



Ричардс и Уиллис

Шеф команды BAR и ее технический директор поведали, как им удалось создать самый чистый автомобиль



FORMULA MAGAZINE

июнь 2004

САН-МАРИНО И ИСПАНИЯ

Театр одного актера

НАЗАД В БУДУЩЕЕ

"Пунктик" новых правил FIA

РАЙККОНЕН И КУЛТХАРД

Служили два товарища...

НИКИ ЛАУДА

Что есть и что будет в Ф-1

МОНЖУИК

Вокруг парка за 80 лет



B.A.R

ПЕРВАЯ ПОЗИЦИЯ

WWW.FORMULA-ONE.RU

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >
D 6 € A, B, NL, L, I, E, GR 650 € CH 980 CHF

СОДЕРЖАНИЕ

4 ПАРАД

6 НОВОСТИ

СОБЫТИЕ

14 Контрреволюция продолжается

Предложения FIA:
побудительные,
восклицательные
и вопросительные

ГРАН ПРИ

18 Сан-Марино

Человек-машина

28 Новинки

ГП Сан-Марино

Новая скорость

30 Испания

Театр одного актера

40 Новинки

ГП Испании

Мелочи жизни

42 КАЛЕЙДОСКОП

ТЕМА

44 В.А.Р: Черные дни миновали

Дэвид Ричардс
и Джефф Уиллис утверждают,
что они не вытаскивали кролика
из пустой шляпы

ИНТЕРВЬЮ

58 Ники Лауда

"Успех – это всегда результат
сочетания всех факторов"

60 Кими Райкконен

"Себя мне упрекнуть не в чем"

62 Дэвид Култхард

"Я еще не утратил запала"

ИСТОРИЯ

66 Айртон Сенна: жизнь после смерти

Что было после
черного уик-энда

72 Сенна. Имола. 10 лет спустя

Поминальная молитва

76 Прерванный полет

27 апреля 1975 года на 26-м
круге гонки в Монжуик-парке
на автомобиле Рольфа
Штоммелена разрушилось
крепление антикрыла...

84 Пять минут счастья

...на самой крутой
трассе Испании

ТЕХНИКА

90 Автомобиль Ф-1: что почем

Слетать в космос –
и то дешевле...

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

92 Новости мирового автоспорта



Команда

425 человек – именно столько сотрудников насчитывает штат команды BAR. И все они поименно перечислены на одном из аэродинамических элементов гоночного автомобиля. Этот список невозможно различить с трибун. Да и вблизи не всякому придет в голову разглядывать крошечные буквы на внутренней поверхности торцевых пластин заднего антикрыла. Зато хорошо виден результат работы этих людей – автомобиль, который в этом году позволил команде выдвинуться в число лидеров Ф-1.

(Читайте на стр. 44)

ОПЯТЬ ПОССОРИЛИСЬ

Автогиганты считают Эклстоуна диктатором

Долгожданное примирение между представленными в Ф-1 автопроизводителями и Берни Эклстоуном, который распоряжается коммерческими правами на Формулу-1, не состоялось. Холдинг GPWC, представляющий интересы компаний BMW, DaimlerChrysler, Ferrari, Ford и Renault, отказался от продолжения переговоров с Эклстоуном и снял с себя все прежние обязательства. По утверждению GPWC, возглавляемый британцем холдинг SLEC, которому принадлежат коммерческие права на Ф-1, не выполнил условия подписанного в конце прошлого года протокола о намерениях: в частности, в состав совета директоров SLEC не были введены представители автогигантов.

Таким образом, GPWC фактически вернулся к идее проведения своего собственного чем-

пионата начиная с 2008 года, когда истекает нынешний Договор согласия между командами и организаторами чемпионата. Примечательно, что размолвка между автогигантами и Эклстоуном странным образом совпала с объявлением революционных изменений в регламенте Формулы-1 с 2008 года (подробности на стр. 14).

Демарш автопроизводителей, которые считают, что их интересы недостаточно учитывает руководство Ф-1, вызвал крайне негативную реакцию Берни Эклстоуна. Хозяин "большого цирка" считает, что в GPWC предъявляли слишком много требований и при этом не давали взамен никаких обязательств. По словам Берни, до конца 2007 года он был готов заплатить командам дополнительно 700 миллионов долла-

ров, однако и это не убедило автогигантов, которые, в числе прочего, настаивали на более справедливом распределении доходов в Формуле-1. "Когда мы спросили у них, а что же вы дадите нам взамен, то в конечном итоге получили ответ "ничего", — говорит "хозяин" гонок Гран При. — Такое поведение типично для огромных корпораций. Что ж, если им так хочется организовать свой чемпионат, то пусть попробуют".

В ответ на это один из руководителей компании BMW Бурхард Гешель назвал Берни диктатором. "Мы не можем подпи-

сывать контракт на десять лет, потому что автогонки — это не приоритет нашего бизнеса, — заявил он. — Мы занимаемся разработкой и производством серийных автомобилей и строим планы на год, максимум на два. Формулой-1 нужно управлять как промышленным предприятием, потому что при нынешнем стиле управления господина Эклстоуна никто не может понять, что происходит".

Впрочем, эти обвинения вряд ли сильно задела Берни, ведь британец давно убежден в том, что автогиганты ничего не смыслят в автоспортивном бизнесе.

КОГДА МЫ СПРОСИЛИ У НИХ, А ЧТО ЖЕ ВЫ ДАДИТЕ НАМ ВЗАМЕН, ТО В КОНЕЧНОМ ИТОГЕ ПОЛУЧИЛИ ОТВЕТ "НИЧЕГО"



Попали в прицел

Ferrari присматривается к звездам BAR

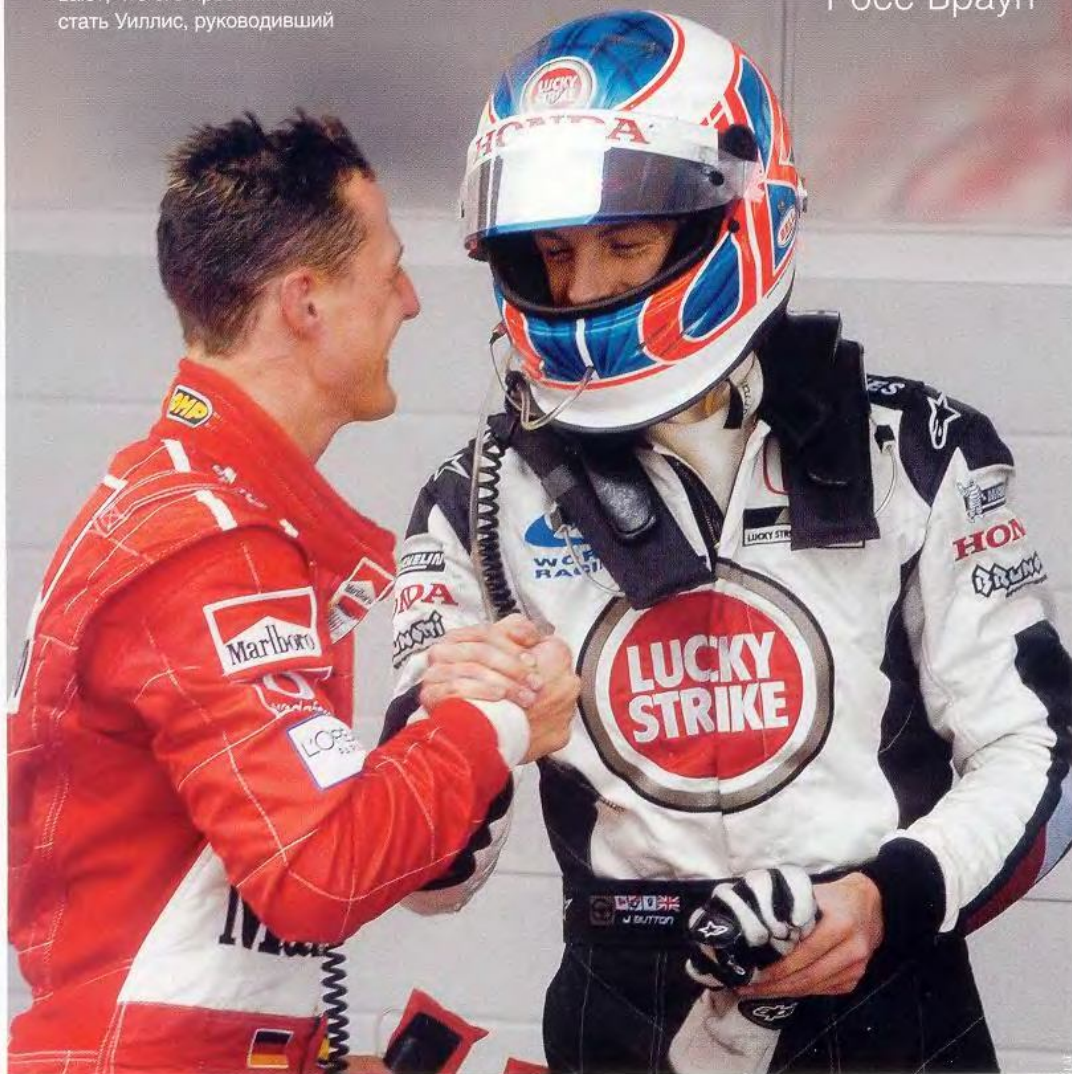
Феноменальные успехи команды BAR в нынешнем сезоне заставили чемпионскую Ferrari обратить пристальное внимание на творцов этих успехов. Технический директор Scuderia Росс Браун не скрывает, что Дженсон Баттон стал бы отличной заменой Михаэлю Шумахеру, когда тот решит покинуть Ф-1. "Дженсон непременно будет в списке тех гонщиков, кандидатуры которых Ferrari рассмотрит, когда уйдет Михаэль", — говорит Браун.

Между тем на место самого Росса прочат его коллегу из BAR Джеффа Уиллиса. Дело в том, что контракт Брауна с итальянской командой истекает тогда же, когда и контракт Шумахера — в 2006 году. Поговаривают, что его преемником может стать Уиллис, руководивший

созданием невероятно быстрого автомобиля BAR 006. Однако сам Джефф отверг подобные предположения. "В BAR у меня есть все необходимое для реализации моих замыслов, — заявил он. — Так что это абсолютная выдумка. Хотя моя жена — итальянка и я люблю Италию, недавно я купил дом в Великобритании и пока не собираюсь никуда переезжать".

Интервью с Джеффом Уиллисом читайте на стр. 52

"ДЖЕНСОН БУДЕТ В СПИСКЕ ТЕХ ГОНЩИКОВ, КАНДИДАТУРЫ КОТОРЫХ FERRARI РАССМОТРИТ, КОГДА УЙДЕТ МИХАЭЛЬ"
Росс Браун



КОРОТКО

На пике формы



В нескончаемых победах Михаэля Шумахера в нынешнем сезоне нет никакого особого секрета. Просто немец достиг небывалых высот в водительском мастерстве, считает главный конструктор Ferrari Рори Бирн. "Михаэль ездит лучше, чем когда-либо раньше", — утверждает Бирн, работающий с Шумахером еще с первой половины девяностых, когда тот выступал за Benetton.

Гаскойн доверяет только себе



Новому техническому директору Toyota Майку Гаскойну удалось найти самое слабое звено

автомобиля TF104 — им оказалась аэродинамика. Теперь британец, пришедший в команду лишь несколько месяцев назад, лично займется этим направлением. Как стало известно, бывший руководитель отдела аэродинамики Toyota снят со своего поста, и теперь вся работа в отделе ведется под руководством Гаскойна.

Сила есть...

В первых гонках сезона-2004 Такума Сато не раз демонстрировал свои бойцовские навыки, однако, как считает шеф BAR Дэвид Ричардс, для более высоких результатов на финише японец должен быть более сдержанным. "Порой Такума напоминает мне меня самого, когда я играю в гольф, — говорит Ричардс. — Я обычно пытаюсь как можно сильнее ударить по мячу, хотя это не всегда правильно".



КОРОТКО

Соринка в глазу



Гран При Испании был для Дженсона Баттона явно "не его" гонкой. Вдобавок к спортивным неудачам британец чуть не лишился глаза. После гонки Дженсон отправился к врачу, который обнаружил у него в глазу мелкий осколок углеволокна. К счастью, все обошлось, и спустя пару дней пилот BAR уже вовсю трудился на очередных тестах.

Под снос



Окраины немецкого города Керпен, где родились и выросли братья Шумахеры, в ближайшие годы будут снесены, чтобы освободить место для добычи угля, которая ведется в этом районе не в подземных шахтах, а открытым способом.

Вильнев вернется в Williams?

Жак Вильнев является одним из основных претендентов на место в Williams в 2005 году — этого факта не скрывают даже в команде. Однако "формульные" сплетники, как обычно, перегибают палку. Прошедший в середине мая слух, что чемпион мира появился на тестах Williams на французском автодроме "Поль Рикар", в итоге оказался ложным. В действительности на трассе был замечен не чемпион мира 1997 года, а... его персональный самолет. Сам Жак находился у себя дома в Монако, а свой самолет канадец просто время от времени сдает в аренду.



План спасения

McLaren воскреснет к середине сезона

Команда McLaren все еще рассчитывает наверстать упущенное после провального старта сезона-2004 — но лишь во второй половине чемпионата. Как сообщил технический директор "серебряных стрел" Эдриан Ньюи, в настоящее время его подопечные работают над автомобилем MP4-19B, который дебютирует на Гран При Германии в конце июля. "Мы рассчитываем на серьезный шаг вперед с точки зрения характеристик", — заявил Ньюи.

Между тем в McLaren произошли определенные кадровые перемены. В отставку был отправлен руководитель моторостроительной фирмы Mercedes-Ilmor Ганс Ульрих Маик. Управляющего

директора гоночного подразделения McLaren Racing Мартина Уитмарша глава империи McLaren Рон Деннис назначил непосредственным руководителем команды McLaren Mercedes, а его место занял директор по производству McLaren Racing Джонатан Нил.

Ну а пилотам Кими Райкконену и Дэвиду Кулхарду Деннис посоветовал не слишком жаловаться на свою беспросветную с точки зрения спортивных результатов жизнь. "Гонщики должны понимать, что не причастны к нашим сегодняшним проблемам, так что к ним у нас нет никаких претензий", — подчеркнул Рон. — К тому же они получают за свою работу очень неплохую зарплату".

Берни Экклстоун беднеет

А Ирвайн богаче руководителей команд

За прошедший год "хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун обеднел на 77 миллионов долларов и опустился с третьего места на восьмое в списке богатейших людей Великобритании. Как утверждает газета

Sunday Times, опубликовавшая свой ежегодный рейтинг самых богатых британцев, состояние Экклстоуна (точнее — его семьи, ведь большая часть собственности Берни "записана" на его жену Славику) оце-

нивается в 2,323 миллиарда фунтов стерлингов (без малого четыре миллиарда долларов).

Наряду с Экклстоуном в список Sunday Times попали и другие люди из мира Формулы-1 — правда, на куда более низких позициях. Главной неожиданностью стало то, что вторым богатейшим представителем "формульного" сообщества оказался отнюдь не владелец одной из команд, а экспилот Эдди Ирвайн, у которого 153 миллиона фунтов. С этой суммой ирландец, нажившийся в последние годы на операциях с недвижимостью, занимает 267-е место. Самый богатый среди руководителей "конюшен" — шеф McLaren Рон Деннис — идет лишь 491-м с 82 миллионами фунтов.



Мика Хаккинен вернулся за руль

Его Mercedes попытался расправит крылья



В начале мая экс-пилот Ф-1 Мика Хаккинен вернулся в гонки — впервые после окончания своей карьеры в "большом цирке" в 2001 году. 35-летний финн принял участие в знаменитой гонке исторических автомобилей "1000 миль" по дорогам Италии. Бывший пилот McLaren Mercedes выступал на Mercedes-Benz 300 SL, а его штурманом была жена Эрья.

За рулем легендарного автомобиля с дверьми типа "крыло чайки" Хаккинену пришлось пережить несколько не самых приятных мгновений: однажды из-за порыва ветра дверь распахнулась, разбилось заднее стекло, и опытного Мика даже немного занесло. Это, впрочем, не помешало семейному экипажу закончить гонку — но лишь на 233-м месте.



Уверенность для успеха

Мелочей не бывает

Уверенность в каждой мелочи — это залог успеха не только в Формуле-1, но и в повседневной жизни. Быть уверенным в себе и гонщику, и болельщику помогут новые освежающие драже Eclipse. Как и подобает подлинной новинке, драже Eclipse воплотили в себе самые современные технологии. Это специальный супертонкий слой, покрывающий каж-

дое драже и обеспечивающий мгновенное освежение, и удобная упаковка с крышечкой-клапаном.



ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

West

ФОРМУЛА УДАЧИ

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



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

РАЗБЕЙ СКУКУ!
ВОРВИСЬ В ЛЕТО
С ФОРМУЛОЙ-1!

Подробности на сайте

www.westonline.ru

МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

КОРОТКО

Шинный секрет BAR



Поговаривают, что секрет высокой скорости автомобиля BAR 006 кроется в шинах. Эта машина "обувается" в резину Michelin, но проектировалась она в прошлом году, когда команда еще использовала Bridgestone. Минувшей осенью, когда все "конюшни" уже работали над автомобилями образца 2004 года, в Ф-1 разразился шинный скандал, в результате которого Michelin была вынуждена уменьшить ширину своих передних шин. Из-за этого у всех партнеров Michelin возникли проблемы с настройками шасси, ведь их машины проектировались под более широкие колеса. У всех, кроме BAR, которая давно приторновилась к узким шинам от Bridgestone.

Долг платежом красен

Прошло уже полтора года с тех пор, как разорилась команда Agrows, а ее бывший шеф Том Уокиншоу по-прежнему пожинает плоды своего фиаско. Недавно британский суд потребовал от шотландца вернуть 20 с лишним миллионов долларов, которые он взял на нужды команды у инвестиционного фонда Morgan Grenfell, владевшего частью акций Agrows. Эту внушительную сумму Уокиншоу, который в последнее время удалился от дел и ведет размеренную жизнь на юге Франции, придется выложить из своего кармана.



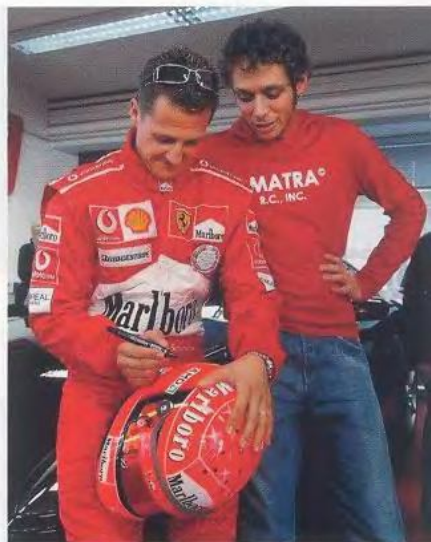
С двух колес на четыре

Звезда мотогонок тестирует Ferrari

В конце апреля пятикратный чемпион мира по мотогонкам Валентино Росси опробовал автомобиль Формулы-1 команды Ferrari. Для итальянца это были первые в жизни тесты "формульной" машины: до сих пор он выступал только на двух колесах и лишь однажды попробовал себя в ралли. Появление Росси на проходившей во Фьорано обкатке автомобилей Ferrari перед Гран При Сан-Марино стало неожиданностью: ведь прежде мотогощик говорил, что пока не собирается даже пробовать свои силы за рулем автомобиля Формулы-1. Тем не менее, по неофициальной информации, Росси на прошлогодней Ferrari F2003-GA удалось пройти круг за 59 се-

кунд — это всего на три секунды хуже рекорда трассы. По другим данным он уступил рекорду шесть секунд, что, впрочем, тоже следует признать весьма высоким результатом. "Мне было очень приятно пойти по стопам Шумахера", — заявил итальянец по окончании заездов. Пойдет ли Валентино по стопам Михаэля и дальше, пока неизвестно.

Примечательно, что в чемпионате мира по мотогонкам Росси находится примерно в том же положении, что и Шумахер в Формуле-1: он выиграл все, что только можно выиграть, и его доминирование многим порядком поднадоело. Если Росси решит продолжить свою гоночную карьеру в "большом цирке", то у него будет шанс повторить дос-



тижение Джона Сертиса, который в 1964 году завоевал чемпионский титул в Формуле-1 (кстати, за рулем Ferrari), а до этого стал чемпионом мира в мотогонках.

Под личный контроль

Экклстоун прибрал к рукам Гран При Великобритании



Отныне "хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун будет сам заниматься организацией своего домашнего Гран При Великобритании. Возглавляемая британцем компания Formula One Administration (FOA) получила права на проведение гонки в Сильверстоуне. При этом Берни не только не заплатил за это приобретение ни цента, но и получил 93 миллиона долларов! До сих пор права на проведение ГП Великобритании принадлежали гиганту рекламного бизнеса Interpublic, однако после нескольких лет не самого

успешного опыта эта компания решила отказаться от непрофильной деятельности. Interpublic должна была заниматься организацией гонки до 2015 года, и за досрочное расторжение контракта ей пришлось выложить почти сто миллионов.

На протяжении последних лет Экклстоун регулярно выступал с критикой организации гонки в Сильверстоуне: особое недовольство у "хозяина" Формулы-1 вызывала устаревшая инфраструктура автодрома, где в 1950 году прошел первый Гран При чемпионата мира.



Теперь у Берни есть возможность сделать в Сильверстоуне все по-своему, и, что более важно, есть деньги на реконструкцию — те самые 93 миллиона. "Мы с нетерпением ждем, когда господин Экклстоун поделится с нами своими планами относительно будущего Гран При Великобритании", — говорят в Британском клубе автогонщиков (BRDC), которому принадлежит автодром в Сильверстоуне. Сам Экклстоун дал понять, что не собирается вести реконструкцию трассы только на свои деньги.





Ferrari обосновалась в России

Пора занимать очередь...

20 мая в Москве открылся первый в России официальный авто-салон Ferrari, где можно приобрести серийные автомобили этой марки. Российским партнером Ferrari стала компания Mercury, занимающаяся продажей разнообразных предметов роскоши. Поэтому неудивительно, что салон Ferrari расположился в московском "квартале моды" — в Третьяковском проезде.

На церемонию открытия приехал президент группы Ferrari-Maserati (в Москве будут продаваться машины обеих марок) Лука ди Монтеземоло. Итальянец лично проинспектировал столичные дороги и заверил, что, вопреки утверждениям скептиков, по ним вполне можно ездить на Ferrari. В ответ на вопрос о том, а смогут ли потенциальные покупатели провести ознакомительную поездку за рулем Ferrari, ди Монтеземоло ультимативно заявил, что такие автомобили нужно покупать по зову сердца, без каких-либо тест-драйвов. Но даже если сердце просит Ferrari, а в кошельке есть необходимая сумма денег, осуществить мечту можно будет лишь в следующем году: на нынешний год для России выделено 25 машин, и все они уже распроданы.

Игрушка со смыслом

Михаэль и Рубенс увековечены на пьедестале



В этом году Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло играючи завоевывают места на пьедесталах почета гонок Формулы-1.

Для тех, кто боится, что в будущем кто-то из соперников потеснит пилотов Ferrari с подиума, производитель игрушечных конструкторов Lego приготовил новинку, которая "увековечивает" Михаэля и Рубенса в виде минифигур и демонстрирует, что для них всегда есть место на пьедестале. Оригинальные фигурки могут использоваться с инерционными машинками и конструкторами, воспроизводящими "сцену" пит-стопа.

ГРАН ПРИ КИТАЯ

Шанхай
24-26 сентября 2004 г.

上海

ТУРОПЕРАТОР "ЛУИ-ТУР"

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



Direct Mail



Медиа Панорама издательский дом

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

Информация по телефону: 449-0220



ТЮНИНГ АЭРОГРАФИЯ ЛОКАЛЬНЫЙ РЕМОНТ

**СЕТЬ ЦЕНТРОВ ЛОКАЛЬНОГО РЕМОНТА
ПОВРЕЖДЕНИЙ ЛАКОКРАСНОГО
ПОКРЫТИЯ АВТОМОБИЛЕЙ, БАМПЕРОВ,
ДЕТАЛЕЙ ИНТЕРЬЕРА,
УДАЛЕНИЕ НЕБОЛЬШИХ ВМЯТИН
БЕЗ ПЕРЕКРАСКИ КУЗОВНЫХ ДЕТАЛЕЙ**



ЯУЗА
Елизаветинский пер.
д. 10/2, стр. 3

**265 7503
995 8547**

ВАРШАВКА
Варшавское ш.
д. 132"А"

**789 8668
789 8669**

**НА ПАВЕЛЕЦКОЙ
НАБЕРЕЖНОЙ**
2-ой Павелецкий пр-д
д. 5, стр. 1

**782 8705
235 8285**

КОРОТКО

Долгожданное открытие



12 мая королева Елизавета II официально открыла новую штаб-квартиру McLaren в британском Уокинге. В ультрасовременном здании с "интегрированным" в него искусственным озером расположились самые различные подразделения McLaren — начиная с команды Ф-1 и заканчивая производством суперавтомобиля Mercedes-Benz SLR McLaren.

Наша тройка



17 мая состоялся финал картинг-турнира "Формула победы", организованного журналом "Формула" и картодромом "10 дюймов". Трое победителей турнира — Андрей Набока, Сергей Львов и Владимир Набоков — вошли в состав нашей команды на российском национальном отборе акции West Race Day, победитель которой получит право сесть за руль автомобиля McLaren Ф-1.

О российском финале West Race Day читайте в следующем номере журнала

Гонки и кино

В конце мая поступила в продажу DVD-коллекция "Гонки и кино", впервые выпущенная в России нашим журналом и компанией Film Prestige. В золотую серию, вышедшую ограниченным тиражом, вошли три лучших кинофильма об автоспорте: Grand Prix, Winning и Le Mans. Узнать подробности, посмотреть кадры из фильмов, а также принять участие в розыгрыше дисков вы можете на нашем сайте в Internet: www.formula-one.ru.



Карьерист

Тодт будет руководить всей Ferrari

Успехи Жана Тодта на посту руководителя команды Ferrari Формулы-1 обеспечили французскому карьерному повышению: теперь он будет возглавлять всю компанию Ferrari в ранге управляющего директора. При этом Тодт останется у руля спортивного подразделения компании Gestione Sportiva. По всей видимости, на Жана будут возложены, прежде всего, представительские обязанности, ведь он никогда в жизни не занимался производством серийных автомобилей — даже таких эксклюзивных, как Ferrari.

Прежний глава Ferrari Лука ди Монтеземоло решил отойти от текущих дел компании, так как недавно был избран президентом Федерации промышленников Италии. При этом ди Монтеземоло сохранит за собой пост руководителя группы Ferrari-Maserati, в которую входят две итальянские автомобильные марки. Новое назначение Тодта фактически положило конец недавним слухам о том, что он может стать преемником Макса Мосли на посту президента Международной автомобильной федерации (FIA).



На пути в Высшую лигу

Arden идет в Ф-1

Выступающая в международном чемпионате Ф-3000 команда Arden уже в 2005 году может прийти в Ф-1. Как говорит ее руководитель Кристиан Хорнер, "Arden одержала достаточно побед в "первой лиге", и теперь пришла пора перейти в "высшую лигу" автоспорта". Единственным препятствием на пути Arden в Ф-1 являются деньги — для выступлений в "большом цирке" чемпионам Ф-3000 придется увеличить свой бюджет в десять раз! Однако Хорнер уверен, что сможет решить эту задачу за счет спонсоров. Главное, чтобы Международная автомобильная федерация (FIA) разрешила продажу шасси Ф-1 от одной команды другой. Arden готова использовать старое шасси одной из ведущих команд, так как на первых порах новички не намерены тратить миллионы на разработку собственных автомобилей.

Русское нашествие

Наши болельщики на гонках и на тестах

Гран При Испании '2004 стал самой посещаемой российскими болельщиками западноевропейской гонкой за всю историю Формулы-1. Среди рекордных для "Каталуньи" 108 тысяч зрителей, собравшихся на трибунах в воскресенье, было около тысячи наших соотечественников. Прежде столь представительный "русский десант" высаживался на Гран При Ф-1 лишь однажды — в Венгрии. Причем этим дело не ограничится, и российские болельщики теперь будут присутствовать на "Каталунье" не только на гонках, но и во время тестов Ф-1, где в рамках организуемой нашим журналом совместно с компанией "Русибер" программы "ЗНАКОМСТВО С ФОРМУЛОЙ-1" им бесплатно будут предоставляться пропуски в паддок и на пит-лейн автодрома. Первая группа болельщиков отправится знакомиться с внутренним миром Ф-1 уже 19 июня.

Присоединяйтесь! Подробности на сайте www.formula-one.ru и по телефону: 250-9031



Контрреволюция продолжается

Текст: Максим БОРДУНОВ

Перед Гран При Сан-Марино Международная автомобильная федерация (FIA) обнародовала манифест уже второй за последние полтора года "технической контрреволюции" в Формуле-1. Команды восприняли это известие с большим энтузиазмом. Всем ясно: надо что-то менять

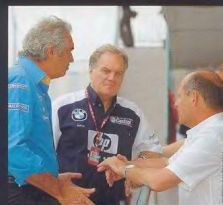


В последние годы развития технологий в Формуле-1 все больше напоминает гонку вооружений времен противостояния между СССР и США. Бесконтрольному росту расходов стороны пытаются противопоставить систему договоров, цель которых — заставить паритет на возможно более низком уровне. И сейчас в Ф-1 назревает очередной договор об "ограничении стратегических вооружений". Выкачивая колоссальные ресурсы из бюджетов команд, ультрасовременные технологии не делают жизнь лучше — по крайней мере, рядовому болельщику, который жаждет незамысловатого, но яркого зрелища, это незаметно. А все потому,

что каждая доля секунды привилегия над соперниками обходится все дороже и дороже. Кто-то скажет, что так и должно быть, что в этом и заключается суть конкуренции, дух соперничества. Но у всего есть разумные пределы. Как говорит президент FIA Макс Мосли "при нынешнем уровне развития технологий мы не можем позволить себе быть примитивными, но нам нужны как можно более дешевые решения в рамках имеющихся возможностей". Иначе говоря, никто не собирается возвращаться к механической коробке передач с рычагом, но управлять работой трансмиссии должен пилот, а не компьютер. Провозглашенный Мосли принцип и лег в ос-

нову документа под названием "Предварительные предложения по новым правилам для чемпионата мира Ф-1 начиная с 2008 года" (см. врезку).

На самом деле ничего неожиданного в появлении такого документа нет. Ибо по одному из пунктов Договора соглашения, который регламентирует отношения между командами и организаторами чемпионата мира на срок до конца 2007 года, FIA должна не позднее 31 декабря 2005 года объявить технический регламент на сезон-2008. Зная, какими нелегкими бывают любые дискуссии с командами, Макс Мосли загодя объявил планы Федерации. Хотя пока не подписан новый



Договор соглашения, FIA вправе придумать абсолютно любой регламент чемпионата Ф-1 на 2008 год и далее. Собственно, это Мосли и сделал, провозгласив следующие цели: повышение зрелищности без введения искусственных правил, повышение роли гонщиков за счет запрета на вспомогательные устройства, сокращение расходов и привлечение в Ф-1 новых команд.

Именно такой была повестка дня на прошедшей в Монако встрече Мосли с представителями команд. 4 мая боссы, приехавшие со собой своих технических директоров и экспертов по двигателям, собрались в здании Автомобильного клуба Монако и, прозавдав около восьми часов, разъехались в весьма хорошем расположении духа. Мосли же дал пресс-конференцию, где рассказал, что команды не только положительно восприняли на предложенные нововведения, но и настояли на досрочном введении некоторых из них.

Так, уже в 2006 году серьезные изменения претерпят положения правил, касающиеся двигателя. "Сейчас на оснащение двигателями 14 из 20 машин Формулы-1 (речь идет об автомобилях семи "заводских" команд автопроизводителей. — Прим. ред.) тратится ежегодно 1 миллиард евро, — поведал

«В предложениях FIA содержится немало спорных моментов. Руководителям ведущих команд Ф-1 есть о чем подумать»

«Введение шинной монополии может стать решающим фактором в обуздании скоростей современной Ф-1»



президент FIA. — Мы решили, что эту сумму нужно сократить как минимум вдвое. Для этого совершенно точно будет увеличен ресурс моторов: они должны будут проходить без замены до шести тонов. Что касается "формулы" двигателя, то многие считают, что переход к 2,4-литровым агрегатам V8 повлечет дополнительные расходы. Однако нам нужно снизить мощность моторов, с этим согласны все».

Взятый FIA и поддержанный командами курс на технологическое упрощение означает, что вскоре машины Формулы-1 все-таки лишатся — раз и навсегда — электронных помощников, вроде антипробуксовочной системы, которая неоднократно запрещалась, а затем вновь разрешалась. Вся оставшаяся (т.е. жизненно необходимая) электроника будет упрята в стандартный блок — абсолютно одинаковый для всех машин. Возможно, он появится уже в 2006 году.

Не менее фундаментальные перемены ожидаются и в спортивном регламенте. Во-первых, решено отказаться от такого понятия, как запасной автомобиль: во время Гран При в боксах каждой команды будут находиться только две машины, а если один из пилотов, к примеру, разобьет свой автомобиль, то механикам придется собирать но-

вый из запаса. Во-вторых, и это более важно, в Формуле-1 останется только один поставщик шин, а сами шины будут абсолютно одинаковыми на всех автомобилях. Как ни странно, эта идея FIA была положительно воспринята командами, которые нынче тратят львиную долю сил именно на подбор резины. Звучит, правда, опасения насчет того, что прекращение "шинных войн" лишит чемпионат элемента непредсказуемости. Однако у этой непредсказуемости есть и оборотная сторона: порой в первый же день гоночного уик-энда становится ясно, что машины на одной резине ни за что не смогут догнать машины на другой резине, и это вряд ли добавляет зрелищности. Вдобавок к этому, именно соперничество между шинными компаниями "повинно" в небывалом росте скоростей в последние годы: сверхмягкая резина, на которой можно проехать не более сотни километров (против 20-30 тысяч на стандартных шинах для обычного автомобиля), позволяет очень быстро проходить повороты, а значит, повышает опасность гонок. Кстати, сами шинники по-разному отреагировали на предложение FIA: Bridgestone не прочь стать монополистом, а Michelin хочет иметь конкурента. Впрочем, по словам Макса Мосли, в конюрье на право стать официальным поставщиком шин для Формулы-1 смогут принять участие не только эти две компании, но и все более-менее известные производители шин.

Глядя на предлагаемые FIA новшества, невольно ловишь себя на мысли, что воо-

Цель новых правил — удешевить Формулу-1, выровнять силы и обострить борьбу



Формулу-1 хотят постричь под одну гребенку. На самом деле это не совсем верный вывод. Как говорит известный аналитик "формульной" жизни и издатель делового журнала BusinessF1 Том Рубитон, в Формуле-1 закончилась эра эксклюзивности, на смену которой пришла эра доступности. В свое время Берни Экклстоуну удалось превратить "большой цирк" в элитный закрытый клуб, подняв финансовую планку этих гонок на небывалую высоту. На полученные от спонсоров и автогигантов деньги команды и совершили фантастический технологический рывок. Но, как оказалось, эффективность таких инвестиций невысока: Формула-1 стала заложницей тех-

нологий, которые обеспечили не зрелищность, а сложность. В результате многие заинтересованные стороны — например, спонсоры, команды "младших" Формул, талантливые пилоты — были вынуждены мириться с тем, что Формула-1 — это вершина, о покорении которой они могут лишь мечтать. Но без притока новых сил "большой цирк" обречен на вымирание. К счастью, "хозяева" Формулы-1 осознали эту истину раньше, чем она стала реальностью. Теперь осталось лишь воплотить задуманное в жизнь.

Хотя на майском randevу руководителей команд и FIA в Монако не было принято никаких конкретных решений, это не помешало

Максу Мосли заявить, что он "получил от этой встречи все, на что только мог рассчитывать". "Мы получили практически полную поддержку наших весьма революционных предложений", — отметил президент FIA. — Осталось лишь уточнить детали". Похоже, на этот раз (в отличие от прошлых случаев, когда Федерация предлагала что-нибудь новое) действующие лица не будут скандалить и выяснять отношения между собой, а совместными усилиями поведут Формулу-1 к светлому будущему. К середине года это будущее должно обрести четкие контуры: 30 июня новые правила будут вынесены на рассмотрение Всемирного совета FIA по автоспорту.



◀ Вершители судеб Ф-1 уже не раз встречались на "тайных совещаниях", чтобы обсудить будущее "королевы автоспорта"

► Приведет ли дальнейшая унификация шин, шасси и электроники к обострению борьбы в чемпионате и повышению зрительского интереса?



Предварительные предложения по новым правилам для чемпионата мира Ф-1 начиная с 2008 года

- Двигатель: объем 2,4 литра, конфигурация V8, не более 4 клапанов на цилиндр; использование стандартного электронного блока управления, поставляемого FIA;
- Трансмиссия, тормоза и рулевое управление: ручная коробка передач с электронным ограничителем оборотов, управляемое вручную сцепление, запрет на электронное управление дифференциалом; запрет на усилитель рулевого управления; стандартные тормозные механизмы;
- Шасси: уменьшение мини-

мального веса не менее чем на 50 кг (чтобы воспрепятствовать использованию балласта и таким образом снизить кинетическую энергию в случае столкновений; в настоящее время минимальный вес составляет 600 кг); строго определенные требования к аэродинамике и шинам для достижения установленных показателей скорости в поворотах и на прямых, сцепных свойств шин и торможения; уменьшение ширины передних колес и увеличение ширины задних колес для неизменного распределения веса

и увеличения сопротивления воздуха (сумма ширины передних и задних колес останется неизменной);

- Спортивный регламент: запрещено использовать запасной автомобиль в течение всего гоночного уик-энда; в течение всего уик-энда автомобиль находится в закрытом парке; радикальное ограничение объемов тестов не количеством дней, а пройденным километром (при помощи электронного записывающего устройства FIA); один поставщик шин для всех команд; два одинако-

вых комплекта шин для квалификации и гонки; новый формат квалификационных заездов; ограничение на количество топлива, используемого в течение гоночного уик-энда; запрет замены шин по ходу гонки (за исключением проколов) при сохранении дозаправок; очки в зачет Кубка конструкторов могут набираться четырьмя автомобилями одного производителя (для привлечения новых команд);

- Другое: никаких ограничений на продажу и обмен шасси и агрегатов между командами.

ГРАН ПРИ
Сан-Марино



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



Герой Гран При ДЖЕНСОН БАТТОН вновь был в центре внимания. На этот раз гонщик BAR действительно оказался на самом видном месте. В Имоле ему удалось впервые в истории своей команды завоевать поул-позицию. И хотя в гонке сил на сопротивление Михаэлю Шумахеру не хватило, всех прочих соперников англичанин оставил за спиной.

Человек-машина

Машина должна быть частью тебя, твоей плотью, а ты — ее составной частью. Только так можно стать единственным в своем роде.
Айртон Сenna



Очередную победу Михаэля Шумахера никак не назовешь неожиданной. Оставалось лишь гадать, кто на этот раз окажется за спиной шестикратного чемпиона



Текст: Борис МУРАДОВ

Н а начало европейской, домашней для всех без исключения команд, Формулы-1, серии этапов чемпионата мира соперники Ferrari и их болельщики традиционно возлагали особые надежды: благодаря трехнедельному перерыву после Гран При Бахрейна и близости технических баз можно было и дух перевести, и значительно более серьезно поработать над улучшением конструкции машины. Но человек, как известно, предполагает, а бог располагает. В Имоле в роли бога — бога скорости — в очередной раз выступил небезызвестный Михаэль Шумахер.

Скрытая угроза

Пятница. Проба сил

В пятницу самым примечательным событием стало, пожалуй, то, что тест-пилот Тимо Глок в конце первой сессии вдребезги расколотил заднюю Jordan, чем вызвал сильнейший зубобный скрежет его одиночного хозяина, и без того еле-еле сводящего концы с концами, но все же, надо отдать ему должное, не унывающего. А вот вторая сессия закончилась кое-чем более любопытным, хотя сюрпризом после предыдущих Гран При сезона это не

стало: первые две строчки протокола остались за пилотами BAR Дженсоном Баттоном и Такумой Сато. С одной, впрочем, оговоркой: лучший результат Баттона составил 1'20.996, в то время как Михаэль Шумахер еще в первой сессии проехал... почти на секунду быстрее: 1'20.084! Но серьезное продорождение топ-команд со стороны BAR в очередной раз прозвучало.

День ВАРодино

Суббота. Расстановка сил

Второй день гоночного уик-энда особых сюрпризов, казалось, не обещал. В обеих частях тренировки лидировал действующий чемпион, а за ним "как привязанный" следовал все тот же Баттон, причем с отставанием уже всего на 0,2-0,3 секунды. А вот квалификационная сессия принесла изрядный перелом: первые два места по итогам предварительной полпытки остались за пилотами Williams во главе с Монтойей, четвертое — за Дэвидом Култхардом, что породило надежды на возвращение McLaren в ряды лидеров, а шестое — за Физикеллой. Михаэлю Шумахеру и Дженсону Баттону достались соответственно лишь третье и пятое места.



