

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



VIP-трибуна для
бен Ладена



Тело в
шляпе!



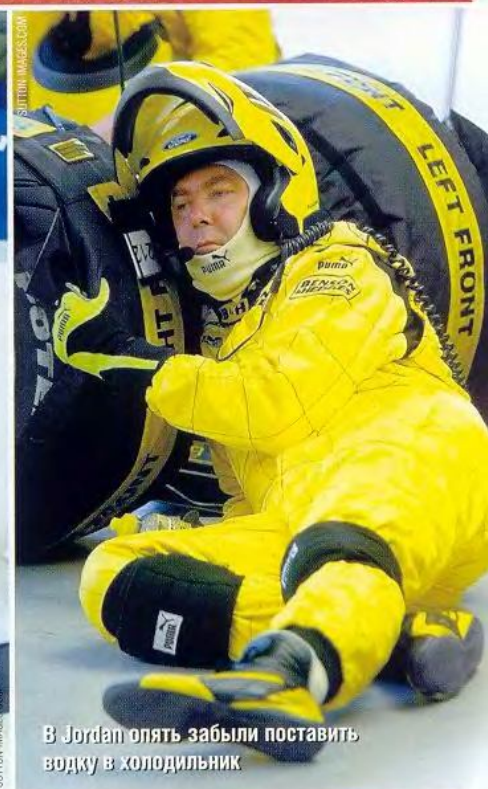
- И вроде бы переходил дорогу
в установленном месте...



Без лица



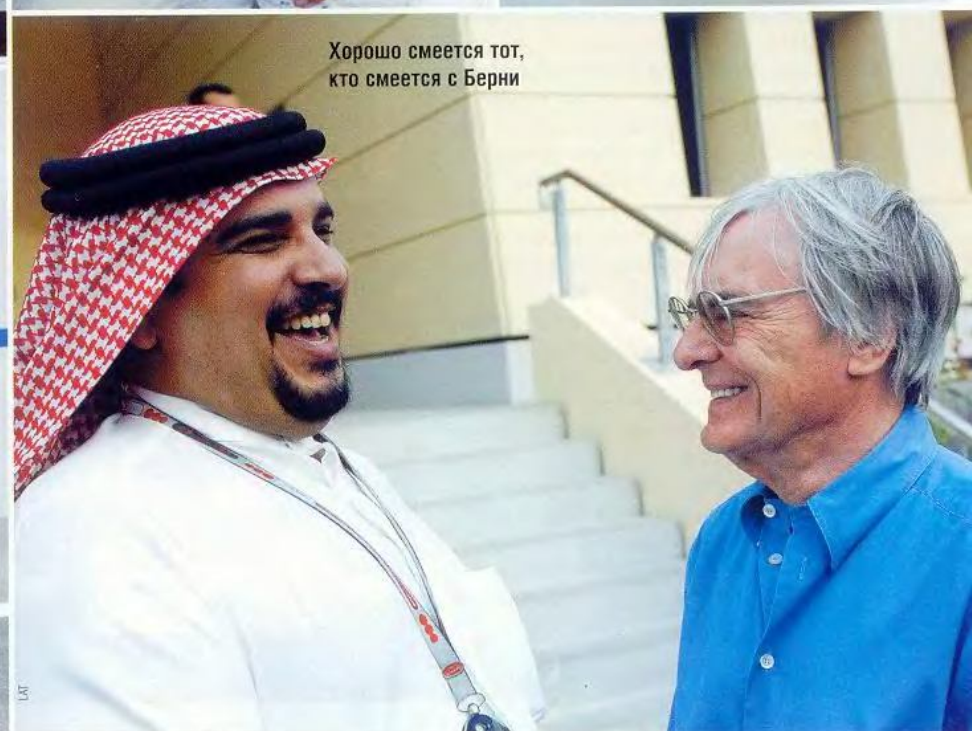
В Jordan опять забыли поставить
водку в холодильник



В McLaren уже
начали тесты
нового авто-
мобиля!



Хорошо смеется тот,
кто смеется с Берни





Знаки отличия

Текст: Борис МУРАДОВ

Номера машин неразличимы. Шлемы видны плохо. Как распознать гонщиков одной команды? Есть один секрет...

Цвет корпуса видеокамеры

Красный

Михаэль Шумахер
Хуан-Пабло Монтоя
Дэвид Култхард
Ярно Трулли
Дженсон Баттон
Джанкарло Физикелла
Марк Уэббер
Ник Хайдфельд
Кристиано да Матта
Джанмария Бруни

Черный

Рубенс Баррикелло
Ральф Шумахер
Кими Райкконен
Фернандо Алонсо
Такума Сато
Фелипе Масса
Кристиан Клин
Джорджо Пантано
Оливье Панис
Золт Баумгартнер

Отличить одного гонщика какой-либо команды от другого, наблюдая за телетрансляцией гонки, часто бывает не так уж и просто. На дальнем плане оба автомобиля выглядят одинаково, да и на ближнем — номер не всегда разглядишь, поскольку на машинах Ф-1 лучшие, наиболее заметные места отводятся под спонсорские логотипы, а место под номер и его размер определяется по остаточному принципу.

Не всегда по ходу гонки удается узнать и шлем гонщика, имеющий, как известно, индивидуальную раскраску: одно дело, к примеру, весьма заметный и хорошо запоминающийся «Юнион Джек» на шлеме Баттона, и другое — некая малопонятная комбинация цветных полос и геометрических рисунков, которые издали сливаются во что-то неразборчивое.

Неудивительно, что даже телекомментаторы довольно часто путают пилотов одной команды, вводя тем самым в заблуждение и зрителей.

Но есть одна деталь, по которой гонщика, а вернее его машину, можно очень легко узнать даже издалека: это корпус видеокамеры (небольшое аэродинамически нейтральное крылышко) над воздухозаборником мотора. У каждого из пилотов конкретной команды он окрашен либо в красный, либо в черный цвет. И имея под руками нижеприведенную таблицу, вы всегда сможете с точностью определить, кого из гонщиков видите на экране — или на общем плане фотографий в нашем журнале. **1**



ИНТЕРВЬЮ
Шумахер — Баррикелло

КРАСНЫЕ ДЬЯВОЛЫ О ГОНКАХ И О СЕБЕ

Текст: Владимир МАККАВЕЕВ

Плановые интервью у гонщиков Ferrari расписаны на годы вперед. И, право, в Малайзию стоило съездить только затем, чтобы получить возможность побеседовать с ними «вне очереди»

После раскаленного, как в хорошей сауне, насыщенного влагой малайзийского воздуха мягкая кондиционированная прокладка пятизвездочного отеля «Тан-Пасифик», где во время Гран При Малайзии традиционно останавливаются все гонщики «большого цирка», кажется райским блаженством. Контраст с тропической парилкой за окном подчеркивает искусственная елка из серебристой мишуры в фойе. Эта елка вкупе с веселым журчанием «горного» ручейка в зимнем саду превращает «Тан-Пасифик» в своего рода кусочек весенней Европы: похорошеет душой малайзийской зимней ночью. Именно в этом «европейском доме Ф-1» в четверг накануне Гран При местного отделения компании Philip Morris вот уже несколько лет подряд устраивает большие, занимающие практически полдня пресс-конференции и встречи пилотов Ferrari с журналистами. Как заметил во время интервью «Формулы» прилетевший в среду в КUALА-ЛУПУРА Михаил Шумахер, «в Малайзии, как и в Монако, наша работа начинается в четверг». И поскольку европейский журналистский корпус на этом Гран При не так уж и многочислен, то добиться аудиенции у «краснокожих» оказывается значительно легче. Одним словом, здесь все свои. И отказать в беседе довольно сложно. Однако свести вместе двух партнеров по Ferrari даже здесь практически невозможно: каждая минута их времени стоит слишком дорого, чтобы они тратили их, ожидая своей очереди для ответа. Приведенный ниже разговор двух партнеров самой грозной команды чемпионата, конечно, заочный. Просто двум гонщикам задавались одни и те же вопросы. Но ответы получились разными...

«Формула»: Михаил, Рубенс, надеюсь, вы неплохо провели те полторы недели, что отделили этот гоночный уик-энд от австралийского Гран При и готовы к жаркой малайзийской гонке.

Михаил Шумахер: О, я действительно здорово отдохнул. После Мельбурна мы с Коринной, Бобом (Сингхом — тренером Шумахера) и Вилли (Вебером) отправились к морю на Лангави, где отлично провели время: попрыгали к малайзийской жаре, поплавали и даже отметили день рождения Вилли. Словом, я чувствую себя великолепно отдохнувшим и на 100% готовым к гонке. А вот Рубенсу, думаю, пришлось тяжелее, ведь он вынужден был слетать в Европу и обратно.

Рубенс Баррикелло: Я действительно побывал в Европе. Более того, на тестах в Валенсии среди тест-пилотов я оказался единственным действующим гонщиком. Но я тоже отнюдь не чувствую себя уставшим, хотя, может быть, и не так сильно загорел, как Михаил, зато неплохо отоспался и в самолетах, и (смеется) на тестах в Валенсии, где из-за огромной разницы во времени меня все время клонило ко сну. Ведь когда в Европе утро, на долготу Мельбурна и Малайзии уже вечер. Ну да ничего, у нас «вахтовый метод», так что после этой гонки вкалывать будет уже Михаил, а я поеду домой в Бразилию.

Ф: Получается, за две недели ты совершил кругосветное путешествие.

Р.Б.: Я пока не знаю, как полечу из Сан-Паулу в Бахрейн, но, скорее всего, так оно и случится.

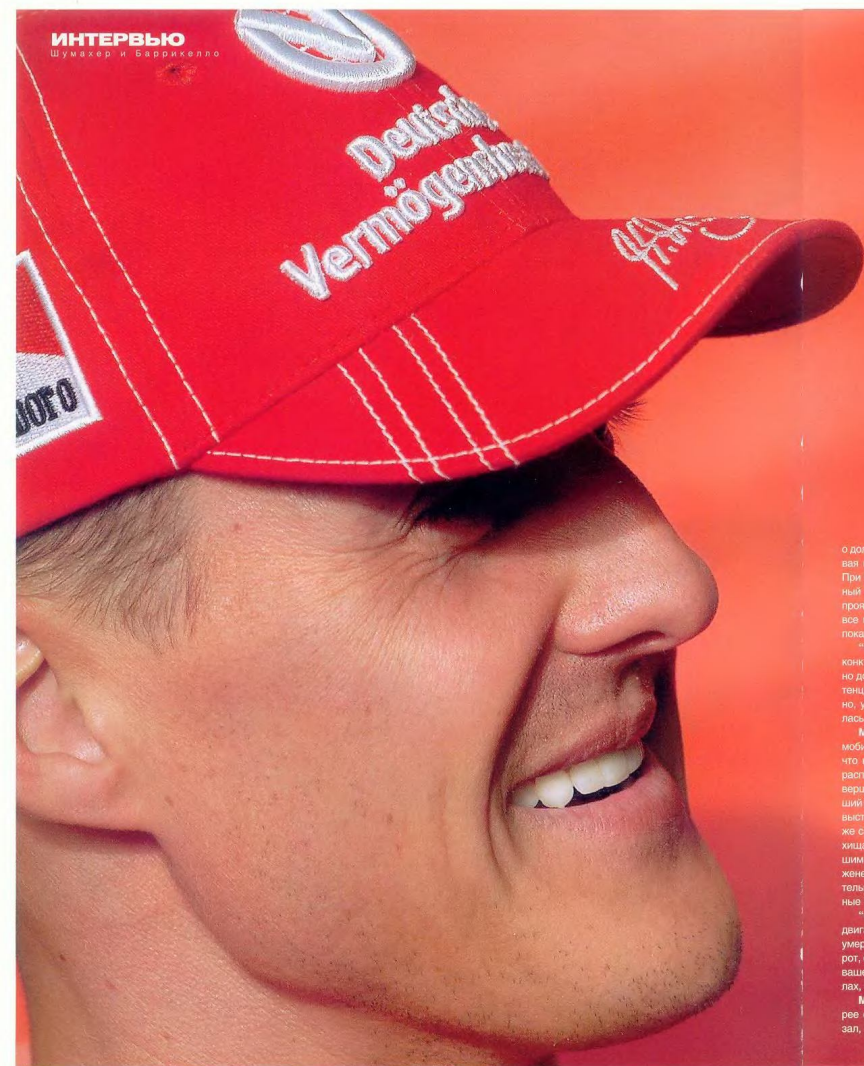
Ф: В Австралии вы буквально разбили всех своих соперников, не оставив им ни единого шанса. После предсезонных тестов вы ожидали, что будете иметь столь подавляющее преимущество?

Р.Б.: Пока еще рано говорить о том, что наше преимущество будет таким уж безоговорочным. На зимних тестах очень неплохо смотрелись Renault и Williams, думаю, и McLaren к ним еще подтянется. В любом случае, если не сейчас, то после возвращения в Европу соотношение сил в пилотном может сильно измениться, вспомните хотя бы прошлый сезон...

М.Ш.: Мы не знаем, насколько осторожничают наши соперники в Мельбурне, заботясь

ИНТЕРВЬЮ

Шумахер и Баррикелло



ЭТОЙ ЗИМОЙ Ф-1 СДЕЛАЛА, МОЖЕТ БЫТЬ, САМЫЙ БОЛЬШОЙ ШАГ ВПЕРЕД ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ



быстрее, насколько могли бы, хотя, если честно, мы потеряли не много. Мотористы поработали этой зимой просто замечательно. Да и не только мотористы... С технической точки зрения этой зимой Формула-1 сделала большой шаг вперед, может быть, самый большой за последние годы.

Р.Б.: По большому счету, гонщикам все равно, раскручивается ли мотор до 18,5 или только до 18 тысяч оборотов. Мощность практически не изменилась, так что никаких проблем. Но что меня — и, насколько я знаю, не только меня — действительно разочаровало, так это новый формат квалификаций. Если в прошлом году мы полностью вылаживались на обоих квалификационных кругах, то теперь в первой серии кругов большинство просто отбывает номер и бережет машину. Возможно, на холодных или сырых трассах что-то изменится, но, в любом случае, не думаю, что такой формат квалификаций интересен зрителям больше, чем нам.

Ф.: Микэль, а что ты думаешь по поводу квалификационных новшеств?

М.Ш.: Я тоже не испытываю пока большого восторга, но спешно что-то менять после первой же гонки, на мой взгляд, было бы ошибкой. Это не игрушки. Формула-1 — серьезное предприятие, и нужно сначала найти несколько альтернативных решений, а потом спокойно выбрать из них лучшее. Спешка здесь — плохой советчик.

Ф.: А что вы скажете о запрете автоматических коробок передач? Это как-то отразилось на работе пилотов?

М.Ш.: Безусловно, это сделало нашу работу несколько разнообразнее, теперь (улыбается) нам гораздо труднее уловить в кик-ауте, постоянно нужно переключать передачи. Ну а если серьезно, это повышает роль гонщика в управлении автомобилем, что меня всегда радует.

Р.Б.: Я тоже не против возвращения к ручному переключению передач. Автомобили Формулы-1 и так в последние годы стали слишком умными и сложными.

Ф.: Следующим этапом после Малайзии будет Гран При Бахрейна, с какими чувствами вы поедете на первый ближневосточный Гран При Формулы-1?

М.Ш.: С любопытством.

Р.Б.: Всегда интересно познакомиться с новой страной, новой трассой, новой культурой. Насколько я знаю, этот Гран При — крупнейшее спортивное событие в истории Бахрейна, поэтому уверен, он будет организован на высоком уровне. Единственное, что меня беспокоит, — абсолютно незнакомая трасса и песок, которого, говорят, там немало.

Ф.: Конечно, после одной гонки делать прогнозы рановато, но все-таки что вы думаете о шансах на титул своих собственных и своего партнера?

М.Ш.: Думаю, F2004 и блестящая работа команды дают нам неплохие шансы на победу в чемпионате. Но, как показал прошлый сезон, силы нескольких команд в Ф-1 практически выровнялись и уровень конкуренции заметно повысился. Мне бы, конечно, хотелось, чтобы моим главным оппонентом в борьбе за титул стал Рубенс, хотя, если он проиграл слишком много гонки, не исключено, что это может доставить мне немало неприятностей.

Р.Б.: Я в отличной форме. Кажется, еще никогда я не ощущал себя настолько готовым к схватке за титул, как сегодня, но бороться с Микэлем безумно сложно. Хотя нынешняя система подсчета очков, мы видели это на примере прошлого сезона, делает главным фактором победы стабильность и надежность машины. Достаточно постоянно финишировать в первой тройке, и... чем черт не шутит. Поэтому я пока воздержусь от прогнозов, надеюсь только, что титул достанется все же пилоту Ferrari.

Ф.: Рубенс, а в чем, как ты считаешь, главный секрет Микэля, позволяющий ему столько лет удерживаться на вершине?

Р.Б.: Он совершает гораздо меньше ошибок, чем все остальные.

Ф.: Годы, проведенные в команде из Марanelло, сильно изменили тебя?

Р.Б.: Безусловно, и в первую очередь — психологически. Поверь, разница в психологии между пилотом, который борется за победы в гонках, и гонщиком, сражающимся за место в очковой зоне или даже на подиуме, куда больше, нежели кажется при взгляде на разрыв между ними на трассе. И преодолеть невидимый психологический барьер порой бывает гораздо труднее, чем отыграть несколько секунд.

Ф.: Микэль, ты перекрыл уже почти все возможные рекорды "большого ширка", но при этом много раз говорил в своих интервью, что цифры для тебя не важны.

М.Ш.: Да, верно.

Ф.: Но, помнится, когда в 2000 году в Монце ты догнал Сенну по количеству побед, то от избытка чувств даже заплакал на пресс-конференции, а теперь ты все ближе подбираешься к его "вечному" рекорду по числу поулов...

М.Ш.: Тот случай в Монце лишь доказывает искренность моих слов. Если ты помнишь, когда я побил абсолютный рекорд Проста (51 победа в Гран При), я не уронил

о долговечности своих моторов, поэтому первая гонка — еще не показатель. А вот Гран При Малайзии — традиционно не самый удачный для нас Гран При сезона — во многом прояснит ситуацию. Подождите три дня, и мы все поймем, так ли уж мы сильны, как вам показалось в Австралии.

Ф.: Хорошо, если понять истинную силу конкурентов после одной гонки действительно достаточно сложно, то оценить боевой потенциал собственной машины вы, безусловно, уже смогли. Микэль, как тебе понравился F2004 по сравнению с F2003-GA?

М.Ш.: Оказавшись за рулем этого автомобиля, я в очередной раз убедился в том, что нет предела совершенству. Год назад я распевадил дифирамбы в адрес F2003-GA, совершенно искренне утверждая, что это лучший автомобиль, на котором мне доводилось выступать, и сегодня могу лишь повторить то же самое в адрес F2004. Я не перестаю восхищаться этой машиной и людьми, построившими ее. Просто невероятно, как этими инженерами год от года удается столь значительно улучшить и без того самые совершенные машины Формулы-1.

Ф.: Удивительно, но правило одного двигателя на уик-энд, кажется, не только не умерило прыти автомобилей Ф-1, а, наоборот, сделало их значительно быстрее. Каково ваше отношение к тем изменениям в правилах, что произошли минушей зимой?

М.Ш.: Не думаю, что машины стали быстрее с одним мотором на уик-энд. Я бы сказал, что из-за этого они стали не настолько

ИНТЕРВЬЮ

Шумахер и Баррикелло



ни слезинки, а тогда в Монце плакал не от того, что догнал Сенну, меня переполняли эмоции от нахлынувших воспоминаний об Айртоне. С детских лет, с тех пор как в 10-летнем возрасте я впервые увидел его на трассе, он был моим кумиром, которому я всегда стремился подражать. Правда, потом, когда я попал в Ф-1, наши отношения поначалу складывались очень непросто. А когда они стали налаживаться, он погиб в Имоле. С тех пор прошло уже почти 10 лет, но мне по-прежнему не хватает его.

Ф: Рубенс, надо думать, для тебя Сенна значил не меньше, чем для Михаэля?

Р.Б.: Еще бы! Айртон был моим кумиром, моим идеалом, а потом, когда я приехал в Европу и попал в Формулу-1, он постоянно помогал мне, опекал, присматривал за мной. Когда в пятницу перед гонкой в Имоле я попал в аварию, он примчался ко мне в больницу, а через два дня его не стало. Это было ужасно. Сенна был для меня не просто наставником, а одним из самых близких людей. Понимаю, когда ты лет назад на фестивале в Гудвуде я сел за руль его старого McLaren, я тоже чуть не разрыдался от избытка чувств.

Ф: Хотя вы несколько лет выступали вместе в "большом цирке", Сенна все-таки был для вас пилотом старшего поколения. А сегодня в Ф-1 уже воюет новая смена поколений. Вы ощущаете себя ветеранами?

М.Ш.: Ну что ж. Я в отличной физической форме и совершенно не чувствую возрастную дистанцию между собой и теми молодыми парнями, что в последнее время стали появляться в Формуле-1: Алонсо, Райкконен, Масса... Разве что с годами я стал гораздо меньше отвлекаться на разные посторонние вещи, которые происходят в пaddock, и совершенно меньше глупостей как на трассе, так и вне ее.

Р.Б.: Смена поколений – это нормальный процесс в Формуле-1, от этого никуда не деться. В свое время я сам очень рано дебютировал в "большом цирке" и на собственном опыте знаю, как это непросто, а потому искренне восхищаюсь новым поколением "формульных" молодежи, которая пришла в Ф-1 так рано, да еще притоком из "молодых" Формул. Десять лет назад во времена моего дебюта такое было невозможно. Формула-1 сильно помолодела.

Ф: Михаэль, в последнее время в пaddock все больше разговоров о твоем возможном скором уходе из гонок...

