

MIDLAND F1: В ПРЕДВКУШЕНИИ ГРЯДУЩИХ БОЕВ

РУССКАЯ РЕДАКЦИЯ F1 RACING

F1

RACING

ФЕВРАЛЬ 2005 www.f1racing.ru

**СМОЖЕТ ЛИ БАТТОН
ВЫИГРЫВАТЬ ГОНКИ
В 2005 ГОДУ?**

Мнения британских чемпионов
прошлых лет

ДЭВИД РИЧАРДС

«Свои взгляды надо
отстаивать»

**ОХ УЖ ЭТИ
СКАЗКИ!**

Развенчиваем
технические
мифы Ф1

**73 САМЫХ КРАСИВЫХ
МАШИНЫ В ИСТОРИИ
ФОРМУЛЫ 1**

ВЫБОР НАШИХ
ЭКСПЕРТОВ-СТИЛИСТОВ

ПОЛ СТОДДАРТ

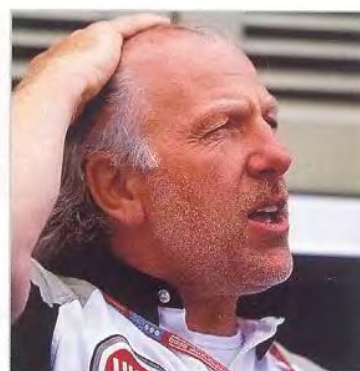
«Я зову Эдди «Иуда Джордан»»





▽ 62

САМЫЕ КРАСИВЫЕ МАШИНЫ В ИСТОРИИ ФОРМУЛЫ 1
Конечно, главное – скорость, но и плохие машины могут выглядеть отлично



▽ 86

ПОЧЕТНЫЙ ИЗГНАННИК

Благодаря Ричардсу команде В.А.Р есть чем гордиться. Наградой ему была отставка



▽ 36

РЕШИТЕЛЬНАЯ ПОСТУПЬ

Знакомьтесь: эти люди стоят во главе Midland F1



▽ 108

ПОСЛЕДНИЙ ШАНС ДЖАНКАРЛО

Как себя чувствует Физико, готовясь к 2005 году?



▽ 104

ОХ УЖ ЭТИ СКАЗКИ!

Что лучше: один киль или два?
По правде говоря, это не так важно



▽ 94

ДОКТОР СТОДДАРТ ЛЕЧИТ БОЛЯЧКИ Ф1

Увы, его медицина практически бессильна



▽ 124

НЕ В ОЧКАХ ДЕЛО, ЗАТО КАКОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ!

Победы в незачетных гонках не приближали к титулу, но сами гонки проходили не хуже, чем Гран При



▽ 92

ДЭВИД КУЛТАРД

На что он надеется в 2005-м?

Мы удивлены и взволнованы

Представляете, нежданно-негаданно на нас свалилась награда



Порадуйтесь вместе с нами!

**'БУКВАЛЬНО
НА НАШИХ ГЛАЗАХ ВСЕ
БОЛЕЕ ЧЕТКО ПРОСТУ-
ПАЮТ КОНТУРЫ ПРО-
ЕКТА, ИМЯ КОТОРОМУ
MIDLAND F1'**

Экспертный совет премии «Автомобильный журналист года» присудил нашему изданию победу в номинации «Автоспортивное издание». Получается, что российская версия F1 Racing — одно из лучших изданий в своей нише? Гм, приятно, конечно, но не рановато ли? А вдруг не заслужили? Но раз такое дело, спасибо! Обязуемся оправдать, как говорится, оказанное доверие.

Впрочем, что это меня на старорежимные штампы потянуло? Волнуюсь, наверное. Кстати, есть с чего. Во-первых, до старта чемпионата уже буквально рукой подать. Во-вторых, чем ближе начало сезона, тем больше всяких новостей, а журнал — это ведь не ежедневная газета, и мы в принципе не можем реагировать на происходящее в оперативном ключе. В-третьих, — и это самое главное, — именно сейчас, буквально на наших глазах все более четко проступают контуры проекта, имя которому Midland F1.

Британские коллеги порадовали нас интервью с главными действующими лицами будущей команды. Мы со своей стороны предоставили слово людям, так или иначе связанным с этим проектом в России. Из уст официального представителя Midland мы впервые узнали имена тех российских гонщиков, которые уже сегодня рассматриваются как потенциальные кандидаты на место в команде. Более того, в этом номере мы предоставляем слово и самим кандидатам. Безусловно, только будущее покажет, в какой мере правы мы с нашим сегодняшним оптимизмом, который питаем по поводу прихода в Формулу 1 команды, четко позиционирующей себя как российская. Но, судя по письмам наших читателей, уважаемая публика ждет не дожидается, когда у нее появится возможность прикрепить на стенку фото первого русского автогонщика Ф1. Спешу охладить ваш пыл: это произойдет еще нескоро. Но вместе с Midland мы все уже начали путь к этой цели. Каким-то он будет?..

Андрей Ларин *главный редактор*



РЕДАКЦИЯ

главный редактор
Андрей Ларинин

выпускающий редактор
Андрей Лось

редактор
Александр Кабановский

литературная редакция
Елена Эйдинова,
Марина Ионова,
Татьяна Захарова

директор по рекламе
Юрий Колпиков

PR менеджер
Анастасия Залогина

арт-директор
Витаутас Черняускас

допечатная подготовка
Сергей Милленко

верстка
Трофим Чикин,
Анна Медведева

ИЗДАТЕЛЬСТВО

президент
Сергей Арабаджи

вице-президент, старший главный редактор
Михаил Лаптев

вице-президент
Наталья Петровская

исполнительный директор
Ольга Бекетова

директор по рекламе
Наталья Иваницкина

начальник отдела допечатной подготовки
Алексей Груша

директор интернет-проектов
Владимир Возняк

менеджеры по распространению
Варвара Ваганова,
Галина Крюкова,
Мария Токарева

наши авторы

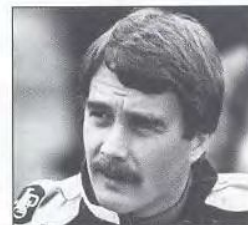
> Дэймон Хилл

Он собирается вскочить на мотоцикл чтобы... Погоняться? Почту по Лондону развезти? Впрочем, неважно. Главное — ему на этом фото столько же лет, сколько сейчас Баттону — и именно Дженсу адресованы советы четырех британских чемпионов мира (с. 54). Что посоветовал Дэймон? «Радуйся жизни!»



> Найджел Мэнселл

Найдж тоже готов дать Баттону бесплатный совет (на фото он также в возрасте Дженса, как и Джеки с Джоном ниже). С Дженсом его роднит то, что и у Найджа было несколько сезонов без побед (1980-84), прежде чем он «выстрелил» в 1985-м. «Дженсу нужны поддержка и хорошая машина», — считает Мэнселл



> Джеки Стюарт

Трижды чемпион, Стюарт долгое время считался одним из самых толковых и влиятельных критиков Формулы 1 (именно он в последние 2 года с успехом возглавлял борьбу за ГП Великобритании). «Дженсону надо думать о победах в гонках — и титул его найдется», — говорит Стюарт



> Джон Сертис

Став чемпионом мира в Ferrari в 1964 году, Джон практически в одиночку обеспечивал первый робкий выход Honda в Ф1 в шестидесятые годы. Он очень ответственно подошел к оценке карьеры Дженсона Баттона (с. 56): «В Ф1 масса разных ловушек, и он, похоже, решил проверить большинство из них»



> Крис Уиллоус

Триум из нашей четверки экспертов доводилось гоняться не только на этапах чемпионата мира. С 50-х по 80-е годы гонщики с удовольствием принимали куда больше стартов, чем сегодня, о чем нам и рассказывает Крис, ныне — глава отдела по связям с общественностью британского представительства BMW (с. 124)



СЛЕДУЮЩИЙ НОМЕР ВЫЙДЕТ 20 ФЕВРАЛЯ АНОНСЫ: WWW.F1RACING.RU

КОНТАКТЫ

Россия, 129110 Москва,
Проспект Мира, 69,
строение 1, офис 605

телефоны:
+7 (095) 681 2226
рекламная служба
+7 (095) 681 9142
факс:
+7 (095) 681 3920

подписка
info@f1racing.ru

Русская Редакция F1 Racing
(F1 Racing Russian Edition)

Издатель
ООО «АйТиСи Пабблишинг»

Учредитель
ООО «АйТиСи Пабблишинг»

Свидетельство о регистрации
П/И № 77-17067 от 30.12.2003

Торговая марка и торговое имя F1 Racing являются исключительной собственностью Haymarket Consumer Publications Ltd, Haymarket Consumer Publications Limited, England. Торговые марки Formula One, Formula 1 и F1 принадлежат Formula One Licensing BV, входящей в Formula One Group Company, и используются на основании лицензий. Журнал печатается и распространяется ООО «АйТиСи Пабблишинг» с разрешения Progress Media Limited и Haymarket Consumer Publications Limited (Великобритания).

Печать — Полиграфический комплекс «Стружковская площадь»
Полное наименование: «Стружковская площадь»
ИНН: 000-781-010, www.pcp.ru

За содержание рекламной информации ответственность несут рекламодатели. Они также отвечают за достоверность рекламы, за соблюдение авторских прав и других прав третьих лиц, за наличие в рекламной информации достоверных сведений, за предоставление рекламодателю, издателю, распространителю, а также владельцу права на их использование, тиражирование и распространение. Полная или частичная перепечатка материалов журнала допускается только по предварительному разрешению компании «АйТиСи Пабблишинг».

ITC PUBLISHING
International Trade Consumer Publishing
© «АйТиСи Пабблишинг», 2005
Вся права защищены
Русская Редакция F1 Racing
Февраль, 2005

тираж 50 000 экз.
подписный индекс — 11165
Цена свободная



Ну вот, приехали...

«Нам с Кими нужно работать вместе, чтобы обеспечить команде максимальный результат». Похоже, дерзость у Хуана уже ампутировали. Добро пожаловать в McLaren!

Трасса: Херес, Испания

Дата: Среда, 8 декабря, 15:34

Фотограф: Даррен Хил, Canon EOS IV

объектив 200 мм с конвертером 1,4, пленка Fuji Velvia, 1/100 при F13



Луч солнца золотого

Солнечный луч согрел душу Шуми-младшего. Его первые комментарии после третьей тестовой сессии Toyota в Хересе? «Погода была потрясающей».

Трасса: Херес, Испания

Дата: Четверг, 9 декабря, 13:19

Фотограф: Даррен Хит, Canon EOS 1V, объектив 200 мм с конвертером 1,4, пленка Fuji Velvia, 1/500 при F7,1



Отличные парни?
Вопросов нет!
Но слишком
квадратные, чтобы
пройти в эти дырки.
Увы, Тони и Дэйв
не вписались
в картину

СЛИШКОМ МНОГО ГЛУПОСТЕЙ

Парнелла и Питчфорта «забодали»

Думаете, только дурак может одним махом уволить главу команды и ее менеджера? А ведь именно это только что сделал владелец Red Bull Дитрих Матешиц. Почему? Попробуем разобраться. Что бы там ни было, а в выигрыше Кристиан Хорнер

Может, владелец Red Bull Дитрих Матешиц и спас Jaguar Racing в ноябре прошлого года, но сейчас он режет команду без ножа. Первые головы покатались 7 января — и в жертву были принесены те самые двое, на плечах которых держалась репутация Red Bull Racing: руководитель команды Тони Парнелл и исполнительный директор Дэйв Питчфорт. Хельмут Марко, правая рука Матешица, уволил их в один день после «собеседования», которое длилось всего три с половиной минуты.

В это трудно поверить. Чуть больше месяца назад Матешиц заверял ликующих работников Милтон-Кейнс в том, что пока его австрийские шиллинги будут помогать команде оставаться на плаву, Парнелл и Питчфорт останутся для того, чтобы вывести команду из кризиса.

350 сотрудников Red Bull Racing встретили эту новость с восторгом: Питчфорт пользовался в команде особой популярностью, а не столь любимого в народе Парнелла высоко ценят многие влиятельные персоны в Ф1, включая Берни Экклстоуна и Макса Мосли. Более того, хоть Тони и не отличается крупным телосложением, носит очки и тихо говорит, конфликтов он не боится — он уже успел скрестить шпаги с Матешицем по поводу состава команды.

Конечно, никто и не считал, что команда уже справилась со всеми своими проблемами, но многие в паддоке — да и подавляющее большинство сотрудников Red Bull Racing — верили в Питчфорта и Парнелла и были уверены, что хорошие результаты не за горами. Но,



Самоуверенные улыбки — ура, Red Bull!..



...но вернулся уволенный Штайнер...



...с новым боссом (новичком Ф1) Хорнером

по мнению деспотичного австрийского миллиардера, два трудолюбивых англичанина просто не вписывались в пейзаж. И когда новоиспеченный безработный (в Ф1) Дэвид Ричардс появился на пороге Red Bull, предлагая себя как консультанта по вопросам управления, Матешиц проявил к нему интерес (см. «Нет в мире справедливости», с. 86). Но ДР запросил слишком большой гонорар, и Матешицу пришлось искать другого кандидата.

Вот тут и появился на арене владелец команды международной Ф3000 (ныне GP2) Arden International Кристиан Хорнер. Он еще летом пытался найти руководящий пост в Ф1, и когда его попытки купить Jaguar Racing, а потом Jordan Grand Prix ни к чему не привели, он переключил свое внимание на Red Bull Racing. Хорнер, намекавший на финансовую поддержку «таинственного китайского спонсора», был уверен в успехе. Почему? Потому что спонсором была Red Bull China, и Кристиан полагал, что этого обстоятельства вполне достаточно, чтобы стать Матешицу другом и товарищем.

Несомненно, Хорнер предлагал то же самое, что Ричардс, но просил куда более низкую цену. И Матешиц, скорее всего, искавший замену независимому Парнеллу и волевому Питчфарту, ухватился за шанс получить уступчивого и на все согласного работника.

И все же странно, что Матешиц решил выгнать столь важных и популярных руководителей всего через несколько недель после того, как расхваливал их способности перед своими подчиненными (и журнали-

стами). Но, быть может, он просто не смог устоять перед напором «австрийской мафии»?

Почти на каждом Гран При в распоряжении Берни Экклстоуна собирается небольшая группа людей под предводительством австрийца Карла-Хайнца Циммермана. В числе тех, кто глушит шнапс вместе с ним, частенько бывают Матешиц, Марко, Ники Лауда и Герхард Бергер. Последние двое держат большой зуб на Парнелла и зуб поменьше на Питчфорта. Марко критиковал планы Парнелла пригласить Алекса Вурца — пусть он и австриец, но все же другого поля ягода и говорит на каком-то деревенском гнусавом немецком, совершенно неприемлемом в высшем свете Вены. Ну а Лауду наверняка привле-

лота — хотя бы в силу его национальности, да и австрийская пресса, тесные связи с которой поддерживает тот же Марко, с удовольствием накинется на Хорнера за то, что тот «зажигает» молодую австрийскую звезду.

Как же все эти изменения отразятся на положении команды в 2005 году? Побочный эффект появится скорее позже, чем раньше. Тандем таких талантливых менеджеров, как Парнелл и Питчфорт, несомненно, создал бы структуру, способную пережить неожиданные глобальные перемены, но сейчас главный вопрос заключается в том, станут ли другие ключевые сотрудники команды искать себе новую работу. Еще до того, как было объявлено об увольнении, решил вернуться к преподавательской деятельности глава отдела разработки шасси Марк Гиллан. А вот главный специалист по аэродинамике Бен Агатангелу и менеджер Дэйв Стаббс находятся в очень хороших отношениях с Питчфортом и, скорее всего, очень недовольны тем, как обошлись с их другом.

Марк Уэббер тоже в полном недоумении. «За два года работы с Дэйвом у меня сложилось впечатление, что он один из самых ценных сотрудников команды. Если он захочет остаться в Ф1, думаю, в любой команде его примут с распростертыми объятиями» (см. «Питчфорт — в Williams?», с. 15).

А что Дэвид Култард? Из проверенных источников мы знаем, что ДиСи был безмерно рад возможности поработать с Питчфортом, однако теперь ему придется взяться за перестройку команды на очень ненадежном фундаменте — весьма неблагодарное занятие для человека, отработавшего 11 лет с великолепными экспертами Williams и McLaren.

Время покажет, не потопит ли Red Bull Racing бескомпромиссное решение Матешица. Кристиан Хорнер, в отличие от Парнелла, не только раньше не работал в Ф1, но и не руководил хоть сколько-ни-

будь крупными компаниями. Задача перед ним стоит не из легких.

Да, кстати, Питчфорта должен заменить Гюнтер Штайнер — его предшественник в Jaguar Racing, куда его в 2002 пригласил Лауда (до той поры Штайнер работал в раллийной команде Ford).

Он итальянец — из тех мест, где Италия граничит с... Австрией.

'ПРАВАЯ РУКА МАТЕШИЦА УВОЛИЛ ОБОИХ ЗА ТРИ С ПОЛОВИНОЙ МИНУТЫ'

кала идея отплатить человеку (а именно Парнеллу), вытеснившему его с теплого местечка в Jaguar Racing осенью 2002-го.

Как бы то ни было, а Хорнеру удалось заполнить важную должность в команде Ф1. И не только: мы полагаем, что он собирается перевести свою молодежную команду (которая, возможно, будет переименована в Red Bull GP2) на базу Red Bull Racing в Милтон-Кейнсе. Это будет очень кстати для Хорнера, не сумевшего найти общий язык с Ричардсом, которому принадлежит база Arden в Банбери.

С появлением Хорнера в общем раскладе усилятся позиции Витантонио Лиуцци. В прошлом году молодой итальянский гонщик выступал в его команде в Ф3000 (где стал чемпионом), и теперь Хорнер мечтает как можно скорее вывести его в Ф1. Это плохая новость для Кристиана Клина. 21-летнего австрийца, наверное, оставят в качестве тест-пи-

▽ Слишком много Bullтовни

С Red Bull Racing было связано много сплетен, неразберихи и лицемерия. Положат ли перестановки в команде конец вранью или, наоборот, посеют еще больший хаос? Судите сами...



15 НОЯБРЯ 2004 ГОДА

«Мы с нетерпением ждем нашего первого сезона в Ф1 с Jaguar. Этот шаг стал некой условной вершиной нашей 10-летней работы в автоспорте. В 2004 году Jaguar Racing показала класс, что было совсем непросто, и устояла благодаря сплоченности коллектива».

Дитрих Матешиц

«В Red Bull осознают, что ценность команды во многом определяется качеством ее руководителей. Я рад, что они решили оставить Дэвида и Тони».

Ричард Пэрри-Джонс

«В последние два года Дэйв Питчфорт вместе с командой завоевал множество поклонников, и в результате их напряженной работы появился этот фантастический шанс. Долгие месяцы неопределенности подошли к концу, это очень приятно».

Тони Парнелл

16 НОЯБРЯ 2004 ГОДА

«Матешиц должен набрать подходящих людей, чтобы быстро добиться успеха. Дэвид Култард сейчас свободен, и его опыт может оказаться полезным».

Ники Лауда

24 НОЯБРЯ 2004 ГОДА

«Дэвид Култард нас абсолютно не интересует».

Дитрих Матешиц

25 НОЯБРЯ 2004 ГОДА

«Мы предоставили Кристиану свою поддержку, когда ему было 14 или 15 лет, и не хотим ввести его в Ф1 только для того, чтобы его потерять. Гонщик по-настоящему проявляет себя только во втором сезоне».

Дитрих Матешиц

3 ДЕКАБРЯ 2004 ГОДА

«Господин Питчфорт должен осознать, что он — сотрудник, а не владелец компании. Решения принимаются в Зальцбурге, а не в Англии».

Хельмут Марко

▽ Знакомьтесь: «австрийская мафия»

Несмотря на население менее чем в 10 миллионов человек, Австрия обретает в Ф1 все большее влияние. А уж в деле Red Bull Racing «австрийская мафия» проявила себя вовсе

Крестный отец



Дитрих Матешиц: владелец Red Bull

Претенденты на трон(ы)



Хельмут Марко (слева): правая рука Матешица
Кристиан Хорнер (в центре): сменщик чудаковатых британцев
Гюнтер Штайнер (справа): уволен из Jaguar, но вновь на коне

Члены клана



Ники Лауда (слева): главный заговорщик
К-Х Циммерман (в центре): главный по шнапсу
Герхард Бергер (справа): лучший друг Матешица



КРЕДИТ ДОВЕРИЯ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ

Williams обязана сделать все как надо

Некогда чемпионской команде отступить в 2005-м некуда. Она должна выступать лучше хотя бы потому, что ее партнер, BMW, проявляет все большую нервозность. Но располагает ли она подходящим персоналом?

С тех пор как Williams отпраздновала свой последний титул, прошло уже 8 лет, то есть это было так давно, что там почти забыли, как это делается. Если команда не вернет себе победный дух, ее ждут серьезные проблемы.

С 2000 года, когда BMW построила для Williams свой первый двигатель, команда, как правило, располагала самой мощной «десяткой» в Ф1. Но за пять лет существования под маркой BMW WilliamsF1, несмотря на огромный бюджет (\$300 с лишним миллионов в год) и на выступления в команде трех лучших и/или самых высокооплачиваемых гонщиков (Баттон, Монтойя и Р. Шумахер), в сумме ей удалось выиграть всего каких-то 10 ГП и 0 титулов. У Ferrari за тот же период иная статистика — 57 и 10.

В последнее время, даже несмотря на формальный отказ от идеи судиться с FIA, BMW крайне критически относится к требованию Федерации перейти в 2006-м на 2,4-литровые «восьмерки». Марио Тайссен, спортивный директор BMW, достаточно резко высказывался на сей счет. Понятно, что возражения, публично озвученные Тайсеном (что компании вроде BMW нужно использовать Ф1 для демонстрации своего искусства без каких-либо ограничений с технической точки зрения), лишь часть причины — и непохоже, чтобы дело заключалось только в этом.

Откровенно говоря, если нынешний FW27 окажется еще одной серенькой машиной, про-

тивники Ф1 из совета директоров BMW могут настоять на уходе компании из Больших призов. Готовясь к такому отступлению и пытаясь ослабить негативную реакцию, которую может вызвать это решение, Тайссен, вероятно, чувствует, что полезно загодя поднять вопрос о «неразумном руководстве» FIA. Это лучше, чем признать неприятную правду: причина ухода заключается просто-напросто в том, что Williams-BMW недостаточно хороши.

В настоящий момент F1 Racing не считает, что столь пессимистичный сценарий возможен, но еще один неудачный сезон может полностью изменить расклад.

Мы полагаем, что в Williams в глубине души разделяют эти опасения и потому ощущают на себе особый прессинг. Именно этот прессинг склонил Фрэнка Уильямса к тому, чтобы «понизить» в должности своего партнера Патрика Хеда (который стал главным инженером, а на пост технического директора вместо него был выдвинут Сэм Майкл). По той же причине команду недавно покинула Антония Терци, глава отдела аэродинамики, а по утверждениям надежных источников, за ней вскоре должен последовать Джон Дэвис, старший инженер, отвечавший за работу аэродинамической трубы.



Майкл (на снимке слева) сменил Хеда в роли технического директора, но эта перестановка не доказала своей эффективности; Уэббер (вверху) станет центральной фигурой в процессе оздоровления

Место Терци, к удивлению многих, занял приглашенный из скромной Minardi Лоик Бигуа, послужной список которого никак не назовешь впечатляющим (Ligier, Sauber и Prost). В 2003-м он занимал куда более скромную должность в отделе аэродинамики Jaguar и не справился со своими обязанностями. Опытный, но неброский Гейвин Фишер остается ведущим конструктором.

На посту технического директора, задача которого объединять усилия всех этих специали-



Уильямс и Тайссен ищут выход

тов и их отделов (а также справляться с «менее ответственным» подходом автократичного и вспыльчивого Хеда), остается Майкл, в свои 33 самый молодой технический директор в Ф1. А ведь после относительно неудачного сезона, принесшего команде лишь 4-е место в Кубке конструкторов, настроение в Гроуве царит унылое. Возбодить команду в таких условиях было бы непросто и вдвое более опытному человеку, чем Майкл.

Может ли в команде произойти столь необходимый ей перелом? F1 Racing надеется, что да. Великолепная техническая подготовленность Марка Уэббера и его стремление разо-



Лоик Бигуа работал с Дерни в Ligier

браться во всех мелочах, несомненно, сыграют в высшей степени позитивную роль, как и его взаимопонимание с Майклом — австралийцем, как и он сам. Кроме того, как мы понимаем, немало времени в офисе Майкла проводит Фрэнк Дерни («консультант», как его должность записана в платежных ведомостях, но при этом занимающий весьма влиятельную позицию в иерархии Williams, особенно после того, как Хед отступил в тень) — и это тоже хороший знак. Кстати, именно Дерни пробил приглашение Бигуа, работавшего под его началом в Ligier в начале 90-х.

Правда, при всем своем умении, изобретательности и влиянии (что очень пригодится Майклу) Дерни никак не отнесешь к числу тех, кто способен руководить людьми. Таким искусством не обладают в полной мере ни Фишер, ни Бигуа, ни даже сам Майкл. Зато 58-летний Хед может написать целую книгу о том, как «подрезать крылья» инженерам Формулы 1.

В общем, Williams по-прежнему чего-то не хватает, чтобы объединить усилия конструкторов и поднять дух команды.

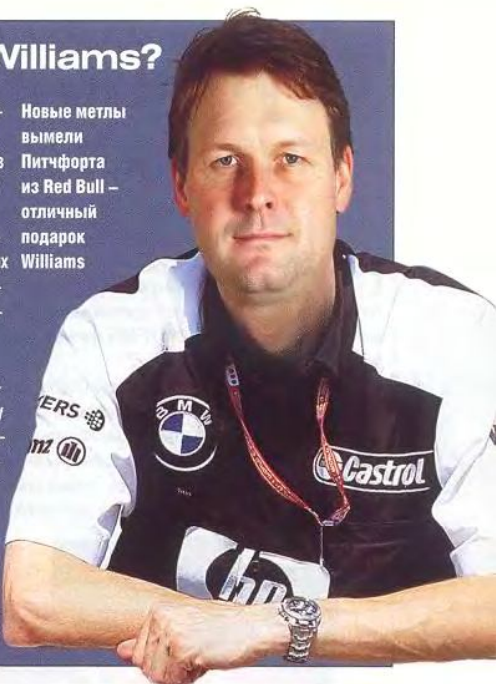
➤ Питчфорта – в Williams?

Чего Williams не хватает, так это, видимо, ведущего инженера (прежняя должность Сэма Майкла). Слухи уже прочат на эту должность уволенного из Red Bull Racing Дэйва Питчфорта — и нетрудно понять, почему, раз уж Питчфорта многие в Ф1 (исключая хозяина Red Bull Дитриха Матешица) считают одним из лучших руководителей технических служб. Более того, за время, совместно проведенное в Jaguar, между Питчфортом и Марком Уэббером установились отношения прочной дружбы и взаимного профессионального уважения.

Если Williams к лету не покажет достойных результатов и BMW выразит свои сомнения Фрэнку Уильямсу, то не удивляйтесь появлению Питчфорта в униформе BMW Williams F1 еще до конца этого сезона — вполне возможно, в компании с его другом и бывшим коллегой Бенном Агатагелу, талантливым аэродинамиком, работающим в Red Bull (который сменит Лоика Бигуа).

Скажем так: если Фрэнк Уильямс почувствует, что интерес BMW слабеет, он не станет просто сидеть сложа руки.

Новые метлы вывели Питчфорта из Red Bull — отличный подарок Williams



➤ Ну а как там у Williams с гонщиками?

Вряд ли у кого-нибудь повернется язык сказать, будто Фрэнк Уильямс потерял нюх в выборе гонщиков: нюх никогда и не играл главной роли. У Фрэнка в 2005-м мог быть исключительный состав, в том числе: Дженсон Баттон (которого не стоило отпускать после его блестящего дебютного сезона-2000), Мика Хякиннен (мечтавший гоняться в Williams, но деморализованный идеей Фрэнка вырвать Баттона из BAR), Ярно Трулли или Джанкарло Физикелла (оба были к его услугам в 2004 году) и Энтони Дэвидсон (естественный выбор). Вместо этого Фрэнк влез в Баттонгейт, собираясь обязательно его выиграть, но забыв о возможных препятствиях, отпустив Марка Жене в Ferrari, отказавшись пригласить на его место блестящего Алекса Вурца... а теперь уже поздно искать варианты.

Williams по-прежнему в затруднении с определением состава и хочет выбрать в напарники Марку Уэбберу временщика в надежде, что в 2006-м в команду вернется Баттон. А ведь могли бы снизить потери, доверив свою судьбу молодому талантам вроде Хейкки Ковалайнена, Витантонио Лиуцци или Ричарда Лайонса.

Любой из них подошел бы, даже при том, что Лиуцци по каким-то причинам оказался в списке технического директора Сэма Майкла в числе «не самых быстрых» гонщиков.

Вместо этого, когда надо было сосредоточиться на испытаниях моторов и шин и на доводке шасси, Williams устроила предсезонный отбор из двух второразрядных кандидатов (Ник Хайдфельд и Антонио Пиццония).

Удивительно? Да нет. Когда речь идет о Williams, там частенько проваливаются с выбором гонщиков и менеджментом. В 1981 году Алан Джонс и Карлос Ройтеман отобрали друг у друга немало очков, отдав титул Нельсону Пике из Brabham, а Найджел Мэнселл и Пике повторили то же самое в 1986-м, позволив надеть корону чемпиона Алену Просту. И Пике, и Мэнселл покинули команду в гневе, как впоследствии и Дэймон Хилл, Жак Вильнёв, Хайнц-Харальд Френтцен, Хуан Пабло Монтойя и Ральф Шумахер.

А кстати, Жене-то они зачем отпустили? Говорят, потому что он недостаточно быстр. Ну не смешно ли, если учесть, что он оказался достаточно быстр для Ferrari?



Картина сезона-2005: Марк Уэббер (в центре) в сопровождении своих возможных напарников, Пиццонии и Хайдфельда

НУЖНЫ ПОБЕДЫ

Toyota требует отдачи

Убежденность Toyota в том, что команда может пройти свой путь к славе в Ф1, начинается ослабевать. Даже у такого гиганта карманы не бездонные, и сегодня в Японии ждут подиумов – именно для этого Toyota начала Майка Гаскойна

Как же Toyota, самая расточительная из команд Ф1, использует затруднения. После трех сезонов, когда они делили вид победителя, здесь уже понимают: если команда распыляет оставшиеся в Ф1, новый TF105 должен принести результаты.

Вице-президент Toyota Акихико Сайто требует от команды отдачи от вложенных средств: «Мы не можем продолжать выступать, не показывая более высоких результатов. Последний сезон меня очень разочаровал. Мы вложили в этот проект слишком много. В этом году я рассчитываю на подиумы».

Смысл послания ясен: если Toyota достаточно быстро не переориентируется из заурядного середняка в команду, то японское руководство вскоре задушит над тем, стоит ли вливать миллиарды в машину, способную лишь изредка соперничать с Sauber. И тогда, вполне вероятно, последует сокращение годового бюджета – если не полное отключение питания.

Горюче в этих условиях техническому директору Майку Гаскойну. Его пригласили, чтобы исправить ошибки, допущенные в области технического руководства. TF105 – первая машина, создаваемая полностью под его руководством, и именно по ней будут оцениваться

его инженерные способности. Если машина получится хорошей, Гаскойну обеспечена достойная репутация. Если же нет – в подвале немалого тех, кто ждал от него, когда он звезда покинет авто.

Сам он, естественно, уверен в том, что все будет в порядке. «Давление со стороны Toyota, помогающей добиться успеха в Ф1, просто огромно», – говорит Гаскойн. – «Возможно, результаты не вполне отражают плоды нашей напряженной работы в прошлом сезоне, но я уверен, она окупится в 2005-м».

Его мнение разделяет президент команды Джон Хэуэрт. «Я уверен, что сезон 2005 года станет для нас самым успешным. Наша цель – бороться за победу, а не это нужно время». Время – это именно то, чего Toyota, выбравшая кучу денег на свой проект Ф1, купить не может...



Михаэль и здесь первый

Как бы вы ни относились к Михаэлю Шумахеру, ему не откажешь в великодушии: самодельным челу стало пожертвование \$10 млн в фонд помощи жертвам недавнего цунами. Его вклад стал еще и данью памяти одному из его охранников, похищенному во время отъезда на Пхукете. Значительные взносы сделали также Renault и Toyota, и есть еще немало примеров проявления душевной щедрости со стороны сообщества Ф1 – в частности, так можно охарактеризовать благотворительный аукцион на www.rpss.com. FIA призвала делать пожертвования и *Autosport* газетам, издатель F1 Racing, перечислил в фонд помощи \$37 000.

Есть потери и в семье F1 Racing. Мушавар Чалип, редактор нашего индонезийского издания, потерял 18 членов своей семьи (плюс пятеро пропали без вести). Мы выразили соболезнования каждому, кто пострадал в этой катастрофе.

Суд да дело

Берни проиграл (вроде бы)

Берни Экстон проиграл эпохальное судебное разбирательство с банками владениями 75% акций его компании SLEC. При этом старый картонщик сохранил право выражения на своем лице. Банки, может, и выигрывают эту битву, но им нужно быстро разобраться с хитроумием действительности учреждений. Берни компания, управляемая которыми без подсказки просто невозможно. «Мы сделаем глупость, если изолируем Экстона», – приказал президент SLEC Герхард Триковский. – Но всему есть предел. Мы больше не можем позволить себе довольствоваться ролью тех, кто рискуют своими средствами, не имея даже права голоса. Скоро правду мы отстоим».

Тем временем никак не удается снизить расходы: провалы предложений по ограничению в 2005 году объема тестов, выдвинутые на памятник сборной в Бразилии. Fergat, B.A.R и Toyota, похоже, не намерены подписывать никаких соглашений. Макс Мосли попытается вернуть к этой теме еще раз в конце января.

Судя, окулила глаза, отвечает Берни «нет». Значит ли это, что Берни проиграл?..

▽ Стоят ли они своих денег?

Больше других в этом сезоне – четвергом для Toyota – груз ответственности почувствует на себе Майк Гаскойн. Последнее место в 2002-м, 8-е в 2003-м и 2004-м не очень-то обрадовали Токио, особенно на фоне успехов B.A.R.-Honda.

Ясно, что боссы Гаскойна будут наблюдать за ним очень внимательно, поскольку он пользуется полной свободой в разработке TF105, а они ждут отдачи за ту огромную зарплату, которую ему платят. Так стоит ли Газза своих денег? Мы решили сравнить его с коллегами из ведущих команд.

* по оценкам аналитиков F1 Racing
** очки в Кубке конструкторов 2004

Майк Гаскойн, Toyota

Зарплата \$8 085 599 в год*
Очки в КК 9**
Цена каждого очка \$898 400

Привилегии В его полном распоряжении реактивный вертолет King Air – это кстати, ведь полеты – его хобби

Положение Регуляция оценивается

CV Изучал гидродинамику в Кембридже, до переезда в B.A.R. McLaren в 1989-м перешел в Tyrrell под крыло Харви Постуэлита, где работал, лишь ненадолго отлучившись в Sauber, до июня 1988-го, когда получил назначение ведущим конструктором, а потом техническим директором в Jordan. С 2001-го работал техническим директором в Renault Sport, а в 2004-м был нанят Toyota за самую большую зарплату в своей должности в Ф1.

Росс Брон, Ferrari

Зарплата \$4 042 799*
Очки в КК 282**
Цена каждого очка \$15 431

Привилегии Куча дорогих Ferrari. Если нужно, может летать на самолетах команды или в первом классе

Положение Блестящий и непревзойденный успех

CV В 1976-м, отказавшись от карьеры в атомной промышленности, поступил в March Engineering, откуда перешел во вновь создаваемую Williams Grand Prix Engineering – сначала механиком, затем в отдел исследований и отдел аэродинамики. Поработав в FORCE/Валтос Карла Хааса, получил пост ведущего конструктора Arrows. Видя его успехи, Том Уоккину поручил Ross разработку спортивных Jaguar. В 1991-м вернулся в Ф1 (техническим директором Benetton, а с декабря 1993-го – Ferrari).

Эйдриан Ньюи, McLaren

Зарплата \$4 042 799*
Очки в КК 88**
Цена каждого очка \$58 591

Привилегии Исключительные условия для работы (МТС), на тонки летает с Ронан Деннисом и другими шиксами

Положение Угасающая звезда?

CV С отличием окончил университет (аэродинамика, гидравлика), получил работу в Filtradi Automotive в США. Проявил себя там великолепным, и потому неудивительно, что его наняли Ф1 – сначала FORCE, а потом March Engineering (главный конструктор). Флирт с Leyton House Racing в качестве технического директора обернулся кошмаром – в 1990-м он был уволен. Назначен главным конструктором Williams – это было началом успешной карьеры. В токсическом в 1998-м ушел в McLaren, откуда едва не бежал в Jaguar в 2001-м.

Сэм Майкл, Williams

Зарплата \$571 740*
Очки в КК 88**
Цена каждого очка \$8497

Привилегии Служебный BMW M5. Для дальних перелетов Williams арендует самолет: ближние – бизнес-классом

Положение Проходит проверку боссом

CV Дебютировал в Формуле Holden (аустралийский аналог Ф3000), затем перешел в команду Lotus (анализ данных, имитация гонок). В конце 1994-го нашел работу в Jordan, где также занимался анализом данных. В 1996-м получил назначение в исследовательский отдел, а затем стал инженером Ральфа Шумахера. В 2001-м перешел в Williams в качестве ведущего инженера, а в 2004-м назначен техническим директором.

Джефф Уиллис, B.A.R.-Honda

Зарплата \$1 905 800*
Очки в КК 119**
Цена каждого очка \$16 015

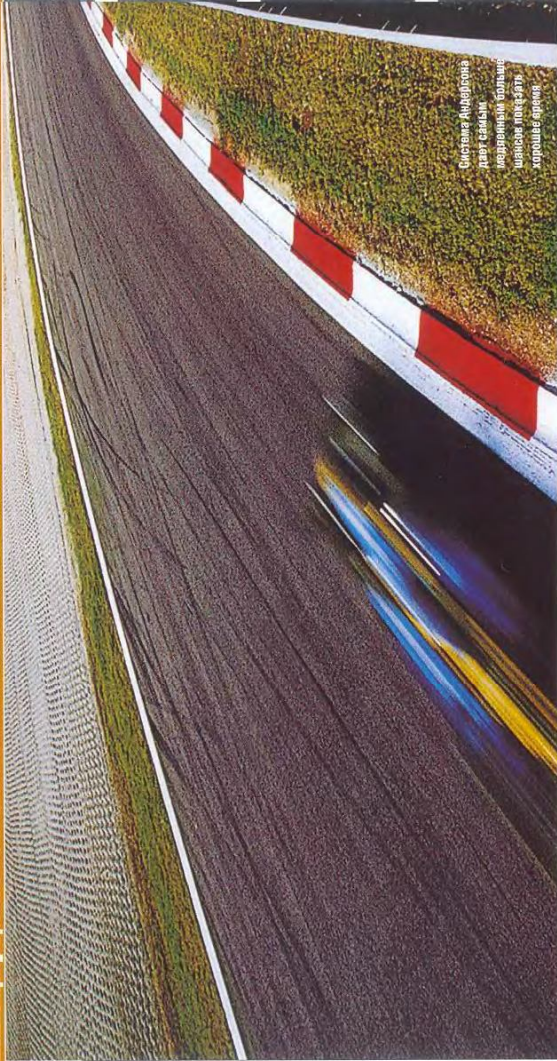
Привилегии Регулярные авиарейсы (минимум – бизнес-класс). Это почти без

Положение Наконец-то смог себя проявить

CV Еще один выпускник Кембриджа, но его специализация – гидродинамика. В 1987-м работал в группе конструкторов, проектировавших яхту для Британского Американского клуба. В конце 1989-го был приглашен в Leyton House Racing, где стал первым инженером, применявшим гидродинамические компьютерные расчеты в Ф1. Перешел в Williams в 1997-м был назначен главой отдела аэродинамики. Вместе с Габриэлем Охиером создавал Williams, пока не получил приглашение в B.A.R. в начале 2002-го. В Брэком Уиллис перестроил работу K5 и возглавил программу создания BAT 005.



TF105 – первая машина 2005 года, представленная поближе:
05-я прелева в аэродинамической трубе больше, чем любая из прежних машин Toyota F1



ФАНТАЗИЯ НА БОЛЬШУЮ ТЕМУ

Как быть с квалификацией?

Не исключено, что формат квалификации снова будет изменен. Один из конструкторов Ф1 полагает, что знает решение, способное помочь переставать стартовые порядки

Как быть с квалификацией? Похоже, Ф1 запала себя в угол. Новаки Мак-са Мосли, который в 2003 году вел правило закрывающего парка и одного круга, поначалу имели некоторые успехи, но вскоре квалификация стала редким зрелищем негитересна. В прошлом сезоне было потрачено немало усилий в попытках пересмотреть ее формат — но безуспешно. И только когда из-за японского тайфуна квалификацию пришлось перенести на воскресенье утро, всем стало ясно, что надо придумать что-то новое. Но прошло несколько месяцев, и идея разбить квалификацию на суботний и воскресный этапы нравилась командным руководителям и зрителям все меньше. Разговоры о том, что формат квалификации на 2005 год будет пере-

смотрен еще до того, как цирк Ф1 опривится в Мельбурн, слышны давно, и такая вероятность остается. Что же ждать? В Ф1 уже испробованы разные системы квалификации, но идеальное решение пока не найдено. Формула в том, чтобы придумать систему, которая не пугала бы любителей тотализатора и давала при этом интересные стартовые расклады.

Гэри Андерсон в свободное от участия в проекте Dallara-Midland F1 время настойчиво ищет возможные варианты квалификационной реформы, от которых могли бы выиграть все. Его предложение перевершило традиционную квалификацию с трех 10-минутных отрезков, причем гонщики, занимающие первые пять мест в чемпионате, имеют право лишь на одну попытку. У гутайдеров же нет нужды гнать на пределе. Но-ва система все это измнит. У гон-манд будет меньше возможностей окупировать первые места на старте, и шансы гонщиков в целом несколько выровняются. Например, если Марк Уокер проведет несколько плохих го-лок, эта система позволит команде пе-регулировать силы. Марк получит че-врею и, если нужно, стартовать с чуть большим количеством топлива. Андерсон уже передал свои предло-жения FIA и надеется на поддержку Берна Экклстона. Случится ли это? Вряд ли — хотя других готовых идей се-го еще нет. Но давайте еще одного се-зона, когда квалификация будет про-одолжаться, как в 2004-м, мы не перенесем...