▲ Борьбу за поул Кими Райкконен нынче может видеть лишь по телевизору

◀ Дожили. Представители Williams с завистью наблюдают за заездами соперников из BAR

► В субботу на утренней тренировке не повезло Кристиану Клину

◀ Авария Jordan Тима Глока несколько развлекла зрителей в пятницу

► "Мы первые" – таков был итог субботы для Дженсона Баттона и его шефа Дейва Ричардса



Но еще больший сюрприз – нет, сенсацию! – принесла сама квалификация: поул-позицию – первую в своей карьере и истории команды BAR – завоевал Дженсон Баттон, а Шумахер-старший впервые с начала сезона откатился на второе место! Причем первый и второй сектор чемпиона прошел существенно быстрее, опережая Баттона на 0,234 с, но на выходе из Variante Alta, желая, видимо, привезти молодому "выскачке" побольше, переусердствовал, перепилотировал, ошибся и... примерно столько же и проиграл!

Однако же, когда выехавший последним Хуан-Пабло Монтойя смог показать лишь третье время, лица руководителей Ferrari озарились нескрываемой радостью: они прекрасно понимали, что сам по себе Баттон Михаэлю пока не очень страшен (мало кто сомневался, что свой феноменальный результат Дженсон показал на машине с пустыми баками, а значит, в гонке его

ждет ранний пит-стоп), а вот если Шумахера будет сдерживать Монтойя, то легкий BAR вполне сможет уйти на первых кругах в опасный отрыв.

Основным же разочарованием субботы стало очередное решение о замене мотора на McLaren Райкконена (дефект одного из выпускных клапанов мог привести к очередному же отказу мотора в гонке) и неисправность коробки передач на Sauber Физикеллы, не позволившая Джанкарло вообще пройти квалификационный круг и закрепить достигнутый за час до этого успех. В результате этим быстрым, но невезучим парням достались лишь 20-е и 18-е места на стартовой решетке.

Не мытьем, так катаньем

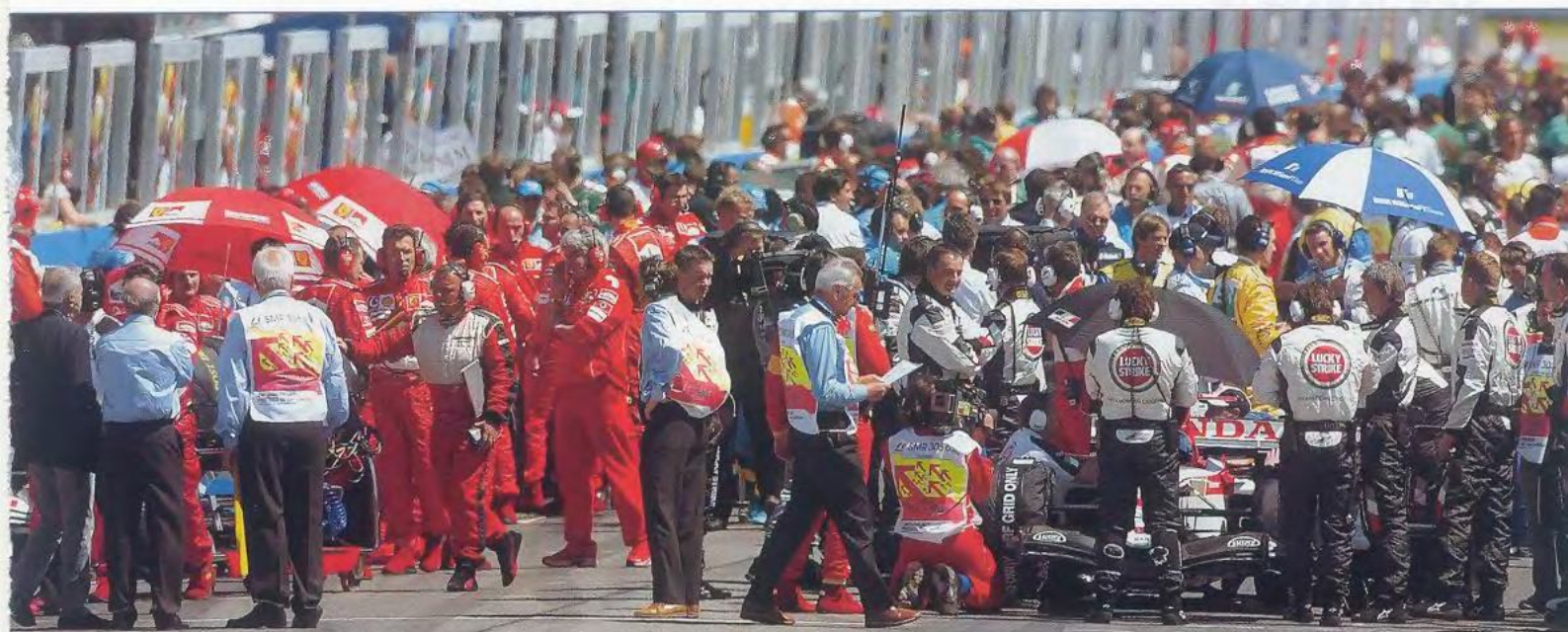
Воскресенье. Приложение сил
На то, что Дженсон Баттон, стартовавший с поула, имея за спиной столь не просто грозного, а практически непобедимого на

сегодняшний день противника, как Михаэль Шумахер, одержит победу в Гран При Сан-Марино, надеяться можно было, пожалуй, лишь в двух случаях: сломается либо Ferrari действующего чемпиона, либо он сам, допустив в пылу борьбы достаточно серьезную ошибку. Ни то, ни другое не случилось.

Однако поначалу возникло ощущение, что невозможное возможно. В то время как слегка запоздавшему со стартом Михаэлю пришлось не атаковать, а, напротив, весьма активно обороняться, защищая свою позицию от наседающего то с одной, то с другой стороны Монтойи, Дженсон, по выражению того же Хуана-Пабло, "словно по рельсам" рванул в отрыв, который по завершении первого круга составил почти три секунды! Расчет BAR был прост: выиграв квалификацию на автомобиле с почти пустыми баками, Баттон надеялся, используя преимущество более легкой машины, без помех

уйти на первых кругах в отрыв, который позволил бы ему сохранить лидерство до самого финиша. И поначалу это расчет оправдывал себя. Если бы так пошло и дальше, то к моменту первого, очень раннего (как и предполагалось) пит-стопа Баттона на девятом круге лидера чемпионата отделяло бы от него уже 25–30 секунд, которые он ни за что бы уже не наверстал за два "лишних" круга до его собственной первой дозаправки.

Но расправиться с Михаэлем Шумахером его же собственным оружием молодому англичанину при всем его старании – а уж он старался действительно на совесть! – было просто не суждено. Лишь только после первой пары кругов резина на колесах алой Ferrari с номером 1 прогрелась до боевой температуры, обеспечив недостающий компонент для достижения свойственной итальянской машине скорости, разрыв тут же сократился примерно до одной секунды, а затем стал и



В пестроте первой линии стартового поля появились новые краски – BAR на поул-позиции



◀ Райкконен стартует последним... Тем не менее шеф McLaren Рон Деннис именно отсюда, скрестив руки, глядится в перспективу стартового поля, гонки, сезона...

▶ Острейшая стартовая схватка Михаэля Шумахера и Хуана-Пабло Монтой стала главным украшением этой гонки



того меньше. Но, повиснув у Баттона чуть ли не на хвосте, Шумахер-старший не делал ни малейшей попытки броситься в атаку, а с несвойственной ему скромностью продолжал играть роль "второго плана".

Но лишь наивный и малосведущий зритель мог подумать, что у шестикратного чемпиона не хватает запала или у его Ferrari – мощности для обгонного рывка. Ему даже не надо было ждать со стороны пилота BAR какой-либо ошибки. Он просто спокойно дождался, когда Баттон свернет к боксам, после чего так же спокойно поддал "газку" и... тут же поехал на секунду на круге быстрее! И когда к 13-му кругу после пит-стопов оба основных соперника опять оказались во главе пелотона, Дженсон не только не опережал, но уже и отставал от Михаэля более чем на шесть секунд, которые к тому моменту, пока немец не стал перед финишем слегка осаживать своего "жеребца", выросли как раз до

тех самых 25–30 секунд! Так что в конце гонки все встало – или, вернее будет сказать, все встали – на свои места: действующий чемпион – на его "законное" первое, а Баттон – на второе, что в очередной раз стало более чем наглядным подтверждением высочайшего потенциала как самого Дженсона, так и автомобиля BAR образца этого года.

Вообще же великолепный старт Баттона очень напомнил "фирменные" стартовые рывки гонщиков Renault, даже и без вспомогательных систем отличающиеся высочайшим КПД. Но еще до старта Гран При Сан-Марино Чарли Уайтинг, осуществляющий руководство контролем за соблюдением командами технического регламента, пояснил, почему, по его мнению, несмотря на запрет в этом сезоне электронных систем оптимизации старта (launch control), машины срываются в гонку без привычного по прежним годам дымка из-под колес. "Мы ожидали этого, – заявил

технический делегат FIA. – Ведь запрещено лишь автоматическое электронное управление заслонкой и сцеплением, которые до достижения скорости 100 км/ч должны находиться под полным контролем пилота. Но у инженеров существует возможность добиться примерно того же эффекта путем модуляции мощности двигателя на старте гонки применительно к степени сцепления данных шин к данному дорожному покрытию. И в такого рода оптимизации старта мы не видим никаких проблем".

Похоже, на сей раз инженеры некоторых команд слегка "пере-модулировали", поскольку не только Михаэль, но и Баррикелло, и Монтойа на старте тоже явно замешкались, а Трулли и вовсе потом признал, что мощности мотору на старте не хватало, в то время как Алонсо, напротив, перекрутил задние колеса. Монтойа в первые секунды гонки был все же быстрее Шумахера-старшего, потому и предпринял несколько

весьма яростных атак, но был очень жестко отправлен не менее яростно защищавшимся чемпионом восвояси транзитом через траву. Монтойа негодовал и всю гонку, и после нее... Впрочем, ничто не помешало самому колумбийцу несколько секунд спустя не иначе как в порядке вендетты точно так же выдавить на траву своего более быстрого партнера по команде, Шумахера-младшего, сумевшего уже обойти Баррикелло. Ральфа в результате проходит и Сато.

А тем временем чуть позади чересчур взявший с места в карьер Култхард таранит сзади Renault Алонсо, который помимо того же Сато пропускает из-за этого еще и Трулли с Уэббером. Однако его машина остается совершенно невредимой, а вот Култхарду приходится отправляться на пит-стоп для замены носового обтекателя, после чего из даже теоретических претендентов на место в очковой зоне он выбывает. А жаль:



отстав сначала из-за аварии от всех практически на круг, шотландец сумел на далеко не самой быстрой в этом сезоне машине финишировать двенадцатым, продемонстрировав свойственный ему профессионализм, бойцовский характер, волю и выдержку.

Отчаянно, но как всегда хладнокровно сражался и Райкконен. Двигатель его McLaren на сей раз не подвел, и Кими наконец удалось впервые с начала сезона благополучно финишировать и даже заработать одно очко. И пусть даже это стало возможным благодаря сходу в самом конце гонки Такумы Сато, но не будем забывать, что молодой финский ас подобрался к японцу с последнего стартового места, а это, согласитесь, дорогого стоит. И, будем надеяться, лиха беда начало.

Большой сенсацией стала, пожалуй, скорость Sauber. Ведь финишировавший девятым Фи-

зикелла наравне с Райкконеном пробивался вперед с последнего ряда стартовой решетки и до самого финиша активно боролся с ним за восьмое место! Судя по всему, новая аэродинамическая труба Sauber, построенная в том числе и на средства российского спонсора команды, начала приносить плоды!

В очередной раз очень достойно выступила и команда Renault: Алонсо и Трулли финишировали соответственно четвертым и пятым, обойдя таких серьезных соперников, как Рубенс Баррикелло и Ральф Шумахер, и сохранив тем самым за французской "конюшней" второе место в зачете Кубка конструкторов. Особенно отличился "молодой лев" Алонсо: на 50-м круге, пытаясь изнутри поворота обойти Ральфа Шумахера, он, несмотря на то что немец постарался "захлопнуть калитку", не спавал и все же пробился вперед. А вот Ральфа от соприкоснове-



▲ Баттон лидирует, Шумахер держится неподалеку

◀ После столкновения на старте с Renault Алонсо от McLaren Култхарда на трассе остались лишь обломки переднего антикрыла. Впрочем, упорный шотландец смог вернуться в гонку



► Оба гонщика Renault сумели опередить второго пилота Ferrari

◀ В поединке бригад дозаправки Ferrari и Williams победу одержали последние: Ральф Шумахер выезжает на пит-лейн перед носом Рубенса Баррикелло. Но на финише бразилец все равно оказался впереди



► Победный финиш Шумахера. Яркое, но изрядно приевшееся зрелище

ния занесло, и он в итоге откатился лишь на седьмое место, на котором и финишировал. По результатам последующего расследования виновным в этом инциденте никто признан не был.

Что же касается пилотов Toyota, Jaguar и Jordan, не говоря уж о Minardi, то им в очередной раз, уже, можно сказать, традиционно, блеснуть в гонке оказалось попросту нечем. Чего не скажешь о действующем чемпионе мира и его Ferrari. Эти двое, человек и машина, слившись воедино, вновь поразили всех — одних порадовали, других огорчили — искусством безукоризненного прохождения трассы.

"Машина должна быть частью тебя, твоей плотью, а ты — ее составной частью. Тебя ведь даже пристегивают к ней ремнями, как ее составную часть. И чем в большей степени ты можешь стать и ощутить себя ее частью, тем лучше ты можешь чувствовать ее поведение и реакции, и

с большим успехом использовать это. Жесткость шасси, которое защищает тебя в случае аварии, мощность мотора, который движет машину с тобой вперед, способность тормозов остановить это движение, шины, обеспечивающие должное сцепление с полотном трассы, когда надо быстро остановиться... — я мог бы описать очень много таких нюансов — все это надо чувствовать как самого себя. Только так можно стать единственным в своем роде", — эти слова принадлежат Айртону Сенне. В дни Гран При Сан-Марино на вопрос о том, насколько правомерны частые сравнения его с Сенной, Михаэль Шумахер ответил, что вообще не хотел бы, чтобы его с кем-то сравнивали. И, тем не менее, урок Сенны он, кажется, усвоил на отлично. ■

Благодарим за помощь в подготовке этого материала команду West McLaren Mercedes

ГРАН ПРИ

Сан-Марино/Статистика

4



Гран При Сан-Марино 23-25 апреля 2004 года Автодром им. Энцо и Дино Феррари, Имола, Италия

Количество кругов.....62
Длина круга (старт/финиш).....4.933 (0.237) км
Общая дистанция.....305.609 км
www.autodromoimola.com

На этом Гран При...

...Дженсон Баттон впервые выиграл квалификацию и стал 16-м представителем Великобритании, стартовавшим с поула-позиции

...высшим это достижение стало и для BAR – в 86 гонках до этого пилоты команды не поднимались выше третьей позиции на решетке

...Михаэль Шумахер в 150-й раз набирает очки по итогам Гран При. Почти в половине случаев (74 раза) немец выигрывал

...Рубенс Баррикелло по числу набранных очков (361) вышел на 10-е место в истории Ф-1, опередив Стирта и Д. Хилла

...Оливье Панис проехал 7000-й круг в гонках

Победитель 2003 г.
Михаэль Шумахер/
Ferrari F2002:
1:28'12.058

**Рекорд круга
в квалификации**
1'21.091 (2002 г.,
Михаэль Шумахер/
Ferrari F2002)

Рекорд круга в гонке
1'22.491 (2003 г.,
Михаэль Шумахер/
Ferrari F2002)



Тренировка. Пятница

Солнечно. Сухо Воздух: 21–25 °C
Асфальт: 19–26 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	М. Шумахер	1'20.084/34	—
2	Дж. Баттон	1'20.966/35	0.882
3	Т. Сато	1'21.159/36	1.075
4	Р. Баррикелло	1'21.443/32	1.359
5	К. Райкконен	1'21.586/22	1.502
6	Я. Трулли	1'21.604/36	1.520
7	Э. Дэвидсон	1'21.643/50	1.559
8	Х.-П. Монтоя	1'21.661/36	1.577
9	Ф. Алонсо	1'21.788/38	1.704
10	Д. Култхард	1'21.795/25	1.711
11	Р. Шумахер	1'22.057/37	1.973
12	М. Уэббер	1'22.167/39	2.083
13	О. Панис	1'22.768/35	2.684
14	К. да Матта	1'22.780/35	2.696
15	Ф. Масса	1'23.043/40	2.959
16	Р. Зонта	1'23.161/40	3.077
17	К. Клин	1'23.211/24	3.127
18	Дж. Физикелла	1'23.335/37	3.251
19	Б. Вирдхайм	1'23.470/54	3.386
20	Н. Хайдфельд	1'23.866/27	3.782
21	Дж. Пантано	1'24.091/31	4.007
22	Дж. Бруни	1'25.653/30	5.569
23	З. Баумгартнер	1'25.760/24	5.676
24	Т. Глок	1'26.254/14	6.170
25	Б. Лейндерс	1'27.025/41	6.941

V ср. поб.: 221.752 км/ч

Тренировка. Суббота

Солнечно. Сухо Воздух: 19–24 °C
Асфальт: 18–24 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	М. Шумахер	1'20.125/20	—
2	Дж. Баттон	1'20.150/26	0.025
3	Ф. Алонсо	1'20.844/26	0.719
4	Д. Култхард	1'20.844/16	0.719
5	Х.-П. Монтоя	1'20.975/21	0.850
6	Р. Баррикелло	1'20.996/20	0.871
7	Т. Сато	1'21.159/25	1.034
8	Я. Трулли	1'21.198/25	1.073
9	К. Райкконен	1'21.199/19	1.074
10	К. да Матта	1'21.257/30	1.132
11	Р. Шумахер	1'21.271/23	1.146
12	О. Панис	1'21.296/26	1.171
13	М. Уэббер	1'21.393/26	1.268
14	Дж. Физикелла	1'22.022/16	1.897
15	Ф. Масса	1'22.097/18	1.952
16	К. Клин	1'23.222/10	3.097
17	Н. Хайдфельд	1'23.551/23	3.426
18	Дж. Пантано	1'24.736/20	4.611
19	Дж. Бруни	1'26.199/21	6.074
20	З. Баумгартнер	1'27.451/26	7.326

V ср. поб.: 221.639 км/ч

Квалификация

Солнечно. Сухо Воздух: 26–28 °C
Асфальт: 25–31 °C

№	Пилот	Время 1	Поз.	Время 2	+с
1	Дж. Баттон	1'20.632	5	1'19.753	—
2	М. Шумахер	1'20.440	3	1'20.011	0.258
3	Х.-П. Монтоя	1'19.805	1	1'20.212	0.459
4	Р. Баррикелло	1'20.927	7	1'20.451	0.698
5	Р. Шумахер	1'20.423	2	1'20.538	0.785
6	Ф. Алонсо	1'21.799	14	1'20.895	1.142
7	Т. Сато	1'20.984	8	1'20.913	1.160
8	М. Уэббер	1'21.458	11	1'20.921	1.168
9	Я. Трулли	1'21.669	12	1'21.034	1.281
10	К. да Матта	1'21.737	13	1'21.087	1.334
11	Д. Култхард	1'20.566	4	1'21.091	1.338
12	Ф. Масса	1'22.154	15	1'21.532	1.779
13	О. Панис	1'21.231	10	1'21.558	1.805
14	К. Клин	1'22.246	16	1'21.949	2.196
15	Дж. Пантано	1'24.643	18	1'23.352	3.599
16	Н. Хайдфельд	1'23.055	17	1'23.488	3.735
17	Дж. Бруни	1'26.463	19	1'26.899	7.146
18	З. Баумгартнер	1'27.319	20	1'46.299	26.546
19	Дж. Физикелла	1'20.716	6	—	—
20	К. Райкконен	1'21.181	9	—	—

V ср. поб.: 216.346 км/ч; рекордные сектора: 22.732, 26.649
(оба – М. Шумахер), 30.137 (Баттон)
V макс.: 313.3 км/ч (Баррикелло)

Гонка

Солнечно. Сухо Воздух: 19–20 °C
Асфальт: 35–39 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	V ср.
1	М. Шумахер	62	1:26'19.670	1'20.411/10	212.405
2	Дж. Баттон	62	+9.702	1'21.201/28	212.008
3	Х.-П. Монтоя	62	+21.617	1'21.870/27	211.523
4	Ф. Алонсо	62	+23.654	1'21.650/58	211.440
5	Я. Трулли	62	+36.216	1'21.686/11	210.931
6	Р. Баррикелло	62	+36.683	1'21.873/31	210.912
7	Р. Шумахер	62	+55.730	1'21.689/30	210.144
8	К. Райкконен	61	+1'04.877	1'22.500/39	208.952
9	Дж. Физикелла	61	+1 круг	1'22.654/60	208.913
10	Ф. Масса	61	+1 круг	1'22.895/36	208.406
11	О. Панис	61	+1 круг	1'22.861/59	207.422
12	Д. Култхард	61	+1 круг	1'22.951/42	207.386
13	М. Уэббер	61	+1 круг	1'22.931/55	207.028
14	К. Клин	60	+2 круга	1'23.647/27	204.160
15	З. Баумгартнер	58	+4 круга	1'26.075/58	197.911
16	Т. Сато	56	НФ	1'21.929/44	209.173
18	Н. Хайдфельд	48	НФ	1'23.381/44	204.991
16	К. да Матта	32	НФ	1'23.108/25	206.420
20	Дж. Бруни	22	НФ	1'26.857/11	197.074
19	Дж. Пантано	6	НФ	1'25.457/6	202.041

V ср. лк.: 220.850 км/ч; рекордные сектора: 22.954, 26.927, 30.354
(все – М. Шумахер)
V макс.: 318.5 км/ч (Баррикелло)

Чемпионат в личном зачете

Пилот	Очки
1	М. Шумахер 40
2	Р. Баррикелло 24
3	Дж. Баттон 23
4	Х.-П. Монтоя 18
5	Ф. Алонсо 16
6	Я. Трулли 15
7	Р. Шумахер 9
8	Т. Сато 4
9	Д. Култхард 4
10	Ф. Масса 1
11	М. Уэббер 1
12	К. Райкконен 1
13	Дж. Физикелла 0
14	К. да Матта 0
15	О. Панис 0
16	К. Клин 0
17	Дж. Пантано 0
18	Дж. Бруни 0
19	З. Баумгартнер 0
20	Н. Хайдфельд 0

Кубок конструкторов

Команда	Очки
1	Scuderia Ferrari Marlboro 64
2	Mild Seven Renault F1 Team 31
3	Lucky Strike BAR Honda 27
4	BMW WilliamsF1 Team 27
5	West McLaren Mercedes 5
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

Пилот	Счет	Пилот
М. Шумахер	4:0	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтоя	4:0	Р. Шумахер
Д. Култхард	2:2	К. Райкконен
Я. Трулли	2:2	Ф. Алонсо
Дж. Баттон	3:1	Т. Сато
Дж. Физикелла	1:3	Ф. Масса
М. Уэббер	3:1	К. Клин
К. да Матта	3:1	О. Панис
Н. Хайдфельд	3:1	Дж. Пантано
Дж. Бруни	3:1	З. Баумгартнер



Круг за кругом

Замена мотора на машине Баумгартнера, совершенная в субботу утром, перемещает венгра на одно место вниз. Уже после квалификации двигатель меняют и Райкконену.

- На торможении перед Tamburello Култхард нелетает сзади на Renault Алонсо, ломает носовой обтекатель и выскакивает на гравий, после чего Дэвиду приходится посетить пит-лейн. В Tosa Монтойя (3-й) атакует М. Шумахера, но после жесткой защиты сам вынужден отстаивать позицию. "По цепочке" пилоты один за другим пытаются совершить обгон, но преуспевают лишь Сато, который выходит на четвертое место.
- Масса обгоняет Паниса в борьбе за 11-ю позицию.
- Закрывающий гонку Култхард, пытаясь нагнать ушедших вперед соперников, срезает по траве "заску" Tragnardo.
- Удачно начавший гонку Пантано (13-й) вылетает в Асуде Minerali — отказала гидравлика. Да Матта (10-й) и Масса (11-й) открывают первую волну пит-стопов — на трассу Sauber возвращается впереди Toyota. Все пилоты, кроме Физикеллы, Райкконена и — вынужденно — Култхарда, планируют останавливаться трижды. Физикелла тем временем также срезает Tragnardo.
- Клин (19-й) и Култхард (20-й) один за другим опережают Minardi Баумгартнера.
- Хайдфельд (11-й) позже остальных отправляется в боксы. На трассе обгонов по-прежнему практически нет, но перестановки из-за пит-стопов существенны: М. Шумахер, "пересидев" Баттона на трассе, обгоняет у того лидерство, Сато откатывается с четвертой аж на восьмую позицию, зато Трулли поднимается с седьмой на четвертую, а Алонсо (7-й) вытесняет из очковой зоны Уэббера.
- Jordan Хайдфельда (15-й) вылетает с трассы на выходе из Piratella, но немцу удается вернуться на асфальт. Позади него в споре за 16-е место Култхард опережает Клина.
- У Уэббера (11-й) барахлит электроника двигателя, и Марка обгоняет Масса.

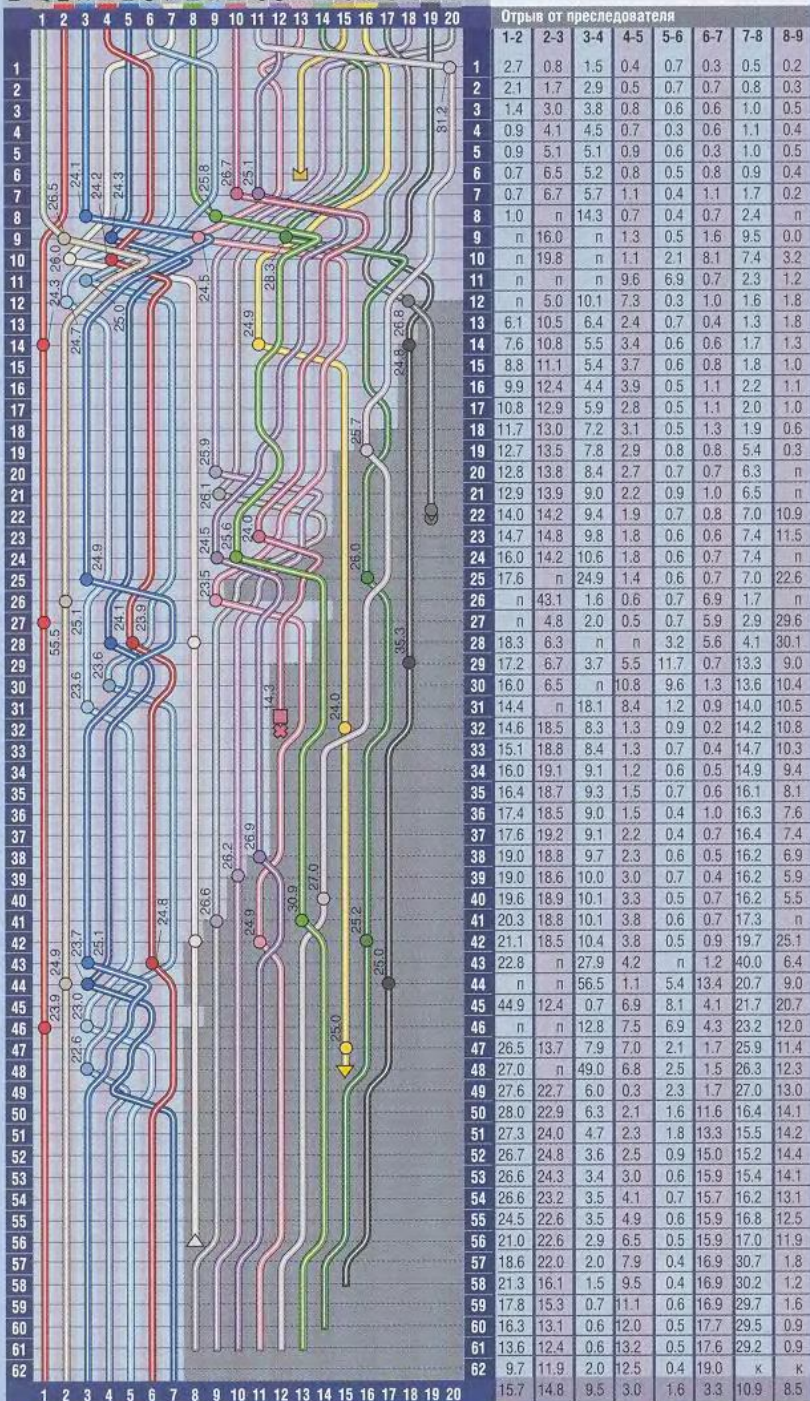
- Да Матта (11-й) во второй раз в боксах. Там же и Minardi Бруни (20-й), который решает прекратить гонку из-за проблем с тормозами.
- Райкконен поднимается на 12-ю строчку, опередив принципиального соперника — Физикеллу.
- Да Матта (12-й) совершает штрафной проезд по пит-лейн за неподчинение голубым флагам, а вернувшись на трассу, тут же вылетает в Tamburello: вместе с ограничителем скорости бразилец по ошибке выключил систему контроля тяги. Хайдфельд (15-й) вновь завершает серию остановок — положение лидеров прежнее, лишь Р. Шумахер уже четвертый, опередив Трулли.
- Положение в гонке стабильно. Масса (11-й) уже в третий раз отправляется на пит-лейн. Кругом позже останавливается и другой Sauber, причем для Физикеллы (10-й) это лишь второй визит в боксы.
- На этот раз позже всех пит-стоп совершает Алонсо. Это приносит ощутимые плоды: испанец опережает Трулли с Баррикелло и становится пятым.
- Сходит Хайдфельд (15-й) — не выдержала трансмиссия.
- В Tosa Алонсо (5-й) пробует опередить Р. Шумахера, и машины сталкиваются. Немецкому пилоту, Williams которого разворачивает поперек трассы, это стоит трех потерянных мест.
- Опять, как и в Малайзии, взрыв мотора лишает Сато (8-й) возможности набрать очки. В очковую зону поднимается Кими Райкконен.
- Вновь выигрывает М. Шумахер — немец настолько далеко оторвался от преследователей, что на протяжении большей части гонки оставался практически незамечен. Баттон на пьедестале уже смотрится совершенно привычно. Более того — Дженсон лидировал хотя бы круг в четырех из пяти последних гонок. Баррикелло проводит Гран При неудачно и едва не уступает молодому британцу по очкам. Р. Шумахер, как и в Бахрейне, страдает от собственной неуступчивости. В McLaren же одно разочарование сменяется другим.

Пилот Шасси/Двигатель/Шины
 Дж. Баттон BAR 096-05 / Honda/M
 М. Шумахер Ferrari F2004-234/Ferrari/B
 Х.-П. Монтойя Williams FW26-05/BMW/M
 Р. Баррикелло Ferrari F2004-236/Ferrari/B
 Р. Шумахер Williams FW26-07/BMW/M
 Ф. Алонсо Renault R24-02/Renault/M
 Т. Сато BAR 006-03/Honda/M
 М. Уэббер Jaguar RS-03/Jaguar/M
 Я. Трулли Renault R24-03/Renault/M
 К. да Матта Toyota TF104-04/Toyota/M
 Д. Култхард McLaren MP4-19-03/Mercedes/M
 Ф. Масса Sauber C23-03/Petronas/B
 О. Панис Toyota TF104-03/Toyota/M
 К. Клин Jaguar RS-02/Jaguar/M
 Дж. Пантано Jordan EJ14-02/Cosworth/B
 Н. Хайдфельд Jordan EJ14-03/Cosworth/B
 Дж. Бруни Minardi PS04-02/Cosworth/B
 Дж. Физикелла Sauber C23-04/Petronas/B
 З. Баумгартнер Minardi PS04-04/Cosworth/B
 К. Райкконен McLaren MP4-19-04/Mercedes/M

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;
- 3) Официальный хронометраж пит-стопов Сато (28-й и 42-й круги) отсутствует

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
- ▲ — гидравлика
- ✗ — столкновение
- ✗ — механическое повреждение
- — коробка передач
- ▲ — трансмиссия
- ✗ — электроника
- ▲ — топливная система
- ✗ — радиатор



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



1 Михаэль Шумахер

Я был обескуражен тем, как Дженсон со старта буквально умчался вперед. У меня было ощущение, словно он ехал посуху, а передо мной шел дождь. Он как будто просто исчез, оставив меня в полном недоумении... Мне же понадобилось еще несколько кругов, прежде чем шины разогрелись, позволили броситься в погоню. Я был достаточно быстр, но Дженсон на первом отрезке дистанции все равно оставался недосыгаем, и я даже подумал, что мне сегодня придется очень и очень нелегко. Но потом что-то случилось, и его темп снизился, в то время как мой остался прежним. Не думаю, что изначально в его машине было просто меньше бензина. Он действительно очень хорошо проехал квалификационный круг, а я — нет, и именно это и отразилось на конечном результате. Дженсон по праву заслужил поул-позицию и второе место в гонке. Что же касается инцидента с Хуаном, то моя сторона трассы была очень скользкой, мне было очень сложно удерживать его позади, а я, конечно же, не хотел, чтобы он меня обогнал — знал, что через пару кругов смогу поехать значительно быстрее, но застряну за ним, а мне было важно держаться непосредственно за Дженсоном, это был решающий момент, и я смог защитить свою позицию, вот и все.



2 Дженсон Баттон

Первый круг принес мне фантастическое ощущение! Сцепление колес с трассой было довольно паршивым, но за счет очень хорошего старта и перемещения на более чистую траекторию я смог уйти в отрыв. Я выжимал из машины максимум, рискуя попросту убить ее, но желая во что бы то ни стало достичь по ходу первого круга значительного отрыва, и это сработало! Я был очень доволен своей скоростью на первом отрезке дистанции, и лишь затем, после первой дозаправки и замены шин, мне уже стало трудно соперничать с Михаэлем. Да и в целом машина велась не идеально. Управлять ею было сложновато, но даже при этом мой темп оказался очень хорошим. Поэтому, с одной стороны, меня не слишком беспокоило преследование со стороны Михаэля, ведь, как известно, на этой трассе трудно обгонять, но, с другой стороны, когда после пит-стопа теперь уже он стал активно отрываться, тут уж я был этим потрясен. Но я рад своему второму месту. Полагаю, все мы прекрасно знаем, сколь недосыгаемы по своей скорости в гонке Ferrari, и вдруг — столь фантастический для всех нас результат!



3 Хуан-Пабло Монтоя

Михаэль стартовал скверно и был очень медленен на выходе из "эски" Tamburello — из второго и третьего поворотов. Я пошел на обгон, но он перекрыл мне дорогу, и мне пришлось сдать назад. Затем то же самое он проделал и в следующем повороте, и тогда я направил машину внутрь, выходя из поворота бок о бок с ним, но тут же увидел, как он опять попросту едет прямо на меня и вытаскивает на траву. Я очень разочарован тем, что приходится сталкиваться с таким поведением на гоночной трассе, но не удивлюсь, если ему и это сойдет с рук. Но это уж решать представителям FIA. Затем, когда я вернулся на трассу, то увидел, что меня пытается обойти Ральф, но мне уже ничего не оставалось, как тоже перекрыть ему дорогу, а запаса мощности хватало, чтобы остаться впереди. Дженсон же был просто невероятен! Я глазам своим не верил — на первом круге он умчался вперед словно по рельсам! Мы просто не ожидали от него такого темпа, и я ничего не мог с этим поделать, моей машине не хватало скорости.

Гонка глазами пилотов



Фернандо Алонсо (4)

Очень хороший результат для столь трудной гонки. Я скверно стартовал, машина сорвалась в пробуксовку, а Култхард в первом повороте едва не выбил меня с трассы: обломки его автомобиля даже угодили мне в шлем! В любом случае я потерял уже так много позиций, чтобы бороться с лидерами, что просто устремился за едущими впереди машинами, опережая их главным образом за счет пит-стопов: машина была слегка нервной, но я все же мог жать на "газ". Что же касается инцидента с Ральфом, то, с моей точки зрения, он перекрыл мне дорогу, хотя машина, к счастью, не пострадала.



Ярно Трулли (5)

Я более чем доволен результатом. Стартовал с девятой позиции на трассе, где обгоны очень трудны, я смог не только подняться на четыре позиции выше, но и удержать позади одну из Ferrari, хотя на старте двигатель не развил должной мощности, да и потом ее немного не хватало. Я жал что было сил все время, но мне не повезло с круговыми: одна лишь Minardi отняла у меня 5 секунд! А в конце дистанции стало очень сложно управлять: появились проблемы с тормозами, и задние колеса стали блокироваться.



Рубенс Баррикелло (6)

Мне всю гонку испортили более медленные машины. То одна, то другая постоянно оказывались впереди меня, что мешало мне поднажать так, как я был способен. Ральф Шумахер вообще специально блокировал меня несколько раз, например, на старте, когда из-за его маневра мне пришлось съехать с трассы.



Ральф Шумахер (7)

До инцидента с Алонсо я был весьма доволен уик-эндом в целом, поэтому, конечно, жаль, что так случилось. Но я думаю, что сегодня из машины удалось выжать максимум возможного, и я рад набрать несколько очков. Очевидно, что нам еще предстоит поработать над улучшением результатов, но осталось нам не так уж и много.



Кими Райкконен (8)

Я доволен тем, что впервые с начала сезона благополучно финишировал и заработал очко, но, разумеется, хотелось бы побороться за лидерство, а не за восьмое место. Стартовал я с последнего места, поэтому пришлось потрудиться, чтобы улучшить свои позиции. Трасса очень узкая, обгонять на ней довольно трудно, и, когда ты позади всех, непременно застрянешь.



Джанкарло Физикелла (9)

Сегодня наш темп был очень хорош, и временами я оказывался даже быстрее Кими, особенно в конце гонки. Жаль было уступить ему позицию. Меня придержала одна из Minardi в последнем повороте как раз в тот момент, когда Кими был на свежих шинах и, имея лучшее сцепление с трассой на выходе из поворота, затем на прямой смог меня обогнать.



Фелипе Масса (10)

Считаю, что гонка прошла для нас удачно. Я хорошо стартовал, и на первых двух отрезках дистанции был очень доволен машиной. Не знаю почему, но на последнем отрезке она была уже не столь хороша, и стало очень трудно выдерживать конкурентоспособное время прохождения круга. Однако в целом автомобиль стал значительно лучше, да и шины Bridgestone продемонстрировали сегодня очень высокую стойкость к износу, так что вполне можно было обойтись всего двумя пит-стопами вместо трех.



Оливье Панис (11)

Гонка вновь позволила убедиться в надежности TF104, и я смог продолжить начатую мной в этом сезоне непрерывную серию благополучных финишей. Я жал изо всех сил, мы четко провели пит-стопа, но вообще-то нам хорошо бы еще прибавить скорости.



Дэвид Култхард (12)

Когда начинаешь гонку с середины стартовой решетки, то изрядно рискуешь, пытаешься в первом повороте прорваться вперед. На сей раз я слишком рисковал, и это закончилось

разбитым носом моей машины и вылетом с трассы. Я смог добраться до гаражей, носовой обтекатель заменили, и еще мы изменили стратегию, сократив число пит-стопов с трех до двух. Затем я старался ехать как можно быстрее, но лучшее, чего смог добиться, — это 12-е место.



Марк Уэббер (13)

Гонка выдалась трудной. Я хорошо стартовал и в течение первых нескольких кругов смог упрочить свою восьмую позицию. Мой первый пит-стоп прошел по плану, но затем машина стала терять мощность. Инженеры сообщили мне, что двигатель испытывает перебои в электропитании, но точная причина происшедшего пока не установлена. Жаль, что так случилось — мы ведь очень хорошо поработали в этот уик-энд и могли бы быть вознаграждены более высокой позицией на финише, нежели на старте.



Кристиан Клин (14)

Я очень разочарован. Стартовал я неважно и, хоть затем и вступил в борьбу за позицию, вскоре оказался зажат по-прежнему где-то в конце пелотона, и было очень трудно продвигаться вперед. После моего первого пит-стопа мне стали показывать голубые флаги, а в такой ситуации, бывает, приходится уступать оптимальную траекторию более быстрой машине, что стоит потери во времени. Ближе к финишу я угодил в еще более плотную группу машин, а также начались проблемы с балансом на торможении.



Золт Баумгартнер (15)

Я счастлив финишировать в гонке и доволен, что машина проявила надежность. Не было ни каких-либо проблем, ни ошибок. Надеюсь, что это послужит основой для последующего улучшения наших результатов. Надо бы только поработать еще над новым аэродинамическим пакетом.



Такума Сато (16)

Жаль, что мне не хватило всего нескольких кругов до финиша, ведь я очень успешно стартовал и по ходу первого круга вел упорную борьбу. Однако затем мой темп упал из-за проблем с коробкой передач.



Ник Хайдфельд (НК)

Мой старт хорошим не назовешь: я был на грязной стороне трассы, и к тому же шинам понадобилось время для прогрева до должной температуры. Затем машина поехала определенно лучше, чем в первых трех гонках: нам удалось улучшить настройки, опираясь на понимание того, как ведут себя шины по мере прохождения дистанции. После вылета на большой скорости в повороте Piratella я сумел вернуться на трассу, не повредив, к счастью, автомобиль. Если бы не это, думаю, что мог бы финишировать впереди обоих Jaguar.



Кристиано да Матта (НК)

Я заработал штрафной проезд по пит-лейн и, собираясь выполнить его, последовал обычной процедуре. В частности, машинально нажал две кнопки — включения ограничителя скорости и устройства, предотвращающего нештатную остановку двигателя. Но вторая кнопка одновременно выключает противобуксовочную систему, а поскольку у боксов я не останавливался, она затем так и не включилась, и в первой же "эске" я вылетел. Это ошибка, и очень досадная...