М.Ш. (поспешно): Я уже устал от этих разговоров, сколько можно... Я продолжу гоняться до тех пор, пока буду выигрывать гон-

БЕЗУСЛОВНО, Ф-1 – КОМАНДНЫЙ СПОРТ, НО... НЕМНОГО НЕ В ТОМ СМЫСЛЕ, КАК ФУТБОЛ

ки и пока это будет доставлять мне удовольствие. В настоящий момент у меня нет проблем с мотивацией, уходить я не собираюсь, и давайте на этом закроем тему.

Ф: Хорошо, давай сменим тему. Знаешь, в Ф-1 будет мнение, что ты, как бы это сказать, очень аккуратно подбираешь себе партнеров по команде. Воспомни, ведь в 80-е годы в "большом цирке" было сразу несколько "дрим-тим": Сенна-Прост в McLaren, Манселл-Пиже в Williams... У тебя же, по сути, не было ни одного столь сильного партнера. Тебе не кажется, что это несколько обесценивает некоторые твои победы?

М.Ш.: Тебе кажется, что Рубенс – слабый партнер?

Ф: Нет, но я имею в виду гонщиков чемпионского уровня.

М.Ш.: Я думаю, уровень Рубенса ничуть не ниже, да и Мартин (Брандл), Джонни (Херберт) или Эдди (Ирвайн) не были слабыми партнерами. Но, если хочешь, обратимся к 1991 году, когда я выступал в одной команде с Нельсоном Пике. Конечно, можно сказать, что это был закат его карьеры, но, с другой стороны, ему тогда было не намного больше лет, чем мне сегодня.

Ф: А как насчет Мики, Жака или Хуана?

М.Ш.: Я не отказывался выступать с ними в одной команде, но этот вопрос никогда и не поднимался, поскольку никто из них не горел желанием делиться со мной "юношью".

Ф: Хорошо, тогда скажи, на твой взгляд, Формула-1 – это командный вид спорта?

М.Ш.: Безусловно, командный, но... немного не в том смысле, как футбол.

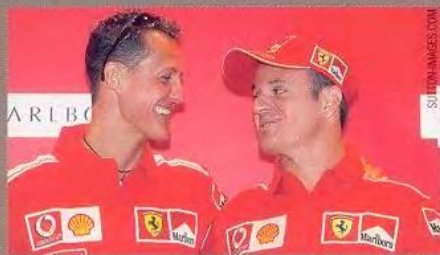
Ф: Сегодня гонки для вас – и жизнь, и работа, но если на секунду представить, что вы могли бы не стать гонщиками, где бы вы нашли себя в жизни?

Р.Б.: Жизнь слишком сложна и непредсказуема, чтобы можно было вот так просто сказать, кем бы мы стали, если бы не выбрали автоспорт. Думаю, в таком случае я бы занялся семейным бизнесом, а может, нашел бы совсем иное применение своим силам, кто знает...

М.Ш.: В свое время я получил диплом механика (смеется), у моего отца картодром в Корпене... Возможно, и занялся бы им или попробовал себя в другом виде спорта: футболе, дзюдо, но не думаю, что добился бы там таких же успехов, как в гонках. Как-то раз в детстве я уже сделал выбор между картингом и дзюдо в пользу последнего, однако успеха мне это не принесло.

Ф: Михаэль, жизнь пилота Формулы-1 связана с постоянными переездами, но я знаю, что у вас с Рубеном по несколько домов: у тебя – в Швейцарии и Норвегии, у Рубенса – в Монако и Сан-Паулу, где же вы все-таки живете и что считаете своим настоящим домом?





ДУМАЮ, МЫ И ЛАДИМ ТАК ЗДОРОВО ИМЕН- НО ПОТОМУ, ЧТО ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ОЧЕНЬ РАЗНЫЕ ЛЮДИ

М.Ш.: Мой дом в Швейцарии. Это наше с Коринной уютное гнездышко, там постоянно живут мои дети, и туда я каждый раз спешу после гонок. Поначалу я хотел купить виллу в Италии, поближе к базе Ferrari, но так и не смог найти вариант, полностью соответствующий моим требованиям, поэтому продолжил поиски в Швейцарии, где и отыскал дом своей мечты. Что же до моей виллы в Трисле под Осло, то это сказочный деревянный домик в зимнем раю, куда я езжу в межсезонье покататься на лыжах, пообщаться с друзьями (рядом находится вилла пятикратного олимпийского чемпиона по биатлону и большого поклонника Михаэля Уле Эйнара Бьорндалена) или просто насладиться покоем снежной пустыни.

Р.Б.: Большую часть времени по ходу сезона я, естественно, живу в Монако, но душой всегда стремлюсь в Бразилию. Там мой истинный дом.

“Ф”: Я знаю, что вы оба очень любите футбол и, наверняка, будете внимательно следить за чемпионатом Европы. С Михаэлем все понятно, он будет переживать за Германию, а за кого будешь болеть ты, Рубенс, ведь Бразилия в этом турнире не участвует?

Р.Б.: Что за вопрос? Конечно, за Италию. Думаю, вся Ferrari будет болеть за “Скуадру адзурру”, и Михаэль не станет исключением... Разве что в матче с Германией.

“Ф”: Михаэль, говорят, что в Швейцарии есть футбольная команда, за которую ты время от времени выступаешь, а как насчет Германии, ты болеешь за какую-нибудь из команд “Бундеслиги”?

М.Ш.: Да, конечно, я с детских лет болею за “Кельн”, и хотя сейчас команда переживает не лучшие времена, менять своих пристастий не собираюсь.

“Ф”: Михаэль, ты один из руководителей Ассоциации гонщиков Гран При. Расскажи,

пожалуйста, своим российским болельщикам, в чем состоит твоя работа на посту руководителя GPDA?

М.Ш.: Что бы там ни говорили, а автогонки все же очень опасный вид спорта. Хотим мы этого или нет, но аварии — неотъемлемая часть Формулы-1, и, несмотря на все усилия Федерации, сделать гонки абсолютно безопасными нельзя. Мы лишь можем постараться минимизировать риск — в этом и состоит основная задача GPDA. Мы очень плотно сотрудничаем с комитетом по безопасности FIA, даем им свои консультации относительно строительства новых автодромов, реконструкции поворотов и зон безопасности. Сейчас одним из главных путей повышения безопасности трасс, на мой взгляд, является частичный отказ от гравийных зон безопасности в пользу асфальтовых.

“Ф”: Скажи, насколько велика вероятность того, что по окончании твоей гоночной карьеры мы увидим тебя на капитанском мостике одной из команд Формулы-1?

М.Ш.: Вероятность такого развития событий близка к нулю. Когда я оставлю Ф-1, я уйду из гонок окончательно и бесповоротно. Я не собираюсь ни продолжать гоночную карьеру в других сериях, ни становиться тим-менеджером. Мне это не интересно.

“Ф”: Рубенс, со стороны вы с Михаэлем кажетесь столь психологически разными людьми: ты очень эмоциональный человек, он же, напротив, — образец эдакого нордического спокойствия. Как вы уживаетесь?

Р.Б.: Великолепно. Думаю, мы и ладим так здорово именно потому, что действительно очень разные люди, и не только в том, что касается эмоций. Возможно, это мешало бы нам, если бы мы были очень близкими друзьями, но для приятельских отношений и работы внутри команды это даже хорошо.

Редакция благодарит малайзийское представительство Philip Morris за помощь в подготовке этого материала



Муки Творчества

Дела McLaren идут все хуже. Так в чем же дело? Кому как не техническому директору знать это? Но Эдриан Ньюи не спешит с ответом...

Текст: Роджер ХОРТОН

К концу девяностых Формула-1 укоренилась во мнении, что Ньюи настолько хорош, что даже заурядные пилоты могут выигрывать гонки за рулем его машин. И по сей день среди болельщиков не утихают споры о способностях Найджела Манселла, Дамона Хилла и Жака Вильнева — ведь каждый из них выиграл чемпионат за рулем машины, созданных Ньюи, — машин, которым не было равных.

Конструкторское бюро во главе с Эдрианом — сначала в Williams, а затем в McLaren — построило машины, выигравшие шесть Кубков конструкторов за последние 12 лет. Многие коллеги британца из числа технических директоров и главных конструкторов и не мечтают о таком признании своих способностей. Ньюи стал суперзвездой. Поэтому, когда Рон Деннис переманил его в McLaren большой зарплатой и обещаниями более широких полномочий, многим казалось, что "серебряные стрелы" обеспечили себе превосходство над соперниками на годы вперед. "Эдриан нужен Шуми, если есть Ньюи?" — говорили тогда, в конце девяностых, остроловы из пиджора, недвусмысленно намекая на Ferrari, которая за огромные деньги купила Михаэля Шумахера, чтобы с его помощью выиграть чемпионат.

Но Ferrari в конечном итоге своего добились. И в последние годы в сторону McLaren летит множество критических стрел, а уж после провального начала сезона-2004 эта критика превратилась в ураган. Но происходящее не выводит Ньюи из себя, и вытянуть из него откровенное признание слабостей McLaren не так-то просто. "В 1999 году мы с Ferrari были равны, даже чуть-чуть быстрее, — предается приятным воспоминаниям технический директор McLaren. — В 2000 году у нас, пожалуй, тоже была самая быстрая машина, но мы проигрывали по надежности. А с 2001 года и по сей день мы находимся не на том уровне, на каком хотели бы быть".

Так где же слабое звено McLaren образца 2004, что именно подводит команду? Ньюи, как и следовало ожидать, не хочет показывать пальцем, хотя, согласно своей должности, он отвечает за всю техническую сторону дела. Тем не менее Эдриан поведал немало интересного о том, как строится работа в команде. Но чтобы разговорить его, пришлось начать издалека.

Считается, что к переходу в McLaren вас подтолкнуло увольнение из Williams Дамона Хилла, едва тот выиграл чемпионат в 1996 году. Это так?

Это не сильно повлияло на мое решение. Причины было множество. Я хотел иметь технический контроль, в особенности над созданием машины, и при этом участвовать в процессе принятия решений, от которых зависит то, как эта машина выступает в гонке.

И McLaren дала вам такую возможность? Да.

Кажется, текущая инженерная работа на гонках по-прежнему доставляет вам удовольствие. Вы все еще занимаетесь этим?

Меньше, чем прежде. Когда я только пришел в McLaren, то первые пару лет очень тесно работал с Микой Хаккиненем.

В 1999 ГОДУ МЫ БЫЛИ ДАЖЕ ЧУТЬ БЫСТРЕЕ FERRARI. А С 2001 ГОДА МЫ НЕ НА ТОМ УРОВНЕ, НА КАКОМ ХОТЕЛИ БЫ БЫТЬ

Почему так получилось?

На самом деле, до этого я занимался такой же работой с Дамоном в Williams. Дело в том, что гоночный инженер Дамона ушел из команды, а гоночный инженер Мики занял в McLaren другой пост. В обоих случаях мы решили не привлекать специалистов со стороны, а подготовить новых гоночных инженеров из своих людей. Мне, естественно, пришлось взять над ними шефство, и я получил от работы огромное удовольствие. Находясь в непосредственном контакте с пилотом, я отлично понимал, как ведет себя машина и что именно требует корректировки — не только в плане текущей инженерной работы на гонке, но и в отношении фундаментальных исследовательских вещей.

А сейчас вы работаете в таком формате с Кими Райкконеном?

Нет. Я с самого начала понимал, что тесно работать с двумя гощиками одновременно очень тяжело. Поэтому, когда Мика ушел, я начал более плотно работать с Давидом, и это продолжается по сей день.

Когда вы так плотно работаете с одним из пилотов, не вредит ли это его напарнику? Думаю, что это зависит от характера пилота. Когда я выступаю в качестве гоночного



ИНТЕРВЬЮ

Эдран Ньюи

инженера, то делало это в основном ради собственного удовольствия, ради того, чтобы лучше понять машину. Правда, с тех пор как ушел Мика, я больше не работаю с пилотами настолько плотно – у меня просто нет на это времени.

Вы технический директор и, кроме этого, занимаетесь инженерной работой на машине одного из пилотов. Не получается ли в итоге, что технические новинки создаются под предпочтения одного пилота?

Такое возможно, но на самом деле все зависит от стиля вождения двух партнеров по команде: они могут ездить совсем по-разному, но предъявлять похожие требования к машине. В моей практике не было такой ситуации, когда для каждого пилота было бы нужно конструировать особую машину. Как правило, требования гонщика к машине можно удовлетворить за счет настроек.

Что требует от своей машины Дэвид, а что Кими?

Их предпочтения похожи, но не одинаковы. Кими хочет от машины практически того же, чего требовал и Мика.

У Кими образ "ледяного парня", он все время такой?

Да, практически всегда.

То есть когда в следующем году в McLaren придет Хуан-Пабло Монтоя, то он будет полной противоположностью Кими?

О да! (Смеется.) Но ведь противоположности притягиваются, не так ли?

В команде Renault Майк Гаскойн создал и успешно реализовал систему двух параллельно работающих конструкторских бригад. Почему McLaren не использует такой подход?

Думаю, что тут все зависит от того, как вы распределяете свои ресурсы, а также от наличия достаточного числа сотрудников для решения поставленных задач. Такой подход оправдан, если вы планируете потратить много времени на разработку машины или же хотите начать исследовательскую работу для своей следующей модели, когда еще не закончена разработка нынешней. Также при создании двигателя действительно имеет смысл идти по данному пути, потому что для разработки нового силового агрегата всегда требуется очень много времени.

Что же касается производства шасси, то я не верю, что для этого нужны две отдельные бригады конструкторов. Если вы хотите уделять особое внимание исследованиям в какой-то конкретной области, то достаточно просто объединить специалистов в рамках этого проекта, и пусть они работают над ним отдельно от остальных.

Тем не менее в случае с Renault этот подход себя явно оправдывает. Ведь они добились потрясающего прогресса.

Да, они сильно провалились вперед за последние годы и построили очень хороший

автомобиль. Но если мы посмотрим на их нынешнюю машину и сравним ее с прошлогодней, то увидим, что новая модель является эволюцией старой. Нельзя сказать, что эти две машины создавали две разных группы конструкторов.

Говорят, что после прошлогоднего скандала с шинами Michelin команды так и не получили от FIA четких разъяснений относительно ширины передних покрышек. Это действительно так?

Да, Чарли Уайтинг (руководитель гонок. – Прим. ред.) по-прежнему может интерпретировать правила так, как ему заблагорассудится. Если ему покажется, что ширина шины превышает допустимую, то он может на свое усмотрение определить пятно постоянного контакта резины с дорожным покрытием. То есть он в любой момент может устроить нам судный день. Надеюсь, что спорных ситуаций не возникнет, но опасность по-прежнему существует.

Этот скандал с шинами сильно навредил McLaren в прошлом году?

Да нет, не сильно. Мы просто отпелись от текущих дел – это было единственное негативное последствие. Что касается характеристик автомобилей, то тут мы вообще ничего не потеряли.

Какова ваша роль на гонках сегодня? Вы участвуете в выработке стратегии пит-стопов?

Да, но в меньшей степени, чем прежде – как и в случае с инженерной работой. Сейчас гоночные уик-энды не позволяют инженерам как следует развернуться, ведь теперь в дни Гран При мы стараемся ездить как можно меньше – в том числе и из-за правила одного двигателя на весь уик-энд. Технической работой гораздо лучше заниматься на тестах, а на гонках у инженера дел до обидного мало!

А что с пит-стопами? Кто определяет стратегию?

В нашей команде стратегию пит-стопов определяет группа людей: гоночный инженер пилота, я и Рон Денис.

Пилоты имеют свое слово в определении стратегии?

Да, если их идеи не вредят команде. В прошлом, когда большинство гонок проходило с одним пит-стопом, преимущество получал тот пилот, который оставался на трассе чуть дольше, чем его напарник: обычно после пит-стопа он был впереди. В нашей команде действовало правило, по которому пилот, лучше выступивший в квалификации, имел приоритетное право выбора количества топлива, которое он возьмет на борт. Получалось, что пилоты заправляли все больше и больше бензина, чтобы одолеть напарника, и это им удавалось, но в итоге соперники из других команд оказывались впереди. Эта проблема существует и сейчас, когда гонки проходят с тремя пит-стопами.

ВОПРОС ВОЗНИКАЕТ, КОГДА ОБА ПИЛОТА ИМЕЮТ ОДИНАКОВЫЙ СТАТУС. FERRARI РАБОТАЕТ ЛЕГЧЕ, У НИХ ПРОСТО НЕТ ТАКОЙ ПРОБЛЕМЫ



То есть соперников из других команд можно душить, а своего напарника – нельзя, так?

Да, но этот вопрос неизбежно возникает, когда в команде оба пилота имеют одинаковый статус. Ferrari в этом плане работать гораздо легче, потому что у них просто нет такой проблемы.

И все же, в чем главная причина сегодняшних неудач команды с точки зрения технического директора?

Все, что я могу, – это делать свою часть работы. Нам не всегда удавалось создать лучший автомобиль... Но, честно говоря, я не знаю, какой ответ вы хотите от меня услышать. У McLaren уже были тяжелые периоды. Как и у Ferrari, и у Williams. Такое случается. Если не удастся сделать из машины единое целое, то мучения неизбежны.

Ходят слухи, что вы хотите уйти из Формулы-1 и заняться чем-то совсем другим? Вы действительно думаете об этом?

Я получил и продолжаю получать огромное удовольствие от работы в автоспорте, но могу с полной уверенностью сказать, что не хочу заниматься только этим всю оставшуюся жизнь. Так что когда-нибудь в отдаленном будущем я для начала на год уйду в отпуск, а потом решу, чем мне заняться дальше. Я работаю в автоспорте с 21 года, сделал отличную карьеру, однако мне хочется заниматься и другими вещами. Но автогонки так затягивают!

И каждые две недели у вас экзамен.

Именно так.

(Улыбается немного грустно.)

Перепечатано с разрешения AtlasF1.com

ТЕМА

Гран При Бахрейна

Две стороны медали

Лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать – эта известная поговорка приобрела особый смысл после того, как в этом году вместо обещанного ранее Гран При России состоялся Гран При Бахрейна...

Текст: Борис МУРАДОВ

Еще пару лет назад, когда кругом только и говорили, что о строительстве трассы Формулы-1 в Москве и проведении в 2004 году Гран При России, я, как-то, знал о Бахрейне немного. Например, что там расположена одна из американских военных баз. Подозреваю, однако, что подавляющее число людей не знали и этого, вообще ничего не ведая о существовании этого карликового государства.

И вот настал 2004 год. Проект Гран При России, имеющий, как дурной и насмешливый анекдот, длинную седую бороду, никакого воплощения, как известно, так и не получил. А я, не веря глазам своим, стою посреди самого лучшего в мире автодрома, менее чем за полтора года (!) материализовавшегося посреди самой настоящей пустыни словно по магическому заклинанию восточного джина. О Бахрейне же

теперь узнали многие миллионы людей по всему миру – ведь здесь состоялся первый на Ближнем Востоке Гран При Ф-1!

Жемчужина в ожерелье чемпионата

«Строители и организаторы работали просто превосходно! Трасса оказалась очень интересной с точки зрения пилотирования, технически очень трудной, требовательной. В гаражных

боксах, стационарных командных помещениях и вообще в пaddockе очень просторно, удобно и все тоже на высочайшем уровне. Да и прием нам здесь оказался самый теплый, так что сюда хочется вернуться вновь», – эти слова Михаэля Шумахера обобщают все сказанное и услышанное о Bahrain International Circuit – «Международном автодроме Бахрейна» – в дни проведения на нем дебютного Гран При.



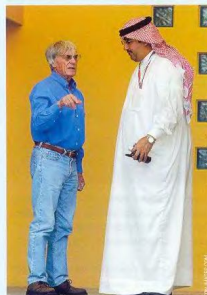
Мнение о новом автодроме практически всех – от гонщиков до владельцев команд, от инженеров до поваров, от коронованных особ до некоронованных королей автоспортивной журналистики – было единым: «Шедевр!» Берни Экклстоун же, по сути, и вовсе пригрозил: «Отныне все новые автодромы будут соответствовать таким высоким стандартам. Надеюсь, хозяева европейских трасс, на которых проходит чемпионат мира Формулы-1, узрят в этом важное послание для себя и доведут их до аналогичного уровня, чего я добиваюсь уже несколько лет. Или же пусть прощайтесь с Формулой-1».

Действительно, ладко нового автодрома – не узкий переулок, а широкий проспект. Командные помещения вместо традиционных моторхомутов – буквально дворцы. По гаражным боксам можно слона водить. Все оснащено и функционирует наилучшим образом, персонал работает безукоризненно, и все это обрамлено прекрасной архитектурой, отражающей местные традиции, зеленой оазиса – настоящего оазиса посреди настоящей пустыни!

«Найти форму, вполне соответствующую данному замыслу, – вот секрет создания шедевра!», – это изречение Гюстава Флюбера с полным на то основаниями можно отнести к бахрейнскому автодрому – шедевр, созданному техническим и художественным гением архитектора Германа Тильке, на протяжении последних двадцати лет осуществившего обновление, реконструкцию или строительство двадцати семи автодромов.

«Для обычного инженера, увлеченного автоспортом, строительство автодрома – вершина карьеры. Я счастлив, что могу совмещать свое увлечение с работой над планами трассы и не могу представить, чтобы я занимался чем-то иным», – таково творческое кредо Тильке, с которым наш журнал поддерживает тесные отношения еще со времен приключения главного архитектора FIA и FOM к присоединению проекту строительства автодрома класса Гран При в России.

И в нашем разговоре с ним совершенно естественным было первым делом заинтересоваться: «После крайне неудачного опыта работы с Россией, были ли вы твердо уверены, что трассу здесь действительно построят и построят вовремя?»