• А что думаете вы? Напишите

28

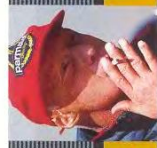
Спокойствие хорошо проведет февраль

- 1 ОТПРАВИТЬСЯ** в Монако (самолетом до Ниццы, а там — автобусом) на презентацию R25, нового болида Renault
- 2 ПОУТРУ** специально ретироваться из казино, не переставая удивляться, куда это делись все ваши деньги...
- 3 ОБНАЖИТЬ ГОЛОВУ** в память о Хенри Сигрээве, который в этот день 1929 года установил рекорд скорости на суше — 372,4 км/час
- 4 ПРЕДЛОЖИТЬ** Джорджио Пантано в день его рождения сразиться в боксе — он все никак не может наиграться
- 5 ПОДНЯТЬ БОКАЛ** в честь Хуана Мануэля Фарино, победителя первой в истории неазиатской гонки Ф1 (ГТТ Аргентины в 1956 году)
- 6 ОТСЫЛАТЬ** Mercedes 300SL с дверками, сплани крылья чужих — его начали строить в этот день в 1954 году. Дюси не может купить такой
- 7 ОТПУСТИТЬ** банку Red Bull в честь дня рождения Кристиана Клина, которого продвигает эта компания



- 15 НАЙТИ** в Интернете лондонский район Хампстед, где 76 лет назад в семье Хиллов родился сын Грэм
- 16 ПОМНИТЬ** звезду 50-х французца Жана Бера, если бы он не погиб в 1959-м, сегодня ему бы исполнилось 84
- 17 ЗАГЛЯНУТЬ** на сайт www.mclaren.com, расставая «Нарру Витфай» в честь главного конструктора McLaren Макса Корбана
- 18 В ЭТОТ ДЕНЬ** в 1969 году родился Энцо Феррари, пригласив пасту-карбона 500, а с ней и автопортретный сезон Lamborghini
- 19 ПРОДОЛЖИТЬ** чтение увлекательной книги Ричарда Уильямса «Энцо Феррари» («Буза-ЭКМО», Москва, 2003)
- 20 ПОРАДОВАТЬСЯ** за американцев: в этот день за океаном стартер Гома Дюлоу 500, а с ней и автопортретный сезон
- 21 ПОПЫТАТЬСЯ** засечь одну сотую секунды. С таким отрывом Питер Гетинг — у него этого день рождения — в 1971 году победил в Монце

- 22 ПОДНЯТЬ** стакан молока Ralmati в честь Ники Лауды, ему сегодня 56!
- 23 В ЭТОТ ДЕНЬ** родился Сатору Накаджима — первый японец, заработавший очки в Ф1. Но лучше все же отпраздновать День защитника Отечества
- 24 АЛЕН ПРОСТ**, несомненно, заслуживает стаканчика Бордоса в честь дня его рождения. А то и четырех — за каждый титул
- 25 ЕСЛИ ЧТО-ТО ОСТАЛОСЬ** от вчерашнего, можно продолжить: в этот день родились Жан Тодт (в 1946-м) и Франсуа Завер (в 1944-м)
- 26 БРИТАНСКИЕ** кокаеды вылетают в Мельбурн: погуглите в аэропорту Хитроу или хотя бы кликайте http://en.wikipedia.org/wiki/Heathrow_Airport
- 27 СБЕРЖЕТЕ** ваши часы: до Мельбурна остается ровно неделя
- 28 ПОЖЕЛАТЬ** легендарному Марио Андретти спокойной пенсии. В этот день ему исполнилось 65!



Сопротивление против реформы Мосли пало

V8 или V10

Три поставщика моторов для Ф1 — Honda, BMW и Mercedes — отказали своим клиентам FIA. Автоконцерны возмущены против плана Федерации перейти в 2006 году с 3-литровых «десяток» на «шесмерки» объемом 2,4 л. Президент FIA Макс Мосли безжалостно отставляет их, хотя саму Федерацию при этом обвиняют в продажах и необоснованных повышении безопасности.

«Было бы хуже, если бы в случае серьезной аварии выяснилось, что FIA не предпринимала мер по снижению скорости машин», — недавно заявил Мосли. Это был намек на то, что автоконцерны при случае готовы поддержать бы критику в адрес FIA, которая поддалась бы, если бы подобные меры проводились не были.

«На самом деле временные рамки для подачи заявок были такими хитрыми, что от всей этой затеи получалось фарсом», — сказал управляющий директор McLaren Мартин Уитмарш. — Автоконцерны столкнулись бы с ситуацией, когда в следующем году надо было бы параллельно вести две программы: V8 и V10, а потом отказаться от одной из них в зависимости от исхода арбитража». Также известно, что все производители достаточно далеко продвинулись в разработке 2,4-литровых моторов, о чем прекрасно осведомлены и Мосли, и его коллеги.



Трудности ПЕРЕВОДА

Раскодируем язык Ф1

«Мне 65, и нам с Ford пора начинать новую главу и ставить новые цели. Мы полагаем, что сейчас лучше пре-рвать отношения, нежели искать компромиссы».

Джеки Стюарт, бывший советник Ford/Jaguar Racing

«Рухнувшему Ford не понравилось, что я работаю вроде бы на Jaguar Racing, при этом потянувшись к Royal Bank of Scotland, чтобы спонсорский контракт с Williams».

Предложение Андерсона

В чем суть?

Часовая сессия длится на четыре 10-минутных отрезка (в каждом из которых гонщик проходит один круг) с 5-минутными перерывами. Старт — в порядке мест в чемпионате. Топливо доставляется только под официальным контролем. На каждую 10-минутную сессию разрешен один комплект шин. При этом гутайдеры смогут использовать 4 комплекта, а лидеры — только один. Гонку все начинают на том комплекте, на котором прошли последний квалификационный круг.

1-я сессия	2-я сессия	3-я сессия	4-я сессия
Ее проводят все гонщики, после чего 5 лидеров чемпионата едут в закрытый парк. Остальные раз-решаются доль-по 8 и 10 круга, а затем — до 16 и 20-го.	Включая сессию в закрытый парк от-рываются те, кто занимает в чемпи-онате места с 6-го по 10-е. Осталь-ные еще могут дозаявляться.	Ее проводят гон-щики, занимаю-щие места с 11-го по 20-е. Первые занимающие мес-та с 16-го по 20-е, после чего от-рываются в за-крытый парк.	Дозаявляю-щиеся гон-щики, занимаю-щие места с 11-го по 20-е. Первые занимающие мес-та с 16-го по 20-е, после чего от-рываются в за-крытый парк.

Плюсы

- Маленькие команды получают больше времени на ТВ
- Маленькие команды получают дополнительный шанс подобрать настройки машин
- Лидеры получают больше наград, чтобы показать хороший результат
- Стартовый порядок может быть любым, потому что лучшие гонщики проведут квалификацию, когда на трассе обеспечено все 20 машин
- Поднимает интерес как телезрителей, так и публики на трюбулах

ОСЧЕРК: ФОТО: БРИТТ ЛЕНОВЕТТ/GETTY IMAGES; ЛАТ: АРХИТЕКТ: МАРК ПИНСОН/GETTY IMAGES; ЛАТ: АРХИТЕКТ: МАРК ПИНСОН/GETTY IMAGES

Пит-стоп

▽ Силверстоун – до 2009-го

После затяжных споров Силверстоун сохранил у себя британский ГП до 2009 года. Однако условие сделки – серьезная реконструкция автодрома.

Право Клуба британских гонщиков проводить эту гонку до 2009 года подчеркнуло открытие инновационного центра стоимостью \$8 млн. В планах – постройка гоночной академии, гостевого центра, делового блока и многомиллионного комплекса боксов и паддока.

Берни Экклстоун не раз называл Силверстоун «второсортной трассой», но, говорят, доволен тем, что решение удалось найти. Рон Уокер, промоутер австралийского ГП, которого Берни пригласил для изучения возможности проведения ГП Лондона, тоже доволен.



В июле лондонцы могли насладиться атмосферой гонок, когда Ф1 проехала по улицам города

УЛИЦЫ ОБРАЗУЮТ ТРАССУ

ГП Лондона возможен

Теперь, когда у хозяев Силверстоуна есть контракт на проведение британского ГП до 2009 года, шансы организовать гонку на улицах Лондона можно считать равными нулю, так? Может, и нет! Вдохновленный успехом летнего парада Ф1 на Риджент-стрит, Берни Экклстоун по-прежнему живет этой идеей: «Если я захочу, сегодня же подпишу с Лондоном контракт. Кену (Ливингстону, мэру Лондона) это известно».

В декабре он и в самом деле встречался в Лондоне с Ливингстоном и Харви Голдсмитом (организатором шоу на Риджент-стрит), чтобы обсудить план действий. Он же обратился к Рону Уокеру, промоутеру ГП Австралии и самому авторитетному специалисту по городским гонкам, с просьбой подготовить предложения по проведению ГП Лондона.

Беседуя с F1 Racing, Уокер был сдержан: «Полагаю, теперь, когда Силверстоун остался в календаре, идея ГП Лондона неактуальна. В любом случае Лондону непросто будет найти 200 с лишним миллионов долларов на проведение первой гонки».

На подготовку трассы в Мельбурне у нас

уходит 14 недель – нужно перевезти тонны бетонных заграждений, перекрыть дороги, демонтировать мачты освещения, решить проблемы дренажа. Нам пришлось перенести 2000 деревьев – только представьте такое в Гайд-парке! Да, город получает от этой гонки \$150 млн прибыли ежегодно, но зачем это нужно Лондону, который и так представляет собой туристический центр и не нуждается в дополнительной рекламе».

Спорный вопрос. Много лет проводится Лондонский марафон, Лондон претендует на организацию Олимпиады 2012 года, а Ливингстон намерен в 2006-м впервые привести в Лондон велогонку Тур де Франс.

Уокер плотно занят планами проведения в 2006 году ГП Лонг-Бич. Вполне возможно, что ему совершенно не хочется, чтобы его калифорнийская мечта столкнулась с таким мощным соперником, как Лондон.

Более того, отвечая на вопросы F1 Racing, Экклстоун предположил, что ГП Лондона может сосуществовать с этапом в Силверстоуне. «Почему нет? – сказал он. – Нам нужно шоу. Лондон может его обеспечить».



Экклстоун (слева) и Уокер

«Берни заключил с Ричардом Каборном (министром спорта) сделку XXI века, – считает он. – Это всегда была второсортная трасса с низким сервисом».

Теперь, когда все разногласия утрясены, календарь-2005 выглядит так:

6.03	Австралия
20.03	Малайзия
3.04	Бахрейн
24.04	Сан-Марино
8.05	Испания
22.05	Монако
29.05	Европа
12.06	Канада
19.06	США
3.07	Франция
10.07	Великобритания
24.07	Германия
31.07	Венгрия
21.08	Турция
4.09	Италия
11.09	Бельгия
25.09	Бразилия
9.10	Япония
16.10	Китай

КОНКУРС ДВОЙНИКОВ: ПАРНИ ИЗ WEST(LIFE)



Кими Райккёнен
17 миллионов зеленых?



Ронан Китинг
17 миллионов дисков

Самые Одаренные МОлодые Гонщики

Представляем новую надежду Ф1: Пол ди Реста

Ну нет, только не итальянец!

О, нет! Этот малый родом из британского Батгейта.

Так он шотландец?

Стопроцентный. Такой же, как Дэвид Култарт, Алан Макниш или Дарио Франкитти.

Постой, там же снова прозвучало итальянское имя!

Нет-нет, Франкитти тоже шотландец, хоть и с итальянскими корнями – как и Пол. Ты не поверишь – они двоюродные братья!



Mamma mia!

Вообще-то, Мамма Марина. Так зовут маму Дарио, то есть тетю Пола.

Это все?

Да. Дарио уже произвел впечатление на заокеанских овалах. Теперь свой кусочек гоночной пиццы желает отщипнуть и кузен Пол. Усекаешь?

А он-то чем прославился?

А ты не задирай свой килт – и я тебе объясню. Собрав несколько титулов в картинге, Пол в 2003-м пересел в Формулу Renault. В 2004-м он стал четвертым в британском чемпионате в составе Manor Motorsport, команды, за которую раньше выступал Кими. Не гони! Земляк ДиСи, наследник Кими... Наверняка на него скоро обратит внимание McLaren?

Уже обратил, но не по этим ерундовым причинам. В нынешнем сезоне его ждет тест за рулем McLaren как часть присужденной ему премии лучшему молодому гонщику McLaren Autosport BRDC.

И велика ли та премия? (Ха-ха!)

Весьма. \$94 000 и часы Graham модели Grand Silverstone.

А что насчет 2005 года?

Он уже получил поддержку от Mercedes на выступления в серии Euro F3 – и вновь в составе Manor Motorsport.

Везучий, мерзавец!

Будем считать, что ты этого не говорил. Спасибо.

ДАЛЕКО ПОЙДЕТ

Хейкки, гроза чемпионов

Самый юный и неопытный из участников Гонки чемпионов в парижском Берси 23-летний Хейкки Ковалайнен преподнес настоящий сюрприз, легко расправившись со звездами Ф1 и ралли. Везение? Возможно. Однако к финну стоит присмотреться внимательнее

Свой успех Хейкки объясняет достаточно просто: «Дело в том, что я сумел быстро адаптироваться к машинам. Скорость адаптации — это ключ к победе. Кроме того, я быстро запомнил трассу. Впрочем, я до сих пор не верю в то, что это случилось: остальные-то участники — такие опытные и талантливые. У меня в голове не укладывается, что я установил рекорды круга на всех машинах, на которых ездил».

В общем, неудивительно, что Ковалайнену удалось добиться успеха едва ли не везде, где он выходит на старт. Начав гоночную карьеру в 1999 году, он уже в конце следующего сезона был приглашен на Elf Masters Karting в Берси, где когда-то за рулем картов сражались Прост и Сенна. И организаторы не пожалели о своем решении: финская сборная, представленная никому не известными пилотами, оказалась фаворитом состязаний. Парни из Суоми оставляли у себя за спиной таких пилотов, как Себастьян Бурдэ, Жан-Кристоф Буйон, Франк Лагорс и Стефано Модена.

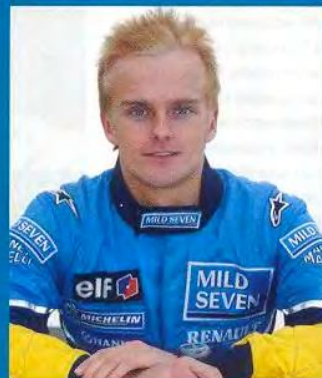
После выступления в Берси на Ковалайнена обратили внимание в Renault, и с 2001 года он стал участником Renault Driver Development, заводской программы поддержки молодых пилотов. Последние два сезона Хейкки выступал в World Series by Nissan, — чемпионате, конкурирующем с Формулой 3000. В 2003 году он уступил только Франку Монтани, а в сезоне минувшем равных ему не оказалось. И это при том, что Хейкки за зиму сменил конюшню и защищал цвета команды-дебютанта Pons

Racing! Похоже, финн действительно очень быстро адаптируется к новым условиям.

В следующем году мы увидим его в GP2 — так теперь будет называться Международная Формула 3000. И выступать ему предстоит в веселенькой компании детей знаменитых пап: известно, что там намерен стартовать Нельсон Пике-младший, и не исключено, что в борьбу за титул вмешается и Нико Росберг. Наконец, наверняка продолжит свои выступления здесь и Матиас Лауда. Словом, если Хейкки не потеряется на их фоне, то сделает себе отличную рекламу.

Что дальше? А дальше, весьма вероятно, Формула 1. Какая команда? Скорее всего, Renault — Хейкки уже поработал с ней на тестах. Правда, трудно представить, что Фернандо Алонсо покинет конюшню через год, да и контракт с Джанкарло Физикеллой истекает только в конце 2006 года. Впрочем, Флавио Бриаторе непредсказуем. С другой стороны, не исключен вариант, что финна на год отправят на стажировку в Minardi: Флав уже не раз продлевал такой трюк со своими подопечными, и у него не было поводов жалеть об этом.

Формула 1 от появления Хейкки в своих рядах только выиграет. Пилот, способный бороться за победы или подиумы с первых же гонок, доказавший, что такие авторитеты, как Алеззи, Култард и Шумахер, ему по зубам, наверняка не затеряется в пелетоне. Тем более что Ковалайнен — полная противоположность Кими Райккёнену: Хейкки общительный и жизнерадостный парень, с незаурядным чувством юмора. Такого айсбергом не назовут.



Хейкки Ковалайнен

Родился 19 октября 1981 года в Суомуссалми, Финляндия
1999 год — Вице-чемпион Финляндии по картингу
2000 год — Картинг: вице-чемпион Финляндии, чемпион Скандинавии, 3-е место в чемпионате мира, звание картингиста года в Финляндии; Elf Masters Karting в Берси
2001 год — Британская Формула Renault, 4-е место, новичок года; Формула 3, Гран При Макао и Кореи
2002 год — Британская Формула 3, 3-е место; Гран При Макао (2-е место) и Кореи
2003 год — Мировая серия Nissan, 2-е место
2004 год — Мировая серия Nissan, чемпион. Победитель Гонки чемпионов

В Берси под напором Хейкки Ковалайнена не устояли ни Михаэль Шумахер, ни Себастьян Лёб



Пит-стоп

▽ Гуляй, Австралия!

Австралийцы гулять умеют и празднества по случаю приезда домой новой звезды Williams Марка Уэббера обещают быть особенно пышными. Они начнутся в первые дни марта, когда Марк проедет на своем Williams мост через бухту Сидней, и наверняка получат свое продолжение, если спустя неделю он победит в Альберт-парке.



▽ Вурц будет третьим

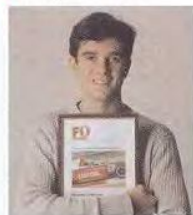
Слухи о том, что тест-пилот McLaren Алекс Вурц не вписывается в кокпит MP4-20, судя по всему, ложные, ведь австрийца только что назначили «тестером по пятницам» на 2005 год. Разговоры о том, что эту работу мог бы делать Мика, вызывают в команде только улыбки.



▽ Алешин – гонщик Red Bull

Прекрасный подарок к Новому году получил Михаил Алешин. Его успехи на европейских трассах не остались незамеченными, и в 2005 году компания Red Bull включила 17-летнего гонщика в свою программу поддержки молодых пилотов.

• Интервью, с. 42



КОЛЕСО В КОЛЕСО № 6: ВЕТЕРАНЫ BRABHAM



БЛАШ (наблюдатель FIA)

УАЙТИНГ (делегат FIA)

1 В: Сколько побед Brabham пришлось на эру Экклстоуна (1972–87 годы)?
О: 22

Дайте подумать. Кажется... их было не так уж мало... 15?

X

Это надо посчитать. Э-э-э, 12?

X

2 В: Где и когда Brabham одержала первую победу при Экклстоуне?
О: Южная Африка, 1974 год



Карлос Ройтеман, ЮАР, 1975 год

1/2

Э-э-э, пытаюсь вспомнить. Карлос Ройтеман, 1974 год. Не помню где

1/2

3 В: Сколько Гран При в составе Brabham выиграл Нельсон Пике?
О: 13

16

X

(После длинной паузы) 13

✓

4 В: А кто еще побеждал в Brabham времен Берни?

О: Карлос Ройтеман (4), Ники Лауда (2), Рикардо Патрезе (2) и Карлос Паче (1)

Ройтеман, Паче, Лауда и Патрезе

✓

Паче, Лауда, Патрезе и Ройтеман

✓

5 В: Каким был лучший результат Рикардо Суниньо в составе Brabham?
О: Седьмое место, Аргентина, 1980 год

Ха! Хороший вопрос. Приятный парень, но... Шестой?

X

Понятия не имею. Его выступления как-то не сохранились в памяти

X

6 В: В чем была причина серьезной аварии Нельсона в Силверстоуне в 1981-м?
О: Запущенная и затем лопнувшая передняя шина

Понятия не имею. Врезался в кого-нибудь?

X

Помнится, из-за шины

✓

7 В: Чему был посвящен параграф 3.7 Договора Согласия 1981 года?
О: Подвижные аэродинамические устройства должны быть закреплены жестко

Кажется, чему-то, связанному с мини-юбками

1/2

Вроде бы вопросам подвески, которая удерживала клиренс не ниже 6 см

1/2

8 В: На базе Brabham была проблема с парковкой. Понятно, что Берни принадлежало место №1. А кому в 1983-м – №2 и №3?
О: Херби Блашу и Гордону Марри

Мне! А кто стоял рядом со мной, не помню. Алан Вуллард?

1/2



Херби и Гордон. Для других просто не было места!

✓

9 В: В 1983-м механиками Нельсона Пике были Пит Маккензи и Брюс Макинтош. А кто в тот год отвечал за запасную машину?

О: Эдди Бейкер (ныне работает в FOM) и Найджел де Стрейтер (ныне работает в FOM TV)

Дайте-ка вспомнить... Найджел и Эдди

✓

Эдди Бейкер и Найджел де Стрейтер?

✓

10 В: Кто был заправщиком на знаменитых пит-стопах Brabham?
О: Руперт Менуоринг. Позднее он работал в Minardi, а ныне – в Lola

Главным был Руперт. Когда в Бразилии лопнул шланг, он попал в хороший переpleт

✓

Не Руперт ли? Заправщиков было несколько, но он – главный

✓

Побежденный 4,5/10

Победитель 7,0/10

НЕ ПРОПУСТИТЕ

Брандл о сезоне '05

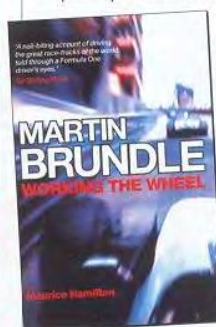
Мы уже готовим номер, посвященный предстоящему сезону, и обратились к комментатору телеканала ITV Мартину Брандлу с просьбой рассказать, что именно делает Шуми таким, каким мы его знаем. Брандл разбирается в феномене Михаэля лучше, чем кто-либо еще, — его статья на эту тему станет гвоздем следующего номера F1 Racing.

С тех пор как Мартин взял в руки микрофон, он обрел даже большую известность, чем во время своей карьеры. Его комментарии столь великолепны, что затмевают впечатления от его же выступлений на гоночных трассах.

Кстати, это качество проявилось и в его первой книге, Working the Wheel — своего рода руководство по трассам Ф1, включая их инфраструктуру. Читать ее просто здорово. Брандл вспоминает эпизоды своей гоночной жизни, попутно в деталях раскрывая мир, в котором работает современный гонщик Гран При. Знание этого мира и де-

лает его исключительным экспертом в области автоспорта.

Книга Working the Wheel (издательство Ebury Press) уже поступила в продажу. Не пропустите!



С ДРУГОГО КОНЦА

Австралийский поход Тома

Бывший босс Arrows Том Уокиншоу вышел из тени и возвращается в гонки после двух лет, в течение которых о нем ничего не было слышно.

Горячий шотландец стал менеджером Holden Motorsport — ведущей австралийской команды, представленной в национальной серии V8 Supercar.



Том ищет славы в Австралии

ТАБАЧНЫЙ ДЫМ РАССЕЙВАЕТСЯ

Johnnie Walker сменит West?

McLaren может заменить бренд West (принадлежащий Imperial Tobacco) на черную этикетку виски Johnnie Walker – это будет смелый маркетинговый ход, возрождающий воспоминания о раскраске John Player Special (тоже бренд Imperial)

Перспективы продолжения сотрудничества компании West в качестве титульного спонсора McLaren выглядят сегодня крайне неопределенно. Их контракт рассчитан до конца 2006 года – даты, когда Ф1 решила добровольно отказаться от табачного спонсорства, но не исключено, что West готовится уйти раньше (подгоняемая запретом, вступающим в силу в странах ЕС после 31 июля 2005 года), и тогда в качестве титульного спонсора команды может выступить знаменитый бренд виски Johnnie Walker Black Label.

Если это произойдет, глава отдела маркетинга McLaren Экрем Сами решит сложнейшую задачу – не только справившись с постабачной политикой в области спонсорства, но и подцепив алкогольный концерн Diageo (который владеет брендом Johnnie Walker) как раз в тот момент, когда Формуле 1 он, казалось, не достанется.

Команды Ф1 обхаживали Diageo несколько лет, но интерес к этой компании возрос в 2004 году, когда угроза запрета табачного спонсорства стала практически неотвратимой.

Diageo ограничила круг переговоров командами McLaren и B.A.R., но когда дело дошло до подписания контрактов, осталась равнодушной, ссылаясь на то, что табачные компании из Ф1 еще не ушли. Сами и Хью Чамберсу (в то время маркетинговому боссу B.A.R.) оставалось лишь наблюдать, как потенциальный источник немалых денег ускользает у них из рук.



Или не только наблюдать? Как раз тогда Сами почувствовал, что Imperial Tobacco (владелец West) проявляет все большую нервозность в связи с британской поправкой к закону о запрете табачной рекламы. Главный вопрос (не решенный до сих пор) заключается в том, что непонятно, могут ли зарегистрированные в Соединенном Королевстве компании участвовать в продвижении табачных изделий после 31.07.05, даже если телетрансляции ведутся с территорий, где нет запрета на рекламу табака, и не будут ли они подвергнуты за это судебному преследованию.

Если слухи получат свое подтверждение, то это будет означать, что отважный Сами предложил Imperial уйти, а Diageo занять ее место. Предполагается, что на ГП Турции (первом после вступления в силу закона ЕС) место титульного спонсора в некурящем McLaren (т.е. без логотипов West) займет Johnnie Walker, но со скидкой, а разницу покроет Imperial в качестве компенсации за разрыв контракта с McLaren на 15 месяцев раньше оговоренного срока. Взнос Diageo в отличие от Imperial, платившей McLaren \$40 млн в год, составит \$20 млн, а «недостающие» 20 доплатит Imperial.

Но захочет ли Imperial расстаться с \$20 млн, не сохранив взамен даже логотипа? Возможно, да, ведь они могут а) расторгнуть контракт с McLaren безболезненно и с относительно небольшими потерями и б) как бы «незначай» развить вокруг своего самого известного бренда маркетинговый шум. Только прикиньте: черно-золотой бренд Johnnie Walker Black Label может напомнить о Lotus семидесятых и восьмидесятых, раскрашенных в цвета John Player Special.

Догадаетесь, кому принадлежит JPS? Вот именно: Imperial! Совпадение? Возможно. Полезно? Безусловно. Желательно? А как же!

Когда F1 Racing обратился в McLaren с просьбой пролить свет на эти слухи, ее представитель ответил: «Хотя мы обычно не комментируем вопросы нашей маркетинговой политики, две вещи можем подтвердить. West остается титульным партнером команды, и его логотипы будут на наших машинах на Гран При Австралии. Кроме того, мы всегда рады новым спонсорам, о чем свидетельствует наш недавний контракт с Nescafe Xpress, и по ходу дела будем сообщать о наших новых партнерах. Это все, что мы можем сказать».

Уклончиво, что и говорить, но совсем не похоже на обычное маклареновское «no comment» – это либо подтверждает слухи, либо в McLaren хотят, чтобы мы так думали. Невозможно не отметить и то, что в заявлении ничего не сказано, кто будет титульным спонсором команды после летнего запрета на табачную рекламу. В общем, вполне вероятно, что Johnnie Walker может выйти на арену как один из партнеров, а позднее стать титульным спонсором команды.

После 31 июля McLaren может заменить West, принадлежащий Imperial Tobacco, брендом Johnnie Walker Black Label (основное фото), возродив воспоминания о JPS, легендарном бренде Imperial в Формуле 1 (на врезке)



Пит-стоп

▽ Дженсон: «Бай-бай, Байфилд!»

Несмотря на все свои проблемы, Дженсон Баттон продлил контракт с командой **Essentially Sport**, пробивавшей его неудачную попытку уйти в **Williams**. Однако Джон Байфилд (внизу), глава фирмы, весте его новый трехлетний контракт уже не будет.

• Интервью, с. 48



▽ Minardi выбрала Альберса

Как мы и предполагали, одним из своих гонщиков в сезоне '05 команда **Minardi** назвала голландца Кристиана Альберса (внизу справа с Полом Стоддартом). На радость голландцам еще один их соотечественник, Роберт Дорнбос, в этом году имеет шансы получить местечко в **Jordan**.



▽ Разница в оценках

Похоже, мнения Honda и британской королевы о бывшем боссе **BAR** Дэвиде Ричардсе не совпадают. Японцы решили выставить 52-летнего менеджера за дверь после лучшего сезона своей команды, а Ее Величество наградила Ричардса Орденом Британской империи за его заслуги перед автоспортом.

• Интервью, с. 86



ЭДДИ ВСЕГДА ГОТОВ

Midland F1 сближается с Jordan

Когда этот номер **F1 Racing** уже был готов к печати, Эдди Джордан и Алекс Шнайдер (совладелец **Midland Group**, которой принадлежит команда **Midland F1**, дебютирующая в Ф1 в 2006 году) вступили в переговоры о полном или частичном выкупе группой **Midland** акций команды **Jordan**.

Приобретение полного пакета не исключено, но **Midland**, вероятнее всего, купит 49-процентный пакет, с октября 2003 года принадлежащий **Merrion Capital**. В 2005-м команда будет выступать в Ф1 как **Jordan Grand Prix**, после чего **Midland** выкупит оставшиеся акции (51%), которыми ныне владеет Эдди Джордан, и в 2006-м в Ф1 дебютирует команда **Midland F1**, наследующая jordановский контракт на поставку моторов **Toyota**.

Создавая **Midland F1** на базе существующей команды, Шнайдер а) избегает необходимости вносить на счет **FIA** 48-миллионный депозит, обязательный для новичков, и б) начинает сразу же получать долю от теледоходов. К тому же ему не придется ждать три года, пока Берни Экклстоун решит, достойна ли команда скидок, предоставляемых авиаперевозчиком **FOA** (это тоже удел любого новичка) — он получит их сразу.

Большая часть персонала **Jordan** наверняка будет распущена, поскольку Шнайдер настроен передать свою команду под управление Тревору Карлину, а постройку шасси — фирме **Dallara**. Плюс к этому ему достанется база **Jordan** в Силверстоуне, включая имущество и лучший персонал.

В октябре прошлого года Шнайдер изучал возможность покупки у **Ford** команды **Jaguar**, но переговоры были прерваны, когда выяснилось, что его больше интересует имущество команды, чем ее судьба.

Кроме того, он запрашивал Жана Тодта о поставках моторов **Ferrari** начиная



Эдди Джордан давно подыскивал достойного покупателя. В августе мы рассуждали об интересе семьи аль Мактум из Дубаи (слева), но теперь более вероятным клиентом кажется русско-канадский **Midland F1**

с 2006 года и, возможно, вел переговоры с **McLaren** о покупке ее бывшей базы в Уокинге. Шнайдер выторговывал у **Mercedes-Ilmor** контракт на поставку моторов, который изначально готовился для **Team Dubai F1** (судя по всему, мертворожденной). Похоже, стороны не сошлись в цене.

• См. Статью о **Midland F1**, с. 36

ПОПАЛСЯ В КАДР: ВОТ ЭТО ХОД!



Можно понять, отчего так сияет Ярно... Ему теперь даже не нужно сидеть за рулем. Разрушая традиции, **Toyota** создала трехместное шасси (три головы уж точно лучше, чем одна!) — ход, который наверняка постараются скопировать остальные команды

Герои & антигерои

Полоса черная, полоса белая, полоса никакая...



Удачный месяц для **ДиСи**. Не столько из-за контракта с **Red Bull**, сколько благодаря впечатлению, произведенному им в одном из телешоу. Ему даже удалось отвергнуть предложение, будто титул '05 достанется ему!



Кстати, о телешоу. Вряд ли **Шуми-младший** в восторге от такого высказывания своей супруги Кори по немецкому ТВ: «Ральф делает на дороге ошибки, которых ждешь, скорее, от женщин». Во как!



Для **Шуми-старшего** месяц сложился удачнее. Завладев своей первой машиной Ф1 (**Jordan 191**), Михаэль обзавелся еще и симпатичной дачкой на берегу озера Комо (вверху).



Вряд ли **Шуми** пригласит туда погостить **Бениньо Бартолетти**. Итальянский врач сделал потрясающее заявление, будто «как минимум треть» гонщиков Ф1 нюхает кокаин. А вот тесты, проводимые **FIA**, ни разу не дали положительный результат.



Зато положительным итогом месяца можно считать рождение дочери **Антонио Пизцони**, Софии. Это случилось 21 декабря в Манаусе, городе, где вырос Антонио. Кстати, его жена — бразильская прыгунья Моррен Магги.



И наконец... снова неудачный месяц для престарелых голландцев. Многие годы **Йос the Boss Ферстаппен** наслаждался статусом единственного голландца в Ф1. И вот, **Minardi** пригласила к себе отважного юного **Кристиана Альберса**. Вот ты уже и не босс, не так ли, мистер Фи?

АЭРОДИНАМИКА 2005

Чем хуже, тем лучше

Всем известно, что новый регламент FIA призван снизить скорость машин (и, как там считают, повысить зрелищность гонок), но теперь, когда появились первые болиды-2005 – а выглядят они весьма странно, – посмотри, к чему же привели изменения



Параметры болид самым значительным с 1982 года

остей крыла ограничили 35 сантиметрами и сместили на 10 см вперед, целых 25 см вы- сит теперь за заднюю кромку заднего крыла- горизонтальной плоскости. В результате эти из- менения крыла попадают в поток более воз- мущенного воздуха, что ведет к снижению прижимной силы, создаваемой крылом и пе- редаваемой на задние колеса.

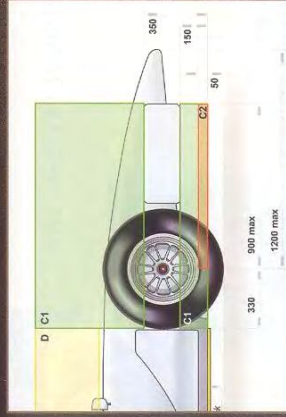
Диффузор

Диффузор, расположенный сзади, создает область низкого давления, благодаря чему возрастает скорость потока воздуха под дни- щем машины.

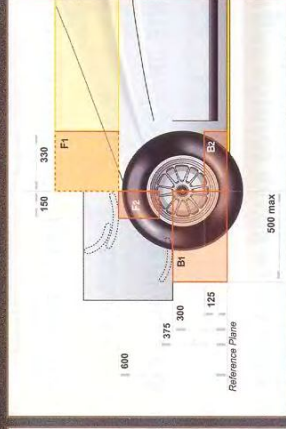
Любое увеличение скорости потока гри- водит к соответствующему снижению давле- ния, а именно разницы в давлении между верхней и нижней поверхностью машины создает прижимную силу. Чем ниже давле- ние воздуха под днищем, тем больше оно- сительно высокое давление воздуха на верхней поверхности прижимает машину к земле.

Диффузор играет в аэродинамике маши- ны важную роль, поскольку обеспечивает 25-30% прижимной силы, но в 2005 году его значение резко уменьшилось.

Новый регламент вынуждает команды конструировать менее эффективные диффу- зоры, требуя «раскрыть» область между по- нтонами и задними колесами, – вследствие этого возмущенный воздух воздуха проника- ет в область низкого давления, создавая диффузор, и снижает эффективность его работы.



ПЕРЕДНЕЕ КРЫЛО
Несомненно не заметить значительные из- менения переднего крыла – горизонталь-



Торцевые пластины заднего крыла сильно выступают назад, тогда как его элементы смещены вперед, в более возмущенный поток, где они менее эффективны. Диффузор образан по линии осей задних колес

В.А.П. (сплошное фото), как и другие воздушные компоненты, ищет способы компенсировать потери в аэродинамике, а гоночники тем временем пытаются приспособиться к машинам, которые хуже держат трассу

Мнение инженера



ДЭВИД ПАЛФИ
Red Bull Racing

Но высказал ли у нас тревогу итоги первых тестов?

Да нет. Все выигрывает примерно так, как мы и ожидали. Но со снижением аэродинамической нагрузки стал заметен недостаток механичес- кого сцепления – теперь всем очевидны про- блемы, ранее скрытые благодаря аэродинами- ке, – машины частично лишились сил, удержи- вавших их на трассе.

Как вы считаете, изменения достигнут сво- ей цели?

Я бы не сказал, что они привели к заметному увеличению времени круга, – это неосенно, ведь на разных трассах времена различны. Несото- рые команды дружат слишком в расчётах – все сейчас приспособляется к новым условиям, и в на исходе изменения в облике машин в первых гонках.

Увидим ли мы в 2005-м больше обгонов и интересных гонок?

Мы на это надеемся. Новый регламент обяза- ет возможность ехать вперед за другой маши- ной, не опасаясь турбулентности, – он облегча- ет обгоны. Но пока нет никаких подтверждений, что так и будет. Я бы воздержался от прогнозов до тех пор, пока мы не увидим на трассе одно- временно несколько машин 2005 года.

Мнение гонщика



АНТОНИ ДАВИДСОН
Тест-пилот B.A.R.-Honda

Твои первые впечатления от позорков на машинах новой спецификации?

Машины едут заметно медленнее. В октябре на тестах в Хересе я показал 1:16.4. В декаб- ре мое лучшее время 1:18.2 – такое не очень- то приятно гонщику, хотя и объяснимо, ведь в Хересе мы будем с той же прижимной силой, что и на Хунгаринге.

Труднее ли стало управлять машиной?

Физически намного легче, потому что аэроди- намическая нагрузка в быстрых ездах стала заметно ниже. Но машины станут жест- ким орешком, особенно когда притрутся жест- кие шины. Благодари шинам в F1 снова будет играть роль мастерство гонщика.

Станут ли гонки в 2005 году интереснее?

Снижение сцепных свойств кое-кому из гон- щиков хлопот добавит – ведь приспособиться к большому сцеплению проще, потому что единственная ошибка в этих условиях – недостаточная высокая скорость. Думаю, теперь вылетов будет больше, поскольку гон- щики слишком много хотят от своих машин. Будет немало ошибок.

Мнение разработчика



ЧАРЛИ УАЙТИНГ
Главный технический делегат FIA

Были ли жалобы со стороны команд после возобновления тестов?

С тех пор как возобновились тесты, мы просили гонщиков высказаться, и жалоб не было. Команды по-прежнему отыгрывают нерасток прижимной силы. Поначалу они оценивали его в 28%, теперь эти потери не превышают 15%, а к марту сократятся до 10%.

Приведут ли изменения регламента к перестановкам на стартовом поле?

Никто пока не имел возможности оценить эф- фект внедрения долговечных шин, потому что никто пока не испытывал их в ожокальной выде. Наверняка будут несправедливости – это неизбежно, когда меняются правила. Но уро- вень сцепления будет не выше, чем в Монце (в прошлом году), как и предположало.

Как вы считаете, станут ли гонки интереснее?

Потенциально, да. Гонки на мокрой трассе бо- лее зрелищны, потому что хуже сцепление. Если вы это имеет в виду, то они будут инте- реснее. Самая большая проблема – как сде- лать, чтобы тонкие шины не прослаивали друг друга. Мы надеемся, что с подпиткой пе- редним крылом фронтальный траунт-эффект снизится и будет не так влиять на машину, идущую за ней. Но это нерасток вопрос.

ОСНОВНЫЕ ФОТО: ПЕТЕР ШИНКЕЛЬ/УПБ/СД, РЯ. МАРК ТИЛЛОН/БЕТТИ МАГЕС



Перед шинниками в 2005-м стоит серьезная дилемма: шины должны быть жестче, чтобы выдержать 350 км, но тогда они будут хуже держать...



СКУЧАТЬ НЕ ПРИДЕТСЯ

Шинников ждет труднейший экзамен

За последние несколько лет впереди в гонке шинников бывали и французы, и японцы. А вот в предстоящем сезоне в связи с внедрением шин, способных выдерживать дистанцию в 350 км, предсказать, кто будет лидером — Michelin или Bridgestone, — сложно.

Труднее всего будет решить проблему преждевременного износа. Прошлогодние шины были рассчитаны лишь на 100 км. Теперь они должны работать надежно и эффективно в 3,5 раза дольше. Очевидное решение — сделать шины более жесткими и износостойкими. Но в Ф1 все не так просто.

В 2005 году передние крылья будут подняты выше, а прижимная сила снизится, так что даже на шинах модели 2004 года машины будут менее устойчивы, чем в прошлом году. Если поставить на такие машины более жесткие шины, это только усугубит проблему, — а ведь чем больше заносов, тем выше износ. Замкнутый круг...

Электроника, управляющая работой двигателя, поможет в значительной мере снизить износ, связанный с пробуксовкой шин, но электроника бессильна против заносов. С мягкими шинами вероятность заносов ниже, но по

своей природе такие шины изнашиваются быстрее тех, что сделаны из более жесткой смеси. В общем, ясно, что нужно искать компромисс.

Решение любых вопросов в шинном деле преследует в принципе одну цель — одолеть соперника, и главный вопрос: насколько консервативны (читай — неконкурентоспособны) в своем поиске будут шинники. Первые три гонки чемпионата — выездные, и состоятся они на трассах, где тесты не проводятся. То же касается и четвертой, Имолы. И все четыре обещают увлекательное зрелище.

НЕ ОСТАНАВЛИВАЯСЬ Возможны гонки без ПИТ-СТОПОВ

С введением регламента-2005, в соответствии с которым комплект шин должен полностью выдерживать гонку, вновь появляется вероятность того, что команды будут строить машины с большими баками, позволяющими проводить гонки без дозаправок.

И все же вряд ли хоть кто-то на это пойдет: такой бак из-за его размеров невозможно разместить в машине, не нарушая ее аэродинамику, а потери из-за излишнего веса (около 0,04 с за каждый кг) и повышенный износ шин сводят на нет преимущество гонки без пит-стопов.

А вот гонки с тремя пит-стопами точно станут редкостью. Команды могут пойти на квалификацию с приличным запасом топлива (чтобы проехать затем достаточно кругов в гонке) и увеличить отрезки между остановками на 8 — 10 кругов ради тактики 2 пит-стопов. А в гонках, где и раньше было не более 2 остановок (Бразилия, Инди, Сепанг), возможен только один пит-стоп. В общем, первые три этапа, как обычно, покажут, чего нам ждать в этом сезоне.



Пит-стопов, похоже, станет меньше

НОГИ ВРОЗЬ

Обратная сторона регламента

Новый регламент предоставляет конструкторам относительно большую свободу действий в расположении задней подвески.

До недавних пор ее конструкция и геометрия диктовались требованиями аэродинамики. Если коротко: рычаги играли вспомогательную роль в тщательно продуманной конструкции диффузора. Действовавшее до сих пор разрешение резко задирает диффузор вверх вынуждало выносить задний из рычагов нижнего треугольника вперед от оптимальной точки его крепления — вот почему нижние рычаги были расположены так близко друг к другу.

Теперь, когда это условие по диффузору исключено, рычаги нижнего треугольника можно раздвинуть.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Пусть и медленнее, зато дешевле

Поскольку три первых этапа 2005 года пройдут на выезде, некоторые команды постараются сэкономить на перевозке своего имущества, отправив его морем.

В настоящее время команды возят на каждую гонку до 22 тонн грузов (машины, инструмент, оборудование, запчасти), что обходится им в \$125 за 1 кг в год. Морской фрахт стоит значительно дешевле.

Правда, и сроки доставки намного больше, и потому единственный способ гарантировать, что все необходимое будет дожидаться приезда команд в Мельбурне, Малайзии и Бахрейне, — подготовить три комплекта и отправить их одновременно.

«Так дешевле, — считает Найджел Степни из Ferrari. — Если ничего не нужно переделывать, то стоимость дополнительного груза покрывается за год».



Гайковерт — лишь одна из тысячи позиций

Деловой калейдоскоп

▽ Vodafone остается с Ferrari

Компания Vodafone продлила спонсорский контракт с Ferrari до конца 2006 года. Изменений немного, но затянувшиеся переговоры показывают, что утрясти все детали было непросто. Вопросы вызывают желание Philip Morris выкупить всю рекламную поверхность Ferrari и роль М. Шумахера после 2006 года.



▽ Сато приложился к бутылке

Такума Сато будет раскручивать новый напиток для спортсменов, разработанный японской компанией Asahi. Напиток, презентация которого состоится весной и только в Японии, пока не имеет названия, но и B.A.R.-Honda, и Asahi выражают надежду, что эта акция – шаг к долгосрочному сотрудничеству.



▽ Ford оборвал все связи с F1

Продав компанию Pi Group, Ford оборвал последнюю нить, связывавшую его с Формулой 1. Pi купили Кевин Калкховен (внизу) и Джерри Форсайт, совладельцы серии Champ Car, – им же в октябре достался и Cosworth. Калкховен назвал эту сделку «логичным шагом».



ЭФИРНЫЕ ГОНКИ

Бортовое ТВ меняет ценность рекламных мест

По крайней мере, две команды готовят новые расценки на рекламные места, опираясь на данные отчета о том, что попадало в кадр в 2004 году, показавшего неожиданные результаты.

Значительное увеличение в прошлом сезоне доли трансляций с бортовых камер повышает ценность размещения рекламы на зеркалах и верхней части монокока. И наоборот, воздухозаборники и понтоны, попадающие в фокус камер, расположенных вдоль трассы, теперь могут оказаться не столь привлекательны для рекламодателей. Отчет учитывает время показа логотипов на машинах всех 10 команд и позволяет делать определенные выводы. Верхняя часть монокока занимает первую строчку с 29,55% общего времени трансляции, хотя она видна лишь с бортовых камер. Задние крылья, частенько попадавшие в поле зрения бортовых камер, занимают второе место (17,42%). Зеркала, несмотря на их малые размеры, получили целых 7,42% – это больше, чем доля воздухозаборника, – традиционного места для размещения логотипов титульных и ведущих спонсоров (7,12%). Иначе говоря, в пересчете на единицу площади размещать рекламу на зеркалах выгоднее, чем в любом другом месте на машине.