Джанмария Бруни (НК)

Это был не мой день. После первого пит-стопа появились проблемы с тормозным балансом, и где-то через семь кругов мне пришлось вновь подвезжать к боксам. И хотя команда не обнаружила каких-либо неполадок, все равно было решено на всякий случай снять машину с гонки.



Джорджо Пантано (НК)

Я удачно стартовал и был на хорошей позиции, так что сход меня, конечно, не порадовал, особенно в Италии, где я надеялся на приличный результат. Остановиться пришлось из-за проблем с гидравликой, но в целом, не считая этого, уик-энд прошел ободряюще: машина стала заметно лучше, и мне даже удавалось удерживать позади Физикеллу и Райкконена.

Новая скорость

Текст и рисунки: Джорджо ПИОЛА

Гран При Сан-Марино традиционно считается одним из самых интересных с технической точки зрения. Первая европейская гонка сезона дает командам возможность опробовать новинки, до которых в заграничных турне руки просто не доходили.

Ferrari

Для своей домашней гонки Scuderia, в отличие от многих других команд, не подготовила нового двигателя, но сконструировала новый капот (рис. 1). На смену прежнему "топорному" обтекателю (врезка на рис. 1), который, как казалось, был наспех спроектирован под новые правила, пришла более проработан-

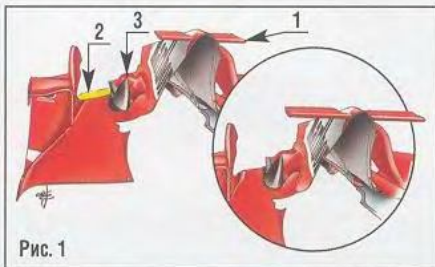


Рис. 1

ная конструкция. Уменьшились в размерах "крылышки" в зоне верхнего воздухозаборника (1 на рис. 1). При этом сам капот практически облегал элементы двигателя и заканчивается на 3 см ниже, чем прежде (2 на рис. 1). Немного изменились и "дымоходы" (3 на рис. 1), в которых упрятаны выхлопные трубы. Испытания показали, что с новым капотом мотор работает нормально и не перегревается: чтобы убедиться в этом, на суббонных тренировках команда провела сравнение старого и нового обтекателя. Примером не-

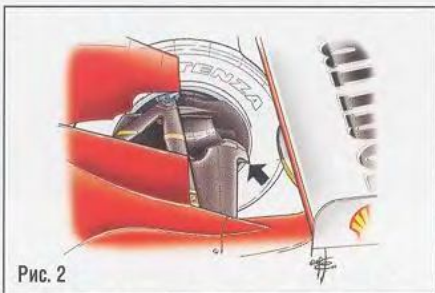


Рис. 2

вероятного внимания Ferrari к мельчайшим деталям может служить выступ на одном из рычагов задней подвески (рис. 2), который работает как мини-дефлектор в паре с задним антикрылом. Хотя некоторые утверждают, что конструкторы Ferrari уже просто не знают, чем себя занять.

Williams

Команда подготовила к Гран При Сан-Марино ряд новинок, но некоторые из них себя не

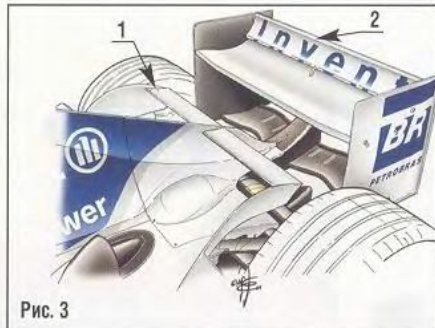


Рис. 3

оправдали. Williams экспериментировала с подсмотренной у BAR плоскостной антикрылом, соединяющим дефлекторы на боковинах (1 на рис. 3), однако на квалификацию автомобили выехали без нее. Край верхней пластины заднего антикрыла был сделан зубчатым (2 на рис. 3), чтобы упорядочить завихрения воздуха.

McLaren

"Серебряные стрелы" сосредоточили свои усилия на задней части машины: была модернизирована задняя подвеска и подготовлены два новых задних антикрыла. Дэвид Култхард начал уик-энд с антикрылом, обеспечивавшим более высокую прижимную силу, но затем был вынужден отказаться от него, так как оно слишком сильно тормозило машину.

Renault

К Гран При Сан-Марино "конюшня" серьезно модернизировала свой автомобиль: R24 получил новый двигатель и новый аэродинамический пакет. Renault использовала переднее антикрыло сложной выпукло-вогнутой фор-



Рис. 4

мы. В конструкции заднего антикрыла (рис. 4) рабочие плоскости "уложены" поверх торцевых пластин на отдельных кронштейнах. В самих торцевых пластинах сделаны прорезы (впервые эта деталь появилась на машинах Minardi), позволяющие увеличить прижимную силу.

BAR

Команда неустанно улучшает свой простой по конструкции и при этом быстрый автомо-

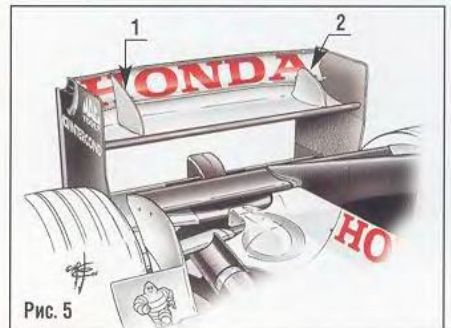


Рис. 5

биль. Honda обеспечила BAR модернизированным двигателем. В Имоле на машине 006 появились "крылышки" в зоне верхнего воздухозаборника в стиле Ferrari: у BAR они достаточно крупные и достигают "в размахе" 1 метра. По требованию технического делегата FIA Джо Бауэра команде пришлось подрезать "плавники" на заднем антикрыле (1 и 2 на рис. 5 – старый и новый варианты). Как пояснил Бауэр, две плоскости антикрыла не могут иметь срединных соединительных элементов (в своем первоначальном исполнении установленные на нижней плоскости "плавники" поддерживали верхнюю плоскость, повышая жесткость конструкции). "Обрезание" привело к небольшой потере прижимной силы и увеличению турбулентности воздушного потока на заднем антикрыле. BAR получила специально разработанные для модели 006 тормоза производства Alcon.

Sauber

Автомобиль C23 появился на свет как копия прошлогодней Ferrari F2003-GA, но с тех пор его совершенствование идет по двум направлениям. Sauber умело сочетает собственные идеи (такие, как вышедшее из новой аэродинамической трубы заднее антикрыло) и последние разработки Ferrari. Например, новые боковые дефлекторы (рис. 6) в точности копируют таковые на F2004 (на врезке). 



Рис. 6

Театр одного актера

"Тенистый актер в равной степени способен слепить и испортить любую пьесу".
Жюль Ренар



Текст: Владимир МАККАВЕЕВ

На первый взгляд победа Михаэля Шумахера в Испании — уже пятая подряд со старта чемпионата — далась шестикратному чемпиону мира не намного тяжелее четырех предыдущих. Но на деле все было иначе. Уже после трети дистанции его Феррари дала трещину, и в команде были абсолютно уверены, что немец не доберется до финиша. Так что эта дважды юбилейная — 75-я по счету в 200-м Гран При — победа досталась Красному Барону случайно. Как раз тот случай, когда слова "везет сильнейшему" обретают буквальный смысл.

Шинные парадоксы

Испанский Гран При — единственный этап сезона, кроме Монако, где для публики действие начинается не в пятницу, а уже в четверг. Чтобы привлечь побольше зрителей, хозяева "Сиркеит де Каталунья" вот уже на протяжении нескольких лет накануне гоночного уик-энда открывают болельщикам доступ на пит-лейн, и с каждым годом эта опция пользуется у фанатов все большим спросом, особенно по вечерам,

когда команды начинают тренировать пит-стопы. Собственно, для механиков эти тренировки также становятся едва ли не главным развлечением первых дней испанского Гран При. Являясь основным тестовым полигоном команд Ф-1, трасса в Монте-мело великолепно знакома всем без исключения командам, что избавляет их от утомительного поиска настроек перед гонкой. Лишь шинники не совсем представляли себе, чего ожидать от "Каталуньи". "Это парадоксальная гонка для нас", — признался накануне глава Michelin Motorsport Пьер Дюпаскье. — Мы, конечно, прекрасно знаем эту трассу, но во время тестов температура асфальта на "Каталунье" была гораздо ниже, чем сейчас, а значит, все наши наработки не стоят и выведенного яйца". Это одна из самых тяжелых трасс для шин, — поддержал своего шефа руководитель формульной программы Паскаль Васселон. — Дело не в асфальте, он в Барселоне мало отличается от других трасс. Но обильные заправки скоростных поворотов подвергают резину очень высоким нагрузкам, поэтому все три типа сухих шин, которые мы



1-е место
Михаэль ШУМАХЕР
2-е место
Рубенс БАРРИКЕЛЛО
3-е место
Ярно ТРУЛЛИ



Герой Гран При
МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР стал Героем Большого Приза Испании еще до старта гонки: это был 200-й Гран При в карьере немца. Проявив себя во всем блеске, он записал на свой счет пятую в сезоне, шестую в Испании, 56-ю за Феррари и 75-ю в Ф-1 победу в Гран При



В Испании, как и на четырех предыдущих этапах, Шумахер был "на коне", вернее — на этом раз на быке, которого он оседлал еще в четверг во время рекламной акции Vodafone



▲ По ходу тренировок многие пилоты ошибались, срезая по траве повороты "Каталуньи", но на этот раз обошлось без серьезных аварий

▲ Кризис в McLaren нарастает с каждой гонкой. В Испании "серебряные стрелы" смотрелись убедительно разве что на фоне Jordan и Minardi

▲ Своей блестящей квалификацией Такума Сато заслужил не только старт со второй линии, но и рукопожатие короля Испании Хуана-Карлоса

► Вопреки ожиданиям на домашней трассе Алонсо смотрелся не столь убедительно, как год назад



привезли на "Каталунью", сделаны из достаточно жесткой смеси. Впервые в сезоне мы будем использовать столь жесткий тип". В Bridgestone также запаслись более выносливой резиной, чем обычно, назвав ее, правда, шинами "средней жесткости".

И хотя все без исключения команды привезли в Испанию слегка обновленные автомобили, значительного качественного скачка никому добиться так и не удалось, и доминирование в пятницу двух первых призеров недавнего Гран При Сан-Марино никого особенно не удивило. Шумахер и Баррикелло выиграли первую тренировку, Баттон, несмотря на короткий, практически не отразившийся на результатах ливень, — вторую. По итогам первого дня пилоты Ferrari и BAR вообще оккупировали четыре первых строчки протокола. Только Сато несколько подкачал из-за проблем со сцеплением.

Ветер с трибун

Суббота. Расстановка сил

В субботу утром, правда, японец реабилитировался сполна. После того как Баттон первенствовал в первой части тренировки, Сато застолбил за собой первое место во второй. Причем его результат — 1'14.836 — стал лучшим за весь уик-энд. Светившее с утра солнышко, теплый асфальт и почти полное безветрие позволили Такуме, единственному за все три дня, выйти из 1'15.

А вот девятое место Шуми и 13-я позиция Баррикелло в предварительной квалификации повергли поклонников Scuderia в шок. Бал же пока правили пилоты Williams и... Sauber. Физикелла и Масса выехали на трассу с откровенно пустыми баками и, как результат, показали второе и третье время, уступив лишь Монтю. Но все это продолжалось до тех пор, пока на трассе вновь не появился Михаэль. "Я знал, что очень хорошо иду после двух

секторов, поэтому на последнем решил немного подстраховаться, дабы избежать ошибки в обновленном La Caixa", — делился впечатлениями Михаэль, выигравший свою 59-ю (до рекорда Сенны осталось рукой подать) поул-позицию в карьере. Впрочем, даже осторожность чемпиона не позволила Монтю приблизиться к немцу и на 0.6 с.

А вот Баттону не повезло. То ли из-за сильного ветра, обрушившегося на трассу в начале второй сессии, то ли от чрезмерного желания второй раз подряд оказаться на поул-позиции после очень приличного первого сектора (лучше него первый отрезок трассы смог преодолеть лишь Шумахер) Дженсон не удержал свой BAR на асфальте на выходе из девятого поворота. И хотя англичанин сумел вернуться на трассу, круг был непоправимо испорчен. Но третье место Сато вновь подтвердило силу BAR. "Старт с третьей позиции — это

прямая дорога на пьедестал", — ликовал японец. Пилотам же McLaren, показавшим лишь 10-й и 13-й результаты, было не до веселья. Удивили и сравнительно слабые выступления Баррикелло (5-й, в 1.25 с от Шумахера) и Алонсо, отметившегося в домашней квалификации лишь восьмым временем. Но если причины медлительности Рубиньо объяснила гонка, то Алонсо предпочел отшутиться: "Сегодня решающим фактором в квалификации был ветер, и, когда я выехал на трассу, его порывы были наиболее сильны. Видимо, из-за усердия моих болельщиков, слишком активно махавших на трибунах флагами Астурии".

Ложка дегтя... "подперчившая" пресный пирог

Воскресенье. Приложение сил
Когда король Испании Хуан-Карлос, похлопав по плечу Шумахера-старшего, направился в ложу



Renault в очередной раз поразил всех своим стремительным стартом, позволившим Трулли на восемь кругов возглавить Гран При



«Прыгун Джимми», как он сам себя называет, давно приобрел себе скандальную известность, благодаря экстравагантным выходам во время футбольных матчей и коррида. На ГП Испании состоялся его дебют и в Ф-1

► Очередное разочарование Ника Хайдфельда: отказ гидравлики положил конец его и без того не блестящей гонке

почетных гостей, а пилоты умчались на прогревочный круг, на стартовую прямую вдруг выскочил полуголый болельщик в красном колпаке с белой простыней в руках. Как потом выяснилось, «J.M.C.» (пока полиция согласилась обнародовать лишь инициалы хулигана) пробрался к въезду на пит-лейн еще во время гонок поддержки и прятался там все утро, чтобы за несколько секунд до старта, перепрыгнув через метровый отбойник, выскочить на трассу. На глазах у изумленных зрителей он пробежал почти через все стартовое поле и несколько раз ловко увернулся от грузных судей, прежде чем те повалили его на траву, выволокли за отбойник и препроводили в полицию.

Блюстители порядка и руководители автодрома тут же поспешили заверить общественность в том, что таинственный «J.M.C.» — «профессиональный прыгун» (это уже не первая его

вылазка на массовых мероприятиях), не преследовавший никаких иных целей, кроме саморекламы. И, возможно, на этой версии можно было бы и остановиться, если бы не злополучная простыня с надписью FORUM, которую «прыгун» держал в руках, и не прокатившиеся накануне по улицам Барселоны демонстрации протеста против проведения в городе «Форума культур» — своего рода «культурных игр» по образу Олимпиад, открывавшихся в один уик-энд с Гран При Испании. Конечно, нежелание каталонских властей выносить сор из избы понятно, но шила в мешке все равно не утаишь. Впрочем, прыгуна в колпаке убрали с трассы еще до того, как машины вернулись на стартовое поле, а потому на самой гонке этот инцидент никоим образом не отразился. Разве что подперчил в очередной раз получившийся довольно пресным «гоночный пирог».



Собственно, видимая глазу интрига в этой гонке вообще присутствовала лишь до первого (кстати, очень раннего — наверное, пошел впрок урок Имолы) пит-стопа, когда Ferrari Шумахера благополучно «съела» выстрелившую было на старте с четвертого места на первое Renault Ярно Трулли («Я был на грани фальстарта, но мне повезло, я идеально угадал момент переключения светофора»). После пит-стопа Михаэль начал быстро отрываться от все еще достаточно плотного пелотона. Вскоре стала понятна и причина провала в квалификации Рубенса Баррикелло, выбравшего на гонку, как и пилоты Sauber, жесткий тип резины и шедшего на два пит-стопа вместо трех у всех остальных. Удержись Ярно впереди Михаэля после первой дозаправки, возможно, у Рубенса и появился бы шанс побороться с напарником за победу, а так... бразилец смог взобраться лишь на второе мес-

то, где, учитывая класс Ferrari, он и должен был находиться. Значительно сильнее, чем накануне, смотрелись Renault, особенно Алонсо, пробравшийся с восьмого места на старте на четвертое и к концу гонки доставший-таки Трулли, но времени на обгон уже не оставалось. Правда, судя по необоснованно расстроенной после финиша физиономии Бриаторе, он если и не приказывал, то, по крайней мере, намекал итальянцу по радио, что тому неплохо было бы пропустить испанца вперед, дабы тот поднялся на пьедестал на родной земле, а Renault смогла повисить продажи своих машин на Пиренейском полуострове, но Трулли предпочел остаться при своих, сохранив последнее вакантное место в призовой тройке за собой.

Вопреки надеждам Сато, впервые за последние четыре гонки пьедестал почета все-таки обошелся без пилота BAR. Хотя по чистой скорости Такума



▲ В гонке Баррикелло и Алонсо выглядели гораздо сильнее, чем в квалификации

► Оливье Панис в очередной раз не добрался до очковой зоны



▲ Аутсайдером в Испании не везло: ни Minardi, ни Jordan так и не добрались до финиша

◀ Баттон вновь был самым быстрым после Шумахера, но финишировал лишь восьмым

◀ После финиша Бриаторе был явно разочарован... поведением Трулли

► Пять из пяти: победная коллекция Шумахера пополняется



смотрелся ничуть не хуже гонщиков Renault, стабильности молодому японцу пока не хватает, и штамповать круги с разницей в пару тысячных ему еще тяжело. Баттону же, который, как и в Имоле, потенциально вновь был вторым по скорости после Михаэля Шумахера (причем на своем лучшем круге он уступил Красному Барону лишь 0.045 с), так и не удалось прорваться со своего 14-го места выше восьмого: слишком сложно обгонять на "Каталунье", даже обладая самым, пожалуй, мощным на сегодня в Формуле-1 мотором Honda (об этом говорит, к примеру, максимальная скорость в конце прямых, которая у машин BAR значительно выше, чем у всех соперников).

Не сбавил и надежды Williams приблизиться к Ferrari. Проваливший старт Монтойя в дальнейшем также не блистал, откатываясь с каждым пит-стопом все дальше и дальше, пока вско-

ре после третьей дозаправки окончательно не остановился в боксах с потекшими тормозами. А Ральф, несмотря на сход партнера, закончил свою на редкость безликую гонку там же, где и начал, — на шестом месте. У McLaren дела шли еще хуже. Не считая откровенных аутсайдеров из Minardi и Jordan, которые, так и не добрались до финиша, да бедолаги Клина, досрочно остановившегося из-за поломки акселератора, финишировавшие вместе на 10-м и 11-м местах пилоты из Уокинга смогли опередить лишь Уэббера и да Матту. Даже сошедшая с трассы Toyota Паниса смотрелась убедительнее. И учитывая, что впервые в сезоне обе "серебряные стрелы" наконец-то добрались до финиша, такого позора Деннис не переживал уже давно. Надо было видеть его, угрюмо шагнувшего после гонки от своего командного мостика к боксам. А вот Петер Заубер, напротив, светился как

начищенный пятак, словно Физико принес ему не два зачетных очка, а победу в чемпионате мира.

Впрочем, как выяснилось уже после финиша, у этой на первый взгляд достаточно скучной и тривиальной гонки все же была скрытая, невидимая зрителям интрига. Да еще какая! Это был театр одного актера, имя которому... естественно, Михаэль Шумахер. Как признался после финиша Росс Браун, уже на первом пит-стопе (11-й круг) на левой выхлопной трубе машины Шумахера обнаружилась трещина, которая стала увеличиваться с каждым кругом. "Сама по себе она была не столь опасна, но сломавшаяся труба начала разрушать обшивку левой стороны автомобиля, из-за чего на втором пит-стопе он едва не загорелся. Я был уверен, что Михаэль не дотянет до финиша, и утешался тем, что в случае его схода победа достанется Рубенсу", — объяснял технический ди-

ректор Scuderia. "Росс сказал мне по радио, что исправить ничего нельзя и остается только уповать на лучшее", — признался Михаэль. Более часа Шуми пилотировал F2004, ежесекундно ожидая отказа машины. Думаясь, уходя на последний круг, он не раз вспомнил Хаккинена, чей McLaren остановился перед самым финишем здесь на "Каталунье" три года назад, подарив тогда Михаэлю неожиданную победу. Но на этот раз "жеребец из Маранелло" не подвел своего наездника и добрался до финиша во главе гоночного табуна, позволив шестикратному чемпиону мира блестяще отпраздновать свой 200-й в карьере Гран При, а заодно и вплотную приблизиться к еще одному рекорду Ф-1: шесть гонок со старта чемпионата в "большом цирке" не выигрывал еще никто и никогда. ■

Корреспонденты "Формулы" арендуют автомобили компании Hertz (www.hertz.ru)

ГРАН ПРИ

Испания / Статистика

5



Гран При Испании 7-9 мая 2004 года Автодром "Каталунья", Барселона

Количество кругов..... 66
Длина круга (старт/финиш)..... 4.627 (0.874) км
Общая дистанция..... 306.256 км

www.circuitcat.com

На этом Гран При...

...Михаэль выиграл на "Каталунье" четыре последние гонки и пять последних квалификаций
...В 200-й раз приняв участие в ГП Ф-1, Красный Барон одержал 75-ю в карьере победу
...Он же стал обладателем еще одного абсолютно-го рекорда Формулы-1 — по общему числу пройденных километров в гонках (52 284), превывисв достижение Патресе (52 129)
...Японскую "книгу рекордов" столь же регулярно обновляет Сато — на этот раз благодаря третьей стартовой позиции

Победитель 2003 г.

Михаэль Шумахер/
Ferrari F2003-GA: 1:33'46.933

Рекорд круга в квалификации*

1'16.364 (2002 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2002)

Рекорд круга в гонке*

1'20.143 (2003 г., Рубенс Баррикелло/
Ferrari F2003-GA)

* — в конфигурации трассы образца 2003 г.



(V) — место замера скорости

(20) — место вылета с трассы машины № 20

(20) — место схода с трассы машины № 20

■ — быстрееший круг в гонке

■ — время на секторе/круге

● — ключевые участки трассы

■ — время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

Тренировка. Пятница

Перем. обл. Сухо-дождь
11.00-15.00

Воздух: 15-19 °C
Асфальт: 23-41 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	М. Шумахер	1'15.658/33	-
2	Дж. Баттон	1'15.935/25	0.277
3	Р. Баррикелло	1'16.033/36	0.375
4	Э. Давидсон	1'16.188/60	0.530
5	Р. Зонта	1'16.360/63	0.702
6	Р. Шумахер	1'16.433/37	0.775
7	Ф. Алонсо	1'16.534/31	0.876
8	Я. Трулли	1'16.734/36	1.076
9	К. Райкконен	1'16.798/22	1.140
10	К. да Матта	1'16.833/36	1.175
11	О. Панис	1'16.925/29	1.267
12	Х.-П. Монтоя	1'17.067/37	1.409
13	Д. Култхард	1'17.069/23	1.411
14	М. Уэббер	1'17.178/41	1.520
15	Т. Сато	1'17.481/10	1.823
16	Т. Глок	1'17.608/54	1.950
17	Б. Вирдхайм	1'17.676/41	2.018
18	Ф. Масса	1'17.906/33	2.248
19	Дж. Физикелла	1'18.001/36	2.343
20	Н. Хайдфельд	1'18.117/39	2.459
21	К. Кли	1'18.615/16	2.957
22	Дж. Пантано	1'18.726/35	3.068
23	Дж. Бруни	1'19.149/33	3.491
24	З. Баумгартнер	1'20.313/32	4.655
25	Б. Лейндерс	1'21.053/52	5.395

V ср. поб.: 220.164 км/ч

Квалификация

Солнечно. Сухо
13.00

Воздух: 18-21 °C
Асфальт: 37-42 °C

№	Пилот	Время 1	Поз.	Время 2	+с
1	М. Шумахер	1'16.320	9	1'15.022	-
2	Х.-П. Монтоя	1'15.574	1	1'15.639	0.617
3	Т. Сато	1'16.434	10	1'15.809	0.787
4	Я. Трулли	1'16.156	5	1'16.144	1.122
5	Р. Баррикелло	1'16.655	13	1'16.272	1.250
6	Р. Шумахер	1'16.040	4	1'16.293	1.271
7	О. Панис	1'16.168	6	1'16.313	1.291
8	Ф. Алонсо	1'17.011	15	1'16.422	1.400
9	М. Уэббер	1'16.212	7	1'16.514	1.492
10	Д. Култхард	1'16.465	12	1'16.636	1.614
11	К. да Матта	1'16.758	14	1'17.038	2.016
12	Дж. Физикелла	1'15.746	2	1'17.444	2.422
13	К. Райкконен	1'16.240	8	1'17.445	2.423
14	Дж. Баттон	1'16.462	11	1'17.575	2.553
15	Н. Хайдфельд	1'17.043	16	1'17.802	2.780
16	К. Кли	1'17.863	17	1'17.812	2.790
17	Ф. Масса	1'15.771	3	1'17.866	2.844
18	Дж. Бруни	1'20.372	19	1'19.817	4.795
19	Дж. Пантано	1'17.965	18	1'20.607	5.585
20	З. Баумгартнер	1'21.620	20	1'21.470	6.448

V ср. поб.: 222.031 км/ч; рекордные сектора: 21.789, 29.847,

23.386 (все — М. Шумахер)

V макс.: 325.6 км/ч (Сато)

Чемпионат в личном зачете

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	50
2 Р. Баррикелло	32
3 Дж. Баттон	24
4 Ф. Алонсо	21
5 Я. Трулли	21
6 Х.-П. Монтоя	18
7 Р. Шумахер	12
8 Т. Сато	8
9 Д. Култхард	4
10 Дж. Физикелла	2
11 Ф. Масса	1
12 К. Райкконен	1
13 М. Уэббер	1
14 К. да Матта	0
15 О. Панис	0
16 К. Кли	0
17 Дж. Пантано	0
18 Дж. Бруни	0
19 З. Баумгартнер	0
20 Н. Хайдфельд	0

Кубок конструкторов

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	82
2 Mild Seven Renault F1 Team	42
3 Lucky Strike BAR Honda	32
4 BMW WilliamsF1 Team	30
5 West McLaren Mercedes	5
6 Sauber Petronas	3
7 Jaguar Racing	1
8 Panasonic Toyota Racing	0
9 Jordan Ford	0
10 Minardi Cosworth	0

Внутрикомандные противоборства в квалификации

Счет		
М. Шумахер	5:0	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтоя	5:0	Р. Шумахер
Д. Култхард	3:2	К. Райкконен
Я. Трулли	3:2	Ф. Алонсо
Дж. Баттон	3:2	Т. Сато
Дж. Физикелла	2:3	Ф. Масса
М. Уэббер	4:1	К. Кли
К. да Матта	3:2	О. Панис
Н. Хайдфельд	4:1	Дж. Пантано
Дж. Бруни	4:1	З. Баумгартнер

Тренировка. Суббота

Солнечно. Сухо
09.00-11.00

Воздух: 11-16 °C
Асфальт: 12-27 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Т. Сато	1'14.836/24	-
2	М. Шумахер	1'15.025/19	0.189
3	Х.-П. Монтоя	1'15.232/17	0.396
4	Я. Трулли	1'15.457/23	0.621
5	Р. Баррикелло	1'15.540/20	0.704
6	Дж. Баттон	1'15.627/21	0.791
7	Д. Култхард	1'15.768/21	0.932
8	Ф. Алонсо	1'15.874/16	1.038
9	М. Уэббер	1'15.895/26	1.059
10	К. да Матта	1'15.895/26	1.059
11	К. Райкконен	1'15.983/15	1.147
12	Р. Шумахер	1'16.233/24	1.397
13	К. Кли	1'16.648/42	1.812
14	О. Панис	1'16.721/11	1.885
15	Н. Хайдфельд	1'16.746/25	1.910
16	Дж. Физикелла	1'17.145/18	2.309
17	Ф. Масса	1'17.282/13	2.446
18	Дж. Пантано	1'17.665/24	2.829
19	З. Баумгартнер	1'19.949/22	5.113
20	Дж. Бруни	1'21.005/9	6.169

V ср. поб.: 222.582 км/ч

Гонка

Солнечно. Сухо
14.00

Воздух: 20-22 °C
Асфальт: 31-39 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	V ср.
1	М. Шумахер	66	1:27'32.841	1'17.450/12	209.205
2	Р. Баррикелло	66	+13.290	1'17.887/16	208.677
3	Я. Трулли	66	+32.294	1'18.178/12	207.926
4	Ф. Алонсо	66	+32.952	1'17.556/27	207.900
5	Т. Сато	66	+42.327	1'17.678/47	207.532
6	Р. Шумахер	66	+1'13.804	1'18.548/27	206.306
7	Дж. Физикелла	66	+1'17.108	1'19.062/37	206.178
8	Дж. Баттон	65	+1 круг	1'17.495/46	205.732
9	Ф. Масса	65	+1 круг	1'18.819/43	205.082
10	Д. Култхард	65	+1 круг	1'19.175/38	204.416
11	К. Райкконен	65	+1 круг	1'18.842/48	204.306
12	М. Уэббер	65	+1 круг	1'18.617/11	204.295
13	К. да Матта	65	+1 круг	1'19.112/29	204.075
19	Дж. Пантано	60	НФ	1'19.896/27	198.485
3	Х.-П. Монтоя	58	НФ	1'18.262/28	204.756
15	К. Кли	56	НФ	1'19.142/18	202.651
17	О. Панис	48	НФ	1'19.199/10	201.998
18	Н. Хайдфельд	32	НФ	1'18.971/25	201.153
20	Дж. Бруни	22	НФ	1'22.323/3	193.336
21	З. Баумгартнер	6	НФ	1'23.390/8	192.102

V ср. лк.: 220.850 км/ч; рекордные сектора: 22.330 (М. Шумахер),

30.688, 23.321 (оба — Алонсо)

V макс.: 334.1 км/ч (Баттон)



Круг за кругом

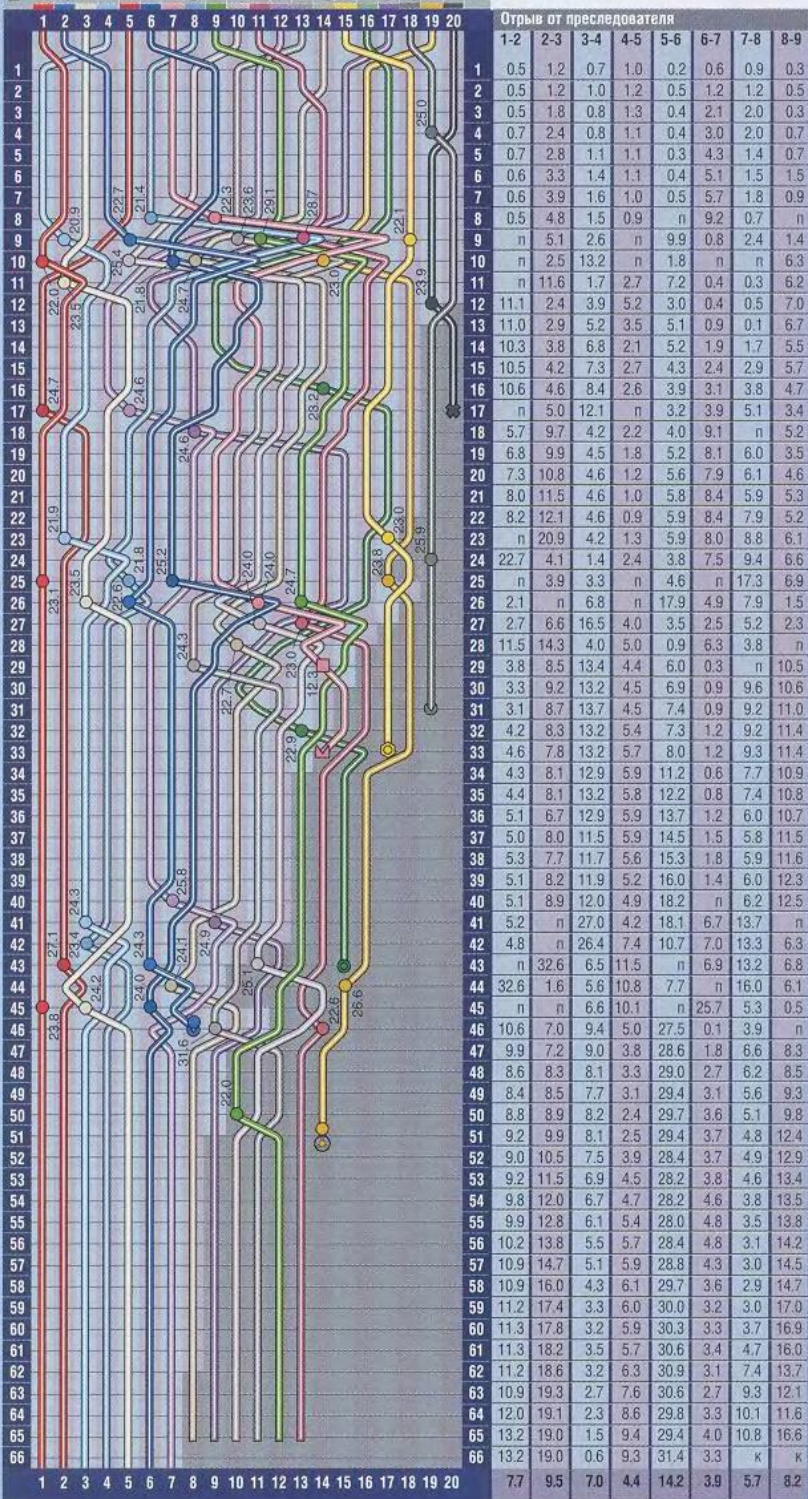
- 1 Сразу нескольким пилотам удается значительно улучшить положение по ходу первого круга, но эффективнее других выглядит маневр Трулли, который буквально "выстреливает" в лидеры гонки. А вот оба гонщика Williams проигрывают позиции, немногим лучше начинает гонку и Баттон.
- 3 Дженсон (14-й) поднимается на строчку вверх, обогнав да Матту в первом повороте – Elf.
- 4 Отправляется в боксы Бруни (19-й) – не в порядке тормоза. После короткого ремонта Minardi возвращается в гонку.
- 8 Испанская трасса не балует пилотов множеством мест для обгона. Положение стабильно, а Алонсо (6-й) и Панис (7-й) первыми отправляются в боксы.
- 10 Баумгартнер (18-й), защищаясь от атак Хайндфельда, в Сапрса выскакивает с асфальта и пропускает соперника.
- 12 Первую серию остановок завершает Баумгартнер (19-й). Большинство гонщиков планируют посетить пит-лейн трижды, а вот Баррикелло и оба пилота Sauber рассчитывают сделать лишь по две остановки. Это позволяет всем трем временно подняться в первую шестерку. Помимо этого, М. Шумахер опережает Трулли за счет более позднего пит-стопа, а Алонсо оказывается впереди Монтоя.
- 13 Алонсо (7-й) обгоняет Массу, а Р. Шумахер (11-й) тем временем проходит Паниса.
- 14 Монтоя (8-й) атакует в первом повороте и сдвигает Массу еще на строчку вниз.
- 15 Клин, который еще не побывал в боксах, опаздывает с торможением перед La Caixa и пропускает Р. Шумахера на девятое место, а кругом позже отправляется-таки на пит-лейн.
- 17 Первую из двух остановок совершают Баррикелло (1-й) и Физикелла (4-й). Гонку они продолжают третьим и девятым соответственно.
- 18 В боксах и Массы (7-й), который откатывается в середину второго десятка. Сходит Баумгартнер (20-й) – венгр не удержал машину на трассе.
- 23 Вторую серию остановок начинает Трулли (2-й).
- 29 Панис в который уже раз вынужден проехать по пит-лейн за превышение скорости в боксах. Это отбрасывает француза на 15-е место. Впереди же, не считая вновь поднявшихся вверх Баррикелло (2-й), Физикеллы (6-й) и Массы (9-й), лишь одно изменение – Алонсо сдвигает Сато с четвертой позиции. Всем лидерам предстоит еще одна остановка в боксах.
- 31 Баттон пробивается в первую десятку, опередив Клина в Elf, который, как и в первый раз, собирается посетить боксы чуть позже основной массы гонщиков.
- 32 Выбывает из борьбы Бруни (19-й) – из-за неполадок с тормозами Minardi молодого итальянца вылетает на траву.
- 34 Останавливаются Toyota Паниса (14-й) и Jordan Хайндфельда (17-й) – обоих вывел из гонки отказ гидравлической системы КП.
- 40 Заключительную волну пит-стопов логично открывает Физикелла (6-й).
- 44 Сходит и занимающий 15-ю позицию Клин – на Jaguar молодого австрийца вывел из строя акселератор.
- 46 Серию остановок заканчивают Райкконен (9-й) и да Матта (13-й). Первая пятерка неизменна, а позади Монтоя, оказавшийся было впереди Физикеллы, вынужден вновь уступить – на Williams барахлят тормоза.
- 47 Хуан-Пабло и вовсе вынужден прекратить борьбу, свернув на пит-лейн. Зато Ральф опережает Физикеллу (6-й).
- 51 Недотягивает до финиша Jordan Пантано – на машине итальянца из-за неполадок в гидравлической системе выходит из строя усилитель руля.
- 66 Отмашку клетчатого флага первым вновь получает М. Шумахер. Гонку выигрывает пара Ferrari, следом финиширует пара Renault. Очки набирают и оба гонщика BAR, а также Р. Шумахер и – впервые в сезоне – Физикелла. До финиша добрались и два McLaren, но лишь 10-м и 11-м. Гонку закончили лишь 13 машин – антирекорд сезона.

Пилот	Шасси/Двигатель/Шины
М. Шумахер	Ferrari F2004-234/Ferrari/B
Х. П. Монтоя	Williams FW25-06*/BMW/M
Т. Сато	BAR 006-03/Honda/M
Я. Трулли	Renault R24-03/Renault/M
Р. Баррикелло	Ferrari F2004-236/Ferrari/B
Р. Шумахер	Williams FW26-07/BMW/M
О. Панис	Toyota TF104-03/Toyota/M
Ф. Алонсо	Renault R24-02/Renault/M
М. Уэббер	Jaguar RS-01/Jaguar/M
Д. Култарад	McLaren MP4-19-03/Mercedes/M
К. да Матта	Toyota TF104-04/Toyota/M
Дж. Физикелла	Sauber C23-04/Petronas/B
К. Райкконен	McLaren MP4-19-04/Mercedes/M
Дж. Баттон	BAR 006-05/Honda/M
Н. Хайндфельд	Jordan EJ14-03/Cosworth/B
К. Клин	Jaguar RS-01/Jaguar/M
Ф. Массы	Sauber C23-06*/Petronas/B
Дж. Бруни	Minardi PS04-02/Cosworth/B
Дж. Пантано	Jordan EJ14-02/Cosworth/B
З. Баумгартнер	Minardi PS04-01/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
- ⬆ – акселератор
- ⬆ – подвеска
- ⚡ – столкновение
- ⚡ – механическое повреждение
- ⚡ – коробка передач
- ⚡ – трансмиссия
- ⚡ – рулевое управление
- ⚡ – топливная система
- ⚡ – гидравлика



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



1 Михаэль Шумахер

Я думал, что стартовал хорошо, и поглядывал в зеркала за соперниками, когда увидел пролетающую мимо машину Ярно. В принципе, у меня была возможность "прикрыть калитку", но скорости наших машин отличались весьма значительно, и такой ход не показался мне честным. Так что борьбы не получилось — я пропустил его, надеясь, что наша машина позволит каким-нибудь образом изменить такую ситуацию в дальнейшем. Пару раз в конце прямой я оказывался близко от Ярно, но расстояние все же не позволяло совершить обгон. Так что мне оставалось всего лишь ждать первой остановки: я знал, что могу прибавить и что мне хватит и одного лишнего круга. Оказавшись впереди после пит-стопа, я попытался было создать отрыв, но в этот момент Росс предупредил меня по радио о неполадках в выпускной системе, которые привели к тому, что даже изменился звук мотора. "Вряд ли мы сможем что-то с этим сделать", — сказал он. — Будем надеяться, все закончится само по себе". Мне оставалось лишь на протяжении последующей части дистанции соблюдать максимальную осторожность. К сожалению, ситуация в гонке не позволяла сильно сбросить темп, и я очень доволен, что машина показала себя с самой лучшей стороны и даже с такой неисправностью позволила мне финишировать.



2 Рубенс Баррикелло

На мой взгляд, сегодняшняя гонка прошла великолепно. На старте была изрядная толчея, но мне удалось избежать происшествий. Более того — мне удавалось поддерживать темп соперников, несмотря на большее количество топлива в баке. Вчера, после квалификации, многие бросали на меня сочувственные взгляды. На самом же деле, мне удалось отличный квалификационный круг. Накануне, видя высокие результаты гонщиков BAR, мы решили подстраховаться. В Имоле было очень тоскливо продираться сквозь круговых, поэтому я решил избрать иную стратегию, и в гонке она сработала замечательно. Быть может, мне удалось бы опередить и Михаэля, но только в том случае, если бы он оставался заперт позади Ярно хотя бы до второго пит-стопа. Во время моей первой остановки на борт залили такое количество топлива, что машина стала хуже управляться, и я не мог атаковать в полную силу, что и позволило Михаэлю оторваться. Впрочем, на более легкой машине он и должен был все время оставаться быстрее меня.