При строительстве "Международного автодрома Бахрейна" учитывались мнения и местных властей, и руководства FOM и FIA, и шестидатного чемпиона мира Формулы-1

"Было невероятно сложно осуществить это всего за 16 месяцев — все, все, все от начала до конца, — отвечает Тильке. — Но, как видите, это возможно. По поводу России я, право же, не знаю, что сказать. Я был там множество раз, было несколько проектов, и всякий раз мне гово-

рили, что скоро уже начнется строительство, но воз и ныне там. Наверное, в огромной России, в отличие от крохотного Бахрейна, нет подходящего участка земли. Вы, кстати, ничего не знаете нового на этот счет? И я не знаю. Остается лишь по-прежнему надеяться, что проект Гран

При России осуществится... В Бахрейне сразу же серьезно взялись за дело, так что не было ни малейших сомнений, что все будет сделано как надо. Начали мы с мастер-плана и калькуляции, что требовалось для принятия окончательного решения — строить или нет. Но это заняло совсем немного времени, было принято положительное решение, деньги найдены и выделены, и после этого ни у кого уже не возникло никаких сомнений".

"Идея и решение о строительстве автодрома в Бахрейне имеет свою логику, — продолжает Тильке. — Руководство FOM и FIA стремится расширить географию чемпионата и проводить его этапы на все более качественных автодромах. Для принимающей Гран При страны это — ее "реклама", поднятие международного престижа, приток инвестиций, технологий, туристов с их "живыми" деньгами. Все бахрейцы — от правящего шейха до самых простых рабочих — это с самого начала прекрасно понимали, и с ними было исключительно приятно работать. Бок о бок: это очень деловые и деятельные люди, и к тому же очень добрые, гостеприимные и отзывчивые. За все время совместной работы здесь не было никаких проблем, за исключением одной, возникшей неожиданно, — изменения сроков строительства. Ведь из-за того, что проведение Гран При Бахрейна перенесли с ранее планировавшегося октября на апрель, все необходимо было построить и закончить на шесть месяцев быстрее, всего за 16 месяцев! Это вызвало слож-

ности и технического порядка, и иного рода: например, многие журналисты и другие люди приезжали сюда, а потом писали в европейской прессе: "Нет, они ни за что не успеют! Это невозможно!" На нас оказывали большое психологическое давление. Но мы все сделали и успели".

О том, как слаженно даже в условиях жесточайшего цейтнота работал механизм строительства, говорит один лишь факт: когда для приготовления бетона перестало хватать (как это ни смешно звучит применительно к пустыне) местного песка, была мгновенно организована его закупка в значительных объемах из соседних стран. Был специально разработан и изготовлен асфальт для покрытия трассы, уникальный состав которого рассчитан на жару, но все же иной, чем использованный в Малайзии, поскольку в Бахрейне гораздо ниже влажность воздуха.

По своей конфигурации бахрейнская трасса выглядит весьма привлекательно и заметно отличается от "классических" чемпионатов мира, зато имеет в этом смысле нечто общее с трассами в Малайзии и Китае, тоже принадлежащими "перу" Германа Тильке. На вопрос, не вдохновили ли на ее очертания некие национальные символы, орнаменты и обсуждалась ли конфигурация с гонщиками и прочими главными фигурами в Формуле-1, Тильке отвечает: "На начальной стадии это был проект, полностью и тщательно разработанный моей фирмой, в нашем офисе, но затем, когда он уже приобрел достаточно законченный вид, конеч-

но же, мы советовались с гонщиками — с Михаэлем Шумахером, например, с FIA, FOM. Это обычный процесс. Какая-либо национальная символика к конфигурации трассы не имеет никакого отношения. Достаточно было воплотить местные мотивы, история которых насчитывает уже две тысячи лет, в архитектурном решении автодрома — все эти шатры, крепостные башни, оазис в пустыне. "Привлекательность" конфигурации объясняется совсем иными причинами. Дело в том, что ведь трассу здесь собирались строить еще задолго до принятия решения о проведении Гран При Бахрейна. Первоначально планировалось построить хорошую, но небольшую трассу для гонки местного уровня, однако с возможностью дальнейшего развития. Поэтому трассу Гран При мы нарисовали уже как бы вокруг спроектированного ранее кольца протяженностью 2,6 км. Получилось что-то вроде двух колец, одно в другом, после чего мы их скомбинировали, и получилось то, что получилось. В Китае же, например, трасса изначально проектировалась под Ф-1".

Между тем, несмотря на общий хор восторженных голосов, кое-кто из гонщиков после первого знакомства раскритиковал новую трассу. Так, мексиканский и не раз доказывавший свою способность ездить очень быстро Ярно Трулли заявил, что она содержит "слишком много медленных поворотов, прохождение которых требует умения не требующего и навевает скуку".

Да нет же, — возражает, удивленно пожимая плечами,

Тильке, — здесь достаточно очень быстрых поворотов! Не знаю, почему что-то не понравилось Трулли, но подталкивающие большинство гонщиков, в том числе и лучшие, напротив, очень довольны трассой, хвалят ее. Даже Монтойя, который вечно недоволен и все ругает, всем доволен. А медленных поворотов здесь всего три — для возможности обгонов, чтобы было интересно, чтобы пелотон был плотным, не распылялся после первого же поворота. При этом три поворота — высокоскоростные, да еще и с перепадами высот. В общем, в этой трассе есть все, а средняя скорость на ней — 211 км/час, вовсе не маленькая!"



В незнакомой и экзотической ближневосточной стране пилоты Формулы-1 чувствовали себя так же хорошо, как рыбы в воде. Или как верблюды в пустыне. Но особенно удобно и уютно всем было в роскошном паддоке



новое породило "большой" вопрос: если все-таки в России решится построить трассу Гран При, можно ли будет за счет упрощенной инфраструктуры обойтись еще меньшей суммой?

Конечно, строительство можно обойти и дешевле. Тут многое определяет, например, стоимо-

мость рабочих рук и материалов, цена земли, вид почвы. В Бахрейне, скажем, почва очень сложная для производства такого рода работ — тысячелетиями сплывавшие пласты песка твердеют, пришлось даже применять взрывчатку, а потом вывозить около миллиона кубических





"Ночная жизнь" островного королевства Бахрейн пришлась не по вкусу Марку Уэбберу, а "сладкая жизнь" – Михаэлю Шумахеру. И не им одним...

метров такого песка и камней. (Но в отличие от Москвы, где собирались засыпать реку, чтобы увеличить участок суши под строительство трассы, в Бахрейне сделали то же самое под строительство новых отелей в столице. Для справки: площадь королевства – 678 км², в то время как площадь одной лишь Москвы составляет 996 км². Площадь самого большого из 36 островов королевства – собственно острова Бахрейн – составляет 85% всей территории государства. – Прим. ред.) Но упрощать что-либо в инфраструктуре нельзя, и на качество никто экономить не позволит. Нельзя, к примеру, построить гаражные боксы или пресс-центр меньшего размера. Это же касается и электросети, электроники. Разве что можно сократить расходы за счет трибун – постоянные и архитектурно красиво решенные довольно дороги, можно обойтись более простыми и дешевыми временными трибунами. Но ведь, с другой стороны, это лицо принимающей стороны, ее престиж...

Трах-тибидох-тох-тох

Престиж страны – вещь очень важная. И чудо-автодром, безусловно, сработал на престиж Бахрейна самым лучшим образом. Однако всякая медаль имеет, как известно, другую сторону, а на всякую бочку меда непременно находится одна-другая ложечка дегтя, да еще, бывает, с душком. Какими магическими заклинаниями пользовались талантливые джины, построившие в пустыне чудо архитектуры и технологии –

неизвестно, а вот крылатое "трах-тибидох-тох-тох" старика Хоттабыча невольно вспомнилось в первую же ночь пребывания в королевстве Бахрейн.

"Представляешь, – рассказывал изумленно-возмущенный Марк Уэббер, – спим мы с Энн (подруга Марка. – Прим. ред.) тихо-мирно в номере отеля, и вдруг звонит телефон, и какая-то... "леди" сначала спрашивает, сплю ли я – это в четыре-то часа утра! – а потом предлагает доставить мне удовольствие по сходной цене! Я, конечно, послал эту "леди" известно куда, но сон уже был нарушен! Такого со мной не случалось ни в одной стране мира".

Аналогичным образом был нарушен спокойный сон и автора этих строк, и спавших в соседних номерах коллег Джо Сейварда и Дэвида Треймана (о чем они не замедлили на следующее же утро поведать всему миру посредством известного "формульного" интернет-сайта и газеты Independent), и всех, с кем потом довелось поговорить. А я-то удивлялся, что самолет, на котором я добирался из Стамбула до Бахрейна, был под завязку забит молодыми девушками из республик бывшего СССР, мало похожих на болельщиц Формулы-1. Это был просто-напросто "трудовой десант", пополнивший и без того многочисленный отряд обитающих в столице Бахрейна Манаме "тружениц постели" – проституция наряду с переработкой нефти, судя по всему, приносит островному исламскому (!) государству основные доходы, пусть и косвенные.

Странный двойной стандарт существует в Бахрейне и по отношению к алкоголю. С одной стороны, посягая решение заменить традиционное шампанское на пьедестале почета на шипучий напиток "уоррд", созданный на основе фруктового сока и розовой воды (над этим напитком и над тем, что гонимые после "душа" из него будут благоухать "бабушкиными" ароматами, не посмеялся в дни Гран При только ленивый), вице-спикер парламента Адель аль-Моавада заявил: "Обливание шампанским людей и его публичное употребление – это, как мне кажется, неприемлемо для нашего народа, не соответствует нашим традициям". И сказано это было всего спустя пару недель после того, как сотня вооруженных ножами "правосверных" ворвалась в один из ресторанов Манамы, угрожая посетителям, употреблявшим там алкоголь. С другой стороны, алкогольные напитки в ресторанах подаются официально, а в мини-барах гостиничных номеров стоят полуплитровые (!) бутылки виски, чего не увидишь ни в одной "пьющей" стране!

И так буквально во всем. С одной стороны, восточное гостеприимство, очень приветли-

вые и радушные люди, великодушный, лучший в мире автодром; с другой, повсеместно – норовящие обмануть торговцы, дерущие даже не три, а десять шкур (вне каких-либо тарифов) таксисты, вообще безумно и совершенно неоправданно завышенные на все цены, звонящие посреди ночи в гостиничные номера проститутки, человеческие экскременты в туннеле, ведущем в пaddock (местные судьи по простоте душевной пользовались им как отхожим местом) и прочие сомнительные прелести. Как заметил вышеупомянутый Джо Сейвард, "в социально-ментальном плане страна далеко не соответствует тому уровню, который приличествует государству, принимающему Гран При Формулы-1". Но у меня нет ни желания, ни цели как-то особенно мазать дегтем методичный Бахрейн. Дело, собственно, не в нем. Просто, как и после посещения Гран При Малайзии, в очередной раз видится призрак пресловутого Гран При России, паче чаяния он когда-либо все же состоится. Потому что у нас будет все то же, если не хуже. В Бахрейне хоть преступности практически нет, и полицейские вежливые... ☹



Известное утверждение Ники Лауды о том, что “современным автомобилем Формулы-1 может управлять и обезьяна”, оказывается, не так уж и далеко от истины и имеет под собой вполне научную основу!

Формула еды

Текст: Борис МУРАДОВ

Пищеварительная система человека не слишком изменилась с тех пор, как наши праотцы скакали по деревьям. В те доисторические времена они дни напролет питались орехами и прочей растительной пищей, запивая ее водой, и лишь когда спустились на землю и стали охотиться, тогда уже начали есть мясо. Поэтому и поныне мясо — не самая лучшая пища для нашего желудка, оно долго переваривается. Кроме того, куда более полезно в течение дня есть часто, но понемногу, чем трижды, но обильно, — эти слова принадлежат доктору Рикардо Чеккарелли, отвечающему в команде Toyota за физическую подготовку и диету пилотов.

Слова эти также приоткрывают завесу тайны над тем, почему пилотов Формулы-1, как, впрочем, и других автогонщиков, можно то и дело видеть что-нибудь жующими, а своим любимым блюдом и напитком чуть ли не все, словно сговорившись, называют макароны и минеральную воду.

Правильное питание вообще оказывается чуть ли не краеугольным камнем подготовки пилотов Формулы-1. Конечно, свой вес и физическое состояние гонщикам позволяют контролировать и атлетические упражнения, однако на вид они — отнюдь не атлеты. “Верно, — подтверждает физиотерапевт и диетолог команды Sauber Йозеф Либерер, ранее много лет проработавший в том же качестве с Айртоном Сенной. — Физическая подготовка гонщику необходима, но она все же не столь тяжела, как, например, у бегунов-марафонцев, велосипедистов или гимнастов. Все-таки они не педали крутят, а управляют машиной, которую движет мотор мощностью под 900 “лошадей”, так что тренируют, главным образом, мышцы шеи, плеч и “дыхалку”. Куда более важен правильный рацион, диета. Продолжительный прием “неправильной” пищи существенно тормозит метаболические процессы в организме, соответственно замедляя не только физические реакции, но и мыслительный процесс. Проще говоря, пилоту необходима диета, сбалансированная в сторону углеводов, обеспечивающая организм энергией, протеином для укрепления мышечной ткани и различными витаминами и минералами, помогающими пищеварительной системе”.

Вообще же идеальная формула “пищеприема” для гонщиков по сути очень близка известному выражению: “Завтракай как король, обедай как принц и ужинай как нищий”.

Так, завтрак пилота Формулы-1, как правило, включает тарелку разведенных в молоке мюсли и прочих зерновых смесей, одно-два яйца (предпочтительно вареных), йогурт и фруктовый салат. Возможно варианты: например, Дэвид Култхард, отдавая дань

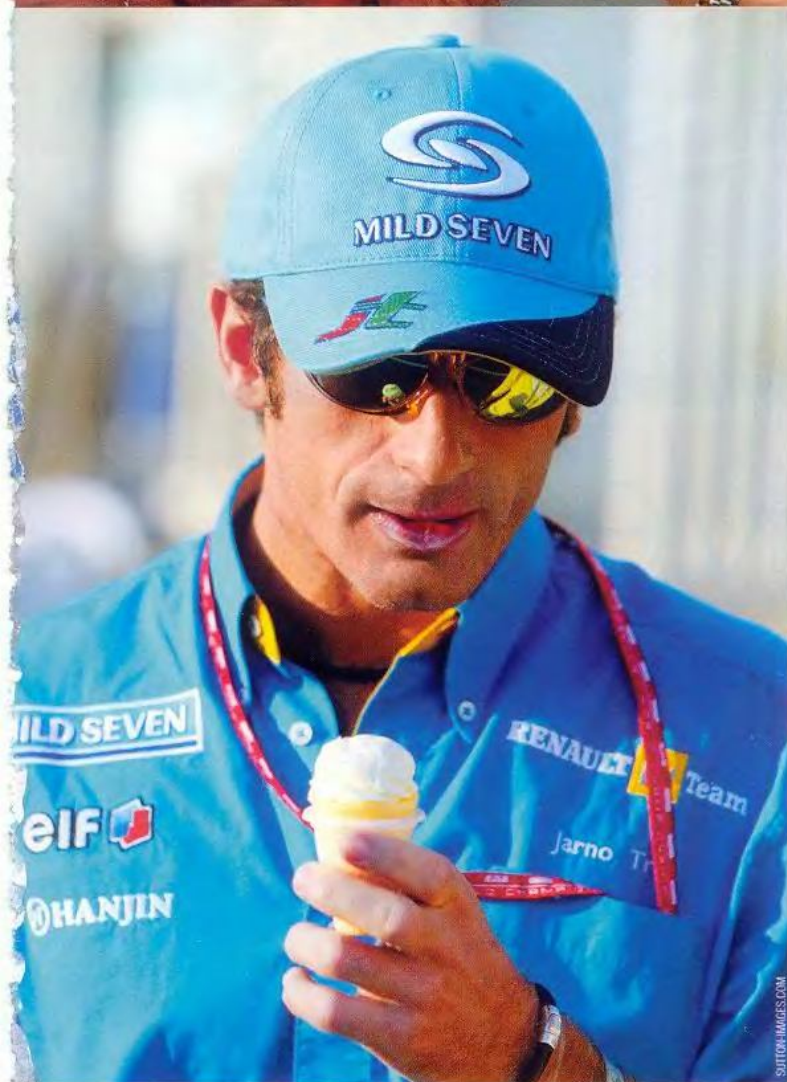


шотландским традициям (“Овсянка, сэ-эр!”), предпочитает разведенным в молоке хлопьям настоящую, сваренную овсяную кашу, а молоко пьет отдельно в чистом виде — достаточно большое количество жидкости (молока или воды) необходимо, чтобы с раннего утра “включить” пищеварительную систему. “Кроме того, — добавляет доктор Чеккарелли, — в молоке есть все, что нам необходимо — протеин, кальций, витамины и даже углеводы. С точки зрения жирового баланса тоже — чем поглощать майонез, масло и выпечку, лучше выпить стакан жирного молока. И нет ничего полезнее, чем пара вареных яиц с утра, причем особенно питателен яичный белок. Если же гонщик — сладкоежка, то ему не повредит мед, который очень богат витаминами”.

Обед должен обеспечить организм пилота надлежащей энергией, поэтому в основном включает в себя такую богатую углеводами пищу как макароны. Для придания им вкуса гонщикам не возбраняется поливать их различными густыми соусами — томатным, чесночным, сырным, карбонара или оливковым маслом. Здесь есть даже свои “экстремалы”. Скажем, горячий корсиканец Жан Алези предпочитает не такой уж и диетический соус со жгучим перцем (вот из-за этого-то, наверное, и пришлось перейти из



НИЧТО ЧЕЛОВЕЧЕСКОЕ ДАЖЕ БОГАМ “ФОРМУЛЬНОГО” ОЛИМПА НЕ ЧУЖДО



Формулы-1 в DTM!), а тот же Култхард — оливковое масло, но с... малиной. Дополняют макаронные блюда свежие или тушеные овощи. “Свежих овощей — таких, как помидоры, салат, ruscola — можно съесть много, — поясняет доктор Чеккарелли, но тушеных или вареных — баклажанов, цуккини или брокколи — гораздо больше, и они легче перевариваются. Можно также поджарить их в гриле, но только не на масле”.

Однако с обедом не все так просто. “С физиологической точки зрения в день проведения Гран При идеальным для гонщика было бы

съесть положенную ему на обед порцию макарон в 10.30 утра, но в это время у них, как правило, не возникает еще желания подкрепиться, — сетуют работающие с пилотами Ф-1 специалисты по правильному питанию. — Затем они отправляются на брифинг и поприветствовать спонсоров в VIP-паaddock, освобождаясь лишь где-то к 12.30. Но вся съеденная в это время пища должна обязательно перевариться к 14.00, к старту гонки, так что вместо оптимальных 120 г макарон гонщику приходится съедать всего 70”.

Перед стартом также очень важно, чтобы в организме гонщика было достаточно воды. В ходе почти двухчасовой гонки пилот теряет 1,5–1,8 л жидкости. “Если почки работают исправно, можно пить сколько угодно жидкости: организм человека прекрасно приспособлен к тому, чтобы легко и быстро естественным путем освободиться от ее избытка, — шутят “формульные” доктора. — К тому же обильный прием воды снижает риск появления камней. А вот фруктовые соки в больших количествах пилотам противопоказаны: они хоть и богаты витамином С, но также содержат фруктозу (фруктовый сахар), а ее избыток крайне нежелателен”.

Употребление же алкогольных напитков в течение гоночного уик-энда, равно как и в дни тестов, конечно, по известным причинам строжайше возбраняется. Однако в прочее время умеренное количество спиртного вполне приемлемо. “Бокал-другой хорошего крепленого вина, вроде хереса, перед обедом “включит” желудок, так что к моменту приема пищи в нем будет уже достаточно желудочного сока для немедленного ее переваривания”, — считает доктор Чеккарелли.

Что касается ужина, то тут гонщики вовсе не “нищенствуют”, и уж тем более не отдают его, согласно еще одному известному диетологическому изречению, врагу, то бишь сопернику. Хотя, наверное, было бы забавно видеть, как Монтойа “радушно” угощает куриными крылышками обоих Шумахеров, Михаэль коварно подкладывает Кими свинью в виде сочной отбивной, а тот в ответ вместо перчатки швыряет в лицо шестикратного чемпиона куском тушеной печенки. Нет, все это они предпочитают съедать сами. Вечером, особенно после гонки, этим парням, организм которых в течение дня подвергался колоссальным нагрузкам, для восстановления сил требуется добрая порция протеина. И к тому же, хотя на ужин рекомендуется съедать меньше, чем за обедом, вечернее меню уже не столь строго, как утреннее и дневное. Такие продукты, как сыр, салаты и хлеб — по-прежнему не приветствуются, но приготовленной на гриле рыбе, дичи или постному мясу с овощами на гарнир дается зеленый свет. Отличная альтернатива мясу — соевые продукты, отличающиеся высоким содержанием протеина и не содержащие жиров. Однако даже особый приверженец здорового питания Михаэль Шумахер — и тот позволяет себе после гонки проглотить большой натуральный стейк. Что, собственно, лишний раз подтверждает: ничто человеческое даже богам “формульного” Олимпа не чуждо. **И**



Хлебное место

Текст и фото: Борис МУРАДОВ

В Sauber есть “команда в команде”, которая первой отправляется в путь с базы к месту проведения Гран При

Они прибывают на трассу еще в понедельник утром. И уже во вторник именно эти люди первыми обживают пaddock. Остальные приезжают спустя пару дней уже буквально “на все готовенькое”. Сфера обязанностей этих людей, говоря современным “новоязом”, — кетеринг, что, по сути, означает “обеспечение провизией”. Другими словами, они отвечают за работу командного “пищеблока”, поэтому их значение переоценить трудно: как даже самый мощный формульный мотор в 900 л.с. ни на что не годится без системы питания и топлива, так и гонщик, не “заправившись” своевременно надлежащей едой и не подкрепив таким образом свои отнюдь не лошадиные силы, вряд ли сможет показать результат, на который способен. К тому же есть — причем регулярно — хотят не только гонщики, но и все прочие члены команды и ее гости, а это уже целая орава голодных людей, так что служба кетеринга — одна из важнейших в современной Формуле-1. И ее работа, как и работа прочих скрытых механизмов paddock, весьма любопытна.