Поэтому удивительно, что мало кто из команд и спонсоров в 2004 году согласился размещать логотипы на корпусе зеркал. Те, кто решился – Renault (Elf), Toyota (EMC2) и Jordan (Remax), – получили хорошую отдачу, даже несмотря на то что в кадре логотипы отображаются не совсем корректно, но это мизерная плата за их постоянное присутствие на экранах телевизоров. Целых

22,29% времени показа рекламы на машинах Renault приходится на долю логотипов Elf, размещенных на зеркалах, – доля Elf приближается к доле титульного спонсора Mild Seven (см. ниже).

Автор отчета, компания Margaux Matrix, уже предвидит перемены в политике продажи мест на корпусе машин. По традиции команды, предлагая такие места спонсорам, оценивают их исходя из площади – вот почему воздухозаборник и заднее крыло пользовались у титульных и ведущих спонсоров высоким спросом. Теперь, когда картинка часто идет с бортовых камер, площадь участка не имеет прежнего значения, и ведущим спонсорам будут предлагаться зоны, которые чаще попадают в поле зрения камер. Ну а те, кто уже скупил такие участки (вроде Budweiser), и дальше будут получать более высокую отдачу от своих вложений.

Наверняка в 2005 году ведущие спонсоры станут активнее использовать зеркала и

верхнюю часть монокока. Но и воздухозаборник, безусловно, останется в цене – ведь даже будучи обойденным в телетрансляциях, он занимает немало места на снимках, публикуемых бумажными СМИ.

РАСПОЛОЖЕНИЕ	ЭКР. ВРЕМЯ	ДОЛЯ
■ Монокок (верх)	22 394 с	29,55%
■ Зад. крыло (спереди)	13 205 с	17,42%
■ Понтоны	9387 с	12,39%
■ Зеркала	5623 с	7,42%
■ Пер. крыло	5550 с	7,32%
■ Воздухозаборник	5392 с	7,12%
■ Монокок (сбоку)	4261 с	5,62%
■ Нос. обтекатель (верх)	3640 с	4,80%
■ Зад. крыло (сзади)	2459 с	3,24%
■ Нос. обтекатель (сбоку)	1429 с	1,89%
■ Зад. крыло (сбоку)	951 с	1,25%
■ Кокпит (снаружи)	662 с	0,87%
■ Кокпит (внутри)	384 с	0,51%
■ Шины	200 с	0,26%
■ Днище	177 с	0,23%
■ Рычаги подвески	69 с	0,09%

Приведены усредненное экранное время и доля трансляций рекламных поверхностей по всем 10 командам и всем гонкам 2004 года

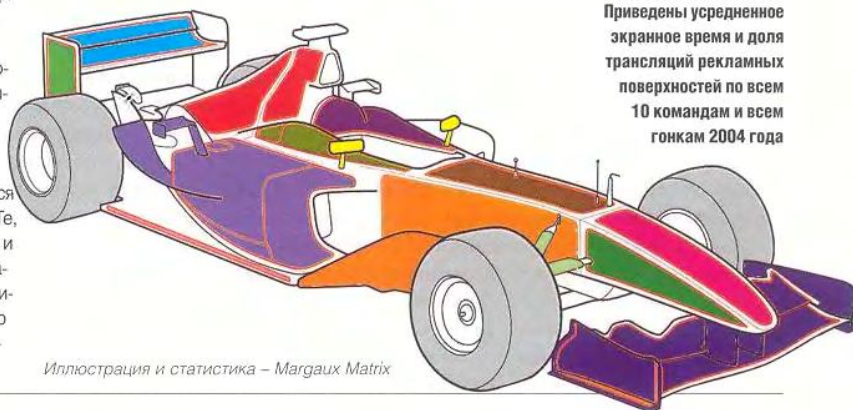


Иллюстрация и статистика – Margaux Matrix

РЕКЛАМНАЯ ВЫГОДА

Ferrari победила и в гонке спонсоров

На долю Marlboro пришлось около 10% эфирного времени телетрансляций 2004 года. Ее логотип можно было видеть почти 4 часа – чуть больше трети того времени, когда на телеэкранах красовались логотипы спонсоров Ferrari.

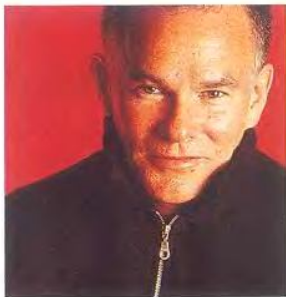
На долю Vodafone приходится четверть времени, отведенного Ferrari, а если добавит сюда Shell, то спонсорам Ferrari достались три из первых четырех мест в нашей таблице. А в первой десятке еще и собственная эмблема Ferrari.

Два места в первой пятёрке взяла Renault – благодаря значительной доле показа логотипов Mild Seven и Elf. У B.A.R. в первой десятке две строчки (Lucky Strike и Honda), а вот у McLaren и Williams только по одной.

Данные, собранные Margaux Matrix, свидетельствуют, что табачные компании по-прежнему занимают в F1 доминирующее положение. Из пяти табачных брендов только B&H не попал в первую десятку.

А вот из автомобильных компаний в числе первых 25 только Honda – удивительный результат, учитывая огромные инвестиции в F1, сделанные BMW, Mercedes, Renault и Toyota.

Бренд	Команда	Секунды	Доля	Всего трансляции
Marlboro	Ferrari	13 608	34,50%	9,84%
Vodafone	Ferrari	9786	24,81%	7,08%
Mild Seven	Renault	6490	25,91%	4,69%
Shell	Ferrari	5737	14,55%	4,15%
Elf	Renault	5582	22,29%	4,04%
Lucky Strike/Luckies	B.A.R.	4875	26,14%	3,53%
Honda	B.A.R.	4560	24,45%	3,30%
West	McLaren	4294	30,07%	3,11%
Ferrari	Ferrari	4170	10,57%	3,02%
HP	Williams	4043	28,08%	2,92%
I-Mode	Renault	3314	13,23%	2,40%
Siemens	Разные	3016	нд	2,18%
Bud	Williams	2960	20,56%	2,14%
HSBC	Jaguar	2885	36,07%	2,09%
Michelin	Разные	2392	нд	1,73%
Panasonic	Toyota	2360	42,59%	1,71%
Alpine Stars	Разные	2340	нд	1,69%
B.A.R.-BarCode	B.A.R.	2311	12,39%	1,67%
Telefonica	Renault	2176	8,69%	1,57%
Bridgestone	Разные	1992	нд	1,44%
Credit Suisse	Sauber	1872	42,53%	1,35%
Benson & Hedges	Jordan	1707	37,72%	1,23%
Red Bull	Разные	1628	нд	1,18%
Deutsche Vermögensberatung	Ferrari	1521	3,86%	1,10%
555	B.A.R.	1435	7,69%	1,04%



Питер Уиндзор

Заточив своих гонщиков в башню Ф1, команды лишают их возможности совершенствовать свое мастерство, а нас – получать удовольствие

Чем занимаются наши герои, когда не ездят на машинах Ф1? Политкорректный ответ звучал бы так: Михаэль Шумахер, Кими Райккёнен, Хуан Пабло Монтойя и остальные никогда не перестают быть гонщиками Ф1. Вот почему все свое время вне кокпита они должны посвящать физическим тренировкам (с учетом особых требований Ф1), а также общению со спонсорами и прессой. Поэтому по-человечески их чаще всего бывает просто жаль.

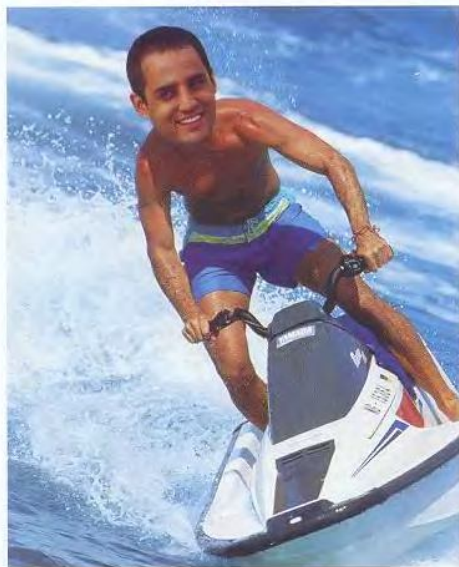
Но на самом деле заниматься тем, чем им хотелось бы, не позволяют условия контрактов. Готов спорить, что Кими в свободное время был бы рад участвовать в финских авторалли и носиться на кроссовых мотоциклах. Хуан Пабло по утрам с удовольствием гонял бы на джипах, гидроциклах или занимался тем же мотокроссом, а днем играл бы в теннис или гольф. Об остальных можно сказать то же самое. Они готовы тестировать машины Ф1 – когда необходимо и участвовать в других соревнованиях – для собственного удовольствия.

Меня поражает, что многим пилотам Ф1 просто не разрешают оттачивать мастерство. Что годится для Шуми, уникального гонщика, ведущего за собой Ferrari, вовсе необязательно подходит Кими. Что хорошо Монтойе, может не устроить Марка Уэббера.

Это, на первый
взгляд, пустое
развлечение на
самом деле бодрит
гонщиков
и расширяет их
возможности.
Автоспорт от этого
только выиграл бы

То, что необходимо гонщикам Ф1, обусловлено самой их природой. Они – спортсмены, обладающие навыками, которые нужно постоянно совершенствовать. Вот что я вычитал недавно на сайте звезды гольфа Тайгера Вудса: «Думаю, главное, чему я научился в 2004 году, – я стал лучше понимать технику игры. Я всегда говорю, что если ты не пытаешься развиваться, то останавливаешься, и остальные тебя обходят. Поэтому я изменил свою технику... Ты всегда учишься, экспериментируешь и пробуешь что-то новое. Без этого не станешь лучше». А когда же гонщикам Ф1 «экспериментировать» и работать над собой, если они намертво прикованы к Гран При и тестам?

Не сомневаюсь, что Кими, Хуан Пабло, Марк, Фернандо Алонсо, Дженсон и все остальные могли бы расти как гонщики – в том смысле, что научились бы добиваться максимальных результатов на несовершенных машинах,



‘Хуан Пабло по утрам с удовольствием гонял бы на джипах, гидроциклах или занимался мотокроссом, а днем играл бы в теннис или гольф’

если бы больше времени могли посвящать другим видам автоспорта. Они не только крепили бы духом и становились более уверенными в себе – они совершенствовались бы мастерство, рост которого сегодня искусственно сдерживается сенсорами поперечной и продольной устойчивости, датчиками тормозов и прочей электроникой.

Другими словами, Дэвид Култард отнюдь не случайно проиграл американцу Кейси Мирсу дуэль за рулем Ferrari 360 во время недавней Гонки чемпионов: Кейси гоняется на внедорожниках и в NASCAR, а ДиСи – специалист узкого профиля, непривычный к овалам и большим неуклюжим спорткарам. Но не стало особым сюрпризом и когда в том же состязании великолепный Хейкки Ковалайнен одолел и Михаэля, и прошлогоднего чемпиона мира по авторалли Себастьяна Лоэба: Хейкки доводилось участвовать в ралли, а сегодня его можно видеть за рулем гоночных машин различных категорий – и все потому, что до Ф1 он пока еще не дорос. Благодаря этому разнообразному опыту его способности только развиваются.

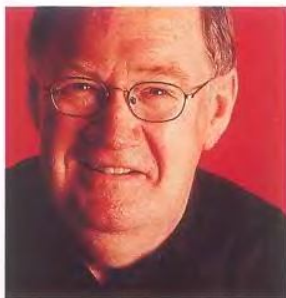
В Париже ключ к успеху был в умении быстро адаптироваться к незнакомым автомобилям, различным шинам и меняющимся дорожным условиям. Нет никаких сомнений в том, что на машине Ф1 ДиСи был бы намного быстрее Мирса, – и это, с точки зрения самого Култарда, самое главное. Но, думается, любой уважающий себя гонщик Ф1 не должен уступать более слабым соперникам ни на закрытых трассах, ни на открытых, ни на бездорожье.

Может, командам Ф1 стоит пересмотреть свое отношение к гонщикам? Например, вместо того чтобы отправлять Кими в Восточную Европу для пожимания рук миллионам фанатов, почему бы не дать ему возможность выступить в парочке ралли, где, конечно, среди зрителей были бы VIP-гости McLaren? А Хуан Пабло мог бы участвовать в гонках внедорожников в составе команды Mercedes. Гости Renault могли бы тусоваться с Фернандо, если бы он вместе с Хейкки выступал в новой кузовной серии Megane Trophy. И так далее.

Следующее поколение гонщиков от этого только выиграет. Мы узнали, насколько хорош Йохен Риндт, потому что он – никому не известный австриец – произвел фурор, заткнув за пояс звезд Ф1 во время гонки Ф2 в лондонском Кристал Палас.

Мы знаем, что Ковалайнена ждет настоящая слава – потому что сегодня он одолел лучших из лучших. Наметив себе новую высоту, он ее покорил. Единственный раз в XXI веке молодой парень смог использовать свой шанс – и от этого выиграли все.

Проблема в том, что парижский турнир был уникальным: немногим гонщикам представится возможность повторить подвиг Хейкки. По мнению Михаэля, это хорошо, ведь если бы таких соревнований было много, они потеряли бы свою привлекательность. Я не согласен. Я считаю, что публике смотреть на гонщиков Ф1, когда они выходят за рамки привычного контекста, нравится не меньше, чем смотреть их гонки по ТВ 19 раз в году. Именно поэтому традиционный Фестиваль скорости в Гудвуде всегда собирает больше 100 тысяч зрителей. Но есть и еще один плюс: гонщикам Ф1 это помогло бы в их основной профессии. **1**



Алан Хенри

Должен ли лучший гонщик Ф1 сделать подарок соперникам и жаждущим чего-нибудь новенького болельщикам – и уйти в отставку?

Дважды чемпион мира по авторалли Карлос Сайнц, выступая на недавней церемонии Autosport Awards, подчеркнул, что один из важнейших моментов карьеры автогонщика состоит в том, чтобы вовремя уйти. Неделий позже в Монако на вручении призов FIA Михаэль Шумахер заставил присутствовавших прервать разговоры, которым все предавались после ужина, когда в интервью главному редактору F1 Racing прилюдно заявил, что в Формуле 1 его ожидает

еще «много-много радости». Расчет был на то, чтобы заставить соперников беспокойно поежиться. Понесли их вздохи.

**Сумерки богов?
Каждый выбирает
сам, и можно ли
винить Шуми
за желание
продолжать?**

К счастью, Шумахер не стал усугублять ситуацию, воздержавшись от детального рассказа о своих дальнейших планах. И все же источники, близкие к нынешнему королю Ф1, полагают, что прежде чем повесить шлем на гвоздь, он рассчитывает выиграть

100 Гран При и 10 чемпионатов мира. Все это вызывает естественный вопрос: чего мы хотим от наших героев? И какого рода обязательства, в свою очередь, они несут перед спортом, прославившим их имена?

Сайнц – джентльмен, за плечами которого два титула чемпиона мира и рекорд, равный 26 победам в международных ралли, – решил остановиться в возрасте 42 лет, полагая, что лучшие достижения уже позади. У Шумахера же психологических или физических проблем такого рода нет и ему ничто не мешает удовлетворять и далее свои неутоленные амбиции. Но должны ли мы радо-

ваться, что этот гений продолжает выступать в гонках в надежде добиться еще более высоких достижений? Или стоит похлопать его по плечу со словами: «Ради блага спорта, Михаэль, старина: ей-богу, хватит!»

Возможно, в поисках ответа нам стоит заглянуть в историю. Хуан Мануэль Фанхио, прежде чем уйти в отставку в 1958 году, завоевал пять чемпионских титулов за семь сезонов. Он что, ушел ради блага спорта? Нет, он ушел, потому что понял: в возрасте 47 лет силы его уже не те.

Джеки Стюарт закончил карьеру в 1973-м в возрасте 34 лет, выиграв три чемпионата и 27 Гран При, что по тем временам было рекордом. Он сделал это ради блага спорта? Нет, просто росла его молодая семья и он больше не хотел рисковать жизнью, поскольку Ф1 тогда была чрезвычайно опасным делом.

Ники Лауда ушел из Формулы 1 дважды. Сначала в 1979-м, потому что решил основать собственную авиакомпанию, а потом в 1985-м, потому что не хотел погибать во цвете лет. В обоих случаях, когда он обдумывал свои решения, мысль «о блага спорта» ему и в голову не приходила.

Надо помнить, что риск был и остается абсолютно реальным. Айртон Сenna, как это ни трагично, не дождался до того дня, когда он сам принял бы решение, но в двух вещах мы можем быть уверены абсолютно. Во-первых, он обнаружил бы, что способности его идут на убыль, задолго до того, как это стало бы заметно окружающим. Во-вторых, благодаря безжалостному самоанализу он понял бы сам, когда и почему он должен окончательно покинуть кокпит. Во имя блага спорта? Исключено! А вы как думаете?

Разум подсказывает простой и логичный вывод. Если настрой до сих пор позволяет Шумахеру продолжать в прежнем ключе, это должно вызывать у нас восхищение и уважение, как бы ни утомлены были те, кто взял на себя труд вести учет его бесконечных достижений. И чем больше будет расти счет его побед, тем больше будет споров о том, кто же в конечном итоге сменит Шуми на троне.

Вполне возможно, что тот, кто его низложит, лишив монополии на верхнюю ступень подиума, уже входит в автогоночное братство. Но в равной мере вероятно и то, что его преемник еще ни разу не сидел за рулем Формулы 1. В любом случае, перед Williams, McLaren, B.A.R.-Honda, Renault и остальными стоит по-настоящему трудная задача. Карлос Сайнц был прав: очень важно уйти вовремя. Но перед Михаэлем Шумахером стоит вопрос еще более сложный: почему он должен уходить в отставку? Учитывая его нынешнюю форму, причин для этого нет. Если только во имя блага спорта. И со стороны Михаэля это было бы величайшим актом благотворительности. **1**



‘Благодаря безжалостному самоанализу Сenna понял бы сам, когда и почему он должен окончательно покинуть кокпит. Во имя блага спорта? Исключено!’



Сможет ли Дэвидсон (слева) догнать Монтойю? В 2005 году мы этого не узнаем...

Приз от компании «Парфюм Палас» за лучшее письмо номера присуждается москвичу Николаю Радионову, обладающему острым глазом и аналитическими способностями

В следующем месяце автор лучшего письма получит приз, предоставленный компанией «Парфюм Палас» (www.parfum-palace.ru) элитный мужской одеколон Verino Pour Homme, в котором классические мотивы смешиваются с нотами пряностей и благородного кипариса. Аромат Verino Pour Homme откровенный, яркий, неповторимый; оригинальная упаковка и стеклянный флакон кубической формы символизируют изысканный стиль испанского модельера Роберто Верино



Дэвидсона даешь!

Я не являюсь болельщиком Дэвидсона и ничего не имею против команды B.A.R.-Honda. Но я испытал шок, когда узнал, что ее боссы лишили Энтони возможности принять участие в тестах Williams. Как они могли?! А вдруг это был шанс его жизни? Он – настоящий профессионал, а никто из гонщиков не удовлетворится одними лишь тестами. Всем, кто замешан в этой истории, должно быть стыдно.

Энтони Чью

Великобритания

Мы согласны. А что думает по этому поводу сам Дэвидсон? Об этом читайте на с. 74

Руки прочь от Шуми!

Что за крики вы поднимаете чуть ли не в каждом номере? «Было здорово, несмотря на то, что выиграл Шумахер», «неизменный успех Шумахера порождает апатию» и т. д., и т. п. Все мы, конечно, болеем за разных гонщиков, но такое отношение к семикратному чемпиону просто поражает. А скажите, Льва Яшина тоже критиковали всюду за то, что он первоклассно ловил мячи? Ирина Роднина 10 лет выигрывала чемпионаты – и что, зрители заходились в праведном

гневе, обвиняя ее в том, что фигурное катание стало неинтересным? Нет? Разве такие феноменальные спортсмены не украшают любой вид спорта? А у вас все это, значит, порождает апатию. Потрясающе! А я вот с унынием жду 2007 года, когда мы больше не увидим Михаэля на трассе. Да, обгонов, наверно, станет больше, как и претендентов на титул, но Формула 1 потеряет какую-то часть своего очарования, притягательности и, может, даже души.

Елена Ненастьева

Тамбов, по e-mail

Уважаемая Елена! Вы не будете отрицать, что на любую проблему можно взглянуть с разных точек зрения. Такие прошлогодние гонки, как Монако или Бразилия, было очень интересно смотреть, потому что там была настоящая борьба, настоящее зрелище! И это было явно веселее, чем любой из этапов, где не было интриги, если за явным преимуществом побеждал Михаэль. Отсутствие интриги и порождает апатию, даже если причина происходящего в том, что Шумахер и его команда на голову превосходят всех остальных, чего, кстати, никто не отрицает. Некорректно обвинять журнал в том, что мы как-то неправильно относимся к семикратному чемпиону: мы давно предложили всем, кто недоволен победами Шумахера, найти в себе душевные силы расслабиться и получить удовольствие от созерцания того, что творит Мастер на трассах. И еще: почитайте колонку Алана Хенри на с. 32.

Болеем за Midland! Письмо номера

...В центре Москвы заметил припаркованный автомобиль-чик с рекламой компании Midland на кузове. Опять возникли мысли о будущей рос-



Midland на улицах Москвы – уже!

сийской команде Ф1 и ее перспективах. Сомнений нет, ее появление – огромный плюс, тем более если руководство команды будет обращать внимание на российских гонщиков. И если к этому прибавить возможность появления в далеком будущем трассы уровня Ф1 в России, то воображение рисует заманчивые картинки...

С другой стороны, реально оценивая все возможности, представляется только такое: пилот команды Midland F1 (например, Михаил Алешин, почему бы нет?) отчаянно борется за предпоследнее место с Minardi Баумгартнера... Думаю, не мне вам объяснять, что в современной Ф1 без поддержки автогиганта не обойтись. Так на что же рассчитывает владелец Midland? Никита Радионов

Москва, по e-mail

Борис Ельцин в Midland F1. Когда я в первый раз прочитал это, у меня было состояние, близкое к шоку. Как? Почему? Лишь прочитав далее, наконец, увидел, что это внук бывшего президента, принятый на пост коммерческого директора. Эта команда становится всё более и более интересной. Интриги добавляет неизвестный мексиканский пилот, с которым якобы уже есть предварительное соглашение. Остается лишь дожидаться официального представления команды в феврале 2005-го, чего я лично жду с большим нетерпением.

Scrippler, по e-mail

Русская Редакция F1 Racing: 129110, Москва, Проспект Мира, 69, стр. 1, офис 605. Факс: +7 (095) 681 3920. E-mail: info@f1racing.ru. Пожалуйста, не забывайте указывать полный обратный адрес – это касается и тех, кто присылает письма по e-mail, если, конечно, они рассчитывают на призы, которые мы будем в этом разделе разыгрывать. Мы оставляем за собой право при необходимости сокращать тексты писем.

Неужели в F1 скоро появится русская команда!? Неужели скоро на стартовой решетке мы увидим российский флаг? Как сильно я этого жду! Неужели я смогу повесить на стене у себя дома рядом с фото Ferrari, McLaren, Williams и болид нашей команды? А рядом с фото Сены, Шуми, Стюарта, Проста, Хилла, Мэнселла у меня появится фото русского гонщика! Я это сделаю только из-за того, что он русский!!! Осталось потерпеть чуть-чуть! Болеем за наших!!

Алексей Попович

Санкт-Петербург, по e-mail

На что рассчитывают боссы Midland и в какой мере представляют трудности, стоящие на пути команды, — об этом во всех подробностях на с. 36.

Абсурд, господа!

Узнал, что от своих обязанностей освобождены Дэвид Питчфорт и Тони Парнелл. Решение кажется абсурдным. И это после того, как они подтвердили свое соответствие занимаемым должностям и спасли погибающую команду, приняв разваливавшийся Jaguar. Кажется, эра «ясности целей и почвы под ногами» прошла и нас ждет эра Хорнера и «ненаказанного злодея» Штайнера (F1 Racing, январь 2005). Будет ли она лучше — сомневаюсь. Очень жаль и очень обидно. У Матешица и Марко должны быть более чем веские причины для данного поступка. Невольно приходит на ум поговорка о новой метле. Как бы это событие, наравне с уходом Ричардса, не стало самой обидной ошибкой еще не начавшегося сезона.

В данном случае фанат Парнелла/Питчфорта
Gordon Korvin, по e-mail

Давайте разберемся!

В нашем рейтинге в статье «Великолепная дюжина» (F1 Racing, январь 2005) чемпиону страны в классе «Туринг Лайт» Владимиру

Лабазову присуждено 11-е место, а ниже приведены оценки, которые ему поставили эксперты. Из этих оценок следует, что в общем рейтинге он должен стоять намного выше. В чем дело? Вы что, господа журналисты, считать не умеете?

Болельщик В. Лабазова, по телефону *Вынуждены признать, что просмотрели ляп, который и ввел читателей в смущение: в тексте статьи, там, где речь идет об уважаемом Владимире Лабазове, приведены оценки экспертов, которые к нему никакого отношения не имеют. Каемся! Однако средний балл, который вывел Владимира в нашем рейтинге на 11-е место, был указан правильно. Самому же Владимиру желаем развить прошлогодний успех (насколько нам известно, он готовится к дебюту в главном российском кузовном классе «Туринг» за рулем BMW команды «Автодом Рейсинг») и не останавливаться на достигнутом.*

Чемпионат малолитражек?

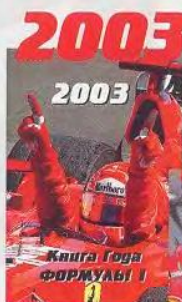
Интересно, чего хотят добиться боссы F1 снижением объема двигателей до 2,4 литра? Повышения уровня безопасности? Давайте вместо акселератора поставим в болидах велосипедные педали, а двигатель выбросим вовсе! Уверен, в этом случае уровень безопасности будет гораздо выше! А если двигатель оставить, команды всегда найдут способ, как раскрутить его до сегодняшних 850 лошадок (потратив, кстати, на это в два раза больше денег, расход которых так хотят снизить!). Подобные решения лишь добавляют автогигантам аргументов в пользу перехода в альтернативный GPWC. Хотя, может, оно и к лучшему — сможем ли мы называть F1 королевой автоспорта после еще парочки подобных решений ее руководителей?...
Дмитрий Демьяненко
Киев, Украина, по e-mail

Интернет-магазин
www.f1-shop.ru



Адреса магазинов с продукцией команд Формулы-1

Вышел в продажу новый том ежегодника "Книга Года Формула 1 2003". Эту книгу, как и другие издания, Вы можете приобрести в магазинах спортивной одежды "Формула 1 Клуб" или заказать по почте.



Книга года Формула 1 2003	10 У.Е.
Книга года Формула 1 2002	9 У.Е.
Книга года Формула 1 2001	4 У.Е.
Книга года Формула 1 1999	3 У.Е.



МОСКВА:

ул. Спиридоновка, д. 12/1. Работаем ежедневно с 10:00 до 20:00. Предлагаем всем поклонникам F1 спортивную одежду, модели болидов, аксессуары, плакаты, книги и многое другое.
Наш телефон: 8 (095) 202-5153

Санкт-Петербург:

м-н "Высшая Лига", Большой пр-т Петроградской стороны, д. 32/1А, 2-й этаж;
тел.: (812) 230-93-95

Ростов-на-Дону:

ул. Нагибина, 32/2, Супермаркет "Афина", 3 эт., тел.: 8 (8632) 43-62-22

Екатеринбург:

ТЦ "Универбът", ул. Посадская, 28а, 3-й эт., "Формула-1", тел.: (343) 251-55-92
МЦ "ЭМА", ВИЗ-бульвар, д. 13, 4 эт., "Формула-1" тел.: (343) 358-08-89

Тюмень:

ул. Холодильная, 134, корпус 1/1, ТЦ "Модена", "Формула-1", тел.: (3452) 40-44-26, 40-44-27

Омск:

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

Владивосток:

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

Донецк:

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

Пятигорск:

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

Когда появился в продаже ноябрьский номер F1 Racing, вынесенный на его обложку заголовок «Совершенно секретно: русская суперкоманда Ф1...» вызвал немалый ажиотаж.

Статья представляла собой эксклюзивное интервью с Алексом Шнайдером, человеком, о котором в Ф1 до того момента никто никогда не слышал. 23 сентября, накануне первого ГПТ Китая, Шнайдер по секрету поделился с нашим главным редактором своими планами по созданию совершенно новой команды Ф1.

Зачем ему это? «Мы рассчитываем объединить усилия с компаниями, представляющими для нас коммерческий интерес. Ф1 идеально подходит для этой цели: здесь есть конкуренция, стратегия, зрелище, высокие технологии и общественной масштаб. С помощью формулы 1 Midland Group может сделать себе рекламу во всем мире».

Он не очень-то похож на крутого гонщика, правда? А он им и не является. Шнайдер финансирует Midland F1 (так будет называться его команда) из сугубо прагматичных соображений, так как он — исключительно успешный бизнесмен. И к тому же бизнесмен успешный: годовой оборот Midland Group составляет около \$3 млрд, а владеют ею лишь двое — Шнайдер и его партнер Эдуард Шифрин.

А вот главные соратники Шнайдера по Midland F1 — Джанпаоло Даллара и Тревор Карринг — страстные поклонники автоспорта. Так как же будут распределены их роли? Чтобы это узнать, мы встретились с ними 5 декабря в роскошном лондонском отеле Metropolis на Олд Парк-лейн.

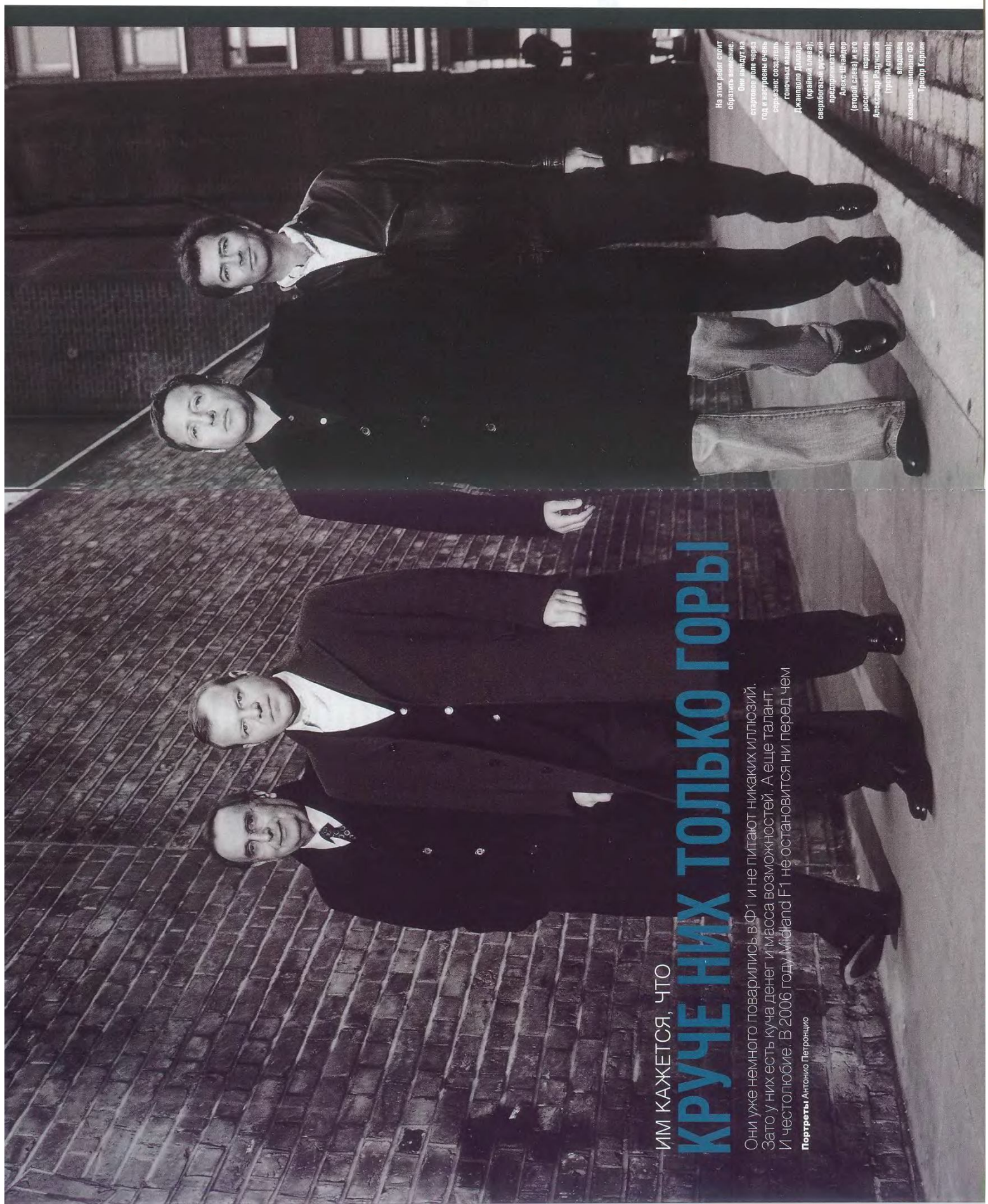
И сейчас мы можем с уверенностью сказать, что за 73 дня, разделяющих две наши встречи со Шнайдером, была проделана огромная работа. В отличие от Dubai F1 — еще одного экзотического дебютанта 2006 года (о котором расскажем чуть позже) — Midland F1 выглядит сегодня вполне реальным проектом.

Алекс Шнайдер

Интервью: Мэтт Бишоп
Образ

Рост Алекса Шнайдера — 1,70 м. Годовой оборот его компании Midland Group составляет почти \$3 млрд. Таким образом, он чуть выше и чуть богаче Берни Экклстуна. И почти в два раза моложе.

Как и Экклстон, он не слишком разговорчив. Задавая ли ты ему каверзные вопросы или дешёвый комплимент, он отвечает мягким ровным тоном. Возможно, он просто осторожничает — в конце концов, журналист и, следовательно, мне не обязательно доверять. Но за его монотонной речью скрывается острый ум. Когда я спросил, почему он пришел в Ф1 в такое неблагоприятное с коммерческой точки зрения время, он улыбнулся: «В Ф1 я не знаю ни одного человека, который не делал бы деньги. Да, в Ф1 люди плачут, но я не знаю, насколько искренни эти слезы — в некоторых случаях они проливаются на палубы шимарных яхт». Чистая правда.



ИМ КАЖЕТСЯ, ЧТО

КРУЧЕ НИХ ТОЛЬКО ГОРЫ

Они уже немного поварились в Ф1 и не питают никаких иллюзий. Зато у них есть куча денег и масса возможностей. А еще талант. И честолюбие. В 2006 году Midland F1 не остановится ни перед чем

Портреты: Антонио Петронцио

На этих ребятах стоит
обратить внимание.
Они выйдут на
стартовую полосу
год и вернутся очу-
щаясь в статусе
сильнейших
гонимых машин
Формулы 1.
Джанпаоло Даллара
(крайний слева);
свердловский российский
предприниматель
Алекс Шнайдер
(второй слева) и его
друзья: Тревор Карринг
Алекс Шнайдер
(третий слева);
вспомогатель
команды — гонимый Ф1
Тревор Карринг

Во что они вязались

Первые три года Midland F1 будет финансироваться Midland Group. Кажется, мои взлетевшие от удивления брови не произвели на Шнайдера никакого впечатления. Он невозмутимо подтвердил свою готовность выделить на это до конца сезона 2008 года \$300 млн. «А как же спонсоры?» — спросил я.

«К нам уже обращались заинтересованные лица, но мне не хотелось бы подробно останавливаться этой теме, — отвечает он. — Могу только сказать следующее: я думаю, что партнеры у нас появятся задолго до 2008 года».

Не секрет, что до того как Шнайдер связал себя обязательствами с Далларой и Карлином, он внимательно присматривался к Jaguar Racing. «Да, мы проявляли интерес к этой команде, но мы хотим широко использовать аутсорсинг (*передать часть работы другим организациям*), а в Jaguar все делают сами».

Похоже, слово «аутсорсинг» пользуется в Midland F1 большой популярностью.

«Зачем все делать самим?» А действительно, зачем? Думаю, Шнайдер уже знает что почем в Ф1, и я, кажется, догадываюсь, кто его просветил.

Dallara-Mercedes-Benz MG1 (или как там она будет называться). Но Шнайдер не поддается на провокации.

Шансы на победу

Если в течение нескольких последующих лет в Ф1 будут проведены реформы по сокращению издержек (что представляется весьма вероятным), то команды вроде Midland F1, которые находятся в частных руках и располагают приличным бюджетом, но все же не имеют такого преимущества, как бесплатные двигатели, окажутся в более выигрышном положении, чем их сегодняшние «близнецы» (Red Bull Racing и Sauber-Petronas). Но даже в этом случае выиграть Гран При будет не так-то просто.

«Безусловно, нам хотелось бы победить, — говорит Шнайдер, — но будем реалистами. В течение первых пяти лет мы рассчитываем завоевать, по крайней мере, один подиум. Однако со временем, когда ситуация в Ф1 изменится, когда разрыв между бюджетами больших команд и бюджетами маленьких команд сократится, тогда, как мне кажется, появятся шансы на... (*долгая, многозначительная пауза*) успех».

производственными заданиями Midland F1 и тем, как скоро будет подписан контракт на поставку двигателей. Ему предстоит построить три машины, и он уже рвется в бой.

Во что они вязались

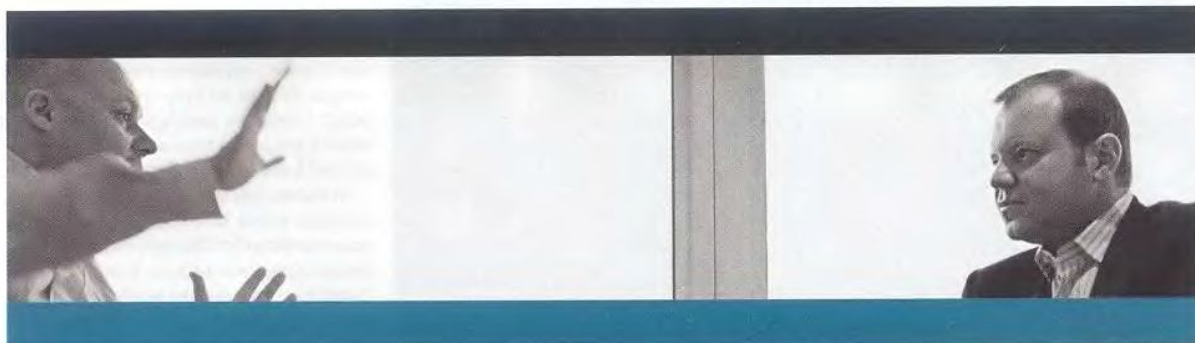
Даллара подтверждает, что выступает в роли генерального субподрядчика — так было и в конце восьмидесятых, когда он разрабатывал шасси для Scuderia Italia.

«Только в то время Формула 1 была другой, — говорит он. — Гораздо меньше команд пользовались поддержкой автопроизводителей. Прототип для Honda Racing Developments мы построили всего шесть лет назад, а кажется, что с тех пор прошла вечность, — за столь короткий срок изменилось очень многое. И мы опять вынуждены поднимать планку. Может, наши отношения с Midland и напоминают взаимоотношения со Scuderia Italia, но теперь наше сотрудничество в технической сфере должно быть гораздо более тесным».

Шансы на выживание

Он улыбается. Даллара не склонен так примитивно рассуждать о будущем. Он

‘КОГДА РАЗНИЦА В БЮДЖЕТАХ БОЛЬШИХ И МАЛЕНЬКИХ КОМАНД СОКРАТИТСЯ... МЫ ДОБЬЕМСЯ УСПЕХА’ Алекс Шнайдер



«Я часто общаюсь с г-ном Эклстоуном, — подтверждает он. — Он оказывает нам огромную поддержку».

Шансы на выживание

На мой вопрос о том, как долго Midland F1 планирует пробить в Ф1, Шнайдер ответил жестко: «Не знаю». Это был ответ человека, уставшего от подобных вопросов, — у бизнесменов международного уровня они вызывают острую неприязнь.

Но я не сдаюсь: «Три, пять, десять лет?»

«Более десяти лет», — отвечает он, сжимает руки на груди и замолкает.

В Ф1 шансы команды на выживание зависят в первую очередь от того, сможет ли она найти заинтересованного производителя двигателей. Ходят слухи, что моторы команде, возможно, будет поставлять Ferrari, и Шнайдер признает, что он уже думал о Маранелло. Я предполагаю, что, скорее, двигатели Mercedes-Ilmor, изначально предназначавшиеся для (мертворожденной?) Dubai F1, в конце концов появятся на Midland-

Алекс Шнайдер немногословен, однако то, что он все-таки говорит, звучит очень здраво. Можете не принимать его всерьез, можете его недооценивать... если хотите.

Джанпаоло Даллара

Интервью: Алан Хенри
Образ

Благородный, учтивый и уже разменявший шестой десяток Джанпаоло Даллара одевается с чопорной элегантностью, свойственной итальянцам определенного возраста. Он тепло и остроумно рассказывает о былых временах, о своей первой встрече с Фрэнком Уильямсом в 1969 году, о том, как Фрэнк появился на сицилийской трассе «Энна Пергуза» на старом трясушем грузовике со своим Brabham Формулы 2, взяв с собой всего пару механиков, и о том, как его гонщик Пирс Каридж выиграл ту гонку.

Однако то что у Даллары богатое прошлое, отнюдь не значит, что его стоит сбрасывать со счетов как сентиментального ветерана. Все его мысли заняты

считает, что технический потенциал Midland зависит от того, какой фундамент команда заложит к тому времени, как в августе следующего года выйдет на трассы ее первая машина.

«Могу сказать, что в проекте Midland будет задействовано около 50% наших мощностей, а может, и больше, — говорит он. — По разным причинам в 2005 году мы будем не слишком загружены в других формулах. В Ф3 не будет никаких изменений еще три года, GP2 — совершенно новый класс, а изменения в IRL, которые первоначально планировались на 2006 год, отложены как минимум на год. Поэтому у нас будет возможность сосредоточить все наши усилия на Ф1».

Шансы на победу

Он думает, прежде чем ответить. «Лучшее, на что мы можем рассчитывать в первый год, — это составить конкуренцию команде, использующей такой же двигатель, — говорит он. — Не стоит думать, что мы можем просто прийти и сразу бросить вызов Williams. Это нереально».