3 Ярно Трулли

Мне удалось очень здорово, практически на грани фальстарта, начать движение. Красные огни горели дольше обычного, и я практически потерял терпение — но именно в нужный момент. Такое бывает раз в жизни. После этого возглавить гонку в первом повороте оказалось уже несложно. Я практически не смотрел в зеркала и сконцентрировался на собственном пилотаже, но мне без труда удавалось удерживать Михаэля позади. Если уж и приходилось поглядывать назад, то только для того, чтобы убедиться, что мы отрываемся от преследователей. Впрочем, он был быстрее, это ясно, и во время пит-стопа вышел вперед. Я же атаковал на продолжении всей гонки, а на финальном отрезке, кроме того, очень внимательно следил за напарником. Он приближался, но отрыв был достаточен, чтобы не доставлять мне лишних волнений. Я доволен собой, рад за команду, но более всего хотел бы посвятить этот успех своему другу Дино, который, я уверен, сейчас видит меня на экране. Ему предстоит очень серьезный поединок, я буду вместе с ним и отдам ему свой кубок.

Гонка глазами пилотов



Фернандо Алонсо (4)

Третье и четвертое места — отличный результат для команды с точки зрения борьбы в чемпионате — ведь мы финишировали впереди наших основных соперников. Для меня гонка сложилась неплохо: поначалу я оказался заперт, но уже после второй остановки выбрался на чистую трассу и смог продемонстрировать свою истинную скорость. Машине не хватало лишь немного сцепления с трассой.



Такума Сато (5)

Как же здорово стартовать с первых мест на решетке! Гонку я начал хорошо, но был простиражен маневром Трулли — до сих пор не могу понять, как он это сделал. Конечно, обидно, стартовал третьим, финишировал пятым, но мне пришлось нелегко после каждой замены шин — новый комплект всякий раз вел себя несколько иначе.



Ральф Шумахер (6)

Мой результат более или менее отражает реальное положение вещей. Большого нам вряд ли удалось бы достичь, даже если бы стартовая позиция и была бы лучше. К тому же практически с самого начала гонки мне пришлось очень аккуратно обращаться с тормозами, которые работали не самым лучшим образом.



Джанкарло Физикелла (7)

Всю гонку машина проявляла себя с самой лучшей стороны. Когда мы соперничали с Монтойей, я был явно быстрее. Возможно, у него и были какие-то проблемы. Но я легко оставался впереди. Для меня же главной трудностью стала неуступчивость пилотов, остающих на круг. Если бы не это, то, вероятно, я финишировал бы даже на шестом месте.



Дженсон Баттон (8)

Я не слишком удачно принял старт, и вообще — первый отрезок гонки меня разочаровал, потому что обогнать оказалось невозможно. Я терял буквально пропасть времени в каждом быстром повороте — приблизиться к машине соперника было нереально, так как сразу резко падала прижимная сила. Мы полагали, что с высокой скоростью на прямых я смогу обогнать, но это не сработало. В целом же, учитывая стартовую позицию, я доволен тем, что смог заработать сегодня очки.



Фелипе Масса (9)

Пытаясь опередить кого-то из соперников в начале гонки перед поворотом La Saix, я заблокировал передние колеса и повредил шины. Сразу возникли вибрации и недостаточная поворачиваемость. Я видел идущего впереди Джанкарло, но не мог поддерживать его темп. На первом пит-стопе мы чуть изменили аэродинамические регулировки, и дела пошли много лучше. Считаю, сегодня я вполне мог бы пробиться в зачетную восьмерку.



Дэвид Култхард (10)

Гонка получилась очень сложной, а результат разочаровал. Придется перетерпеть эту боль и продолжать упорно работать. К положительным моментам сегодняшней гонки можно отнести надежность машины и правильность выбранной нами стратегии. Во время первого пит-стопа я проскочил чуть дальше точки остановки, а по ходу остальных баракхлила заправочная машина, но общая потеря времени оказалась небольшой.



Кими Райкконен (11)

Сегодня мы не смогли добиться большего по одной простой причине — машине не хватало скорости. Себя мне упрекнуть не в чем, но изменить такую ситуацию я не могу. Успешно стартовав, уже к первому повороту я отыграл три позиции. Пытаясь улучшить результат, мы чуть изменили настройки во время второй остановки, но это потребовало дополнительного времени. А по ходу финального пит-стопа пришлось подкачивать воздух в пневмосистему, так как стало падать давление.



Марк Уэббер (12)

Плохо стартовав, я уже к первому повороту потерял целый ряд позиций. К счастью, машина позволяла мне поддерживать высокий темп, однако во время первого пит-стопа механики провозились с левым задним колесом, а я слишком рано отпустил сцепление. Надеюсь, что удалось избежать негативных последствий, я вернулся на трассу, но оказалось, что сцепление задних шин с асфальтом резко упало и управлять машиной стало много труднее.



Кристиано да Матта (13)

По ходу первой половины дистанции мне не удалось добиться заметного прогресса — машина оказалась недостаточно быстрой. Затем дела пошли лучше, но пришлось терять время, пропуская пилотов на круг. Если бы не это, мне бы наверняка удалось догнать Марка Уэббера и опередить его.



Джорджо Пантано (НК)

Старт получился просто замечательным, с самого начала мне удалось подняться на несколько строчек вверх. Однако уже после первого пит-стопа начались неполадки в гидравлической системе. Они все усугублялись, и в итоге у меня просто не осталось иного выбора, как прекратить гонку.



Хуан-Пабло Монтойя (НК)

Мы знали, что эта трасса предъявляет серьезные требования к машинам, и гонка не будет простой. Вчера мы здорово поработали в квалификации, но на старте я проиграл две позиции. Практически сразу забарахлили тормоза — резко вырос ход педали. Во время первого пит-стопа положение, как мне показалось, пришло в норму, но, когда шедший передо мной Физикелла свернул в боксы и я вновь поехал в полную силу, тормоза отказали окончательно.



Кристиан Клин (НК)

Мне удалось здорово принять старт и опередить нескольких соперников, но затем я допустил небольшую ошибку в "эске" и стал терять позиции. Прежде всего, я стремился добраться до финишного флага, но, к собственному разочарованию, вынужден был остановиться, когда "провалилась" педаль акселератора.



Оливье Панис (НК)

Хорошо стартовав, я почти сразу понял, что машине не хватает сцепления с трассой. Заезжая на второй пит-стоп, из-за проблем с ограничителем скорости я схлопотал штраф. До сих пор непонятно, почему это произошло, но если причиной тому моя ошибка — приношу свои извинения. Впрочем, уже несколькими кругами позже пришлось вовсе остановиться — отказавшая гидросистема оставила меня без КП и усилителя руля.



Ник Хайдфельд (НК)

Упало давление в гидросистеме, затем вышел из строя дифференциал, и наконец, перестала переключаться коробка. Что позитивного можно сказать в такой ситуации? Разве что до этого машина позволяла ехать достаточно быстро, определенно быстрее, чем в предыдущих гонках.



Джанмария Бруни (НК)

С самого начала мне здорово досаждали тормоза, которые регулярно блокировались. Я попытался изменить баланс, но проблема все равно оставалась, особенно перед "эской". В конце концов именно в этом месте у меня вновь заблокировались передние колеса, и машину развернуло.



Золт Баумгартнер (НК)

Похоже, сегодня на меня свалились все возможные напасти разом! Для начала я "засиделся" на старте, а затем почти сразу появились голубые флаги. Пропуская один из Sauber, я оказался на грязной части трассы, а когда попытался войти в поворот, шинам не хватило сцепления, и автомобиль оказался в гравии.

Мелочи жизни

Текст и рисунки: Джорджо ПИОЛА

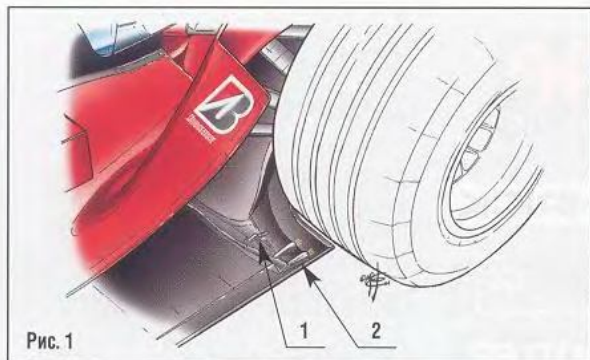


Рис. 1

На первую гонку «европейского сезона» в Имоле команды привезли много серьезных новинок, а к Барселоне довели до ума свои идеи, сделав акцент на мелочах. Хотя не обошлось и без сюрпризов.

Ferrari

Выиграв все предыдущие гонки, чемпионы решили ничего не менять в своей машине. Вновь использовался капот двигателя с уменьшенными по сравнению с начальным вариантом «крылышками». Чтобы контролировать износ шин на особо требовательной к резине испанской трассе, у задних колес вдобавок к стандартному одному датчику (1 на рис. 1) были установлены еще два (2 на рис. 1). Кстати, в прошлом году Ferrari порой использовала до пяти таких датчиков.

Williams

Команда снова установила на свой автомобиль дополнитель-

ную плоскость-антикрыло, соединяющую два дефлектора на боковинах (на Гран При Сан-Марино эта деталь не использовалась). Теперь эта плоскость имеет металлический корд в задней части (1 на рис. 2) для усиления жесткости конструкции. Вернулись и «плавники» на нижней плоскости заднего антикрыла. По требованию FIA Williams, как и BAR за две недели до этого в Имоле, урезала этот элемент по высоте (2 на рис. 2).

McLaren

Специально для скоростных поворотов трассы «Каталунья» была усилена передняя подвеска автомобиля MP4-19: на треугольники был добавлен дополнительный слой углеволокна. Кими Райкконен использовал новую модификацию мотора. В боксах «серебряных стрел» впервые был замечен специалист по аэродинамике Ник Томбасис, которого команда переманила из Ferrari.

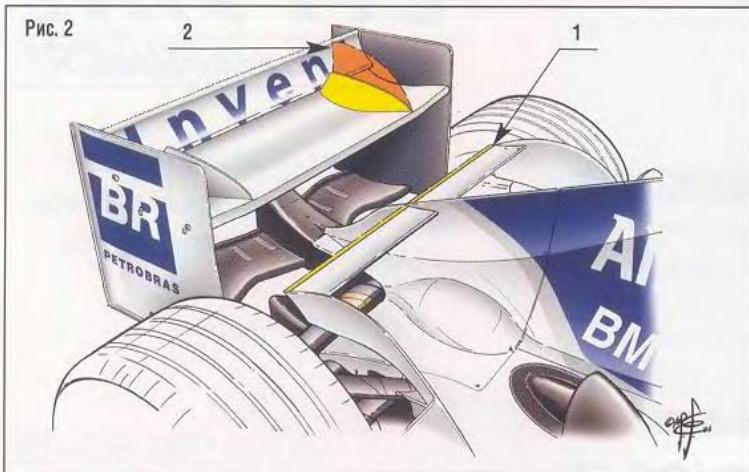


Рис. 2

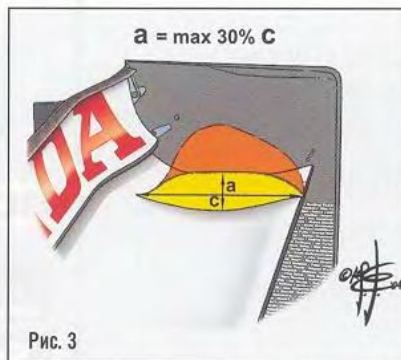


Рис. 3

Renault

«Нервозность» в поведении машины R24 вынудила команду сделать шаг назад, заменив переднее антикрыло на более простую конструкцию. Антикрыло имеет вогнутую центральную часть, для его крепления пришлось использовать удлинненные на 5 см кронштейны.

BAR

После того как FIA потребовала уменьшить высоту «плавников» на нижней плоскости заднего антикрыла, BAR поначалу вовсе отказалась от использования этой детали, так как урезанные «плавники» портили воздушный поток. Но впоследствии «плавники» все-таки вернулись. Между тем разъяснение FIA гласит, что высота «плавников» не может превышать 30% длины хорды плоскости антикрыла. Поэтому в Испании BAR пришлось еще больше подрезать «плавники» (см. рис. 3: желтым цветом показан

вариант, применявшийся в Барселоне, оранжевым — в Имоле).

Jaguar

В Испании «дикая кошка» ошарашила соперников, представив свою версию «плавников» на заднем антикрыле. Следует напомнить, что до этого именно Jaguar была инициатором разбирательства вокруг «плавников» BAR, функция которых заключается в оптимизации воздушного потока на центральной части антикрыла. Получив разъяснения FIA, инженеры команды интерпретировали их по максимуму: по два «плавника» появились на верхней и нижней плоскостях (рис. 4). В каждой паре два «плавника» расположены с небольшим смещением друг относительно друга и по отдельности укладываются в упомянутое «правило 30%», хотя их суммарная высота превышает даже высоту «плавников» в изначальной версии BAR. В зоне задней подвески автомобиля R5 обнаружилось невероятное нагромождение дефлекторов (рис. 5), призванных оптимизировать воздушный поток в зоне задних колес.

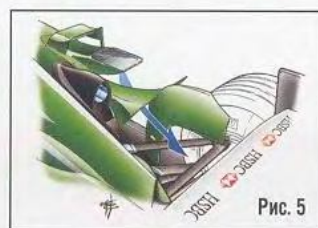


Рис. 5

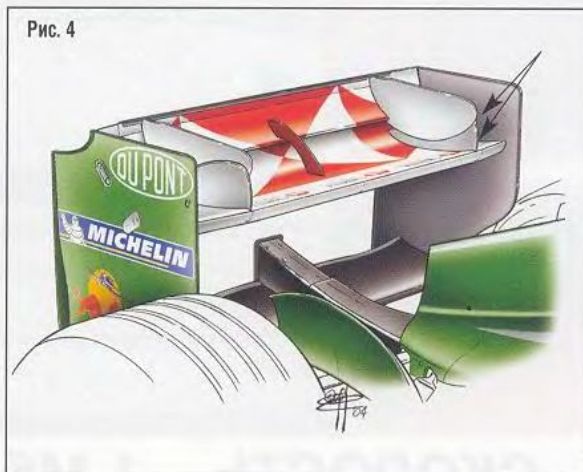


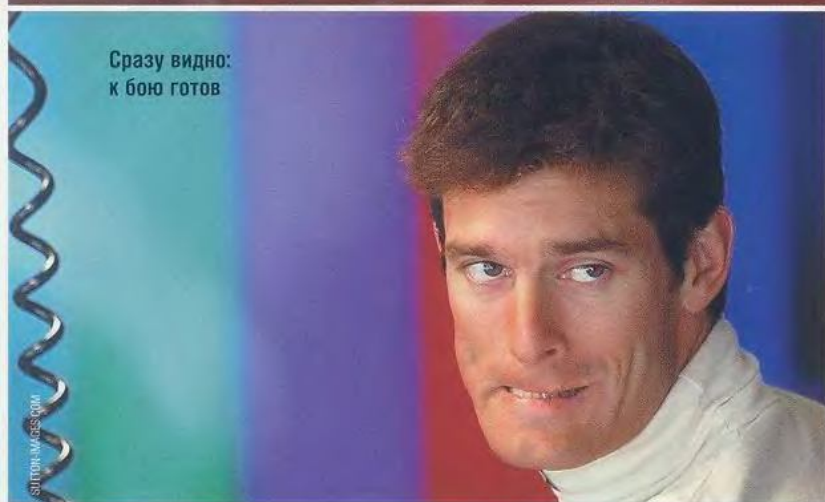
Рис. 4



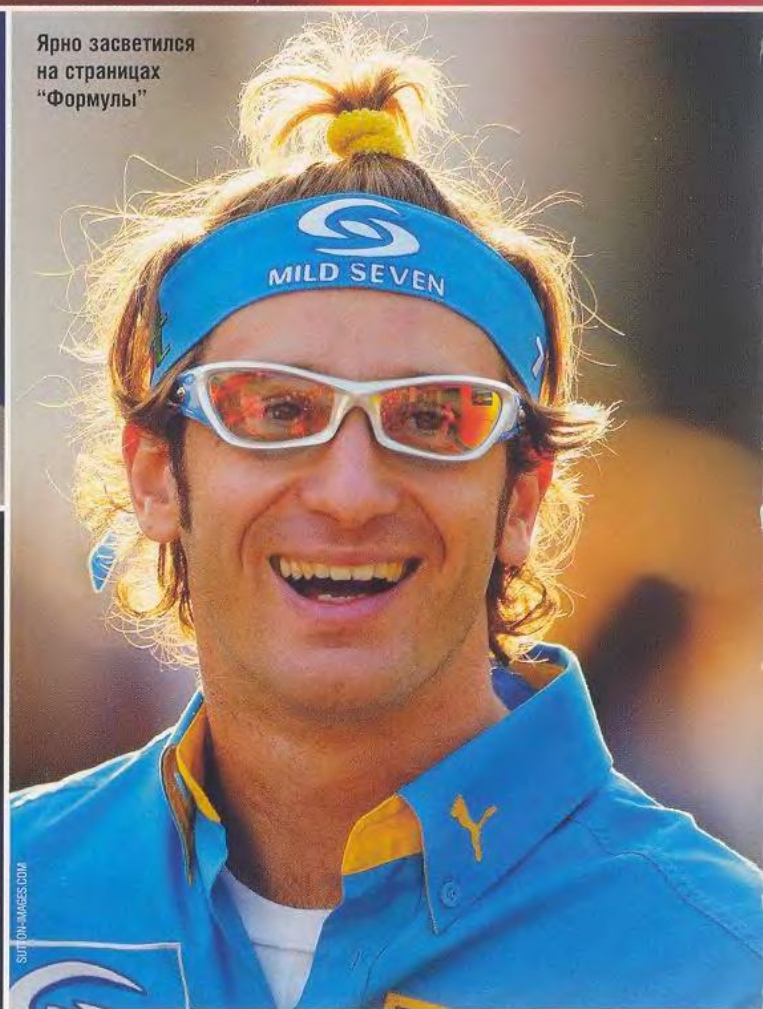
Не справился с избыточной поворачиваемостью



Сразу видно:
к бою готов



Ярно засветился
на страницах
"Формулы"



- А у меня игрушки круче!



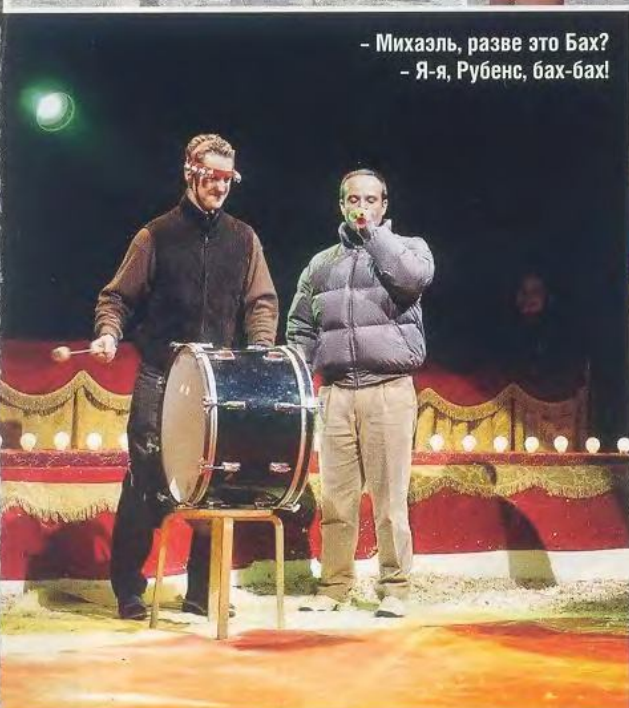
– А ведь обещал
после пит-стопа
жениться...



Непонятно,
кто кого
задержал



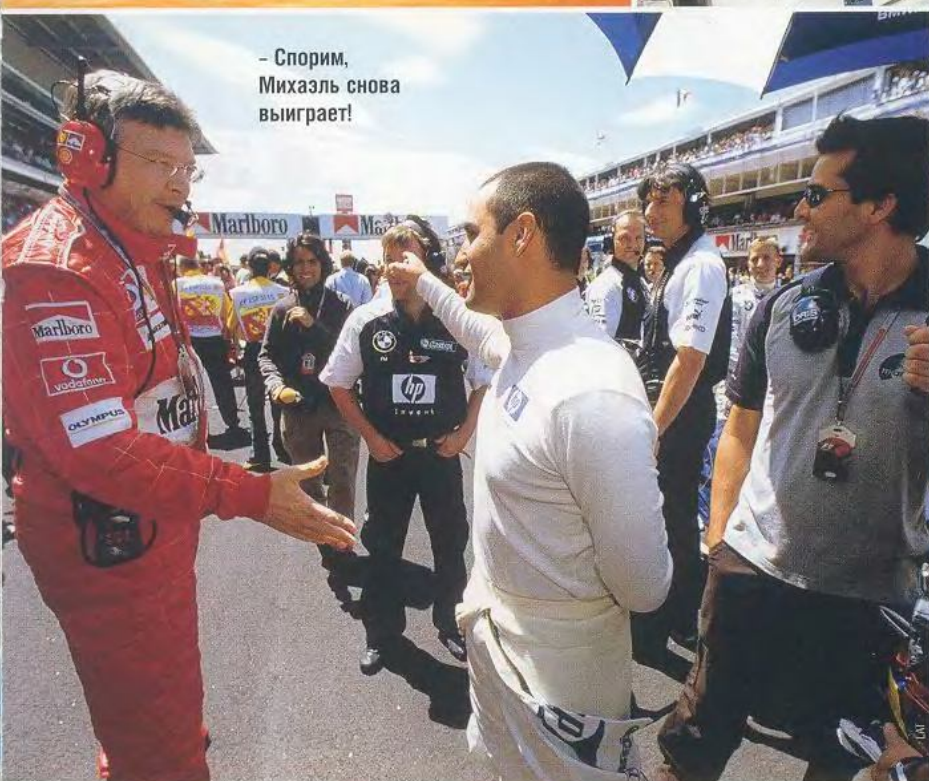
– Михаэль, разве это Бах?
– Я-я, Рубенс, бах-бах!



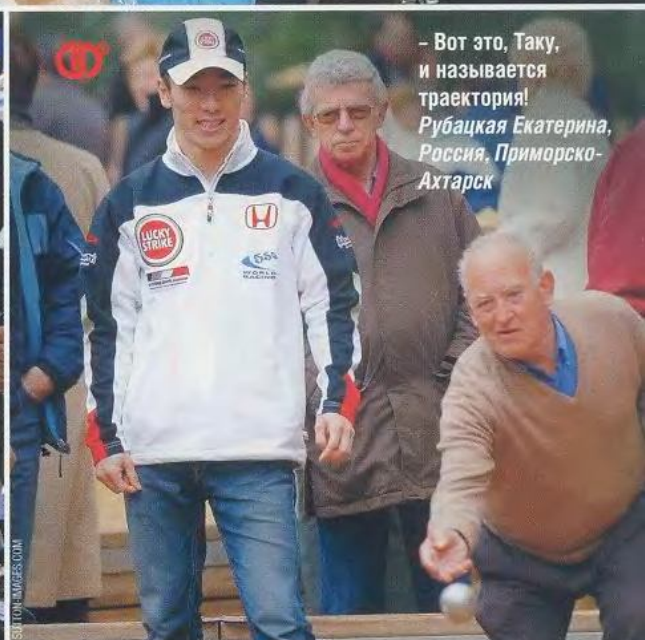
В боксах Renault
большая рыба и
важная птица



– Спорим,
Михаэль снова
выиграет!



– Вот это, Таку,
и называется
траектория!
Рубацкая Екатерина,
Россия, Приморско-
Ахтарск



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



В.А.Р: черные дни миновали

В этом году команда BAR наконец-то повзрослела. После серии призовых пьедесталов Дженсона Баттона на первых гонках сезона "конюшня" твердо встала на путь, который в прошлом году прошла Renault: на путь разрушения сложившейся расстановки сил. И отдавая дань таланту Дженсона, следует сказать, что ключевую роль в нынешних успехах команды играют два человека: ее шеф Дэвид Ричардс и технический директор Джефф Уиллис

ДЭВИД РИЧАРДС

Текст: Дэвид КЭМЕРОН

Минуло то время, когда залогом успеха команды Ф-1 был предпринимательский талант ее руководителя. Дорога к нынешним успехам BAR началась, когда в конце 2001 года Дэвид Ричардс поставил свою подпись на контракте с командой



Когда-то такие люди, как Кен Тиррелл и Вальтер Вольф, добившись успеха в "гражданской жизни", приходили в гонки Гран При, чтобы удовлетворить свою страсть к автоспорту. Разумный авантюризм и свободные деньги позволяли им достичь серьезных высот. Но эра, когда такое было возможно, уже далеко позади.

За подтверждением этого факта далеко ходить не надо: достаточно посмотреть на команду Jordan, которая под руководством харизматичного Эдди Джордана добилась больших успехов в конце девяностых, но с тех пор и по сей день опускается все ниже и ниже. Jordan всегда считалась веселой и бесшабашной "хоушней", а люди там были уве-

рены, что знают какой-то секрет успеха и потому им не нужно изучать опыт других, еще более успешных команд.

Крейг Поллок избрал другой, но в чем-то похожий путь. Заполучив баснословные контракты со спонсорами, самоуверенный Поллок создал команду British American Racing, фундаментом которой стали амбициозные мечты и гора денег от табачной компании. Само по себе это было выдающееся достижение, но одно дело построить команду, и совсем другое — привести ее к успеху.

Громкие заявления о том, что новая команда будет бороться за победы, разбились

ТЕМА BAR

о реальности: BAR оказался настолько слаб, что свой дебютный сезон закончила даже позади вечного аутсайдера Minardi. На следующий год был заключен контракт с мотористами Honda, которые вернулись в Формулу-1 после долгого перерыва, и это было, пожалуй, единственным серьезным достижением команды в сезоне-2000. В гонках у BAR не получалось равнять счетом ничего: у «конишине» не было никакого плана развития, а когда на эту неразберку наслонились еще и распри в руководстве, то мечта быстро превратилась в кошмар.

В 2001 году кризис был очевиден, и совет директоров (в лице главного акционера — British American Tobacco/BAT) решил, что пора что-то предпринять. В результате Полложа отправили в отставку, как только был найден человек, способный его заменить.

Назначение Ричардса на пост руководителя BAR было необходимым и верным шагом: вместе с новым техническим директором Джеффом Уиллисом он совершил революцию в плане отношения команды к тому, чем она занималась — к гонкам. Эти два человека, вместе с пилотами Дженсоном Баттоном и Такумой Сато, принесли в BAR веру в будущее, которой так не хватало «конишине» в ее прошлой ипостаси.

Свою карьеру в автоспорте Дэвид Ричардс начал раллийным штурманом и в итоге в паре с Ари Ватаненом в 1981 году стал чемпионом мира по ралли. После этого британец занялся автоспортивным бизнесом. С момента своего появления компания Ричардса Prodrive подготавливала самые разные автомобили для всевозможных гонок. Венцом творения Prodrive стали раллийные Subaru, выигравшие в девятые годы несколько чемпионатов мира. В конце 1997 года Ричардса пригласили поручить команду

дой Ф-1 Benetton: казалось, что он, с его-то опытом, запросто выведет «конишину» из наметившегося кризиса. И он начал это делать, но не смог убедить семейство Бенеттонов в необходимости продать акции команды концерну Ford в обмен на заводскую поддержку и в конце 1998 года ушел. Продав 49% акций Prodrive, Ричардс стал действительно богатым человеком и занялся по-настоящему серьезными делами. В 2000 году он купил у Берни Экклстоуна коммерческие права на чемпионат мира по ралли и сосредоточился на повышении зрительской привлекательности этих гонок. А в конце 2001 года его вновь позвала Формула-1 — на этот раз BAR. Prodrive к тому времени успешно управлялась немальными менеджерами, и Ричардс получил возможность посвятить себя перестройке зашедшей в тупик команды Ф-1. Что из этого вышло — мы видим сегодня...

BAR поразила многих своей скоростью еще на зимних тестах. Это и было началом нынешнего взлета?

Нет, в действительности все началось два с половиной года назад. Многим кажется, что такие вещи происходят в один момент, словно по волшебству, но на самом деле никто из нас не в состоянии вытащить кролика из пустой шляпы. Рецепт один: разработать план и методично воплощать его в жизнь. И именно это мы сделали. Чуть больше двух лет назад мы четко определили структуру команды. Ведь невозможно построить хороший автомобиль, не имея четко структурированной организации, которая занимается этой работой. Джефф (Уиллис), несомненно, талантливый конструктор, но без налаженных процессов разработки, производства и контроля качества у него не получилось бы ровным счетом ничего. Это вещи, без которых невозможно обойтись.

Ваш стиль руководства чем-то похож на советские пятилетки.

Да, в каком-то смысле.

И как все это стало реальностью? Должно быть, вы пришли в совершенный ужас,

когда только возглавили команду и увидели, как она живет. Как вы решали внутренние проблемы?

Мы принимали во внимание все мелочи и работали над каждой из них. У BAR было хорошее оборудование, в команде работало достаточно много людей, но отсутствовала структура. Для того чтобы объяснить, на что мы потратили два с половиной года, достаточно двух минут. Если задаться целью назвать одну-единственную причину кризиса, хотя это и не самый верный подход, то я бы сказал, что в BAR не знали, как нужно делать ту или иную работу. У команды отсутствовали представления о том, каковы истинные стандарты Формулы-1.

То есть, короче говоря, руководство не умело руководить?

Да, люди в команде не умели ставить осмысленные цели.

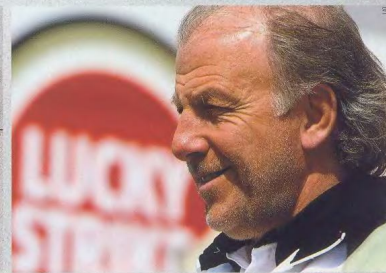
Почему?

Не было человека, который обладал бы такими способностями. В этом, собственно, и была проблема.

В этом смысле приход Джеффа в команду был большим плюсом, но что еще позволило команде добиться прогресса?

Лучше спросите об этом Джеффа. Дело в том, что какую бы машину он ни проектировал, какие бы идеи ни приходили ему в голову, если бы у него не было возможности реализовать их в рамках внутрикомандной организации, то ничего бы не получилось. Без должного обеспечения идей на всех стадиях создания машины они так и остались бы идеями. Не стоит забывать и о финансовой стороне дела. С начала своего существования команда не укладывалась в бюджет и тратила очень много денег сверх установленной нормы. В прошлом году мы выполнили бюджет, и в этом году не намерены отклоняться от своего финансового плана. Все это — вопросы дисциплины, которая прежде отсутствовала. В этом и заключалась наша работа: Ника Фрай (управляющий директором. — Прим. ред.) и я.





КОГДА Я ПРИШЕЛ, У BAR БЫЛО 1700 ПОСТАВЩИКОВ. ЭТО БЫЛО УЖАСНО!

То есть Джефф просто пришел и сказал вам, что ему нужно?
Именно так.

Уже на зимних тестах ваш автомобиль был быстр, причем стабильно быстр. Как вы сумели добиться стабильно высокой скорости?

Изменилось все, все до мельчайшей детали двигателя, аэродинамики и подвески. Никто не занимался свершением революций, не было никаких великих открытий, это сугубо эволюционный процесс. Возьмем ту же Ferrari, посмотрите, сколько времени потребовалось Жану Тодту, чтобы довести команду до нынешнего уровня? Команда стала стабильно выигрывать гонки спустя пять лет

после того, как он возглавил ее. Это методичность и ничего иного. Нужно постоянно изучать работу всей команды, выискивать слабые места и ликвидировать их, улучшать все, что можно улучшить. Если делать это, то эволюция затронет и машину: она станет более надежной и быстрой.

Не так давно в Формуле-1 наблюдался настоящий кадровый бум, команды нанимали все больше и больше людей. Этот процесс все еще продолжается?

Отчасти да, но важно не количество, а качество. Умение использовать людские и материальные ресурсы не менее важно, чем количество этих ресурсов. Когда я пришел в BAR, меня сразу же поставили перед фактом, что команде не хватает бюджета, людей и ресурсов. И я прекратил строительство второй аэродинамической трубы, сократил штат на 20% и на 10% урезал бюджет. Это и есть управление ресурсами, управление организацией. Даже самые талантливые гонщики и конструкторы ничего не добьются, если ими будут руководить неграмотные люди.

Сейчас размеры и состав команды вас устраивают?

Практически. Наша цель – работать как можно эффективнее. Мы постоянно снижаем расходы. Мы прекратили покупать всюкую вранду, наладили производственный процесс и в ближайшем будущем сделаем еще один большой шаг вперед в плане эффективности работы.

Как вы решаете, какие детали команда будет производить сама, а какие – покупать «на стороне»?

Естественно, мы учитываем стоимость. Одну деталь дешевле производить самому, даже если для этого нужно купить дополнительное оборудование. Другую деталь лучше покупать у сторонней организации. Но дело не только в деньгах: для команды Формулы-1 не менее важно качество, надежность поставок и тому подобные вещи.

По уровню развития технологий сегодняшняя Формула-1 превосходит многие другие отрасли производства. Конечно,

можно покупать детали, но когда на первый план выходит фактор времени, не лучше ли все делать самому?

Это зависит от того, насколько хорошо вы умеете покупать. В нашей команде есть отдел закупок. Когда я пришел, они сказали мне, что у BAR 1700 поставщиков. Это было ужасно! К концу этого года мы доведем число поставщиков до 500. Продукция каждого из них проходит строгий контроль качества в соответствии с нашими собственными стандартами. Если поставляемые детали не отвечают нашим требованиям, то мы ни за что не будем их покупать. Что-то действительно приходится производить самим, но нельзя тратить деньги на лишние вещи, на лишнее оборудование. Это один из секретов выживания в Формуле-1.

Вопрос в жанре «желтой прессы». Есть ли какая-то связь между нынешним прогрессом BAR и тем фактом, что за команду больше не выступает Жак Вильнев?

Нельзя все сводить к одному человеку. Гораздо важнее вера всей команды в

собственные силы, командное самоуважение, если хотите. Люди должны чувствовать, что их работа не напрасна, что благодаря их усилиям команда движется вперед. Это происходит не на глазах публики, это невидимая, но очень важная составляющая успеха.

Так благодаря чему укреп боевой дух команды? Все дело в результатах гонок?

Результаты важны, но все не так просто. За последние полтора года все наши менеджеры среднего звена прошли тренинги по управлению. Прежде в команде никто не учил людей управлять другими людьми и происходящими процессами. Мы решили, что люди должны знать, как эффективно выполнять свою работу, как ставить цель и нести ответственность. Это самосовершенствование не останавливается ни на минуту. Сейчас в BAR достаточно большой отдел кадров, который занимается на поиском новых людей, а повышением эффективности труда тех, кто уже работает у нас.

Мы должны быть командой во всех смыслах слова. Это должен ощущать не только че-

ловек, который привозает в составе BAR на Гран При, но и тот, кто работает на заводе. Каждый сотрудник должен знать, каковы цели всей команды на этот год.

И каковы же эти цели?

Это внутренние цели, а не какие-то конкретные результаты гонок.

Ну а со спортивной точки зрения, на что вы рассчитываете в этом году?

В этом году мы должны сделать еще один шаг вперед по сравнению с прошлым, то есть закончить сезон в первой четверке Кубка конструкторов. Для этого нам нужно регулярно финишировать на подиуме и повышать надежность.

И сколько еще подиумов вы собираетесь завоевать?

В этом году 18 гонок, и я надеюсь, что, по крайней мере, в трети из них один из наших пилотов будет на подиуме. 🏆

Перепечатано с разрешения AtlasF1.com

Джефф Уиллис

Текст: Дэвид КЭМЕРОН



Главные секреты успехов гонщиков скрываются под обтекателями их машин. Роль инженеров в Ф-1 огромна. Конструкторы – элита этого спорта. И выдающихся специалистов здесь гораздо меньше, чем выдающихся гонщиков. Джефф Уиллис – один из таких специалистов

За время работы в BAR бывший руководитель этой команды Крейг Поллок сделал три выдающихся вещи. Прежде всего, он привел в «конюшню» Жака Вильнева. Это был яркий, но весьма спорный шаг, и, оценивая его сегодня, следует признать, что чемпион мира 1997 года не оставил в истории BAR достойного следа. Зато два других решения Поллока в итоге привели команду к ее нынешним успехам, хотя самому Крейгу не удалось пожать их плоды. Речь идет об альянсе с Honda и приглашении на пост технического директора BAR Джеффа Уиллиса. Примечательно, что Поллок подписал контракт с Уиллисом незадолго до того, как уволил его самого.

Уиллис – выпускник Кембриджского университета, инженер и доктор наук, эксперт в области гидродинамики. Впервые использовать свои знания в мире спорта ему пришлось не в автогонках, а в строительстве яхт, при подготовке британского судна для регаты «Кубок Америки» в юные восьмидесятые. Тогда он и стал специалистом в тобою зарождавшемся новом «жанре» инженерной на-

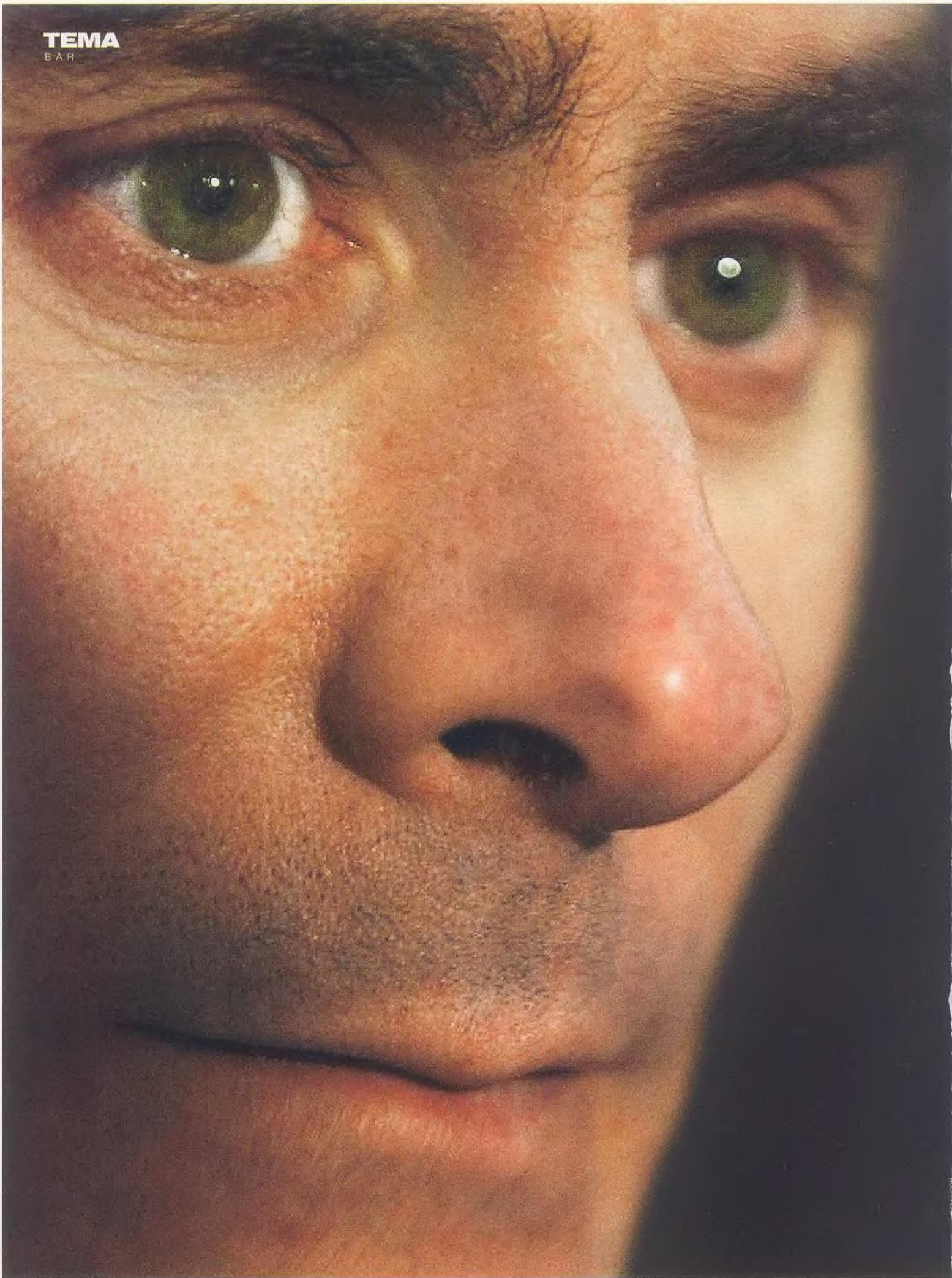
уки – в вычислительной гидродинамике. Спустя несколько лет эта технология совершила революцию в аэродинамике машин Ф-1. А Уиллис, сам того не зная, оказался пионером этой революции: в 1990 году он начал работать в команде Leyton House и стал первым инженером этого профиля в Формуле-1. Позже Джефф перешел в команду Williams, где работал под началом Эдмунда Ньюи и Патрика Хейда.

В 1997 году, когда Ньюи ушел в McLaren, Уиллис стал ведущим специалистом по аэродинамике и на пару с главным конструктором Гэвином Фишером создавал автомобили Williams. А потом Джеффу предложили стать техническим директором BAR, куда он и перешел в начале 2002 года и начал перестройку технических подразделений команды.

Прогресс BAR был очевиден еще в конце прошлого года, но, наверное, на самом деле все началось гораздо раньше. Какой момент был отправной точкой?