SUTTON IMAGES.COM

SUTTON IMAGES.COM



ФОРМУЛА 0504

Гостевая зона Sauber (вверху) состоит из двух моторхоумов, навесы между которыми образуют две отдельные "гостиные". В одной питается команда, в другой – отдыхают гости. Именно здесь и распоряжается бригада Рени Блюма (слева)

дованная по последнему слову техники кухня, где и творят повара. В течение каждого гоночного уик-энда они втроем готовят примерно 1000 порций различных блюд! При этом у каждого из них еще и другие обязанности: один выполняет также функции метр-

дотеля, другой по совместительству – водитель грузовика, а третий – техник по оборудованию пищеблока. Обслуживают всех, для кого готовится еда, две официантки. Когда проходят европейские этапы чемпионата, во вторник, прибыв на автодром, все вместе своими силами разворачивают тенты и устанавливают под ними все необходимое. Рени Блюм координирует работу своих подчиненных и отвечает за весь процесс в целом. В его ведении также – соблюдение выделенного бюджета и выбор продуктов, закупка которых начинается в среду. Приобретение продуктов и содержание всей службы, включая заработную плату, обходится примерно в миллион долларов в год.

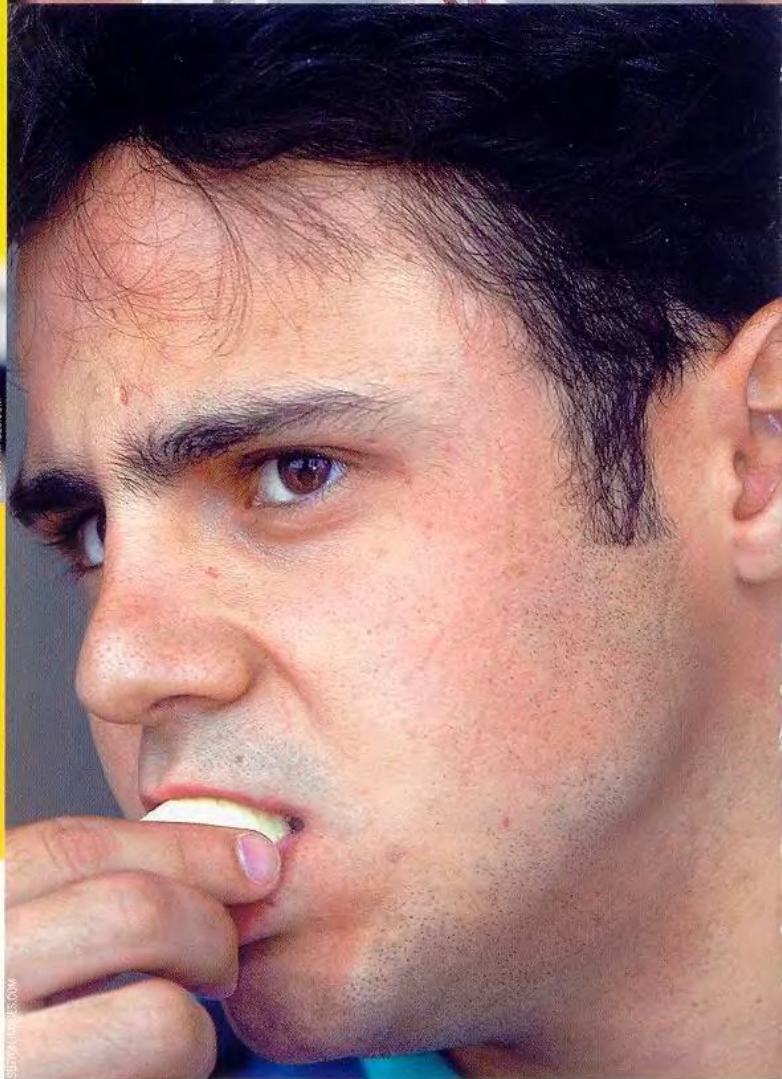
"Какие продукты купить и какие блюда из них приготовить, решаю я сам совместно с поварами, – рассказывает Рени, сам еще пару лет назад работавший поваром. – Постоянно "на борту" моторхоумов продуктов немного, поскольку, в отличие от многих других стран, мы не имеем права ввозить в Швейцарию партии продуктов, это очень дорого. И из Швейцарии вывозить все подряд тоже смысла нет. Поэтому мы всегда закупаем провизию в стране проведения Гран При. За исключением разве что таких символических продуктов, как швейцарский шоколад и сыр.

Все закупки, как правило, осуществляем в гипермаркетах. Либо в общедоступных, вроде Carrefour, – они есть повсюду, либо в профессиональных, вроде Metro. Самая морока, пожалуй, – шопинг в Монако: там один гипермаркет на весь город, столько людей толчется, все идут именно туда и все что-то покупают, с ума можно сойти! Только и слышишь со всех сторон: "Привет, привет!" И все – как знакомые, так и незнакомые – видят, что ты в форме, и чего-то от тебя хотят, а тебе нужно сделать свою работу, причем в срок. И в день приходится совершить не одну такую поездку, а ведь половина улиц перекрыта, везде полиция..."

В команде Sauber – 67 человек, так что ее члены под "своим" тентом питаются в два захода. В обеденное время там всегда накрыт шведский стол с различными салатами, блюдами из макарон, фруктами. На ужин меню более основательное: меньше салатов, больше мяса, картошки, риса, вареных овощей. Под гостевым тентом все более церемонно: приглашенных обслуживают официантки, да и выбор блюд побогаче. "В нашем меню всегда две-три закуски, различные главные блюда и десерты, и гости могут выбрать еду себе по вкусу, –

Конечно, размеры этой службы и ее возможности, как и результаты выступлений гонщиков, напрямую зависят от бюджета команды, так что в Minardi она по определению скромнее, чем, скажем, в McLaren (хотя как человек, регулярно "столующийся" и там, и там, могу заверить, что кормят в обеих командах одинаково хорошо и вкусно). Поэтому рассказать об этой стороне жизни паддока мы решили на примере "конюшни"-середняка, не очень богатой, но не такой уж и бедной. У небольшого, но очень дружного коллектива, отвечающего в этой команде за кетеринг, есть даже свой девиз: "We have fun with Sauber Formula One". По-русски что-то вроде: "Работаем с душой и вкусно едим в команде Sauber Ф-1". А помочь нам в освещении этой темы любезно согласился руководитель этого коллектива, шеф "пищеблока" Sauber, Рени Блюм.

"Зона влияния" Рени – оба моторхоума с прилегающими территориями. Первый, командный моторхоум, скрывает в себе, помимо четырех офисов (в частности, офиса пресс-службы), небольшую кухню. Снаружи, под тентом, расположены столы на 30 человек, барная стойка, шведский стол, холодильники, телевизоры и другое необходимое оснащение. Во втором моторхоуме, предназначенном для гонщиков, руководства и гостей команды, расположены две гостиных (Джанкарло и Фелипе), офис Петера Заубера, офис тим-менеджера Бета Цендера, помещение для приема деловых партнеров и гостей. Под наружным тентом – опять же стойка бара, деревянные столы на 30 человек, телевизоры. В отдельном трейлере расположена обо-



поясняет Рени. — А уж для босса и гонщиков мы и вовсе готовим персонально — то, что они желают. Для нас их желание — всегда закон, даже если оно возникает в самый последний момент. Если им хочется чего-то особенного, они говорят об этом мне или, если я в этот момент занимаюсь покупками, непосредственно поварам”.

Воспаленное воображение журналиста способно на многое. Мне оно сразу же нарисовало г-на Заубера и гонщиков, недовольно морщащих носы при виде тривиального шницеля с картошкой и капризно требующих черепаховый суп, филе тропической акулы или жаркое из хобота слона и не менее экзотический фрукт дуриан на десерт.

“Нет-нет! — смеется мой собеседник. — Никаких акул, слонов и дурианов. Г-н Заубер, впрочем, действительно обожает супы, но не из черепахи. Он любит супы-пюре. Не важно из чего — из томатов, брокколи, грибов... Главные блюда он предпочитает традиционно швейцарские. Оба пилота, само собой, чаще всего заказывают “пасту” — блюда из макарон. Джанкарло очень любит пиццу, различные стейки и рыбу. Фелипе обожает бефстроганов. На завтрак и г-н Заубер, и пилоты любят есть мюсли. Шеф очень равнодушен к яблочным пирогам, и мы всегда стараемся “побаловать” его таким пирогом по какому-нибудь новому рецепту”. Услышав от меня, что я и сам люблю не только есть, но и печь яблочные пироги из выращенных в своем дачном саду яблок, Рени восторженно восклицает: “Слушай, а привози как-нибудь на Гран При свой пирог — вот г-н Заубер порадует! И нам — уф! — работы будет поменьше...”

“Конечно, когда речь идет о питании пилотов, — продолжает главный “кормилец” Sauber, — мы учитываем и медико-биологические рекомендации Йозефа Либера. Йозеф — дипломированный физиотерапевт и диетолог, много лет проработавший с Айртоном Сенной.

Продовольственное снабжение Sauber — в надежных руках (вверху). За соответствием пищи гонщиков высшим научным стандартам отвечает физиотерапевт команды Йозеф Либерер, а “коктейли” для своих питомцев он готовит сам (вверху справа). Для Фелипе Массы питание во время Гран При — часть процесса подготовки к заездам (справа)

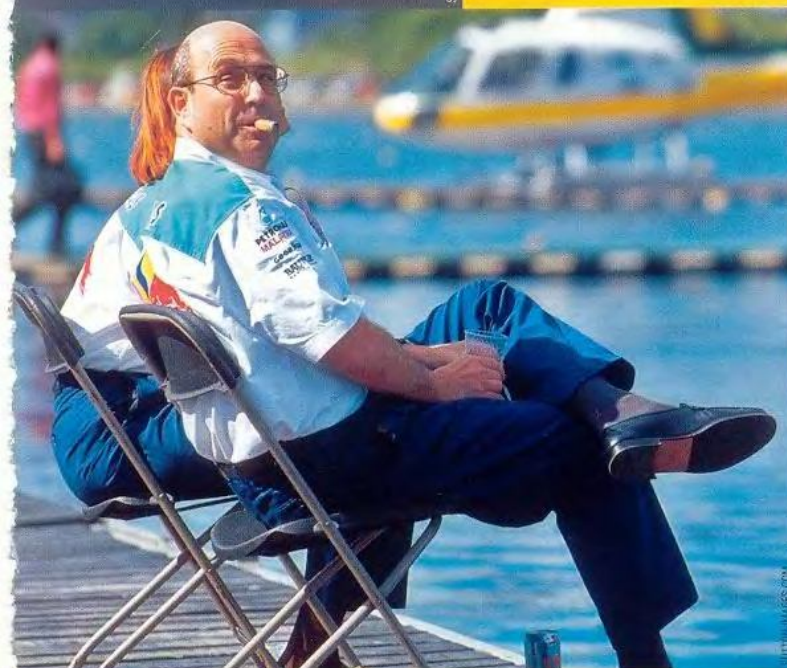
Сейчас он выполняет те же функции в нашей команде, и я советуюсь с ним, не надо ли изменить рацион гонщиков и, если да, то каким образом. Или же он сам дает мне соответствующие указания. Обычно пилотам требуется легкая, но богатая углеводами, энергией пища”.

Питание в команде осуществляется строго по расписанию на основе программы гоночного уик-энда в целом. Поэтому обычно обед (у “них” — ланч) начинается в 12.00, ужин (у “них” — обед) — в 19.00. “Время в Формуле-1 решает все не только на трассе, но и у нас под тентом, — объясняет Рени. — Счет ведется каждой секунде. Чтобы соблюдать это расписание, мы даже тренируемся как, например, команда механиков, отвечающих за пит-стопы. Ведь из-за нашего промедления у людей может вся последующая программа сорваться, они заскакивают под тент, только чтобы вовремя поесть и тут же двигаться дальше, они не могут ждать. Хотя, конечно, гонщики и некоторые ключевые фигуры в команде обладают особыми привилегиями, при-



“Территория гостеприимства”
Sauber выглядит не слишком внушительно рядом с передвижными дворцами McLaren или Williams. Зато каждый гость здесь получит по-швейцарски радушный и качественный прием, а каждый член команды – от механика до самого Петера Заубера – будет сыт и доволен

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

оритетом. Но и тут во главу угла ставится не иерархия, а “производственная необходимость”. Безусловно, г-н Заубер может есть в любой момент, когда ему захочется, мы здесь ему не можем указывать, а он к тому же всегда приглашает за свой стол гостей или технического директора Вилли Рампфа или Бета Цендера, реже – гонщиков. Ну а гонщики любят пожевать что-нибудь в промежутках между заездами и прочими своими делами, тут уж тоже ничего не поделаешь... И еще по субботам мы обычно устраиваем пресс-ланч примерно на 20 персон, обычно по национально-языковому признаку – так лучше для самих журналистов”.

Журналисты, впрочем, народ не самый привередливый. А вот как насчет VIP-гостей – легко ли им угодить? “С этим обычно никаких проблем, – отвечает Рени. – Ведь каждый гость приглашается только на одну гонку, и даже если он – самый что ни есть VIP, самый знаменитый, он так счастлив оказаться здесь, так поражен и восхищен увиденным, что ему уже, честно говоря, не до привередничанья в еде. Иной раз спросишь: “Не хотите ли что-нибудь особенного?” – а они: “Да нет, все и так отлично. Расслабься, приятель”.

В воскресенье в два часа дня весь персонал “пиццблока” собираются у установленных в моторхоумах телемониторов, чтобы посмотреть старт гонки, после чего Рени Блюм сразу же дает старт их собственной “гонке” – надо оперативно собрать оборудование, чтобы по окончании Гран При побыстрее “сняться с якоря”. Прерываются “пиццвики” лишь для того, чтобы посмотреть финиш.

Автору этого материала множество раз доводилось видеть, как в процессе сборов домой многие команды вываливают неиспользованные продукты – горы свежайших фруктов, к примеру, – на помойку. Зрелище, надо сказать, не для слабонервных. В Sauber так не поступают никогда. “Во-первых, мой профессионализм заключается и в том, чтобы продуктов к воскресному вечеру оставалось как можно меньше. И, в любом случае, все, что можно из оставшегося, – скажем, соки в упаковках – мы выставляем рядом с моторхоумами, чтобы люди могли это взять себе. Даже в самых благополучных странах хватает нуждающихся людей, в том числе и среди наемных работников на Гран При, а уж особенно их много в таких странах, как Бразилия, Малайзия. Да, некоторые наши коллеги из других команд все это выбрасывают, но мы – никогда, лучше отдать нуждающимся”.

Последнее, что организует служба Рени Блюма – это небольшие закуски для членов команды или маленькую пирушку, если пилоты Sauber добыли в гонке очки. После чего быстро “сворачивают” и второй “моторхоум” и отправляются в путь, чтобы следующим утром быть уже на базе команды в Хинвиле, а ровно через неделю вновь выехать к месту проведения очередного Гран При. ☐

Примерный список продуктов, приобретаемых командой на гоночный уик-энд:

ФРУКТЫ

30 кг яблок
50 кг бананов
30 кг прочих фруктов и ягод

ОВОЩИ

25 кг томатов
30 кг моркови
5 кг лука-порея
10 кг брокколи/цветной капусты
3 кг зелени
80 кг картофеля
30 кг зеленого салата
30 кг прочих местных сезонных овощей
50 кг лука
2 кг чеснока

МОЛОЧНЫЕ ПРОДУКТЫ

7 кг сыра Моцарелла
10 кг сыра Пармезан
20 кг швейцарского или французского сыра
30 л молока
20 л сливок
10 кг масла
20 кг йогурта (фруктового и натурального)

ДЛЯ ЗАВТРАКА

20 кг ингредиентов для мюсли
200 яиц
джем и мед
какао-порошок

ГАРНИРЫ

20 кг различных макаронных изделий
10 кг риса

МЯСО И РЫБА

20 кг ветчины и холодной мясной нарезки
50 кг свежего мяса
15 кг рыбы и морепродуктов

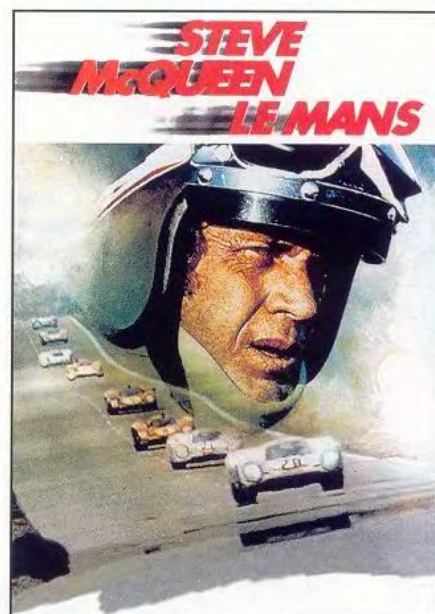
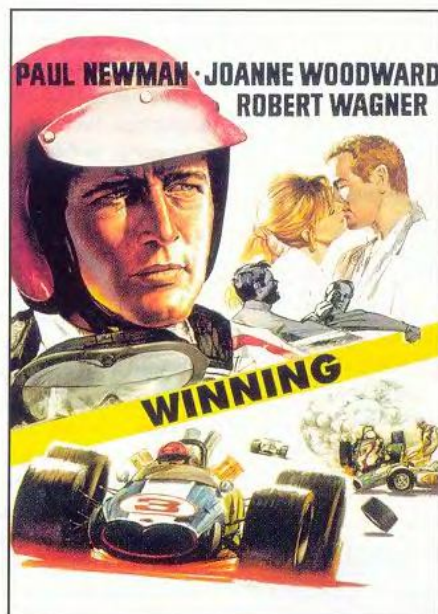
НАПИТКИ

2000 емкостей с прохладительными напитками (минеральная вода, кока-кола и пр.)
48 бутылок красного и белого вина
1200 банок энергетического напитка Red Bull
50 л пива
10 кг кофе
5 л кокосового молока

ПРОЧЕЕ

30 кг хлеба
1000 шоколадных батончиков типа Mars, Snickers, Balisto и пр.
150 круассанов
и многое другое





ГОНЩИКИ ИЗ ГОЛЛИВУДА

Текст: Владимир МАККАБЕЕВ

Каждому из нас в редакцию ежемесячно приходят десятки писем от болельщиков с мольбами помочь им достать легендарный фильм Джона Франкенхаймера "Гран При", снятый в 1966 году. Сегодня у нас появилась такая возможность. С удовольствием представляем вашему вниманию специальную серию художественных фильмов о гонках, выпускаемую нашим журналом совместно с компанией Film Prestige.

В гоночную серию вошли три, пожалуй, самых знаменитых художественных фильма об автоспорте, снятых в XX веке в Голливуде: "Гран При" (Grand Prix), "Победитель" (Winning) и "Ле-Ман" (Le Mans). Каждый из этих фильмов оставил яркий след не только в истории Голливуда, но и в сердцах поклонников автоспорта, ведь большую часть ролей второго плана играют реальные гонщики, да и значительная доля гоночных сцен также знакома болельщикам по кадрам кинохроники и нашим историческим материалам. Так, в



Стив Мак-Куин

получивший три премии "Оскар" фильм "Гран При", снимавшийся во время реальных соревнований чемпионата мира Формулы-1 1966 года, вошли кадры сразу нескольких гонок мирового первенства, включая сюрреалистическую сцену висящего над пропастью в Арденнских горах Коорег Йо Боннье, словно специально написанную сценаристами Голливуда. "Победителя" же, к радости режиссера Джеймса Голдстоуна, украсили кадры самого большого стартового завала в истории Indy 500, случившегося на "старой кирпичнице" на первом круге гонки в 1968 году: тогда в аварии пострадали полтора десятка машин. Именно благодаря Голдстоуну, в 1968-м привезшему свою съемочную группу в Индианаполис, до нас дошли качественные цветные кадры той гонки.

Впрочем, это не единственное, что связывает голливудские фильмы с реальными гонками. Интересно, что все три актера, сыгравшие главные роли, с той или иной степенью

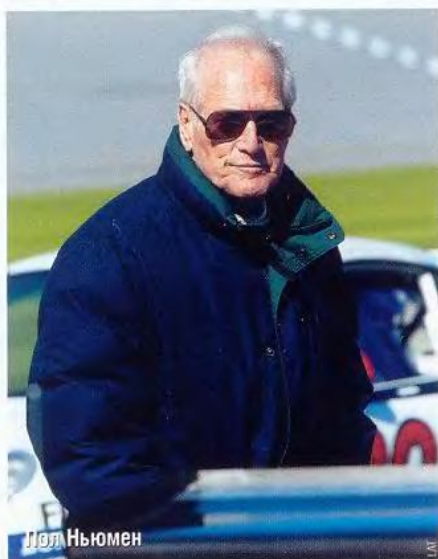




успеха пробовали свои силы за рулем реальных гоночных автомобилей. Но если для Джеймса Гарднера, сыгравшего в "Гран При" роль чемпиона мира 1966 года Пита Эрона, продолжение "гоночной карьеры" было лишь забавой — американец не блистал даже на национальной арене и, стартовав в нескольких кузовных гонках, на этом и успокоился, — то у двух других кинозвезд роман с автоспортом длился куда дольше.

Сыгравший в "Ле-Мане" главную роль Стив Мак-Куин был влюблен в гонки. Родившийся неподалеку от Индианаполиса, будущий актер еще в детские годы попал под очарование мира гонок. И через четыре года после того, как в 1958 году он начал свою карьеру в Голливуде, Стив все же сел за руль спортивного автомобиля, дебютировав в составе команды Дональда Хили в 12-часовой гонке в Себринге, входившей в зачет чемпионата мира спортпрототипов.