Мэтт Бишоп из F1 Racing (слева)

«раскусил» Шнайдера: его ключевое слово «аутсорсинг» — зачем все делать самим, если это можно поручить привлеченным компаниям, считает Шнайдер. Он пришел в Ф1 надолго, но в то же время будет заниматься и другими проектами (например, строительством престижного небоскреба Trump Tower в Торонто)



Тревор Карлин

Родился 13 марта 1963 года в Сент-Олбансе, Англия
Живет в Олдершоте
Семейное положение: женат, 2 детей

1980 Младший механик в PRS Racing Cars
1984 Кладовщик в Ralt, создававшей шасси Ф3, Формулы Atlantic, Ф2 и Ф3000
1986 Переходит в Ralt USA (Лос-Анджелес)
1988 Менеджер Bowman Racing (британская Ф3). 2-е место в серии; 6 побед
1989 Bowman побеждает в британской Ф3 и в Макао (Дэвид Брэбем)
1993 Менеджер West Surrey Racing (WSR). Третье место в британской Ф3
1996 Гонщики WSR — Кристиано да Матта и Марк Жене
1996 С Мартином Стоуном создает Carlin Motorsport для участия в промоконкурсе на самый быстрый пит-стоп в составе Williams

1997 Основал команду Ф3 Carlin на базе в Мизенс Фарм (ныне — место расположения технологического центра McLaren), пригласив специалистов из Bowman и WSR
1998 Тестирует Дженсона Баттона в Пембри. В британской Ф3 его команду представляет Нараин Картикеян. Ассоциация Ф3 присуждает Carlin звание Команды года.
2000 3-е место в чемпионате (Т. Сато)
2001 Сато выигрывает британский чемпионат Ф3, Дэвидсон финиширует вторым
2002 Приглашает Джеймса Кортни и Алана ван дер Мерве
2003 Ван дер Мерве становится чемпионом британской Ф3. Создает команду в Мировой серии Nissan
2004 Создает команду Carlin Formula BMW; приглашен на должность руководителя Midland F1



Алекс Шнайдер

Родился 3 августа 1968 года в Ленинграде, СССР
Живет в Торонто
Семейное положение: женат, две дочери

Образование
Институт W. Lyon McKenzie Collegiate, Торонто; Йоркский Университет, Торонто. Диплом бакалавра экономики (с отличием)

Карьера

1990 Еще продолжая учебу в университете, работает менеджером в компании, поставляющей компьютеры, текстиль и электронное оборудование советским сталелитейным предприятиям
1992 Открывает для себя огромный потенциал рынка металлов в странах СНГ
1993 Участвует в создании Trans Resources NV в Антверпене (торговля черными металлами)
1994 Участвует в создании Midland Resources Holding Ltd с офисами в Антверпене и Киеве. Занимается торговлей сырьем в странах СНГ
1997 Возвращается в Канаду, открывает офис в То-

ронто. Переводит все операции Trans Resources NV в Midland Metals International Inc. Офис в Москве
1998 Офис в Лондоне
2000 Становится крупным акционером украинского сталелитейного завода
2001 Инвестирует средства в сталелитейные и горнодобывающие предприятия в Украине, скрапбазы в Англии, Турции и Сербии
2002 Приобретает электросети Армении и основывает Midland Shipping Group. Строит недвижимость в Москве
2003 Принимает участие в программе государственной приватизации в Сербии и Черногории (сельское хозяйство, недвижимость, транспорт, легкая промышленность). Ведет строительство в Торонто и Москве. Покупает сталелитейный завод на юге России. Вкладывает средства в вагоностроительные предприятия
2004 Развивает транспортное направление, приобретает сталелитейные заводы в Польше, России, Украине, Черногории. Объявляет о создании Midland F1



Джанпаоло Даллара

Родился 16 ноября 1936 года в Варано Мелегари, Италия
Живет в Парме
Семейное положение: женат, две дочери

1959 Окончил Миланский политехнический институт по специальности авиационное строительство
1960 Поступает в гоночный отдел Ferrari
1961 Переходит в Maserati
1963 Главным конструктор Lamborghini; создает Lamborghini Espada
1966 Создает Lamborghini Miura
1968 Переходит в de Tomaso, проектирует машины Ф2 и Ф1 для Фрэнка Уильямса
1972 Основывает Dallara Automobili в Варано Мелегари неподалеку от Пармы
1974 Помогает Уильямсу разработать FW01-03
1978 Проектирует первое шасси Dallara Ф3 (его машины по-

беждали в чемпионатах Италии, Франции, Германии, Великобритании, Швейцарии, Японии, Южной Америки, России и Австрии)
1988-1992 Dallara разрабатывает и строит шасси Ф1 для Scuderia Italia
1997 Dallara проектирует и строит первое шасси для Indy Racing League (чемпион IRL в зачете производителей с 1998 по 2003 год)
1998 Honda заказывает Dallara разработку шасси Ф1; прототип выходит на испытания, но проект заморожен, так как Honda решает вернуться в Ф1 для начала в качестве поставщика двигателей
2000 Dallara начинает поставлять спортивные машины французской команде ORECA
2004 Dallara объявляет о том, что будет строить шасси Ф1 для Midland F1

Ходило немало разговоров о том, что моторы будет поставлять Ferrari. Ведь уже была Dallara-Ferrari. Он широко улыбается. «Да, конечно. Но я думаю, что г-н Шнайдер рассмотрит все возможности и примет решение исходя из имеющихся предложений и коммерческих условий. Но если мы хотим, чтобы первая машина была готова к началу сентября, то уже совсем скоро нужно определить, какой у нас будет двигатель. А пока мы работаем над передней частью машины.

Честно говоря, я не знаю, на что мы можем реально рассчитывать. Конечно,

что мы будем болеть за Карлина в марте 2006 года в Мельбурне — дебютной гонке Midland. Ведь он отличный парень, знаете ли!

Впрочем, это не главное — Карлин прежде всего бизнесмен. Он понимает, что ему представилась блестящая возможность, и не собирается ее упускать. «Я никогда не стремился попасть в Ф1 только для того, чтобы стать одним из многих», — говорит он. — Не стоит считать, будто Алекс мне помогает. Он дал мне шанс делать то, что хочу я. И я его не подведу».

worth здорово ударило по рабочим планам Карлина.

«Поставщик двигателей очень важен не только на этапе предварительной подготовки. От двигателя зависит также и наше место на стартовом поле. Есть Премьер-лига и Первый дивизион; если у нас будет хороший гонщик и хороший двигатель, мы окажемся в первых рядах Первого дивизиона. Но нельзя тешить себя иллюзиями — для этого нам предстоит одолеть Minardi, Jordan, Red Bull и Sauber, что само по себе непросто».

Шансы на выживание

Карлин уважает будущих соперников и говорит, что, отправляясь в Мельбурн-2006, Midland F1 не будет раздавать обещания выиграть первую же гонку — для этого он слишком благоразумен.

«Дело не в размере бюджета, а в том, как его использовать», — говорит он. — Заключив контракт с Dallara, мы сэкономили на постройке машины Ф1 примерно 50%. У них есть аэродинамическая труба, испытательные стенды и огромная база данных по Ф1. Dallara делает самые быстрые гоночные машины — для IRL, так что о скорости они знают все».

Вот это и означает делегировать полномочия: заключить союз с успешной и надежной компанией. Проблем меньше. Первоначальные издержки сведены к минимуму. Да, Карлин вряд ли готовится проигрывать.

Шансы на победу

Смогут ли они победить? Пожалуй, нет. Пока нет. Жаждающие побед, как правило, излишне оптимистичны. Вы могли бы предположить, что такова и Midland F1 — ведь она создана русским мультимиллиардером-мечтателем. Но это не так. Шнайдер ищет подходящих людей. Что в связи с этим можно сказать о Карлине?

«У меня нет опыта работы в Ф1», — признает он. — Но мы прекрасно работали в составе фантастической команды

Даллара (слева): в проекте Midland будет задействовано более 50% производственных мощностей его компании, и он пригласил бывшего конструктора Jordan Гэри Андерсона на должность руководителя проекта; **Шнайдер (в центре):** в первые три года его инвестиции в проект составят примерно \$300 млн; **Карлин (справа):** «Мы неплохо выступали в младших сериях»



мы сделаем все от нас зависящее, чтобы построить достойную машину, однако интересно посмотреть, как будет развиваться Ф1 в ближайшие несколько лет, особенно с точки зрения расходов. Но я думаю, что мы пришли в Ф1 надолго».

Тревор Карлин

Интервью: **Оливер Пигэм**
Образ

Тревор Карлин — «классный парень»: благожелательный, разговорчивый, веселый и открытый. Но в то же время складывается впечатление, будто он весь охвачен благоговейным страхом; на фотографии он выглядит немного смущенным, немного не в своей тарелке.

Так и есть, ведь не каждый же день баснословно богатый русский решает, что ты и твоя компания — именно то, что нужно, чтобы помочь ему создать собственную команду Ф1. И совершенно ясно,

Во что они ввязались

Будьте уверены: Карлин готов не только справиться с трудностями, которые ожидают его в ближайший год, но и оправдать надежды окружающих его людей.

«Мы подробно обсуждаем все вопросы», — сказал он. — Все, что касается финансов, я обсуждаю с Алексом. У нас есть методология и бюджет — я для него постараюсь».

Его образ действий очень прост: делегировать полномочия и перепоручать работу привлеченным компаниям. Настолько прост, что даже удивительно, почему такое никому не приходило в голову раньше. «Понятия не имею, мне это было ясно давным-давно», — говорит он.

Первые тесты запланированы на сентябрь 2005 года, а сейчас основная проблема — выбор двигателя. Без мотора невозможно разработать заднюю часть машины, а такая задержка им абсолютно не нужна. Решение Ford продать Cos-

worth в младших формулах». Он слишком скромно. Карлин все делает хорошо и быстро. Он основал свою компанию в 1996 году; в 1997-м она пришла в Ф3, к 2001 году доминировала в чемпионате, занимая первое и второе места.

Он способствовал росту Дженса Баттона, Энта Дэвидсона, Такумы Сато... Добавьте к этому штат опытных инженеров из Brabham, Benetton и McLaren, и вы поймете, что команда Карлина заслуживает доверия.

«Думаю, если мы все будем делать, как и прежде, и останемся гоночной командой, то справимся», — говорит он. — Наша судьба в наших руках. Мы подпишем контракт с поставщиком двигателей и будем ему платить, так что ему придется о нас заботиться. А достижения Dallara даже при минимальных ресурсах просто невероятны. Так работала Carlin, и хотим повторить это с Midland». Настоящий боец. 1



Кристиан Гайстдорфер



Колин Коллес



Александр Радунский

Начало славных дел

«В России огромная армия поклонников Формулы 1, и они заслуживают права болеть за свою собственную команду, за своих, российских гонщиков. Уверен, фанатов станет еще больше с появлением нашей, российской команды Формулы 1». Так считает Александр Радунский, управляющий партнер Midland F1 по России, человек, тесно связанный и с бизнесом, и со спортом (Александр — член совета директоров теннисного турнира «Кубок Кремля»).

Ждать исполнения нашей давней мечты осталось недолго — презентация Midland F1 состоится в Москве 25 февраля, а дебют команды в гонках запланирован на сезон-2006 (если не удастся уже в этом году договориться с Эдди Джорданом — см. с. 24).

«Нам очень важно, чтобы команда была именно российской, — продолжает А. Радунский. — Важно по многим причинам. Во-первых, основной бизнес наша группа ведет здесь, в России и странах СНГ. Мы заинтересованы в его развитии, а Формулу 1 считаем одним из эффективнейших маркетинговых инструментов, который поможет привлечь к нам внимание как российских, так и иностранных партнеров. Кроме того, мы хотим подключить к нашей спортивной программе российские компании,

показать им, какие великолепные возможности для бизнеса может дать Формула 1. И наконец, Россия — наша родина, — и мы хотели бы сыграть свою роль в укреплении ее имиджа в мире».

Идеология проекта безупречна. Но вряд ли его можно будет считать полноценным, если в команде не найдется места русско-му гонщику.

«Разумеется, мы хотели бы видеть в нашей команде россиянина, — соглашается А. Радунский. — Но, к сожалению, сегодня гонщика, в достаточной степени подготовленного к выступлениям в Формуле 1, у нас пока нет, поэтому поначалу в качестве боевых пилотов мы собираемся приглашать гонщиков из других стран. Но мы уже встречаемся и ведем разговоры и с некоторыми из наших ребят — кстати, из той южины, которую вы представили в одном из последних номеров F1 Racing. Мы говорили с Романом Русиновым и рассматриваем его как достойного кандидата на место тест-пилота. Кроме того, мы не скрываем своего интереса к Мише Алешину и хотели бы встретиться с некоторыми другими ребятами. Кстати, речь ведь идет не только о Формуле 1. Мы планируем запустить свою программу подготовки молодых пилотов, рассчитанную лет на 5–7, и в рамках этой

программы хотим обкатать наших перспективных ребят в Формуле 3. И все это лишь один раз подчеркивает серьезность наших намерений в автоспорте!»

Команда располагает более чем богатыми возможностями организовать полноценную подготовку и/или тестирование наших гонщиков в Формуле 3. В ее составе два опытейших специалиста — вместе с Тревором Карлиным, спортивным директором, организацией работы команды будет заниматься недавно назначенный на должность исполнительного директора Midland F1 Колин Коллес, владелец двух команд (Kolles Racing и TME), выступающих в Евросерии Ф3. И если уж речь зашла о тех, кто участвует в проекте Midland, нельзя не отметить известного в прошлом раллийного штурмана Кристиана Гайстдорфера, приглашенного на пост директора по маркетингу. Двукратный чемпион мира (в 1980 и 1982 годах в экипаже с Вальтером Рёрлем), завершив свою гоночную карьеру, уже более 15 лет работает в области спортивного маркетинга (в международных агентствах Prodrive и P & W Consulting GmbH). Именно под началом Гайстдорфера в команде будет работать 23-летний Борис Ельцин — один из немногих (пока) российских менеджеров Midland F1.



Роман Русинов:

О таком можно было только мечтать!

«Появление русской команды Формулы 1 — великолепная новость. Я буду только рад, если меня пригласят в Midland F1 — в любом качестве. Я давно мечтаю попасть в Формулу 1 и обязательно добьюсь своей цели. Но выступать в составе национальной команды — особая честь!

Такое давно должно было произойти.

России нужна своя команда в Формуле 1, и, по-моему, компания Midland все делает верно: сначала русская команда в гонках Гран При, потом русские пилоты в ее составе, в программе подготовки, русские спонсоры и компании, готовые работать в автоспорте, и, наконец, гоночные трассы — все это поможет подъему отечественного автоспорта».

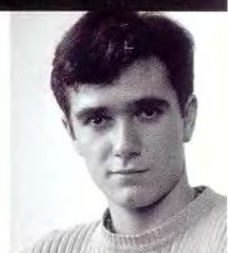
Михаил Алешин:

Хорошая новость для российского автоспорта

«Это прекрасно, что появляются проекты, привлекающие внимание всего мира к русским гонщикам. И конечно, здорово, что речь идет о российской команде.

Мне приятен интерес, который проявляет ко мне Midland, и я искренне же-

лаю новой команде успеха. Что же касается моих ближайших планов, то они связаны с командой «Лукойл Рейсинг», в составе которой я проведу предстоящий сезон в Еврокубке Формулы Renault».



ПРЕТЕНДЕНТ

КОМАНДНЫЙ ИГРОК

ВЗРОСЛЫЙ РАЗГОВОР
С МОЛОДЫМ ЧЕЛОВЕКОМ

Вот он, одна из наших главных гоночных надежд, пилот, в свои 17 лет уже не только пользующийся поддержкой российского «Лукойла», но сумевший привлечь к себе внимание команд Формулы 1 Red Bull и Midland

Интервью Александр Кабановский. Фото «Лукойл Рейсинг»





Поговорить с Мишей Алешиным мы собирались давно, а недавние события сделали нашу встречу просто неотвратимой. Согласитесь, нечасто бывает, чтобы российским гонщикам предлагала свою поддержку компания, владеющая командой Формулы 1. Правда, речь идет о спортсмене, успехах на гоночных трассах доказавшем свое право считаться одной из звезд будущего. Не зря же эксперты F1 Racing признали Мишу главной гоночной надеждой России.

Но на самую интересную тему – о деталях соглашения с Red Bull – наш собеседник поговорить не пожелал, переадресовав все вопросы своему непосредственному начальнику, руководителю команды «Лукойл Рейсинг» Евгению Малиновскому, которому мы задали их чуть позже. А разговор с Мишей мы начали с его самого заметного на сегодняшний день гоночного успеха – победы в Зимней серии итальянской Формулы Renault 2000, о чем мы сообщали в январском номере.

Александр Кабановский: Трудно было добиться этой победы?

Михаил Алешин: В серии, включавшей четыре гонки, участвовало немало сильных пилотов, но практически все они – из итальянского чемпионата, а он традиционно считается послабее немецкого, где я выступал летом. Эти ребята отлично знакомы с трассой (все гонки проходили на автодроме, построенном четыре года назад в Адрии, неподалеку от Венеции), она не очень длинная – и потому около 20 че-

“ЦЕРЕМОНИТЬСЯ ЗДЕСЬ НИКТО НЕ БУДЕТ. ЕСЛИ УПИРАЕШЬСЯ – ЧЕРЕЗ ПАРУ ПОВОРОТОВ ОКАЖЕШЬСЯ ВНЕ ТРАССЫ”



ловек показывали результаты в пределах одной секунды.

Лидер серии менялся после каждого этапа. Я выиграл третью гонку, причем пришлось здорово побороться с бельгийцем Жеромом Д'Амброзио. После этого я возглавил чемпионат, и оставалась четвертая, решающая гонка. Но она не состоялась из-за невероятного тумана – не было видно даже выезда из боксов. И после долгих колебаний руководители гонки решили отложить ее на неделю. К тому моменту туман развеялся, хоть и не полностью, но взамен пошел сильный дождь. Я стартовал четвертым, быстро прорвался на второе

место, но затем одного соперника все же пропустил. Правда, я никуда особенно не торопился, так как знал, что мой главный конкурент далеко позади. Для меня самым важным было добраться до финиша.

АК: Выходит, если бы в сезоне-2004 ты выступал в итальянском первенстве, а не в немецком, то стал бы чемпионом?

МА: Результат точно показал бы более высокий (немецкий чемпионат Миша закончил 5-м. – F1 Racing). Но нам важна была борьба, а победа в Германии доставляет в десять раз больше удовольствия.

АК: А насколько сильнее по соста-

Длинноволосый мальчишка из России (вверху) быстро освоился в Европе (на соседней странице). В первой же гонке немецкой Формулы Renault Миша стартовал с поула и поднялся на подиум (внизу)



1. 2017年1月1日
 2. 2017年1月1日
 3. 2017年1月1日
 4. 2017年1月1日
 5. 2017年1月1日
 6. 2017年1月1日
 7. 2017年1月1日
 8. 2017年1月1日
 9. 2017年1月1日
 10. 2017年1月1日



1. 1990年12月，中共中央、国务院作出《关于实行“以公有制为主体、多种所有制经济共同发展”方针的若干规定》，明确“以公有制为主体、多种所有制经济共同发展”是我国社会主义初级阶段的一项基本经济制度。

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

[illegible]

3. Bisherige Ergebnisse und offene Fragen:
 3.1. Die Ergebnisse der ersten beiden Phasen sind
 3.2. Die Ergebnisse der dritten Phase sind
 3.3. Die Ergebnisse der vierten Phase sind
 3.4. Die Ergebnisse der fünften Phase sind
 3.5. Die Ergebnisse der sechsten Phase sind
 3.6. Die Ergebnisse der siebten Phase sind
 3.7. Die Ergebnisse der achten Phase sind
 3.8. Die Ergebnisse der neunten Phase sind
 3.9. Die Ergebnisse der zehnten Phase sind
 3.10. Die Ergebnisse der elften Phase sind
 3.11. Die Ergebnisse der zwölften Phase sind
 3.12. Die Ergebnisse der dreizehnten Phase sind
 3.13. Die Ergebnisse der vierzehnten Phase sind
 3.14. Die Ergebnisse der fünfzehnten Phase sind
 3.15. Die Ergebnisse der sechzehnten Phase sind
 3.16. Die Ergebnisse der siebenzehnten Phase sind
 3.17. Die Ergebnisse der achtzehnten Phase sind
 3.18. Die Ergebnisse der neunzehnten Phase sind
 3.19. Die Ergebnisse der zwanzigsten Phase sind
 3.20. Die Ergebnisse der einundzwanzigsten Phase sind
 3.21. Die Ergebnisse der zweiundzwanzigsten Phase sind
 3.22. Die Ergebnisse der dreiundzwanzigsten Phase sind
 3.23. Die Ergebnisse der vierundzwanzigsten Phase sind
 3.24. Die Ergebnisse der fünfundzwanzigsten Phase sind
 3.25. Die Ergebnisse der sechsundzwanzigsten Phase sind
 3.26. Die Ergebnisse der siebenundzwanzigsten Phase sind
 3.27. Die Ergebnisse der achtundzwanzigsten Phase sind
 3.28. Die Ergebnisse der neunundzwanzigsten Phase sind
 3.29. Die Ergebnisse der dreißigsten Phase sind
 3.30. Die Ergebnisse der einunddreißigsten Phase sind
 3.31. Die Ergebnisse der zweiunddreißigsten Phase sind
 3.32. Die Ergebnisse der dreiunddreißigsten Phase sind
 3.33. Die Ergebnisse der vierunddreißigsten Phase sind
 3.34. Die Ergebnisse der fünfunddreißigsten Phase sind
 3.35. Die Ergebnisse der sechsunddreißigsten Phase sind
 3.36. Die Ergebnisse der siebenunddreißigsten Phase sind
 3.37. Die Ergebnisse der achtunddreißigsten Phase sind
 3.38. Die Ergebnisse der neununddreißigsten Phase sind
 3.39. Die Ergebnisse der vierzigsten Phase sind
 3.40. Die Ergebnisse der einundvierzigsten Phase sind
 3.41. Die Ergebnisse der zweiundvierzigsten Phase sind
 3.42. Die Ergebnisse der dreiundvierzigsten Phase sind
 3.43. Die Ergebnisse der vierundvierzigsten Phase sind
 3.44. Die Ergebnisse der fünfundvierzigsten Phase sind
 3.45. Die Ergebnisse der sechsundvierzigsten Phase sind
 3.46. Die Ergebnisse der siebenundvierzigsten Phase sind
 3.47. Die Ergebnisse der achtundvierzigsten Phase sind
 3.48. Die Ergebnisse der neunundvierzigsten Phase sind
 3.49. Die Ergebnisse der fünfzigsten Phase sind
 3.50. Die Ergebnisse der einundfünfzigsten Phase sind
 3.51. Die Ergebnisse der zweiundfünfzigsten Phase sind
 3.52. Die Ergebnisse der dreiundfünfzigsten Phase sind
 3.53. Die Ergebnisse der vierundfünfzigsten Phase sind
 3.54. Die Ergebnisse der fünfundfünfzigsten Phase sind
 3.55. Die Ergebnisse der sechsundfünfzigsten Phase sind
 3.56. Die Ergebnisse der siebenundfünfzigsten Phase sind
 3.57. Die Ergebnisse der achtundfünfzigsten Phase sind
 3.58. Die Ergebnisse der neunundfünfzigsten Phase sind
 3.59. Die Ergebnisse der sechzigsten Phase sind
 3.60. Die Ergebnisse der einundsechzigsten Phase sind
 3.61. Die Ergebnisse der zweiundsechzigsten Phase sind
 3.62. Die Ergebnisse der dreiundsechzigsten Phase sind
 3.63. Die Ergebnisse der vierundsechzigsten Phase sind
 3.64. Die Ergebnisse der fünfundsechzigsten Phase sind
 3.65. Die Ergebnisse der sechsundsechzigsten Phase sind
 3.66. Die Ergebnisse der siebenundsechzigsten Phase sind
 3.67. Die Ergebnisse der achtundsechzigsten Phase sind
 3.68. Die Ergebnisse der neunundsechzigsten Phase sind
 3.69. Die Ergebnisse der siebenzigsten Phase sind
 3.70. Die Ergebnisse der einundsevenzigsten Phase sind
 3.71. Die Ergebnisse der zweiundsevenzigsten Phase sind
 3.72. Die Ergebnisse der dreiundsevenzigsten Phase sind
 3.73. Die Ergebnisse der vierundsevenzigsten Phase sind
 3.74. Die Ergebnisse der fünfundsevenzigsten Phase sind
 3.75. Die Ergebnisse der sechsundsevenzigsten Phase sind
 3.76. Die Ergebnisse der siebenundsevenzigsten Phase sind
 3.77. Die Ergebnisse der achtundsevenzigsten Phase sind
 3.78. Die Ergebnisse der neunundsevenzigsten Phase sind
 3.79. Die Ergebnisse der achtzigsten Phase sind
 3.80. Die Ergebnisse der einundachtzigsten Phase sind
 3.81. Die Ergebnisse der zweiundachtzigsten Phase sind
 3.82. Die Ergebnisse der dreiundachtzigsten Phase sind
 3.83. Die Ergebnisse der vierundachtzigsten Phase sind
 3.84. Die Ergebnisse der fünfundachtzigsten Phase sind
 3.85. Die Ergebnisse der sechsundachtzigsten Phase sind
 3.86. Die Ergebnisse der siebenundachtzigsten Phase sind
 3.87. Die Ergebnisse der achtundachtzigsten Phase sind
 3.88. Die Ergebnisse der neunundachtzigsten Phase sind
 3.89. Die Ergebnisse der neunzigsten Phase sind
 3.90. Die Ergebnisse der einundneunzigsten Phase sind
 3.91. Die Ergebnisse der zweiundneunzigsten Phase sind
 3.92. Die Ergebnisse der dreiundneunzigsten Phase sind
 3.93. Die Ergebnisse der vierundneunzigsten Phase sind
 3.94. Die Ergebnisse der fünfundneunzigsten Phase sind
 3.95. Die Ergebnisse der sechsundneunzigsten Phase sind
 3.96. Die Ergebnisse der siebenundneunzigsten Phase sind
 3.97. Die Ergebnisse der achtundneunzigsten Phase sind
 3.98. Die Ergebnisse der neunundneunzigsten Phase sind
 3.99. Die Ergebnisse der hundertsten Phase sind
 4. Zusammenfassung und Ausblick

[illegible]

1. **Identifying the problem** – the first step in the process is to identify the problem that needs to be solved. This involves understanding the current situation and the goals that need to be achieved.

THE FOLLOWING INFORMATION IS FOR THE
PURPOSE OF THE FBI ONLY. IT IS NOT TO
BE RELEASED TO THE PUBLIC.
END PAGE

ADDITIONAL INFORMATION: 1. THE ABOVE CITED DOCUMENTS
WAS OBTAINED FROM THE NATIONAL ARCHIVES AT COLLEGE PARK,
MARYLAND. 2. THE ABOVE CITED DOCUMENTS WERE OBTAINED
FROM THE NATIONAL ARCHIVES AT COLLEGE PARK, MARYLAND.
THESE DOCUMENTS WERE OBTAINED FROM THE NATIONAL ARCHIVES

[illegible]

Евгений Малиновский: «Гонщик должен крутить руль - все остальное делаем мы»

В руках у этого человека контракт, а значит, и гоночная судьба Миши Алешина – впрочем, как и его напарников по «Лукойл Рейсинг». Евгений Малиновский не раз доказывал, что в российских соревнованиях тягаться с его командой не под силу практически никому. Но одно дело крушить соперников на внутренней арене, а совсем другое – доказывать свою силу европейцам. Причем выставив свою гоночную команду в серии, где конкуренция весьма высока.

Как вы оцениваете первый сезон «Лукойл Рейсинг» в Формуле Renault?

Судите сами. В Европе «плавают» более 30 команд. Примерно десяток из них считаются сильными. И мы с первого года пробились в эту десятку. Ко мне, бывало, подходили люди из опытных команд, спрашивали: «Ну, как вам в первый год?» и я был с ними откровенен: очень тяжело. Особенно сложно было поначалу – тогда и результатов почти не было. Но команда потихоньку работает, учится, и нам с 17-летним гонщиком, у которого не было быстрого напарника, удавалось добиваться каких-никаких результатов, даже выигрывать поулы.

А как Миша выполнит поставленные перед ним задачи?

Безусловно, проблемы здесь есть. В основном они связаны с возрастом – я уже все умею и все могу. Но это со временем пройдет, как и определенная бескомпромиссность. Что же касается техники вождения, мы давно уже учимся не передачи переключать, разгоняться и тормозить – мы учимся пилотировать интеллектуально, стремимся сделать езду более интеллектуальной, продуманной.

Что мешает ему ехать еще быстрее?

Многие вещи не всегда даются сразу, особенно мальчишке. Человек должен накопить определенный опыт. Ведь даже если выдать ему всю необходимую информацию, реализовать ее прямо завтра он не сможет – для этого нужно время.

В чем, по-вашему, сильные и слабые стороны Алешина?

Он весьма неглуп – это я мог бы отнести к числу главных достоинств. А недостаток – очень сильное само-

любие. Надо бы поумерить, чтобы продуктивно работать с командой. Пока я бы не назвал Мишу на 100% командным игроком – и это надо исправлять. Его окружают взрослые, достаточно профессиональные люди, мальчишество здесь не к месту.

Какие планы связывает «Лукойл Рейсинг» с Михаилом Алешиным?

Мы планируем продлевать его контракт по мере развития гоночной карьеры Миши, если нам это будет интересно. Конечная же точка, естественно, – Формула 1.

Кто принимает решение о пролонгации?

Компания «Лукойл». Естественно, мы информируем ее о том, как идут его дела. Пока все складывается очень неплохо.

Может ли Миша разорвать контракт по собственному желанию?

Нет. Гонщик должен крутить руль, жать на педали и переключать передачи, а все остальное за него решаем мы. Мы вкладываем в пилотов серьезные деньги и не хотим, чтобы результатами нашей работы пользовался кто-то другой.

Наконец, давайте поговорим о программе Red Bull. В чем она заключается?

Компания в нынешнем году будет одним из наших спонсоров – деньги они уже перевели. Red Bull окажет поддержку Алешину, кроме того, намечены переговоры и относительно Сергея Афанасьева. Точнее, они уже начались, но в связи с покупкой Red Bull команды Ф1 планы компании несколько изменились.

Австрийцы очень быстро отреагировали на наши результаты и впервые обратили внимание на российского пилота. Это очень приятно.

Контракт заключен с командой, так как мы являемся владельцами эксклюзивных прав на Алешина. Для Миши выстроена спортивная программа. Мы договорились, что будем дополнять друг друга и попытаемся аккумулировать наши бюджеты для проведения более интенсивной подготовки. Более того, на машинах логотипы Red Bull не будут занимать рекламных площадей «Лукойла». Нам бы хотелось, чтобы это сотрудничество продолжалось и дальше, поскольку у Red Bull есть опыт в этом бизнесе.



И первый шаг вашего сотрудничества – увеличение количества тестовых дней?

Да, но не только. Это и возможность использовать дополнительные комплекты шин, более хорошая техническая подготовка автомобиля. Ведь на конечный результат влияет и то, располагаете ли вы лишним двигателем или, скажем, дополнительным комплектом запчастей к коробке передач.

Каковы долгосрочные планы Red Bull в отношении Алешина?

Эта тема будет обсуждаться ближе к октябрю. Главное в этом сезоне – закончить программу в Формуле Renault 2000 и перейти в более серьезную серию. О какой серии может идти речь, сейчас не знает никто. Даже в FIA еще не решили, что точно будет в сезоне-2006. Вариантов множество: и Renault V6, и Формула 3, и Формула 2. Многие будут зависеть от спонсорского бюджета. Мы прекрасно понимаем, что наша программа станет гораздо дешевле и перспективнее, если мы найдем партнеров. Один уже появился, причем уровня Формулы 1, может быть, за ним придут и другие. Мы собираемся вести переговоры с целым рядом компаний, и многое будет зависеть от спортивных результатов. Полагаю, мы отдадим Мишу в команду, которую, вполне возможно, будет поддерживать Red Bull. В любом случае мы намерены попытаться состыковать эти вопросы с максимальной пользой для пилота. Но окончательное решение останется за «Лукойлом».

Какова стратегия команды в гоночной сфере?

Готовить молодых талантливых российских гонщиков и выигрывать в гонках. Наша программа подготовки рассчитана максимум на трех пилотов. Сейчас мы включили в нее Алешина и Афанасьева. Пока не видим, кого прямо сейчас можно было бы к ним добавить. Будем искать, быть может, через год-два такой гонщик и появится.



Дисциплина – одно из важных составляющих успеха команды Евгения Малиновского (вверху), и гонщики «Лукойл Рейсинг» никогда не отступают от командных установок, даже когда общаются с журналистами



В будущем сезоне на бело-сине-красном автомобиле, за рулем которого сидит Миша Алешин, появятся изображения Красного Быка. Red Bull взял россиянина под свою опеку



АК: Как ты оцениваешь итоги сезона? Можно ли было проехать лучше?

МА: Как не бывает идеального круга, так не бывает и идеального чемпионата. Не стоит говорить о том, что могло бы быть, — лучше оценить то, что уже сделано. На мой взгляд, нам есть чем гордиться.

АК: Но, быть может, «Лукойлу» не стоило создавать свою команду Формулы Renault, а продолжать работать, как за год до этого, на чьей-то базе? Глядишь, удалось бы избежать многих проблем и результаты оказались бы более высокими?

МА: Я думаю, что они действительно были бы выше. Но только в первый сезон. Я считаю,

что у нас должна быть российская команда. Страна большая, пилотов со временем будет много, поэтому должна быть структура, куда могут приходить молодые гонщики. С этой точки зрения команда в Формуле Renault 2000 — самое оно. Кроме того, в своей команде как-то спокойнее.

Первый сезон в очень сложном классе получился у нас замечательным. Думаю, в Европе еще ни одна команда не добивалась таких успехов в год своего дебюта. Было очень заметно, как меняется отношение к нам по мере того, как растут наши результаты. Нужно отметить наших инженеров, Марко Альберичи и Мауро ди Проперо, — благодаря им мы добились многого. Про механиков, исходя из того, что я ви-

жу, могу сказать — они у нас одни из лучших в Европе, ведь европейский профессионализм у них удачно сочетается с русской смекалкой. Механиков я знаю уже третий год, а с инженерами мы быстро нашли общий язык, почувствовали друг друга.

АК: А как ты с ними общаешься?

МА: С механиками по-русски — они же наши, из «Лукойла». А с инженерами по-английски.

АК: Проблем с языком нет?

МА: Конечно, нет. Иногда даже бывает, что в разговорах проскакивают отдельные слова на русском или итальянском. Как оказалось, эти языки здорово схожи. Одним словом, взаимопонимание находим без проблем.

Пожалуй, пора вновь сменить тему. Гонщики, да и спортсмены вообще, не слишком охотно говорят о будущем. Но этих вопросов Михаилу все же не избежать. А для начала, пользуясь тем, что молодой пилот разговорился, попробуем задать ему один каверзный вопрос. Всего один. А уже потом переходить к планам.

АК: Не думал ли ты о возможности перехода в другую команду?

МА: Да нет, зачем мне это? У меня есть спонсор, есть команда — и ничего больше, честно говоря, меня не интересует. «Лукойл Рейсинг» является для меня лучшей командой, уж в Формуле Renault точно.

АК: Но, может, тебя привлекает более «старший» класс, скажем Renault V6?

МА: Судя по тому, что я видел в этом году (наши гонки иногда проходили на одних трассах с ними), не слишком. Пилотов вдвое меньше, чем в нашем классе. Конечно, машина больше, мощнее, звук громче — но на этом все и заканчивается. А вот если говорить о борьбе... По этому показателю Формула Renault 2000 впереди планеты всей, если, правда, не рассматривать европейскую Формулу 3.

АК: Если сравнить эти три серии, какая тебе наиболее интересна?

МА: Мне кажется, что Формула 3 дает гонщику больше, а Renault V6, похоже, остается несколько в тени по сравнению с Евро Ф3.

АК: Ездить на более мощных машинах еще не доводилось?

МА: Нет. Ни на чем, кроме Формулы Renault 2000, я ездить пока и не собираюсь.

АК: Неужели совсем не хочется?

Желание есть. Хочется попробовать — исключительно для себя — что-нибудь новое. Например, Формулу 3. Мне кажется, это могло бы пойти на пользу именно мне, — тогда и в Формуле Renault я чувствовал бы себя уже по-другому.

АК: Наверняка какие-то задачи на сезон-05 ты ставишь перед собой уже сейчас?

‘У НАШИХ МЕХАНИКОВ ЕВРОПЕЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛИЗМ УДАЧНО СОЧЕТАЕТСЯ С РУССКОЙ СМЕКАЛКОЙ’

МА: Хотелось бы, конечно, выступить в Европе хорошо. Но говорить об этом пока сложно — ведь даже точного календаря еще нет. В немецком чемпионате хотелось бы попасть как минимум в первую тройку.

АК: Для этого нужно выигрывать гонки.

МА: Естественно. Побеждать — это вообще моя цель в гонках.

АК: Если попытаться заглянуть чуть дальше — каковы твои планы?

МА: Я хотел бы выступать в Формуле 3.

АК: А как на это смотрит команда?

МА: Пока у нас ведется работа по программе Формулы Renault, остальное — только мысли вслух.

АК: Чье слово является определяющим при выборе следующего шага?

МА: Я думаю, а точнее, уверен, что это Евгений Малиновский. Правда, команда учитывает и мои желания.

АК: А что будет, если на каком-то этапе твои планы не совпадут с планами команды?

МА: У нас общие интересы и одна задача — выиграть. Поэтому такого просто не может быть.

Миша здорово изменился за несколько лет. Еще свежи в памяти воспоминания о том, как в 2001 году его не хотели из-за слишком юного возраста пускать в национальную Ф1600; как потом, все же сев за руль канареечно-желтой «Эстонии», он, тогда 14-летний мальчишка, боролся с многоопытными Александром Нестеровым и Дмитрием Щегловым и порой опережал их; как во время этапа на Воробьевых горах, где Алешин финишировал вторым, ему пришлось открывать огромную бутылку шампанского, а потом, когда струя шипучего напитка брызнула прямо в лицо, он не смог сдержать слез.

Молодой гонщик повзрослел, изменился внешне, но внутренние перемены едва ли не серьезнее. Сейчас невозможно предсказать, как высоко он сможет подняться по автогоночной лестнице, но слова, сказанные им во время нашей беседы, уже не кажутся ни юношескими фантазиями, ни несбыточными мечтами.

АК: Чего ты хочешь добиться в гонках?

МА: Стать чемпионом мира Формулы 1.

АК: Неважно, за какую команду?

МА: Да.

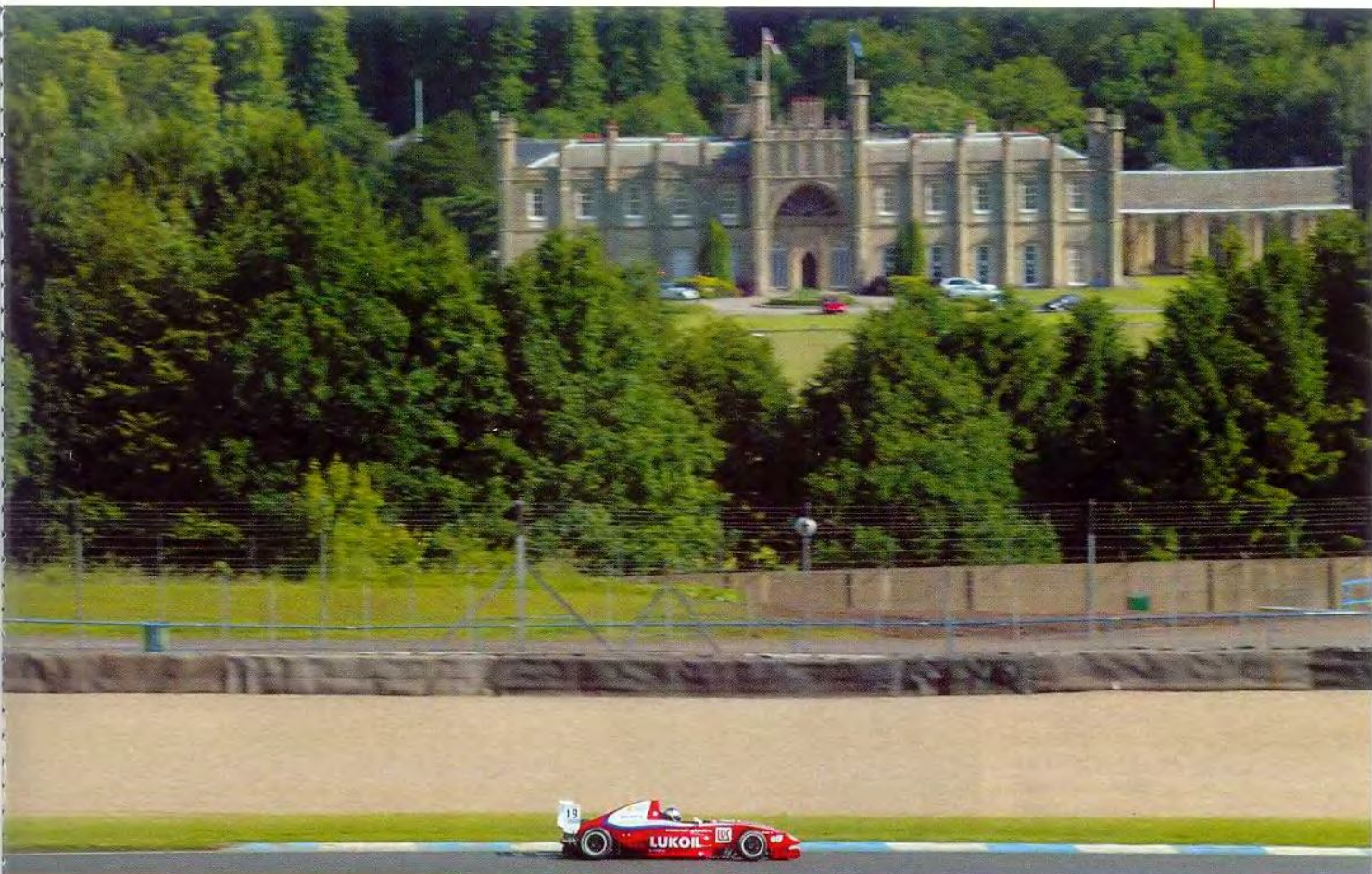
АК: А когда именно?

МА: Это тоже не играет роли. Можно туда попасть через три года, а можно через семь. И через десять тоже можно... ①

Этап в британском Донингтон-парке (внизу) стал для Алешина лучшим в Еврокубке. Заезды он закончил на пятой и шестой позициях



‘ПО ПЛОТНОСТИ БОРЬБЫ ФОРМУЛА RENAULT 2000 ВПЕРЕДИ ПЛАНЕТЫ ВСЕЙ. РАЗВЕ ЧТО ФОРМУЛА 3 ЕЩЕ ИНТЕРЕСНЕЕ’



ни Баттона, что абсолютно естественно, ведь Дженс был самой яркой юной звездой Williams) принялись вымещать на нем свою злобу. Впрочем, прошлые годы заголовки, сопровождавшие Баттона, перешагнули все, что говорилось в 2001 году. На этот раз им вторили и читатели специализированных журналов, называя Дженсона в своих письмах «предателем» и «Мурдой» (да, и со страниц нашего журнала тоже).

Но давайте ненадолго сменим тему. В 2004 году «наш Дженс» (он предпочитает, чтобы его называли именно так) наконец стал зрелищным гонимым. Он начал зарабатывать очки, он сумел блестяще реализовать потенциал своей быстрой машины, но самую главную — он с легкостью принял на себя роль лидера команды и, кажется, справился с грузом ответственности лучше, чем его неслабый напарник Такума Сато. И об этой стороне прошлого сезона он готов говорить часами.

«Сесть в новую машину и с первых метров оценить, чего нам удалось достичь — еще даже до старта сезона — это было здорово», — говорит он. — Разница была налицо. Еще один запоминающийся момент — это мой первый подиум (в Малайзии). Успех дался нелегко — он никогда не бывает легким. У нас были проблемы с машиной и с двигателями, и я уступал примерно секунду на круге Рубенсу (Баррикелло), который вел у меня на хвосте... Но подняться на подиум было очень приятно. Микаэль (Шумахер) и Хуан Пабло (Монтойя) встретили меня там очень тепло».

Хотя Дженсон не смог добиться победы на лучшей после Ferrari машине (Бразилия не в счет, это была, скорее, случайность), B.A.R.-Honda все время ехала быстрее McLaren, Williams и Renault. В конце концов,

Все слышали о самой скандальной размолвке 2004 года, но известно ли вам, как вся эта история выглядела из-под этих очков? Представьте себе, теперь, когда страсти улеглись, Баттон верит в успех B.A.R. даже больше, чем сама команда

Текст Мэтт Бишоп Фото Энди Эрл

женосна Баттона микрофоном не игнорировал. Но несмотря на то что в пaddock его считают общительным, компанейским парнем, с журналистами он бывает скупым — и, конечно, в 2004-м у него были на это особые причины.

В 2001 году в Benetton его заметил операж напарник Джанкарло Физикелла, и британские писатели из спортивных журналов (те самые, которые всего за год до этого распускали слухи при одном упоминании име-

Два огромных соперника обрушились на голову Дженсона в 2004 году: невероятный успех в гонках и колоссальный провал неудачных попыток его развить

ГОВОРЯТ ДЖЕНСОН!