Все началось со счастливой случайности, с удачного совпадения.

TEMA
BAR



Дэвид Ричардс возглавил команду незадолго до того, как пришел сюда я: он – в самом начале 2002 года, а я – в марте. И мы начали менять буквально все. Изменилась и структура управления командой, и структура технических подразделений. За первые несколько месяцев Дэвид разобрал команду на части, а потом собрал ее заново, на свой лад.

В чем вы видели основные проблемы BAR, когда пришли в эту команду?

Эффективность работы структуры управления оставляла желать лучшего. Была большая путаница с полномочиями, обязанностями и ответственностью людей, многие до конца не понимали, в чем именно заключается их персональная задача. Мы начали повышать качество проектирования и качество производства и добились очень серьезного улучшения. Пожалуй, это и есть наше самое большое достижение.

Высокие стандарты производства и тестов привели к тому, что все автомобили, которые мы строили, были одинаковыми, без каких-либо непредсказуемых отклонений от нормы. На модели 2003 года была опробована система контроля качества, благодаря которой мы могли быстро определять суть проблем и решать их. Это был качественный автомобиль, мы с первого раза проходили все тесты FIA на безопасность. Мы сделали надежную машину, которая ломалась все реже и реже.

Но это был медленный процесс, не так ли?

Да, потому что мы провели серьезные изменения в технических подразделениях команды, и нам понадобилось немало времени, чтобы расставить нужных людей в нужные места этой структуры. На самом деле мы предприняли несколько попыток. Первая была не очень успешной, но тут главное – не останавливаться, потому что, только когда структура работает, можно увидеть проблемы и решить их.

В прошлом году BAR заняла пятое место, но это произошло лишь благодаря последней гонке...

Нас подвела надежность, при этом поломки были примитивными, но из-за них машина останавливалась: выходили из строя датчики, размыкалась проводка, протекала система управления балансом тормозов. Все эти проблемы возникали словно из ниоткуда, в результате у нас даже было несколько пожаров. Но это лишь на первый взгляд кажется, что они появлялись внезапно: когда разложишь все по полочкам, то понимаешь, что где-то на заводе что-то делается не так.

Вдобавок к этому нас очень сильно пресинговала Honda, готовившая к каждой гонке новую модификацию двигателя, и нам просто не удавалось синхронизировать тесты и участие в гонках, нам постоянно приходилось заниматься испытаниями прямо на Гран При, а это неправильно. В общем, мы пытались прыгнуть выше головы.

В Honda говорят, что хотели бы заниматься не только созданием двигателя, но и работой над машиной. По словам Такумы Сато, японцы участвуют в разработке подвески и в других проектах.

Honda действительно очень хочет вносить свой вклад в создание шасси. У них на это нацелены порядка 30 инженеров в Японии и 25 – непосредственно в BAR. Мы решили включить их в конструкторские группы в команде. Большинство из них новички в мире Формулы-1, но все они являются экспертами в области автомобильных технологий, аэродинамики, материаловедения. То есть мы становимся сильнее, Honda дает нам хорошее подспорье.

Думаю, что все автопроизводители хотели бы использовать опыт, приобретенный в Формуле-1, при создании дорожных автомобилей. Но проблема заключается в том, что Формула-1 имеет весьма отдаленное отношение к обычным автомобилям. Большинство технологий тут отнюдь не автомобильные, а аэрокосмические. Поэтому в ситуации с инженерами, пришедшими из автомобилестроения, требуется время, чтобы понять, как можно использовать их способности. Дополнительные ресурсы – это хорошо, но нужно уметь их применять.

Получается, что не Honda вносит свой вклад в создание шасси, а вы позволяете им участвовать в этом процессе и показываете, как нужно работать.

Да, но их инженеры участвуют в конструкторской работе команды. Общая концепция и компоновка машины на 100% разрабатывается BAR, но мы обсуждаем с Honda такие вещи, как установка двигателя или конструкция коробки передач.

Некоторое время назад Honda взяла нашу коробку передач и усовершенствовала ее конструкцию. Сейчас все "внутренности" коробки передач разрабатываются и производятся Honda. В то же время идея использовать корпус коробки передач из углеволокна принадлежит BAR, эта концепция разрабатывалась именно BAR. Вот такое получается пересечение технологий.

Когда Honda хотела прийти в Формулу-1 со своей собственной командой, они работали с аэродинамической трубой, и мы использовали кое-какие их идеи в работе над аэродинамикой нашей машины. В частности, определенные новинки в области заднего антикрыла – это разработки Honda.

Между нами идет обмен идеями и ресурсами. Honda – это большая компания с огромными ресурсами и множеством людей, каждый из которых в состоянии решить мельчайшую проблему. Поэтому, привлекая Honda к работе над машиной, мы получаем возможность более тщательно, чем прежде, работать над каждой деталью.

То есть сотрудничество развивается?

Естественно. BAR – это 425 человек, а у наших сегодняшних соперников работает в среднем на сто человек больше. Поэтому мы просто обязаны использовать дополнительные ресурсы, если они есть.

ПРОБЛЕМЫ ВОЗНИКАЛИ ИЗ НИОТКУДА – У НАС БЫЛО ДАЖЕ НЕСКОЛЬКО ПОЖАРОВ





С недавних пор в ведущих командах стали решать возникающие проблемы, бросая на них больше и больше людей. Есть ли какое-то оптимальное количество сотрудников, или чем больше, тем лучше?

Чем больше людей занимается конструированием или исследованиями, тем больше сил приходится тратить на управление ими. В результате очень много времени уходит на банальную раздачу заданий, а руководить большими проектами, в которых задействовано много инженеров, достаточно тяжело. Когда не налажена структура управления,

эффективность всей организации падает: можно удвоить штат, но с трудом добиться хотя бы 10-процентной прибавки в результатах работы.

В то же время, например, при испытаниях в аэродинамической трубе чем больше деталей вы успевайте "протестировать", тем быстрее вы прогрессируете. Но нельзя забывать о законе убывающей полезности: наступает момент, когда нужно сказать "достаточно". Да, у инженеров много работы, но они должны работать эффективно.

Как вы руководите процессом создания машины? Известно, что инженеры склонны закидываться на своем участке работы и порой не обращают внимания на общую ситуацию...

У нас есть соответствующая иерархия: я, заместитель технического директора и главные инженеры, которые отвечают за свои

направления и отдельные проекты: за шасси, трансмиссию, электрооборудование, аэродинамику, композитные материалы, инженерную работу на гонках. Мы собираемся не реже одного раза в неделю, иногда два раза в неделю. Вместе с главными инженерами мы занимаемся конструированием и совершенствованием машины и решаем возникающие проблемы.

Мы убеждены в том, что хорошо налаженное управление – это половина успеха, поэтому и тратим на это так много сил. Даже наших инженеров учим управлять своими собственными ресурсами – прежде всего, временем. Многим кажется, что это творческая работа и что творческий процесс невозможно спланировать. Мол, откуда ж мне знать, когда я сделаю эту машину на полсекунды быстрее. Но на самом деле это не так. В действительности, если у вас нет плана, то вы просто зря расходуете свои ресурсы. Мы

проектируем и собираем машину в соответствии с очень подробным планом. Благодаря этому все работает как единое целое.

Подозреваю, что многими из того, что вы сделали в BAR, вы научились в Williams.

Не знаю, как работает команда Williams сегодня, но должен сказать, что сейчас в BAR гораздо более продуманная структура, чем была у Williams, когда я оттуда уходил. С другой стороны, наша команда существует гораздо меньше времени, чем Williams, где некоторые люди работают вместе по 20 лет, и это замечательно, это придает им дополнительную силу. Это важно, потому что когда идет разработка нового автомобиля, вы точно ничего не забываете. Все знают сильные и слабые стороны друг друга, никому не нужно ни о чем напоминать.

Но с точки зрения чисто технического уровня я ничуть не сомневался в том, что BAR в состоянии бороться с моей прежней командой, мы очень сильны во всех ключевых областях подготовки. И при этом продолжаем учиться, двигаться вперед. Этот год – третий в нашем пятилетнем плане, и пока мы выполняем наш план на этот год. Но рано или поздно неизбежно возникнут трудности, ведь мы попали в пятерку сильнейших команд. Наша цель – одолеть хотя бы одну из них.

Прогресс BAR похож на айсберг: большая часть проделанной работы оставалась невидимой, и вдруг мы увидели результаты. Как вы думаете, благодаря чему произошел нынешний прорыв?

Если говорить о нашей сегодняшней машине, то нужно прежде всего обратить внимание на серьезное снижение веса, особенно в задней части. Мы сделали коробку передач с корпусом из углеволокна, использовали облегченную "начинку", новый двигатель, облегченную подвеску, более легкие защитные структуры. Нам удалось сильно понизить центр тяжести по сравнению с прошлогодним автомобилем, а более компактный и легкий двигатель развивает такую же мощность, как

предыдущая модель в конце прошлого сезона. И мы серьезно продвинулись вперед в аэродинамике. Речь идет и о повышении прижимной силы, и о других характеристиках – например, о стабильности при различном дорожном просвете. Все это сделало автомобиль сильнее.

Ваш автомобиль получился очень чистым и аккуратным. Вы сознательно преследовали эту цель?

Быть может, пока еще слишком рано говорить об особом конструкторском стиле BAR, но мы действительно постарались сделать машину как можно более простой, аккуратной и чистой. К сожалению, сегодня машины Формулы-1 обдаются разнообразными закрылками и дефлекторами. Мы решили не спешить с такого рода экспериментами, потому что на трассе нам не удавалось повторить результаты, которые были в аэродинамической трубе.

Поэтому мы решили упростить машину, чтобы как можно лучше понять ее. Чтобы на трассе она велась себя так же, как и в аэродинамической трубе, потому что "двери" к испытаниям в трубе очень важно. Тогда в аэродинамической трубе вы находите прибавку в пару процентов, потом устанавливаете этот элемент на машину, быстро проверяете: не "конфликтует" ли он с другими элементами, и можете спокойно везти его на гонку.

Сегодня еще удастся одним махом достигнуть прибавки в два процента?

Пока удастся. Это нескончаемый процесс, нужно постоянно улучшать машину на 6-8 процентов. 6 процентов – это гарантия того, что ты не останешься от основной массы. 8 процентов выведут тебя в лидеры. Думаю, что Ferrari удалось найти 8 процентов или около того.

Как же они их нашли, по вашему мнению? Трудно сказать. Мы очень тщательно изучаем их работу и их машину, потому что все очень неочевидно. Скорее всего, они серьез-

но поработали над аэродинамикой. Нужно выяснить, что именно они сделали, и самим сделать то же самое.

Простота конструкции машины позволяет лучше готовить ее к требованиям различных гонок?

Она проста лишь на первый взгляд, снаружи, но внутри все очень и очень сложно. Все узлы и агрегаты спроектированы весьма аккуратно и тщательно. Что касается аэродинамики, то у нас получилась чистая и простая форма. Но всякие мелочи, скрытые от посторонних глаз, дают ощутимую прибавку.

Не стоит забывать о том, что недавно мы сменили поставщика шин, и это было непростое, новое в нашей программе испытание в аэродинамической трубе. Ведь шины Michelin имеют другую форму, другой вес, для них требуются другие настройки машины. Нам пришлось учиться, этот процесс продолжался, и, возможно, в этом году нашу машину ждут серьезные изменения.

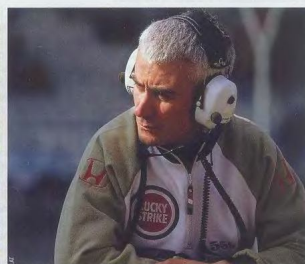
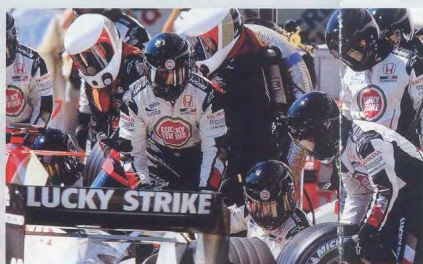
Насколько много времени нужно команде, чтобы адаптироваться к новым шинам?

Скорее всего, нам потребуется для этого большая часть сезона. Мы прошли уже 85% пути, у нас отличные отношения с инженерами Michelin, но каждый следующий шаг вперед становится все тяжелее и тяжелее. Например, у нас возникли определенные проблемы, когда мы впервые оказались на этих покryшках в жаркую погоду, но мы поменяли настройки и решили проблему. Лишь когда мы проведем весь сезон, у нас будет ощущение, что мы знаем о поведении этих шин все.

Чего вы надеетесь добиться в этом году?

Наша цель – бороться с ведущими командами. Таковой, несомненно, является Ferrari, а вот других наших соперников назвать не так просто. Думаю, что мы опережаем McLaren, а наши непосредственные конкуренты – это Renault и Williams. ☐

Перепечатано с разрешения AtlasF1.com



Ники Лауда

“Успех — это всегда результат сочетания всех факторов”

Текст: Борис МУРАДОВ

Слегка сутулая, с животиком, увенчанная неизменной красной бейсболкой фигура трехкратного чемпиона мира Ники Лауды — такая же неотъемлемая часть пэддока на всех Гран При, как и фигура его близкого друга Берни Экклстоуна. Ники — одна из ключевых фигур Формулы-1. С его экспертным мнением всегда считаются. С ним советуются многие из главных персоналий Ф-1, включая того же Берни, он комментирует формульные события для целого ряда телекомпаний. Вот и наш журнал, имея давние дружеские связи с легендарным австрийским гонщиком, попросил его по ходу Гран При Сан-Марино поделиться впечатлениями после первых гонок чемпионата-2004.

Ники, каковы ваши впечатления от начала сезона?

Весьма однозначные: Ferrari и Михаэль Шумахер. Какие еще могут быть впечатления?

Что же, у других команд вообще нет никаких шансов?

Ferrari имеет на текущий момент лучшую машину и все еще лучшего пилота из всех. И этим все сказано. Но посмотрите, кто сейчас им в наибольшей степени противостоит — BAR! Эта команда начала межсезонье с очень эффектных выступлений в тестах, затем прекрасно провела предыдущие две гонки, а теперь на ее счету еще и пол-позиция! Это очень впечатляет, и, без сомнения, можно ожидать, что к середине сезона BAR сумеет выйти на уровень Ferrari. Вот уж сюрприз так сюрприз! Неожиданностью стало и то, что McLaren и Williams, от которых, особенно после прошлогодней борьбы на равных с Ferrari, все ожидали того же, оказались пока не состоятельны.

Вы выступали по четыре года и за Ferrari, и за McLaren, становились под флагом той и другой команды чемпионом мира. По-вашему, в чем причина такого длительного доминирования Ferrari и беспомощности McLaren и Williams?

Все зависит от того, кто как работает. Все топ-команды имеют примерно одинаковые возможности для того, чтобы построить лучшую машину и заставить ее ехать быстрее других. Но в Ferrari эти возможности используются наилучшим образом. То же и со специалистами. Во всех командах работают талантливые инженеры, но в Ferrari — лучшие. А главное, пожалуй, — в “Скудерии” все определяет невероятно хорошая, отлаженная организация работы как всей команды в целом, так и каждого ее отдельного звена, начиная с Шумахера и заканчивая обычной уборщицей. Все стремятся к одной общей цели, все в полной гармонии сотрудничают, а не соперничают. Такого нет больше ни в одной команде, уж поверьте мне. Это всегда поражало меня более всего и приносило плоды в виде побед в чемпионате.

Как вы оцениваете шансы основных соперников Михаэля?

У Кими пока просто нет ни малейшего шанса подтвердить свой потенциал, поскольку пока он начинает гонки в заведомо проигрышной позиции и чаще всего не заканчивает их вовсе, причем не по своей вине. Его партнер Дэвид тоже, между прочим, сражается как черт, но скорость его McLaren пока не позволяет ему добиться достойного

результата. Уверен, если машина станет быстрее, он перед уходом из команды всем еще покажет! Дэвид способен гораздо на большее, и глупцами будут те, кто не предложит ему места на следующий сезон. В McLaren же ему места в любом случае уже не будет, ведь туда приходит Монтойя. Не знаю, почему команда приняла такое нелепое решение. Поверьте, Дэвид еще не все сказал! Но для меня его ситуация вообще кажется странной: этот парень всегда производил впечатление человека с надежным будущим, а все обернулось совсем не так. Перейдет ли он в Williams? Не знаю. В мое время, даже имея контракт не на три года, а на один, мы думали только в середине сезона, куда перейти в следующем году, старались понять, в какой команде машины получше. Два года — это тем более достаточный срок для такого рода планирования, но Дэвида, который знал о своей отставке еще в прошлом году, это, по-моему, не особо заботит...

А Монтойя? Будет ли он продолжать расти как гонщик?

Хуан-Пабло, как мне кажется, настроен выжать из себя максимум. Он очень быстр, и нет сомнения, что он — один из сильнейших гонщиков в нынешней Формуле-1. Все зависит только от того, насколько подтянется к следующему сезону McLaren. В той же ситуации и Ральф. Но слишком уж много ходит разговоров, в какую команду он перейдет. Лучше бы сконцентрироваться на сегодняшнем дне.

Алонсо и Трулли? Что насчет них?

Оба прекрасно выполняют свою работу. У Фернандо определенно большое будущее, но и у Ярно еще есть шансы показать себя в лучшем виде. И здесь во многом тоже все будет зависеть от техники. Запала и умения этим ребятам не занимать.

Чем вы объясняете феноменально стремительный взлет команды BAR? Поговаривают, все дело в шинах Michelin?

Глупости! Успех — это всегда результат сочетания всех факторов. Наивны те, кто думает, что все решают шины. Другое дело, что как раз таких шин команде и не хватало. Но шины всего лишь отлично подошли к машине в дополнение к потрясающе улучшенной аэродинамике и прекрасному новому мотору Honda. Все решает исключительно сочетание этих факторов. И один из них — Дженсон, самый большой сюрприз сезона.

А что вы думаете о новичках? От кого ожидать сюрпризов?

Думаю, пока ни от кого. Вспомните, сколько лет тот же Баттон шел к пьедесталу почета и первой в своей карьере пол-позиции. А у новичков к тому же далеко не самые лучшие машины. Нет, пока еще слишком рано о них говорить, они себя еще недостаточно проявили.

Зато Шумахер-старший в свои 35 остается феноменом. Он ведь в идеальной форме! Как вы думаете, есть ли этому предел?

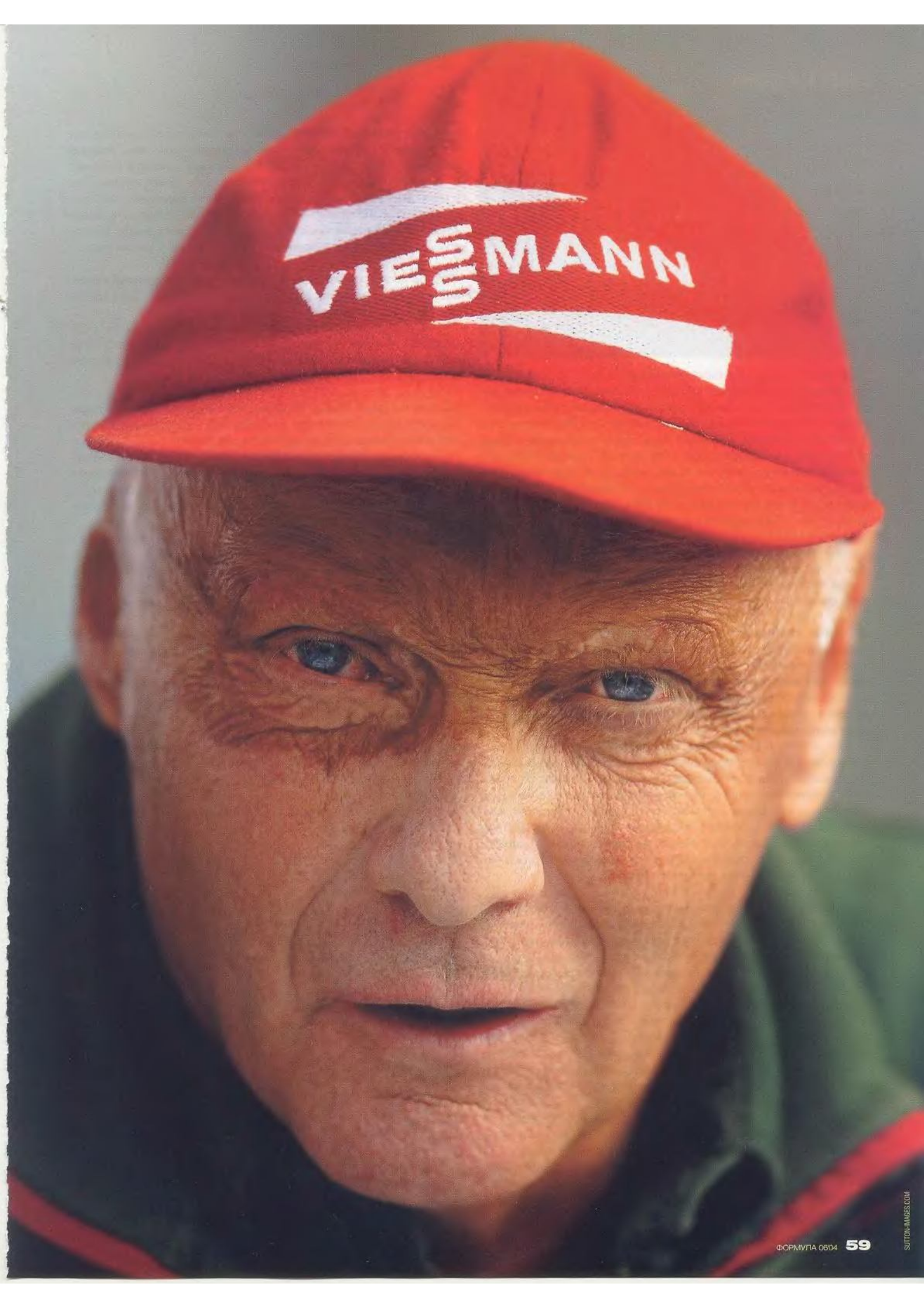
Никакого предела нет. Посмотрите, Михаэль ведь с каждым годом только все сильнее. Это же видно по его выступлениям. И это прекрасное подтверждение тому, что не стоит раньше времени выгонять опытных пилотов и стремительно превращать Формулу-1 чуть ли не в детский сад, как это делают сейчас.

Малайзия, Бахрейн, Китай, в ближайшей перспективе — Турция, Индия... Вам по душе, что Формула-1 все больше и больше уходит с породившей ее европейской земли в очень дальние страны с совершенно иной культурой?

Я считаю, что это хорошо. Первая гонка в Бахрейне прошла прекрасно, и, полагаю, так же пройдет в Китае. А для чемпионата в целом — чем шире его география, тем, как мне кажется, лучше.

Как вы оцениваете предложения FIA по правилам на 2008 год?

Я пока не очень-то серьезно к этому отношусь. Некоторые предложения интересны, но много и ерунды. Но сейчас слишком рано говорить об этом. Будет еще множество рабочих встреч, обсуждений до этого срока, и конечный результат наверняка будет представлять собой некий компромисс. Наиболее абсурдное будет отброшено, разумное будет принято. 



VIESSMANN

Кими Райкконен

“Себя мне упрекнуть не в чем”

Текст: Борис МУРАДОВ

Удивительное дело: еще каких-то полгода назад я, беседуя с Кими Райкконеном, брал интервью у едва не состоявшегося чемпиона мира. А сегодня его соседями по стартовой решетке и итоговым протоколам гонок являются пилоты Minardi, а не Ferrari, и свое первое очко в текущем сезоне он заработал лишь после этой беседы. Сразу вспомнилась и его фраза из прошлого интервью: “Такова Формула-1: вчера ты был на вершине, а сегодня, наоборот, в самом низу”. Насколько проблемы (очень хочется верить, что временные), возникшие в McLaren с техникой, отражаются на его моральном духе и мотивации? Нет ли в сложившейся ситуации и его личной вины? Чего он ожидает от предстоящей уже в следующем сезоне смены партнеров? Именно эти вопросы побудили в очередной раз поговорить с молодым и, увы, по-прежнему не слишком разговорчивым финским гонщиком. Но начался разговор вполне закономерно с вопроса, имеющего отношение к куда более печальному событию.

Кими, мы говорим с тобой накануне трагической памятной даты – десятилетия со дня гибели Айртона Сенны здесь, в Имоле. Тебе в то время не было еще и пятнадцати лет, но ты уже несколько лет успешно выступал в картинге и готовился к переходу во взрослые “формульные” классы. Не вызвала ли у тебя гибель лучшего на тот момент гонщика мира каких-либо сомнений в выборе дальнейшего пути?

Нет, нисколько. Я, конечно, прекрасно помню, как это произошло, и, как все, был ужасно огорчен гибелью Айртона, ведь он был великим гонщиком. Но все же я воспринял это не так остро, как те, кто гонялся вместе с ним, потому что в то время был полностью поглощен картингом, а к Формуле-1, хотя бы в силу возраста, отношения никакого еще не имел. Более того, я даже и не помышлял, что однажды сам сяду за руль “формулы-1”. Просто выступал в картинге, старался быть лучшим и хотел продолжить гоняться затем уже в “больших гонках”. Нет, на меня это тогда никак не повлияло.

А как влияет фатальное невезение, преследующее тебя с начала этого сезона? Вот и на сей раз тебе из-за неполадок в моторе вновь придется начинать гонку с последней позиции – и это после того, как в прошлом году ты едва не стал чемпионом!

Конечно, сложившаяся на сегодняшний день ситуация не радует, но принципиально для меня она ничего не меняет. С последнего ряда я ухожу в гонку с точно таким же боевым настроем, как и с первого, если не с большим. И точно также стараюсь сделать максимум возможного, хотя, конечно, чем ниже твоя стартовая позиция, тем это сложнее. Но что мне остается? Бесконечно посыпать из-за этого голову пеплом – не в моем характере. Я просто делаю свою работу так же, как делал ее в прошлом году, как привык делать всегда, выжимая из себя и из машины все. Себя мне упрекнуть не в чем, и остается лишь ждать, когда работа остальных членов команды приведет к тому, что машина станет надежнее и быстрее. Я знаю, что наши специалисты сейчас делают для этого все возможное и невозможное. И пока не стоит торопиться с выводами на основании лишь первых нескольких гонок. У всякой команды, в конце концов, бывают свои взлеты и падения. Если сейчас West McLaren Mercedes не на самом высоком уровне, значит, впереди – взлет.

Но ведь у Дэвида почему-то машина не ломается столь же часто. А в прошлом году ты, помнится, признавал, что у тебя, помимо явных удач в гонках, были и ошибки. А в этом – никаких ошибок?

В этом пока никаких. Абсолютно нет. Быть может, потому, что у меня просто еще не было даже возможности совершить ошибку – машина успевала сломаться раньше. Во всяком случае, со стороны команды ко мне тоже никаких претензий. Возможно, просто вся сезонная “норма” неудач выпала мне сразу, и скоро они закончатся.

Судя по всему, ты остаешься в McLaren и на следующий сезон, а Дэвиду придется уйти, уступив место Хуану-Пабло. Отражается ли это как-то на ваших взаимоотношениях?

Нет, никак не отражается. Все нормально, как и в прошлом году. Особыми друзьями мы никогда не были, но вместе нам работается хорошо, а отношения с командой у каждого свои, друг от друга не зависящие.

Но зато ты успел близко подружиться с Хаккиненом в тот период, когда вы оба выступали в чемпионате и когда затем ты сменил его в команде. Вы продолжаете общаться?

Да, конечно, мы частенько болтаем с Микой по телефону, хотя видимся все же редко, поскольку он живет в Монако, а я в Швейцарии, да и постоянно в разъездах – то на гонках, то на тестах. С Нового года уже не виделись. Но в дни Гран При Монако обязательно встретимся и проведем время вместе.

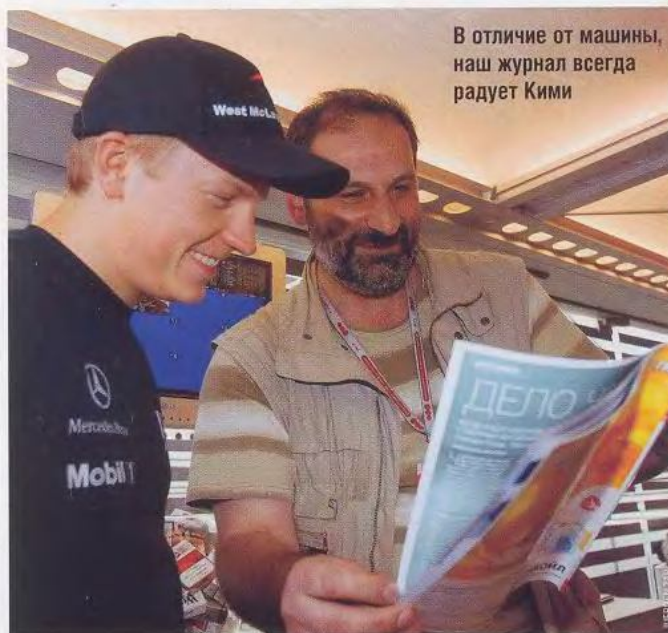
Он по-прежнему помогает тебе, как гонщик гонщику, советами?

Нет, я думаю, что все-таки сам уже достаточно опытен, и Мика тоже это прекрасно понимает. У нас чисто дружеские отношения, и разговариваем мы, как правило, не о гонках, а о чем-то совсем ином.

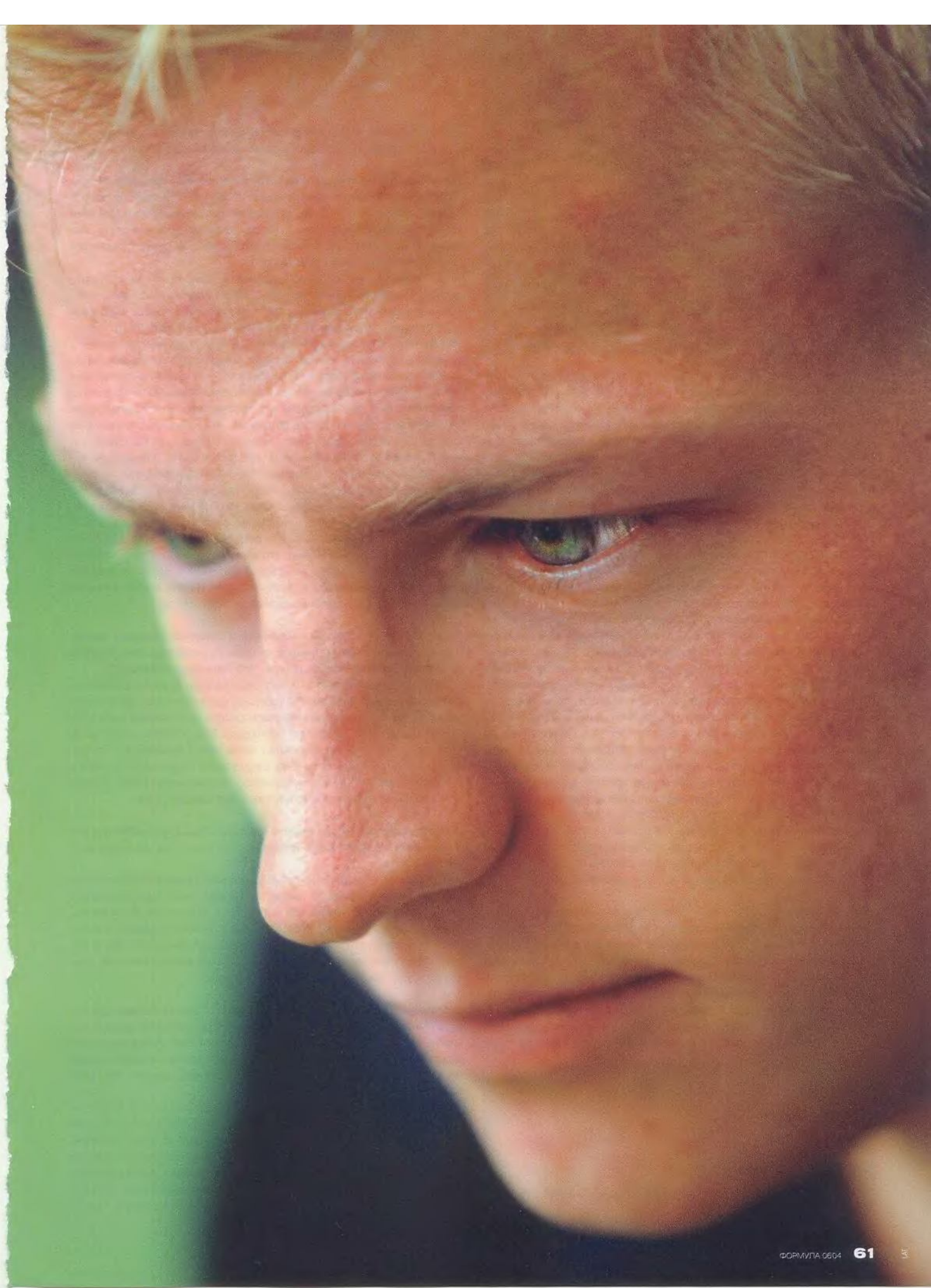
А как насчет следующего сезона с Хуаном-Пабло в одной команде? Вы же оба – при условии, что в вашем распоряжении будет конкурентоспособная машина – будете претендовать на чемпионский титул. Чего можно ожидать от такого “соперничества в партнерстве”?

Для меня это ничего не меняет. Если руководство команды считает нужным пригласить Хуана-Пабло, то это их дело. И это им придется ломать голову над тем, как быть в такой ситуации. Лично я пока его не слишком близко знаю. Так, говорили с ним немного, и он показался мне хорошим парнем. Надеюсь, мы сработаемся, даже будучи соперниками. 

Благодарим за помощь в подготовке материала команду West McLaren Mercedes



В отличие от машины, наш журнал всегда радуется Кими



Дэвид Култхард

“Я еще не утратил запала”

Текст: Борис МУРАДОВ

Честь, достоинство, профессионализм и незаурядный талант гонщика, личное обаяние — это, пожалуй, основные качества, определяющие личность Дэвида Култхарда. Побеседовать с ним довелось в дни Гран При Сан-Марино — буквально накануне 10-летия с начала его карьеры в Формуле-1 в качестве призового пилота, когда на Гран При Испании он заменил погибшего Айртон Сенну. Много воды, как говорится, утекло с тех пор, много шансов было упущено Дэвидом в силу различных обстоятельств, в том числе и от него не зависящих, и свой юбилей он встречал не в самой благоприятной ситуации, что, собственно, и стало основной темой разговора.

Дэвид, за первые три этапа на счету McLaren всего четыре заработанных тобой очка против пятидесяти одного у Ferrari и двадцати двух у Renault. Что мешает новой машине, MP4-19, ехать быстро и быть надежнее?

Чтобы машина была быстрой и надежной, надо построить аэродинамически удачное шасси, оснастить это шасси мощным и выносливым мотором, подобрать соответствующие шины и, наконец, посадить за ее руль пилота, способного выжать из этого сочетания максимум. К сожалению, в этом сезоне я пока не имею такой возможности. Над машиной работает вся команда, и я в том числе, но пока нам никак не удается добиться ее 100%-ного баланса, а без этого у меня нет чувства 100%-ной уверенности, которое позволило бы выжимать из нее максимум. Для меня сейчас основная проблема именно в этом. Если же говорить конкретнее, то улучшения необходимы во всех областях. В первую очередь это касается мотора, ресурс которого оказался весьма ограничен. К счастью, специалисты Mercedes, кажется, уже разобрались в корне проблем и сейчас работают над их решением. Никогда не удастся пока добиться и должной отдачи от шин. Да и с самим шасси также не все ясно, мы пытаемся понять причину некоторых необычных реакций машины. И в результате этих усилий уже здесь, в Имоле, я почувствовал заметные улучшения.

Однако машину Кими поломки преследуют несравненно чаще, чем твою. Может, это как-то зависит от стиля пилотирования?

В целом и его, и моя машина “болеют” одними и теми же болезнями. Но, конечно, когда мы обсуждаем эти проблемы с механиками и инженерами, то в числе прочих возможных причин этих проблем стараемся учесть и стиль пилотирования. Впрочем, это очень тонкий нюанс и решающего значения здесь не имеет, ведь какой-то заводской неумеха или вандал в нашу команду в принципе попасть не может. И на самом деле я сталкиваюсь с техническими проблемами куда чаще,

чем хотелось бы, а то, что происходит с машиной Кими, действительно, не более чем стечение обстоятельств. Просто не везет.

Ты сейчас переживаешь очень трудный период карьеры. От пилота топ-команды неизменно ждут высоких результатов. И, наверное, особенно досадно, что в свой последний год в McLaren ты — по крайней мере, пока — лишен возможности блеснуть, как бывало? И к тому же в последнее время все чаще раздаются голоса, что твоё время уже ушло.

Да, конечно, нынешнее положение вещей не может не вызывать досады. Особенно, если вспомнить, сколько побед в Гран При я одержал, сколько очков заработал, как боролся с Михаэлем за чемпионский титул три года назад. Как я уже сказал, успех зависит от многих компонентов, от усилий всех членов команды, и во многом, конечно, от пилота. И я знаю, что сейчас в мой адрес высказывается много критики в той же прессе — мол, Дэвид уже не тот... Но на самом деле “не та” сейчас — машина, которая позволила заработать пока лишь несколько очков, и это проблема для всей команды. А я чувствую в себе все те же силы, все тот же потенциал, что и прежде. Моя мотивация зависит не от общественного мнения. Я знаю, что я не самый лучший гонщик в мире, но также знаю, что и не худший. Я вообще не самый умный на земле, но и не самый глупый, и при этом чувствую себя вполне комфортно, доволен своим положением и в этом мире, и в паддоке. И мне нет необходимости как-то особенно себя пиарить, заниматься самомаркетингом, утверждая во всех СМИ, что я самый лучший. Я такой, какой я есть. Я просто люблю гонки, все еще испытываю к ним страсть и именно это меня мотивирует. Просто сейчас перед нами стоит задача не столько бороться с Ferrari и Williams, сколько хотя бы опередить парней из Jaguar, Renault и BAR, в то время как BAR, наоборот, уже наступает на пятки Ferrari.

С учетом таких проблем с машиной и психологического давления, вызванного предстоящим уходом из команды, ты и впрямь выступаешь очень впечатляюще. Что тебя поддерживает?

Вера в то, что я способен делать свою работу. Ведь на прошлогодней машине я выступал вполне успешно, даже побеждал. Да и команда, несмотря на наш последний сезон вместе, обеспечивает мне полную поддержку, что добавляет мотивации. Мне, конечно, очень жаль уходить из McLaren, но, вероятно, такие вещи неизбежны. Вопрос ведь не в том, хочешь ли ты быть в команде, а в том, хочет ли команда принять тебя. Но я не заморачиваюсь сейчас на этот счет. У меня есть варианты, куда перейти, но пока о них говорить рано.

Говорят, однако, что ты просил Ральфа Шумахера поскорее определиться с переходом в Toyota, чтобы ты мог начать переговоры с Williams...

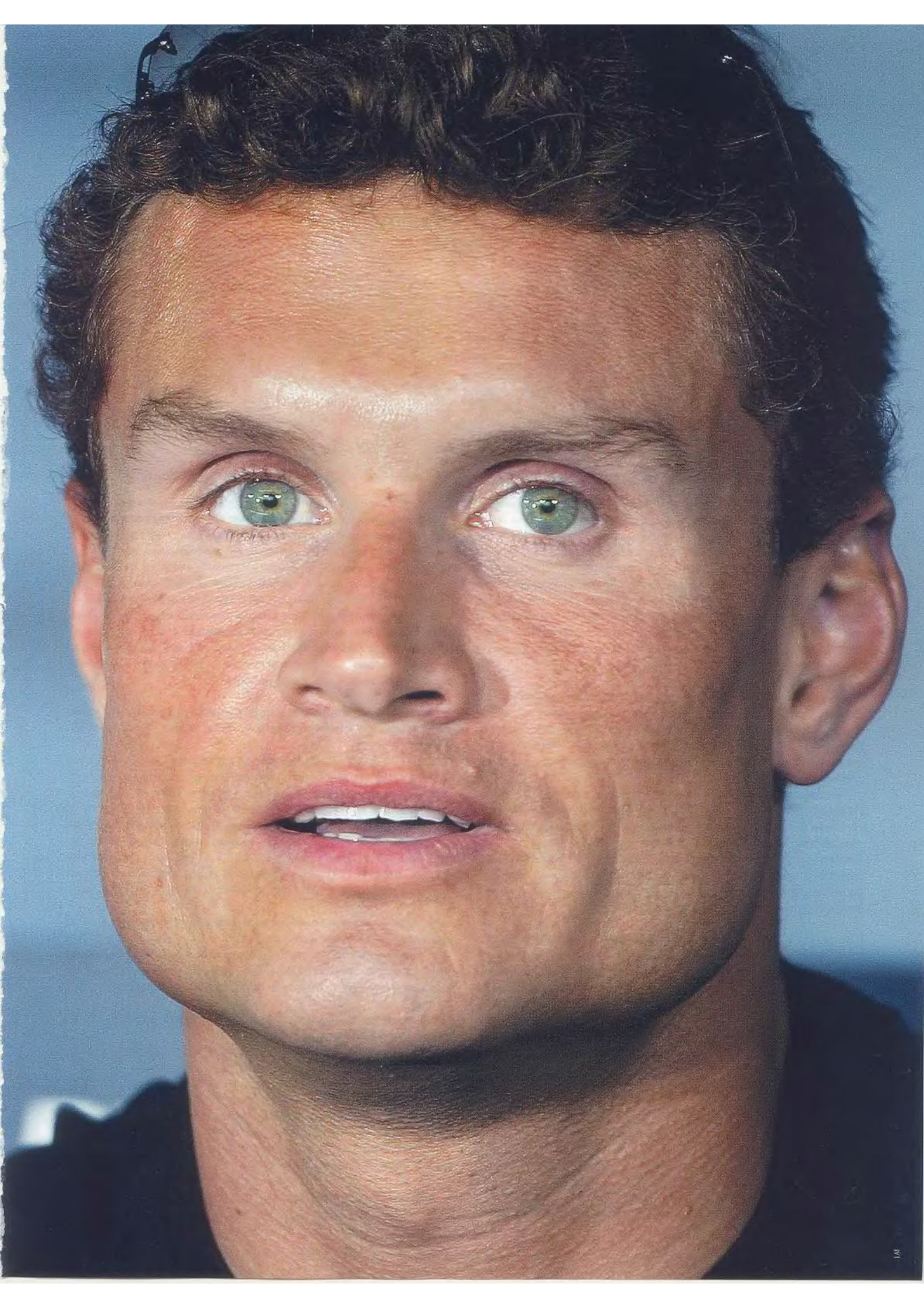
Да, Ральф — исходный импульс движения на рынке пилотов в этом сезоне, без него все стоит на месте. А Ральф не спешит, поскольку перед ним довольно непростой выбор. Но я не слишком беспокоюсь. И перед McLaren, и перед Williams и Toyota сейчас в первую очередь, как мне кажется, стоит вопрос доводки машин — как на этот сезон, так и на следующий, чтобы потенциально привлечь лучших пилотов. А уж кто это будет конкретно — пока второй вопрос.