Дебют во Флориде не принес ему гоночной славы (машина не добралась до финиша из-за поломки мотора), но еще больше разжег в сердце актера страсть к гонкам. Когда через три года Мак-Куин узнал о подготовке Франкенхаймера к съемкам "Гран При", он бросился к нему, умоляя отдать ему роль Пита Эрона. Переговоры длились два дня, после чего 36-летний режиссер послал Мак-Куина куда подальше: у Стива оказалось свое, надо думать, более приближенное к реальности видение гонок, и он сразу начал навязывать его Джону. Но идея фильма о гонках уже захватила Стива, и вскоре уязвленный Мак-Куин объявил, что в пик Франкенхаймеру он с режиссером Джоном Стерджесом начинает на Warner Brothers съемки "настоящего фильма о гонках, без всех этих идиотских голливудских любовных интрижек" под названием "День чемпиона" (Day of the Champion), который планировали выпустить еще до того, как будет закончен "Гран При". Франкенхаймер пришел в бешенство: из-за Мак-Куина ему приходится отменить съемки на Гран При Германии в Нюрбурге, а свой французский этап перенести из Реймса, где во время реальной гонки чемпионата мира-66 должна была работать съемочная группа "Дня чемпиона", на другую трассу в Клермон-Ферран. Однако Мак-Куину не удалось завершить свой фильм. В начале лета Стив тяжело заболел, съемки в Реймсе сорвались, и



Джек Уорнер закрыл проект. Но актер не отказался от своей мечты. В 1970 году Мак-Куин достиг вершины своей гоночной карьеры: в конце марта вместе с Питером Ревсоном он на Porsche 908/2 финишировал вторым в очередных "12 часах Себринга", а через месяц вместе с режиссером Ли Катцином и гоночной командой Porsche начал работу над картиной "Ле-Ман", съемки которой прошли во время знаменитого автомарафона в июне того же года. Этот фильм перечеркнул все традиции Голливуда и получился таким, каким Мак-Куин хотел видеть свой "День чемпиона": сюжет практически отсутствует, зато атмосфера и внутреннее напряжение гонок отражены как нельзя лучше. "Если ты гонщик, гонки — это твоя жизнь! А все, что происходит до или после, — просто ожидание гонок", — так озвучивает главный герой основную идею картины.

Как и для Мак-Куина, гонки стали жизнью и для другой звезды Голливуда Пола Ньюмена. Произошло это после того, как в 1968 году Пол снялся в фильме "Победитель". В отличие от "Ле-Мана" "Победитель", как и "Гран При", не расходится с традициями голливудских сценаристов: в обоих фильмах присутствует классический любовный треугольник, но главным героем все равно остается Его Величество автоспорт.

Ньюмену было уже за сорок, когда он сыграл в "Победителе" роль гонщика Фрэнка Ка-

пуа, но эта картина кардинальным образом изменила всю его дальнейшую жизнь. "Сыграв эту роль, я был просто очарован гонками. Я понял, что за рулем гоночной машины могу быть самим собой, могу дать выход своим чувствам", — признается Пол, через несколько лет решивший попробовать себя в профессиональных соревнованиях. Несмотря на солидный возраст, Ньюмен довольно быстро добился высоких результатов: он дважды выигрывал чемпионат США в гонках легковых автомобилей, занял пятое место в "24 часах Дайтоны", дважды финишировал вторым на этапах чемпионата мира спортпрототипов в "6 часах Уоткинс-Глена" и... "24 часах Ле-Мана". В гоночной карьере Пола были два первых места первенствах США в категории GT1 и победа в классе GTS-1 в "24 часах Дайтоны" 1995 года, которую Ньюмен отпраздновал через десять дней после своего 70-летия.

Невзирая на свою блестящую карьеру в кино, Пол сегодня не скрывает грусти из-за того, что он слишком поздно сел за руль гоночной машины. "Я не задумываясь обменял бы все свои "Оскары" на победу в Indy 500", — признается актер. В 1983 году вместе с Карлом Хаасом он основывает собственную команду серии CART. За 20 лет Марио Андретти, его сын Майкл, Мэнселл и да Матта принесли Newman-Haas четыре чемпионских титула. Вот только они так ни разу и не смогли подарить своему шефу возможность поднять над головой возделенный "Борг Уорнер Трофи" за победу в Индианаполисе. Но он все еще не теряет надежды. "Я живу только ради автогонок", — утверждает 79-летний актер, чью фигуру и сегодня можно видеть на командном мостике Newman-Haas Racing. **И**

ТОЛЬКО для ЧИТАТЕЛЕЙ "ФОРМУЛЫ"!

Вы можете заказать коллекцию DVD из 3 лучших фильмов о гонках по специальной льготной цене: 1 диск — 379 руб., подарочный бокс с 3 дисками — 999 руб., включая почтовую или курьерскую доставку (при заказе дисков наложенным платежом почтовая служба взимает при получении дополнительно 5–10% от стоимости посылки).

Заявки по тел.: (095) 974-4936,
e-mail: prestige@film.ru

или по адресу: 119017, Москва, а/я 414

СТИЛЬ ЖИЗНИ
Mercedes-Benz SLR McLaren

Серебряная мечта

НЕМАЛО ВЕЛИКИХ АВТОМОБИЛЕЙ ГОРДО НОСЯТ ИМЯ MCLAREN. НО ЭТОТ... ЭТО НЕ ПРОСТО МАШИНА. ЭТО МЕЧТА!

Текст: Вадим ОВСЯНКИН
Фото: Вадим ОВСЯНКИН и Mercedes-Benz



Мечты, мечты... Несколько месяцев назад я находился у стенда DaimlerChrysler на Франкфуртском автосалоне, любовался совершенным произведением автомобильного искусства под названием Mercedes SLR McLaren. Могли бы мечтать, что мне доведется самому сесть за руль этой фантастической машины и проехать

на нем по бескрайним просторам южноафриканского побережья! И вот я стою на омываемом двумя океанами мысе Доброй Надежды и опять любуюсь "серебряной птицей". При сильных порывах атлантического ветра ее открытые двери с легкостью опускаются вниз, то под действием толкателей, то приподнимаются, словно это и в самом деле фантастическая птица, разворачивая свои крылья перед взлетом.

SLR — это, с одной стороны, олицетворение спортивной славы Mercedes послевоенных времен. В нем живет и дух легендарного 300 SLR, что подтверждают выведенные по бокам выхлоп-

ные трубы, и стильный дизайн Mercedes 300 SL, отличительной чертой которого являлись открывающиеся вверх двери. Все эти достоинства были воплощены еще 50 лет тому назад в созданной в единичном экземпляре модели Mercedes, известной как Uhlenhaut Coupe. С другой стороны, SLR — это воплощение всех последних достижений современного автомобилестроения, источником которых зачастую становятся конструкторские бюро гоночных команд Формулы-1, что понятно уже из названия — Mercedes-Benz SLR McLaren. В "по спортивному злом" передние автомобили протупают явно "формульные" черты — острый

"нос" и специфические воздухозаборники. Кабина целиком изготовлена из легкого материала конструкторов Ф-1 — углеволокна. К ней прилеплены алюминиевая рама моторного отсека, а к стойкам рамы — два энергопоглощающих конуса. Сами конусы также сделаны из углеволокна и

защищают от фронтальных ударов не хуже, чем носовая часть автомобиля Ф-1, по технологии которой они и выполнены.

Автомобиль прекрасен не только внешне, но и внутри. Несмотря на необычную конструкцию дверей, столь спортивный имидж автомобиля и 192 см роста, я с комфортом разместился в монолитном и плотно облегающем сиденье. В салоне, оформленном в красно-черно-серебристых тонах, ощущается атмосфера предстартового волнения, будто ты попал на космический корабль, который вот-вот сорвется в полет. Все сделано со вкусом и любовью к автомобильному искусству. Из панелей приборной доски, как и в Uhlenhaut Coupe,

на нас смотрят два больших "циферблата" — тахометр и спидометр с максимальной отметкой в 360 км/час. Вот теперь, осознав увиденное, можно нажать кнопку Engine Start, расположенную на кулисе коробки передач. Автомобиль вздрагивает вместе с пассажирами, и его салон наполняется характерным для V8 басом. В узком, как кокпит Ф-1, тоннеле две педали — тормоз и напольная педаль "газа", которая и держит в упрямой хват табурет из 628 "пористых" "лошадей".

Через несколько минут "мечтатель" сливается в плотный городской поток Кейптауна и следует в указанном навигационной системой направлении. Обзор из салона SLR могут позавидовать

большинство спортсменов, да и посадка водителя относительно других участников движения не кажется столь низкой. Автоматическая 5-диапазонная коробка передач, имеющая и полуавтоматический режим, совсем не утомляет своим боевым характером, а комфорту способствует кондиционер и акустическая система. Но как бы там ни было, душа SLR уже просится на волю, и через пару километров 5,5-литровый мотор AMG наконец выдыхает свежий атлантический воздух, и автомобиль вырывается на простор.

Переводим коробку передач в полуавтоматический режим, плавно нажимаем педаль "газа", а передачи меняем удобными

кнопками, расположенными на тыльной стороне рулевого колеса — еще одна "формульная черта". Уже при 1500 об/мин на задние колеса буквально обрушиваются 600 из 780 нм крутящего момента. При этом получаемый "упор в спину" трудно передать словами. Первая передача — 80 км/ч, вторая — 150, третья — 210 км/ч, двумя последующими переключениями на небогатых прямых участках африканских дорогах места нет! Вот они — спортивные гены SLR! Окружающий пейзаж тут же превращается в смазанную картинку. Обезьяны, которые сидят вдоль дороги, как бездомные собаки, невозможно отличить от коренных жителей...

Mercedes-Benz SLR McLaren — холодный блеск инженерных решений и огненная душа спортивных традиций

Mercedes-Benz SLR McLaren

Габариты, мм	8558х1905х1261
Класс спортивной/базовый, мм	1535/1585
Опциональная масса, кг	1680
Тип двигателя	бензиновый V8 24-клапанный с механическим нагнетанием
Рабочий объем, см³	5439
Макс. мощность, л.с./кВт/мин	626/6200
Трансмиссия	автоматическая 5-ступенчатая
Макс. скорость, км/ч	304
Время разгона 0-100 км/ч, с	3,8
Объем бака, л	97,8





Этот углепластиковый конус, служащий демпфирующим элементом, — прямое заимствование из Ф-1. Сминаясь при аварии подобно носовому обтекателю автомобиля Ф-1, конус поглощает энергию удара. Однако конус для SLR не кроют из слоев ткани, как в Ф-1, а сразу ткут на специальном станке

Тормоза — еще один пример заимствования из Ф-1,

получивший дальнейшее развитие. В углепластиковые (как в Формуле-1) диски добавлен кремний, придающий долговечность. Керамические диски выдерживают не 300 км ГП, а пробег в 300 000 км

Аэродинамика — гордость Формулы-1. Но и здесь SLR может то, что в Формуле-1 запрещено. Его "антикрыло" может менять угол атаки

После преодоленных 465 километров SLR быстро становится любимой игрушкой. Но на этом общение с суперавтомобилем не закончилось, впереди нас ждали звезды гоночного трека "Кьялами".

Окрестности Йоханнесбурга, типичная декабрьская температура +32 °C и раскаленный асфальт легендарного гоночного трека. Кажется, не так давно Гран При ЮАР открывал сезон чемпионата мира Ф-1, где упорную борьбу за победу вели пилоты McLaren. И вот теперь McLaren опять уюжит эту трассу, но уже в облике SLR.

Трасса "Кьялами" — это несколько поворотов с перепадами высот, самый длинный участок — прямая Vodacom (800 м), общая длина трека чуть более четырех километров. В конце прямой SLR на "выкрученной" третьей передаче показывает 200 км/ч. Затем "стрела" вписывается в правый

вираж с плавным переходом в левый. Керамические тормоза в союзе с гидравлической системой тормозов SBC работают плавно и очень эффективно гасят скорость SLR. При торможении автомобиль не рыскает, передок не "клюет", только мигает индикатор системы стабилизации ESP, а задний спойлер автоматически фиксируется под углом 65°, создавая дополнительное аэродинамическое сопротивление и нагрузку на заднюю ось. SLR с места сотню меняет за 3,8 секунды, то есть всего на 0,15 с медленнее, чем Ferrari Enzo, и на 0,1 с быстрее, чем Porsche Carrera GT. В повороте же машина демонстрирует великолепный баланс, корректировка траектории особого труда не составляет. "За рулем этого автомобиля, — говорит тест-пилот SLR Кри Гудвин, — можно ехать легко не только профессиональному пилоту, но и обыкновенному водителю".

Это действительно так, ведь Mercedes-Benz SLR McLaren позиционируется как автомобиль Gran Turismo. "SLR — результат плодотворной работы лучших специалистов DaimlerChrysler и McLaren, — говорит представитель McLaren Харальд Макдермотт. — Конечно, Mercedes-Benz SLR McLaren вовсе не болид Ф-1 для дорог общего пользования, как его часто представляет пресса. Это действительно настоящий автомобиль класса Gran Turismo, в котором воплощены опыт и передовые технологии Ф-1, и покидая который водитель не будет чувствовать себя выжатым как лимон пилотом, а, наоборот, станет с нетерпением ждать следующей встречи. Будто выезд на очередную тусовку или романтическое путешествие со своей возлюбленной".

Автомобиль производят на родине McLaren в британском городке Уокинг. В течение семи

лет будет выпускаться по 500 экземпляров ежегодно. Некоторые специалисты, ссылаясь на пример McLaren F1, считают, что 3500 автомобилей — это очень много для машины, по цене равной стоимости Maybach. Тем не менее очередь желающих приобрести Mercedes-Benz SLR McLaren уже расписана на три года вперед. Первый автомобиль уже продан на аукционе Кристи в Нью-Йорке за 2,1 миллиона долларов, а все вырученные деньги пошли в детский фонд. Основные продажи начались весной 2004 года. Так что желающим приобрести "серебряную мечту" в личное пользование надо поторопиться, чтобы успеть перечислить депозит в 50 тысяч евро.

Подробнее о Mercedes-Benz SLR McLaren читайте в февральском номере журнала "Автопанорама"

"Крылатые" машины
— SLR и его славный предок 300SL



ИСТОРИЯ

Айртон Сенна

Красно-белый автомобиль под номером 12 летел между стальных отбойников узкой монашеской трассы, словно по бобслейному желобу. Яркие лучи майского солнца играли на отполированных до блеска обтекателях, и сверху автомобиль казался солнечным бликом, стремительным и неуловимым. Где-то за его спиной неслась целая радуга из двух десятков разноцветных машин, однако бег их был куда более медленным и зыбким. Но неожиданно на набережной в выраже "Портье" красно-белый блик "споткнулся", и болид беспомощно утонул в носом в металлический отбойник. На несколько секунд все киношество замерло: никто не верил своим глазам. Происходящее казалось верхом нелепости и безрасудства. Иметь столь подавляющее превосходство и продолжать гнать машину лишь для того, чтобы одно неверное движение руля перечеркнуло все! Гонщик в желтом шлеме нехотя выбрался из машины и угрожающе пошел прочь от трассы к стоявшему в сотне метров от места аварии небоскребу, на десятом этаже которого располагалась его квартира. Из окон открывался прекрасный вид на гавань. Но сегодня панорама порта, где все еще с разом накатывали круги "пестрая лента" гоночного пелотона, не доставляла никакого удовольствия, и Сенна устало отвернулся от окна: теперь он был чужим на этом



Айртон Сенна:

ЛУЧШИЕ ГОДЫ



В истории "большого цирка" было много потрясающих сезонов, но никогда страсти в схватке за титул не накалялись до такой степени, как в 1988–1993 годах, когда каждая гонка, каждая дуэль Сенны и Проста превращалась в захватывающий триллер с самым неожиданным финалом.

Текст: Владимир МАККАВБЕВ



“Поцелуй” с отбойником в “Портье” (слева вверху) стал поворотным пунктом в карьере бразильца. И хотя в начале сезона Прост опережал Сенну во внутрикомандном противостоянии (слева внизу), победой в Японии (справа) Айртон оформил свой первый чемпионский титул

празднике скорости. Никогда он не переживал поражение так болезненно. Тогда Айртон еще не знал, что оно сделает его сильнее и даст ему силы наконец взойти на вершину.

Поворотная точка

Тотальным превосходством одной команды в Формуле-1 никого не удивишь. Достаточно вспомнить совсем недавнее прошлое. Например, Ferrari в чемпионате-2002. Но даже на этом фоне феерический сезон-88 в исполнении McLaren поражает воображение. Еще больше восхищает тот факт, что Сenna и Прост выиграли 15 гонок из 16, вовсе не имея такого уж значительного технического превосходства, как это может показаться при взгляде на статистические таблицы. Да, безусловно, MP4/4 был хорошим добротным автомобилем с мощным мотором, но не более того. Главной движущей силой “дьявольского дуэта” McLaren были пилоты, а не автомобиль. Они еще не успели стать врагами (война между ними начнется лишь весной 1989 года), и до поры их жесткое соперничество за звание первого номера в команде приносило McLaren одну лишь пользу. Айртон и Ален служили идеальными раздра-

жителями друг для друга. Стоило одному показать лучшее время на тестах, тренировках или в квалификации, как второй тут же бросался отыгрываться. Оба понимали, что победить своего партнера по команде — значит выиграть чемпионат мира.

Первое же их очное противостояние за рулем MP4/4 на тестах в Имоле 23 марта завершилось сенсацией: подгоняемые друг другом они довели время лучшего круга до 1'27.6 (Сenna), в то время как Герхард Бергер — самый быстрый пилот среди остальных гонщиков — на Ferrari едва выбрался из 1'30. И хотя на первой гонке сезона в Рио преимущество Айртона уже не было столь значительным (скорее всего, потому что Прост смотрелся неважно и не подгонял его своими результатами), он легко выиграл полул, но затем заглох на старте прогревочного круга, начал гонку из боксов на запасной машине и был дисквалифицирован за замену автомобиля после включения зеленого сигнала светофора. Победа досталась Просту, Айртон же отыгрался через месяц в Имоле, где он, едва дотянув до финиша с пустым баком (будь дистанция на 500 метров длиннее, бензина не хватило бы), сумел-таки на две с небольшим секунды опередить

Алена. А потом была его любимая гонка в Монако...

На этот раз Айртон доминировал на протяжении всего уик-энда, он был великолепен, и даже Прост не мог сдержать восхищения. “Фантастика, у меня нет слов!” — восторгался француз после того, как на короткой 3-километровой трассе Сenna “привез” ему в квалификации более полутора секунд. “Я словно летел в каком-то невидимом тоннеле все быстрее и быстрее, — рассказывал потом бразилец, — на полсекунды, на секунду, затем на полторы, на две быстрее всех! Но потом в какой-то момент вдруг понял, что машиной управляет уже не мой мозг, а мои рефлексy и я уже не чувствую грани разумного риска. На секунду меня охватил ужас, я сбросил скорость, свернул в боксы и в тот день больше не выезжал на трассу”. И в воскресенье в гонке он вновь был великолепен. Уже со старта Сenna оставил пелотон далеко позади. Слишком далеко... На 67-м круге, потеряв концентрацию и излишне доверившись рефлексам, Айртон уткнулся носом своего McLaren в отбойник у въезда в тоннель и, выбравшись из копиты, побрел домой... “Та дурацкая ошибка, — признавал позже бразилец, —



**Соперничество
Сенны и Проста
в McLaren
завершилось в 1989
году столкновением
на Гран При Японии и
дисквалификацией
Айртон, склонившей
чашу весов в
чемпионате в пользу
Проста**

сильно изменила меня психологически, она дала мне дополнительные силы для борьбы в критические моменты. Это был самый большой шаг вперед во всей моей карьере".

Одержав шесть побед и дважды финишировав вторым в восьми следующих гонках, Сенна ликвидировал свое отставание от Проста и после Гран При Бельгии впервые в сезоне возглавил чемпионат мира. За пять этапов до финиша он опережал Алена всего на три очка, но по действовавшей тогда системе, когда в зачет шли 11 лучших результатов из 16, и чтобы стать чемпионом, ему нужно было одержать победу лишь в двух гонках из пяти. После Бельгии, где McLaren завоевал Кубок конструкторов, казалось, Прост уже смирился с поражением: "В данный момент Айртон сильнее меня. Все, что нам остается, — попытаться выиграть все гонки сезона, а Айртону — оформить свой титул".

Но это оказалось не так просто. Уже в Монце сгоревший мотор на машине Проста, горячность Сенны и досадная ошибка дебютанта Williams Жана-Луи Шлессера, выбившего с трассы McLaren лидировавшего бразильца при обгоне на круг, развеяли в прах мечту Денниса выиграть

все этапы сезона. Затем последовали гонки в Эшториле, где Сенна с Простом дважды едва не столкнулись на первом круге, и Хересе. Обе закончились победами Алена, в то время как Айртон из-за проблем с топливной системой смог финишировать лишь на шестом и четвертом местах, и теперь все должно было решиться в Японии и Австралии: победа в любой из этих гонок делала Сенну чемпионом.