побед добились только три гонщика, не выступавшие за Ferrari, — каждый лишь по одному разу, а Дженсон был ближе всего к успеху в Монако: в конце гонки он неуловимо сокращал отставание от лидировавшего Ярно Трулпи. На любой другой трассе он сумел бы найти возможность для обгона. И хотя Дженс вспоминает тот день с теплыми чувствами, но когда он отвечает на мой вопрос о том, сделал ли он в Монако все, что мог, в его голосе, как и я и ожидал, слышны нотки сожаления. ▶

БАТТОН БЕЗ ГАЛСТУКА



"Я ЕДУ В МЕЛЬБУРН С НАМЕРЕНИЕМ ВЫИГРАТЬ ПЕРВУЮ ЖЕ ГОНКУ И УВЕРЕН, ЧТО НАМ ЭТО ПО СИЛАМ"

«Мы сделали все, что могли (обратите внимание на местоимение: в нем чувствуется командный дух), — говорит он, — и до сих пор считаем, что победить в тот раз должны были мы. Но сейфти-кар вышел спустя круг после аварии (Фернандо Алонсо и Ральф Шумахер столкнулись на 42-м круге). Поэтому у Ярно была возможность на полной скорости нестись по трассе под желтыми флагами и заскочить в боксы. А вот если бы сейфти-кар вышел на трассу вовремя, думаю, мы бы победили. Но... Мы сделали все, что могли, и я думаю, все сделали правильно».

Помню, на пресс-конференции после той гонки на щеках Дженсона еще горел румянец человека, получившего удовольствие

от того, что смог реализовать свои таланты. Вокруг него была — и до сих пор существует — атмосфера, о которой мечтают все гонщики, но которой сегодня могут наслаждаться только двое из двадцати, а именно Шуми и сам Дженсон: его обожают в команде; он знает, что он лучше напарника (несмотря на все уверения в обратном, команда это тоже знает, считает Баттона фаворитом и отдает ему большую часть своих сил); у него быстрая машина. Святая троица для любого гонщика.

(Между прочим, могу поспорить, вы сейчас голову ломаете, почему я не включил в этот список избранных Кими Райккёнена и Фернандо Алонсо. Я мог бы их добавить, но

с приходом Монтойи в McLaren и Физикеллы в Renault превосходство Кими и Фернандо будет если не уничтожено, то уж точно подорвано.)

Так почему же Дженсон готов отказаться от своих привилегий ради перехода в Williams в 2006 году, где ему, возможно, пришлось бы играть далеко не первую скрипку? Ведь к тому времени техническому и человеческому союзу Марка Уэббера и Сэма Майкла исполнился бы уже целый год (оба они родом из одной части Австралии и считают себя в будущем столь же успешной парой как Шумахер-Брон), и Уэббер, несомненно, станет к тому времени безусловным фаворитом команды.

Я высоко ценю Марка, но думаю, что Дженсон талантливее. Он рожден для того, чтобы выписывать вентзеля паленой резины на дымящемся асфальте. Но, как мы сообщали в предыдущем номере F1 Racing, по условиям контракта Williams может предъявить на Баттона свои права независимо от его желания, если к 31 июля на счету Дженсона будет менее 70% очков в сравнении с тем, что заработает лидер чемпионата.

Разумеется, Дженсон отказывается как-либо это комментировать, несмотря на все мои попытки его разговорить. Однако для диктофона его мнение о перспективах В.А.Р. в этом сезоне сильно расходится с заявлениями команды, которые до настоящего времени были более чем сдержанными. До ухода из команды Дэвид Ричардс систематически занижал шансы В.А.Р. на успех в 2005 году, заявляя во всеуслышание, что команде нелегко будет добиться таких же результатов, как в 2004-м, поскольку технический прогресс команды несомненно замедлится. Более того, считается, что в 2004 году В.А.Р. выглядела неплохо только на фоне относительно слабых результатов McLaren, Williams и Renault.

Но Дженсон настроен куда более оптимистично.

«Дэвид сказал нам, что чудес от 2005 года ждать не следует, — говорит он, — так как McLaren и Williams построят более быстрые машины. Но я не думаю, что дела обстоят именно так — мы надеемся на лучшее. Я знаю, что происходит на базе. Надеюсь, мы продолжим движение вперед, это необходимо и команде, и мне. Мы должны стремиться к этой победе. Что толку думать: «Надо бы удерживать второе место в Кубке конструкторов... завоевать еще несколько подиумов... а там видно будет». Нет, мы хотим работать не так. Мы должны ставить перед собой максимальные задачи и быть способными решать их с первых стартов.

Я еду в Мельбурн с намерением выиграть первую же гонку. И я уверен, что нам это по силам. В команде скажут: «О нет, мы бы пока воздержались от подобных заявлений», — но гонщик всегда стремится к победе, особенно когда уверен, что команде победы по силам. Не уверен, что в В.А.Р. одобряют мой чрезмерный оптимизм, но...»

Смело! Что ж, поднажмем еще. «Дэвид (Ричардс) несколько месяцев назад сказал мне, что в чемпионате 2006 года В.А.Р. должна составить серьезную конкуренцию в борьбе за титул, — начинаю я, — как ты считаешь, не слишком ли это смелое заявление, или оно основывается на фактах?»

И опять в голосе Дженсона появляются жесткие и решительные нотки: «Учитывая, как работает команда, эти слова нельзя назвать слишком смелыми. Ну никак! И раз уж Honda будет теперь принимать более активное участие в работе команды, мы станем сильнее. Но сначала нужно посмотреть, как пойдут дела в 2005-м. Помните, в прошлом году в Williams считали, что им по силам выиграть чемпионат, — и в итоге даже близко к этому не подошли».

С последним утверждением не поспоришь. Раз уж не я, а сам Дженсон поднял эту тему, может ли быть, что теперь он тайне от всех признает, что был неправ, стремясь перейти в Williams? Возможно, за его словами стоит мысль о том, что ему нужно, чтобы В.А.Р 007 оказалась хорошей машиной. Полагаю, либо он хочет уйти, но опасается, что количество набранных им очков «развернет» контракт не в ту сторону, либо боится, что Williams столкнется с трудностями. Может, он специально завышает потенциал В.А.Р с целью подвинуть их на великие дела? Учитывая Баттонгейт, воистину покажется насмешкой судьбы, если упирающегося Баттона придется силком тащить в столь привлекательную для него раньше Williams.

Команда действительно переживает непростые времена: в прошлом сезоне Williams выступала очень нестабильно, Патрик Хед (один из ведущих акционеров) пока не научился отчитываться перед своим новым техническим директором — очень талантливым, но очень молодым Сэмом Майклом, а новый начальник отдела аэродинамики Лок Бигуа может быть и толковый парень, но ему еще предстоит доказать, что он — один из лучших. Между прочим, в 2003-м он завалил собеседование на менее значимую



должность в отделе аэродинамики Jaguar Racing. Само собой, Дженсон не желает обсуждать подробности (см. «Баттон о Баттонгейте», с. 52).

«Контракт — это очень важно, — говорит он. — Но где бы я ни захотел работать, будь то Williams или В.А.Р, я надеюсь, что все не сводится только к положениям контракта на 2006 год. Я рассчитываю, что мы сможем договориться».

«По-человечески?» — спрашиваю я.

«Точно, — говорит он. — Я терпеть не могу контракты. Ну, сейчас, по крайней мере. Я бы предпочел, чтобы все было по-людски, и думаю, все тут со мной согласится».

В первую очередь ему придется заново выстраивать разрушенные Баттонгейтом взаимоотношения, хотя уход Дэвида Ричардса может несколько облегчить эту задачу. Пустившись на хитрость (поскольку в паддоке некоторые считают, что под маской доброжелательности Баттона и Ричардса скрывается неприязнь и/или недоверие друг другу), я спросил его, в чем именно В.А.Р будет не хватать Ричардса. Последовало молчание — очень долгое молчание. Его нарушили лишь «Э-э-э...» и нервные смешки. ►



На ноябрьских тестах в Барселоне (крайнее слева и нижнее фото) Дженсон сидел за рулем черного гибрида без опознавательных знаков с двигателем, коробкой передач, гидравликой и подвеской образца 2005 года; он советуется с командой (в центре) — в Каталонию В.А.Р отправила аж 49 своих крепких парней





Должно быть, уверенность Баттона в том, что в 2005-м В.А.Р. не сдаст позиции, отчасти основана на итогах ноябрьских тестов (вверху), которые, по меньшей мере, превосходили по сложности тесты Ferrari; Дженс (внизу) признает, что мог бы поизощреннее подойти к переговорам о переходе в Williams

«Думаю, скажут, что нам будет не хватать... э-э-э... преемственности, — наконец произносит он. — Преемственность очень важна. Особенно на руководящих должностях. Но ведь Ник (Фрай, новый директор B.A.R.-Honda) проработал здесь не меньше, чем Дэйв Ричардс».

К вашему сведению, Дэвид Ричардс не любит, когда его называют «Дэйвом».

«В свете недавних событий, — говорю я, — без Ричардса тебе, должно быть, жить немного легче. Верно?»

«Это действительно слегка упрощает жизнь, — отвечает Джейсон. — Но ненависти я к нему не испытываю. Думаю, он хорошо делал свое дело. Но люди часто забывают, что успех или неудача команды не может определять один человек. Они обращают внимание на главного: иногда это директор, иногда — технический директор, иногда — гонщик или гонщики. Мне кажется, Ник не нуждается во внимании публики. Он знает, что важнее всего. Он не стремится постоянно красоваться перед объективами».

Последнее замечание нельзя назвать толстым намеком только потому, что он не показывает на Ричардса пальцем. Но смысл ясен.

В целом, похоже, г-н Баттон оставил все свои недавние неприятности позади. Оптимизм, с которым он вступает в 2005 год, абсолютно искренний. Хотя меня беспокоит, что он создает вокруг себя слишком шикарный антураж. Я не имею в виду яхты и быстрые машины, так как это почти неперенные атрибуты стиля жизни гонщика, которые неотделимы от риска (и наград), сопровождающих автоспорт с того самого дня, когда человек впервые обогнал человека.

Давайте лучше сравним его с Шуми — образцом в этом отношении, свита которого на Гран При ограничивается Сабиней Кем, отвечающей за его общение с прессой. Его менеджер Вилли Вебер появляется на гонках относительно редко. А вот в свиту Дженсона входят: его чересчур общительный отец, Джон (всегда рядом, акционер Essentially Sport, управляющей компании Дженсона), его менеджер Джон Байфилд — еще один человек из Essentially (от которого, впрочем, мало толку), неприлично тучный Рассел Кинг (загадочный партнер Байфилда, еще один держатель акций Essentially Sport), наконец, обаятельный и толковый Жюль Кульпински (его пресс-секретарь, возможно, единствен-

ный из тех, чье постоянное присутствие действительно необходимо Баттону).

А рядом, в надежде ухватить несколько крошек с богатого стола Дженсона, маячат: его друг Нав Сиду (глава отдела по связям с общественностью Jaguar Racing в прошлом, ныне «создает бренды» для нескольких крупных и богатых клиентов), Джулиан Джекони (менеджер Монтойи, закинувший удочку и на Баттона), Дидье Котон (менеджер Мики Хяккинена, Оливье Паниса, Энрике Бернольди, оказавшийся в настоящий момент без звезды Ф1) и Ричард Годдард (присутствовавший 5 декабря на Autosport Awards в лондонском отеле Grosvenor House в качестве гостя Дженсона и представлявший его «советником»). Остается только надеяться, что не все они претендуют на свои 10 процентов.

Жаль будет, если вся эта прорва делового опыта (зачастую выливающаяся в противоречивые советы) отвлечет Дженсона от решения его основной задачи, так как я совершенно уверен, что Баттон столь же талантлив, как Михаэль, Кими, Хуан Пабло, Фернандо и Джанкарло. Он и сам знает себе цену.

«Думаю, если посадить Кими или Хуана — я не собираюсь добавлять «или меня», потому что я и так знаю, чего я стою, — в такую сверхбыструю машину, как у Михаэля, у них изменится стиль вождения и степень уверенности в общении с командой и техникой, — говорит он. — И они будут выигрывать так, как выигрывает Михаэль. Я не думаю, что у него есть какие-то экстраординарные способности. Мы видели, что он бывает не в форме или бывает ошарашен маневром соперника, и тогда он делает ошибки, как в конце сезона 2004 года.

▷ Баттон о Баттонгейте: последнее слово

По словам Дженсона, процитированным Guardian 30 ноября, он не считает, что провинился в возможности уйти в Williams, так как ее никогда и не было. В этом нет сомнений — но он это понял только задним умом, что и признает, когда я начинаю на него нажимать.

«Было время, когда я думал, что такое возможно, — говорит Дженсон, — но это было не так, о чем я узнал, услышав заключение Совета по соблюдению контрактных обязательств (CRB). Тогда мне

казалось, что возможность есть, иначе у меня и желания бы не возникло уйти в Williams. Не думаю, что я заблуждался. Есть вещи, которые я сейчас вообще не делал бы или сделал по-другому. Но причиной тому был недостаток опыта и то, что меня ввели в заблуждение. Мне следовало поговорить с Ричардсом и командой и объяснить им, что происходит».

В высшей степени убедительное признание вины, интересно, однако, что он говорит о «введении

в заблуждение». Считает ли Дженсон, что его толкнули на опрометчивый шаг?

«Я не буду показывать пальцем на конкретного человека, — говорит он, — в первую очередь потому, что это был не один человек — в это дело было замешано много народу. Я не собираюсь во всем винить одного человека. Наверное, я должен был повнимательнее отнестись к этим предложениям. Но мы поступили правильно — мы обратились в CRB, и выиграла B.A.R., а не Williams».



Гонщики, которые будут сражаться с ним в будущем, не собираются воспринимать его как гонщика особого уровня. Он добился прекрасных результатов, но я не хотел бы оказаться на его месте. Я хочу быть собой и соперничать с ним — такие же планы на ближайшие годы не только у меня, но и еще у нескольких гонщиков, если они получат достойную технику».

Забудьте о Williams. Вообще-то, Дженсон сейчас должен думать — и будем надеяться, хоть один из его советников уже думает — о своих перспективах в «мире после Шуми». До этого момента нет смысла уходить в другую команду.

Монтойи и Рйяккёнен связаны с McLaren. Вероятно, то же касается и Фернандо в Renault. Так и представляется объявление на двери Жана Тодта: «В очередь, менеджеры Дженсона!» 1





Баттон, закатав
рукава, начинает
тренироваться
в Хересе (основное
фото); наши
собеседники (слева
направо),
запечатленные
в годы их чемпионств:
Сертис (1984), Стюарт
(1973), Мэнселл
(1992), Хилл (1996)

Сертис, Стюарт, Мэнселл и



Хилл о том... может ли Дженсон победить в 2005-м?

Что, Дженс, ищешь, с кем бы посоветоваться по поводу 2005 года? Консультантов лучше, чем британские экс-чемпионы мира, тебе не найти. Вот они: четверо бывалых, которые все повидали и могут судить беспристрастно

Интервью: Оливер Пизэм, Питер Уиндзор, Мэтт Бишоп, Алан Хенри



Как пойдут дела у Дженсона и сможет ли он выигрывать в 2005-м?

Джон Сертис

Первый и единственный британский чемпион как на двух, так и на четырех колесах никогда не избегал трудных тем. Даже сегодня, спустя 41 год после победы в чемпионате мира за рулем Ferrari.

«Если честно, не понимаю, почему Honda не разжаловала Баттона в тест-пилоты и не взяла на его место Дэвидсона, — отвечает Джон на вопрос о Баттонгейте. — Зная японцев, можно догадываться, что они переживали эту ситуацию очень тяжело. Все это печально, потому что карьера Дженсона была на таком подъеме».

Сертис имеет право на подобные заявления — отец Баттона советовался с ним, перед тем как Дженсон сел за руль F1, и именно Джон первым предложил Фрэнку Уильямсу протестировать Дженсона.

«Когда Дженсон только пришел в Williams, я послал ему длинное письмо с множеством разных советов, но он, кажется, не обратил на них внимания, — говорит Сертис. — В частности, я писал, что самое важное в любом новом деле — держать в поле зрения всех остальных игроков. Я бы сказал, что эту науку он пока усвоил не до конца. Что еще я ему советовал? Знаете, давайте оставим эту тему».

В его карьере была черная полоса, когда ему явно не хватало зрелости, и в итоге в Renault он оказался в незавидном поло-

жении — из-за того что слава пришла слишком быстро и он с ней не справился. На этом пути много ловушек и, думаю, он решил пересчитать их лично.

Но Дженсон способный парень, у него хороший потенциал, а это — главное. Где бы он ни выступал — всегда добивался успеха. Этого у него не отнимешь, и если говорить о мастерстве, то некоторые его маневры на прошлогоднем ГП Германии были выше всяких похвал. Этим он может гордиться.

Думаю, сегодня Дженсон умеет отлично держать себя в руках; теперь ему нужно самому сторониться всякого рода разборок и не давать себя в них втягивать. Он остепенился, стал умнее, опытнее, познал, что такое успех — это хороший фундамент. Теперь в основном все зависит от него самого: если он хочет остаться с Honda, ему следует наводить мосты, причем таким образом, чтобы они достигли самой Японии.

Как говорил старик Феррари, «не знаю, есть ли в нем огонек». Поживем — увидим. Но, судя по прогрессу Honda, думаю, В.А.Р. станет еще более опасным соперником. А если добавить к этому ны-



нешнего Дженсона, который, восстановив репутацию, будет выкладываться на все сто, — не вижу проблем, почему бы ему не выигрывать гонки?

Что же касается титула... Совсем не обязательно, что все это естественным образом выльется в победу в чемпионате, здесь слишком много непредсказуемых факторов. Honda рано или поздно выигрывает титул, но вот с Дженсоном или без него — не знаю. Интересно, какое решение он примет в середине будущего года насчет сезона-2006. Или что за него решат другие... если мне будет позволено так выразиться».

Белозубых улыбок в прошлом году было много — невеста Дженсона Луиза Гриффитс поздравляет его с очередным успехом. В 2004-м Баттон 10 раз поднимался на подиум, но наши чемпионы хотели бы хоть раз увидеть его на верхней ступеньке



Главный совет Сертиса:

“Самое важное в любом новом деле — держать в поле зрения всех остальных игроков”

Джеки Стюарт

У сэра Джеки Стюарта сомнений нет: в 2004 году Дженсон Баттон ездил отменно. В своей привычной манере он уточняет: «Само собой, надо полагать, что машина была очень хороша. Об этом говорят не столько его собственные результаты, сколько тот факт, что его напарник Такума Сато нередко почти не уступал ему, а иногда даже был впереди. Поэтому мне хотелось, чтобы в 2004-м он выиграл хотя бы одну гонку — ведь на подиум он поднимался уже 10 раз. Я понимаю, ему приходилось состязаться с Михаэлем, а это непросто, но все же было бы здорово, если бы он победил. И вот тут начинаются сомнения. Многие великие чемпионы, выступая на хороших машинах, начинали побеждать практически в самом начале своей карьеры. Да, гонщики вроде Фанхио, Мосса, Кларка, Лауды, Сенны, Проста или Шумахера поднимают планку очень высоко, но и до нее можно дотянуться. В том и заключается талант: несмотря на недостаток опыта, ты инстинктивно чувствуешь, что отстаешь не намного. Конечно, такое не каждому дано. Все, что есть у молодого гонщика, — это его потенциал, который нужно реализовать».

Поэтому Джеки обеспокоен недавним заявлением Баттона: когда того спросили его о планах, он сказал что-то вроде «меня не волнуют победы в гонках, я хочу выигрывать чемпионаты». Может, стоило сказать иначе: «Надо бы выиграть гонку-другую, поднабрать очков, а там подумать и о титуле»?

И все же Стюарт считает, что Дженсон быстро оправился после Баттонгейта. «Пару лет назад я волновался за него — казалось, он слишком активно предавался развлечениям, и это отражалось на его отношении к делу... Сейчас все изменилось: он собран, он в хорошей форме. Я бы отметил, что Дженс довольно легко перенес сложности, сопровождающие переход из команды в команду. Снимаю шляпу».

Иначе говоря, по мнению Джеки, «Дженсон должен доказать, что способен побеждать — доказать самому себе. Даже Ренуар, Моне или Пикассо не всегда писали хорошие полотна, но им всегда удавалось поддерживать свое реноме. С Баттоном же всегда видно, когда он не в лучшей форме, — взять тот же ГП Великобритании-2004. Настоящие мастера, в частности, владеют искусством скрывать провалы в форме, если сидят за рулем хорошей машины, и полностью выкладываться, если машина плохая. Это прекрасно удавалось Джиму Кларку —

например, когда он победил на Уоткинс Глен за рулем Lotus-BRM (в 1966-м). Дженсон такой класс нам еще не показал».

Чувствуется, Стюарт боится, что Баттон опять собьется с пути, как это произошло с ним в Benetton в 2001 году. Великие, такие как Сертис, Стюарт и Мэнселл, редко проигрывали своим напарникам, тем более с разгромным счетом, а Дженсон, перейдя в Benetton после своего первого сезона в Williams-BMW, был просто стерт в порошок Джанкарло Физикеллой.

Неужели Баттон так восприимчив ко всем соблазнам нашей эпохи? «Вряд ли следует винить XXI век, — говорит Джеки. — Соблазны были всегда, даже во времена Варци». В своем типичном сдержанном стиле, ставшем уже частью легенды, Джеки замечает: «Если нужно выделить конкретную проблему, то мне кажется, что Дженсон собирает вокруг себя не самую сильную команду и не самых серьезных игроков». ►



Главный совет Стюарта:

“Докажи самому себе, что способен побеждать. А чемпионский титул приложится”

▽ В сравнении с мастерами

Достижения **ДЖЕНСОНА БАТТОНА** после 85 ГП

Старты 84 (не стартовал в Монако-2004)

Победы 0

Вторые места 4

Третьи места 6

Поулы 1

Лучшие круги 0

Достижения **НАЙДЖЕЛА МЭНСЕЛЛА** после 85 ГП

(в скобках — за всю карьеру)

Старты 83 (187)

Победы 6 (31)

Вторые места 2 (17)

Третьи места 7 (11)

Поулы 3 (32)

Лучшие круги 4 (30)

Достижения **ДЖОНА СЕРТИСА** после 85 ГП

(в скобках — за всю карьеру)

Старты 84 (111)

Победы 6 (6)

Вторые места 10 (10)

Третьи места 7 (8)

Поулы 8 (8)

Лучшие круги 10 (10)

Достижения **ДЭЙМОНА ХИЛЛА** после 85 ГП

(в скобках — за всю карьеру)

Старты 78 (115)

Победы 21 (22)

Вторые места 15 (15)

Третьи места 5 (5)

Поулы 20 (20)

Лучшие круги 19 (19)

Достижения **ДЖЕКИ СТЮАРТА** после 85 ГП

(в скобках — за всю карьеру)

Старты 85 (99)

Победы 22 (27)

Вторые места 9 (11)

Третьи места 4 (5)

Поулы 14 (17)

Лучшие круги 14 (15)

▽ Ложь и статистика

Статистика, как известно, может подтвердить все что угодно. Статистика достижений Дженсона — не исключение. Все ныне здравствующие британские чемпионы после 85 стартов уже имели в активе победы в гонках — в том числе и Найджел Мэнселл, который в первые годы был недооценен и лишь под конец своего пятого сезона сел за руль приличной машины.

Основное отличие Баттона от Мэнселла состоит в количестве вторых мест после 85 стартов. К тому моменту когда Найджел получил машину, на которой можно было бороться за вторые места, у него уже было пять побед. А вот Дженсон, можно сказать, накопил слишком много вторых мест. Быть может, это и пригодится для завоевания титула (вспомним Лауду или

Росберга), но для настоящего гонщика суть спорта сводится все-таки к победам. Невозможно представить, чтобы Найджел, оказавшись он на месте Дженсона в прошлом году в Силверстоуне, в ситуации, когда после выхода сейфти-кара разрывы между машинами сократились, дрейфовал бы, как Баттон, к скромному четвертому месту в образовавшейся куче мале. Да Мэнселл волок бы машину на себе, только чтобы пробиться на подиум!

С другой стороны, результаты Хилла, показанные на отличной машине с отличным мотором, говорят о том, что если все в порядке, то победы даются «легко». Можно вспомнить, что Дженсону с первого дня в Williams пришлось противостоять Шумахеру и всей его армии. Да, Баттон действи-

тельно Насто приходил вторым, но многим ли героям прошлого приходилось воевать против целой системы, подобной той, что стоит за Михаэлем (машина/мотор/начальство/шины)?

Возможно, Дженсон создан для побед логичных и предсказуемых. За рулем плохих машин (вроде Benetton образца 2001 года) ему не удавалось продемонстрировать волю к победе, доказать, что для него важно, скажем, прийти 9-м, а не 10-м. А ведь благодаря подобному подходу Джон Сертис в 1966 году заставил сверкать Cooper-Maserati, а Джеки Стюарт укрощал свой BRM H16. Статистика об этом не расскажет — наверное, потому, что настоящая упорность всегда трудно выразить в цифрах.

Составили: Питер Уиндзор и Дом Тэйлор



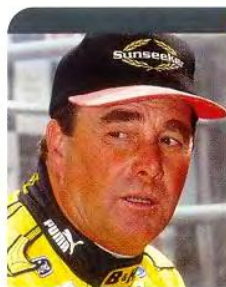
Только самый завзятый спорщик не согласится с тем, что Баттон выиграл бы ГП Германии-2004 (внизу), если бы не был оштрафован за замену мотора и не оказался на 13-й стартовой позиции – и даже несмотря на это, он эффектно финишировал вторым

Найджел Мэнселл

Для стиля Найджела Мэнселла были характерны твердость и решительность, тогда как Дженсон пилотирует плавно и внешне непринужденно. Мэнселл всегда казался быстрым – Дженсон же никогда не производил такого впечатления. На трассе Мэнселл особо не церемонился, ехал без всяких там «будьте любезны» и «только после вас» – Баттон же почти галантен. И, наконец, Мэнселл славился своей неуживчивостью, зато Баттон в общении столь же элегантен, как и за рулем.

Однако различия исчезают, когда дело доходит до непоколебимой решимости выиграть чемпионат мира, свойственной им обоим. Чтобы достичь желаемого, Найджелу потребовалось 13 лет. Дженсон поклялся добиться победы, и лучше раньше, чем позже. Согласен ли Найджел, что Дженсон это по силам?

«Без вопросов, – говорит он. – Я уверен, он будет следующим британским чемпио-



Главный совет Мэнселла:

“Стабильность – это всё. Быстрый гонщик может очень многое сделать для прогресса команды”

ном. Все, что ему нужно, – это хорошая машина и надежная поддержка».

Машина и поддержка – два фактора из трех, которые Мэнселл считает жизненно важными. Третий фактор – целеустремленность.

«Патрик Хед подтвердит вам, что я всегда выкладывался на 100 процентов – и на тестах, и на гонках. Гонщик не должен дожидаться, когда ему укажут на нерасторопность. Ты должен работать на пределе своих возможностей, на какой бы машине ты ни выступал».

А как у Дженсона с целеустремленностью? Найджел считает, что с этим все в порядке. Такая черта свойственна им обоим, полагает он. И все же есть вещи, которых он просто не понимает. Например, то, как с самого начала развивалась карьера Дженсона.

«В целом карьера Дженсона представляется мне удивительной: Williams, затем Renault, потом B.A.R. Иногда ему давали плохие советы, а с некоторыми командами у него явно были проблемы».

Поразительно, что эти слова были сказаны Найджелом больше чем за год до Баттонгейта. В опубликованном F1 Racing предсезонном прогнозе 2003 года Найджел высказал озабоченность, что некото-

рые карьерные решения Дженсона были приняты из «корыстных соображений». Сам же Дженсон настаивает на том, что его попытка перехода в Williams не имела никакого отношения к деньгам. Он просто пытался получить те самые машину и поддержку, которые, как справедливо заметил Мэнселл, необходимы, чтобы стать чемпионом. Но вполне возможно, что Комиссия по соблюдению контрактных обязательств сыграла на руку Баттону. Если есть четвертый фактор, который Мэнселл считает необходимым, то это стабильность.

«Стабильность – это всё. Быстрый гонщик может очень многое сделать для прогресса команды».

Между строк читается, что пятый фактор по Мэнселлу – это скорость, которая у Баттона уже есть. Мэнселл в этом не сомневается – в отличие от многих. Более того, его удивляет, что «некоторые о Дженсоне отзывались весьма нелестно».

Мэнселл считает, что Баттон обладает всем, что нужно для успеха. Остальное – машина и поддержка – зависит от B.A.R. Строго говоря, от двух человек: Джеффа Уиллиса и Ника Фрая. Джентльмены, вы к этому готовы? Надеемся, что да. Ведь за вами следит сам Найджел.



STEVEN TEE/LAT; PAUL GILLMAN/GETTY IMAGES; JEAN-FRANÇOIS GALERON/WHI



Дэймон Хилл

Похоже, Дэймон болеет за Баттона, что неудивительно. Хотя в последнее время он смотрел не так уж много гонок, но в стиле Баттона он узнает себя. «Он не такой, как Хякинени или Вильнёв. Больше похож на меня — у него, как и у меня, более консервативный и сдержанный стиль».

По-настоящему я видел только, как он стартует. Он очень аккуратен, допускает мало ошибок — а это хороший знак. С современными машинами подчас трудно понять, что именно делает гонщик, но то, что я видел, меня впечатляет».

Кроме того, по мнению Дэймона, Дженсону еще предстоит полностью реализовать свой потенциал. «У него крепкий внутренний стержень. Он осторожно обращается со своим талантом — не то чтобы сознательно не спешит его расходовать, но — вы понимаете... Думаю, он по-прежнему на подъеме и может до-

стичь очень высокого уровня. Он продолжает расти».

Однако Дэймону, как и многим другим, хотелось бы новых доказательств — прежде чем он окончательно утвердится в своем мнении.

«Полагаю, Баттон нас еще удивит, когда однажды сойдется в поединке с Михаэлем. Тогда-то мы и узнаем, способен он на что-нибудь серьезное или нет».

Лично мне нравится и характер Дженсона, и тот имидж, который он создает. Он всегда держит дистанцию, но при этом не стремится к открытым конфликтам. Он попал в неприятную ситуацию с контрактом, но, полагаю, на протяжении всей этой истории вел себя неплохо. Мне кажется, он сам может решать свои проблемы.

Есть ли у него победный потенциал? Знаете, год назад я заявил, что B.A.R и Honda не под силу всерьез угрожать лидерам. Я ошибался! Команда сделала мощный рывок вперед. Что еще важнее, огромный шаг вперед сделала Honda,



ГП Великобритании-2004 (вверху) был не слишком удачным для Баттона; если верить снимку, борьба была острой, но Ferrari Шумахера легко раздалась с В.А.Р. и Дженсон, хотя и был третьим на старте, финишировал на невыразительном четвертом месте

и теперь, почуввав победу, уже не ослабит хватку.

Если не брать Ferrari, то из автопроизводителей только у Honda, BMW и Renault давняя история выступлений в Ф1. Поэтому Дженсу стоит оставаться в своей команде.

Его лучшая гонка в 2004? Не спрашивайте! Честно говорю: не знаю. Я видел слишком мало гонок».

Ясно, что Хилл спокоен за будущее Баттона и, вполне возможно, окажется прав. Ведь он считает Дженса не только талантливым, но и быстрым гонщиком, обладающим плавным стилем и к тому же близким ему по темпераменту — спокойным и дружелюбным парнем. «Каждый раз, когда мы встречались, он широко улыбался. Ясно, что ему нравится быть в Ф1, и это очень здорово. Я бы пожелал ему оставаться таким же».

Главный совет Хилла:

“Ему нравится быть в Ф1, и это здорово. Я бы пожелал ему оставаться таким же”



ТЕСТ-ПИЛОТ: RED BULL

Витантонио Лиуцци

Тесты или гонки – что лучше на данном этапе? И как идут дела в Red Bull?

Ну так как нам тебя величать: Витантонио, Тонио или Тони?

Тонио – Витантонио слишком длинно.

Ты уже поработал с Red Bull на тестах. Что бы ты предпочел: выйти на старт в этом году или понаблюдать за гонками со стороны в роли тестера?

Я много думал о гонках и тестах и считаю, что в данный момент главной целью должны быть гонки. Работать на тестах в серьезной команде – это хорошо, но, как показывает опыт многих хороших гонщиков, выбиться из тестеров в боевые пилоты иногда довольно трудно.

С другой стороны, люди показывают на таких, как Джорджо Пантано, и говорят: он загубил свою карьеру в Ф1, вскочив прямо в кокпит боевой машины, не поработав перед тем на тестах. Но в Jordan в прошлом году дела вообще шли неважно, и это сказалось. В Red Bull все иначе: мы можем расти вместе и готовить на будущее отличную машину.

Значит, ты надеешься погоняться. А как тебе удалось получить контракт тест-пилота Red Bull?

Это было непросто. Став чемпионом Ф3000, я начал посматривать в сторону Ф1 – говорил с несколькими командами, в сентябре провел тесты в Sauber, но ничего конкретного не было. Некоторое время ходили слухи про Red Bull, но они ничем не подтверждались. Потом у команды сменился владелец, и все очень быстро срослось.

Почему Red Bull?

Они поддерживали меня последние три года и здорово помогли получить место в машине. В перспективе эта комбинация выглядит очень солидно: Jaguar была конкурентоспособной командой, в которой работали отличные спецы, ну а Red Bull отличают хорошие идеи и верный подход к делу. Они усилят друг друга. Когда в Red Bull за что-то берутся, то делают это как надо – я думаю, они уже очень скоро станут сильной командой.

Как прошел переход из Ф3000 в Ф1?

Я ведь прошел все необходимые ступени: картинг, Формула Renault, Ф3 и Ф3000. Но, что более важно, я выбирал для следующего шага самый подходящий момент в своей карьере. Именно поэтому я чувствую, что сейчас самое время перейти в Ф1.

Я чувствую, что готов к этому. Физически

это довольно сложный класс – особенно для моей шеи, но я напряженно тренировался.

Как прошел твой первый день за рулем в Барселоне?

Нормально. Я делал все, что надо и когда надо, а у команды оказалась достаточно терпения, чтобы позволить мне двигаться постепенно, шаг за шагом. Они не давили на меня и дали понять, что спешить не нужно. Мне сказали, что я должен ехать быстрее по мере того, как будут уточняться настройки, и что мое дело – понять машину. Я и сам никогда не стремился с первого круга гнать во весь опор, рискуя вылетом, так что я просто успокоился и приступил к делу.

В машине ты чувствовал себя свободно?

Да. Разумеется, нужно было показать команде, что я могу постоянно прогрессировать, что я достаточно хорош, чтобы в следующем сезоне стать одним из ее гонщиков. Но никто на меня не давил – и это хорошо. А умение чувствовать себя за рулем свободно всегда было одной из моих сильных сторон – в кокпите я расслаблен и спокоен.

Насколько обстановка отличается от привычной тебе по Ф3000?

Отношения с механиками и инженерами совершенно такие же. Но были и сложности, потому что английский для меня неродной язык – из-за этого в неитальянской команде работать всегда труднее. Думаю, мне удалось установить неплохие рабочие отношения с моими инженерами и командой специалистов, так что я полон оптимизма. Люди в Red Bull Racing просто отличные: я уже чувствую, что у нас складываются хорошие

отношения – даже за столь короткое время. Все здесь открыто, секретов никто не держит. Именно такие отношения мне по душе: открытые со всеми. Все это меня очень радует.

Я слышал, что ты очень разговорчив по радио. Это правда?

Когда как. Я говорю, когда хочу почтительно объяснить, что я чувствую. Но по-английски, как я уже сказал, это довольно трудно – и мои команды всегда уверяли меня, что я говорю не слишком много, но слишком быстро! Да, это проблема – общение по-английски. Надо это дело подтянуть, ведь я все еще пропускаю некоторые слова, значения или названия. Это может помешать в решающей фазе чемпионата.

Тони Парнелл и Дитрих Матешич хоть что-то уже намекнули тебе относительно 2005 года?

Честно говоря, я с ними не так часто и встречался. Я видел их во время обеда в первый день моих тестов, и мы немного поговорили. Но они были очень загружены своими делами, и я предпочел сосредоточиться на том, чтобы как можно лучше отрабатывать для команды.

Тони пересел на трибуну, чтобы понаблюдать за тобой. Он сказал, что твоя езда очень его порадовала.

Как тебе это?

Я рад, что он так сказал. Для меня было очень важно получить этот шанс, и я хотел произвести впечатление на своих боссов. Надеюсь, мне это удалось, ведь я очень старался. Пока еще рано говорить, что из этого выйдет, но, надеюсь, дела складываются удачно – ведь я уже чувствую себя одним из членов семьи Red Bull. 

Лиуцци получает инструкции (перед выездом на трассу) от начальника инженерного отдела Red Bull Марка Гиллана на ноябрьских тестах в Барселоне; с языком проблемы – в отличие от умения чувствовать себя в кокпите свободно



ОСНОВНОЕ ФОТО: MALCOLM GRIFFITHS/LAT. MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



‘Я МНОГО ДУМАЛ
О ТЕСТАХ И ГОНКАХ.
СЕЙЧАС МОЕЙ ЦЕЛЬЮ
ДОЛЖНЫ БЫТЬ ГОНКИ’

73 самые красивые машины Ф1

Может ли красота быть неотъемлемой частью спорта, знаменитого стремлением подчинить себе законы физики и заставить работать воздух? Безусловно! Но когда наше жюри выбирало наиболее совершенные с эстетической точки зрения машины Ф1, стало ясно, что мнений на сей счет едва ли не столько же, сколько самих машин!

ЖЮРИ



Джесс Александер
75, американец,
фотограф



Бернар Кайе
77, француз,
фотограф



Поль-Анри Кайе
52, француз,
фотограф



Фрэнк Фостер
40, британец,
журнальный
дизайнер



Жан-Франсуа Галерон
47, француз,
фотограф



Даррен Хит
36, британец,
фотограф



Питер Хайем
41, британец,
директор
фотоагентства



Джоди Хоккли
25, британец,
журнальный
дизайнер



Эдди Джард
29, британец,
бильд-редактор
F1 Racing



Сэм Майкл
33, австралиец,
технический
директор



Серхио Ринланд
52, аргентинец,
конструктор Ф1



Райнер Шлегельмилх
34, немец,
фотограф



Борис Шлегельмилх
62, немец,
фотограф



Джад Шериф
47, швейцарец,
фотограф



Майкл Ти
73, британец,
фотограф



Стивен Ти
43, британец,
фотограф



Марк Томпсон
41, британец,
фотограф



Benetton B190 1990-91

1 балл

Победы 2
Поулы 0
Б. круги 1
Очки 73

Конструктор Рори Бёрн
Гонщики Нельсон Пике,
Алессандро Наннини, Роберто Морено



RAM 03 1985

1

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 0

Конструктор Густав Бруннер
Гонщики Манфред Винкельхок,
Филипп Альо, Кеннет Эйксон



Williams FW06 1978-79

1

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 2
Очки 15

Конструктор Патрик Хед
Гонщики Алан Джонс, Клей Регаццони



Renault RE30/B/C 1981-83

2

Победы 7
Поулы 16
Б. круги 7
Очки 110

Конструктор Мишель Тетю
Гонщики Ален Прост, Рене Арну,
Эдди Чивер

ПРАВИЛА ГОЛОСОВАНИЯ: мы предложили 17 членам жюри составить список из 10 лучших машин с точки зрения эстетики, расставив их в порядке убывания (от 1 до 10). Пересчитав места на баллы (в обратном порядке – от 10 до 1), мы их суммировали и получили расклад, представленный на этих 11 страницах. Попробуйте предложить свои варианты: наши присяжные отобрали целых 73 машины!



67

Copersucar FD02 1975

2

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 0

Конструктор Ричард Дивила
Гонщики Вилсон Фиттипальди



67

Benetton B194 1994

2

Победы 8
Поулы 6
Б. круги 8
Очки 103

Конструктор Росс Брон
Гонщики Михаэль Шумахер,
Йос Ферстаппен

73 самые красивые машины Ф1 73-62

Benetton B190 – наглядный пример искусства Рори Бёрна... с небольшим участием Джона Барнарда. Недостаток мощности с лихвой компенсирован за счет аэродинамики.

RAM 03 собран на живую нитку, но его самым большим недостатком был двигатель **Hart FW06**, первый Williams Патрика Хеда, оказался лучшей машиной без граунд-эффекта: надежной, шустрой, цепкой. Развивая свою серию **RE20**, Мишель Тетю решал сложнейшую задачу: как втиснуть турбомотор Renault в отличное шасси **RE30**. Она была успешно решена! А Ричард Дивила превзошел сам себя,

когда Эмерсон Фиттипальди заказал ему **Copersucar FD02**, первую бразильскую машину Ф1. Смелая попытка – мизерные результаты.

Брон и Бёрн, дуэт, обеспечивающий победное шествие **Ferrari**, впервые достиг чемпионских высот, создав **Benetton B194**.



61

March 721X/G 1972

3

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 12

Конструктор Робин Херд
Гонщики Ронни Петерсон, Ники Лауда,
Анри Пескарولو, Рольф Штоммелен,
Майк Бёттлер



61

McLaren MP4-14 1999

3

Победы 7
Поулы 11
Б. круги 9
Очки 124

Конструктор Эйдриан Ньюи
Гонщики Мика Хяккинен, Дэвид Култارد



67

Arrows A2 1979

2

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 2

Конструктор Тони Саутгейт
Гонщики Рикардо Патрезе, Йохен Масс



61

BRM P261 1964-67

3

Победы 6
Поулы 5
Б. круги 4
Очки 183

Конструктор Тони Радд
Гонщики Джеки Стюарт, Грэм Хилл,
Пирс Каридж, Иннес Айрленд, Ричи Гинтер,
Боб Бондуратт, Крис Ирвин, Дэвид Хоббс



61

McLaren M14/A/D 1970-71

3

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 35

Конструктор Гордон Коплак
Гонщики Денни Халм, Брюс Макларен,
Питер Гетин, Дэн Герни, Андреа де Адамич,
Джеки Оливер

Как раз в разгар споров вокруг граунд-эффекта и мини-юбок Тони Саутгейт создал **Arrows A2**, совершенно непохожий ни на одну другую машину. Управлять им было непросто.

Все **McLaren** времен Брюса были великолепны, и **M14** не исключение. Это была последняя машина Ф1, за рулем которой сидел сам Брюс. Пристрастие Робина Херда к пониженному осевому моменту инерции проявилось в конструкции **March 721X**. Приручить ее не сумел даже Ронни Петерсон – и тогда появился **721G**. Вот он был быстр. **McLaren MP4-14** был гонщиком по всем статьям – от точных обводок до уникального выхлопа.

BRM P261 Тони Радда тоже был произведением искусства с его сигарообразным кузовом и необычно звучащей «восьмеркой». Гордон Марри не раз задавал своими творениями новые направления конструкторской мысли. **Brabham BT44** – великолепная проработанная машина, которая вывела команду Берни Экклстуна в первые ряды. Классика дизайна!



61

Brabham BT44/B 1974-76

3

Победы 5
Поулы 2
Б. круги 4
Очки 106

Конструктор Гордон Марри
Гонщики К. Ройтеман, Дж. Уотсон, К. Паче,
Ричард Робартс, Рикки фон Опель, Лорис Кессель,
Патрик Неве, Лелла Ломбарди, Боб Эванс



61

Brabham BT48 1979

4

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 7

Конструктор Гордон Марри
Гонщики Ники Лауда, Нельсон Пике



54

McLaren MP4/6/B 1991-92

4

Победы 8
Поулы 10
Б. круги 5
Очки 148

Конструктор Нил Оутли
Гонщики Айртон Сенна, Герхард Бергер



54

Lotus 95T 1984

4

Победы 0
Поулы 2
Б. круги 0
Очки 47

Конструктор Жерар Дюкаруж
Гонщики Найджел Мэнселл, Элио де Анджелис



54

McLaren MP4/7A 1992

4

Победы 5
Поулы 1
Б. круги 2
Очки 90

Конструктор Нил Оутли
Гонщики Айртон Сенна, Герхард Бергер

73 самые красивые машины Ф1 63-54

Слишком большой мотор Alfa повлиял на стиль Гордона Марри, но ему все же удалось сделать **Brabham BT48** компактным и управляемым. Жаль, что ездил он медленно.