В свое время ты получил место призового пилота Williams, на паре с Найджелом Мэнселлом, заменив погибшего Айртон Сенну, и сегодня мы с тобой говорим как раз в канун десятилетия со дня его гибели. Такое стечение обстоятельств как-то омрачило начало твоей карьеры в Формуле-1 или, напротив, придало ему особый ореол?

Мне, особенно как тест-пилоту Williams, работавшему с Айртоном бок о бок, было, конечно, безумно жаль, что он погиб. Но, с другой стороны, опять же как тест-пилот Williams, работа которого оценивалась командой положительно, я все равно рано или поздно стал бы призовым пилотом. И вообще я не люблю оглядываться на прошлое, ведь его все равно нельзя изменить, это пустая трата времени. А вот свое будущее изменить можно усилиями в настоящем, на этом я и сосредоточен.



НА САМОМ ДЕЛЕ
“НЕ ТА” СЕЙЧАС —
МАШИНА, КОТОРАЯ
Позволила ЗАРА-
БОТАТЬ ПОКА ЛИШЬ
НЕСКОЛЬКО ОЧКОВ





Кто был твоим любимым соперником за все годы в Формуле-1?

До того, как я сам пришел в Формулу-1, моим любимым пилотом — если говорить о стиле пилотирования — был Алэн Прост. Ну а потом, особенно в последние годы, конечно, Михаэль. Ведь он сейчас безусловный лидер, а значит, с ним и интереснее всего бороться, его приятнее всего побеждать, что я неоднократно и делал. Приятно оказаться выше его на пьедестале почета. Кроме того, мне очень по душе бороться с друзьями по паддоку, с которыми мы много времени проводим и вне трассы — это Жак Вильнев и Дженсон Баттон. Жаль, что Жак сейчас не с нами, но я очень надеюсь на его возвращение в следующем сезоне. Зато как взлетел Дженсон!

Кстати, о Вильневе — с одной стороны, и Баттоне — с другой... Из славной "старой гвардии" ныне остались немногие — ты, Михаэль, Рубенс, Оливье. Вот и Жак ушел, Эдди Ирвайн, тот же Мика Хаккинен... Харизматичные личности, прекрасные опытные пилоты, вместо них приходит молодежь. Не чувствуешь давления в этом плане?

Нет,нисколько. Я все так же люблю гоняться и делаю это с той же страстью, как и десять лет назад. Более того, мой опыт придает мне не только уверенности в себе, но порождает и еще больший запал, удовольствие. Я сторонник теории, что человеку столько лет, на сколько он себя ощущает. В конце концов, взгляни на Михаэля — он на два года старше меня, а его результаты говорят сами за себя. Или Дженсон — он значительно моложе, но прекрасный гонщик. Нет, возраст значения не имеет, пока ты не утратил запала.

Все, кто тебя лично знает, говорят: "Дэвид — настоящий джентльмен". Легко ли настоящему джентльмену быть пилотом Ф-1?

Что ж, я действительно стараюсь вести себя по-джентльменски, где бы ни был и чем бы ни занимался. Хотя в моей карьере бывали моменты, когда я мог бы сорваться. Вспомнить хотя бы ситуацию, которая случилась ровно три года назад. Тогда к Гран При Сан-Марино мы с Михаэлем подошли с равным количеством очков в личном за-

чете, а к Монако я отставал всего на четыре очка — и это при том, что в Барселоне у меня перед прогревочным кругом отказала электроника, и я вынужден был стартовать не с третьего, а с последнего места. В Монако я и вовсе был на пол-позиции, но опять отказала электроника, и мне вновь пришлось уходить в гонку последним. В обеих этих гонках мне удалось финишировать пятым, однако момент был уже упущен, я утратил шанс выиграть чемпионат, Михаэль ушел в решающий отрыв. Наверное, в такой ситуации было бы неудивительно, если бы я прибег к каким-то жестким действиям на трассе, но я не стал этого делать, и люди удивлялись, почему. Но, чтобы выигрывать в Формуле-1, совсем не обязательно хамить. Достаточно в придачу к своему потенциалу иметь хорошую машину.

Что может помешать твоей концентрации перед стартом: плохие новости, плохое самочувствие или, быть может, чувство влюбленности?

Если бы что-то из перечисленного могло помешать мне настроиться на гонку, то мне просто нечего было бы делать в Формуле-1. Формула-1 — это концентрация всегда и во всем. Даже вне трассы, во время каких-то спонсорских мероприятий или таких интервью я не могу позволить себе быть несобранным. Я должен неизменно оставлять за спиной все, что могло бы мне помешать выполнять свою работу — работу гонщика Гран При. Но в то же время не стоит верить тем, кто говорит о 100%-ной концентрации. Это просто невозможно, поэтому я говорю не о 100%-ной, а о максимальной концентрации.

Напоследок — вопрос более легкого характера. Правда ли, что ты собираешься продавать свою яхту?

А что, ты хотел бы ее купить? (Радостно потирает руки в предвкушении выгодной сделки. — Прим. авт.) Ведь вы, русские, сейчас скупаете все, начиная с яхт и кончая футбольными клубами...

Нет, как-нибудь в следующий раз. Просто хотел спросить, почему продаешь? Наскучила такая жизнь?

Нет-нет, просто пришла пора, яхта уже старая, пора менять на новую, вот и все.

Что передать от тебя нашим читателям и вообще твоим многочисленным российским болельщикам, которые с нетерпением ожидают твоего визита в Москву 5 июня?

Что я постараюсь их не разочаровать — как своим визитом, так и своими выступлениями. До скорой встречи! 

Благодарим за помощь в подготовке материала команду West McLaren Mercedes



ВОПРОС НЕ В ТОМ, ХОЧЕШЬ ЛИ ТЫ БЫТЬ В КОМАНДЕ, А В ТОМ, ХОЧЕТ ЛИ КОМАНДА ПРИНЯТЬ ТЕБЯ

hman



Айртон Сенна: ЖИЗНЬ ПОСЛЕ СМЕРТИ

1 мая исполнилось ровно десять лет со дня гибели в Имоле великого Айртона Сенны. В этот день не только в Италии и Бразилии, но и во всем мире от Австралии до России миллионы его поклонников почтили память Бразильского Волшебника

Текст: Владимир МАККАБЕЕВ

После смерти Айртона о нем и о его блистательной карьере были написаны сотни книг и тысячи статей в газетах и журналах всех стран мира. Но все они, как правило, обрывались на трагических событиях Имолы-94. Поэтому мы, завершая серию из шести статей об Айртоне ("Мир без Сенны", "Три любви и одна страсть Айртона Сенны", "Неизвестный Сенна", "Дорога к славе", "Лучшие годы"), опубликованных нами за пять лет, решили напоследок рассказать о том, что было после черного уик-энда в Имоле. Ведь даже после того, как на седьмом круге Большого Приза Сан-Марино душа Айртона отлетела к Богу, его образ продолжает жить в сердцах миллионов болельщиков, а его деньги спасают десятки больных детей, как это было и при его жизни. Так что не верьте тем, кто говорит, что он умер. Айртон жив!

При жизни у Сенны была репутация эгоиста. Таким обычно рисовали его журналисты. Но, вопреки расхожему мнению, для Айртона мир не заканчивался за отбойниками трассы. У него — едва ли не единственного в "большом цирке" — было более или менее оригинальное хобби: он собирал и испытывал масштабные модели самолетов. Он обожал детей и сутками напролет мог играть дома со своими племянниками. Наконец, он был весьма удачливым бизнесменом. У него было десять фазенд, общей площадью 400 000 га, где паслись десять тысяч голов скота. Через три своих компании "Сенна Импорт", "Сенна Лайсензинг" и "Айртон Сенна Промосойш" он продавал бытовые приборы, видеоигры, выпускавшиеся под его маркой итальянские велосипеды и мотоциклы "Каджива-Дукати", через пару недель после его гибели на рынке появились построенные на верфях

Fast Boats в Сан-Паулу шикарные 42-футовые яхты Senna-417. Почти \$4 млн Айртон вложил в производство и раскрутку своих комиксов о приключениях его мультипликационного "братишки" Сенниньи, и когда первая выпущенная тиражом в 150 тыс. книжка "Сеннинья и его команда" появилась на прилавках магазинов, треть тиража разошлась в первый же день. Еще \$5 млн незадолго до гибели Айртон вложил в бразильский импорт автомобилей Audi. Основным же направлением своего бизнеса считал сотрудничество с De Longhi. По окончании карьеры он намеревался открыть в Манаусе большое производство бытовой техники. Увы, мечтам бразильца не суждено было сбыться, однако и без этого в последние годы его жизни бизнес Сенны приносил ему неплохой доход в \$140 млн в год. Причем эти деньги вовсе не лежали мертвым грузом на его банковских счетах. Айртон был не из тех, кто сидит на мешке с деньгами наслаждается своим богатством. Его деньги помогали сотням нуждающихся. Так, он оплачивал медицинское обслуживание индейцев, собиравших натуральный каучук в джунглях Алту-Журау, жертвовал \$100 тысяч на строительство больницы Ассоциации помощи детям-инвалидам в Сан-Паулу (до сих пор это самый большой взнос, сделанный на счет данной организации физическим лицом), был спонсором реабилитационного центра Клинической больницы Сан-Паулу... И это только малая



Отбойник, после удара о который оборвалась жизнь Сенны, стал мемориалом

ИСТОРИЯ

Айртон Сенна



толика. Айртон старался не разглашать подробности своей благотворительной деятельности, считая, что ее ценность заключается именно в том, что о ней никто не знает. Впрочем, некоторые пожертвования Сенны (причем не только материальные) все же становились достоянием прессы. Когда в 1990 году после автокатастрофы упал в кому его юный и совершенно незнакомый бразильцу поклонник Массимо, Айртон по просьбе его родителей записал на видеокассету обращение к юноше: "Чאו, Массимо! Это я, Айртон, мне говорят, что ты ранен, но надо подниматься. Твое место здесь, рядом со мной, в Иконе". Удивительно, но, после этого обращения Массимо действительно вышел из комы, и Сенна потом часто навещал мальчика в той самой клинике "Маджоре" в Болонье, где 1 мая 1994 года будет отключен его собственный аппарат жизнеобеспечения. А ровно за год до похорон Сенны деньги Айртона спасли жизнь 18-летней бразильской девушки Реджаны Марии душ Рейш. Реджана, с детства страдавшая от цирроза печени, медленно умирала, ей нужна была срочная операция, но денег в бедной бразильской семье (мать Реджаны Миана работала кухаркой) не было. И по совету матери девочка написала письмо гонцику, через пару недель 5 мая 1993 года Сенна перевел на ее счет необходимые \$65 тыс., и уже на следующий день Реджане сделали операцию. "Деньги Айртона спасли мою жизнь, но они оказались бесполезны помочь ему самому", — рыдала через год девушка. "Уход Сенны — божественный знак, — уверена ее мать, — ведь для Него он тоже был кумиром".

Впрочем, вместе с Реджаной, Миной и Массимо в те жаркие майские дни 1994 года скорбели миллионы по-

читателей бразильца по всему миру. В Японии заваливали цветами его McLaren, выставленный в заводском музее Honda, в Англии утопали в венках ворота завода Williams в Дидкоте, в Москве сотни его поклонников в немой скорби несли цветы к посольству Бразилии и оставляли послания Айртону в Книге памяти, позднее переданной родителями Волшебника, в Италии засыпали цветами злосчастный отбойник — а "ТамбуRELLO", крыльцо госпиталя "Маджоре" и комнату № 200 отеля "Кастелло" в Кастелло Сан-Пьетро, где Айртон провел последнюю ночь своей жизни...

Когда гроб с телом Сенны перевозили из "Маджоре" в аэропорт, на улицах обычно тихой Болоньи высылало практически все население города, на четыре часа остановив движение на улицах. В аэропорту Сан-Паулу рейс 723 с гробом Айртона в пять утра 4 мая встречали 20 тысяч человек. Траурное 35-километровое шествие от аэропорта к зданию Законодательной ассамблеи, где должно было состояться прощание с пилотом, заняло более четырех часов. А там гроб с телом Сенны уже ожидала пятикилометровая очередь. На следующее же утро, когда героя Бразилии повезли на пожарной машине на мемориальное кладбище "Морумби", на улицы, по которым проходил путь траурного corteja, высылало более миллиона человек. Во многих учреждениях Сан-Паулу даже устраи-

ли специальный перерыв, чтобы служащие могли выйти на улицу попрощаться со своим кумиром. На кладбище, охраняемом в тот день двумя тысячами полицейских, завернутый в бразильский флаг гроб из рук национальных гвардейцев приняли "коллег" Айртон: Рубенс Баррикелло, Эмерсон и Кристиан Фиттипальди, Тьерри Бутон, Джекни Сноури, Роберто Морено, Микеле Альборето, Дерек Уорик, Пьерлуиджи Мартини и Ален Прост, прилетевшие в Сан-Паулу проводить в последний путь своего друга и соперника.

Отец Айртон синеор Милтон да Силва, несмотря на страшные переживания, не проронил на кладбище ни слезинки, мать же бразильца не смогла присутствовать на похоронах сына: она слегла еще накануне. Распорядился на "Морумби" пресвитерианский пастор Сабатини Лалли — свекор сестры гонцика Вивиян, которая, будучи глубоко религиозным человеком, уверена в божественном предначинании брата: "Айртон — лучшее, что Бог мог дать нам, но теперь Бог снова призвал его к себе, и он ушел". Именно по ее настоянию единственная надгробная плита Сенны посвящена не его гоночной карьере, а Господу. "Ничто не может разрушить во мне любовь к Богу", — словно обращаясь к нам с небес Айртон. Вивиян после смерти брата стала главным хранителем его памяти. Возглавив

Айртон был удачливым бизнесменом. Он не стеснялся сам служить живой рекламой своих проектов

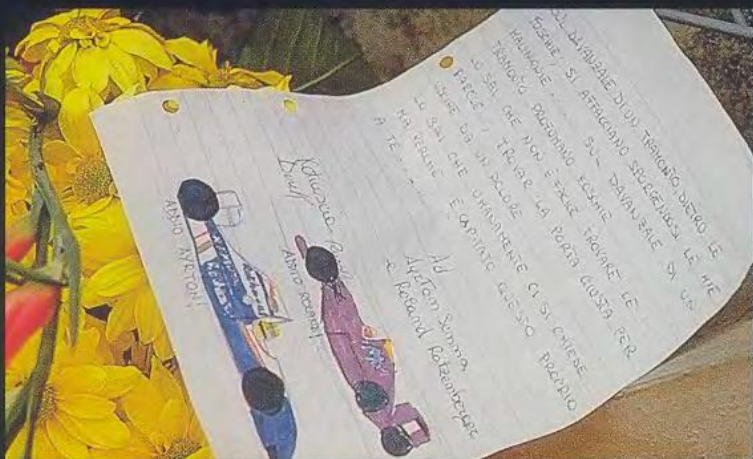
После смерти Сенны хранителем его памяти и продолжателем его дел стала сестра Вивиян



Национального героя хоронили с государственными почестями

Письма с выражениями скорби и любви на его могиле лежали вперемешку с цветами

Проводить Сенну в последний путь вышел весь Сан-Паулу



основанный еще при жизни бразильца Благотворительный фонд Айртон-на Сенны, она устраивает различные выставки, посвященные брату, продает с аукциона его личные вещи, заключает миллионные контракты на производство сувениров и различных товаров под фирменным знаком Айртон-на, помогает от его имени больным и обездоленным детям. Однако со временем она развила столь бурную деятельность, что нажила себе в Бразилии много недоброжелателей, которые считают (и возможно, не без оснований), что она просто наживается на имени покойного брата. Сама же Вивиан обвиняла в этом бывшую невесту бразильца португальскую модель Адриану Галистеу,

выпустившую в ноябре 1994 года книгу своих весьма откровенных воспоминаний об Айртоне.

Впрочем, легенда о Бразильском Волшебнике вовсе не нуждается в их стараниях. Память о нем продолжает жить и после его смерти. На трассах, где он когда-то выступал, открывают все новые памятники Человеку Дождя. Повороты, в которых он, выигрывая у соперников десятки и сотни доли секунды, ковал свои победы, и улицы десятков городов мира, где он жил или просто гулял, называют его именем. Как называют в честь соотечественника своих детей сотни его почитателей по всей Бразилии. Национальная сборная по футболу посвятила ему свою историческую, чет-

вертую по счету победу на чемпионате мира 1994 года в США. И каждый год 1 мая в годовщину того черного дня, когда Бог забрал у нас Айртон-на, в заводском музее Honda все так же в цветах его McLaren, в Италии — злосчастный отбойник в "Тамбуrello", а в далекой Москве, где он даже ни разу не был, сотни его поклонников, как и десять лет назад, стоят в немой скорби у крыльца посольства Бразилии на Большой Никитской улице, а ступени посольства украшены цветочным ковром, фотографиями Айртон-на и белыми тетрадными листочками со стихами в память о Волшебнике — это крик души тех, в сердцах которых Сенна продолжает жить и после своей смерти. ■



“Ayrton sempre numero 1, il piu grande” – “Айртон – навсегда № 1, величайший из великих” – эту надпись итальянские поклонники Санны начертали на том самом злополучном участке стены, где десять лет назад трагически прервалась жизнь кумира миллионов

Сenna. Имола. 10 лет спустя

Текст: Борис МУРАДОВ

Гибель Айртона повергла нас тогда в такой же глубокий шок, как если бы вдруг погасло солнце”, – этими словами Герхард Бергер, в течение трех сезонов выступавший вместе с Сенной в составе McLaren, выразил, пожалуй, чувства всех, кто знал и любил легендарного бразильского гонщика. Однако шок, надрывная душевная боль, оцепенение – все это осталось в далеком, хотя еще и свежем в памяти прошлом. Давно уже и сам роковой поворот Tamburello изменен, и смертельно опасную бетонную стену предваряет ограждение из покрышек и гравийная, а не скользкая травяная зона вылета, и никто не гибнет в гонках Гран При благодаря этим и другим мерам безопасности вот уже десять лет, так что кажется, ничего, кроме этой надписи, и не напоминает о том трагическом дне 1 мая 1994 года. Нет, пожалуй, несведущий человек ничего бы и не заметил в обычной на вид жизни пaddock и всего автодрома им. Энцо и Дино Феррари в целом – она шла своим фееричным чередом.

Но все же дни проведения Гран При Сан-Марино были овеяны всеобщей легкой грустью, почти неуловимой, но незажившей еще скорбью, которая витала над всем, что здесь происходило, как если бы эта грусть и скорбь были растворены в воздухе.



Джо Рамирес, координатор McLaren и в течение многих лет лучший друг Санны в пaddock, вспоминал в эти дни: “Айртон обладал не просто врожденной аурой. Это было что-то, что он заработал. Все вокруг уважали его. Да, он не был святым и бывал человеком настроения. Иногда его принципы и ценности шли вразрез с принципами других людей, и он часто говорил мне: “Хорошие парни не выигрывают гонки”. Но у него было большое сердце”.

Рубенс Баррикелло, которого Сenna навещал в больнице за два дня до своей гибели, смог сказать немного, с трудом сдерживая слезы: “Для меня, бразильца и гонщика, с тяжелойшей аварии которого начался тот “черный уик-энд”, это трагическое событие – не просто особое воспоминание. С тех пор Айртон – часть меня самого”.

Победивший в той трагической гонке Михаэль Шумахер, к чести его, был одним из немно-

гих, кто, отдавая особую дань памяти Санны, резонно заметил: “К сожалению, мы вспоминаем лишь одного погибшего гонщика, а я хотел бы напомнить, что в тот уик-энд погибли двое – не только Айртон, но и Роланд Ратценбергер, и все тогда были шокированы смертью обоих. Но если говорить лично об Айртоне, то для меня, конечно же, было большой честью иметь возможность бороться с ним в гонках. У нас были очень жесткие поединки, бы-



Останься Айртон жив, в соперничестве с Михаэлем он, как и за несколько минут до своей гибели в то трагическое воскресенье в Имоле (вверху слева), по-прежнему бы лидировал – так считают многие. На фото внизу – Роланд Ратценбергер, погибший на день раньше Сенны. На фото вверху – памятный знак от немецких болельщиков у отбойника Tamburello

зильца в команде предпочли бы итальянца.

Так или иначе, но Айртон многое принес Формуле-1, и она многое потеряла с его гибелью. Михаэль, несомненно, супергонщик. Но думаю, что, останься жив Айртон, он все это время выступал бы не хуже, а то и лучше Михаэля. И в соперничестве с ним Михаэль выиграл бы значительно меньше гонок и чемпионских титулов. Конечно, очень сложно сказать, кто бы из них победил в непосредственной длительной борьбе друг с другом. Ведь Айртон гонялся в другое время и на другой машине. Но если бы им довелось выступать за рулем одинаковых машин, Айртон наверняка бы одержал верх над Михаэлем. Наверное, в одних гонках преимущество имел бы Айртон, в других – Михаэль, но в конечном итоге я бы все равно поставил на Айртона.

Думаю, в сегодняшнем своем виде Формула-1 была бы ему по душе, за исключением разве что формата квалификации с единственным зачетным кругом – он бы его ненавидел! Помните, как в старые добрые времена, когда все уже проехали много кругов и кому-то удавалось проехать быстрее Айртона, он в самом конце выезжал, чтобы вновь показать лучший результат? Он был превосходен, это было фантастическим зрелищем! А сейчас, когда никто не знает, у кого сколько топлива в баках, разве поул-позиция уже имеет такое значение?

Айртон – один из тех людей, которого не забудут никогда. И у него всегда будут поклонники – не только как у гонщика, но и как у человека с выдающимися личными качествами".

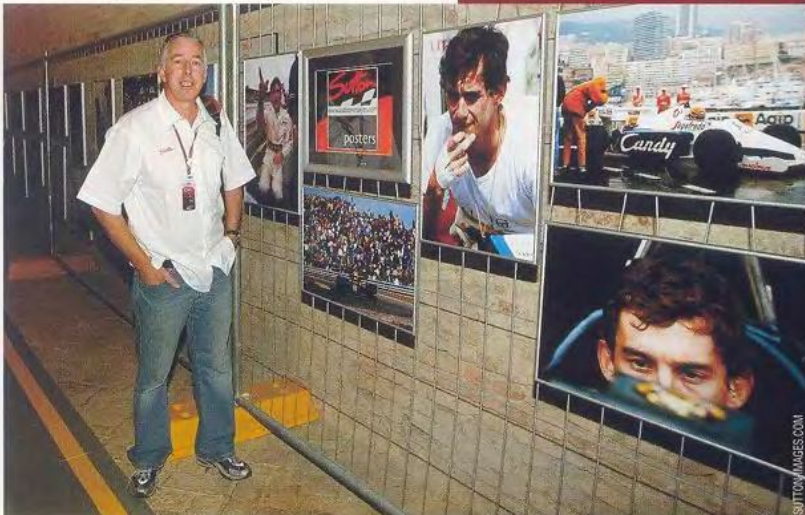
ограничился лишь одним коротким воспоминанием, которое, тем не менее, лучше иных длинных речей дает представление о феномене Сенны: "Мне был лишь 21 год, и я помню, как был взволнован и польщен, когда в 1983 году мне позвонил не кто иной, как Берни Экклстоун, чтобы "только спросить, насколько хорош этот Айртон", который в то время выступал в британской Формуле-3".

Между тем сам Берни Экклстоун (десять лет назад он даже не присутствовал на похоронах Айртона Сенны из-за крайне негативного отношения к нему, как одному из боссов Формулы-1, со стороны младшего брата Айртона Леонардо, но ныне все улеглось, и Берни даже является советником фонда Сенны) оказался куда словоохотливее: "Я заинтересовался Айртоном, поскольку слышал, что он очень быстрый гонщик, а встретился с ним впервые лишь в конце 1983 года. Это было уже после его тестов для Williams в Донингтоне, но еще до тестов для McLaren и Toleman в Сильвер-

стоуне. Мы дали ему возможность опробовать чемпионский Brabham BT52B (автомобиль, за рулем которого в 1983 году завоевал титул чемпиона мира Нельсон Пике. – Прим. ред.) на трассе "Поль Рикар". Оттуда в Лондон мы вернулись вместе на моем самолете – на следующий день ему надо было лететь в Макао на гонку Формулы-3. Он сразу же поразил меня тем, что совершенно точно знал, на что способен, и был очень самоуверен. И еще он произвел на меня впечатление как чрезвычайно приятный человек. Мы даже почти договорились подписать контракт, но проблема была в выступавшем тогда за Brabham Нельсоне Пике. Он пренебрежительно называл Айртона "водителем такси", хотя потенциал Сенны был очевиден для всех. Более того, такая предубежденность Нельсона против Сенны, наоборот, еще больше убеждала меня в том, что Айртон очень хорош. Но последнее слово осталось за нашим титульным спонсором Parmalat, поддерживающим Пике: они сказали, что вместо второго бра-

ли и очень красивые. Весьма жесткими порой были и наши взаимоотношения, но знали они и хорошие времена, и я храню о них самую добрую память".

Многое, наверное, мог рассказать бы о Сенне владелец ведущего автоспортивного фотоагентства и давний партнер нашего журнала Кит Саттон, более двадцати лет назад ставший личным фотографом приехавшего покорять Европу молодого амбициозного бразильца, но он



Да, феномен Сенны состоит, пожалуй, как раз в том, что его смерть восприняли как личную потерю миллионы людей, которые никогда даже с ним не встречались, а видели лишь на телеэкране. И это при том, что смертельная опасность есть неотъемлемая составляющая автоспорта. Возникает закономерный вопрос, которым десять лет спустя после гибели бразильца задавались в пaddocke Гран При Сан-Марино многие: был ли Сенна — из которого ныне сотворили в буквальном смысле икону — сверхчеловеком и супергонщиком, избранным богом уникалом? Если был, то почему же он погиб, как за день до него погиб малоопытный новичок Ратценбергер?

Масла в огонь подлил незадолго до памятной даты и Дэмон Хилл. На страницах одной из британских газет тогдашний партнер бразильца по Williams высказал мнение, что причиной фатальной аварии Сенны стала его собственная пилотская ошибка. Джо Рамирес назвал утверждения Хилла «самой большой чушью, которую когда-либо читал». Но разве так уж важно, из-за чего погиб человек, который фактически был лицом и символом Формулы-1 — из-за собственной ошибки или технического дефекта? Так или иначе, налицо парадокс: как бы кощунственно это ни звучало по отношению к кумиру миллионов, но если в жизни Сенна демонстрировал свою экстраординарность и безграничность своих достижений, его гибель убеждает в обратном: он был самым обычным человеком и его возможности тоже имели пределы.

Очень хорошо сказал Фрэнк Уильямс, отвечая тем, кто обви-

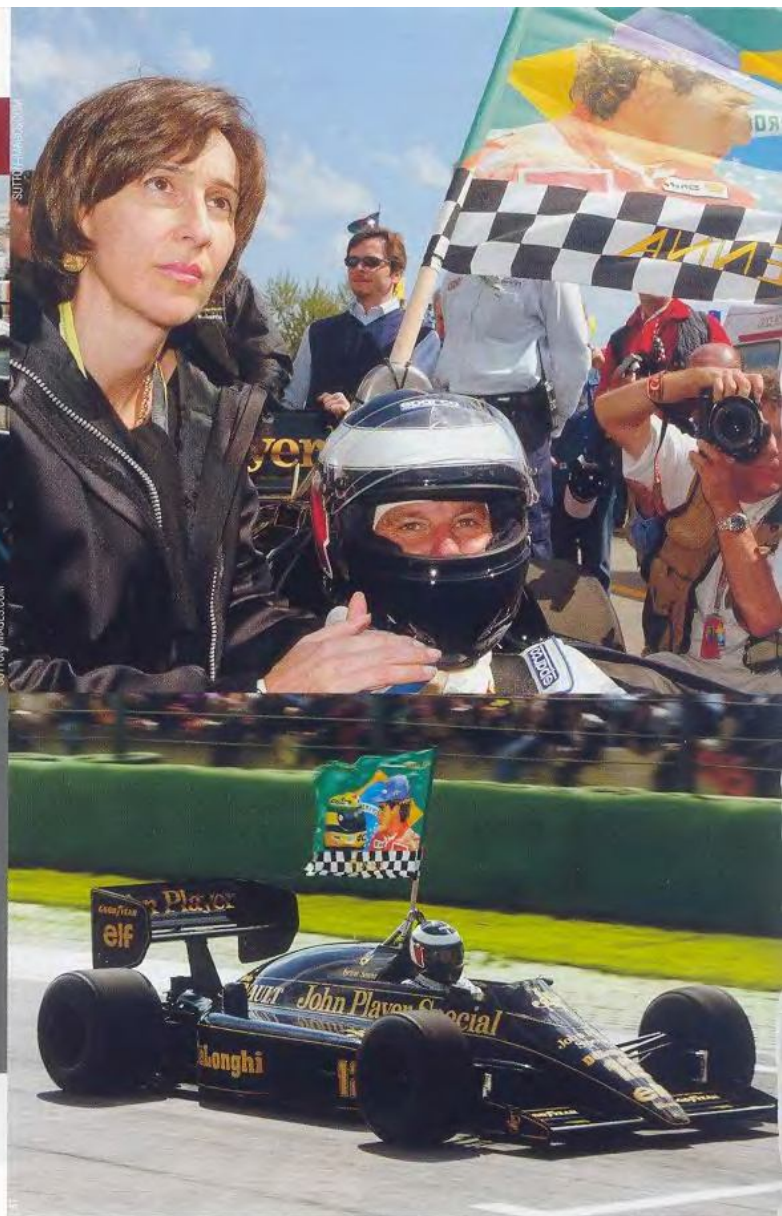
Фотограф Кит Саттон (вверху), сестра Вивиан и партнер по команде Герхард Бергер (справа) — каждый из них был по-своему близок Айртону Сенне, но вместе с ними дань памяти бразильскому гонщику отдали миллионы не знавших его лично людей

нял Сенну в излишне, порой смертельно опасном, в том числе и для других, стиле пилотирования: «Он обладал уникальной способностью концентрироваться, и, с моей точки зрения, его гоночный стиль никогда не был опасным. Рисковым — да, несомненно, и он использовал в гонках такие возможности, к которым другие были попросту не готовы».

1 мая 1994 года случилось, казалось, невозможное: Сенна столкнулся с тем, к чему сам оказался не готов...

Спустя без малого десять лет Айртон вновь присутствовал на Гран При Сан-Марино. И не только потому, что машины команды Jordan несли на себе его портрет. Айртон Сенна — независимо от того, был он сверхчеловеком или нет — присутствовал незримо в душах всех, кто в эти дни находился в Имоле.

А на устах у всех в эти дни было чужезычное для большинства слово *saudade*, которым бразильцы обозначают возвышенную грусть, болезненную, но при этом светлую тоску, разделяемую, умноженную миллионами людей. «Нам тебя не хватает», — это самый приблизительный перевод этого глубоко эмо-



ционального слова. Было это слово начертано и на боковых понтонах Minardi: так команда откликнулась не только на печальную годовщину, но и на выход одноименной композиции британского рок-музыканта и певца Криза Ри, тоже огромного поклонника Айртона Сенны. «В те ужасные дни мне довелось увидеть одного бразильца с куском ткани, на котором было написано слово *Saudade*, — пояснил Ри. — Сначала я никак не мог понять, что оно означает. Люди говорили мне, что точного перевода этого слова на английский не существует. Но потом мне все же удалось это понять, и, когда BBC попросила меня написать музыку в память об Айртоне, песня родилась из понимания смысла этого слова. Точно так же, наверное, рождается блюз с берегов Миссисипи».

А в воскресенье перед гонкой — в такое же солнечное весеннее воскресенье, как и в тот роковой день, когда Айртон Сенна стартовал в Гран При

Сан-Марино навстречу своей смерти — пронизанный грустью воздух над автодромом им. Энцо и Дино Феррари сотряс ностальгический звук мотора автомобиля, на котором почти двадцать лет назад бразилец завоевал свою первую полупозицию и одержал первую победу в гонке: Герхард Бергер, напутствованный сестрой Айртона Вивиан, совершил за рулем этого автомобиля несколько кругов по трассе, ставшей своеобразным памятником Сенне. И тысячи людей с флагами не только McLaren и Williams, за которые гонялся великий Волшебник, но Ferrari и других команд, за которые он никогда не выступал, в едином скорбном порыве поднялись с трибун и стоя приветствовали золотисто-черный Lotus с реющим над ним бразильским флагом, отдавая всеобщую дань памяти тому, кто когда-то бесстрашно выводил эту машину на трассы сражений Формулы-1 и кто был обожаем миллионами, — Айртону Сенне. **И**

Прерванный полет

Текст: Александр КАБАНОВСКИЙ

В начале были аристократы

Трудно сказать, когда именно началась эта история. Быть может, за точку отсчета стоит взять примерно 500-й год до нашей эры, когда иберийцы основали поселение на берегу небывшей средиземноморской бухты у подножия холма. Также не исключено, что отчет нужно вести с октября 1929 года, ведь именно тогда в рамках Международной выставки (к ней готовились почти четверть века!) в Монжуик-парке – живописном районе Барселоны, расположенном на склоне того самого холма, – состоялась первая автомобильная гонка. 11 спортсменов приняли участие в «Выставочном подъеме на холм». Двухкилометровая трасса начиналась на главной площадке экспозиции, а затем, петляя, поднималась вверх к новому, только что построенному футбольному стадиону. Быстрее всех оказался немец Курт Шлиман, хотя справедливости ради стоит сказать, что двигатель его Mercedes минимум вдвое превосходил силовые агрегаты других машин по объему.

Очень может быть, что датой рождения барселонской трассы следует считать 19 мая 1931 года. Именно в этот день испанский гонщик-любитель Фернандо де Вискья прокатил по Монжуик-парку Рудольфа Караччиоли. Немцу, который за несколько дней до этого выиграл Рамбасиду – испанский этап чемпионата Европы по полному хоум, увиденное очень понравилось. Он-то и предложил генеральную по своей простоте идею: дополнить подъем к стадиону спуском обратно и получить в результате замкнутую кольцевую трассу. Де Вискья эта идея чрезвычайно приглянулась, и он начал воплощать ее в жизнь. Вторая часть кольца пролегла по узким извилистым дорожкам и хорошо дополнила первую – широкую и скоростную. К сожалению, летом 1932 года Фернандо умер от сердечного приступа, но уже в сентябре автомобильный и мотоциклетный клубы Каталонии объявили, что следующей весной в Монжуик-парке состоятся гонки сразу в двух классах.

Не так уж и давно – всего каких-то полвека назад – специальные гоночные трассы в Европе можно было пересчитать по пальцам. Поэтому гораздо чаще многочисленные гонки проводились по обычным дорогам, а то и просто по городским улицам. Но время неумолимо – лишь давно уже ставшая легендарной гонка в Монко по-прежнему остается в календаре чемпионата. Улицы же других европейских городов на протяжении уже почти трех десятилетий закрыты для соревнования чемпионов мира. Если не считать Монте-Карло, в последний раз машины Ф-1 выходили на городской асфальт Старого Света в далеком 1975 году. Случилось это в Барселоне, а точнее – в Монжуик-парке.

Согласно международному гоночному календарю на 1933 год, соревнования в Барселоне были запланированы на 7 мая. Испанское правительство даже обещало выделить на их организацию 50 000 песет. Но, как ни странно, именно этот шаг едва не погубил все предприятие. Европа переживала не лучшие времена, из-за окиса достигли отзвуки Великой депрессии, и всего за три месяца до старта в деньгах было отказано. Мотогонщики решили заткнуть нос и провели-таки свою гонку, а вот представителям Автоклуба сделать ничего не удалось. И не исключено, что гоночная Европа так бы никогда и не узнала о Монжуик-парке, если бы не великобританский клуб «Пенья-Рин».

Членами клуба были преимущественно молодые барселонские аристократы, поэтому неудивительно, что «Пенья-Рин» уделял много внимания гонкам. В начале 20-х годов трижды проходил Гран При клуба в классе «автомобилей», также именно «Пенья-Рин» организовывал Рамбасиду, да и Фернандо де Вискья был одним из его членов. Так



Энцо Феррари в 1934 году привез в Барселону свою команду, чем немало способствовал росту популярности трассы. Его пилоты заняли три первых места, а Акилле Варци не испытал трудностей на пути к победе

что решение клуба об организации в парке автогонок выглядело вполне логичным. Другое дело, что барселонцы решили провести подготовку к столь серьезным соревнованиям всего за полтора месяца!

Для реализации этой идеи были привлечены колоссальные средства – более 100 тысяч песет, а также авторитет клуба. Надо сказать, что, поскольку трасса была проложена прямо по городским улицам, ее подготовка фактически свелась к установке ограждений и организации боксов на «старом месте» – центральной выставочной площадке. Лишь в самых опасных поворотах пришлось вывернуть бордюрные камни да обложить фонари мешками с песком и тюками соломы.

Пораздо сложнее оказалось придать соревнованиям серьезный статус. Для этой цели барселонцы пригласили на старт одного из сильнейших пилотов того периода, выступающего за команду Ferrari итальянца Татиро Нубоцари. И вот к их восторгу ответил согласием: «Я сделаю все от меня зависящее, чтобы принять участие в гонке и таким образом отблагодарить каталонцев за все, что они сделали для меня, когда я был никем или почти никем». Надо сказать, аристократы выбрали правильную «мишень» – ведь именно в Испании Татиро провел первые в своей карьере зарубежные гонки, и публика принимала его очень тепло.

Что же касается момента рождения гоночной трассы, проложенной по дорогам Монжуик-парка, то осталось назвать всего одну дату: 25 июня 1933 года 17 автомобилей

Победный финиш Хуана Дзанелли 25 июня 1933 года открыл первую страницу в пусть и не очень долгой, но славной истории трассы в парке





Несмотря на эту живописную ошибку в повороте Rosaleda, Хоакин Паласио смог продолжить гонку и даже выиграл ее! Именно с соревнований I Сора Montjuich в 1954 году Королевский автоклуб Каталонии начал возрождение кольца в Монжуике

Сначала на дорожках вокруг Национального дворца появились "младшие" "формулы": Ф-3 и Ф-2 дебютировали в Барселоне в 1966 году. Поскольку маленьким машинам трасса очень подходила, эти соревнования быстро обрели популярность. Так, в 1971 году на старт гонки в "трешке" вышел Джеймс Хант (№ 10). Однако хлынувший незадолго до финиша ливень принес победу никому не известному Бернару Лажье

вышли на старт Гран При "Пенья-Рина", и после полутора часов гонки первым линию финиша пересек чилец Хуан Дзанелли на Alfa Romeo Monza. Нуволари же на точно такой же машине, хоть и установил рекорд круга, финишировал лишь пятым – его двигатель заглох возле стадиона, и итальянцу пришлось катиться вниз до боксов, потеряв в итоге более десяти минут. Впрочем, на этот раз участие оказалось важнее победы. Во всяком случае – для организаторов соревнования.

Неудивительно, что гонка по красивой и сложной трассе понравилась спортсменам – уже на следующий год в Барселоне собралось немало сильных гонщиков. В том числе, конечно же, и пересевший за руль Maserati Нуволари. Но Тацио вновь не повезло – итальянец прекратил борьбу из-за сильной боли в ноге. Ну а финишировавший

первым Акилле Варци из Scuderia Ferrari, с трудом выбравшись из машины, сказал: "Преодолеть здесь 265 километров гораздо сложнее, чем 500 на большинстве других трасс. Монжуйк – это не для новичков".

Популярность гонки росла год от года. Гран При "Пенья-Рина" 1936 года собрал всю элиту европейского автоспорта, а посмотреть на гонку собралось 70 000 зрителей. Их надежды оправдались: в борьбу двух немецких гигантов вмешался вновь севший за руль Alfa Romeo команды Энцо Феррари Тацио Нуволари. И хотя его машина заметно уступала и Mercedes, и Auto Union, на извилистой барселонской трассе итальянец сумел переиграть соперников и выиграл гонку, прервав-таки цепь неудач.