Все для победы

Однако старт Гран При Японии оставил впечатление, что решение вопроса о новом чемпионе переносится в Аделаиду. В тот день на "Сузуке" было по-октябрьски холодно и сыро. Сенна в очередной раз выиграл поул-позицию, но когда светофор над стартовой прямой сменил цвет своих глаз с красного на зеленый, его McLaren так и остался стоять на этом поуле. То был, наверное, самый важный старт в жизни Айртон, и... он едва ли не впервые заглох. Машины соперников пронеслись мимо одна за другой, а Сенна в отчаянии выжимал сцепление и пытался вновь запустить мотор. Его спасло то, что стартовая прямая "Сузуки" имеет небольшой уклон. McLaren медленно покати́лся вперед,

в следующую секунду движок ожил, и Айртон рванулся наверстывать упущенное — со старта бразилец ушел 14-м, первый круг закончил восьмым, к концу второго выбрался на шестую позицию... На одиннадцатом круге он вышел на третье место, но лидировавшие Прост и Капелли оторвались уже на 12 секунд. Чтобы ликвидировать этот отрыв, Сенне потребовалось еще 16 кругов, но в конце 28-го его погоня увенчалась успехом: у Проста забарахлила коробка передач, он в очередной раз промазал с переключением в последнем повороте, а на прямой старт-финиш бразилец вырвался наконец вперед и полетел к своей восьмой победе в сезоне и первому в карьере чемпионскому титулу. На этот раз он не повторил ошибки Монако. "Я был полностью сконцентрирован на гонке до самого последнего круга, когда же в последнем повороте я возблагодарил Бога, даровавшего мне эту победу, мне явился лик Иисуса", — утверждал позднее глубоко религиозный Сенна. Тогда же, победно вскинув вверх руки на финишной черте, он просто упиался своим счастьем и своей победой, к которой шел всю свою жизнь.

Выиграв чемпионат, Сенна воплотил в жизнь свою мечту, но это



В 1990 году в первом повороте "Сузуки" Сenna сполна отомстил Просту за аварию годичной давности (слева сверху). Однако в 1991 году главными соперниками Сенны в борьбе за титул стали пилоты Williams, (слева внизу Сenna ведет борьбу с Мэнселлом). Перед началом сезона-93 Айртон всерьез задумался об уходе в CART и даже принял участие в тестах в Финиксе (справа)

ничуть не притупило его жажду побед. Но межсезонье у нового чемпиона мира выдалось тяжелым. Зимой, катаясь на водном мотоцикле, Айртон сломал руку и, в отличие от Проста, практически не принимал участия в обкатке нового MP4/5. Все бы ничего, но после запрета турбонаддува Ф-1 вернулась к атмосферным двигателям, так что первый этап чемпионата в Рио стал своего рода очередным дебютом для Айртона: выступать на безнаддувных автомобилях Ф-1 ему еще не доводилось. И по сложившейся традиции очередной "дебют" обернулся провалом: уже на старте Патресе и Бергер взяли Сенну "в коробочку" и после "поцелуя" с Ferrari австрийца McLaren чемпиона отправился в боксы за новым носовым обтекателем, после чего добрался до финиша лишь 11-м. А потом была гонка в Имоле, принесящая Сенне первую победу в Ф-1 за рулем машины с атмосферным мотором и положившая начало их войне с Простом.

Еще год назад здесь же, в Италии, они договорились не атаковать друг друга на торможении в первом повороте, стартова с первой линии: мол, тот из пилотов McLaren, кто лучше принимает старт, и должен первым входить в поворот. И вот Айртон, обозленный предыдущей неудачей, нарушил это соглашение — победа для него была

превыше всего. Ему стало все равно, что подумают о нем окружающие, что скажет товарищ по команде. Он не хотел, подобно десяткам замечательных гонщиков, быть в Ф-1 просто хорошим парнем. Он хотел побеждать.

Замешкавшись на старте и выйдя из Tamburello в аэродинамическом мешке за машиной Проста, на входе в Villeneuve Сenna нырнул влево и, поравнявшись с Аленом, перед Тоса легко перетормозил француза по внутренней траектории. "Это был повторный старт, первый остался за мной, и наше соглашение уже не имело силы. К тому же я начал обгон задолго до первого поворота, а значит, не нарушил нашего соглашения, — оправдывался Сenna. — А что мне было делать — на прямой убирать ногу с педали "газа"?!" В конце концов, это гонки или что?!" И хотя на финише партнеров в итоге разделили аж 40 секунд, взбешенный Прост был уверен, что Сenna в первом повороте просто украл у него победу. Француз не пришел на пресс-конференцию (это стоило ему \$5000 штрафа) и перестал разговаривать с бразильцем.

В этот день гонщики McLaren стали врагами. Можно сказать, смертельными врагами. Семь лет назад здесь же, в Имоле, в подобной ситуации поссорились пилоты Ferrari (Пирони тогда вопреки договоренности

обогнал на последнем круге Вильнева). Та конфронтация закончилась лишь с трагической гибелью Жилия. Неудивительно, что после Имолы-89 мир Ф-1 (и в первую очередь — Деннис) не на шутку всполошился. Железный Рон попытался затушить пожар, который мог взорвать всю его команду. Через пару дней после Имолы во время тестов на валлийской трассе "Пембри" он долго беседовал с обоими гонщиками, но Сenna наотрез отказался извиняться перед Простом. Война началась.

Дюжина следующих гонок держала "большой цирк" в постоянном напряжении. Вражда гонщиков обострялась с каждым этапом, и было ясно, что рано или поздно это должно привести к взрыву. Деннис до поры до времени пытался сохранять нейтралитет в отношении своих пилотов. Однако после гонки в Монце, где готовившийся к переходу в Ferrari Прост демонстративно бросил свой приз в толпу на растерзание итальянским тиффози (а Рон всегда очень трепетно относился к своим кубкам), шеф McLaren откровенно встал на сторону Сенны. Но удача отвернулась от бразильца. После Имолы он выиграл пять гонок, в одной — финишировал вторым, но в шести других вообще не добрался до финиша (пять раз подводила техника, а в Португа-

Лишь за несколько недель до начала чемпионата мира-93 Рону Деннису удалось уговорить Сенну остаться в McLaren, и, несмотря на по-прежнему значительное превосходство Williams, Айртон на прощание смог подарить команде еще пять блистательных побед

лии его выкинул с трассы Мэнселл – будущий партнер Проста по Ferrari), в то время как Ален, одержав четыре победы, лишь раз сошел с трассы. Судьба титула, как и год назад, должна была решиться на “Сузуке”, только на этот раз преимущество было на стороне Проста. Конфронтация достигла апогея. Все ждали бури, и она грянула на 47-м круге, когда два красно-белых McLaren, сцепившись колесами, замерли на обочине. Сенна сильно рисковал, стремясь обогнать Алена, Прост же, не собираясь уступать, вывернул руль вправо и подставил тому борт своего McLaren. И хотя Сенна потом все же продолжил гонку и даже пришел к финишу первым, победу у бразильца отобрали (на трассу он вернулся с помощью судей), и титул достался Просту. Айртон разразился гневной критикой в адрес FISA, но, после того как федерация пригрозила отозвать его суперлицензию, вынужден был извиниться и затаить свою злобу на француза до весны.

Война и мир

Следующий сезон, который Сенна и Прост начинали уже в разных командах, стал логическим продолжением

предыдущего, вернее – зеркальным его отражением. Шесть побед в 14 первых гонках – у Сенны, пять – у Проста. Но на этот раз McLaren бразильца оказался чуть надежнее Ferrari француза. Перед очередной “Сузукой” уже Айртон опережал Алена на девять очков, и его вполне устраивал сход их обоих. Так оно и произошло: стартовав с поула, Сенна не стал испытывать судьбу и в первом же повороте протаранил Ferrari Проста. Разразился жуткий скандал. “Он думает, что раз он верит в Бога, то не может погибнуть, но это становится опасным для других гонщиков. Его надо изолировать!” – бушевал Прост, но FISA не посмела лишить Сенну титула, ограничившись шестимесячной условной дисквалификацией.

То ли из-за навешенной на Айртона дисквалификации, а скорее, из-за того, что в 1991 году новые Ferrari 642 и 643 оказались куда хуже своей предшественницы и основными соперниками Сенны в борьбе за титул теперь стали пилоты Williams, их война с Простом на время стихла. Но это затишье было лишь иллюзией. Как только в Хоккенхайме-91 они вновь сош-

лись в очной схватке (не важно, что теперь на кону стояло лишь четвертое место), их дуэль едва не закончилась новой аварией и очередной порцией взаимных обвинений. Напуганные перспективой получить к зиме пару трупов, эмиссары FISA во главе с тогдашним президентом федерации Жаном-Мари Балестром перед Гран При Венгрии бросились мирить дуэлянтов. Поддавшись на уговоры на “Хунгаринге”, они больше часа беседовали тет-а-тет в автобусе компании Elf, а выйдя оттуда, объявили ожидавшим их журналистам о своем примирении. Ни слова больше. Что именно они говорили друг другу, так и осталось тайной, которую Сенна унес с собой в могилу, а Прост до сих пор хранит в себе.

Они помирились ровно на год, до следующей Венгрии. Осенью Сенна выиграл (и снова на “Сузуке”, но на этот раз в схватке с Мэнселлом) свой третий чемпионский титул. Прост же, разругавшись с руководством Ferrari, покинул команду из Маранелло и, оставшись без места в Формуле-1 (за Ligier он выступать не захотел), вынужден был пропустить сезон. Для Айртона тот чемпионат, впрочем,





Из McLaren, в котором он провел шесть лучших лет в Ф-1, Айртон уходил с большими надеждами на будущее (слева вверху)

Увы, его чаяниям так и не суждено было сбыться: синие-белые машины принесли Сенне лишь разочарования и смерть (слева внизу)

Последний раз Сenna и Прост сошлись в очной дуэли в декабре 1993 года на картинговой трассе парижского дворца спорта "Берси" (справа)

также получился неудачным. Даже он оказался бессилем в борьбе с Williams FW14B, чей великолепный мотор, активная подвеска и автоматическая коробка передач давали Мэнселлу и Патресе по две секунды преимущества на круге. А потому даже три победы Айртон в Монако, Венгрии и Италии стоили не меньше, чем три его чемпионских титула. Но этот сезон стал для Айртонна настоящей пыткой – понимая, что выиграть следующий чемпионат можно лишь за рулем Williams, на Гран При Венгрии он даже передал Фрэнку Уильямсу через комментатора BBC Джеймса Ханта, что готов выступать за его команду бесплатно. Но бразилец уже опередил... Прост: француз подписал с Williams контракт, в котором содержался пункт, исключавший появление в команде Сенны.

Обозвав Алена трусом, Айртон готов был вообще пропустить сезон-93: после ухода Honda надеяться на быстрое возрождение McLaren, в арсенале которой теперь был клиентский мотор Ford, уже не приходилось. Сenna даже слетал в Финикс, чтобы опробовать автомобиль серии CART. Но потом все же поддался на уговоры Денниса и заключил с ним контракт на одну гонку, затем еще на одну и еще... После двух побед

подряд на Гран При Бразилии и Европы (одна из лучших в его карьере, на первом круге под дождем Айртон пробился с пятого места на первое) Сenna, перед четвертым этапом уверенно возглавлявший чемпионат, продлил контракт до конца сезона. Но даже пять побед (в Сан-Паулу, Донингтоне, Монако, Сузукэ и Аделаиде) не помогли бразильцу: титул все равно достался Просту. И все же борьба была. Их дуэль с Аленом в Сильверстоуне, когда Айртон на значительно более медленной машине на протяжении семи кругов героически сопротивлялся Williams француза, стоила иного чемпионата. Причем на этот раз оба были предельно корректны по отношению друг к другу. Эта дуэль стала как бы квинтэссенцией всех их предыдущих стычек. Своего рода прощальным подарком друг другу и болельщикам. И неважно было, кто в итоге выиграл, а кто проиграл. От их соперничества, чем бы оно ни заканчивалось, всегда выигрывала Формула-1. Увы, им недолго оставалось радовать болельщиков. Прост в конце года ушел из гонок. А Сenna занял его место в Williams, но, как оказалось, лишь затем, чтобы выиграть еще три поула, дважды глупо сойти с трассы и 1 мая 1994 года найти

свою смерть в итальянской Имоле – на одной из своих любимых гоночных трасс.

"Гонки – в моей крови..."

Многие считали его бездушным эгоистом, для которого существовал только он сам и его победы. Но, когда в 91-м в Хоккенхайме перевернулся Ligier Эрика Кома, Айртон был единственным пилотом, остановившим свою машину и бросившимся на помощь французу. Он был предан гонкам до фанатизма и вместе с тем никогда не говорил, как большинство его коллег, что главным в жизни для него остаются семья или дружба. А потому часто даже самые близкие люди его не понимали.

Всемирная слава, миллионы долларов на счету, шикарная вилла в джунглях Татуи в 150 км от Сан-Паулу с картодромом, прудом и конюшней, квартира в Монако, личный вертолет, самолет, яхта, успешный бизнес от продажи комиксов до торговли велосипедами и автомобилями Audi, шикарные женщины, которых он умел скрывать от публики, но которые, тем не менее, окружали его на протяжении всей его короткой и яркой жизни... – все это дали ему гонки. Но важнее всего для Айртонна были эмоции, которые

41 победа, 65 поулов — таков итог карьеры Сенны! Но сухие цифры, как бы они ни поражали воображение, не способны передать значимость Сенны для поклонников Формулы-1

он испытывал на трассе. "Гонки, соревнования — в моей крови, это часть меня, часть моей жизни", — эта фраза, сказанная им на пресс-конференции после первого столкновения с Простом на Сузуке в 89-м, была девизом бразильца. Именно ради этих эмоций, ради гонок, ради побед он жил.

В Имоле-94, когда после гибели Ратценбергера Айртону, может быть, впервые в жизни не хотелось выхо-

дить на старт, он все же превозмог себя. В 65-й раз (это единственный серьезный рекорд Ф-1, который пока не покорился Михаэлю Шумахеру) Сенна стартовал с первой позиции. Но прежде чем сесть за руль, он будто попрощался с миром и со своим главным соперником. "Привет моему другу Алену! (Наверное, впервые за много лет он публично так обращался к Просту.) Мне тебя не хватает. Раньше все давление мы делили пополам,

но теперь ты ушел, и весь этот тяжкий груз свалился на мои плечи. Это очень трудно вынести..." — сказал Сенна за несколько минут до старта в своем последнем интервью французской телекомпании TF1, после чего сел за руль и умчался навстречу смерти. Через четверть часа жизнь Бразильского Волшебника оборвалась в скоростном повороте Tamburello на седьмом круге Гран При Сан-Марино...

С тех пор прошло ровно десять лет, но, несмотря на это, Сенна по-прежнему остается неотъемлемой частью Формулы-1. И дело даже не в крохотной стилизованной букве S, все эти десять лет украшающей в память о нем автомобили Williams. Важнее другое: Айртон продолжает жить в сердцах миллионов людей, которым при жизни он дарил драгоценные минуты счастья и которым теперь вечно будет его не хватать. Даже сейчас, десять лет спустя, многим из них тяжело сказать ему "ПРОЩАЙ, АЙРТОН!" 





“КОРОЛЕВСКАЯ ФОРМУЛА” В СТРАНЕ СОВЕТОВ

Советский гонщик Формулы-1? Да таких было сколько угодно! Причем выступали они на автомобилях отечественного производства. Правда, это была Формула-1 “внутреннего употребления”

Текст: Лев ШУГУРОВ, Владимир МАККАВЕЕВ. **Фото:** архив Льва ШУГУРОВА

Национальная Формула-1! Подобный чемпионат во все времена был пределом мечтаний автомобильных федераций всех стран мира. Но во всем мире только двум державам удалось организовать соревнование такого уровня. В 1978 году это сделал Британский королевский автоклуб. Но задолго до этого первый чемпионат

страны в гонках Ф-1 был разыгран в СССР.

Пятидесятые годы XX века стали, пожалуй, самым неоднозначным периодом в истории отечественного автоспорта. С одной стороны, именно тогда едва ли не единственный раз всерьез рассматривалась возможность дебюта советской гоночной команды ВВС Василия Сталина,

вооруженной построенными в ГДР “Соколами”, в чемпионате мира Ф-2. С другой – это были годы полной изоляции от зарубежного автоспорта. Гонок на первенство мира никто в СССР не видел даже в кино. Лишь узкий круг специалистов на автомобильных заводах и в спортивных клубах мог познакомиться с десятком технически совершен-

ных на недоступном для нас уровне, но устаревших Auto Union, вывезенных после войны из Германии.

Окно в европейский автоспорт приоткрылось лишь в 1956 году, когда Центральный автомотоклуб СССР вступил в члены FIA. А через четыре года образовалась ФАМС – Федерация автоспорта СССР, при этом в



Чемпион СССР по автогонкам Ф-1 1969 года В. Рже-
вичский на "Моск-
виче-Г5"
(слева)

Сверху вниз про-
тив часовой
стрелки:
"Москвич-Г4" с
Юрием Чвировым

за рулем.
1963 год

Широких гоноч-
ных шин в СССР
не было, и на гон-
ках нашей Ф-1
можно было ви-
деть машины со
сдвоенными зад-
ними колесами,
1965 год

Юрий Вишняков
лидирует на сво-
ей безымянной
самоделке.
1963 год

ГА-22 – советская
Maserati 250F.
К сожалению,
сходство
было только
внешним



Москве решили не изобретать велосипед, а, насколько это воз-
можно, скопировать правила и
технические требования, утвер-
жденные FIA. Так в начале 1960
года ФАМС приняла классифи-
кацию гоночных автомобилей,
соответствующую международ-
ной, и в СССР появилась нацио-
нальная Формула-1 – класс го-
ночных автомобилей, который
чисто формально, да и то далеко
не во всем, совпадал с междуна-
родной Формулой-1.

"Советская Maserati"

В то время международная Фор-
мула-1 ограничивала рабочий
объем двигателя 2,5 литрами.
Существовали и другие техни-
ческие ограничения. Некоторые
из них ФАМС приняла, другие –
отмела, поскольку наш уровень
техники просто не позволял вы-
полнить эти требования. Правда,
в целом на первых порах приня-
тие новой Формулы почти ничего

не изменило. Еще в 1959 году в
СССР в соответствии с советски-
ми техтребованиями существо-
вала так называемая группа "Г",
в которую входили машины с
форсированными двигателями
"Волга" ГАЗ-21, одноместными
кузовами с открытыми колесами
и множеством узлов и деталей от
все той же серийной "Волги". Ма-
шин этих было не более десятка,
почти все они и перетекали в на-
циональную Формулу-1. На стар-
те чемпионата страны 1960 года
стояли семь машин.

Наибольший интерес предс-
тавляли два автомобиля ГА-22,
построенные на авторемонтном
заводе ленинградского военного
округа под руководством Вале-
рия Шахвердова. Автомобили
имели пространственную труб-
чатую раму, двигатель ГАЗ-21,
положенный на бок, проходив-
ший сбоку от гонщика кардан-
ный вал и полуоси неравной дли-
ны. Двигатель, поскольку лежал

на боку, имел систему смазки с
сухим картером. Горючую смесь
готовили два карбюратора. Кор-
обка передач – "волговская",
трехступенчатая (в международ-
ной Ф-1 в те годы использовали
пятиступенчатые КП), независи-
мая подвеска передних колес –
тоже "волговская". Задний мост
имел зависимую подвеску и был
переделанным узлом от "советс-
кого джипа" (в просторечии –
"козла") ГАЗ-69. Двигатель, хотя
и был форсированным, разви-
вал довольно скромную мощ-
ность – 84 л.с. В последующие
годы ее удалось поднять до
уровня 90–95 л.с. Но в любом
случае этот показатель был в

2,5–3 раза меньше, чем мощ-
ность зарубежных машин Фор-
мулы-1 того времени. Внешне
ГА-22 очень напоминал Maserati
250F, на котором Фанхио выиг-
рал чемпионат мира 1957 года.
Чувствовалось, что в процессе
работы над машиной Шахвердов
немало времени провел за изу-
чением обводов и чертежей "мо-
денской стрелы", но все же по
техническим характеристикам
советский аналог значительно
уступал своему итальянскому
прообразу, мотор которого выда-
вал на 7400 об/мин мощность в
270 л.с. При этом максимальная
скорость ГА-22 составляла всего
190 км/ч, тогда как Maserati

ПОД ИЗЯЩНЫМИ ОБТЕКАТЕЛЯМИ
"СОВЕТСКОЙ MASERATI" СКРЫВА-
ЛИСЬ УЗЛЫ И ДЕТАЛИ СЕРИЙНОЙ
"ВОЛГИ" И ДАЖЕ "КОЗЛА"



А вот "Эстоний-16М" с двигателем "Москвич-412" выпускалось по несколько десятков в год



Производство "Москвичей-Г4" было пущено "в серию". В 1963-64 годах было создано три экземпляра (слева)

Автомобиль ГЕП в 1967 году стал в отечественной Формуле-1 лучшим (справа)



разгонялась до 290 км/ч. Да и весил ГА-22 целых 900 кг — в полтора раза больше, чем 250F. О барабанных чугунных тормозах, чугунном картере коробки передач и рулевом механизме, также происходивших от обычной "Волги" ГАЗ-21, и говорить не стоит. И все же при том уровне спортивной техники, что существовал тогда в СССР, "советские Maserati" ГА-22 не знали себе равных и казались советским болельщикам весьма совершенными автомобилями. Шахвердов достаточно легко стал за рулем одного из них первым чемпионом советской Ф-1 (хотя если бы он вышел на старт этапа чемпионата мира, отставание от зарубежных автомобилей Ф-1 на четырехкилометровой трассе составило бы порядка 35–45 секунд на круге).

Конкуренцию ему в 1960 году составляли пилоты, а вернее будет сказать, шоферы (боль-

шинство из них были простыми таксистами), машины которых были построены в различных спортивных клубах Москвы и Ленинграда. Все они также базировались на узлах и агрегатах серийной "Волги" ГАЗ-21, но их рамы были выполнены из двух труб диаметром около 90 мм — совершенно устаревшая концепция. Конструировали эти автомобили Юрий Вишняков и Вячеслав Косенков. Причем у Вишнякова машина вообще не имела названия. Что касается Косенкова, то в период с 1962 по 1964 год им было построено три экземпляра машины КВН-2500Г, также выполненных в "староитальянском стиле". Постепенно эти автомобили по своим техническим показателям подтянулись к модели ГА-22, но вследствие изменения технического регламента к тому моменту они уже перестали носить гордое имя "формула-1".