McLaren MP4/6/B – великолепный образец мастерства Нила Оутли, остающегося, пожалуй, одним из самых недооцененных конструкторов последнего 20-летия. Элегантный, изящный, острый, быстрый.

Жерар Дюкаруж совершил чудо, создав к середине сезона-1983 быстрый и надежный **Lotus 94T**. За ним последовал **95T**: не менее эффективный по конструкции, он помог Lotus вернуться в первые ряды.

Даже оставшись в тени непобедимого Williams, **McLaren MP4/7** Нила Оутли был замечен. Это была его первая машина, корпус которой «надевался» на шасси, к тому же акселератор имел дистанционное управление.



54

Benetton B188 1988-89

4

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 1
Очки 52

Конструктор Рори Бёрн
Гонщики Тьерри Бутсен, Джонни Херберт, Алессандро Наннини, Эммануэле Пирро



54

Ensign N180/B 1980-81

4

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 1
Очки 5

Конструктор Ральф Беллами
Гонщики Клей Регацони, Тифф Ниделл, Ян Ламмерс, Джефф Лис, Марк Зурер, Элисео Салазар



54

Fondmetal GR02 1992

4

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 0

Конструктор Серхио Ринланд
Гонщики Габриэле Тарквини, Андреа Кьеза, Эрик ван дер Поэле



54

BRM P153/B 1970-72

4

Победы 1
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 25

Конструктор Тони Саутгейт
Гонщики Педро Родригес, Джеки Оливер, Джордж Итон, Хоуден Генли, Йо Зифферт, Хельмут Марко, Джон Кеннон, Рейне Висель

B188 был первым **Benetton** с двигателем Cosworth Рори Бёрна (после многих лет работы с турбомоторами). Поначалу он был тяжеловат, но по ходу сезона его от этого недостатка избавили.

Малобюджетный **Ensign N180/B**, к сожалению, останется в истории как машина, в которой Клей Регацони получил свои ужасные травмы, когда на прямой в Лонг-Бич провалилась педаль тормоза.

Близкий к нулевому бюджет ограничил гоночную жизнь **Fondmetal GR02** половиной сезона, но этого было достаточно, чтобы оценить качество работы Серхио Ринланда.

BRM P153 – быть может, лучшая машина Тони Саутгейта – стала новым словом в дизайне благодаря своему низкому обтекаемому корпусу. Великолепный со всех точек зрения P153 – одна из тех машин, которые не умирают никогда.

73 самые красивые машины Ф1 53-46

Стильный, подобранный, маленький **Brabham BT58** типичен для нового поколения безнаддувных машин конца 80-х – начала 90-х. Великолепно скроен, но не блистал – из-за слабого мотора Judd V8.

Если McLaren **MP4-12** выделялся элегантностью линий и изумительным двигателем, то мертворожденный **MP4-18A** был сделан предельно «поджарым», чтобы усилить потенциал недостаточно мощного мотора, но оказался слишком ненадежным, чтобы участвовать в гонках.

Jordan EJ13 – вынужденное решение, нелюбимое ни инженерами, ни гонщиками, умудрился получить место в нашем списке благодаря неожиданной победе Джанкарло Физикеллы в Бразилии '03 – он горел, пересекая линию финиша.

У **Ferrari** странная система присвоения индексов, и **412T2** образца 1995 года имеет мало общего с классическим 312T2 Мауро Форгыери. Но на нем, как и на 312T2, стоял мощный 12-цилиндровый мотор – лебединая песня 12 цилиндров на, возможно, лучшем шасси в исполнении Джона

Барнарда – капризного технического директора этой команды.

Как и любой современный Ferrari, **F2003-GA** представляет собой развитие идей, заложенных в его предшественниках, в частности в широконосой машине, разработанной Рори Бёрном в 2001 году. Выделяет его исключительно компактное размещение агрегатов. Смело прорисованные очертания понтонов и узкая задняя часть привлекли немало завистливых взглядов команд-соперников.

Brabham BT20 принес два чемпионских титула (в 1966-м и 67-м). Двигатель Repco, созданный на базе блока цилиндров Oldsmobile и установленный на прочной, но легкой пространственной раме, сделал его столь же крепким и надежным, как и звездные гонщики команды – Джек Брэбем и Денни Халм.

Белый слон, **BRM P15**, не нравился ни командам, ни публике. Сложный проект мотора V16 оказался ошибкой, которая стоила дорого.



Brabham BT58 1989-90

5

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 10

Конструктор Серхио Ринланд
Гонщики Мартин Брандл,
Стефано Модена, Грегор Фойтек



McLaren MP4-12 1997

5

Победы 3
Поулы 1
Б. круги 2
Очки 63

Конструктор Нил Оутли
Гонщики Мика Хякинен, Дэвид Култард



McLaren MP4-18A 2003

5

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 0

Конструктор Эйдриан Ньюи
Гонщики В гонках не участвовал



Jordan EJ13 2003

5

Победы 1
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 13

Конструктор Анри Дюран
Гонщики Джанкарло Физикелла,
Ральф Фёрман, Жолт Баумгартнер



Ferrari 412T2 1995

5

Победы 1
Поулы 1
Б. круги 3
Очки 73

Конструктор Джон Барнард
Гонщики Жан Алези, Герхард Бергер



Ferrari F2003-GA 2003

6

Победы 7
Поулы 5
Б. круги 5
Очки 126

Конструктор Рори Бёрн
Гонщики Михаэль Шумахер,
Рубенс Баррикелло



Brabham BT20 1966-69

6

Победы 1
Поулы 2
Б. круги 2
Очки 44

Конструктор Рон Торанак
Гонщики Джек Брэбем, Денни Халм,
Ги Лижье, Джон Лав, Сильвио Мозер,
Петер де Клерк



BRM P15 1951

6

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 2

Конструктор Питер Бертон
Гонщики Рег Парнелл, Питер Уокер



42

Brabham BT46/B 1978-79

6

Победы 2
Поулы 2
Б. круги 4
Очки 59

Конструктор Гордон Марри
Гонщики Нельсон Пике, Ники Лауда,
Джон Уотсон



40

Ferrari 126C3 1983

7

Победы 2
Поулы 4
Б. круги 2
Очки 45

Конструктор Харви Постлтуэйт
Гонщики Патрик Тамбэ, Рене Арну

73 самые красивые машины Ф1 45-38

В 1978-м Лауда перешел в **Brabham-Alfa** и быстро оказался в первых рядах. **BT46** в цветах Parnalat-Martini выглядел потрясающе — и победил в Швеции 78, где на нем был установлен вентилятор, отсасывающий воздух из-под днища. Марри утверждал, что это нужно для улучшения охлаждения. Ага, конечно! Система тут же оказалась вне закона.

Стоило двум **Ligier JS11** в 1979-м коснуться колесами аргентинского асфальта, стало ясно, что Жерар Дюкаруж раздвинул горизонты для машин с граунд-эффектом. Они ехали потрясающе быстро, но этого оказалось мало — Патрик Хед сделал более удачную машину, и Ligier начали отставать.

Когда Питер Райт заметил в аэродинамической трубе, как «присасываются» вниз расположенные по бокам топливные баки, он рассказал об этом Чепмену — и это был первый пример вдуваемого, сознательного применения граунд-эффекта. **Lotus** был слишком широк, чтобы сполна эксплуатировать этот ход, но воздух на этой машине работал лучше, чем у соперников.

В 1980-81 годах непросто было одолеть машины с моторами Cosworth, но на быстрых трассах это удалось **Renault RE20**. Жан-Пьер Жабуйи одержал блестящую победу в Целльверге'80, а Прост добавил еще три победы в 1981-м.

Харви Постлтуэйт создал для Ferrari первое шасси из карбона, да еще и на принципах граунд-эффекта — **126C** был очень быстр.

FW18, один из самых красивых **Williams**, несущих на себе печать таланта Патрика Хед, принес титул Дэй-



42

Ligier JS11 1979

6

Победы 3
Поулы 4
Б. круги 3
Очки 61

Конструктор Жерар Дюкаруж
Гонщики Жак Лаффит, Патрик Делайе,
Жаки Икс



42

Lotus 78 1977-78

6

Победы 7
Поулы 9
Б. круги 7
Очки 106

Конструктор Ральф Беллами
Гонщики Марио Андретти, Гуннар Нильссон,
Ронни Петерсон, Эктор Ребаке



42

Renault RE20B 1980-81

6

Победы 3
Поулы 5
Б. круги 4
Очки 44

Конструктор Мишель Тетю
Гонщики Ален Прост, Жан-Пьер Жабуйи,
Рене Арну



40

Williams FW18 1996

7

Победы 12
Поулы 12
Б. круги 11
Очки 175

Конструктор Патрик Хед
Гонщики Дэймон Хилл, Жак Вильнёв



35

Renault R23B 2003

8

Победы 1
Поулы 2
Б. круги 1
Очки 88

Конструктор Тим Деншем
Гонщики Ярно Трулли, Фернандо Алонсо



35

Jordan 197 1997

8

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 1
Очки 33

Конструктор Гэри Андерсон
Гонщики Джанкарло Физикелла,
Ральф Шумахер

мону Хиллу. Renault R23B не отличался высокой скоростью на прямых, но «летал» на медленных трассах типа Барселоны и Венгрии. На Jordan 197 Джанкарло Физикелла и Ральф Шумахер заработали три подиума — дань безупречному подходу Гэри Андерсона.



35

Williams FW18C 1994

Конструктор: Williams
Пилоты: Damon Hill, Nigel Mansell
Сезон: 1994



35

Williams FW18C 1994

Конструктор: Williams
Пилоты: Damon Hill, Nigel Mansell
Сезон: 1994



35

Honda RA273 1985-87

Конструктор: Honda
Пилоты: Satoru Nakajima, Taki Inada
Сезон: 1985-87



32

McLaren MP4/4 1991-93

Конструктор: McLaren
Пилоты: Ayrton Senna, Gerhard Berger
Сезон: 1991-93

73 самые красивые машины №1 37-60

В Williams FW18C использовался двигатель Honda V10, который был разработан специально для этой машины. В Williams FW18C использовался двигатель Honda V10, который был разработан специально для этой машины.

В Williams FW18C использовался двигатель Honda V10, который был разработан специально для этой машины. В Williams FW18C использовался двигатель Honda V10, который был разработан специально для этой машины.

В Williams FW18C использовался двигатель Honda V10, который был разработан специально для этой машины. В Williams FW18C использовался двигатель Honda V10, который был разработан специально для этой машины.

В Williams FW18C использовался двигатель Honda V10, который был разработан специально для этой машины. В Williams FW18C использовался двигатель Honda V10, который был разработан специально для этой машины.

В Williams FW18C использовался двигатель Honda V10, который был разработан специально для этой машины. В Williams FW18C использовался двигатель Honda V10, который был разработан специально для этой машины.



32

Ferrari 641 1999

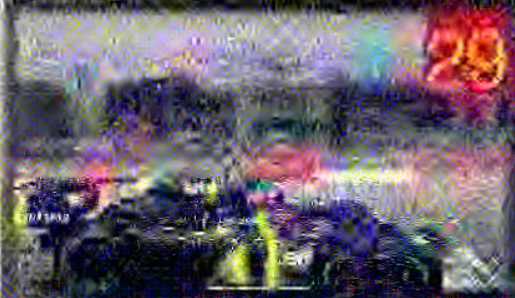
Конструктор: Ferrari
Пилоты: Michael Schumacher, Eddie Irvine
Сезон: 1999



32

Benetton B195 1995

Конструктор: Benetton
Пилоты: Michael Schumacher, Gerhard Berger
Сезон: 1995



29

Tyrell P34 1976-77

Конструктор: Tyrrell
Пилоты: Jackie Stewarts, Peter Dinklage
Сезон: 1976-77



29

Williams FW18C 1994

Конструктор: Williams
Пилоты: Damon Hill, Nigel Mansell
Сезон: 1994



29

Brabham BT26/A 1968-71

10

Победы 2
Поулы 6
Б. круги 4
Очки 73

Конструктор Рон Торанак
Гонщики Жек Брэбем, Йохен Риндт, Жаки Икс, Пирс Каридж, Петер де Клерк, Дерек Белл, Гас Хатчисон, Джеки Преториус



24

McLaren M7A 1968-71

11

Победы 4
Поулы 0
Б. круги 1
Очки 106

Конструктор Робин Херд
Гонщики Денни Халм, Брюс Макларен, Дан Герни, Базил ван Роен, Вик Эльфорд, Джон Сертис, Андреа де Адамич, Йо Боньер



24

Tyrrell 006 1972-74

11

Победы 5
Поулы 3
Б. круги 2
Очки 114

Конструктор Дерек Гарднер
Гонщики Франсуа Сэвер, Джеки Стюарт, Джоди Шектер, Патрик Дэйпайе



24

McLaren MP4/4 1988

11

Победы 15
Поулы 15
Б. круги 10
Очки 199

Конструктор Стив Николс
Гонщики Ален Прост, Айртон Сenna

73 самые красивые машины Ф1 29-22

Brabham BT26 – типичная для Рона Торанака прекрасно сбалансированная машина. В 1968-м на ней стоял безнадёжный четырёхкулачковый Repco 860 V8, который в 1969-м был заменен на Cosworth DFV. BT26 был последним произведением Торанака с пространственной рамой, правда, усиленной накладными панелями, а вот его элегантный соперник **McLaren M7A** с самого дебюта в 1968-м имел монокок и мотор DFV. M7A принес победу в первой же своей гонке (Брюс Макларен в Брэндс-Хетч на Race of Champions) и по-прежнему считается одной из самых красивых машин Ф1 всех времен.

Стремительность и изящество линий было несвойственно **Tyrrell 006**. Чемпионский «рысак» Джеки Стюарта был коренастым – правда, неожиданно функциональным. Однако раскрыть его лучшие качества оказалась под силу лишь гонщикам уровня Стюарта или его покойного напарника Франсуа Сэвера.

Внешность **McLaren-Honda MP4/4** была приятной и неприметной одновременно. Возможно, на решение нашего жюри повлияло рекордное число побед в 1988 году (15 в 16 гонках).

Ferrari Dino 246, без сомнения, был олицетворением классической переднемоторной моды Ф1 – в частности, благодаря разработанному Фантуцци высокому корпусу образца 1959-60 годов. Это была одна из самых красивых машин 2,5-литровой эры. **McLaren MP4-19B**, может, и не дотягивает до своих современников, но его аэродинамика проработана мастерски.

Lotus 88 Колина Чепмена со сдвоенным шасси имел корпус, блистательно укрывавший спорные элементы его конструкции. В начале 1981 года эту машину сочли не соответствующей регламенту – это был поворотный момент, притормозивший инновационный процесс развития технологий.

Ligier JS5 обладал более традиционной конструкцией, сочетавшей слегка проработанный корпус, хриплый мотор Matra V12 и высокоочередный воздухозаборник.



24

Ferrari Dino D246 1958-60

11

Победы 5
Поулы 7
Б. круги 10
Очки 203

Конструктор Витторио Яно
Гонщики Фил Хилл, Майк Хоторт, Жан Бера, Вольфганг фон Трипс, Питер Коллинс, Тони Брукс, Дан Герни и еще 8 гонщиков



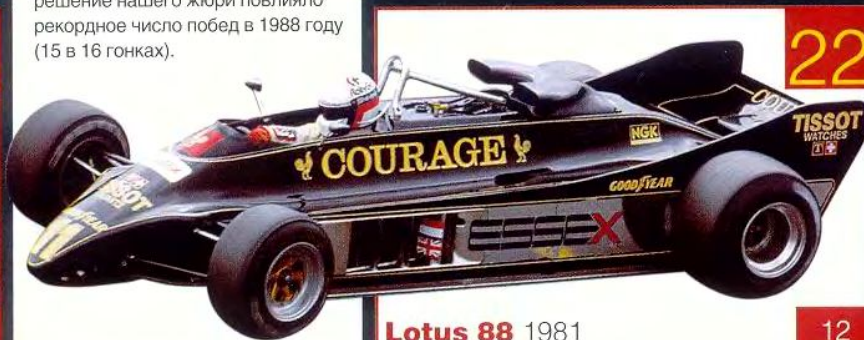
24

McLaren MP4-19B 2004

11

Победы 1
Поулы 1
Б. круги 2
Очки 69

Конструктор Эйдриан Ньюи
Гонщики Кими Райккёнен, Дэвид Култарт



22

Lotus 88 1981

12

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 0
Очки 0

Конструктор Колин Чепмен
Гонщики В гонках не участвовала



22

Ligier JS5 1976

13

Победы 0
Поулы 1
Б. круги 0
Очки 20

Конструктор Жерар Дюкаруж
Гонщик Жак Лаффит

19

**Shadow DN5/B** 1975-77

13

Победы 0
Поулы 3
Б. круги 2
Очки 17,5

Конструктор Тони Саутгейт
Гонщики Том Прайс, Жан-Пьер Жарье, Ренцо Дзорци

19

**Lotus 97T** 1985

13

Победы 3
Поулы 3
Б. круги 3
Очки 71

Конструктор Жерар Дюкаруж
Гонщики Айртон Сenna, Элио де Анджелис

19

**Honda RA301** 1968

13

Победы 0
Поулы 1
Б. круги 1
Очки 14

Конструктор Ёсиро Накамура
Гонщики Джон Сертис, Йо Боньер, Дэвид Хоббс

18

**Ferrari 312T** 1975-76

15

Победы 9
Поулы 10
Б. круги 8
Очки 113,5

Конструктор Мауро Форгьери
Гонщики Ники Лауда, Клей Регацони

73 самые красивые машины Ф1 21-14

Shadow DN5 сконструирован Тони Саутгейтом и в версии 1975 года с высоким воздухозаборником был самой заметной машиной — и самой быстрой, как показала победа Тома Прайса в Race of Champions и поул на ГП Великобритании в Силверстоуне.

В постчемпионскую эпоху Lotus французский конструктор Жерар Дюкаруж выдал серию прекрасно сложенных машин с турбомоторами Renault V6. А **Lotus 97T**, на котором в 1985-м



гонялись Айртон Сenna и Элио де Анджелис, оказался самым успешным из них.

На **Honda RA301** прекрасно выступал Джон Сертис. Это была основательно переработанная версия громоздкой RA300, за рулем которой Джон победил на ГП Италии в Монце в 1967-м.

Изящный **Ferrari 312T** стал одним из шедевров Мауро Форгьери,

который позволил Ники Лауде доминировать в сезоне 1975 года.

Чемпионский **Lotus 25** был неподражаем в своей простоте — тонюсенькая ракета, унесшая в легенду несравнимого Джима Кларка. Даже удивительно, что столь заметная машина не получила в нашем опросе более высокого места.

Renault R24 — прекрасный пример внимательного отношения к деталям и плотной компоновки. Уверенная победа Ярно Трулли в Монако только подчеркивает, сколь хороша была эта машина.

Аэродинамически безупречный профиль **Vanwall VW57** намного опережал свое время, доказывая, что британская команда способна на равных сражаться с Ferrari и Maserati. Не сомневаемся, что если бы элегантная **Lancia D50** с ее хитро расположенными баками не досталась Ferrari, где ее планомерно добивали в 1955-57 годах, хроники тех лет могли быть совсем другими.

17

**Lotus 25** 1962-67

16

Победы 14
Поулы 18
Б. круги 14
Очки 156

Конструктор Колин Чепмен
Гонщики Дж. Кларк, Пирс Каридж, Крис Эймон, Дж. Брэбем, Пит Арунделл, П. Родригес, Майк Спенс, Майк Хэйлвуд и еще 8 гонщиков

16

**Renault R24** 2004

17

Победы 1
Поулы 3
Б. круги 0
Очки 105

Конструктор Марк Смит
Гонщики Фернандо Алонсо, Ярно Трулли, Жак Вильнёв

14

**Vanwall VW57** 1957-58

18

Победы 9
Поулы 7
Б. круги 6
Очки 105

Конструктор Фрэнк Костин
Гонщики Стирлинг Мосс, Тони Брукс, Рой Сальвадори, Стюарт Льюис-Эванс

14

**Lancia D50** 1954-55

18

Победы 0
Поулы 2
Б. круги 1
Очки 9

Конструктор Витторио Яно
Гонщики Альберто Аскари, Луиджи Виллорези, Луи Широн, Эудженио Кастеллотти



13

BRM P57 1962-65

21

Победы 6
Поулы 3
Б. круги 3
Очки 133

Конструктор Тони Радд
Гонщики Грэм Хилл, Ричи Гинтер, Лоренцо Бандини, Морис Трентинья, Тони Мэггс, Джанкарло Багетти и еще 6 гонщиков



9

Ferrari F2004 2004

32

Победы 15
Поулы 12
Б. круги 14
Очки 262

Конструктор Рори Бёрн
Гонщики Михаэль Шумахер, Рубенс Баррикелло



12

Alfa Romeo 158 1950

22

Победы 5
Поулы 5
Б. круги 5
Очки 80

Конструктор Джоаккино Коломбо
Гонщики Хуан Мануэль Фанхио, Джузеппе Фарина, Луиджи Фаджиоли, Рег Парнелл, Пьеро Таруффи, Консальво Санези



Brabham BT52/B 1983

29

Победы 4
Поулы 2
Б. круги 5
Очки 72

Конструктор Гордон Марри
Гонщики Нельсон Пике, Рикардо Патрезе



10

Ferrari 156 1961-64

31

Победы 7
Поулы 7
Б. круги 8
Очки 172

Конструктор Карло Кити
Гонщики Фил Хилл, Вольфганг фон Трипс, Ричи Гинтер, Дж. Багетти, Л. Бандини, Джон Сертис, Вилли Мэрсс и еще 3 гонщика

73 самые красивые машины Ф1 13-06

BRM P57 был той машиной, которая позволила британской фирме примерить мантию победителя Гран При, а Грэм Хиллу принесла заслуженную победу в Голландии '62.

Alfa 158 происходит из предвоенной эры – с ее характерной выхлопной трубой, протянутой вдоль корпуса, и удлиненным бензобаком, расположенным в хвосте машины. **Brabham BT52** был предшественником BT53 (см. 67) – поэтому их концепция и компоновка почти идентичны.

Чемпионский **Ferrari 156** заслужил свое место благодаря необычному «акульему» носу и зализанному корпусу. Но главные его достоинства скрыты внутри – двигатель V6 развивал куда большую мощность, чем моторы британских соперников. **Ferrari F2004** в равной степени выделяется своим великолепным шасси и аэродинамикой, дополненными неистребимым мотором.

Интересно, что далеко не всегда признания добиваются машины ведущих команд. Первый **Jordan, 191-й**, доказал, что простота концепции зачастую становится ключом к эстетическому великолепию. Дэн Герни явно это знал. Его прекрасный **Eagle T1G** 1966-67 годов сочетает высокий кокпит и выразительный плотно облегающий корпус.

А вот то, что одно из мест среди лучших занимает «стелющийся» **Lotus 79**, удивления не вызывает. Его профиль был доведен в ходе изнурительных испытаний в аэродинамической трубе, а в конструкции проявился гений Чепмена, знавшего, как надо компоновать машины.



8

Jordan 191 1991

33

Победы 0
Поулы 0
Б. круги 1
Очки 13

Конструктор Гэри Андерсон
Гонщики Михаэль Шумахер, Бертран Гашо, Андреа де Чезарис, Роберто Морено, Алессандро Дзанарди



7

Eagle T1G 1966-69

34

Победы 1
Поулы 0
Б. круги 2
Очки 17

Конструктор Лен Терри
Гонщики Дэн Герни, Брюс Макларен, Боб Бондуратт, Лудовико Скарфьотти, Эл Пис



6

Lotus 79 1978-79

34

Победы 6
Поулы 10
Б. круги 5
Очки 112

Конструктор Мартин Огилви
Гонщики Марио Андретти, Ронни Петерсон, Жан-Пьер Жарье, Карлос Ройтеман, Эктор Ребаке



5

Maserati 250F 1954-60

42

Победы 8
Поулы 8
Б. круги 10
Очки 228.42

Конструктор Джоаккино Коломбо
Гонщики Хуан Мануэль Фанхио, Альберто Аскари, Стирлинг Мосс, Питер Коллинс, Майк Хоторн, Фил Хилл, Принц Бира и еще 63 гонщика

Прекрасная 2,5-литровая алая машина появилась в 1954 году и стала синонимом множества частных команд Ф1, а также целой череды гонщиков, в руках которых она сверкала на трассах. Она отличалась надежным шасси, дослужившим аж до

1960 года. Величайшую победу на ее счет (и свой тоже) записал великий Хуан Мануэль Фанхио – это было в 1957-м на ГП Германии на Нюрбургринге, где ветеран обставил гонщиков Ferrari Хоторна и Коллинса.



4

Ferrari 312/B/B2/B3 1966-75

44

Победы 13
Поулы 22
Б. круги 20
Очки 379

Конструктор Мауро Форгьери
Гонщики Джон Сертис, Майк Паркс, Лоренцо Бандини, Крис Эймон, Клей Регаццони, Марио Андретти, Ники Лауда и еще 9 гонщиков

Репутация этого простого, но эффективного шасси, созданного Мауро Форгьери, обычно остается в тени истории взлета и трагического падения Lotus и Йохена Риндта в 1970 году. Наиболее важной особенностью этой маленькой машины

был знаменитый плоский 12-цилиндровый двигатель, позволивший снизить центр тяжести и улучшить поток воздуха на заднем крыле. Все это вело к возрождению команды после нескольких лет превосходства Cosworth.



3

Lotus 72/B/C/D/E 1970-75

51

Победы 20
Поулы 17
Б. круги 9
Очки 295

Конструктор Морис Филипп
Гонщики Йохен Риндт, Грэм Хилл, Эмерсон Фиттипальди, Жаки Икс, Ронни Петерсон, Джон Уотсон, Джон Майлс и еще 8 гонщиков

Эта клинообразная машина предопределила основное направление конструкторской мысли начала эры аэродинамики, оказавшись еще более ярким подтверждением неуязвимого таланта Колина Чепмена. Она служила примером в Ф1 до тех пор, пока Lotus

вновь не раздвинул границы технического прогресса, представив Lotus 78 с граунд-эффектом. 72-й был первым, выкрашенным в знаменитые черно-золотые цвета сигаретного спонсора John Player Special – бренда, ставшего синонимом команды из Хетеля.



2

60

Lotus 49 1967-70

Победы 12
Поулы 19
Б. круги 14
Очки 295

Конструктор Морис Филипп
Гонщики Дж. Кларк, Гр. Хилл, М. Андретти, Йо Зифферт, Йохен Риндт, Дж. Оливер, Эмо Фиттипальди, Дж. Багетти и еще 11 гонщиков

Уникальное в своем роде произведение: Грэм Хилл взял поул, а Джим Кларк добыл победу в дебютной для этой машины гонке – ГП Голландии в Зандфорте в 1967-м. Исключительная красота этой машины дополняется ее функциональностью. Кроме того, впервые

в Ф1 двигатель на ней работал как несущая часть шасси. 49-й был последним в ряду Lotus, выделявшихся простыми линиями (первым в этой серии был Lotus 25 – с. 69), прежде чем крылья и слики начали диктовать направление конструкторской мысли.



73 самые красивые машины Ф1

1

Mercedes W196 1954-55

64

Победы 9
Поулы 8
Б. круги 9
Очки 139,14

Конструктор Рудольф Уленхарт
Гонщики Хуан Мануэль Фанхио, Ханс Херман, Карл Клинг, Стирлинг Мосс, Пьеро Таруффи, Андре Симон

С истинно тевтонской эффективностью Mercedes уложил свою замечательную рядную восьмерку на бок, чтобы разместить ее в этом обтекаемом купе как можно ниже. Однако даже Фанхио не удалось справиться с такой уникальной

конструкцией – в историю вошла его авария на масляных пятнах в Силверстоуне. Позднее Mercedes представил вариант с открытыми колесами (фото на врезке), который сильно выступал в 1954-м и был непобедим в 1955-м.



Это надо перезжить, парень

Казалось бы, у Энтони Дэвидсона есть все: работая в B.A.R., он доказал, что может ехать очень быстро и умеет настраивать машину, а его подвиги в младших формулах говорят, что он просто создан для побед. Но вот беда: шанс, предложенный судьбой, был тут же грубо отобран. Что же пошло не так? И почему?

Интервью Стив Кулар Портрет Даррен Хит

Возможно, у вас уже сложилось свое представление об Энтони Дэвидсоне. Возможно, вы помните пару Гран При в 2002-м, проведенных им за рулем сизакеджей Minardi F502, обгонки в Венгрии и в Бельгии, закончившиеся в пользу Дэвидсона, а также приличный тест-пилот, но карьеру еще не готовую. Возможно, это мнение разделяет и половина падаю Ф1. К счастью, все больше тех, кто полагает, что Энтони — талант, который слишком долго дремал в тени, причем буквально у всех на виду.

Поэтому, когда в декабре было объявлено, что Дэвидсон допущен к тестам в Williams, многие его поклонники, включая F1 Racing, с облегчением вздохнули, решив, что самое

трудное уже позади и теперь, когда ему пообещали дать прокатиться на F1W25, усердие сэра Фрэнка в том, что Энтони — отличное приобретение, будет раз плынуть.

Но внезапно все рухнуло, причем, что особенно обидно, буквально в последний момент. Хотя, если разбираться, этот шанс ускользнул от Дэвидсона далеко не в первый раз. Именно тогда, когда Энт волею судьбы должен был осесть за руль Williams, он оказался связан путами контрактной казуистики.

«Сначала мне сказали, что тест в Williams отменяется, и я просто не мог в это поверить», — признает он. — Я слишком долго готовился к этому рю, даже был с примеркой сиденья и уже понастроившему настроению. Я почувствовал опустошение».

В 2004-м в Монце (справа) в пятину Энт был 3-м, уступив лишь Ferrari и показав время, которое позволило бы ему стартовать с 9-й позиции, а чем он столько мечтает



Энт отчаянно хотел оказаться в cockpit F1W25 и показать всем, в первую очередь сэру Уильяму и Патрику Хеду, на что он способен. «Я убежден, что у меня все получится бы», — в его голосе, как обычно, звучат энтузиазм и уверенность. — Я не сомневался, что справлюсь бы с любым заданием, поставил бы и свой талант, и скорость. И я сразу попытался выяснить, почему мог на деньки пошлти градом. Оказалось, все не так просто. Мне понадобилось немало времени, чтобы указать истинную причину».

История плачевного финала его попытки восхождения на вершины связана с контрактными обязательствами, перед B.A.R. числится лишь скромным тест-пилотом, а официальный запасным команды был Такума Сато.

Контракт Энта не был жестким, по неофициальной договоренности с Дэвидсом Ричардсом ему предоставлялась свобода поиска места в любой из команд. Официальный договор, связавший его с B.A.R. до конца сезона 2005, был подписан ближе к концу 2004 года. Там есть пункт, оговаривающий эксклюзивное право B.A.R. на его услуги и стипендию в итоге каменем преткновения, поскольку он лишил Энта всяких надежд



на место в Williams, равно как и шансов пристроиться где-нибудь еще. Но не только неуступчивость В.А.Р. расстроила сделку. Сам Энт рассказывает: «В Williams хотели заключить контракт больше чем на один год и без всяких особых условий. Но ведь один долгосрочный контракт у меня уже есть, и ясно, что В.А.Р. от него не откажется. Фрэнк, понятное дело, пытался получить максимум возможного, но у него не было желания тренировать меня только ради того, чтобы через год я вернулся в В.А.Р. Я могу его понять и ни на кого не сержусь, поскольку все имели право поступать так, как поступили».

Хотя, если честно, у Дэвидсона есть все основания для обид. Предложение Williams,

благодаря которому в 2000-м Кими Рйяккёнен попал в поле зрения Петера Заубера, чтобы тот посодействовал в достижении договоренностей. Говорили, что контракт, который устраивал и босса В.А.Р. Ричардса, был близок к заключению, но тут объявился канадец — никто не знает, как и почему это произошло. Однако вскоре сложилась ситуация, в которой, пожалуй, могли сработать старые связи Дэвидсона с боссом Jaguar Тони Парнеллом, — еще когда Дэвидсон выступал в картинге, Парнелл одно время был его спонсором и с тех пор не скрывал своего восхищения молодым гонщиком. Поэтому, когда появилась возможность заполучить его в Jaguar — опять же, с полного согласия

В.А.Р., — Тони решил ею воспользоваться. Говорили, что контракт уже был готов, но 17 сентября прозвучало роковое известие о том, что Ford уходит из Ф1. Все зависло, так как никто не ожидал, что между старым и возможным новым руководством сохранится преемственность, — и дело пошло на смарку. Та же участь, кстати, постигла и контракт Алекса Вурца.

Казалось, что о Дэвидсоне должны были вспомнить, поскольку владелец Red Bull Дитрих Матешич оставил Парнелла во главе команды. Так и случилось: это произошло в ноябре, после первых же тестов Red Bull в Барселоне. Когда выяснилось, что контракт, устраивающий Williams, не может

Состав В.А.Р. 2004 года: Баттон (слева), Дэвидсон и Сато собрались в Мельбурне перед началом важнейшего сезона; Энтони часто блистал по пятницам; в Монако (врезка) во время второй тренировки он бился с Шуми за лучший результат

'WILLIAMS НЕ ХОТЕЛА ТРЕНИРОВАТЬ МЕНЯ, ЧТОБЫ ЧЕРЕЗ ГОД Я ВЕРНУЛСЯ В В.А.Р'

не ставшее неожиданностью, было лишь последним в целом ряду многообещающих вариантов продолжения карьеры, и когда казалось, что все складывается как надо, фортуна от Энта отвернулась.

Еще летом, до того как Петер Заубер принял совершенно необъяснимое решение подписать контракт с Жаком Вильнёвом, гоночные достоинства которого представляются крайне сомнительными, именно Дэвидсон был главным претендентом на место в швейцарской команде в 2005 году. Энт даже попросил Дэйва Робертсона, менеджера,



быть подписан, Парнелл и управляющий директор Red Bull Дэйв Питчфорт, несмотря на риск обжечься, вновь вступили в переговоры с Дэвидсоном. Им очень хотелось, чтобы Энт выступал за них в 2005-м, поэтому они предложили ему контракт на два года при условии, что на то будет благословение В.А.Р. И тут опять все застопорилось. После того как Honda купила акции команды, а Ричардс оказался не у дел, новое руководство В.А.Р. во главе с Ником Фраем уперлось и было готово отпустить Энта лишь на год. В Red Bull над этим задумались и попыта-

«На трассе он жесток и безжалостен»

Считать Энтони Дэвидсона тест-пилотом, который не умеет выступать в гонках, — значит игнорировать факты его спортивной биографии. Но в эту байку многие в пaddocke Ф1 верят, несмотря на отсутствие доказательств. Чтобы развеять слухи, мы решили узнать правду от тех, кому она точно известна, кто помогал Энтони в ходе его карьеры. Здесь приведены и рассказы этих людей, и исчерпывающая статистика

КАРЬЕРА ДЭВИДСОНА В ЦИФРАХ

67 гонок 21 поул-позиция 22 победы 17 подиумов 19 лучших кругов 2 рекорда круга 7 НФ

1999

Формула Vauxhall Junior
1 гонка, 1 поул-позиция,
1 победа, 1 лучший круг

Формула Kent Ford 1600

1 гонка, 1 поул-позиция,
1 победа, 1 лучший круг

Формула Ford Zetec

7 гонок, 5 поул-позиций,
5 побед, 1 лучший круг,
чемпион зимней серии

2000

Формула Ford Zetec

23 гонки, 7 поул-позиций,
8 побед, 9 лучших кругов,
3-й в чемпионате Велико-
британии, победитель
Фестиваля Формулы Ford

Формула Renault

1 гонка, 9-е место



Джим Уоррен

Глава команды
Haywood Racing,
за которую Энтони высту-
пал в британской Формуле
Ford Zetec в 2000 году

«Энт побеждает, потому что он, как мангуст, не ве-
дает страха: когда мангуст
видит змею, он рвет ее на
куски. Люди его недооцени-
вают, потому что он ма-
ленький. Странно, что к Эн-
ту до сих пор такое отноше-
ние, ведь он крутой парень,
хотя и мал ростом. Он
тверд, как железо, а на
трассе жесток и безжалост-
тен. Если он решил кого-то
обогнать, то сделает это тут
же, не колеблясь. Он — бо-
ец, из той же породы, что и
Найджел Мэнселл. Удивля-
юсь, почему он до сих пор
не в Ф1. Всем следует над
этим задуматься».

2001

Формула 3

28 гонок, 8 поул-позиций,
8 побед, 7 лучших кругов,
2-е место в британском
чемпионате, победитель ев-
ропейского чемпионата FIA



Тревора Карлин

Глава команды
Carlin Motorsport,
за которую Энтони высту-
пал в британской и евро-
пейской Ф3 в 2001 году

«Как только Энтони освоил
машину, Такума Сато по-
нял, что ему надо почаще
оглядываться назад. У них
была честная борьба, и Эн-
тони нравилось, что у него
такой быстрый напарник.
Я помню, как в Кастл Комб
он без тени колебаний обо-
гнал Таку в повороте.
Чувствуется, что у него ре-
флексы картингиста: с лю-
бым соперником он готов
сойтись колесо в колесо.
Мне странно, что кто-то со-
мневается в его способнос-
тях: если бы Midland F1 уже
существовала, мы немед-
ленно заключили бы с ним
контракт».

2002

Туринговая гонка Guia (Макао)

1 гонка, 1 сход, в своей
дебютной «кузовной»
гонке шел в первой тройке

Формула 1

2 гонки, 2 схода,
на ГП Венгрии показал
14-е время круга



Пол Стоддарт,

глава команды
Minardi, где
Энтони провел две гонки,
заменяя Алекса Йонга

«Его появление в Minardi
прошло практически неза-
меченным, но он неплохо
себя показал. Его сход
люди рассматривают ис-
ключительно в негативном
свете, но, я думаю, это про-
изошло лишь из-за того,
что у Энты не было време-
ни познакомиться с техни-
кой. Он умело настраивал
машину и боролся с Мар-
ком Уэббером, который
тогда уже отлично освоил-
ся в команде. Он достоин
места в Ф1 — но ему просто
не везет».

2003

Спортивные автомобили

3 гонки. Выступая в классе
GTS, дважды шел вторым:
в Себринге и Road Atlanta



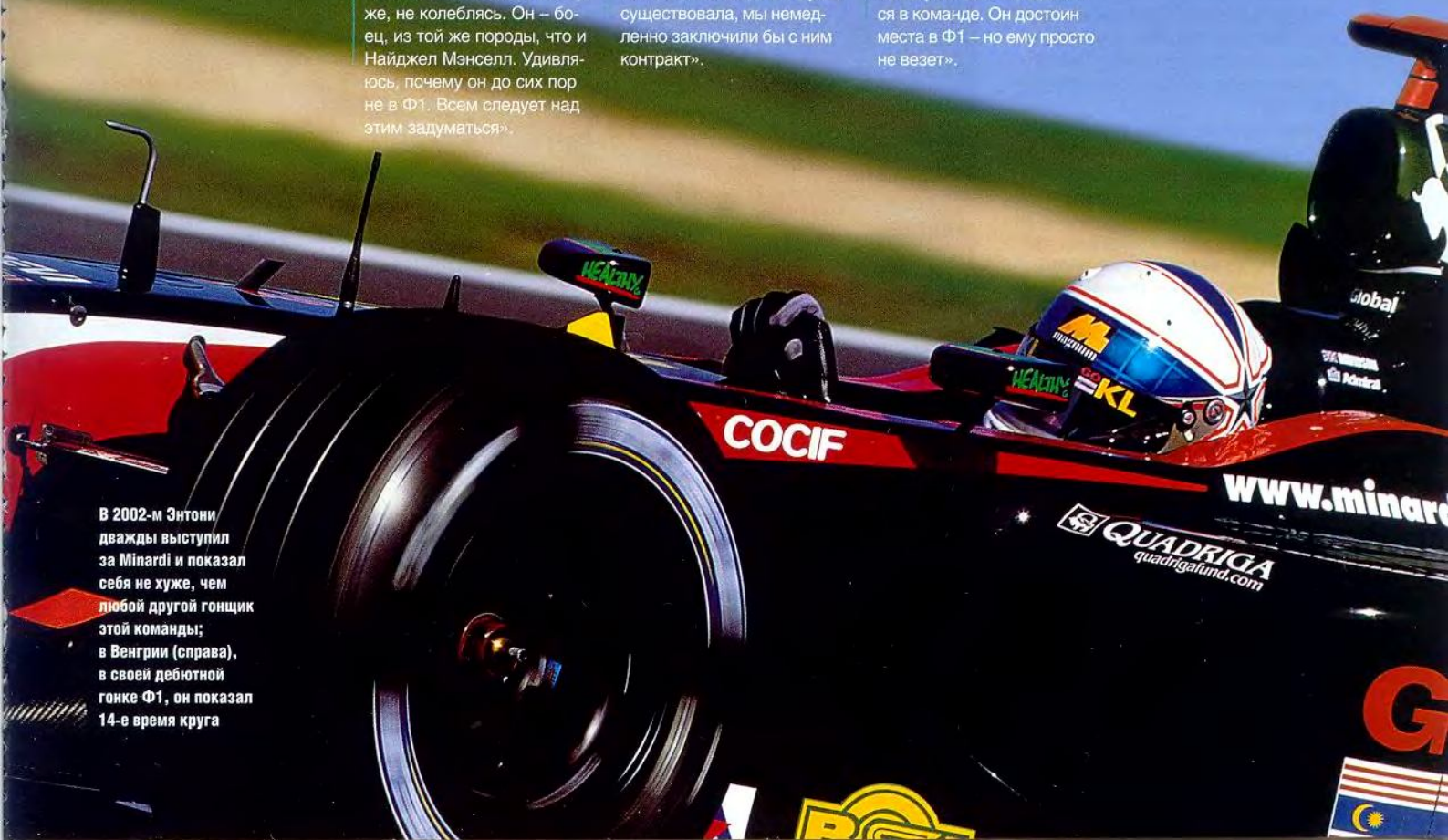
Джордж

Ховард-Чеппэлл

Технический ди-
ректор команды Prodrive,
за которую в 2003-м Дэ-
видсон выступал в серии
American Le Mans

«Он талантливый гонщик,
и у него очень правильный
подход к делу: он спокоен,
сосредоточенно восприни-
мает всю информацию и
отлично управляет с тра-
фиком. Он отлично вписал-
ся в команду, и если такие
гонщики, как Дэвид Брэ-
бем и Ян Магнуссен, гово-
рят, что он хорош, можно
в этом не сомневаться.
Он безусловно заслужива-
ет шанса показать себя
в Ф1».

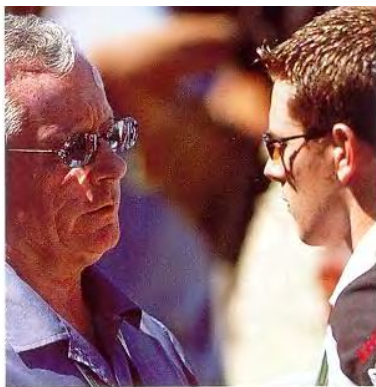
В 2002-м Энтони
дважды выступил
за Minardi и показал
себя не хуже, чем
любой другой гонщик
этой команды;
в Венгрии (справа),
в своей дебютной
гонке Ф1, он показал
14-е время круга



КАК ЗАКАЛЯЛСЯ ЭНТ

лись договориться о некой компенсации, если В.А.Р решит через год забрать гонщика назад, но потом начали вилить и в конце концов утратили интерес. В итоге контракт с Red Bull сроком лишь на год заключил Дэвид Култард: такая вот ирония судьбы.