Увы, на этом, к сожалению, закончилась довоенная история гоночной трассы Монжуйк-парка. 18 июля 1937 года в Испании началась гражданская война, и всем стало уже не до автоспорта. Всего за четыре года клубу "Пенья-Рин" удалось вывести барселонские соревнования на самый высокий уровень. Но одно дело – просто сделать гонку имя, а другое – создать вокруг нее ореол легенды. За столь короткий срок трассе не удалось стать "испанским Монако". И пока на Пиренейском полуострове взрывались бомбы и ревели танковые моторы, гонщики выступали совсем в других местах, постепенно забывая о старом добром Монжуйк-парке.

Трудная дорога к вершине

Война в Испании закончилась 1 апреля 1939 года, но автомобильные гонки вернулись в Монжуйк лишь в 1946-м. Причем в совершенно ином качестве. За прошедшие годы "Пенья-Рин" утратил интерес к старой трассе. Представители клуба нашли другое место для соревнований – барселонский район Педральбес. Тамешнее кольцо заметно уступало парковому, поскольку было совершенно "плоским" и состояло из всего-то полудюжины поворотов. Тем не менее именно там "аристократы" провели четыре этапа ЧМ Ф-1 в начале 50-х, прежде чем трасса была признана небезопасной и закрыта.





В 60-70-е годы заезды по дорожкам парка пользовались в Испании огромной популярностью. На фото – старт гонки “12 часов Барселоны” 1969 года

Ну а гонками в парке стал распоряжаться Королевский автоклуб Каталонии (RACC). К числу его заслуг относится прежде всего сохранение оригинальной конфигурации кольца. Невероятно, но факт: за все время проведения автомобильных соревнований в Монжуик-парке (между первым и последним прошло 42 года) трасса не изменилась ни на сантиметр! Лишь мотоциклисты в 1951 и 1952 годах гонялись по несколько иному кольцу, но их почин не нашел продолжения.

Поначалу на старт выходили машины национальных классов, причем для массовости к гонкам допускались любые конструкции, вплоть до самодельных. В ход шло практически все, что могло двигаться. Так, в 1948 году Николас Альдир выступал в Монжуике на старенькой Bugatti, которая в официальных протоколах именовалась Willys – столько в ней было деталей от американского джипа!

Международные же гонки вернулись на извилистые дорожки вокруг Национального дворца лишь в 1954 году, когда состоялся Кубок Монжуика для спортивных машин. Очень быстро эта гонка стала популярной – заезды проводились в нескольких классах, а всего на старт выходило более полусотни спортсменов. Вскоре соревнования получили новое название – Приз Нуволари. Тогда же состоялось и еще одно немаловажное событие. С самого момента основания трассы боксы команд располагались на Фонтанной прямой, откуда стартовали еще в 1929 году участники самого первого подъема на холм. Однако выставочный комплекс расширился, и места для гаражей стало не хватать. Поэтому в 1957 году стартовый городок перенесли, и теперь гонки начинались практически в самой верхней точке трассы – у стадиона.

В 1962 году Франсиско Годиа второй раз подряд стал обладателем Приза Нуволари. По регламенту соревнований приз навсегда стал собственностью пилота, а для гонки пришлось придумать новое название (в следующем году она получила имя Хуана Ховера, испанского пилота, финишировавшего в 1948 году вторым в “24 часах Ле-Мана” и трагически погибшего в дорожной аварии 12 лет спустя). Однако гораздо важнее, что на 30 сентября того же года в календаре Ф-1 был запланирован Гран При Испании... в Монжуик-парке. Дело в том, что еще за год до этого мэр Барселоны де Поркиолес во всеуслышание объявил, что гонку будет организовывать клуб “Пенья-Рин”. FIA поверила обещанию. Но, увы, словами все и ограничилось. Мэр не захотел финансировать проект, а клуб давно уже охладел к Монжуику. И машины тогдашней “полуторалитровой” Ф-1 так и не вышли на идеально подходящие им узкие извилистые дорожки парка.

“Формулы” вернулись в Барселону в 1965-м. Правда, поначалу это были лишь машины Ф-3, за рулем которых сидели преимущественно малоизвестные пилоты, так как



Зима 1967-1968 годов. Строительство нового комплекса управления гонкой и пит-лейн в верхней части трассы открыло Монжуику дорогу в Формулу-1

гонка проходила в один день с этапом Ф-1 в Зольдере и национальными соревнованиями во Франции и Великобритании. И лишь в следующем году в Монжуик съехались действительно именитые спортсмены.

Короткий миг счастья

24 апреля 1966 года, без пары месяцев ровно через 30 лет после памятной победы Нуволари, на асфальт Монжуик-парка (кстати, обновленный по такому поводу) вывели свои автомобили сразу пять чемпионов Ф-1. Правда, двое из них к тому моменту еще не завоевали титул, а гонка проходила в классе Формула-2. Под проливным дождем первым финишную черту пересек Джек Брэбэм, но главный результат гонки заключался даже не в этом. Барселонская трасса наконец начала возвращать себе утраченные

Единственной проблемой городской трассы оказалось отсутствие полноценного пaddock. Например, во время Гран При 1969 года представители команд здорово потоптали прилегающий к кольцу парк



ИСТОРИЯ

Монжуик

Поскольку число участников самой первой гонки Ф-1 в парке и так было не слишком большим, старт даже задержали на 20 минут, чтобы механики Пирса Кэриджа (машина на заднем плане) успели устранить утечку масла



Джеки Стюарт выиграл больше всех Гран При в Монжуик-парке. В 1968 году он первенствовал в Ф-2, а в 1969-м и 1971-м (на фото) финишировал первым в гонках Формулы-1



много лет назад позиции. Здесь проходило множество самых разных соревнований – от этапа ЧМ по мотоспорту до картинговых и «кузовных» стартов. В 1967 году впервые прошла гонка «6 часов Барселоны» для машин класса GT. Тогда же был построен новый постоянный пункт управления гонками и значительно обновлена пит-лейн. Дважды в год – по месяцу весной и осенью – трасса использовалась практически непрерывно, принимая до десятка стартов. Здесь проходили гонки всех без исключения национальных и подавляющего большинства континентальных серий, а также раллийные спецучастки и даже этапы велогонки «Вуэльта». Одним словом, для Монжуик-парка начался новый период расцвета. Победить здесь считали за честь лучшие из лучших. И лишь самое главное соревнование – национальный Гран При Формулы-1 – до поры до времени обходило его стороной.

Точнее, Гран При Испании просто отсутствовал в календаре чемпионата. Впрочем, казалось, что проведение

в Монжуик-парке такой гонки – лишь вопрос одного-двух лет. Но неожиданно дорожку барселонцам перешли «соседи». В 1967 году близ Мадрида открылся первый на Пиренеях (не считая «испанского Бруклендса» в Ситжесе, построенного и быстро забытого еще в 20-е годы) стационарный автодром – «Харама». Именно там и состоялась гонка на Большой Приз страны в 1968-м, и тогда же было принято решение, что в дальнейшем столица Испании и столица Каталонии будут принимать это соревнование поочередно.

Итак, 4 мая 1969 года Монжуик принял первый Гран При Формулы-1 в своей истории. РАСС приложил все усилия, чтобы гонка превратилась в праздник, и это почти удалось – по итогам сезона барселонский этап получил приз за лучшую организацию. «Почти» же относится к той сфере, которая неподвластна человеку и имя которой – случай. На старт гонки вышли лишь 14 машин, а до финиша добрались и вовсе пять, причем угодившему в серьезную аварию и сломавшему нос Йохену Риндту пришлось даже провести несколько дней на больничной койке (любопытно, что именно австриец инспектировал трассу за два месяца до старта и дал «добро» от Ассоциации гонщиков Гран При на проведение соревнования). Ну а первым победителем гонки Ф-1 в Монжуик-парке стал выступавший за команду Кена Тиррелла Джеки Стюарт.

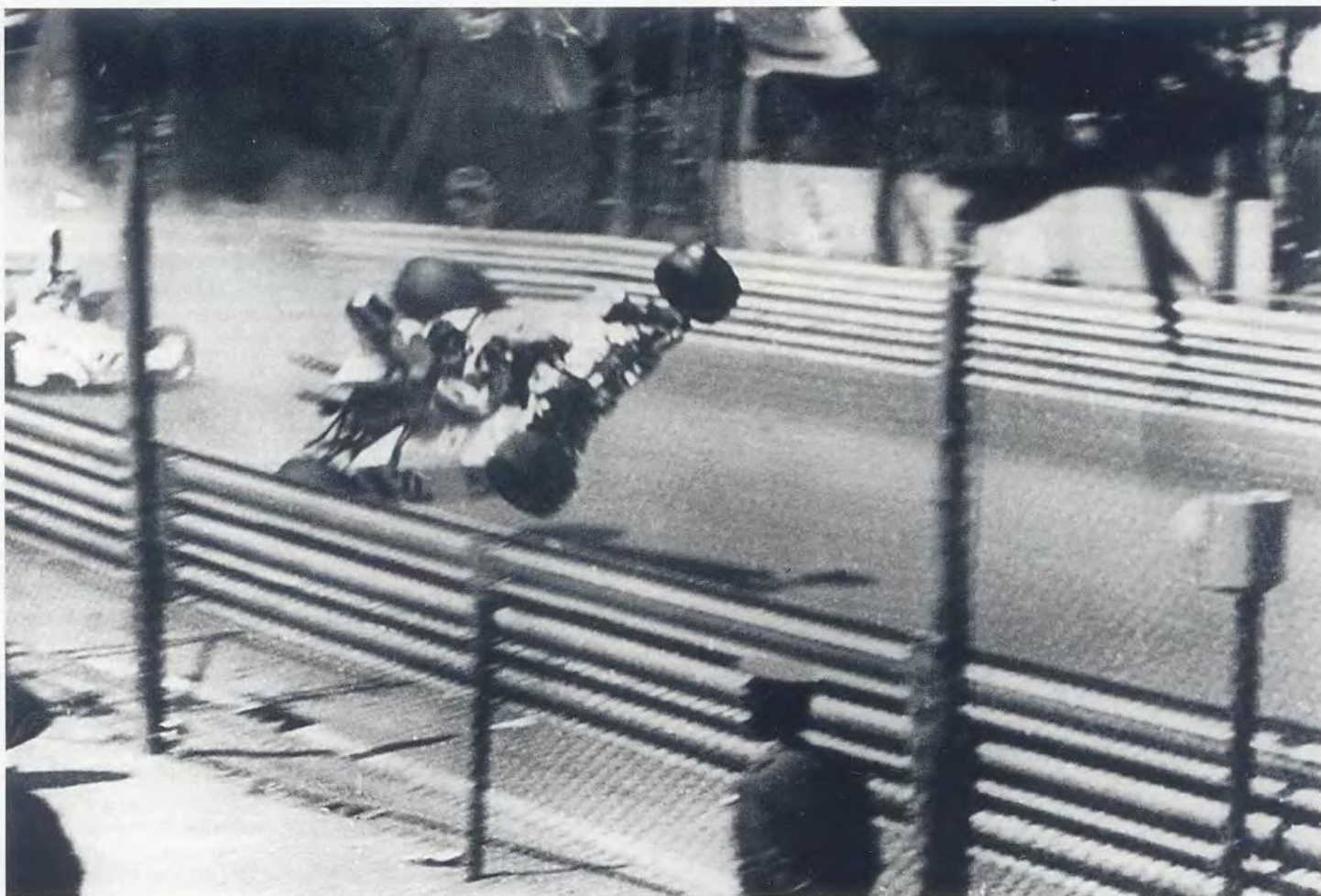
По подсчетам испанского журналиста Хавьера дель Арко де Иско, за все время своего существования трасса в Монжуик-парке приняла 155 гонок самого разного уровня, в которых участвовали в общей сложности более трех тысяч спортсменов. Конечно, автомобильные соревнования не обходились без происшествий, и порой их последствия оказывались весьма тяжелыми, но за четыре десятилетия существования гоночного кольца там не погиб ни один человек.

27 апреля 1975 года на 26-м круге Гран При Испании на автомобиле неожиданно вышедшего в лидеры немца Рольфа Штоммелена стало разрушаться крепление заднего антикрыла. В самой верхней точке трассы – на перегибе возле стадиона – узел окончательно разрушился, автомобиль моментально потерял прижимную силу, его подбросило и швырнуло влево. На скорости почти в 250 км/ч машина ударила об отбойник и отлетела обратно. Преследовавший Штоммелена Карлос Пасе не успел увернуться, и автомобиль немца, как от трамплина оттолкнувшись от Brabham, продолжил неуправляемое движение (а точнее – полет) к правому краю трассы. Там он зацепил край защитного рельса, перевернулся в воздухе и наконец ударился в фонарный столб. Четыре человека, оказавшиеся на его пути, погибли мгновенно, еще шестеро, в том числе и сам гонщик, были срочно доставлены в больницу.

Сейчас, по прошествии почти трех десятилетий, можно попытаться проанализировать события того ужасного

Большой поклонник автогонок – король Испании Хуан Карлос – поздравляет Эмерсона Фиттипальди с победой в Гран При 1973 года





апрельского дня. Конечно, смерть человека – это всегда огромная трагедия. Однако в скорбном списке – пожарный и три репортера, то есть люди, которые работали в непосредственной близости от несущихся машин. Каждый из них подписал документ, что уведомлен об опасности автогонок и действует на свой страх и риск. Еще пять человек (в том числе девятилетний мальчик) были вскоре отпущены из больниц, поскольку получили лишь легкие повреждения – от более серьезных травм их спасла защитная сетка. Но крупнейшая барселонская газета вышла на следующее утро с большим заголовком на первой странице: «За рулем автомобиля – Смерть», да и представители «профсоюза гонщиков» поспешили использовать трагедию в своих целях. И у Королевского автоклуба Каталонии не хватило смелости протестовать, хотя его вины в происшедшем фактически не было: трагедия стала просто результатом несчастливого стечения обстоятельств. Все соревнования, которые планировалось провести в парке в 1975 году, отменили, а календарь на следующий сезон и вовсе не стали составлять. Все было кончено. Пятой жертвой аварии Штоммелена стал сам Монжуик-парк.

Последняя попытка вдохнуть жизнь в барселонскую трассу состоялась в середине 80-х. Город тогда выиграл право проведения Олимпиады 1992 года, и это событие планировалось отметить розыгрышем Олимпийского Гран При в 1986 году. Но затея провалилась – в это же самое время открылась новая трасса близ городка Херес-де-ла-Фронтера, и гонка на испанский Большой Приз состоялась там. После этого мэр Барселоны Хорхе Виянас запретил проведение соревнований в парке окончательно.

Последняя гонка прошла в Монжуике 2 марта 1986 года. Это были соревнования по подъему на холм. Участники стартовали с главной выставочной площади, а финишировали возле стадиона. Вот только в отличие от самой первой гонки 1929 года на этот раз автомобили двигались в противоположном направлении. Но время – не трасса

соревнований, его не повернуть вспять. Хотя взглянуть назад и провести определенные параллели с прошлым иногда все-таки можно. Монжуик-парку во второй раз не хватило совсем чуть-чуть, чтобы стать гоночной легендой. Ведь в той же Монце гонки проходят до сих пор, несмотря на то что авария Вольфганга фон Трипса в 1961 году унесла почти полтора десятка жизней.

После закрытия барселонской трассы городские гонки Формулы-1 проходили преимущественно в США. Вместо извилистых аллей старого парка гонщикам пришлось преодолевать сплошную вереницу 90-градусных поворотов. Так что нет ничего удивительного, что к настоящему моменту лишь этап в Монако сохранил прописку в календаре чемпионата. Кто знает, надолго ли? **П**

Редакция выражает благодарность компании BMW Russland Trading за помощь в подготовке этого материала

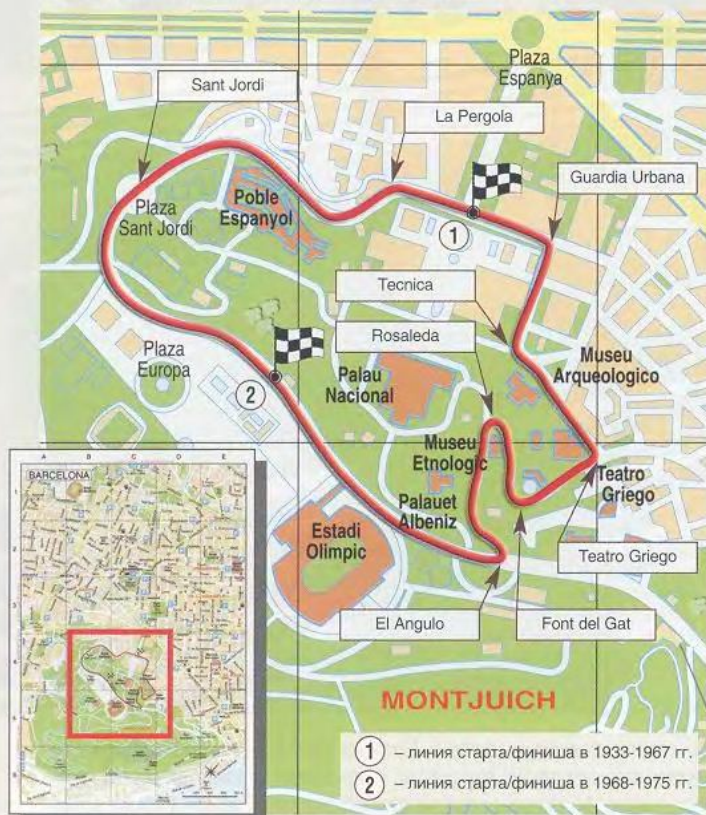
Уникальный, хотя и не слишком резкий кадр аварии Рольфа Штоммелена. Неуправляемая машина, словно снаряд, летит по воздуху. Скоро этот полет превратится самым трагическим образом

Выиграв 2 марта 1986 года «Олимпийский подъем на холм», Хуан Фернандес стал последним победителем автомобильной гонки в истории Монжуик-парка



Трасса в Монжуик-парке

Рекорд трассы в квалификации: 1'21.8/166.8 км/ч, Р. Петерсон, Lotus 72E, 1973 г.
Рекорд трассы в гонке: 1'23.8/162.8 км/ч, Р. Петерсон, Lotus 72E, 1973 г.



Победители автомобильных гонок Гран При на трассе в Монжуик-парке

Год	Гонка	Класс	Пилот	Автомобиль	Дист. (км)	Вср. (км/ч)
1933	IV Gran Premio Penya Rhin	GP	Х. Дзанелли (CHI)	Alfa Romeo Monza	151.626	95.1
1934	V Gran Premio Penya Rhin	GP	А. Варци (I)	Alfa Romeo P3	265.346	104.0
1935	VI Gran Premio Penya Rhin	GP	Л. Фаджиоли (I)	Mercedes Benz W25B	265.346	107.8
1936	VII Gran Premio Penya Rhin	GP	Т. Нуволари (I)	Alfa Romeo 12C	303.252	111.5
1966	I Gran Premio de Barcelona	F3	М. Беквит (GB)	Lola T60-Cosworth	113.720	116.67
1966	I Gran Premio de Barcelona	F2	Дж. Брэбэм (AUS)	Brabham BT18-Honda	227.439	105.93
1967	II Gran Premio de Barcelona	F3	А. Пескарولو (F)	Matra MS5-Cosworth	132.673	131.7
1967	II Gran Premio de Barcelona	F2	Дж. Кларк (GB)	Lotus 48-Cosworth	227.439	142.2
1968	III Gran Premio de Barcelona	F2	Дж. Стюарт (GB)	Matra MS7-Cosworth	227.439	144.38
1969	XVII Gran Premio de Espana	WCF1	Дж. Стюарт (GB)	Matra MS80-Cosworth	341.159	149.5
1969	IV Gran Premio de Barcelona	F3	Т. Шенкен (AUS)	Brabham BT28-Lucas	151.626	137.4
1970	V Gran Premio de Barcelona	ECF2	Д. Белл (GB)	Brabham BT30-Cosworth	170.579	150.2
1971	XIX Gran Premio de Espana	WCF1	Дж. Стюарт (GB)	Tyrrell 001-Cosworth	284.300	156.4
1971	VI Gran Premio de Barcelona Ciudad de Barcelona	F3	Б. Лажье (F)	Brabham BT35-Holbay	132.673	98.70
1973	XXI Gran Premio de Espana	WCF1	Э. Фиттипальди (BR)	Lotus 72-Cosworth	284.299	157.5
1974	VII Gran Premio de Barcelona	ECF2	Х.-И. Штук (D)	March 742-BMW	204.695	155.87
1975	XXIII Gran Premio de Espana	WCF1	И. Масс (D)	McLaren M23-Cosworth	109.929	153.76

Самые знаменитые Гран При на трассе в Монжуик-парке

IV Gran Premio Penya Rhin

25 июня 1933 г. 40 кругов, 151.626 км

1	Х. Дзанелли	Alfa Romeo Monza	1:35'38.3/95.1 км/ч
2	В. Самейру	Alfa Romeo Monza	+1'45.7
3	М. Ленуа	Bugatti 51	+2'55.9
4	Х. Паласио	Bugatti 35	+3'55.9
5	Т. Нуволари	Alfa Romeo Monza	+2 круга
6	Э. Дурел	Amilcar C6	+5 кругов
ПП	Э. Торт	Nacional Pescara	
БК	Т. Нуволари	Alfa Romeo Monza	2'13.1/102.5 км/ч

Эта гонка в Монжуик-парке останется в истории не только потому, что стала самой первой. Ее спортивная "начинка" оказалась также очень интересной. Со старта первым умчался француз Марсель Ленуа (решетка была сформирована в порядке стартовых номеров, поэтому формальным обладателем поула стал местный спортсмен Эстебан Торт), которого преследовали Жан-Пьер Вимилль и Тацио Нуволари. Однако вскоре именитый итальянец вышел вперед — Ленуа отправил-

ся в боксы, чтобы сменить свечи зажигания (погода в день гонки выдалась влажной, и так поступили сразу несколько гонщиков), а Вимилль ошибся, и его Alfa Romeo развернуло.

Казалось, Нуволари спокойно доведет гонку до победы, но на 19-м круге — почти ровно на середине дистанции — двигатель на машине лидера "зачихал" и заглох, похоже, именно из-за свечей. Хорошо еще, что это произошло возле стадиона, и Тацио смог под горку докатиться до боксов. Однако на трассу он вернулся лишь восьмым, в трех кругах позади неожиданно оказавшегося лидером чилийца Хуана Дзанелли. Тот не пытался угнаться за более быстрыми соперниками и вел гонку в своем темпе. Более того, на его машине также залило маслом свечу (!) и двигатель потерял один из цилиндров. Но соперникам Дзанелли не везло куда сильнее: сначала Вимилль, вырвавшийся было в лидеры, взорвал мотор своей Alfa Romeo, а затем Ленуа пришлось останавливаться и менять износившиеся шины. В итоге победа в этот день досталась тому, кто совсем не числился в фаворитах. Но разве чилиец не заслужил ее?

VII Gran Premio Penya Rhin

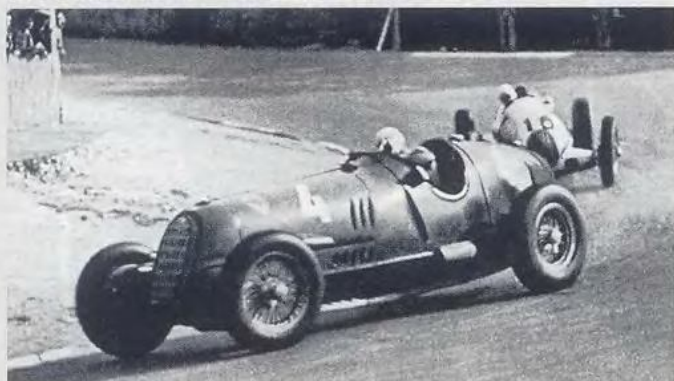
7 июня 1936 г. 80 кругов, 303.252 км

1	Т. Нуволари	Alfa Romeo 12C	2:43'07.5/111.7(111.5)* км/ч
2	Р. Караччиола	Mercedes Benz W25/36	+3.4 (+2.2)
3	Дж. Фарина	Alfa Romeo 8C	+3 круга (+4 круга)
4	Э. фон Делиус	Auto Union C	+4 круга (+5 кругов)
5	Б. Розмайер	Auto Union C	+5 кругов
6	Л. Широн	Mercedes Benz W25/36	+5 кругов
ПП	Б. Розмайер	Auto Union C	
БК	Т. Нуволари	Alfa Romeo 12C	1'58.1/115.6 км/ч

На старт этой гонки вышли сильнейшие пилоты своего времени на лучших машинах, однако все они, кроме двоих, оказались в итоге лишь статистами. А украшением Гран При стал поединок Тацио Нуволари на Alfa Romeo и Рудольфа Караччиоли, выступающего на Mercedes. Дистанция гонки возросла с 1933 года вдвое и предполагала не только собственно борьбу на трассе, но и поединок тактик. Поэтому на командном мостике немцев не слишком обеспокоились, когда



красная машина команды Энцо Феррари в начале дистанции все больше отрывалась от "серебряной стрелы". И действительно, уже на 39-м круге Нуволари свернул в боксы, пропустив своего соперника вперед. Но еще через десяток кругов правая задняя шина на Mercedes не выдержала нагрузки, и уже Караччиола, потеряв несколько десятков секунд, отправился на дозаправку и замену резины.



Преимущество Тацио в результате превысило минуту, но вновь сократилось, когда на 58-м круге он во второй раз поменял шины, однако дозаправлять Alfa Romeo на этот раз не стали. В результате за 20 кругов до финиша двух итальянцев разделяло около полуминуты, но Караччиола на каждом круге отыгрывал примерно по две секунды. Руководитель команды Mercedes Альфред Нойбауэр, который, как и всякий, кто внимательно следил за гонкой, прекрасно понимал, что Нуволари не дотянет до финиша на имеющемся топливе, посоветовал своему пилоту сбавить темп. Ну а механики Scuderia Ferrari готовились к пит-стопу. Однако круг за кругом красная машина продолжала мчаться по трассе. Тацио не собирался останавливаться.

В Mercedes спохватились слишком поздно. Караччиола ринулся вперед, отыгрывая у соперника по 3–4 секунды на круге. Отставание таяло буквально на глазах. В последнем повороте заключительного круга машину Нуволари едва не развернуло. Но Тацио все же сохранил контроль над ней и на последних каплях бензина, на стертых едва ли не до дыр шинах пересек линию финиша на мгновение раньше своего преследователя.

* – Примечание: хронометраж гонки вели представители автоклубов Каталонии и Испании, причем "засечки" были расположены в разных местах трассы. Представленные ими результаты не совпали. Поскольку каталонцы опубликовали свой вариант раньше, "испанские" данные указаны в скобках.

XVII Gran Premio de Espana

4 мая 1969 г. 90 кругов, 341.159 км

1	Дж. Стюарт	Matra MS80-Cosworth	2:16'54.0/149.5 км/ч
2	Б. Мак-Ларен	McLaren M7C-Cosworth	+2 круга
3	Ж.-П. Бельтуаз	Matra MS80-Cosworth	+3 круга
4	Д. Хьюм	McLaren M7A-Cosworth	+3 круга
5	Дж. Сертиз	BRM P138	+6 кругов
6	Ж. Икс	Brabham BT26-Cosworth	+7 кругов/НФ
ПП	И. Риндт	Lotus 49B-Cosworth	1'25.7/159.2 км/ч
БК	И. Риндт	Lotus 49B-Cosworth	1'28.3/154.5 км/ч

Гонку Формулы-1 1969 года в Монжуик-парке не назовешь слишком интересной или захватывающей. Но не рассказать о ней нельзя просто потому, что она стала самым первым соревнованием чемпионата мира, проведенным на испанской трассе. По итогам квалификации предпочтительнее других выглядели шансы команды Колина Чепмена, но ни одному из двух Lotus добраться до финиша не удалось. Дело в том, что на начало 1969 года пришелся пик увлечения команд Формулы-1 антикрыльями на высоких стойках. Но испанская трасса с ее сложным рельефом как нельзя меньше подходила для таких уст-



ройств. Поэтому на девятом круге у занимавшего третью позицию Грэма Хилла, а на 19-м – у возглавлявшего гонку его товарища по команде Lotus Йохена Риндта в одном и том же месте – на перегибе трассы возле стадиона – не выдержали нагрузки и подломились стойки крыльев. Аварии выглядели практически точными копиями друг друга, за тем лишь исключением, что машина Хилла после удара о рельс просто замерла у края трассы, а вот Риндту повезло меньше: Lotus Йохена не успел остановиться и налетел на автомобиль Грэма. В результате сильного удара австрийцу пришлось выбираться из перевернувшейся машины, и его даже направили в госпиталь для обследования.

Гонку же возглавил Крис Амон на Ferrari, но в который уже раз невезучему новозеландцу не довелось попробовать победного шампанского – на 57-м круге отказал мотор. Также технические неполадки вывели из борьбы еще нескольких сильных гонщиков – Зифферта, Брэбма, Икса. В результате победу одержал Джеки Стюарт, а финишировавший вторым Брюс Мак-Ларен проиграл ему два круга – за все время проведения чемпионатов мира такой большой отрыв был зафиксирован еще лишь однажды: на Гран При Австралии 1995 года.

Ну а Риндт, покинув больницу койку, преподнес организаторам гонки подарок – статуэтку в виде позолоченного участка заградительного рельса. Ведь именно он уберек австрийца от более тяжелых травм, да и никто из зрителей, стоявших буквально в метре от места аварии, не пострадал. Тогда никто и предположить не мог, что в судьбе и самого Йохена, и Монжуик-парка эта незамысловатая шутовщина в дальнейшем сыграет самую печальную роль.

XXIII Gran Premio de Espana

27 апреля 1975 г. 29 кругов, 109.929 км

1	И. Масс	McLaren M23-Cosworth	42'53.7/153.7 км/ч
2	Ж. Икс	Lotus 72E-Cosworth	+1.1
3	К. Рейтеманн	Brabham BT44B-Cosworth	+1 круг
4	Ж.-П. Жарье	Shadow DN5-Cosworth	+51.1
5	В. Брамбилла	March 751-Cosworth	+1 круг
6	Л. Ломбарди	March 751-Cosworth	+2 круга
ПП	Н. Лауда	Ferrari 312T	1'23.4/163.6 км/ч
БК	М. Андретти	Parnelli VPJ4-Cosworth	1'25.1/160.3 км/ч

За неделю до гонки в Монжуик для инспекции трассы прибыл делегат GPDA (Ассоциация гонщиков Гран При) Жан-Пьер Бельтуаз. "Гонщик-профсоюз", в середине 70-х стремившийся всеми силами показать свою значимость, продолжал начатую Джеки Стюартом борьбу за безопасность гонок. Поэтому француз (опоздавший, к слову, на четыре часа) потребовал от организаторов гонки установить третий защитный



рельс поверх двух уже имеющихся, а также оградить зоны для зрителей специальными высокими сетками. И с этим отбыл.

Представители RACC выполнили все пожелания гонщика, но допустили, быть может, единственную ошибку – не проконтролировали работу нанятой строительной фирмы. И когда в четверг перед гонкой команды стали съезжаться в Барселону, выяснилось, что установка рельса выполнена крайне халатно – рабочие выкручивали болты из двух нижних секций и крепили ими верхнюю. Это был хороший повод "поиграть мышцами", и представители GPDA во главе с Эмерсоном Фиттипальди решили бойкотировать соревнование – в пятницу ни одна машина не покинула боксов. В итоге после непростых переговоров к полудню субботы RACC через хозяев команд все же удалось договориться с пилотами, но забастовка имела очевидное негативное последствие – многие гонщики впервые оказались в Монжуик-парке и не получили достаточно времени для тренировок. На столь сложной трассе это обернулось очень скверным результатом.

Стартовавшие с первой линии два представителя Ferrari столкнулись в первом повороте (не без "помощи" Марио Андретти), после чего никому не удалось надолго остаться лидером. Ударяя от того же Андретти, разбил машину в повороте Тесписа Джеймс Хант, затем уже у самого Марио не выдержала задняя подвеска, и Parnelli американца ударила об ограждение трассы. Первая позиция перешла к Рольфу Штоммелену, после чего до завершения славной и долгой "карьеры" Монжуик-парка осталось всего каких-нибудь восемь кругов.

ИСТОРИЯ

ПЯТЬ МИНУТ СЧАСТЬЯ

Текст: Александр КАБАНОВСКИЙ



Круглое здание театра
Лишнее да характерные
фонарные столбы —
пожалуй, только по
этим признакам и
можно установить,
что снимки гоночной
трассы и тихой улочки
сделаны в одном
и том же месте

Как назло, таксист попался немолодой, рассудительный, а главное — привыкший возить туристов. Едва ли не около каждого здания он притормаживал и с гордостью и восхищением рассказывал очередную невероятную историю. Мне же хотелось совершенно противоположного — чтобы он хоть на несколько минут позабыл о роли гида и, даже более того, о правилах движения и мчался быстро, как только может. Но увы, не первой уже свежести Renault — черный с желтыми дверьми, как и все барселонские такси, — с черепашьей скоростью продолжал свой неспешный путь по узеньким улочкам Монжуик-парка.

Наше путешествие началось от Олимпийского стадиона. Это название арена, где проводят домашние матчи футбольный клуб «Реал Эспаньол», получила в 1992 году, когда в столице Каталонии состоялись игры XXIII летней Олимпиады. Построен же он был в 1929 году, а четыре года спустя принял финальный матч Кубка Испании между командами Мадрида и Бильбао, как раз в тот самый день, когда Хуан Дзанелли выиграл первую гонку в парке. Кстати, эта гонка едва не послужила причиной отмены Гран При, но в итоге автомобилистам и футболистам удалось договориться — купив билет, любой болельщик мог увидеть оба события, да еще и устроению мотогонок. Со стадионам связана и еще одна любопытная история. В 1975 году организаторы Гран При решили разместить команды прямо на его арене. И хотя это решение было принято еще до скандального «бунта» GPDA, оно оказалось для устроителей гонки как нельзя кстати — к-то один поворот ключа, и можно не опасаться, что какая-нибудь «колония» в знак протеста покинет Барселону.

От стадиона еще метров 200 дорога (а точнее — улица Estadi, Стадионная) идет на подъем, достигая самой верхней точки трассы. Ее высота — 100,06 м, в то время как самая низкая точка колды возвышается над водами плещущегося совсем рядом Средиземного моря всего на 54,62 м. На скорости порядка 40 км/ч этот участок не кажется особенно сложным или интересным, и даже есть время, чтобы посмотреть по сторонам, — справа склоны холма резко уходят вверх, и за кронами деревьев можно увидеть расположенный от дороги, скрытый в тени «маленький дворец» Palauet Alberti.

Впрочем, гонщикам было не до окрестных красот — в этом месте машины разогнались до 250 км/ч, а на перепуге отрывались от полотна всеми четырьмя колесами. Увы, не всегда эти прыжки заканчивались благополучно.





КАМЕНОВСКИЙ/ГОРМАН



SUTTON IMAGES.COM

Ferrari 312B3 Жаки Икса прыгает на перегибе трассы близ Олимпийского стадиона. Впрочем, в 1973 году он еще не был Олимпийским, но и тогда, и сейчас в свободные от футбольных матчей дни эта арена открыта для всех желающих

Но сейчас ничто не напоминает о печальных событиях не такого уж и давнего прошлого. Более того, чтобы современные водители даже случайно не повторили "подвигов" Риндта, Хилла и Штоммелена, именно здесь улетавших в отбойники, на месте перегиба установили светофор и нарисовали пешеходную "зебру".

Еще несколько сотен метров – и мы в самом, пожалуй, известном повороте барселонской трассы – El Angulo, "угол". Мой попутчик перестраивается влево, пропускает, как и положено, встречный транспорт и направляет машину в "горлышко" поворота. И вновь черепашня скорость не позволяет в полной мере ощутить, что же испытывали здесь гонщики. Ведь поворот этот невероятно сложен – крутизной в 165° и радиусом всего-то метров в 15, он, кроме того, имеет уклон относительно горизонта, к тому же трасса здесь сужается. Воистину адская смесь! Тем удивительнее, что за все время существования трассы в парке здесь практически не было серьезных происшествий. Безусловно, на первом круге, особенно в кузовных гонках, пилотам приходилось изрядно потолкаться, но лишь дважды столкновения в El Angulo получались действительно опасными. В 1968 году на втором круге гонки Ф-2 на машине Жана-Пьера Бельгуаза отказали тормоза (незадолго до старта обнаружилась течь в одной из трубок, и механик, недолго думая, залепил ее жвачкой), и BRM на полном ходу ударил в борт Lotus Джима Кларка. А шесть лет спустя не в меру агрессивная езда Марио Андретти и Витторио Брам-

биллы привела к тому, что, получив "пинок" сзади, Ferrari Клея Регациони протаранила другую красную машину, за рулем которой сидел Ники Лауда.

Мы же проходим "Угол" без происшествий и начинаем по-прежнему неспешное движение к повороту Rosaleda. Право слово, это не городская улица, и даже не гоночная трасса – это самый настоящий горнолыжный спуск! Узенькая дорожка (на картах она обозначена как улица Santa Madrona), петляя, круто уходит вниз. Справа – обрыв, слева – вертикальная каменная стена. Можно только догадываться, каково было здесь участникам Гран При 1933 года – ведь тогда ширина полотна составляла не девять, как сейчас, а всего-то пять метров. Внезапно окружающие дорогу деревья расступаются, и впереди открывается великолепный вид – залитые солнцем холмы, на склонах и у подножия которых расположились невысокие домики. Но секунду спустя пейзаж уже исчез из поля зрения – мы в Rosaleda – одном из сложнейших поворотов барселонской трассы. Дорога огибает музей этнологии, радиус – всего 20 метров, а полотно имеет обратный уклон – наружу поворота. Здесь даже осторожный таксист не смог удержаться в пределах своей полосы – примерно на полметра Renault выскочила на, к счастью, пустую в этот момент "встречку".

Дорога по-прежнему круто уходит вниз, однако несколько распрямляется. Казалось бы, можно слегка перевести дух, и мой попутчик поддает "газу", но именно в этот момент мы и попадаем в самую настоящую аварию.

Деревья старого парка, умей они говорить, рассказали бы немало интересного о гонках минувших времен. Ведь 30 лет – пустяк для них, даже ветка, склоненная над асфальтом близ поворота El Angulo, по-прежнему на своем месте



КАМЕНОВСКИЙ/ГОРМАН



SUTTON IMAGES.COM



На спуске к повороту Font del Gat ("Кошачий фонтан", так называется расположенный здесь популярный ресторан) нас пытается обогнать мотоциклист, однако сноровки ему не хватает, и на торможении Renault получает чувствительный удар в левый борт. Виновник происшествия, конечно, сразу скрывается из виду. Я же за довольно короткий промежуток времени значительно расширил свое знакомство с "непереводимым местным диалектом". Тем временем позади остается маленький скверик с фонтаном и статуями, расположенный внутри Font del Gat, а также здание Греческого театра. Трасса в этом месте ненадолго прекращает свое стремительное падение – можно глубоко вздохнуть – и вновь уходит вниз после левого поворота Teatro Griego.

Улица Santa Madrona становится заметно шире, а по обеим ее сторонам располагаются традиционные туристические достопримечательности: слева – музей археологии, справа – театр Lliure. Дорога идет все более полого, со склона холма мы перемещаемся в обычный городской квартал – правда, застроенный еще в позапрошлом веке. Жизнь здесь идет своим неторопливым чередом – на площадке играют малыши, ребята постарше гоняют мяч, а на лавочках обсуждают что-то невероятно важное пенсионеры. Идиллия, да и только, во всяком случае, когда наблюдаешь за ней с пассажирского сиденья на скорости 40 км/ч.

Гонщики же пролетали этот отрезок всего за несколько секунд, готовясь преодолеть следующий поворот – очень хитрый, недаром получивший название Tescnica. Трасса вновь сужается, чуть вылетает влево, а затем резко сворачивает вправо. Именно здесь Джеймс Хант разбил свой Hesketh, лидируя в Гран При 1975 года. После Tescnica мы наконец-то оказываемся на первом действительно прямолинейном участке старого гоночного кольца (а ведь позади – почти половина круга!). Улица Guardia Urbana получила свое название в честь расположенного здесь здания "Городской гвардии". Угрюмое строение с курсирующими вокруг стражами правопорядка разительно контрастирует с расположенным напротив кинотеатром, фасад которого решен весьма авангардно и по ночам переливается множеством огней. Однако свои имена как улица, так и расположенный в ее конце поворот барселонской трассы получили все же в честь "гвардии". В этом левом повороте Таццо Нуволари едва не упустил победу в гонке 1936 года, когда его Alfa Romeo на изношенной до предела резине сорвалась в занос на самом последнем круге.

Renault такая опасность не грозит – мы спокойно преодолеваем Guardia Urbana, и в этот момент все меняется, словно по мановению волшебной палочки. Нет, старый черно-желтый автомобиль не превратился внезапно в Audi TT, но вот окружающий пейзаж претерпел, пожалуй, равновесные изменения. Куда девались узкие извилистые

улучки, небольшие дома, да и собственно сам холм? Мы оказались на широченной, прямой как стрела, авеню Ruis i Taulet – слева высятся величественные здания Национального дворца, отделенные от дороги каскадом фонтанов, справа – огромные павильоны выставочного комплекса, а за ними просматривается Plaza Espana – одна из главных площадей каталонской столицы. Неудивительно, что именно на Ruis i Taulet первоначально располагались боксы команд – места здесь хватало всем. Длина прямого участка, получившего название "Фонтанная прямая", – около полукилометра, и после череды сложнейших поворотов широкая прямая авеню зачастую играла с гонщиками дурную шутку. Именно здесь случилась первая серьезная авария в истории Монжуик-парка. На тренировке перед гонкой 1934 года американец Питер де Паоло (между прочим – победитель Indy 500 1925 года) налетел здесь на фонарный столб и оказался зажат под перевернувшейся машиной.