Долгий век малолитражек

2,5-литровая Ф-1 в СССР просуществовала менее года. В 1961 году FIA приняла для чемпионата мира новую Формулу-1, предусматривавшую ограничение рабочего объема мотора полутора литрами. Она также предписывала, чтобы за сиденьем гонщика находилась дуга безопасности. Вводились и другие требования. Но ни наш автопром, ни Федерация автоспорта (ФАС СССР), в которую была преобразована ФАМС, оказались не готовы принять новый технический регламент, поэтому в СССР он начал действовать лишь с 1963 года, когда и был разыгран второй чемпионат страны в Ф-1.

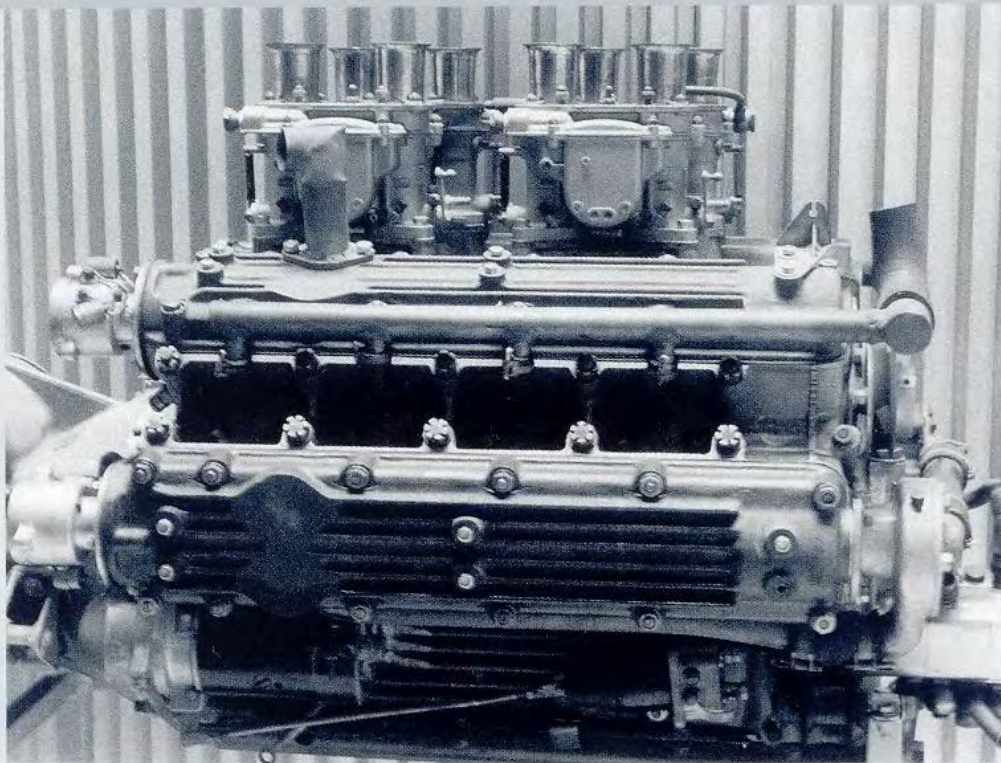
К тому времени ведущие мировые фирмы-производители гоночных машин по примеру Соорег отказались от переднего расположения двигателя. Поскольку примерные чертежи луч-

ших гоночных машин Ф-1 в те годы были еще доступны широкой публике и печатались в зарубежных автомобильных журналах, в нашей стране также началась эра среднемоторных автомобилей. Среди них прежде всего необходимо отметить "Москвич-Г4" конструкции Игоря Гладилина и Льва Шугурова, соавтора этой статьи. Это был, бесспорно, лучший советский гоночный автомобиль тех лет, вот только пропасть, отделявшая машины советской Ф-1 от их зарубежных собратьев, хоть и сократилась, но далеко не столь значительно, как надеялись московские конструкторы. Об уровне советской техники говорит тот факт, что в 1964 году чемпионский титул достался Юрию Чвируву, выступавшему на восточно-германском 998-кубовом Meikun-Wartburg-64 Формулы-3. Правда, справедливости ради нужно признать, что это был единствен-

Спецпроект

Мысль об участии в чемпионате мира Ф-1 не давала покоя конструкторам. В середине 60-х годов на заводе "Москвич" родилась идея построить полноценный автомобиль Формулы-1, который соответствовал бы уровню чемпионата мира. Начать решено было с создания совершенно нового силового агрегата. Мотор, спроектированный Игорем Гладилиным и Львом Шугуровым в сотрудничестве с Серпуховским центральным конструкторским бюро мотоцикlostроения, получил обозначение ГД1. За основу был взят двухцилиндровый (350 см³, 51 л.с. при 10 800 об/мин) двигатель гоночного мотоцикла "Восток-С360". По сути, ГД1 стал "учетверненным" мотором "С360", но с водяным охлаждением. Первые прогоны двигателя в режиме 6000 об/мин (больше не позволяли возможности моторного стенда) выявили мощность 162 л.с. Рабочий объем двигателя был чуть меньше 1500 см³. В дальнейшем планировалась работа по доводке мощности до 210 л.с. при 10 800 об/мин (лучшие моторы Ф-1 тех лет развивали 220 л.с. при 12 000 об/мин).

Двигатель ГД1 был оснащен двумя верхними распределительными валами в каждой головке, системой смазки с сухим картером и шлицевым соединением типа "Хирт" для деталей коленчатого вала. Четыре вертикальных сдвоенных карбюратора были итальянскими, фирмы Weber. Свечи — английские, гоночные 10-миллиметровые, фирмы



Lodge. Завод изготовил два мотора, но на этом дальнейшая работа над новым двигателем и машиной в целом остановилась ввиду невозможности приобретения за рубежом нужных комплектующих: амортизаторов, колес, дисковых тормозов, электронной системы зажигания и т.д.

Но выбрасывать хорошие моторы на свалку было жаль, и гонщик Николай

Шевченко взялся переоборудовать одно из шасси "Москвич-Г4" под новый двигатель, который был установлен с совершенно новым блоком (коробка передач и главная передача). Шевченко надеялся, что сможет использовать эту машину для установления новых всесоюзных рекордов скорости, но так и не успел закончить работу — погиб в аварии на московских улицах.

Двигатель ГД1 задумывался как основополагающий камень в проекте участия в чемпионате мира Ф-1. Но даже этот камень оказался для отечественного автотропа слишком "тяжел"

ный случай, когда гэдэзровский Давид побил советских Голиафов: два из трех советских чемпионатов полуторалитровой Ф-1 остались за "Г4". Всего было построено три экземпляра таких машин. Поначалу они оснащались форсированным 1358-кубовым двигателем "Москвич-408Г" мощностью 81 л.с. (1,5-литровые моторы чемпионата мира выдавали в те годы 190–220 л.с.). Силовой агрегат, в полном соответствии с мировыми тенденциями, стоял за спиной гонщика и был заблокирован с четырехступенчатой коробкой передач, объединенной с главной передачей. Подвеска всех колес была независимой, пружинной, а рама — в виде пространственной сварной фермы из труб диаметром 32 мм. Весьма передовая по советским меркам конструкция шасси еще при рождении выглядела устаревшей на фоне революционных монококов Колина

Чэлмена. Несмотря на алюминиевый кузов, алюминиевые бензобаки, алюминиевый же картер главной передачи, автомобиль получился тяжеловатым — 630 кг (машины чемпионата мира весили от 450 до 480 кг), да и максимальная скорость в 177 км/ч была далека от зарубежных 300 км/ч. Лишь позже, в 1966 году, уже после введения 3-литровой Формулы, один из этих автомобилей был оснащен форсированным 1,5-литровым двигателем "Москвич-412" мощностью 92 л.с., привод клапанов которого впервые осуществлялся от расположенного в головке цилиндров распределителя, а не от длинных толкающих штанг, как на старых моделях "москвичей" и "волг". Тогда же в Москве в первый и пока в последний раз была предпринята попытка построить автомобиль Формулы-1, способный на равных противостоять лучшим машинам чемпиона

мира. Но ГД1 так и остался воплощенным лишь в чертежах инженеров АЗЛК.

Параллельно Таллиннский опытный авторемонтный завод освоил мелкосерийное производство "Эстоний-16М" с двигателями "Москвич-412". Эти автомобили были примерно на 100 килограммов легче, чем "Г4", и именно они вместе с "москвичами" и составляли до 1965 года основу советской Формулы-1. Формально, как и международная, национальная полуторалитровая Ф-1 просуществовала пять лет, но на практике век ее машин оказался куда более долгим, нежели в гонках Гран При.

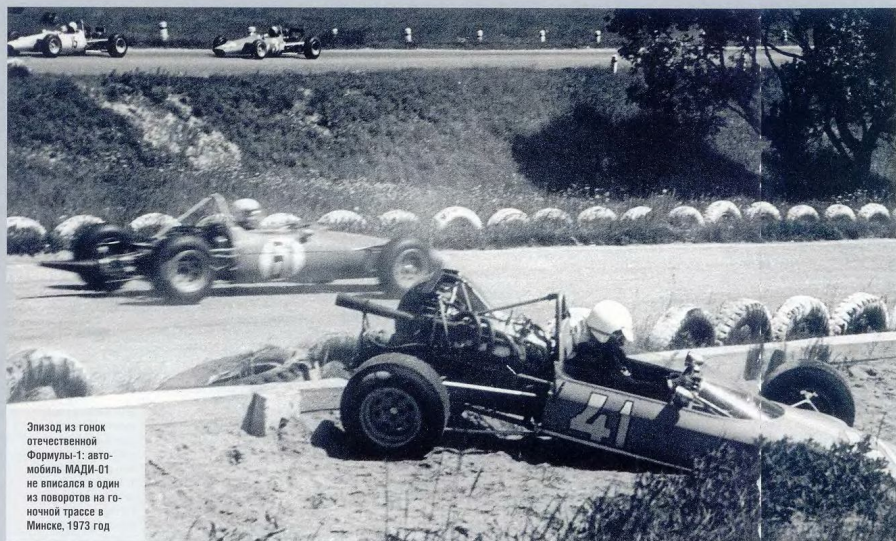
Больше — не значит мощнее

В отличие от реформ 1961 года, к введению FIA в 1966 году нового 3-литрового регламента советские заводы и спортивные клубы уже успели подготовить отдельные экземпляры машин с двигателями рабочим объемом, приближенным к 3000 см³. Однако не в пример чемпионату мира, где с удвоением литража почти вдвое выросла и мощность моторов, в СССР машины получили прибавку лишь в 10–20 "лошадей". Большинство машин, вышедших на старт в 1966–1967 годах, оснащались старыми моторами ГАЗ-21. Но поскольку Ф-1

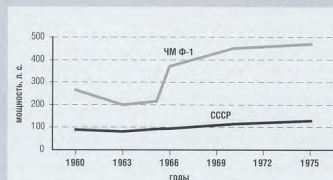
ТОГДА В МОСКВЕ В ПЕРВЫЙ И ПОКА В ПОСЛЕДНИЙ РАЗ БЫЛА ПРЕДПРИНЯТА ПОПЫТКА ПОСТРОИТЬ АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-1

ИСТОРИЯ

Советская Формула-1



Эпизод из гонок отечественной Формулы-1: автомобиль МАДИ-01 не вписался в один из поворотов на гоночной трассе в Минске, 1973 год



Мощностные характеристики автомобилей международной и советской Формулы-1 1960-1975 гг.

Год	1960	1962	1963	1965	1967	1975
ЧМ Ф-1	265	200	215	370	450	470 л.с.
СССР	90	81	92	95	115	130 л.с.

ограничивала теперь рабочий объем тремя литрами, многие гоночники заменили "волговские" поршни и шатуны на детали от двигателя "Майба". Рабочий объем вырос с 2,5 до 3 литров, а мощность — с 95 до 105-115 л.с. Так, старый КВН-2500Г стал

КВН-3000Г, но значительного прироста скорости это не дало. Неудивительно, что первый сезон новой Формулы вновь остался за Т.Г. Владимира Бубнова. В 1967 году, правда, выиграл ленинградец Евгений Павлов на относительно новой, но кустарно сде-

ланной машине собственного производства с форсированным 100-сильным мотором от ГАЗ-21. А двумя годами позже в советской Формуле-1 вновь повзрел автомобиль Формулы-3 зарубежного производства с мотором по объему втрое меньше допустимого максимума. Мощный (95 л.с.) и легкий (всего 360 кг) крошка De-Santis-Ford Юрия Андреева развивал скорость в 190 км/ч и запросто опережал на трассе тяжелых и практически не превосходивших его в мощности советских гоночных монстров.

К концу 60-х отставание советской Формулы-1 от международной достигло апогея. В мощности моторов автомобили Гран При превосходили отечественные машины почти втрое. Лишь изредка в СССР появлялись более или менее перспективные проекты. Так, уже во второй половине 60-х весьма многообещающую конструкцию предложил

Владимир Никитин из харьковского автодорожного института (ХАДИ), построивший гоночный автомобиль ХАДИ-8 с пятиступенчатой коробкой и оригинальным 2-литровым мотором V8. У него были два распределительных вала в каждой головке цилиндров, а мощность достигала 160 л.с. Конструкция ХАДИ-8 была очень интересной, но, к несчастью, — сырой, и высоких результатов на ней добиться не удалось. Перелом к лучшему наступил лишь с появлением нового поколения полусерийных гоночных "Эстоний" и "Москвичей".

Главным оружием таллинского завода стала построенная под руководством Яна Страуса "Эстония-17". И хотя, по сути, она стала лишь развитием модели "16М", унаследовав от последней многие узлы, двигатель был взят от "Волги", скопирован двумя сварочными карбораторами Weber-400СО и развивал мощность около 110 л.с. Впервые на этом

гоночном автомобиле были применены два бортовых радиатора.

В 1969 году завод "Москвич" построил для национальной Ф-1 два автомобиля: Гладилена и Милыштейна: "Москвич-15" и "Москвич-15А", также представлявшие собой дальнейшую эволюцию Т-4. В качестве двигателя использовался экспортный мотор "413" в полугоризонтальном варианте, выдававший в гоночной версии 118 л.с. Кроме того, на этих машинах стояла пятиступенчатая коробка передач, изначально созданная для работы в паре с двигателями ГД. Позже оба автомобиля получили дисковые тормоза, более совершенный с точки зрения аэродинамики пластмассовый кузов, расточенный до 1840 см³ "413-й" мотор, развивавший мощность в 124 л.с. при 6000 об/мин и обозначение "Т5М". "Москвич-15М" и "Москвич-15А" оказались очень удачными, и на них были выиграны три чемпионата страны.

Из остальных машин, появившихся на старте гонок национальной Ф-1 в конце 60-х — начале 70-х, стоит, пожалуй, выделить еще две достаточно удачные конструкции, существовавшие как самостоятельные классы в советской спортивной классификации гоночных автомобилей, хотя национальные чемпионаты в Ф-2, Ф-3, а также в Формуле-Восток разыгрывались ежегодно еще на протяжении долгих лет. Чемпионаты же национальной Ф-1 в дальнейшем проводились только в Великобритании. Однако, хотя они и были по уровню гораздо ближе к подлинным "королевским гонкам", век британского первенства под названием Aurora F1

Можно было бы также назвать и ряд других самоделок, оснащавшихся в середине 70-х двигателями Ford V6. Но с 1976 года Формула-1 перестала существовать как самостоятельный класс в советской спортивной классификации гоночных автомобилей, хотя национальные чемпионаты в Ф-2, Ф-3, а также в Формуле-Восток разыгрывались ежегодно еще на протяжении долгих лет. Чемпионаты же национальной Ф-1 в дальнейшем проводились только в Великобритании. Однако, хотя они и были по уровню гораздо ближе к подлинным "королевским гонкам", век британского первенства под названием Aurora F1

оказался куда короче советской Формулы-1, пусть и формально, но существовавшей на просторах Страны Советов на протяжении полутора десятилетий.

ФОРМУЛА-1 В СОВЕТСКОЙ СПОРТИВНОЙ КЛАССИФИКАЦИИ ПЕРЕСТАЛА СУЩЕСТВОВАТЬ КАК КЛАСС В 1976 ГОДУ



М. Лайв в автомобиле "Эстония-14" с двигателем "Волга". В профиль отечественная Ф-1 смотрелась не так уж и плохо



Автомобиль "Эстония-17М" с широкими шинами и бортовыми радиаторами в 1968 году выглядел вполне пристойно. Но двигатель от серийной "Волги" делал его характеристики весьма и весьма скромными. Конечно, отечественный автоспорт тех лет отличала определенная самоубийственность. Но в организационном и техническом плане в советском чемпионате от Формулы-1 было одно название

Чемпионы СССР по кольцевым гонкам Формулы-1

Год	Пилот	Команда
1960	Ю. Шварцкопф	"Т-22"
1962	Ю. Чирков	"Москвич-14"
1964	Г. Сургуев	Mokus Werburg-64
1966	В. Шварцкопф	"Москвич-14М"
1967	Е. Павлов	ГПТ
1969	В. Румчарский	"Москвич-15"
1970	Ю. Андреев	De-Santis-Ford
1971	М. Лайв	"Эстония-14"
1972	Ю. Павлов	"Москвич-15М"
1973	Н. Казаков	"Москвич-15М"
1975	Г. Дубовид	"Эстония-16М"

Примечание: в 1961, 1962, 1968 и 1974 гг. национальный чемпионат не проводился

ПРОБА СИЛ

27 августа 1967 года на трассе “Невское кольцо” в Ленинграде состоялись автомобильные гонки. Это были первые международные старты в нашей стране с 1914 года

Текст: Лев ШУГУРОВ. Фото: архив Льва ШУГУРОВА

После розыгрыша в 1914 году Большого Приза Санкт-Петербурга наша страна на протяжении почти полувека не принимала иностранных пилотов. До 60-х годов соревнования “формул” считались в СССР буржуазным спортом. То ли дело зимние гонки на фэтонах ГАЗ-А из Москвы в Ленинград! Вот это по-пролетарски! Но наконец лед тронулся...

Полувековая изоляция от мирового автоспорта начала исчезать лишь после того, как 15 октября 1956 года в Париже Международная автомобильная федерация приняла в свои ряды Центральный автомотоклуб СССР. По правилам FIA он должен был устраивать у себя международные соревнования. В июле 1958 года FIA утвердила в качестве международных два рекорда скорости, установленных советскими гонщиками Эдуардом Лорентом и Алексеем Амбросенковым. В августе наши спортсмены дебютирова-

ли на ралли в Финляндии, а в июне 1960 года пришло время для международных ралли и на территории СССР под политически выверенным названием “За мир и дружбу”. Но организованная в январе 1960 года Федерация автомобильного и мотоциклетного спорта СССР намеревалась проводить в стране не только международные ралли, но и кольцевые гонки.

Единственная мало-мальски пригодная кольцевая трасса тогда, как, впрочем, и сейчас, находилась у нас в Ленинграде. “Невское кольцо” окружало насыпной холм, в котором, как в кратере вулкана, располагался футбольный стадион. Склоны холма стали естественными трибунами, с которых свободно обозревалась значительная часть трассы длиной 3,3 километра. “Невское кольцо” было далеко не идеально: его окаймляли бордюрные камни, фонарные столбы, асфальт был узким и местами неровным — из-за со-

седства с заливом весной почва проседала.

На этой трассе в 1960 и 1961 годах уже проводился чемпионат страны по кольцевым автогонкам, там же решено было провести и первые в СССР международные гонки, состоявшиеся 27 августа 1961 года. Конечно, об участии в них западноевропейских пилотов в годы холодной войны не могло быть и речи. Приглашения были разосланы лишь федерациям Финляндии, ГДР и Польши. Соревнования решили проводить в четырех классах, в которых советские спортсмены, как тогда казалось, имели хоть какие-то шансы на успех: на машинах Формулы-3 (мотоциклетные моторы объемом до 500 см³), Ф-Юниор (двигатели серийного происхождения рабочим объемом до 1000 см³), спортивных машинах без ограничения литража и гоночных автомобилях свободной Формулы. Правда, в классификации машин сразу

пришлось делать допущения. Так, в заезд Ф-“Юниор” были допущены советские автомобили с 1358-кубовыми моторами, а среди автомобилей свободной Формулы на старт выпустили спортивный Jaguar-D.

Первую скрипку играли финны. Они привезли восемь машин, большинство которых принадлежало богатому лесопромышленнику Курту Линкольну — единственному в финской команде, кто имел опыт международных выступлений в Англии, Австрии и Германии. Переводчиком в команде была русская по происхождению жена Линкольна Наташа. Мало кто тогда обратил внимание на дочь Линкольна, Нину, которая впоследствии стала женой австрийца Йохена Риндта, чемпиона мира Формулы-1 1970 года. А

Старт машин Ф-3. На белом Cooper-Norton (№24) — Линкольн. За ним — армия гонщиков на автомобилях “Эстония-3”





(Сверху вниз против часовой стрелки)
Маттила, депутат финского парламента, на Lotus-20 в заезде Формулы-«Юниор» был вторым

Две машины ГА-22 с моторами

ГАЗ-21 стали самым «мощным» нашим «оружием» в гонках свободной Формулы

Лесопромышленник из Финляндии Курт Линкольн (на фото за рулем Соорег Мопасо) победил

в трех заездах разных Формул
Линкольн лидирует на Соорег Ф-«Юниор»

Бейшанс на «Эстонии-3» пробились на третье место в заезде Формулы-3





Чвиров за рулем
"Москвича-ГЗ" отстал
от победителя на 3
круга. Позади Косен-
ков на КВН-1300Г

после гибели мужа в 70–80-е годы Нина Риндт получила известность как организатор ежегодных выставок гоночных и экзотических автомобилей.