«С Red Bull все складывалось отлично, — говорит Энт. — Двухлетний контракт лежал



Дэвидсон с менеджером Дэйвом Робертсоном, благодаря которому он был близок к подписанию контракта с Sauber на 2005 год; в лагере Дэвидсона не скрывают разочарования

РИЧАРДС НЕ ВОЗРАЖАЛ ПРОТИВ МОЕГО УЧАСТИЯ В ГОНКАХ, НО НОВОЕ НАЧАЛЬСТВО РЕШИЛО ИНАЧЕ

на столе, оставалось только его подписать. Все было решено, но в последнюю минуту многое изменилось. У меня была договоренность с Дэвидом Ричардсом, позволявшая мне выступать в гонках, но новое руководство решило иначе — уж и не знаю, почему. Может быть, мотористам Honda на тестах в Барселоне слишком не хватало меня» (как раз в то время команда, усадив Энта на скамейку запасных, вела споры с Williams вокруг возможного контракта).

Энтони мог бы отнестись к происходящему резко отрицательно, но знал, что это ничего ему не даст. Верный шанс вновь ускользнул, но он понимал, что за него вели борьбу целых четыре достойных команды. А можно сказать и по-другому: им интересовалось больше команд, чем желавших воспользоваться услугами Култарда в 2005 году.

Итак, в каком же положении оказались Энт и В.А.Р? Какие-то варианты все еще остаются. Его по-прежнему считают весьма ценной частью команды из Брэкли, и за свою лояльность и преданность он получает приличное материальное вознаграждение. И чувства эти во многом взаимны. Не будем забывать: команда собиралась сделать его боевым гонщиком в случае, если бы Комиссия по рассмотрению контрактных обязательств решила дело Баттона не в пользу В.А.Р. При этом, по крайней мере публично, декларируется намерение усадить его за руль в случае, если Дженсон уйдет в Williams.

Знающие люди, однако, намекали, что брать Энтони в основной состав в 2006-м — не слишком мудро и что команда приняла близорукое решение, не позволив ему пару лет где-нибудь покататься, накапливая боевой опыт. А потом, когда на его счету уже будут выигранные гонки, можно было бы забрать его назад. Те же источники считают, что Honda бросит все силы на то, чтобы выиграть чемпионат 2006 года, и даже если Баттон останется лидером команды, вряд ли чьим-либо интересам будет отвечать включение в ее состав относительно неопытного гонщика, за плечами которого лишь два Гран При: любой промах может обойтись слишком дорого. А ведь еще есть такой фактор, как Такума Сато...

Так что 31 июля 2005 года будет для Энтони особым днем: именно тогда он узнает, уходит ли Дженсон в Williams и собирается ли В.А.Р дать ему шанс. Если дело не выгорит, Дэвидсону уже обещано, что его освободят от обязательств на 2006 год и он получит право выбора дальнейшего пути. Команда негласно подтвердила, что готова даже помочь ему найти место призового гонщика: еще одно признание их веры в та-

лант парня — если, конечно, все это соответствует действительности.

«Honda и В.А.Р меня не удерживали, — говорит Дэвидсон. — Но ведь и отпустить меня не могли, правда? Было приятно найти поддержку со стороны Honda. Они хотели, чтобы я остался, — это очень лояльная компания. Мне было обещано место в команде в 2006 году, если будет вакансия. А если вакансии не будет, я стану свободным агентом».

Но эта волнующая перспектива может стать реальностью только через год, а ведь есть риск, что за предстоящий сезон блеск Дэвидсона может померкнуть, поскольку новый статус В.А.Р уже не позволит команде принимать участие в пятничных тестах. Но он-то что может поделать?

Honda предложила Энту выступать в Indy Racing League, но он не хочет перебираться за океан — боится, что это не лучшим обра-

зом скажется на его карьере, в которую было вложено столько труда. С трогательной прямотой он признает: «Есть риск застрять в американских гонках до конца дней, не имея шансов вернуться в Ф1». И добавляет: «А здесь возможности от случая к случаю выступать за другие команды Ф1 у меня не будет, потому что в каждой гонке я должен быть резервным пилотом В.А.Р. Я хочу сосредоточиться на том, что умею делать лучше всего, на том, что у меня получается. Не хочу разбрасываться. В Minardi я понял: если ты, едва оказавшись в новой команде, пытаешься одолеть тех, кто давно занимается своим делом, твоя репутация при этом только страдает».

«Но я все еще нацелен на Формулу 1, — добавляет он. — И знаю, что сейчас начинается серьезное дело. Чтобы получить место в команде, я должен быть свободен. Я — гонщик. Я должен выступать в гонках...»

Зимние тесты В.А.Р в Хересе в конце ноября; Дэвидсон временно отдыхал, и инженерам Honda очень его не хватало





B.A.R-Honda ИСТОРИЯ ПАДЕНИЙ И ВЗЛЕТОВ...

...со счастливым концом. И все-таки В.А.Р слишком смело разбрасывается людьми и чересчур дерзко дразнит удачу. Питер Уиндзор анализирует эту карусель с ее самых первых дней и пытается заглянуть в будущее

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ...

Году в 1997–98-м все выглядело так славнo: харизматичный чемпион мира (Жак Вильнёв) и его честолубивый друг (Крэйг Поллок); табачный концерн (BAT) — однажды обжегшийся на Ф1 со своим брендом Barclay, а теперь увлеченный перспективой, открывающейся на рынке Канады, родины Жака, — больше всего эта идея не давала покоя члену правления BAT Тому Мозеру; Эйдриан Рейнард, странноватый инженер, однажды провалившийся в Ф1, но преуспевший практически во всех прочих категориях; и, конечно, планы завоевать весь мир.

Но были и первые жертвы.

Дэвид Ричардс, глава компании Prodrive, чьи Subaru, раскрашенные в цвета табачного бренда 555, выигрывали ралли по всему миру, а в особенности в столь важных для BAT азиатских странах, вдруг обнаружил, что денежные потоки концерна перенаправлены на новую программу Ф1. Кен Тиррел тоже столкнулся с суровой реальностью: у BAT нашлись деньги (около \$33 млн), чтобы выкупить его команду, и... имя Turrrell стало историей.

На запах табачных миллионов в British American Racing (так назвали новую команду в неуклюжей попытке создать некий «бренд», позволяющий обойти табачные запреты) из Williams, McLaren и Benetton потекли опытные кадры. Из-за В.А.Р менялась инфраструктура Ф1, что мало кого радовало: фактически большинство желало проекту скорого провала. Но новая команда и предположить не могла, что впереди ее ждут падения, каких еще не знала история Ф1.

BAT начал рекламную кампанию, построенную вокруг слогана: «Традиция великокопия». Что за традиция? Какое великокопие? На фото Поллок, планирующий блестящий старт проекта, был изображен чем-то похожим на Энцо Феррари. Первые лица В.А.Р уверяли в интервью, что выигрывают дебютную гонку и в 1999 году обойдут Williams по очкам. Жак Вильнёв, единственный, кто с высоты своего опыта мог и должен был как-то все это сдерживать, напротив, казалось, наслаждался фарсом.

Так начиналось падение. В попытке пережить Бернарда Экклстона Поллок раскрасил свои машины в цвета двух разных брендов (Lucky Strike и 555) и имел глупость грозить судом и боссом Формулы 1, и FIA. Поллок проиграл. В сверкающих цехах напоминающего Тадж-Махал нового комплекса В.А.Р в Брэкли (принадлежавшего Reynard) боссы требовали от своих опытных механиков «держать язык за зубами», вместо того чтобы исправлять принципиальные просчеты в конструкции топливной системы или, например, крепления крыльев.

1999 «Мы собираемся выиграть первую же гонку» — Эйдриан Рейнард, технический директор В.А.Р

Все еще можно было спасти, приняв правильные базовые инженерные решения. Хорошая машина может компенсировать любые управленческие ошибки. Хотя с самого начала для всех, кто что-то смыслит в Ф1, было очевидно, что детище Рейнарда и Малколма Оуслера выглядит полным недоумением. Машина получилась медленной и хрупкой, а следовательно, вскоре стала медленной и тяжелой. Неудивительно, что задние крылья отрывались, а в Бразилии из-за поломки подвески получил травму Рикардо Зонта, второй гонщик. Деньги — почти половина пятилетнего бюджета, выделенного BAT, — были быстро растратированы. В расчете на победу в споре с Берни вокруг проблемы брендов Поллок поспешил приобрести для команды два роскошных моторхонма, но Экклстоун, понятно, разрешил В.А.Р использовать только один. Машины с легкостью разбивались: вспоминается Спа, где оба гонщика попали в тяжелые аварии в повороте Eau Rouge. Вильнёв и Поллок попытались использовать эти аварии, чтобы подчеркнуть силу своей команды, обращая всеобщее внимание на то, что механики, восстанавливая машины, трудились всю ночь. Как будто до этого по ночам никто не работал! Кстати, к тому времени В.А.Р уже покинули многие сотрудники. Незадолго до смерти Кен Тиррел заметил, что «самым ценным приобретением В.А.Р были 120 человек, которые достались ей вместе с покупкой Turrrell, но они почти всех отпустили и в результате потеряли целый сезон...»

Рейнард публично напал на Вильнёва и Поллока, взаимным обвинениям не было конца. Но сами Вильнёв и Поллок в этом не участвовали: Жак хвалил друга, уверяя, что В.А.Р свой первый сезон провела «намного лучше» других «новых» команд. Это тоже было чистой фантазией, что подтверждает история Эдди Джордана и Петера Заубера.



Еще до своей первой гонки эти люди знали, как «удивить» всю Ф1: Вильнёв, Рейнард, Поллок, Рик Горн (коммерческий директор), Зонта



В Бразилии-1999 Зонта получил травму (слева) в результате поломки подвески; был найден компромисс: каждую машину раскрасили в цвета сразу двух брендов

ГП Бразилии-1999



11-е место 1999



Кубок конструкторов 0 очков

Жак Вильнёв	Рикардо Зонта	Мика Сало
0 очков	0 очков	0 очков
19-е место	19-е место	19-е место

2000 Стало чуть лучше

Ярким моментом 1999 года стало решение Honda, начиная со следующего сезона, поставлять B.A.R. свои моторы (которые должны были заменить агрегаты Renault Supertec). Конечно, Honda привлекали деньги B.A.R., но они надеялись, что обещания Рейнарда-Поллока-Вильнёва тоже начнут сбываться. Впрочем, вскоре японцы поняли, что надо бы прикрыть тылы, поэтому в середине 2000 года они заявили о решении взять под свое заводское крыло еще и Jordan. Руководству B.A.R. это не понравилось.

Но были и некоторые улучшения, как и следовало ожидать после сезона, подобного предыдущему. Команда зарабатывала очки (в Мельбурне, Имоле, Маньи-Куре, Австрии, Инди, Японии и Малайзии), а машины стали надежнее. Но, учитывая ее бюджет, моторы и подтянутую шумиху, результаты разочаровывали. Зонта вновь попал в тяжелую аварию, когда во время тестов в Силверстоуне сломалась передняя подвеска, а в Хоккенхайме оба гонщика умудрились столкнуться друг с другом. После всего этого было решено, что неудачник Зонта в 2001-м будет заменен Оливье Панисом. Ближе к концу года поползли неясные слухи о том, что Жак может уйти из B.A.R., но, как выяснилось, это были всего лишь попытки спасти блекнущий имидж канадца. Хотя Вильнёв это и отрицал, многие полагали, что он является одним из акционеров B.A.R. через свою долю в синдикате Mount Eagle вместе с партнерами Джерри Форсайтом и Поллоком. Он был готов покинуть команду в той же мере, как посещать бесконечные спонсорские мероприятия.



ПРИШЕЛ

HONDA
Радость по поводу моторов V10, которые Honda строила для B.A.R. в 2000 году; потом японцы пригласили еще и Jordan



В Мельбурне в 2000-м B.A.R. наконец-то повезло: Вильнёв (вверху) пришел четвертым и, естественно, не скрывал своей радости (внизу)

РИКАРДО ЗОНТА

УШЕЛ

Он слишком рискованно ездил или ему просто не везло? В 2001-м от Зонты избавились



После прогресса, достигнутого в 2000-м, 2001 год Жак провел хуже, хотя в Испании и Хоккенхайме (слева) смог подняться на подиум

ОЛИВЬЕ ПАНИС

ПРИШЕЛ

Опытный и авторитетный Оливье умиротворяюще влиял на команду



КРЭЙГ ПОЛЛОК

УШЕЛ

Поллок, методы которого себя не оправдали, был заменен Дэвидом Ричардсом



2001 Положение ухудшается

Год начался неважно: на широко разрекламированную презентацию новой машины пришлось выставлять шоу-кар, так как саму машину за пару дней до церемонии разбил на тестах Вильнёв. Дальше – хуже. В Мельбурне Жак допустил грубую ошибку при обгоне Ральфа Шумахера: его B.A.R. наскочил на заднее колесо Williams-BMW немца, взлетел в воздух и врезался в ограждение. В результате был убит один из marshals.

В тот год команда не могла похвастаться результатами. Она уступила не только Jordan-Honda, своему заклятому конкуренту, но и Sauber. И это несмотря на попытки как-то улучшить положение, в основном предпринятые с помощью Honda. Эйдриан Рейнард отошел в сторону, и его место занял Малколм Оустлер, но B.A.R. 003 оказался еще хуже, чем 002. Были яркие моменты, когда Вильнёву удавалось занять третьи места в Испании и Хоккенхайме, но при этом в Инди он квалифицировался аж 18-м – позади Minardi Фернандо Алонсо. А хуже всего было в Канаде, где Вильнёв отказался участвовать в параде по улицам Монреаля (наивно организованном Honda в его честь). Именно тогда Жак произнес скандальную фразу, которая во многом подвела итог первого периода истории B.A.R.: «Гонки не сводятся только к победам...». Еще никогда в Ф1 не было пилота, которому платили бы так много за то, что он фактически ничего не мог выжать из машины и ничего не сделал ни для спонсоров, ни для команды, соучредителем которой он сам и был.

Неудивительно, что B.A.R. не могла похвалиться внушительным списком спонсоров. Впрочем, конец года был ознаменован хорошей новостью: в команду пришел Джефф Уиллис, который должен был сменить Оустлера на посту технического директора. Что еще важнее – уволили Поллока. Вместо него пришел Дэвид Ричардс, который волшебным образом вновь выбыл финансирование для своих Subaru, раскрашенных в цвета 555. ►



Кубок конструкторов 20 очков

Жак Вильнёв	Рикардо Зонта
17 очков	3 очка
7-е место	14-е место



Всем трем призерам ГП Испании – Монтояе, Шумахеру и Вильнёву – неожиданно повезло, когда на последнем круге взорвался мотор на машине лидера гонки Мики Хяккинена



Кубок конструкторов 17 очков

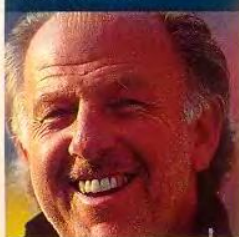
Жак Вильнёв	Оливье Панис
12 очков	5 очков
7-е место	14-е место



V.A.R.-Honda

ИСТОРИЯ ПАДЕНИЙ И ВЗЛЕТОВ

ДЭВИД РИЧАРДС
Ричардс как опытный и толковый менеджер начал решать проблемы V.A.R.



ПРИШЕЛ

ДЖЕНСОН БАТТОН
После двух неудачных сезонов с Benetton/Renault в 2003-м Дженс был принят в V.A.R.



ПРИШЕЛ

2003 Верность прошла проверку и была вознаграждена

Верность Ричардса Баттону прошла проверку в начале сезона: на тренировке в Монако Дженсон попал в тяжелую аварию и с контузией был отправлен в больницу. В тот момент можно было задуматься о его замене, но Ричардс отказался принимать меры против Дженсона. За это Баттон отплатил серией ярких гонок (два четвертых места) и несколькими взрывными квалификационными кругами. Ближе к концу лета Ричардс поверил в то, что в 2004-м Баттон подойдет на роль агрессивного лидера команды. Очевидно, Ричардс чувствовал, что без Вильнёва команде будет намного лучше. Жак и Дженсон открыто разругались в Мельбурне из-за неразберихи с пит-стопами, и потом их отношения только обострились. Со временем Жак дал понять, что готов к сокращению гонорара в 2004 году, но Ричардс был непоколебим. Даже «дешевый» Вильнёв обходился бы слишком дорого, учитывая груз прошлого, который он тащил за собой. Как и предполагалось, Ричардс заменил Вильнёва перед последней гонкой сезона, ГП Японии, на тест-пилота V.A.R.-Honda Такуму Сато. Тот финишировал на прекрасном шестом месте, подтвердив свое положение второго номера команды на 2004 год. Эра Поллока-Вильнёва закончилась, разве что во владении Mount Eagle и прочих оставалась некая доля акций (в конце концов выкупленная Honda в декабре 2004 года).



2002 В доме новый хозяин

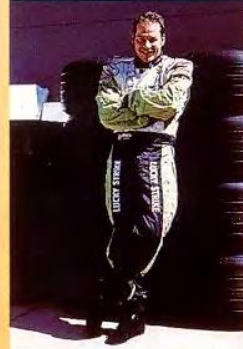
Переходный период для V.A.R.-Honda. Ричардс и Уиллис встанут на ноги, выстраивают систему управления, удаляют «жировые накопления», улучшают внутрикомандные связи и настраивают на работу разувверившийся персонал (15% которого к апрелю будет уволено). Спортивные результаты даже хуже, чем в 2001-м: лучшим достижением Вильнёва стало 4-е место в Силверстоуне, а у Паниса дела шли совсем плохо. Но это неизбежно: слишком много проблем надо было решить, и одной из них, причем отнюдь не самой пустяковой, было полное непонимание между Honda и инженерными службами V.A.R.

Самым ярким моментом года для Вильнёва стал его демонстрационный заезд на Lucky Strike Lotus 72, на котором в 1970-71 выступал Дэйв Чарльтон. Больше Жаку вспомнить нечего. Поллок появлялся на гонках в роли менеджера Жака, но все было уже по-другому. Ближе к концу года Ричардс начал проводить первые реформы как глава команды: Паниса было решено заменить на Дженсона Баттона, молодого англичанина, отлично зарекомендовавшего себя в Williams в свой первый год в Ф1, но сильно сдавшего в Benetton-Renault в 2001-02-м. Несмотря на это, Ричардс в Баттона верил. Дженсон, как и Honda, призван был олицетворять собой будущее V.A.R. Ричардс добился, чтобы в 2003 году Honda поставила свои моторы исключительно V.A.R.



Понимали ли они друг друга?
Вильнёва раздражал
управленческий стиль Ричардса

ЖАК ВИЛЬНЁВ
После пяти провальных сезонов Жак был уволен



УШЕЛ

Кубок конструкторов 26 очков

Жак Вильнёв	Дженсон Баттон	Такума Сато
6 очков	17 очков	3 очка
16-е место	9-е место	18-е место



8-е место 2002

ГП Европы-2003

5-е место 2003

ГП Великобритании-2002



Кубок конструкторов 7 очков

Жак Вильнёв	Оливье Панис
4 очка	3 очка
12-е место	14-е место

ТАКУМА САТО ПРИШЕЛ
Мечта Сато сбылась: он выступил в «домашней» гонке и, финишировав 6-м, завоевал право остаться в команде в 2004 году



DARRIN HEATH, LAT ARCHIVE



Если вас удивляет, как это Баттону удалось взять поул в Имоле (вверху), посмотрите, как он провел начало гонки. Даже у Шуми отвалилась челюсть. ДР (вверху слева) был счастлив



Благодаря дерзкому обгону Сато занял в Инди заслуженное третье место

Кубок конструкторов 119 очков

Дженсон	Такума
Баттон	Сато
85 очков	34 очка
3-е место	8-е место



2-е
МЕСТО
2004

ДЭВИД РИЧАРДС УШЕЛ
Сначала мир Ф1 удивился поступку Дженсона, а затем был поражен изгнанием ДР



НИК ФРАЙ ПРИШЕЛ
Бывший зам Ричардса Фрай становится главой команды с установкой на победы (с. 84)



2004 Нелегкая доля лидеров

В итоге с помощью грамотного менеджмента, простых и логичных технических решений и двух молодых, но очень быстрых гонщиков, увлекавших команду за собой, B.A.R.-Honda вышла на уровень, которого она должна была достичь как минимум тремя годами ранее. Дженсону не удалось выиграть ни одной гонки, но он был близок к победе трижды: в Имоле, Монако и Шанхае. 10 раз он финишировал на подиуме и завоевал первую в истории команды поул-позицию (в Имоле), а Сато был третьим в Индианаполисе.

Но не все было так уж хорошо. В середине сезона BMW-Williams шокировала мир Ф1, заявив о заключении контракта с Баттоном на 2005-й и последующие годы. Сам Баттон это заявление подтверждал, но Ричардс его оспорил, упирая на то, что все условия действующего контракта B.A.R.-Honda выполнены. Ричардс выиграл слушания в Комиссии по соблюдению контрактных обязательств, но — как бы абсурдно это ни выглядело — в конце сезона сам был уволен по причинам, которые так и не были объяснены. Одновременно Honda сначала объявила о том, что покупает 45, а потом и 55 процентов акций команды. (После того как Mount Eagle и прочие продали Honda еще 10% акций, у BAT осталось лишь 45.)

Связаны ли эти два события между собой? Возможно, ведь Баттон давно дал понять, что ему не нравится стиль работы Ричардса. У Вильнёва и Поллока в ранние годы существования B.A.R. были нездоровые, излишне неформальные отношения, а теперь история повторялась, поскольку Дженсон, будучи звездой, использовал свое положение против главы команды. То есть когда все наладилось и стало на логичные рельсы, B.A.R. вновь повела себя иррационально. В 2005-м году Ричардса заменит Ник Фрай, его бывший заместитель в Prodrive.

БУДУЩЕЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ТАК...

Если к 2001 году Жак Вильнёв смирился с мыслью о том, что гонки — это не обязательно победы, тогда следует вспомнить и бессмертные слова его приятеля, Крэйга Поллока. Когда в том же году ситуация стала крайне тяжелой и на него был направлен огонь критики со стороны BAT и совета директоров B.A.R., Поллок сказал: «Еще немало голов слетит в B.A.R., пока они доберутся до моей...» — что, конечно, не добавило его людям уверенности.

Изменилась ли с тех пор этика команды? Похоже, это произошло в эру Ричардса.

Он дотошно добивался максимальной отдачи от сотрудников, менял их функциональные обязанности и пробовал новые идеи, а увольнение было крайней мерой. В результате в 2004 году B.A.R.-Honda превратилась в весьма мощную силу. Технический директор Джефф Уиллис в своей работе пользовался неограниченными правами (чего у него никогда не было в Williams); команда расцвела.

Пришла пора новых перемен. Инфраструктура, созданная Ричардсом, как показал 2004 год, вполне себя оправдала, оказавшись стойкой к передерягам и выдержав, даже когда ведущий гонщик принял решение об уходе. Ник Фрай как менеджер, похоже, придерживается тех же подходов, что и ДР. В прошлом, когда Honda работала в тесной связке с такими отлаженными структурами, как Williams, McLaren и B.A.R. (при Ричардсе), ей удавалось проектировать и создавать отличные моторы и разные вспомогательные системы, — но японцы никогда не владели технологиями создания всего автомобиля в целом, не говоря уже о том, чтобы полностью заниматься гоночными программами. Работа Фрая в значительной степени будет заключаться в сдерживании растущих амбиций Honda и направлении ее энергии в области, где она действительно сильна.

B.A.R. должен продолжать на высокой ноте, ведь в команде столько ярких личностей! У них два блестящих гонщика, могущественный партнер-моторостроитель, который не просто создает способные побеждать двигатели любых конструкций, но и берет на себя решение большинства финансовых проблем. И есть жажда побед, возникшая в прежние годы — годы разочарования и ошибок, которую все так явно почувствовали в 2004 году. Эта жажда еще не утолена и быстро не пройдет. 1



ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР: B.A.R.-HONDA

Ник Фрай

О замещении Дэвида Ричардса, о шуме вокруг Дженсона, об амбициях Honda

Почему Honda решила заменить Дэвида Ричардса на вас?

Чтобы сделать следующий шаг вперед, этой команде нужны люди, занятые здесь постоянно, а так как Дэвид Ричардс владеет Prodrive и имеет перед ней свои обязанности, он не мог себе такое позволить. В этой замене нет ничего драматичного: она была хорошо спланирована и прошла гладко. Но ведь невозможно выиграть чемпионат, если вы не отдадите себя этой цели на 120% — как Роны Деннисы, Фрэнки Уильямсы, Жаны Тодты, — все те, кто живет своим делом.

Вас не удивило, что именно вас назначили на эту должность?

В общем-то нет. Все произошло очень быстро — я и не знал о том, что грянет, — но это решение было частью процесса.

Не чувствуете ли вы себя несколько неловко в связи с этим назначением — ведь вы четыре года отработали с Ричардсом в Prodrive?

Нет, нисколько. Это бизнес, такова жизнь профессионалов. Наш мир очень узок, и мы великолепно уживаемся друг с другом.

Вернется ли Ричардс в Ф1?

Понятия не имею — спросите у него самого.

Но почему вы оказались самым подходящим человеком для этой работы?

До этого назначения я отработал с Дэвидом четыре года, так что хорошо знаю, как действуют маленькие компании. Но я также двадцать с лишним лет отработал в большой компании — в Ford. Остается взять от обеих компаний лучшее и воплотить в чемпионский титул.

Значит, ваше кредо..?

Выигрывать гонки. Несколько раз в прошлом сезоне мы подошли к этому до обидного близко, но по разным причинам побед не добились. Мы занимаемся этим не для собственного удовольствия: мы выходим на каждую гонку с намерением попасть в первую тройку, а то и одержать победу. Наша цель, безусловно, чемпионский титул. Не в этом году — конечно, это было бы неплохо, но вряд ли нам по плечу, — но в относительно короткой перспективе, скажем... в течение трех лет.

Наверняка решение Honda купить 45% акций команды и вложить в нее дополнительно \$290 млн заставляет вас еще больше стремиться к результатам?

Для решения главной задачи мы располагаем всем необходимым, и как вы могли видеть по результатам других команд, деньги — это еще не все. Наша команда с тех пор, как сюда пришли Дэвид и я, стала даже меньше, чем была поначалу, зато ее результаты круто

пошли в гору и вполне соответствуют нашему бюджету. Нет, честно, деньги иногда даже мешают.

Как вы пережили прошлогоднюю ситуацию с Дженсоном Баттоном?

Полагаю, все, что мы сделали, было в высшей степени профессионально — и так же действовал Баттон...

...который три дня не отвечал на ваши звонки?

Ну мы же люди! Это для всех нас была непростая ситуация, а Баттону в конце концов всего-то 24 года. Сейчас легко говорить, что мы должны были это предвидеть. Честно говоря, я совершенно не представляю, как.

Его подставили?

Я предпочел бы не отвечать — я же не знаю, что именно ему советовали. Как бы то ни было, а Совет по контролю за исполнением контрактов встал на нашу сторону.

Как вы считаете, Дженсон не чувствует, что он сейчас в долгу перед командой?

Не думаю, что многое в наших отношениях изменилось. Гоночные карьеры относительно коротки — гонщики вынуждены быть несколько эгоистичными и корыстными. Если у них нет такой мотивации, им не быть чемпионами. Мы надеемся, что Дженсон останется с нами и в 2006-м. У нас есть на это опцион, но все эти контракты настолько сложны — если мы построим хорошую машину и Дженсон будет хорошо на этой машине выступать, то вопросов не возникнет. Если мы со своей частью не справимся, то получим то, что заслуживаем.

Расскажите нам об истории с Дэвидом (как его не пустили на тесты Williams).

Трудная тема. Мы вложили деньги, он прекрасно отработал, и потому мы хотели что-нибудь за него получить. Полагаю, мы поступили честно, предоставив Энтони максимум

возможностей, но с учетом интересов компании. Это большой бизнес, не забываете! Мы подверглись критике, но отстаивали свои интересы.

Это была вторая схватка B.A.R и Williams за...

Не надо подавать это как схватку. Отношения между нами нормальные — Фрэнк Уильямс истинный профессионал, и каждая сторона продемонстрировала желание настоять на своих условиях — но в профессиональном смысле.

Вы ненавидите контракты с гонщиками?

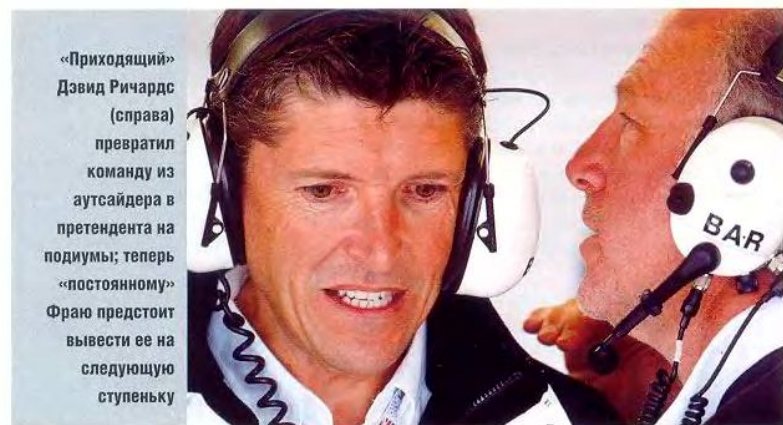
К сожалению, контракты — часть жизни. Мы потому и держим юристов, что хорошие отношения — неважно, в какой области — могут испортиться. И тут необходим документ, определяющий, о чем стороны договаривались.

Собирается ли Honda выкупить оставшиеся 55% акций?

У них нет желания полностью владеть командой Ф1. Honda стремится быть успешной во всех отношениях. Решения там принимают быстро и жестко. Как знать, что сулит нам будущее...

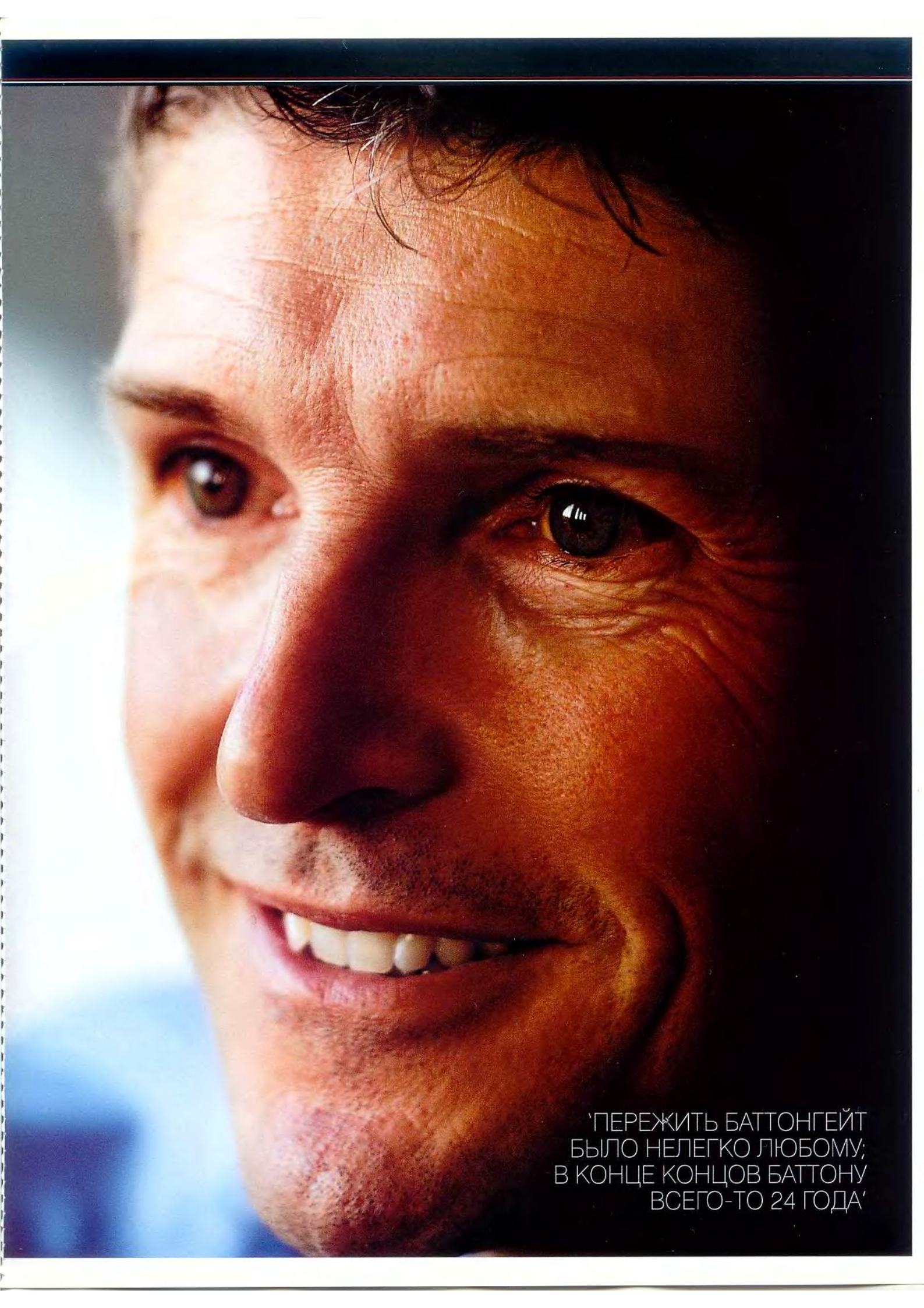
Готовы ли вы поставить на победу B.A.R в гонке в 2005-м?

Да, готов. Мы этого заслуживаем — вопросов нет. Отсутствие побед в 2004-м было огромным разочарованием, ну а если мы не будем выигрывать гонки и в 2005-м, разочарование будет еще большим. В прошлом году у нас было три верных шанса: в Монако, если бы сейфти-кар вышел в более удачный для нас момент, в Индии, где мы напортачили и где нам следовало сделать пит-стоп, и в Бразилии, где у Дженсона были проблемы на старте. Но эти «если бы» бывают у всех. Наша задача сделать так, чтобы в следующем году подобные шансы не упустить. ①



«Приходящий» Дэвид Ричардс (справа) превратил команду из аутсайдера в претендента на подиумы; теперь «постоянному» Фрай предстоит вывести ее на следующую ступеньку

ОСНОВНЫЕ ФОТО: GLENN DUNBAR/LAT. ВРЕЗКА: SHUTTER-IMAGES.COM



'ПЕРЕЖИТЬ БАТТОНГЕЙТ
БЫЛО НЕЛЕГКО ЛЮБОМУ;
В КОНЦЕ КОНЦОВ БАТТОНУ
ВСЕГО-ТО 24 ГОДА'



Ричардс подчеркивает, что преждевременный уход из В.А.Р.-Honda был неизбежен, поскольку его цели были достигнуты раньше срока. Но если на него надавить, он признает, что стоило бы «поработать еще годик».

НЕ В МИРЕ СПРАВЕДЛИВОСТИ

Прощай, Дэвид Ричардс! Тебя жестоко выставили из В.А.Р.-Honda — и это в награду за то, что ты вытаскивал команду с задов на первые позиции стартового поля, как она ни сопротивлялась. Или это тоже было частью твоего грандиозного плана?

Значит, ты еще вернешься? Мэтт Бишоп выведет все у самого Ричардса

«В конце сезона 2004 года я был совершенно измучен, — говорит Дэвид Ричардс. — Только сейчас, несколько недель спустя, я немного отдохнул и чувствую, что ко мне возвращаются силы».

Передо мной сидит человек, которого я знаю уже много лет: непринужденный, жизнерадостный, уверенный и обаятельный. Мы встретились на его территории — в офисе ISC (International Sportsworld Communicators, которой принадлежат коммерческие права чемпионата мира по авторалли) в лондонском районе Найтсбридж. Дэвид не похож на человека, которого только что лишили любимого дела, но прекрасно понимает, что я попрошу поразмышлять вслух о всех перипетиях его работы в В.А.Р.-Honda. Он знает, что я, помимо всего прочего, пришел сюда, чтобы закрыть тему Баттонгейта (см. «Говорит Дженсон», с. 48) и открыть новую: Ричардсгейт. Но все равно он совершенно спокойно наливает мне кофе.

Звонит телефон. В трубке слышен голос его помощника, который извиняется за то, что не смог заказать два билета в театр на сегодняшний спектакль. «Ничего страшного, — успокаивает его Ричардс, — я приду пораньше и куплю с рук». Кладет трубку и вновь переводит взгляд на меня: «Здорово, правда? Теперь у меня появилось время ходить по театрам — даже на то, чтобы торговаться с билетными спекулянтами, а я обожаю это дело».

Формуле 1 будет не хватать Дэвида Ричардса. В конце 2001 года British American Tobacco бросила Ричардса, главу чрезвычайно успешной команды Prodrive, на прорыв, назначив на должность главы раздутой и неблагополучной команды British American Racing. Перемены, несомненно, принесли пользу — в 2004 году команда заработала 119 очков (для сравнения: в дебютном 1999 году она не получила ни одного очка). Тем не менее, ко всеобщему удивлению, 19 ноября прошлого года Ричардс был вынужден довести до сведения мировой общественности, что в 2005 году он соберет вещи и уйдет из команды.

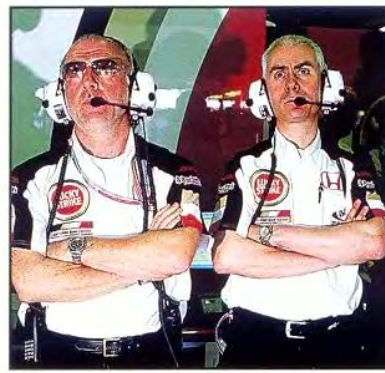
«Учите, — говорит он, — с самого начала моей главной целью было сделать так, чтобы

команда перестала быть черной дырой, в которой пропадают ресурсы BAT, или, по крайней мере, навести в ней порядок, чтобы она стала коммерчески привлекательным активом и чтобы потенциальный покупатель знал, за что он платит деньги. Я всегда понимал, что когда этот день придет и команда будет продана, уже новый владелец будет решать, оставить меня на посту или нет. Когда организация переходит в другие руки, перемены неизбежны, поскольку новые владельцы хотят перестроить все под себя и все делать по-своему. Я уважаю это желание. У Honda свои подходы к делу. Уверен, они добьются успеха. Просто будут работать иначе, только и всего».

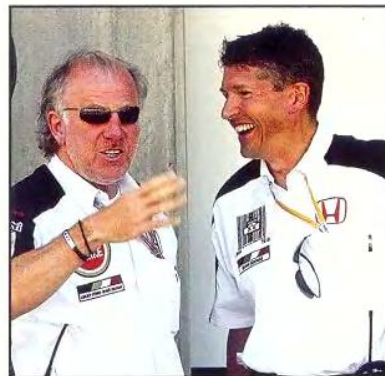
Но какие реформы намерена провести Honda? Какие изменения она может себе позволить? Было бы неразумно рушить дом, который построили Ричардс и Prodrive, — при них заметно сократился штат команды и, следовательно, ее расходы, но в то же время было сделано несколько стратегически верных кадровых назначений. Исходя из этого решение оставить Ника Фрая (формально — сотрудника Prodrive) и передать ему бразды правления не подтверждает версию о грядущих масштабных переменах. На базе, например, эти перемены заметны практически не будут.

«Цель хорошего менеджера — свести к минимуму свое участие в работе организации, — говорит Ричардс. — Возможно, это звучит странно, но хорошие менеджеры, как правило, отходят в сторону, делегируя полномочия и возлагая ответственность на подчиненных. Лучшие менеджеры — те, кто лучше других понимает эту свою обязанность. Может быть, тебе кажется, что мне надо было бы поработать еще годик? Может быть, мы (Prodrive) могли еще что-то сделать? Но когда менеджер все время живет с мыслью «если завтра мне на голову упадет кирпич, то вся компания рухнет», — честно говоря, грош ему цена.

Понятно, что мы (снова Prodrive) не могли просто взять и уйти. По соглашению с Honda мы должны были обеспечить руководство в переходный период. Поэтому по крайней мере один человек должен был остаться, чтобы осуществить этот переход. Соглашение о пре-



Ричардс с техническим директором Джеффом Уиллисом (вверху) — человеком, к которому он питает большое уважение. Во главе В.А.Р. ныне принадлежащей Honda, будет стоять бывший заместитель ДР в Prodrive Ник Фрай (внизу, запечатлен со своим бывшим боссом)



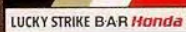
кращении действия договора, которое мы заключили с BAT, предусматривает также, что Prodrive предоставляет Никку (Фраю) возможность работать с Honda».

Иными словами, Ричардс выключил из этого процесса лично себя, но стиль его управления, похоже, сохранился. Любопытно, причем, что, по его словам, ему стоило бы «поработать еще годик». Конечно, было много межличностных конфликтов, что вполне логично, если кто-то не боится привлечь к себе внимание общественности и готов идти на прямое столкновение. Жак Вильнёв и Крэйг Поллок, стоявшие во главе команды до Ричардса, не считали его приятным человеком и до сих пор питают к нему неприязнь. ►



Вильнёв в В.А.Р 004 в Спа в 2002 году. С самого начала бывшая звезда была на ножах с ДР; они никогда не понимали друг друга

«Я БЫЛ УЖАСНО РАД, КОГДА РИЧАРДС УШЕЛ. ЖАЛЬ ТОЛЬКО, ЧТО САМ Я НЕ ПРИЛОЖИЛ К ЭТОМУ РУКУ» ЖАК ВИЛЬНЁВ



Кузовные чемпионаты BTCC и ETCC, австралийская серия V8, FIA GT, Ле Ман, чемпионат мира по ралли, Ф1... Список достижений Prodrive, компании, которую Ричард создал в 1984 году, длинен. Не слишком ли велики его аппетиты?

Но в свете его ухода из Ф1 до сих пор остается открытым вопрос: не слишком ли распылялся Ричардс? Основным бизнесом Prodrive остается ралли, прежде всего Чемпионат мира по ралли (WRC).

свободной о падения. У его протезе, знаменитого раллиста Колина Макрэя, до сих пор нет места ни в одной из команд, правила меняются на каждой гонке, автоконцерны предупреждают о скором уходе (Citroen и Peugeot заявили о том, что 2005-й будет их последним годом в WRC), а главный административный орган – Комиссия по авторалли – слишком слаб, чтобы решить хоть одну из этих проблем.

Поговорите с кем угодно в сервисной зоне (в WRC это эквивалент пэддока), и вы услышите один и тот

Ладно, должен признаться, что я тут (до недавнего времени) был лицом заинтересованным, так как не сколько лет редактировал RallyXS, журнал об авторалли. Но Чемпионату WRC так не хватает харизматичного лидера, который умеет выполнять обещания, может выправить крен корабля и утихомирить разбушевавшуюся команду. Если для этого потребуется сделать шаг назад, перераспределить силы и снять с себя часть обязательств, значит, так и надо сделать.

Оливер Пигэм



НА СОСЕДНЕЙ СТРАНИЦЕ: LORENZO BELLANCA/LAT; LAT ARCHIVE: XPB.CC: ОСНОВНОЕ ФОТО НА ЭТОЙ СТРАНИЦЕ: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; MARK HORSBURGH/LAT; MCKLEIN/LAT; JAKOB EBREY/LAT; LAT ARCHIVE

В Бахрейне в этом году (внизу) Баттон грелся в лучах славы после первого в жизни подиума (заработанного двумя неделями раньше в Малайзии). А Ричардс и не подозревал, что на горизонте сгущаются тучи...



‘ЛЮДИ, КОТОРЫЕ
С ТОБОЙ РАБОТАЮТ,
ДОЛЖНЫ ОТСТАИВАТЬ
СВОИ УБЕЖДЕНИЯ’
ДЭВИД РИЧАРДС

Когда мой коллега Дом Тэйлор брал у Жака Вильнёва интервью для предыдущего номера F1 Racing, он выслушал целый поток горьких слов. К теме его статьи это отношения не имело (там шла речь о первых тестах Жака в Sauber), поэтому он не стал использовать некоторые цитаты. Но зато сейчас они будут очень кстати.

«Я очень обрадовался, — ответил Вильнёв на вопрос Дома о том, как он отреагировал на новость об уходе Ричардса. — Жаль, что сам я не приложил к этому руку».