Авеню заканчивается почти так же неожиданно, как и возникает. Полотно вновь сужается, и начинается подъем – улица Marques de Comillas. Мы минем левый изгиб, получивший название La Pergola. Справа расположилось здание старой текстильной фабрики, где сейчас находится музей, а вот слева – весьма любопытное сооружение. Первоначально Pueblo Espanol задумывалась как маленькая крепость. Но вскоре необходимость в боевом форпосте отпала, и Pueblo Espanol решили превратить в музей под открытым небом. Со всей Каталонии сюда свезли строения, представляющие национальную историческую ценность, или же воссоздали их точные копии.

Трасса же продолжает упрямо карабкаться вверх. Подъем совершенно не похож на спуск – дорога пошире, повороты гораздо более плавные. Но здесь столь же важно не переусердствовать со скоростью. Андреа де Адамич в 1973 году и Марио Андретти в 1975-м пренебрегли этим

Главное здание Национального дворца видно практически с любой точки трассы. Однако в повороте Rosaleda отвлекаться не стоит. Этому правилу следуют и победитель гонки 1975 года Йохен Масс, и современные водители

Снимок 1933 года проясняет вопрос о том, почему второе название поворота Tescnica – Vias ("Рельсы"). Уже год спустя трамваи исчезли из этого уголка Монжуик-парка





Как разительно меняется городской квартал, если убрать припаркованные машины, установить рельсы безопасности, защитные сетки и трибуны! Эти два снимка сделаны с разницей в 30 лет на выходе из поворота Tecnica (справа – Shadow DN1A Грэма Хилла, 1973 год)



правилом – в обоих случаях машины, как бильярдные шары, летали между отбойниками. Между тем справа открывается великолепный вид на пригород Барселоны, расположенный в своеобразной долине между Монжуиком и грядой других холмов. Мы минуем небольшую площадь Sant Jordi, где рабочие столь же неспешно перекладывают бордюрный камень, и по длинной – почти полукилометровой – затяжной левой дуге попадаем на уже знакомую улицу Estadi. Справа остается Каталонский институт физики, а прямо по курсу находится площадь Европы – Plaza Europa, – в центре которой вознеслась на несколько сотен метров бетонная игла. Это не произведение абстрактного искусства, а точнее, не только оно, – столь изящную форму решила придать своей передающей антенне компания Telefonica.

Огибая площадь, улица выписывает достаточно скоростную “эску”. На выходе из нее в 1972 году случилась самая массовая авария в истории Монжуик-парка. В конце перво-

го круга во время гонки “400 километров Барселоны” в классе спортпрототипов здесь развернуло машину Макса Кохен-Оливара. В нее тут же врезался Мари Паломо, в результате чего трасса оказалась перегороженной. А позади мчались еще восемь участников соревнования, причем баки их машин были заправлены под завязку. Проскочить опасное место удалось лишь половине из них. По счастью, серьезных последствий удалось избежать, но гонку пришлось начинать заново.

Круг тем временем подходит к концу. Вдали виднеется чаша стадиона, и нам осталось преодолеть лишь финишную прямую. Этот участок – единственный из всех 3790 метров и 65 сантиметров барселонской трассы, подвергшийся изменениям за 28 лет, прошедших с момента ее закрытия. Когда готовили к Олимпиаде 1992 года спортивный комплекс города – реконструировали стадион, бассейн и возводили здесь же баскетбольную и волейбольную арены, – дорожное полотно перенесли и чуть сузили. А заодно избавились и от ненужного уже пункта управления гонкой, организовав на месте боксов автостоянку. Так из парка исчезло последнее свидетельство гоночного прошлого.

Наше путешествие продолжалось около пяти минут. Не считая тех 80 лет, что пронесли перед моим мысленным взором. Сегодня Барселона в сознании болельщиков Формулы-1 ассоциируется с автодромом “Каталунья”. Открытый в 1991 году, он, безусловно, хорош. Широкие длинные прямые, огромные зоны безопасности, интересное сочетание медленных и быстрых поворотов. Вот только почему-то гонки здесь почти всегда получаются невообразимо скучными... **41**

Редакция выражает благодарность компании BMW Russland Trading за помощь в подготовке этого материала

Шрамы украшают мужчин, но не их автомобили. Внушительная царапина внизу водительской двери – свидетельство того, что и поныне на улочках Монжуик-парка требуется немалое водительское мастерство



АВТОМОБИЛЬ Ф-1: ЧТО ПОЧЕМ?

Текст: Борис МУРАДОВ

37 млн долларов – во сколько обходится автомобиль Ф-1 на сезон.

Сколько стоит самый крутой суперкар? За Mercedes-Benz SLR McLaren – одну из последних новинок в этой области – предлагают уплатить 375 тыс. евро. Однако это очень умеренная цена по сравнению с 652 тыс. долларов, которые «просят» за Ferrari Enzo. Но и это всего лишь «ширпотреб» рядом с Porsche Schuppan 962CR. Каждый из пяти экземпляров этой модели оценивается в 2,5 млн «гринов». А за Bugatti Type 41, собранный

в 1930 году и принадлежавший лично Этторе Бугатти, на аукционе в Лондоне было уплачено 7,9 миллиона долларов. Но если уж речь заходит о деньгах, то Формуле-1 нет равных. Годовое содержание «средней» машины (к примеру, Jaguar R5) обходится в 37 млн долларов. И это без учета стоимости бензина, ремонта и технического обслуживания. Из чего же складывается эта сумма?

\$400 000
Колесные диски. На сезон требуется 40 комплектов колесных дисков, каждый из которых (марки O.Z.) обходится примерно в 1 тыс. долларов. Передние диски (660 шин) весят около 4 кг, а задние – 4,5 кг.

\$2 000 000
Рычаги передней подвески. Изготавливаются из углеродистого титана. На сезон требуется 20 комплектов по 100 тыс. долларов.

\$320 000
Рулевое колесо. На сезон требуется восемь этих сложных устройств, стоимость около 40 тыс. долларов. На рулевом колесе расположены, в частности, кнопки включения/выключения сцепления и клавиши переключения передач, а также все прочие необходимые пилоту системы управления и контроля – регулятор баланса тормозов, кнопки включения ограничителя скорости на пил-лайн, бортовой радиосвязи и другие.

\$2000
Сиденье пилота. Каждое изготавливается индивидуально по снятой с гощика марке из углеволокна и в случае подворота на трамвайную колею может быть извлечено из автомобиля вместе с гощиком.

\$140 000
Встроенная видеокамера. Высокотехнологичное оборудование, используемое для видеосъемки с борта автомобиля. Устанавливается в аэродинамически нейтральном защитном углеродистом корпусе. Впрочем, в этом случае расходы берет на себя администрация Берии Экспресса, которая, собственно, и владеет этим оборудованием.

\$700 000
Выхлопная система. Каждая машина оснащается двумя стальными системами выхлопа (стоимостью около 13 тыс. долларов) на Гран-При. Замена выхлопных систем разной конфигурации также является элементом перенастройки автомобиля Ф-1. На весь сезон требуется 54 комплекта.

\$20 000 000
Двигатель Cosworth CR-5. V-образный, 10-цилиндровый, с алюминиевым блоком цилиндров объемом 3 л, развивающий свыше 18 тыс. оборотов в минуту, мощностью около 830 л.с. Двигатель оснащен электронной системой управления впрыском и зажиганиями P1 Research и электрогидравлическим акселератором. В соответствии с техническим регламентом на 2004 год, предусматривающим использование одного мотора для одного автомобиля на весь уик-энд, на каждый Гран-При готовится как минимум два (с учетом все же одного запасного) мотора, каждый из которых рассчитан на пробег не менее 1000 км до переборки. Мотор является наиболее дорогим компонентом машины Ф-1, около 500 тыс. долларов.

\$70 000
Комбинезоны и шлемы гощиков. Кварцовый шлем стоит около 4 тыс. долларов, а огнеупорный комбинезон из номекса, способный выдерживать температуру до 1000 градусов по Цельсию, обходится в 3 тыс. Обычно на сезон изготавливают по десятку комплектов гоночной амуниции.

\$600 000
Заднее антикрыло. Изготавливается из углеволокна, в соответствии с техническим регламентом 2004 года состоит из двух плоскостей. На сезон требуется примерно три десятка этих узлов, каждый стоимостью 20 тыс. долларов.



\$380 000
Носовой обтекатель в сборе с передним антикрылом. Обходится примерно в 19 тыс. долларов каждый. На сезон обычно требуется около 20 комплектов.

\$4 000 000
Электроника и электроборудование.

\$100 000
Топливный бак. Позимостоянные из аэрокосмической отрасли и изготовленные главным образом из титана, они требуют весьма трудоемкой замены в течение гоночного уик-энда.

\$1 700 000
Шины. Одна шина обходится команде в 800 долларов, на каждую гонку требуется по 10 комплектов на машину, всего на сезон – 720 штук. Проведения тестов увеличивает расходы на шины втрое.

\$1 050 000
Дисковые тормоза. Каждый узел, включающий в себя суппорт, диск и колодки Brembo, обходится команде примерно в 6 тыс. долларов, а в течение сезона требуется 180 таких узлов.

\$350 000
Монокот. По номеру монокота и идентифицируют автомобиль Ф-1, поскольку все остальные узлы и агрегаты на нем съемные и заменяемые. За сезон гощик меняет в среднем три монокота стоимостью примерно 115 тыс. долларов каждый.

\$1200
Зеркала заднего вида. Хотя сами зеркала, изготовленные из специального отражающего материала повышенной прочности Perspex, в корпусах из углеволокна стоят относительно недорого, на их аэродинамическую доводку тратятся многие тысячи долларов.

\$400 000
Радиаторы. На каждую гонку устанавливается комплект новых алюминиевых радиаторов стоимостью свыше 11 тыс. долларов. Всего на сезон, соответственно, требуется 36 таких комплектов.

\$30 000
Двигатель. Изготовлен из углеволокна, однако технический регламент FIA требует установки под днищем так же и досок скольжения из прессованной древесины для контроля за соблюдением предписанного дорожного просвета. На каждом Гран-При используется несколько разных досок с разным радиальным балансом в шасси.

\$20 000
Топливный бак. Изготавливается из прорезиненной ткани, подкрепленной кевларом. Имеет объем от 30 до 120 литров.

\$2 500 000
Коробка передач. Каждая семискоростная полуавтоматическая коробка передач стоит свыше 130 тыс. долларов и рассчитана на пробег 6000 км. На сезон обычно хватает количества коробок, равного числу Гран-При. С учетом того, что для каждой коробки изготавливается несколько комплектов шестерен, которые меняются при каждой перенастройке передаточных чисел.

\$2 400 000
Рычаги задней подвески. Вместе с аналогичными деталями передней подвески являются наиболее ответственными и нагруженными во всей конструкции шасси. Изготавливаются из титана и углепластика. На сезон требуется 20 комплектов по 120 тыс. долларов.

\$55 000
Центральная колесная гайка. Алюминиевая, стоимостью \$110 каждая, требуется в количестве примерно 500 штук на сезон.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

ЛЬВЫ ПОКАЗЫВАЮТ КОГТИ

Четвертым и пятым этапами мирового раллийного первенства значились две самые, быть может, разные гонки сезона. Пилотам предстояло сначала выявить сильнейшего на скоростных дорогах Новой Зеландии, а затем отправиться покорять ухабистые горные серпантины острова Кипр. Тем не менее сценарий обеих гонок оказался в определенной степени схож. Действующий чемпион Петер Сольберг оба раза лидировал по ходу дистанции, но затем сталкивался с проблемами. В стране киви норвежец налетел на притаившийся на обочине камень всего за пять спецучастков до финиша. Самое удивительное – в этом же месте ошибся и его преследователь, пилот Peugeot Маркус Гренхольм, который, несмотря на это, возглавил гонку. Однако чуть позже финн вновь потерял контроль над машиной, и на финише Сольберг, хоть и с микроскопическим преимуществом, был первым.

А вот на Кипре гонщику Subaru не удалось вернуться в группу лидеров после проблем с радиатором в первый день гонки. Да и



Гренхольм (на фото), вновь выйдя вперед, ошибок уже не допускал и в результате при-

нес Peugeot 307CC победу в четвертой для французской машины гонке. Этот успех позволил пилоту "львов" возглавить общий зачет, опережая Себастьяна Лозба и стабильного финишера Маркко Мартин.

4-й этап: 15.04–18.04.2004. Propecia Rally of New Zealand. 1413.82 км/401.20 км – 23 CV

1. П. Сольберг (N; Subaru Impreza) – 4:02'29.5; 2. М. Гренхольм (FIN; Peugeot 307); 3. М. Мартин (EE; Ford Focus); 4. С. Лоеб (F; Citroen Xsara); 5. Х. Рованпера (FIN; Peugeot 307); 6. К. Сайнц (E; Citroen Xsara); 7. М. Хирвонен (FIN; Subaru Impreza); 8. Д. Карлссон (S; Peugeot 206); ... 28. М. Новиков (RUS; Subaru Impreza).

5-й этап: 14.05–16.05.2004. Cyprus Rally. 1136.72 км/326.68 км – 18 CV

1. М. Гренхольм (FIN; Peugeot 307) – 4:58'44.5; 2. С. Лоеб (F; Citroen Xsara); 3. М. Мартин (EE; Ford Focus); 4. К. Сайнц (E; Citroen Xsara); 5. Х. Рованпера (FIN; Peugeot 307); 6. П. Сольберг (N); 7. М. Хирвонен (FIN; оба – Subaru Impreza); 8. Я. Туохини (FIN; Ford Focus).

Чемпионат мира в личном зачете: 1. М. Гренхольм – 34 очка; 2. С. Лоеб – 33; 3. М. Мартин – 32; 4. П. Сольберг – 26; 5. К. Сайнц – 18; 6. Ф. Дюваль – 14.

Чемпионат мира в командном зачете: 1. Ford – 53 очка; 2. Citroen – 51; 3. Peugeot – 47; 4. Subaru – 36; 5. Mitsubishi – 5.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ ФОРМУЛЫ-3000

ПРЕЛЕСТИ СЕМЕЙНОГО ВОСПИТАНИЯ

Сезон международной Ф-3000 стартовал вместе с возвращением в Европу "старшей сестры", Ф-1. В распоряжении пилотов остались Lola B2/50, а вот состав серии за зиму обновился – из первой десятки прошлого чемпионата места в Ф-3000 сохранили лишь четверо гонщиков. Зато появились новые, причем очень быстрые, действующие лица.



К таким стоит отнести прежде всего действующего чемпиона Евросерии Ф-Renault V6 Хосе-Марию Лопеса и победителя британской "трешки" Алана ван де Мерве. Нельзя не отметить и возвращение в чемпионат 27-летнего "ветерана" Томаша Энге.

Две дебютные гонки чемпионата прошли словно по подсмотренному в Ф-1 сценарию – на трассе доминировал один пилот на красном автомобиле. Им стал новый лидер команды Arden (на фото с шифом команды Хорнером) 22-летний Витантонио Лиуцци. Лишь опытный Энрико Токкачело попытался потягаться с соотечественником и даже выиграл на "Каталунье" квалификацию, но оба раза финишировал вторым.

1-й этап: 24.04.2004. Автодром им. З. и Д. Феррари, Имола, Италия. 152.686 км/31 круг по 4.933 км.

1. В. Лиуцци (Arden) – 52'46.960; 2. З. Токкачело (оба – I; BCN); 3. Р. Дорнбос (MC; Arden); 4. Р. Джанмария (I; AEZ); 5. Т. Энге (CZ; Ma-Con); 6. Дж. ван Хойдонк (B; Coloni); 7. Я. Шредер (F; Durango); 8. А. ван де Мерве (ZA; Super Nova).

2-й этап: 08.05.2004. Автодром "Каталунья", Барселона, Испания. 152.691 км/33 круга по 4.627 км.

1. В. Лиуцци (Arden) – 53'22.107; 2. З. Токкачело (BCN); 3. Р. Джанмария (все – I; AEZ); 4. П. Фризахер (A; Super Nova); 5. З. Гуэррьери (BCN); 6. Х.-М. Лопес (оба – RA); 7. М. Лауда (A; оба – CMS); 8. Р. Рибейру (BR; Durango).

Положение в личном зачете: 1. В. Лиуцци – 20 очков; 2. З. Токкачело – 16; 3. Р. Джанмария – 11; 4. Р. Дорнбос – 6; 5. П. Фризахер – 5; 6. Т. Энге и З. Гуэррьери – по 4.

Положение в командном зачете: 1. Arden International Ltd. – 26 очков; 2. BCN Competition – 20; 3. AEZ IE Engineering – 11; 4. Super Nova Racing Ltd. – 6; 5. CMS Performance – 5; 6. Ma-Con Engineering – 4.

OWRS (CART)

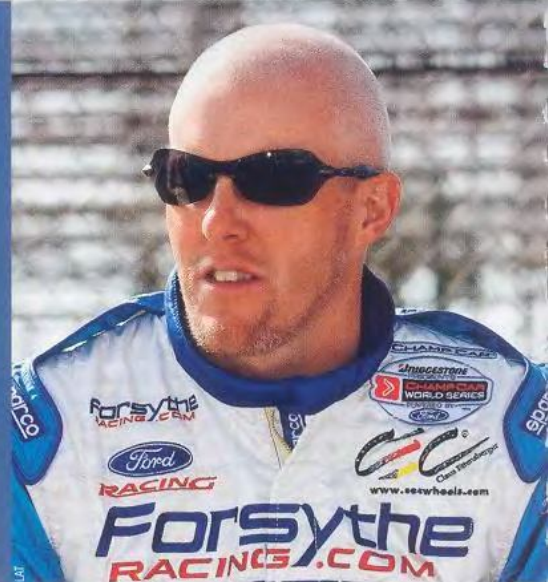
СКОМКАННОЕ НАЧАЛО

О том, что чемпионат CART вообще состоится, стало известно всего за месяц до старта первого этапа, поэтому неудивительно, что приготовления к сезону шли с изрядной долей спешки. В итоге организаторам удалось собрать на старте городской гонки в Лонг-Биче 18 машин, хотя некоторые контракты подписывались утром в день первых тренировок. Стартовый лист сюрпризов не преподнес – несколько американцев и канадцев, а также солидный "десант" из Мексики и всевозможные "перебегчики" из Европы, которым так и не удалось пробиться в Формулу-1. Последнюю категорию в нынешнем сезоне пополнил экс-пилот Minardi и Jaguar, долгоязыый Джастин Уилсон.

Сама гонка также получилась не слишком выразительной. Сначала судьям пришлось попотеть, растаскивая стартовый завал из шести машин, а в дальнейшем вся борьба свелась к бесплодной погоне обладателя "поула" Бруно Жункейры за действующим чемпионом Полом Трейси. Ошибок канадец (на фото) не допускал, поэтому финишную линию пересек первым.

1-й этап: 18.04.2004. Grand Prix of Long Beach. Лонг-Бич, Калифорния, США. 159.408 мили/81 круг по 1.968 мили.

1. П. Трейси (CDN) – 1:44'12.348; 2. В. Жункейра (BR); 3. С. Бюрда (F); 4. П. Карпентье (CDN); 5. М. Домингес (MEX); 6. Дж. Уилсон (GB); 7. Р. Хантер-Рей (USA); 8. А. Тальяни (CDN; все – Lola-Ford); 9. М. Хаберфельд (BR; Reynard-Ford); 10. Р. Лавин (MEX; Lola-Ford).



INDY RACING LEAGUE

АНГЛИЙСКОЕ ВЛИЯНИЕ

В свое время одной из главных целей отделения IRL от чемпионата CART было создание "настоящей американской гоночной серии, заезды которой проходят на настоящих американских овалах, а за рулем сидят только пилоты из США". Практика показала, что из всего вышеперечисленного более-менее удалось организовать только календарь – единственный выездной этап проходит весной в Японии. А вот пилотам из США пробиться в лидеры пока очень сложно – лишь Сэм Хорниш входил в первую шестерку общего зачета, так именно он и угодил в Мотеги в аварию. Не повезло и Скотту Диксону – действующий чемпион после происшествия в тренировке вышел на старт с зафиксированной лодыжкой, но все же смог приехать пятым. Первенствовал же в Японии – одержав первую победу в карьере – британец Дэн Уэлдон (на фото), который лидирует и в общем зачете серии. Его земляк Даррен Мэннинг пока идет четвертым, пропустив вперед двух бразильцев – Канаана и Каштру-Невеша.



3-й этап: 16.04.2004. Indy Japan 300. "Твин Ринг Мотеги", Мотеги, Япония. 300 миль/200 кругов по 1.5 мили.

1. Д. Уэлдон (GB; D-H) – 1:49'48.2611; 2. Т. Канаан (BR; D-H); 3. Х. Каштру-Невеш (BR; D-T); 4. Д. Мэннинг (GB; G-T); 5. С. Диксон (NZ; G-T); 6. Б. Райз (USA; G-H); 7. Д. Франкитти (GB; D-H); 8. К. Мацуура (J; G-H); 9. С. Шарп (USA; D-T); 10. Т. Такаги (J; D-T).

Положение в личном зачете: 1. Д. Уэлдон – 123 очка; 2. Т. Канаан – 117; 3. Х. Каштру-Невеш – 106; 4. Д. Мэннинг – 90; 5. С. Диксон – 82; 6. С. Хорниш-мл. – 77.

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

DTM

В ЛУЧШИХ ТРАДИЦИЯХ

Как и в прошлом сезоне, немецкое кузовное первенство по большому счету остается аренной противостояния двух гигантов. Подобно легендарным довоенным гонкам Гран При, здесь спорят "три луча" Mercedes и "четыре кольца" Audi (ранее – AutoUnion). И хотя в DTM выступает немало опытных пилотов (число которых в нынешнем сезоне пополнил и Хайнц-Харальд Френтцен, призванный под знамена Opel), лидерами обеих противостоящих сторон являются молодые "легионеры" – 25-летние голландец Кристиан Альберс и швед Маттиас Экстрем. Год назад первый едва не отобрал титул у Бернда Шнайдера, второй же получил к сезону-04 новое "совершенное оружие" – компания Audi взамен порядком устаревшей TT вывела на гоночные трассы модель A4.

Сезон начался с преимуществ Mercedes – в Хоккенхайме штутгартские машины занимали по ходу гонки пять первых мест, а победу в итоге одержал 23-летний Гэри Паффет – но затем Audi удалось укрепить позиции. В Эшториле Альберс только за счет лучшего пит-стопа смог опередить Экстрема, а в итальянской Адрии молодой швед был неудержим и принес A4 первую победу. Развитие сезона DTM обещает быть невероятно интересным.

Положение в личном зачете после трех этапов: 1. К. Альберс (NL; AMG-Mercedes C-Klasse) – 26 очков; 2. М. Экстрем (S; Audi A4 DTM) – 24; 3. Г. Паффет (GB; AMG-Mercedes C-Klasse) – 15; 4. М. Томчик (D) – 11; 5. Т. Кристенсен (DK; оба – Audi A4 DTM); 6. Ж. Алези (F; AMG-Mercedes C-Klasse) и Т. Шайдер (D; Opel Astra OPC V8) – по 8.

Положение в зачете производителей: 1. Mercedes – 55 очков; 2. Audi – 47; 3. Opel – 15.

BTCC

КОНСЕРВАТИВНЫЕ ОСТРОВИТАНЕ

Британцы не любят чужаков. И на чемпионат BTCC это правило распространяется в полной мере. На втором этапе серии, прошедшем в Брэндс-Хэтче, дебютировал BMW 320i – такие машины задают тон в европейском "кузовном" чемпионате. И что же? В квалификации 29-летний Джастин Кин показал лишь 18-й результат из 22 участников, а на старте гонки и вовсе налетел на машину замешкавшегося Джейсона Плейто. Того самого, который на первом этапе блистал в составе команды новичка SEAT.

В дальнейшем борьбу за победы в гонках вели исключительно "свои", в крайнем случае – проверенные годами иноземцы, вроде француза Ивана Мюллера, действующего чемпиона серии. 34-летний француз и в Брэндс-Хэтче, и на третьем этапе в Сильверстоуне регулярно попадал в призовую тройку, хотя ни разу и не победил. И лишь утечка масла в девятой гонке сезона позволила стать лидером BTCC его товарищу по команде Vauxhall, Джеймсу Томпсону (на фото).



Положение в личном зачете после трех этапов: 1. Дж. Томпсон (GB) – 93 очка; 2. И. Мюллер (F; оба – Vauxhall Astra Coupe) – 89; 3. З. Рид (MG ZS) – 71; 4. М. Нил (Honda Civic Type-R) – 57; 5. Дж. Плейто (SEAT Toledo) – 52; 6. Д. Изз (Peugeot 307) и Р. Хафф (все – GB; SEAT Toledo) – по 40.

Положение в зачете производителей: 1. Vauxhall – 228 очков; 2. Honda – 180; 3. SEAT – 112; 4. Proton – 39.



Вниз и вверх

Калейдоскопически меняется ситуация в "Кубке Nextel" – недавний лидер Курт Буш ныне откатился аж на девятое место, а вот Дейл Эрнхардт-младший, Джимми Джонсон и Джефф Гордон, еще месяц назад занимавшие третью, шестую и девятую позиции соответственно, улучшили результаты ровно втрое. Особенно отличился последний из них, который выиграл две из четырех состоявшихся гонок NASCAR.



Начало без продолжения

Отлично начал сезон в Евросерии Ф-3 Нико Росберг. Молодой гонщик дважды первенствовал в Хоккенхайме и, казалось, сделал уверенную заявку на общий успех. Однако в Эшториле сын чемпиона Ф-1 угодил в аварию уже на старте, а в итальянской Адрии проехал лишь один круг. А вот 22-летний британец Джейми Грин (на фото) подобных ошибок не допускал и с одной победой в шести гонках стал лидером в общем зачете, оторвавшись от Росберга уже на 13 очков.



Новые грани Cadillac

Автомобили Cadillac бывают не только шикарными, но и быстрыми. Это доказал новейший Cadillac CTS-V, побеждающий на трассах американского чемпионата GT. В серийном варианте это подлинный автомобиль для водителя, а в спортивном – первый настоящий Cadillac, выигравший гонку за последние 55 лет. 14 мая 2004 года в Москве состоялась презентация Cadillac CTS, а также внедорожника класса "люкс" Cadillac SRX. Теперь эти автомобили можно приобрести и в России.



Все, кроме одного

Удивительную стабильность демонстрирует в гонках Еврокубка **Ф-Renault V6** 25-летний Райан Шарп (на фото). В пяти заездах из шести он поднимался на пьедестал, и лишь досрочная остановка гонки из-за пошедшего в Маньи-Куре дождя помешала шотландцу уверенно лидирующему в серии, добиться стопроцентного результата. В Хоккенхайме пилоты V6 не выступали, готовясь к старту в рамках ГП Монако.



Начать с меньшего

Француз Симон Пажено (на фото) после трех этапов захватил лидерство в Еврокубке **Ф-Renault 2000**. Российские гонщики похвастать такими достижениями пока не могут. Куда как более успешно выступают наши пилоты в соревнованиях рангом чуть ниже – так, Михаил Алешин выиграл квалификацию и приехал третьим на первом этапе немецкого чемпионата.



Реванш Тиагу

Во время первого этапа "Мировой серии" штраф, наложенный на Тиагу Монтейру (на фото), помешал тому выиграть гонку. 27-летний португалец сполна реабилитировался на втором, который был первоначально запланирован на Дубай, но прошел в бельгийском Зольдере. Экс-пилот CART выиграл оба заезда и стал лидером серии, поскольку Энрике Бернольди, занимавший первую позицию... в свою очередь был наказан проездом по пит-лейн в одной из гонок ЧМ.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО АКГ

СТАРТ ПОД СНЕГОМ

Российский кольцевой сезон стартовал в середине мая и, тем не менее, начался со снега, который пошел во время квалификации. В день гонки, впрочем, погода сжалась над участниками соревнований – было хоть и прохладно, но солнечно. В кузовном Туринге со старта вперед укатил Григорий Комаров, а вот действующему чемпиону Михаилу Ухову, который выступал за новую команду Автодом Рейсинг, получившему статус официального представителя BMW, пришлось изрядно потолкаться со Львом Фридманом на пути к "серебру". Оба заезда Формулы-Лада 1600 остались за представителями Лукойл Рейсинг – Алексей Павловский дважды финишировал первым, а вот его тезка и напарник Дудукало из-за взрыва мотора (на фото) остался лишь четвертым, пропустив дебютанта Дэвида Маркозова из ЮНИТ – АРТ-Лайн и небыстрый, но

поразительно надежный Reynard Юрия Орлова. Наконец, в новом классе ЧР – "выросшем" из Кубка VW Polo Туринга-Лайт – первым стал, несмотря на штрафную остановку, Владимир Лабазов.



1-й этап. 15.05.2004. "Мячкове", Московская область.

Класс Туринг (52.800 км/22 круга по 2.400 км). 1. Г. Комаров – 21'25.431; 2. М. Ухов; 3. Л. Фридман (все – BMW 320i); 4. С. Нуджин (Lada 21106); 5. Б. Шульмейстер (BMW 320i).

Класс Туринг-лайт (112.800 км/47 кругов по 2.400 км). 1. В. Лабазов – 1:00'12.632; 2. А. Львов; 3. Е. Каретников; 4. А. Селиванов; 5. О. Петриков (все – VW Polo).

Класс Формула-Lada 1600. Личный зачет: 1. А. Павловский – 21 очко; 2. Д. Маркозов (оба – Dallara F399) – 15; 3. Ю. Орлов (Reynard 913) – 12; 4. А. Дудукало (Dallara F399) – 11; 5. В. Антонов (Dallara F393) – 8.

ФОРМУЛА-PALMER AUDI

ТЮРЮМИН – ЛУЧШИЙ!

Россиянин Александр Тюрюмин (автомобиль которого, кстати говоря, отныне украшает логотип журнала "Формула") стал одним из главных действующих лиц первого этапа Формулы-Palmer Audi, который прошел 18 апреля в британском Брэндс-Хэтче. На незнакомой трассе в условиях сильнейшего ливня (на фото), когда даже тахометр собственного автомобиля можно было различить с трудом, москвич по результатам обоих заездов поднялся на пьедестал почета и записал в свой актив рекорд круга в гонке! Однако в итальянской Монце, где прошел второй этап серии, дела пошли не столь хорошо. Как оказалось, британские механи-



ки просто не стали проверять после первой гонки техническое состояние автомобиля. В результате сразу после старта отказала система наддува, и, конечно же, Александр не мог соперничать с лидерами. За ночь между заездами в Монце машину постарались привести в порядок, и она поехал явно быстрее. Несмотря на столкновение

с одним из соперников, Тюрюмин пробился на шестую позицию и получил Кубок Avon, который вручается лучшему молодому пилоту по итогам гонки.

Положение в личном зачете после двух этапов: 1. Дж. Кеннард – 88 очков; 2. Р. Дженкинсон (оба – GB) – 66; 3. С. Шлейкин (USA) и К. Хаймэн (ZA) – по 54; 5. К. Ойех (CH) и К. Пеннингтон (GB) – по 52; 7. А. Тюрюмин (RUS) и Ф. Пардини (I) – по 50.

LE MANS ENDURANCE

РУСИНОВ – ПИЛОТ FERRARI

9 мая в Монце был дан старт образованной прошедшей зимой серии Le Mans Endurance. Москвич Роман Русинов стал одним из героев первого этапа. Не найдя крупного спонсора для оплаты участия в "Мировой серии" и "24 часах Ле-Мана", один из самых перспективных на сегодня пилотов России сконцентрировал усилия на выступлениях в чемпионате LMES, где уже в дебютной гонке за рулем Ferrari 360 Modena команды JMB Racing вместе со своими партнерами Хайме Мелу и Стефаном Дауди

сумел подняться на вторую ступень пьедестала в классе GT. "Основная борьба в нашем классе была между двумя Porsche и нашей Ferrari. Жаль, что потеряли 40 секунд на пит-лейн – никак не могли снять колесо, заклинило одну из гаек. Но и второе место – это здорово, тем более за рулем Ferrari", – признался россиянин. В абсолютном же зачете сильнейшими в очередной раз стали пилоты Audi, а победу отпраздновал экипаж, в который входили Джимми Дэвис и Джонни Херберт.



1-й этап: 09.05.2004. 1000 km di Monza. "Аутодромо Национале", Монца, Италия. 102.189 км/173 круга по 5.793 км.

1. Дж. Дэвис/Дж. Херберт (GB) – 5:05'52.043; 2. П. Каффер/А. Мак-Нис (D/GB); 3. С. Ара/Р. Капелло/Т. Кристенсен (J/L/DK; все – Audi R8); 4. С. Айяри/Э. Коллар (F; C60 Judd); 5. М. Шорт/Ж. Барбоса/Р. Барфф (GB/P/GB; Dallara Judd); 6. Э. Уоллас/Д. Брабэм/С. Юханссон (GB/AUS/S; Zytek 04S; все – LMP1); ...12. Р. Русинов/Х. Мелу-мл./С. Дауди (RUS/BR/F; Ferrari 360 Modena; GT).

LG SUPER RACING WEEKEND: FIA GT

ОСОБЫЙ СЛУЧАЙ

Если взглянуть на таблицу общего зачета FIA GT, можно подумать, что два экипажа команды BMS Scuderia Italia просто не знают себе равных. Тем удивительнее, что на трассе две красные Ferrari далеко не всегда выглядят сильнейшими. Однако раз за разом, словно нарочно, соперники сталкиваются с теми или иными сложностями. К примеру, в Валенсии пара Saleen лидировала со старта, но до финиша не добрался ни один — британские машины быстры, но не могут похвастаться надежностью. А в Хоккенхайме сразу несколько гонщиков стали жертвами проколов шин, в том числе и лидировавший за два (!) круга до финиша Фабио Бабини. Одним словом, опередить парней Беппе Луккини можно только в особых случаях. Именно такой

имел место в Маньи-Куре — новичок команды, 26-летний швейцарец Габриэле Гардел... врезался в машину товарища по команде Луки Капеллари, развернув того поперек трассы, за что сам вдобавок получил штраф.

В категории N-GT экипажи Маассен/Лур и Ортелли/Коллар выигрывают одну гонку за другой, а россияне Васильев и Фоменко во Франции приехали третьими.

2-й этап: 18.04.2004. Автодром им. Р. Тормо, Валенсия, Испания. 448,560 км/112 кругов по 4,005 км.

1. Л. Капеллари/Ф. Голлин (I) — 3:01'01.276; 2. М. Бобби/Г. Гардел (I/CH; все — Ferrari 550M, класс GT); 3. П. Кокс/О. Гэвин (NL/GB; Lamborghini Murcielago; GT); 4. К. Вендлингер/К. Вольф/Р. Лехнер (A; Ferrari 575M; GT); 5. Дж. Кэмпбелл-Уолтер/Дж. Дербишир (GB; Lister Storm; GT); 6. Т. Эрдуш/М. Ньютон (P/GB; Saleen S7; GT); ...13 А. Васильев/Н. Фоменко (RUS; Porsche 996GT3-RSR, N-GT).

3-й этап: 02.05.2004. "Маньи-Кур", Невер, Франция. 463,155 км/105 кругов по 4,411 км.

1. М. Бартельс/У. Альцен (D; Saleen S7; GT) — 3:00'13.044; 2. К. Вендлингер/К. Вольф/Р. Лехнер (A; Ferrari 575M; GT); 3. Л. Капеллари/Ф. Голлин (I); 4. М. Бобби/Г. Гардел (I/CH; все — Ferrari 550M, GT); 5. В. Лехнер-мл./Т. Зайлер/Ф. Конрад (A/CH/A; Saleen S7; GT); 6. Ф. Петер/Ф. Бабини (AUT/I; Ferrari 575M, GT); ...14. А. Васильев/Н. Фоменко (RUS; Porsche 996GT3-RSR, N-GT).

4-й этап: 16.05.2004. "Хоккенхаймринг", Германия. 480,270 км/105 кругов по 4,574 км.

1. М. Бобби/Г. Гардел (I/CH); 2. Л. Капеллари/Ф. Голлин (I); 3. С. Ливиньо/З. Кальдера-ри/Л. Бринер (I/CH; все — Ferrari 550M, GT); 4. Дж. Кэмпбелл-Уолтер/Дж. Дербишир (GB; Lister Storm; GT); 5. З. Наспетти/М. Хеземанс (I/NL; Ferrari 575M, GT); 6. Ф. Петер/Ф. Бабини (AUT/I; Ferrari 575M, GT); ...НК. А. Васильев/Н. Фоменко (RUS; Porsche 996GT3-RSR, N-GT).

Положение в личном зачете (класс GT): 1. Л. Капеллари/Ф. Голлин — по 34 очка; 3. М. Бобби/Г. Гардел — по 31; 5. К. Вендлингер/Р. Лехнер/К. Вольф — по 13.

Положение в командном зачете: 1. BMS Scuderia Italia — 65 очков; 2. G.P.C. Giesse Squadra Corse — 21; 3. JMB Racing — 17.



Европа нам поможет

Третий сезон национального моно-класса Формула-Русь стартовал 2 мая на "Невском кольце". Его победителем стал закаленный в европейских баталиях Сергей Афанасьев, который в первом заезде финишировал следом за неуступчивым Давидом Маркозовым, а второй выиграл. А вот его напарник по молодежной команде Лукойл Рейсинг, 15-летний Иван Самарин (на фото), отличиться пока не смог.



В одни ворота

Уверенной победой Фабицио Дель Монте (на фото) завершился первый этап европейского первенства Superfund Ф-3000 в чешском Брно. 24-летний итальянец из команды GP Racing доминировал на протяжении всего уик-энда. Уже в квалификации он привез своему ближайшему сопернику более секунды, а затем столь же уверенно первенствовал в гонке. На втором и третьем местах финишировали австриец Норберт Зидлер и голландец Ники Пасторелли.



Кузовной Шумахер

Благодаря двум победам подряд немецкий пилот Вольф Хенцлер уже после двух стартовых этапов сумел создать себе гигантский 13-очковый отрыв от преследователей в зачете Суперкубка Porsche, входящего в программу гоночных уик-эндов ГП Ф-1. После гонок в Имоле и Барселоне на счету Хенцлера 40 очков, его ближайшие преследователи Кристиан Менцель и Клаус Граф набрали соответственно 27 и 26 очков.

LG SUPER RACING WEEKEND: ETCC

2:1 В ПОЛЬЗУ НЕМЦЕВ

Второй и третий этапы ETCC, состоявшиеся в Валенсии и Маньи-Куре, напоминали обмен ударами между главными действующими лицами. В Испании три красные Alfa Romeo были просто неуправляемы — в обоих заездах пилоты AutoDelta оккупировали весь пьедестал почета. Две недели спустя события развивались практически противоположным образом — Дирк Мюллер и Энди Приоль добились победы для BMW, однако



благодаря второму месту в одной из гонок Габриэле Таркуини все же удерживал лидерство в чемпионате. Развязка наступила в Хоккенхайме, где на первом же круге итальянец, а также его напарники Фабицио Джо-

ванарди и Аугусту Фарфус стали участниками массового завала, и в результате смогли в двух гонках на троих набрать всего три очка, уступив лидерство немецкой дружине.

Положение в личном зачете после четырех этапов: 1. И. Мюллер — 50 очков; 2. Д. Мюллер (оба — D; BMW 320i) — 48; 3. Г. Таркуини (I; Alfa Romeo 156) — 43; 4. Э. Приоль (GB; BMW 320i) — 41; 5. Ф. Джованарди (I; Alfa Romeo 156) — 33; 6. А. Фарфус-мл. (BR; Alfa Romeo 156) — 24.

Положение в зачете марок: 1. BMW — 116 очков; 2. Alfa Romeo — 85; 3. SEAT — 29.

MOTOGP

РОССИ НЕ ПУСКАЮТ НА ПОДИУМ

В первой гонке сезона-2004, которая прошла в середине апреля на трассе "Факиса" в Южной Африке, действующий чемпион Валентино Росси стартовал с поула и взял верх в длившейся до самого финиша дуэли с Максом Бьяджи. Судьба победы решилась буквально за пару поворотов до финиша, когда Росси после изнурительной борьбы смог оторваться от соотечественника и выиграл свою дебютную гонку за Yamaha.

Однако уже на следующем этапе в испанском Хересе случилось невероятное: Росси впервые за 24 гонки не попал на пьедестал почета. Победа досталась местному гонщику Сете Жибернау, а бороться ему пришлось все с тем же Бьяджи. Росси же довольствовался лишь четвертым местом.

Во французском Ле-Мане победителем снова стал Жибернау. Гонщик Honda завоевал поул, но



на старте уступил лидерство Карлосу Чеке, однако затем отыгрался и довел гонку до победного финиша. Росси же схлестнулся с Бьяджи, но на этот раз на карте стояло лишь третье место. После первых же атак Валентино Макс взвинтил темп и умчался так далеко вперед от чемпиона, что едва не догнал шедшего вторым Чеку.

Положение в личном зачете после трех этапов: 1. С. Жибернау (SPA, Honda) — 66 очков; 2. М. Бьяджи (I, Honda) — 56; 3. В. Росси (I, Yamaha) — 51.