Самым интересным стал заезд Ф-Юниор, где "иностранный легион" имел наибольшее представительство. Участников тут набралось шестнадцать. Среди них трое финнов: Курт Линкольн, Йоуко Норделл и Лео Маттила. Трое немцев: Хайнц Мелькус, Зигмар Бунк и Фридер Редляйн. И столько же поляков: Антони Вайнер, Ежи Янковский и Владислав Шульчевский. Остальные семеро – советские гонщики: москвич Юрий Чвиров, ленинградцы Леонид Андреев, Геннадий Заводчиков, Григорий Зинин, Михаил Ковалев, Вячеслав Косенков и таллинец Хендрик Саарма.

Финны ехали на новеньких Cooper и Lotus-20 (85–90 л.с., 360 кг), обутых в специальные гоночные шины Dunlop-R5, немцы – на машинах Melkus-Wartburg, поляки – на RAK-Wartburg (65–70 л.с., 360–400 кг, шины Riesa). Что касается наших гонщиков, то в распоряжении Чвирова находился "Москвич-ГЗ" (70 л.с., 650 кг), ленинградцы

имели однотипные КВН-1300Г (63–65 л.с., 500 кг), а у Саарма была самоделка с мотором "Москвич". Но самое печальное – все советские автомобили были оснащены шинами МШЗ-М59 от серийных легковушек!

Уже после краткого анализа технических характеристик стало ясно, что наши автомобили проигрывают машинам финнов около 12–15 секунд на круге! А учитывая, что все советские пилоты выросли из обычных шоферов и их гоночный опыт формировался в трех-пяти гонках за сезон, с надеждами на победу пришлось распрощаться еще до старта. Так и вышло! Линкольн победил с отрывом в полкруга от финишировавшего вторым депутата финского парламента Лео Маттилы. Причем преимущество могло быть и большим, если бы в середине гонки Курт не остановился в боксах... чтобы попить минеральной воды. Превосходство финнов было настолько подавляющим, что немцы и поляки могли претендовать лишь на место в пятерке.

Гонка Ф-3 тоже прошла без особой борьбы. Со старта до финиша лидировал тот же Линкольн на Cooper с двигателем от

гоночного мотоцикла Norton-Manx (40 л.с.). Два других финна – Сеппо Риккиля и Хейно Хиттаринта – шли на автомобилях Cooper с моторами Jap (33–35 л.с.), но из-за сильной гигроскопичности спиртового горючего (высокая влажность воздуха на островной трассе привела к поглощению влаги топливом) двигатели работали с перебоями, что позволило Юрию Бугрову и Вольдемару Бейшансу на серийных гоночных "Эстониях-3" (в 1961 году Таллиннский авторемонтный завод выпустил их в количестве 36) с форсированными моторами "Урал-М52" (30–32 л.с.) занять соответственно второе и третье места.

Подобная ситуация наблюдалась и в заезде спортивных машин. Линкольн, выступавший на этот раз за рулем заднемоторного Cooper-Monaco (очень легкой – 560 кг – машины с 2-литровым мотором мощностью 192 л.с.), штамповал круги в районе 1'36 секунд, в то время как советские пилоты на КВН-2500С (900 кг) с двигателями ГАЗ-21 (85–87 л.с.) на каждом круге уступали ему по 14–15 секунд. Шансов достать финна не было.

Последняя же, четвертая гонка свободной Формулы превратилась в сольное выступление Хиттаринта на Jaguar-D. Болельщики, коих собралось на "Невском кольце" более 70 тысяч, впервые получили возможность увидеть живьем леген-

дарную "дикую кошку", "родные сестры" которой в 1957 году оккупировали пять из шести первых мест в 24-часовом марафоне в Ле-Мане. Бороться с 3,5-литровым 250-сильным монстром пилоты СССР не могли, и им пришлось довольствоваться нижними ступеньками пьедестала, которые разыграли между собой Людвиг Кырге на ГАЗ-22 и Юрий Вишняков на ГАЗ-60, чьи 2,5-литровые моторы ГАЗ-21 уступали в мощности "кошке из Ковентри" почти втрое.

Конечно, об успехах нашего автоспорта при столь гигантском техническом отставании в те годы не приходилось даже и мечтать, но ленинградские гонки определили направление дальнейшего развития советского автоспорта на многие годы вперед. Уже в конце 1962 года Центральный автомотоклуб приобрел в ГДР первую партию гоночных Melkus-Wartburg (впоследствии их количество в советских спортклубах выросло до полусотни), а Таллиннский авторемонтный завод, ЗИЛ и "Москвич" в период с 1962 по 1965 год разработали и построили несколько более совершенных моделей гоночных и спортивных машин. Все они еще неотягивали до мирового уровня, но позволили несколько сократить пропасть, отделявшую нас от международной Ф-1. Пропасть эта, впрочем, и до сих пор остается непреодолимой. ■

70 ТЫС. ЗРИТЕЛЕЙ УВИДЕЛИ
ЭКЗОТИЧЕСКОЕ ЗРЕЛИЩЕ:
"МОСКВИЧИ" И "ЭСТОНИИ" В
БОРЬБЕ С COOPER И JAGUAR



Задача

государственной важности

Текст: Александр КАБАНОВСКИЙ

Можно по-разному относиться к этой команде и ее руководителю. В конце концов только сильные личности вызывают сильные эмоции. Одно несомненно — история «Лукойл Рейсинг» неотделима от истории российского автоспорта.

Очень трудно пересчитать, сколько же у этой команды всевозможных «впервые». Выиграв в национальных соревнованиях за шесть лет едва ли не все, что только можно, представители гоночного подразделения нефтяного гиганта теперь смотрят на запад. Именно там в историю «Лукойл Рейсинг» будут вписаны новые страницы.

Европейские гонки можно сравнить с океаном. В него впадают десятки ручьев, рек и весьма солидных рек, подпитываемые молодыми пилотами из разных стран. Россия пока может похвастаться лишь небольшой речушкой, однако год от года она становится шире. И заметная часть наших гонщиков, выступающих в престижных кольцевых сериях, представляет как раз «Лукойл Рейсинг». Бессменного менеджера команды Евгения Малиновского сейчас трудно встретить в Москве — почти каждый уик-энд у кого-то из его по-

допечных проходят старты во Франции, Италии или Германии.

«Наша программа поддержки молодых спортсменов идейно не несет в себе ничего нового, — говорит Малиновский. — Этим занимаются, например, компании Red Bull, Elf и Toyota. С одной стороны, это бизнес, но с другой есть и национальная идея, ведь каждому приятно видеть, что в Формуле-1 или серии IndyCar едет твой соотечественник, национальный герой. Конечно, в такую программу не может попасть человек, имеющий к спорту весьма далекое отношение. Проще говоря, мальчишка должен выступать в картинге, выступать успешно, в том числе и в Европе. Тогда он получает шанс доказать, что действительно хорош. Для этого мы создаем ему, скажем так, среднестатистические европейские условия».

Сейчас на западной «орбите» выступают уже три представителя «Лукойл Рейсинг». 17-летний Михаил Алешин и 18-летний Юрий Байбородов гоняются в европейском и немецком первенствах Формулы-Renault 2000 (причем нужно особо отметить, что команда полностью российская — автомобили выкуплены в собственность, обслуживают их

наши механики). 16-летний Сергей Афанасьев выступает в «младшей» серии — итальянской Формуле-Renault Monza. Причем — ни много, ни мало — за «конюшню» BVM Minardi, которой покровительствует одноименная команда Ф-1!

Почему же выбор пал именно на эти соревнования? «На самом деле, начинается все еще здесь, когда 15–16-летние ребята садятся в относительно простую и дешевую Формулу-Русь. Гонки эти весьма интересны, и можно уже понять спортивный, физический и психологический уровень пилота, — объясняет Малиновский. — Дальше следует Европа, Формула-Renault 2000. Это очень удачная серия, опять-таки недорогая, ездят там очень сильные пилоты, к тому же эти соревнования здорово раскручены. И, на мой взгляд, она идеальна для 17–19-летних пацанов в качестве подготовки к дальнейшим стартам. Конкуренция высока невероятно — одна ошибка, две-три десятых секунды на круге, и ты

сразу на пять-семь позиций ниже. После заездов Формулы-Renault 2000 смотреть гонки Ф-1 невероятно скучно. И если человеку удастся проявить себя здесь, то мы продолжаем сотрудничество с ним и можем смело говорить спонсору, что у России есть пилот, которого не стыдно представить в любую более высокую серию, вплоть до Ф-1. Быть может, пока наши ребята не на самых первых ролях. Но мальчишки талантливы и имеют запас по возрасту. Алешин вообще самый молодой из гонщиков первой десятки. Мы вместе с ними набираемся опыта, и могу заверить — результаты будут».

Конечно, не забывает «Лукойл Рейсинг» и об отечественных соревнованиях. Пилоты «красно-белых» выйдут на старт и в Формуле-Лада 1600, и, разумеется, в Формуле-Русь. Кстати, в последней серии, которую Евгений Малиновский полусерьезно называет «инкубатором», дебютирует еще один подопечный команды — 15-летний картингист Иван Самарин. Точно так же год назад впервые стартовали почти никому тогда не известные Юра Байбородов и Сережа Афанасьев, а сейчас оба уже соревнуются на европейских трассах со своими сверстниками из Италии, Франции, Германии и многих других стран.

К инициативе «Лукойл Рейсинг», как и к самой команде, можно относиться по-разному. Несомненно одно — продвижение молодых российских пилотов к вершинам автоспорта идет на пользу не только самой команде и даже не просто отечественному автоспорту — это, по большому счету, задача государственной важности. **И**



▲ Е. Малиновский: «Автоспорт — это совокупность денег, профессионализма и огромного желания победить»

► Ю. Байбородов, март 2004 г., Монца



LG SUPER RACING WEEKEND: FIA GT

Великолепная пятерка

Тем, кому кажется, что преимущество Ferrari в Ф-1 слишком велико, стоит повнимательнее присмотреться к гонкам чемпионата FIA GT. По итогам дебютного этапа серии автомобили с гарцующим жеребцом на капоте заняли первые пять мест! Лишь Уве Альцен (на фото его черно-голубой Saleen входит в первый поворот четвертым) попытался было со старта унаться за красной армией, но очень быстро пробил маслопровод о бордюр и

выбыл из борьбы. Так что вся интрига гонки свелась к противостоянию команд, выступающих на Ferrari. Сильнее всех в итоге оказались представители чемпионской BMS Scuderia Italia — Лука Капеллари и отметивший в этот день свое 29-летие Фабрицио Голлин. В изрядно поредевшем за зиму классе N-GT первенствовали Ортелли и Коллар. Второй экипаж команды Yukos-Freisinger — Васильев/Фоменко — стал жертвой поломки.

1-й этап: 28.03.2004. "Аутодромо Национале", Монца, Италия. 503,991 км/87 кругов по 5,793 км. 1. Л. Капеллари/Ф. Голлин (I; Ferrari 550M, класс GT) — 2:39'50.695; 2. М. Бобби/Г. Гардел (I/CH; Ferrari 550M, GT); 3. Ф. Петер/Ф. Бабини (AUT/I; Ferrari 575M, GT); 4. З. Наспетти/М. Хеземанс (I/NL; Ferrari 575M, GT); 5. С. Ливини/З. Кальдерари/Л. Бринер (I/CH; Ferrari 550M, GT); 6. А. ван дер Зваан/К. Бушу/М. Госсенс (NL/F/B; Chrysler-Viper GTS-R, GT); 7. С. Ортелли/З. Коллар (MC/F; Porsche 996GT3-RSR, N-GT); 8. К. Пескатори/Ф. де Симоне (I; Ferrari 360M, N-GT); НК. А. Васильев/Н. Фоменко (RUS; Porsche 996GT3-RSR, N-GT).



Яни пока в тени

Главный фаворит Ф-Renault V6 Нил Яни провалил первый этап Еврокубка, прошедший в Монце — протезе Sauber не входит пока даже в десятку абсолютного зачета. А побед в гонках добились Андреа Беликки (на фото), который известен выступлениями за "Лукойл Рейсинг" и 25-летний чемпион немецкой Ф-Renault, шотландец Райан Шарп, вышедший в лидеры Кубка.



Двойной успех Пастора

Три российских пилота приняли участие в первом этапе Еврокубка Ф-Renault 2000 в рамках серии LG SRW. Очки удалось набрать лишь Михаилу Алешину, который закончил одну из гонок девятым. Его напарник по "Лукойл Рейсинг", чемпион Формулы-Русь Юрий Байбородов, а также Виталий Петров (на фото) оба раза добрались до финиша, но за пределами первой десятки. Ну а выиграл обе гонки венесуэлец Пастор Мальдонадо.



Пике, сын Пике

19-летний Нельсине Пике лидирует в британском чемпионате Формулы-3 после первого этапа, прошедшего 4 апреля в Донингтоне. Сын трехкратного чемпиона Формулы-1 закончил обе гонки вторым, и оказался лучшим по сумме очков. Десятую строчку в чемпионате занимает ровесник Пике, эстонский гонщик Марко Асмер.

LG SUPER RACING WEEKEND: ETCC

Недолгая радость

Заводская команда Alfa Romeo — AutoDelta — могла с полным правом рассчитывать на успех на первом этапе европейского кузовного "кольца". Еще бы, ведь в ее составе Габриэле Таркуини и Фабрицио Джованарди, чемпионы ETCC трех последних лет. Быстрейшим действительно стал пилот AutoDelta, но не один из именитых итальянцев (которые и вовсе столкнулись друг с другом во втором заезде), а их молодой напарник Аугусту Фарфус. Он опередил всех в первой гонке, а во второй, стартовав восьмым (первая восьмерка пилотов начинает второй заезд в обратном порядке), смог пробиться на третье место. Но радовался действующий чемпион Евро-3000 (на фото) всего две недели — подвеску его машины признали не соответствующей правилам, и новым лидером ETCC стал Йорг Мюллер.



Положение в личном зачете: 1. Й. Мюллер (D) — 15 очков; 2. З. Приоль (GB) и Д. Мюллер (D; все — BMW 320i) — по 12; 4. Г. Таркуини — 10; 5. Ф. Джованарди (оба — I; Alfa Romeo 156) и Т. Коронель (NL; BMW 320i) — по 8.

Положение в зачете марок: 1. BMW — 29 очков; 2. Alfa Romeo — 18; 3. SEAT — 8.

BTCC

Хитрость против стабильности

Британский кузовной чемпионат принял старт одним из последних — первый этап состоялся 11 апреля в южноанглийском Тракстоне. В нынешнем сезоне формат этапов BTCC таков, что за день пилоты проводят сразу три короткие, всего по 20 минут каждая, гонки. Старт второй, как и в европейском чемпионате, дается в "инверти-

рованном" порядке. Этим и воспользовался 37-летний Джейсон Плейто, чемпион BTCC 2001 года (справа на фото). Ближе к концу первого заезда британец пропустил нескольких соперников и получил право стартовать со второго ряда. Опередив затем объективно не самых сильных пилотов, Джейсон финишировал первым и принес марке SEAT победу в дебютном для испанцев этапе BTCC. Однако в общем зачете хитрец Плейто занимает лишь вторую строчку, а лидирует француз Иван Мюллер (слева), который во всех трех гонках поднимался на пьедестал.

Положение в личном зачете: 1. И. Мюллер (F) — 38 очков; 2. Дж. Томпсон (оба — Vauxhall Astra Coupe) и Дж. Плейто (SEAT Toledo) — по 28; 4. З. Рид (MG ZS) — 25; 5. Д. Ивз — 15; 6. М. Нил (оба — Honda Civic) и М. Бентвуд (все — GB; Vauxhall Astra Coupe) — по 14





Прорыв Буша

Марафон "Кубка Nextel" потихоньку набирает обороты — состоялись очередные три гонки. Но если победы Джимми Джонсона в Дарлингтоне и Элиота Содлера в Форт-Уорте не слишком отразились на общем зачете серии, то Курт Буш, финишировав первым в Бристоле и еще дважды заняв шестое место, стал новым лидером NASCAR. Правда, Мэтт Кенсет всего в 19 очках позади.



Зима — не помеха

Новая формульная серия стартует в сентябре 2005 года. Зимний чемпионат A1 Grand Prix, гонки которого планируется проводить в теплых странах, взял под покровительство Его Высочество шейх Мактум Хашер Мактум аль Мактум, член Правящей семьи из Дубая. Планируется, что участие в серии примут до 15 национальных команд, выступающих на одинаковых шасси Lola с 3,5-литровыми 485-сильными моторами Langford.



Россиянин стартует в Монако

Буквально на глазах растет количество европейских соревнований, участие в которых принимают российские пилоты. Теперь в это число входят и еще две серии — чемпион России Олег Кесельман за рулем Porsche 911GT3 примет участие во всех этапах "Кубка Porsche Carrera", соревнования которого являются гонками поддержки во время уик-эндов DTM, а также в нескольких гонках "Суперкубка Porsche", в том числе и во время этапа Ф-1 в Монако.

ALMS

Тройная победа четырех колец

Гоночные Audi по-прежнему остаются непобедимыми в соревнованиях спортпрототипов. Автомобили из Ингольштадта в пух и прах разбивают соперников, показывая отменную скорость и завидную надежность. Блистательная серия побед продолжилась и на 12-часовой гонке в Себринге, которая стала первым этапом серии ALMS. Три Audi сразу умчались от преследователей, поочередно возглавляя гонку. Однако затем одна из R8 столкнулась с автомобилем, отстающим на круг, а экипаж другой вынужден был совершить длительную остановку в боксах для ремонта. В итоге победило германо-британское трио. Причем для Франка Биелы эта победа стала уже 15-й и позволила выйти в рекордсмены ALMS. Алан Мак-Ниш, чемпион серии 2000 года (за рулем машины № 28 на фото), отметил таким образом свое возвращение в соревнования спортпрототипов, а 27-летний Пьер Каффер смог



победить в дебютной для себя гонке. Следующий этап ALMS пройдет только в конце июня.

1-й этап: 20.03.2004. Mobil 1 Twelve Hours of Sebring.

"Себринг Интернэшнл Рэйсвей", Себринг, Флорида, США.

2082.50 км/350 кругов по 5.95 км.

1. Ф. Биела/П. Каффер/А. Мак-Ниш (D/D/GB) — 12:01'22.576; 2. Ю. Ярвилехто/М. Вернер/З. Пирро (FIN/D/I); 3. Дж. Дэвис/Дж. Херберт/Г. Смит (GB; все — Audi R8, класс P1); Р. Феллоуз/Дж. О'Коннел/М. Папис (CDN/USA/I); Chevrolet Corvette C5-R, GTS); 5. М. Шорт/Р. Бафф/Ж. Барбоза (GB/USA/P; Dallara-Judd, P1); 6. Дж. Уивер/З. Уоллес/Б. Лейтзингер (GB/GB/USA; Lola EX257-MG, P1).

INDY RACING LEAGUE

Хозяин Медного мира

Победой "в одни ворота" завершил Тони Канаан (на фото) второй этап серии IRL — Copper World Indy 200. Уже на первых метрах опередив победителя квалификации Дэна Уэлдона, бразилец в дальнейшем возглавлял гонку на протяжении 191 из 200 кругов, оставляя лидерство лишь на время визитов в боксы. Победив в Финиксе, пилот Andretti Green Racing вышел и в лидеры общего зачета. В остальном же гонка прошла не слишком зрелищно, запомнилась лишь авария Робби Бул — безнадежно отставая, 40-летний американец ошибся за 20 кругов до финиша и "вынес" с трека сражающихся за место на пьедестале Томаса Шектера и Дарио Франкитти.



2-й этап: 21.03.2004. Copper World Indy 200.

"Финикс Интернэшнл Рэйсвей", Эвондейл, Аризона, США.

200 миль/200 кругов по 1 миле.

1. Т. Канаан (BR; D-H) — 1:33'45.8490; 2. С. Диксон (NZ; G-T); 3. Д. Уэлдон (GB; D-H); 4. А. Баррон (USA; D-C); 5. Д. Мэннинг (GB; G-T); 6. Х. Каштру-Невеш (BR; D-T); 7. Б. Херта (USA; D-H); 8. Т. Такаги (J; D-T); 9. Б. Райз (USA; G-H); 10. Г. Рэй (USA; G-H)

Положение в личном зачете: 1. Т. Канаан — 77 очков; 2. Х. Каштру-Невеш — 71; 3. Д. Уэлдон — 70; 4. С. Хорниш-мл. — 65; 5. Д. Мэннинг — 58; 6. Т. Такаги — 56.

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

МИРОВАЯ СЕРИЯ NISSAN

Бернольди творит историю

В этом сезоне "мировая серия" в полной мере оправдывает свое название — здесь стартуют гонщики из множества стран. И до последнего момента среди них мог оказаться и россиянин. Но Роман Русинов, к сожалению, так и не нашел возможности принять участие в чемпионате, и команде Gabord, в составе которой он провел немало тестов, пришлось искать замену. Таковая отыскалась в лице экспилота Jordan Ральфа Фермана, который стал едва ли не самым именитым пилотом "мировой серии".

Но на первом этапе, который состоялся 28 марта в дождливой Хараме, ирландец, мягко говоря, не блистал, занимая места в середине второй десятки. Зато сюрприз преподнес его напарник, 18-летний Хуан-Круз Альварес, который дважды поднялся на пьедестал. Лучшее молодого гонщика смог проехать лишь еще один экс-пилот Ф-1, Энрике Бернольди (№ 7). Бразилец впервые в истории серии смог выиграть оба заезда, однако в первом ему здорово "помог" Тиагу Монтейру, который лидировал в гонке, но был наказан



проездом по пит-лейн за разворот, совершенный еще во время установочного круга.

Положение в личном зачете: 1. З. Бернольди (BR; GD Racing) — 32 очка; 2. Х.-К. Альварес (RA; Gabord Competition) — 22; 3. Т. Монтейру (P; Carlin Motorsport) — 17; 4. Р. Фукуда (J; Paul Belmondo Racing) — 15; 5. Б. Жуанни (F; KTR) — 14; 6. Х. Ковалейнен (FIN; Pons Racing) — 12.