Разумеется, у Вильнёва здесь есть свой интерес, так что его мнение нельзя назвать беспристрастным. Если вспомнить, что в августе, когда только-только взорвалась бомба Баттонгейта, Вильнёв звонил ДР, безуспешно упрасывая рассмотреть свою кандидатуру на потенциальную вакансию, то эти слова покажутся не более чем злорадными насмешками беспринципного и разочаровавшегося во всем экс-счастливчика. Впрочем, мнение Вильнёва может служить доказательством того, что Ричардс, как и любая яркая личность, из разряда тех, кого можно или любить, или ненавидеть.

При этом он очень хитрый дипломат. В темном лесу политики Ф1 Ричардс чувствует себя как дома. И все-таки, я думаю, в 2004 году он допустил две серьезные ошибки, рассорившие его с обоими партнерами — BAT и Honda — и сделавшие уязвимым для нападков врагов, в том числе Поллока, который приложил максимум усилий, чтобы испортить ему жизнь. Давайте сначала рассмотрим ситуацию с Honda.

Временами быстрый, но допускающий слишком много ошибок Такума Сато — это часть программы Honda, кто бы что ни говорил. Но в 2004-м он превратился в обузу. В те времена, когда победа над Sauber, Jaguar или даже Toyota казалась B.A.R. большим успехом, гонщик вроде Сато легко нашел бы применение своим способностям. Но как только B.A.R. начала временами угрожать самой Ferrari и регулярно отставать позади Williams и McLaren, команде потребовался второй гонщик, способный сравниться, а иногда и превзойти Баттона. Очки, заработанные ими в 2004 году (Дженсон — 85, Такума — 34), свидетельствуют о том, что Сато на эту роль не годится.

Само собой, не так уж важно, что сегодня Ричардс признает это публично, но, по нашим данным, он полностью разделял озабоченность ряда ведущих инженеров B.A.R. (которые по секрету делились и с F1 Racing), что Сато «мышей не ловит». Ричардс дипломатично говорит, что «если Такума продолжит прогрессировать в том же темпе, как это было в прошлом году, у него будут неплохие шансы. Надо учесть, что по сравнению с соперниками, многие из которых начинали в картинге лет с 8, у него мало опыта. Сато поздно пришел в автоспорт и продолжает расти. Никто не сомневается в его смелости, самоотдаче или технических навыках».

Все это так. Но есть сомнения — и если в 2005-м Сато не добьется серьезного прогресса, эти сомнения останутся — в его способности держаться среди лидеров, сидя за рулем одной из лучших машин, что неоднократно демонстрировал в прошлом году Баттон. Более того, известно, что незадолго до Баттонгейта Ричардс тайне мечтал выгнать Сато. Дошло до того, что он даже сделал предложение Физикелле. Но тут грянул Баттонгейт. Со спортивной точки зрения Ричардс был абсолютно прав, но в Японии его не поняли бы. Нет сомнений, что генералитет Honda чрезвычайно холодно воспринял

бы любые дерзкие попытки убрать их человека из его команды, которая вскоре должна стать их собственной. И лед непонимания не растопил бы даже тот факт, что ДР действовал в интересах команды и в соответствии с рекомендациями экспертов. Вот что он сам думает об этом.

«Видишь ли, Мэтт, — говорит он, откинувшись в кресле и сверкнув знаменитой улыбкой во все 32 зуба, — моя задача, как я ее всегда понимал, состоит в том, чтобы бросать вызов всем. Я готов к тому, что каждый будет отстаивать свои убеждения. Я без колебаний вступаю в споры не только с коллегами, но всегда буду раздражителем для моих партнеров, поскольку считаю, что именно так и нужно вести дела. Ведь неотъемлемая черта хорошего менеджера — делать так, чтобы люди, работающие с тобой, не боялись отстаивать свои убеждения и проводить их в жизнь».

Типичная демагогия, столь характерная для Ричардса. Возбуждающая, притягательная, с которой хочется согласиться, но все же не дающая ответа на вопрос. В японской корпоративной культуре принято с пренебрежением смотреть на гений отдельного человека — здесь предпочитают ходить строем. Предполагается, что указания начальства должны выполняться покорно, с усердием и без пререканий. Ричардс — человек с «бензином в крови», это ясно. Он «управляет», потому что именно так работают британские гоночные менеджеры (все эти колины чемпионы, берни экклстоуны, ронни деннисы и т. д.), но мне кажется, что в Японии работают по-другому.

«Наводить мосты между нашими культурами сложно», — говорит он. — Но цель у нас одна — победы в гонках и чемпионатах. Несомненно, наши отношения (это он опять о Prodrive) с Subaru (в WRC) строятся на чрезвычайном и постоянном взаимном уважении. Но я ценю умение людей как в Subaru, так и в Honda просчитывать все на долгую перспективу, которое они привносят и в наш бизнес, — их верность обязательствам, внимание к мелочам, упорство, которые они демонстрируют, сталкиваясь с трудностями. Они, в свою очередь, уважают мой иногда более бесцеремонный — уверен, они бы выбрали именно это слово — подход к решению проблем».

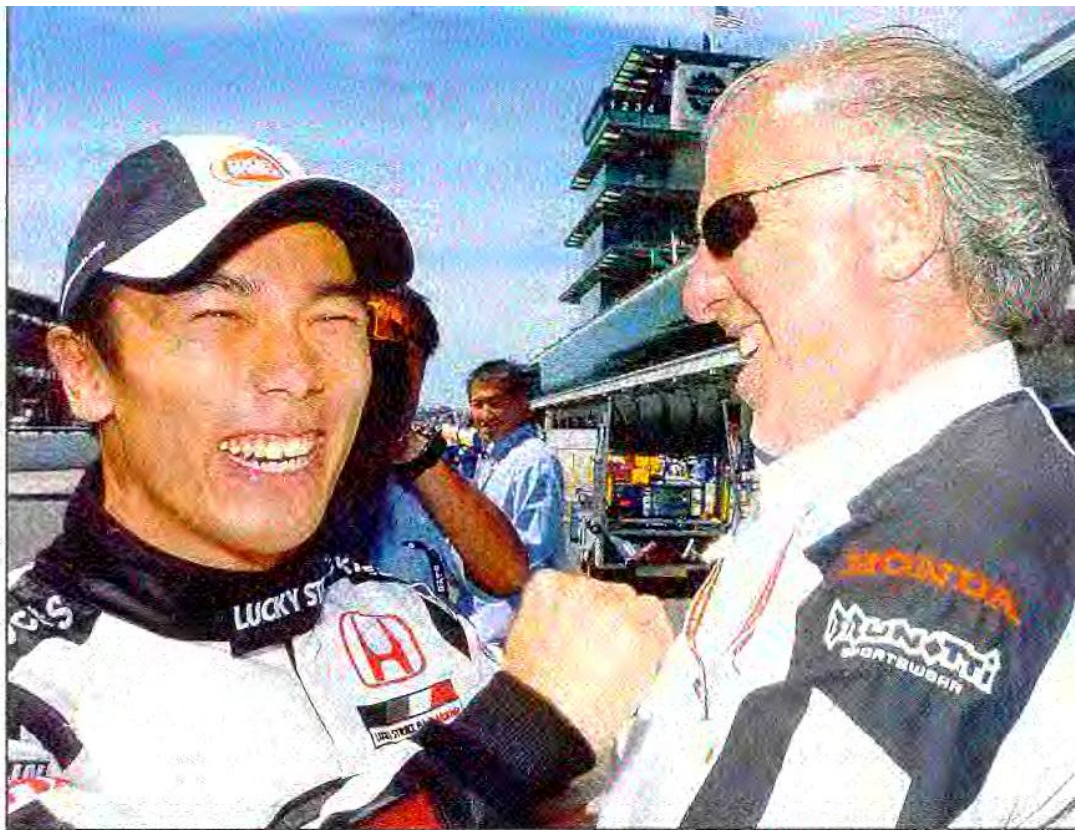
«Honda, что, нуждается в подпевале?» — спрашиваю я.

«Спроси лучше у Honda», — отвечает он.

Другой фактор, вероятно, ускоривший уход Ричардса, связан с BAT, с которой он сотрудничает с 70-х годов.

Конечно, в Формуле-1 концерн BAT превыше всего ценит пиар. Поначалу концепция рекламы Lucky Strike — бренда, выбранного для Ф1, — строилась вокруг Жака Вильнёва и его имиджа эдакого неформала (что сейчас уже несколько вышло из моды). Теперь концепция изменилась — вместе с имиджем всей команды — под руководством главного по маркетингу Ричардса в Prodrive Хью Чамберса, знающего толк в маркетинге, хотя сегодня все, несомненно, вертится вокруг Дженсона. Разумеется, когда Франк Уильямс чуть не умышленно этот их самый ценный маркетинговый актив, разгневавшие боссы BAT стали задавать вопросы. Им, быть может, показалось, что Ричардс перестал контролировать ситуацию?

«Возможно, они так и считали, — говорит он, — но никогда открыто этого не говорили. Думаю, потом всем стало ясно, что ситуа-



В Инди Сато занял почетное третье место. Не будь этого, Ричардс, у которого явно гора упала с плеч (вверху, поздравляет своего японского лихача), мог бы потребовать, чтобы Танака-сан (слева) убрал его из команды. По слухам, простой служащий Ричардс завидовал боссам других команд (внизу справа)

цию я контролировал. Но для меня это уже в прошлом».

Конечно, в прошлом, но вопросы-то остаются. Допустим, по признанию самого ДР, он всегда знал, что настанет день, когда его попросят удалиться. Такой была договоренность с BAT — он ясно дал это понять. Ричардс выступал в роли кризисного менеджера, которому было поручено навести в команде порядок. То, что он справился с задачей раньше положенного срока, только ускорило продажу B.A.R., а следовательно, и его уход.

Но может быть, в отношениях Ричардса с BAT и с Honda есть что-то еще? Вероятно, есть. Руководители других команд говорили мне, что чувствовали, как ДР завидовал романам, френкам и даже петерам с эдди — то есть людям, которым в их командах принадлежит все до последнего грозда. Ведь Брэкли никогда не принадлежал Ричардсу в той мере, в какой, например, Рон Деннис владеет Технологическим центром McLaren в Уокинге. Но в отличие от Жана Тодта, который тоже является «простым служащим» Ferrari, Ричардс привык быть хозяином. Заглядывая в будущее, можно предположить, что уже не одна команда Ф1 готова отдать Ричардсу или хотя бы получить порцию его дорожной опеки, но уже зарекомендовавшей себя отеческой опеки. Будет ли это Jordan Grand Prix? Или Red Bull Racing? Или даже Toyota Racing?

«Что ж, я открыт для такого рода предложений, — говорит он, — но сейчас моя главная

цель — наладить эффективную работу нашего (Prodrive) проекта, связанного с подготовкой Aston Martin к Ле Ману. Мне кажется, было бы неверно возвращаться к тому, что уже произошло. Лучше выждать и выяснить, какие есть подходящие варианты. Я считаю, что в Ф1 происходят большие перемены — в части технического регламента, общих затрат на организацию новой команды, в том, что касается отношений GPWC и Берни, — поэтому сейчас лучше понаблюдать за всем со стороны».

Если вдруг Red Bull не добьется быстрого успеха, которого так ждет честолюбивая, но нетерпеливая и неискушенная в делах Ф1 заальбургская компания (Дитрих Матешиц и Хельмут Марко), я не удивлюсь, если Ричардс попытается навязать им проверенные на практике услуги Prodrive. Он даже мог бы (чисто теоретически) выкупить часть акций Jordan. И если Майку Гаскойну в Toyota не удастся показать обещанные технические чудеса, то все в Prodrive, и Ричардс в особенности, будут чрезвычайно рады взять на себя управление еще одним громадным японским предприятием Ф1 и назло Honda блестяще справиться с этой задачей.

В конце концов, как Шерлок Холмс говорил доктору Ватсону, исключи невозможное, и то, что останется, каким бы невероятным оно ни казалось, будет правдой.

Да, Ф1 будет не хватать Дэвида Ричардса. Но он скоро вернется. До встречи в 2006 году, старина!

ГОНЩИК: RED BULL RACING

Дэвид Култард

О своей новой команде и о том, насколько Монтойя подойдет McLaren

Трудно было решиться принять приглашение Red Bull?

Вовсе нет. Я тщательно обдумывал свои шансы, но стоило мне проехать за рулем этой машины – и я дал свое согласие. Конечно, сезон-2005 будет для них годом становления, но Red Bull весьма амбициозная компания и очень серьезно настроена на выступление в Ф1. Они знают, что мне потребуется какое-то время, чтобы освоиться, но они намерены показать высокие результаты.

Но тебе же нужно психологически перестроиться на выступления в этой команде – ведь до сих пор за 11 лет, проведенных в Ф1, тебе не доводилось сидеть в машине, которую не относят к числу потенциальных победителей?

Да нет, не нужно. Надо пользоваться возможностями, которые тебе выпадают. Смысл этого бизнеса состоит в том, чтобы использовать их максимально. Для меня самым главным было найти наиболее приемлемый вариант. В общем, после короткого периода неопределенности, последовавшего за ГП Бразилии, стало понятно, что может предложить Red Bull.

Не кажется ли тебе, что в Red Bull с тобой связывают слишком высокие ожидания, учитывая твой опыт выступлений в McLaren? Может, для тебя было бы полезно дать им понять, на каком уровне они пребывают сейчас и на что могут рассчитывать в будущем?

Думаю, мой опыт весьма пригодится команде, и, по моему, в Red Bull прекрасно отдадут себе отчет во всем. Мой маклареновский опыт будет только полезен. Разумеется, поскольку речь идет о небольшой команде, мне придется чаще общаться с ведущими специалистами – взять на себя более высокую ответственность, если хотите. Я с ними уже встречался и считаю, что они полны энтузиазма и желания проявить себя. Я сказал ребятам, которые со мной работают, что они могут звонить мне на мобильный в любое время, если нужно что-то обсудить. Думаю, это очень важно.

Наверняка ты хочешь гоняться и в 2006-м, когда тебе будет 35 – на год меньше, чем сегодня Михаэлю Шумахеру?

Ну, пока у меня нет намерения закончить выступления, так что ваше предположение

звучит вполне резонно. На сегодня у меня годичный контракт с Red Bull, и я намерен его отработать. Что будет дальше – не могу знать.

А у тебя хотя бы на минуту не возникло желания попробовать себя где-нибудь еще: в DTM или возрождающемся чемпионате FIA GT?

Нет, на данном этапе моей карьеры ни разу. Зачем мне задумываться об этом, если у меня по-прежнему есть возможность выступать в формуле, представляющей собой вершину автоспорта? Не вижу в этом никакого смысла. Не исключаю, что когда-нибудь придет время подумать и об этом, но пока я выступаю в Формуле 1. Она составляет смысл моей жизни, большую часть которой я посвятил ей – как за рулем машины, так и вне ее. И получаю от этого удовольствие. Так с чего бы мне уходить?

Ты, как один из 19 соперников Михаэля Шумахера, можешь себе представить, что кому-то по силам бросить ему вызов в 2005 году?

Михаэль на сегодня самый лучший гонщик, а его самое сильное качество – стабильность. Думаю, он будет главным претендентом на титул-2005, но не думаю, что он будет доминировать так же явно, как в прошлом сезоне.

Как по-твоему, насколько годится Хуан Пабло Монтойя на твою прежнюю роль напарника Кими Раяккёнена?

Думаю, он легко влишется в команду, что бы ни утверждали некоторые наблюдатели. Считаю, что в паре они будут очень сильны, хотя сначала Кими будет впереди, потому что знает, как работает команда. McLaren великолепно справится с этой ситуацией.

Рон Деннис как-то сказал, что ты всегда останешься членом семьи McLaren. Ты чувствуешь себя ее членом?

Никто не может провести в команде 9 лет, не установив с ней особых и очень близких отношений. Приятно, что Рон так говорит. Надеюсь, так и будет. У нас были прочные взаимоотношения, а за время выступлений в McLaren я работал с двумя очень быстрыми напарниками – и это очень приятно и почетно.

А о чем ты больше всего сожалешь – если вообще сожалешь о чем-нибудь?

Я не из тех, кто часто оглядывается назад. Забавно, но если бы я стал чемпионом мира, наверняка ко мне относились бы иначе. Но я пришел в гонки не для того, чтобы выслушивать мнения о себе других людей, хотя эти оценки мне и безразличны. Я провел в автоспорте много лет, прежде чем пришел в Ф1. Мне смешно, что некоторые наблюдатели считают, будто я не должен был принимать предложение Red Bull. Интересно, они на самом деле ожидали, что я уйду? Каждый имеет право на свое мнение, но ведь те, кто готов меня списать, всего лишь предлагают свою точку зрения. Они так видят – и я ничего не могу с этим поделать.

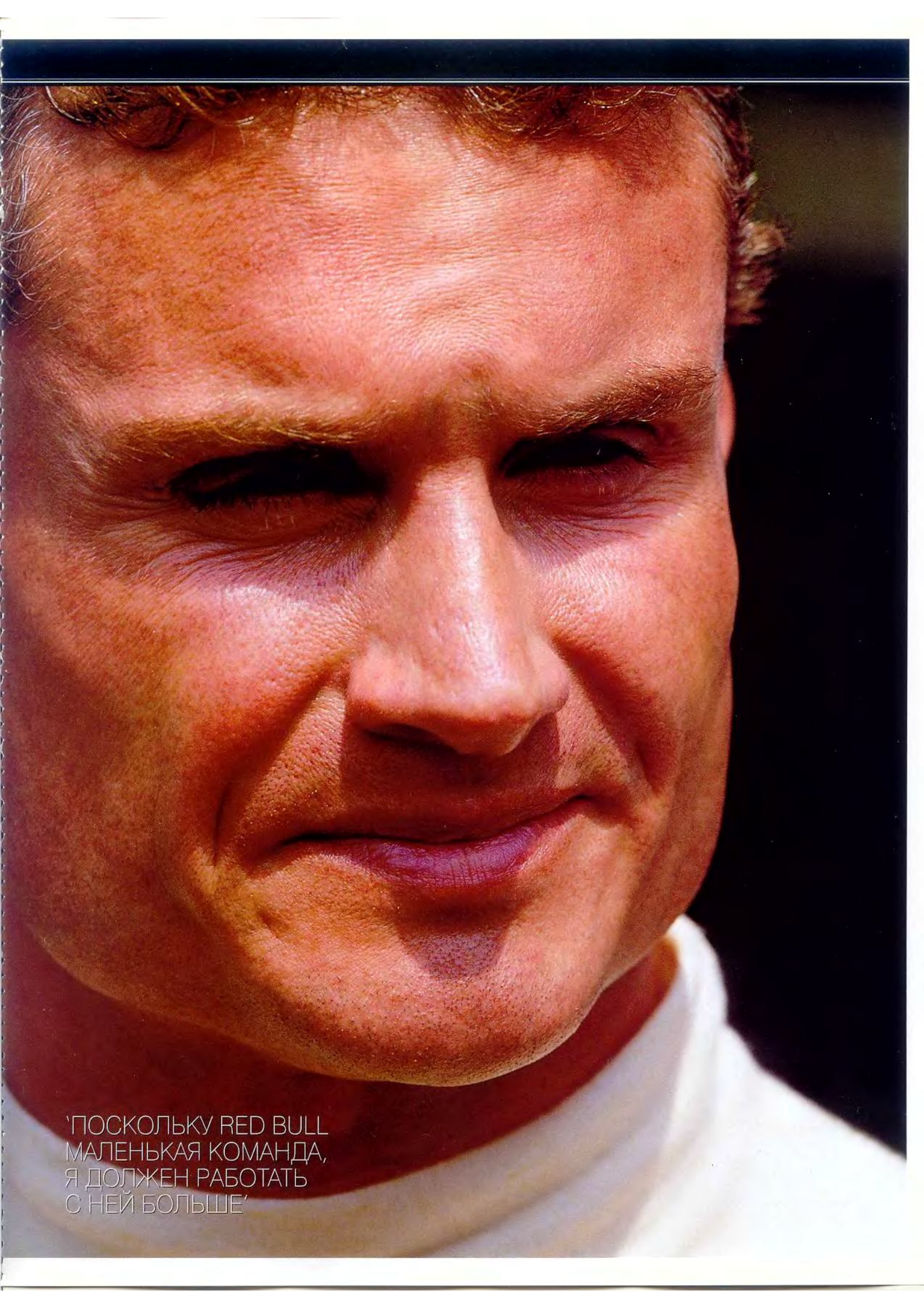
В чем твое самое сильное качество как профессионального гонщика?

Именно в этом. Я – профессиональный гонщик. Я занимаюсь своим делом абсолютно профессионально, всегда готов к бою в тот момент, когда я нужен, – неважно, касается ли это гонок, тестов и промо-акций. Как я уже говорил – я абсолютно предан гонкам и не представляю, что в этом что-то может измениться. **1**

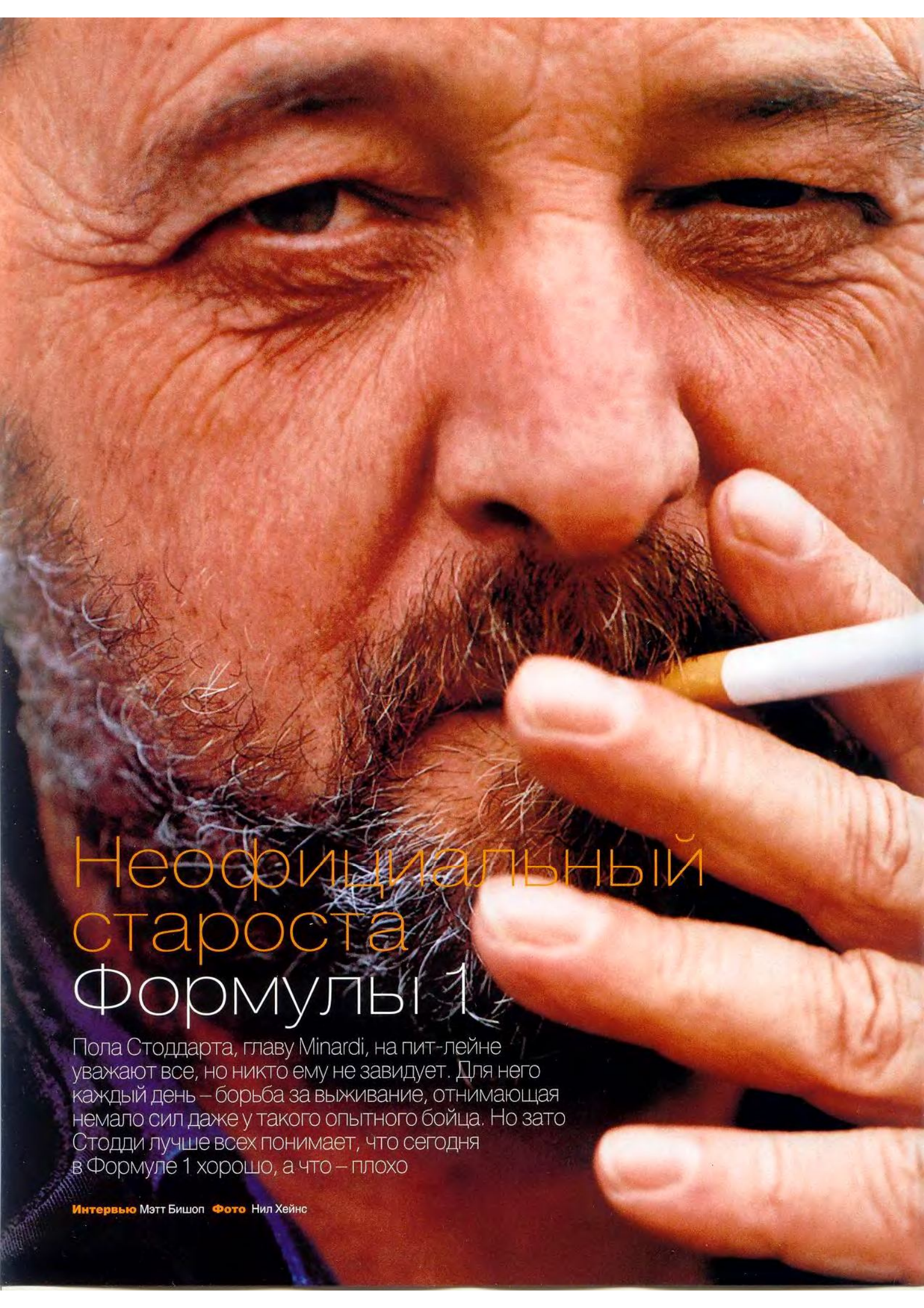
Владелец Red Bull
Дитрих Матешиц
(слева) общается
со своим
работником:
исключительно
опытный Култард
отдыхает
в перерыве между
тестами в декабре
в своей новой
команде в Хересе



ФОТО НА СОСЕДНЕЙ СТРАНИЦЕ: STEVEN TEE/LAT: XPH CC



‘ПОСКОЛЬКУ RED BULL
МАЛЕНЬКАЯ КОМАНДА,
Я ДОЛЖЕН РАБОТАТЬ
С НЕЙ БОЛЬШЕ’



Неофициальный староста Формулы 1

Пола Стоддарта, главу Minardi, на пит-лейне уважают все, но никто ему не завидует. Для него каждый день – борьба за выживание, отнимающая немало сил даже у такого опытного бойца. Но зато Стодди лучше всех понимает, что сегодня в Формуле 1 хорошо, а что – плохо

Интервью Мэтт Бишоп Фото Нил Хейнс

Босс Minardi, деловитый австралиец Пол Стоддарт бросил школу, когда ему исполнилось 14. Однако, по его словам, к тому времени он уже лет шесть как был трудолюбивым, а к 16 годам обзавелся собственной авторемонтной мастерской.

С тех пор он всегда был сам себе хозяин – и это заметно. Упорный и невероятно упрямый, Стоддарт любит все делать по-своему, и плевать он хотел на последствия. Свое состояние – по слухам, \$100 млн, хотя сейчас, наверное, уже вдвое меньше – Стодди заработал на техобслуживании самолетов, но сердце его всегда принадлежало гонкам.

В начале 90-х, когда один из его друзей разбился на вертолете, Пол решил, наконец, воплотить свою давнюю мечту и любой ценой пробиться в Ф1. Жизнь коротка, так что надо попробовать. С тех пор он, с его страстным желанием вновь сделать Ф1 «чертовски прекрасной», не раз доводил до белого каления гоночных вельмож, но ему это, знаете ли, до лампочки. Впрочем, нам с вами тоже.

► Все началось с Дядюшки Кена (Тиррела)

Счастлив, как свинья в навозе

Мэтт Бишоп: Первым сезоном у руля Minardi для тебя стал чемпионат 2001 года. Но до этого ты уже заигрывал с Ф1 – сотрудничал с Tyrrell, с Jordan, с Arrows и...

Пол Стоддарт: Ну (сразу перебивает – это хороший знак: значит, настроен на разговор), все началось с ГП Испании 1997 года. Я быстро выяснил, что Tyrrell неофициально выставлена на продажу, и обсудил с Кеном (Тиррелом) и Харви (Постлтуэйтом, в то время техническим директором Tyrrell) возможность покупки команды. Но в итоге Кен продал ее концерну BAT, которому нужен был лишь «пропуск» в Ф1 (этот «пропуск» они передали своей команде British American Racing, дебютировавшей в 1999 году). И то, что мы видим здесь сегодня, – это останки Tyrrell Racing Organisation.

Он улыбается весело, но чуть застенчиво, рука описывает полный круг: несколько секунд вокруг него висит тонкое кольцо табачного дыма. В этом весь Пол Стоддарт, это его мир: в руках сигарета, а кругом целый склад покрытых пылью старых машин Ф1 в обветшалом самолетном ангаре на базе в Ледбери. И при этом он счастлив, как свинья в навозе.

МБ: Но что проку от машин и запчастей, если нельзя было участвовать в гонках?

ПС: Это верно, проку было немного. Поэтому после смерти Харви в 1999 году многие



парни из HRD (Honda Racing Developments, мертворожденной команды Ф1, которой руководил Постлтуэйт после продажи Tyrrell) оказались без работы. Я взял их к себе. Но делать нам было нечего, и мы решили что-нибудь построить, начав с двухместной машины Ф1 (чем, помимо авиации, и занимается завод в Ледбери; одноместные Minardi производят в Италии, в Фазенце). В 1999 году мы запустили команду Формулы 3000 и уже в 2000-м вместе с Марком (Узбером, победившим в Силверстоуне) добились успеха, став третьими в командном зачете.

Ближе к концу 2000 года я начал подумывать о покупке (контрольного пакета) акций Arrows или (некоторой доли) Jordan. Однако по разным причинам ничего не вышло.

Потом я стал присматриваться к Minardi, окончательно утвердился в своем намерении к середине декабря и быстро оформил сделку. А когда пришел, чтобы посмотреть, а что я, собственно, купил, то увидел лишь деревянный макет машины, рассчитанной на мотор Supertec, – и больше ничего. У нас было шесть недель и три дня на то, чтобы подготовиться к Мельбурну, в том числе чтобы перестроить машины под другой мотор (на 2001 год Стоддарт подписал контракт с Cosworth). Фактически, моторы нам пришлось собирать самим, прямо здесь.

Мы работали по 24 часа в сутки 7 дней в неделю, я не преувеличиваю. Люди, не расходясь по домам, спали прямо на базе. Кончалась чистая одежда – и они не бегали домой за сменой белья, а надевали старые комбинезоны. Мы сделали все, чтобы попасть в Мельбурн, мы должны были попасть туда любой ценой.

И мы справились. Когда мы прилетели в Мельбурн, машина Фернандо (Алонсо) про-

шла всего лишь 50 километров обкатки, а машина Тарсо (Маркеса) еще не была готова. Мы собрали ее прямо в боксах в Альберт-парке, так что свой первый километр она проехала в пятницу утром.

Это было безумием, но у нас не было выбора, ведь по Договору Согласия команда не имеет права пропускать гонку. Пропустит – считай, что ты умер. Так что все зависело от того, сумеем ли мы выставить в Мельбурне две машины. Мы это сделали, и Фернандо финишировал 12-м. Никто кроме самой Minardi не заметил, что это был настоящий подвиг, точно вам говорю. Он отворачивается к окну, глубоко затягивается. Он что, плачет? Вроде бы нет, но почти. Коллеги Стоддarta говорят, что он вопреки ожиданиям эмоциональный человек, которого нетрудно тронуть до слез, несмотря на весь его имидж крепкого и крутого австралийца. Однако пора выводить его из задумчивости...

► Покупка Minardi: очень австралийская затея «Полная чушь» и «тяжелый труд»

МБ: Расскажи о том, как ты стал владельцем Minardi. Поговаривают, что тут не обошлось без вмешательства темных сил.

ПС: Да, говорят, но это полная чушь. Видишь ли, пришлось все делать очень быстро. У нас даже не было времени на проверку благонадежности компании, мы просмотрели данные старого аудита (который был проведен накануне предыдущей неудачной попытки продажи команды) и решились на покупку. Черт возьми, не забывайте, у нас не было времени, и это был поистине тяжелый труд. И к тому же Габриэле (Руми, прежний владелец Minardi), увы, знал, что умирает от рака, и это обстоятельство нас тоже сдерживало (Руми умер 21 мая 2001 года).

МБ: Болтают, что ты не выплатил семье Руми оговоренную сумму.

ПС: Конечно, всю сумму мы не выплатили, ведь нам пришлось взять на себя все обязательства команды, причем мы даже не знали, что мы все-таки реально имеем в активе, а что придется отдать за долги. ►

Родился 1960 году в Мельбурне
Живет в Ледбери (Рейнхем, Англия)
Семейное положение: женат, есть дети

Карьера

1969 – Изобретает и производит свой первый автомобильный моторчик
1973 – Собирает Minardi и в 1975 году создает свой собственный институт по созданию гоночных автомобилей
1974–1986 – Занимается авиацией, в основном в области конструирования самолетов

1987 – Приобретает и развивает итальянскую команду Tyrrell, занимается автомобилем

1989 – Приобретает команду и организует Австралийскую гоночную лигу HRC, участвует в European Aviation

1996 – Покупает 10 старую команду Tyrrell

1997 – Первая вылазка в Ф1 – стартовая гонка в Мельбурне

1998 – Покупает команду Tyrrell и строит новую базу Ф1 в Ледбери

1999 – Приобретает команду Jordan, покупает команду Benetton, выкупает долю в Ф1 2000

переходит на работу в European Racing, организует Arrows, создает Team

2001 – Приобретает команду Minardi, покупает Алонсо, Маркеса, Ньюгана, и выигрывает Гонку

2002 – Приобретает команду Ион Дэвисон, покупает Дэвисона, Узберга, и выигрывает Гонку

2003 – Приобретает команду Формулы 1, покупает Формулу 1, покупает Формулу 1, покупает Формулу 1

Празднует победу в Силверстоуне в 2000 году – в этом сезоне его команда Ф3000 European Racing заняла третье место; Стодди (на соседней странице) – главный возмутитель спокойствия в Ф1



ГП Янни: 2003: Стодарт запросил ввести в судение мир спор, а заодно и своего должника, написав на машинах: «реклама не оплачена»



МБ: Сколько ты заплатил?

ПС: Ну, где-то \$30–50 млн. Точнее сказать не могу, потому что здесь сложно провести оценку. Мне пришлось начать финансировать команду еще до того, как я подписал договор — ведь у нас совсем не было времени. Кажется, я выложил около \$4 млн до того, как поставил свою подпись на документах. В тот год мы очень много тратили, но если огромные убытки — у нас ведь не было спонсоров.

МБ: Сколько процентов акций Minardi принадлежат тебе?

ПС: Раньше мне принадлежало 97,6%, сейчас я владею 100% акций команды, точнее, они принадлежат моему семейному холдингу. European Minardi и European Aviation входят в состав European Aviation Group, который является собственностью этого семейного холдинга.

МБ: Прямо как у Берни (чи активы принадлежат семейному холдингу SLEC).

ПС: Ага, прямо как у Берни. Он смеется, но смея замирает, едва начавшись, хотя улыбка на его губах мерцает еще секунд 10–15. Потом исчезает и она, и Стодарт принимает свой обычный вид: перед ним измотанный, смиренный, смущенный и всегда немного оштрафенный человек. Пора задать еще один каверзный вопрос.

МБ: А еще говорят, Берни, случается, дает тебе «на лапу», после чего, по джентельменскому соглашению, часть акций Minardi переходит к нему...

ПС: Неправда. Но разве Берни время от времени не помогает небольшим командам? Помогает. И как он это делает? Дает суду. Как правило, судья погашается за счет наших телевизионных денег (каждый год 10 команд делит 47% доходов, полученных Formula One Management за телетрансляции), и проценты по судам мы платим нормально.

Понимаешь, в Ф1 крутятся очень много денег, но часть этих денег находится как бы в тени. Принадлежат ли они командам? Или Берни? Чи они вообще? Все мы знаем, что такие деньги существуют, но мы знаем и то, что по тем или иным причинам они никому не достаются.

Стодарт поднимает бровь, надо полагать, для выщей убедительности. То есть он хочет сказать, что Берни считает эти теневые деньги своими. Невнязнично разговаривая эту тему. 15 января 2003 года на встрече руководителей команд в отеле Хитроу богатые команды, якобы победившие в создании «фонда спасения», чтобы по-

Я съездил в Лондон, встретился с его юристами и все такое. Мы собирались уладить по рукам. Но потом, пока шла работа над договором, мы справились с ситуацией и нам это в итоге не понадобилось. Берни странного человека. Невозможно предугадать, как он себя поведет. — но, я думаю, в критических ситуациях он всегда придёт на помощь.

МБ: Тем не менее на пресс-конференции в Монреале Куде Экклстун заявился без приглашения и с появлением ряда сердитых сверлило взглядом Стодарт, он, кажется, не спешит этого делать.

ПС: Я как следует подготовился к той пресс-конференции. У меня на руках были факты. Не сказки камне-мудры — одни факты. Первое мной лежал отключен, где были записаны все эти веселые дела. Ну так вот, Рон (Деннис, глава McLaren), сидевший рядом со мной, обратил внимание на блокнот, надел очки и стал украдкой подглядывать в мои записи. И Эдди (Джордан), сидевший позади меня, тоже стал подсматривать. И, думаю, они должны быть, просто газетам своим не поверили.

МБ: Можешь процитировать что-нибудь посочнее?

ПС: Не могу. Кроме того, ведь не всегда обязательно прочитывать документ, чтобы понять, о чем он, особенно если видишь его не впервые.

МБ: И в результате Рон вышел из себя...

ПС: Пресс-конференция была веселая, может быть, лучше, за все историю Ф1. Некоторые считают, что такие вопросы нужно решать за закрытыми дверями, но я с этим не согласен. \$50 миллионов человек смотрит гонки Ф1 раз в две недели — бои его знают почему, но, к счастью, смотрят — и поэтому имеют право знать, что одна из команд находится на грани банкротства, что кто-то выполняет обещаний и так далее. Может быть, я слегка переиграл палку, когда сказал, что все команды каждый год платят деньги Renault. Наверное, не все это знали. Но я был готов говорить правду.

МБ: Наверняка ты ожидал более активной поддержки со стороны Эдди...

ПС: Конечно! И с тех пор я называю его Мурдой. Говорю ему это в лицо, даже сейчас. Он общал мне поддержку — и вдруг исчез. Впрочем, если серьезно, он мне нравится. До чего же он был смешной на той пресс-конференции. Он чуть не обделался, когда прочитал кое-что в моем

Ладно, не ладно, Берни (крайний слева) водит друзей со Стодарт, замыкаяшим все колонну. Экклстун любит строить из себя жестокого дельца, но все эти чары года он в любую минуту был готов подрастерять Minardi

блокноте — там были факты, совершенно противоположные тому, что он всем рассказывал. Но я не собирался говорить, что именно там было написано. Он так истово, что тут же наоросился на Боба (Констандураса, официального ведущего пресс-конференции FIA) и начал канючить: «Вы не имеете права задавать такие вопросы!» и все такое. Очень смешно.

Некоторые руководители команд — Тони Парнелли из Red Bull Racing, например — не любят жесткие политические игры Ф1, а вот Стодарт их просто обожает. Он признает жесткий бой, не боится с умом и полукругом. Он так истово, что тут же наоросился на Боба (Констандураса, официального ведущего пресс-конференции FIA) и начал канючить: «Вы не имеете права задавать такие вопросы!» и все такое. Очень смешно.

"Мы были девятиными в Кубке конструкторов, но случилось 11 сентября, и те ужасные события изменили мою жизнь навсегда"



Бизнес по продаже авиационных запчастей (основное фото) сделал Стодарта богатым, а теперь Ф1 пылается его «разорить»; товарища по несчастью Эдди Джордана (справа) он теперь называет Мурдой

► У руля Minardi: прощанье не стало

Как свести концы с концами, имея \$52 млн

► Ты руководил Minardi четыре года...

► Да? А кем, что все сорок...

► МБ: Где вы сейчас? Плещетесь в конце пелетона. Какие цели стоят перед командой на ближайшее будущее и на перспективу?

ПС: Я знал, что в 2001 году мы станем последними, так как у нас было ни времени построить машину, ни спонсоров. Я рассчитывал, что на второй год мы сможем провалиться вперед и заработать очки. И мы действительно получили очки в первой же гонке (Уовер занял великобританское 5-е место) и вышли на девятое место в Кубке конструкторов, так что все шло по плану. А потом случилось 11 сентября, и те ужасные события навсегда изменили мою жизнь.

► МБ: Продолжай...

ПС: Мой авиационный бизнес приносит много денег — черт знает сколько. После 11 сентября все авиационные компании вышли в пике. Несмотря на это, у нас (Minardi) в 2002 году все было нормально и мы хорошо подготовились к сезону 2003 года. У нас был двигатель Cosworth с хорошими техническими характеристиками, у нас было два хороших пилота: Йос (Ферстаппен) и Джастин (Уилсон). Капало, все было хорошо. Но что-то не сработало. С нашими более чем скромным бюд-



жетом — \$52 млн в 2003-м и \$38 млн в 2004-м — за год мы смогли отыграть две или три секунды (в скорости прохождения круга). Но другие команды, чей бюджет в 10 раз больше, чем у нас, ехали на три, четыре, а то и пять секунд быстрее. Потом мы бросили Michelin, а в Bridgestone не знали нашу машину, но справедливости ради должны отметить, что там пытались нам помочь. Тестов мы не проводили и в итоге это обошлось нам очень дорого.

► МБ: Если обратиться к среднему времени в квалификации с поправкой на количество топлива, а это, вероятно, самый лучший способ определения конкурентоспособности команды, то вы...

ПС: ...то мы отстаем на 5,181 секунды. И это слишком много. Я знаю.

► МБ: И разрыв продолжает расти.

ПС: Да, за последний год он вырос на две секунды. Если раньше мы отставали в среднем на три секунды, то сейчас разрыв составляет пять секунд. У Джордана, кстати,

разрыв вырос с 1,5 с в среднем до 3,1 с — и это только подтверждает, что в Ф1 деньги действительно решают многое. И положение будет ухудшаться. Посмотрите на изменения в требованиях к аэродинамике, которые нам навязывают этой зимой. Большинство топ-команд компенсируют значительную часть утраченной прижимной силы уже к Мельбурну. А вот кому действительно будет больно, так это небольшим командам. Я знаю, что Макс (Мосли, президент FIA) этого не хотел, но все обернется именно так.

MS: Любые изменения регламента стоят денег, значит, богатые команды всегда будут в выигрыше.

PS: Совершенно верно. Не знаю, правда это или нет, но говорят, что в подготовке регламента 2005 года принимали участие 18 человек из Ferrari. Конечно, это только слухи, но, опять же, Макс ведь открыто признавал, что FIA консультировалась с Ferrari, верно? Я очень уважаю Ferrari, особенно Микаэля (Шумахера), но когда одна команда уже не первый год имеет такое преимущество и сохраняет его в ближайшем будущем, то мы еще больше хотим остальных, если позволим им писать правила, потому что они будут руководствоваться лишь собственными интересами. Можете не сомневаться, Ferrari старается, чтобы в 2005-м, и в 2006 году, и в будущем из нас не в опилах этого помешало. Смейтесь, но на этот раз горько, будто фиджит. И в улыбку его смех не перефиджит.

MS: Что год грядущий нам готовит?

PS: Скорее всего, нам придется просить у FIA и у команды разрешения на использование машины 2004 года в первых трех выездных гонках — в связи с форс-мажорными обстоятельствами. У нас есть контракт с Cosworth, но мы не были уверены, выполнят они свои обязательства или нет, так как Cosworth была выставлена на продажу. Все признаки форс-мажора налицо, и я надеюсь, что FIA и остальные команды с этим согласятся. Нашей вины здесь нет. Новая машина была спроектирована еще в августе, но мы не решились начать ее строить, ведь если бы мы расплатились другим мотором, то пошли бы совершенно иным путем.

MS: Если все будет хорошо и, скажем, к Имоле вы установите на свою машину двигатель Jaguar-Cosworth 2004 года, насколько хороша она будет?

PS: Звучит ужасно, но мы хотели бы уступить лидерам секунды по три на круге, т. е.

А говорят, что в Ф1 нет места саппортам: если бы не 47-летний Джон Уотон, спортивный директор Minardi, скоростистость скончалась от сердечного приступа, а память о нем в Силверстоуне 04 выжарена командой была выжарена в жаркие цвета

MS: Сколько людей работает на тебе в Ф1?

PS: На обеих площадках (в Ледбери и Фэнли) — 124. Из них 107 в Фэнли и 17 здесь, в Фэнли около тысячи.

MS: Как часто ты бываешь в Фэнли?

PS: В сезон я провожу там по пять-шесть дней в месяц, а зимой — по десять дней в месяц.

MS: Кто руководит базой в Фэнли?

PS: Габриэле (Тредди, технический директор), а еще у нас есть администратор. Конечно, смерть Джона (Уотона, спортивного директора, скоропостижно скончавшегося летом прошлого года от сердечного приступа) стала для нас огромной потерей. В Италию он был моей правой рукой.

MS: Насколько тяжело вы пережили эту утрату?

PS: Чрезвычайно тяжело. Прежде всего с человеческой точки зрения — Джон был отличным партнером, очень искренним. Ну, выпивал, покуривал, но всегда знал меру. И все равно умер в 47 лет. С этим чертовски сложно смириться. Понятно, что его близким еще труднее, но и для нас это стало невосполнимой потерей.

Опять его глаза наполнились слезами. Пора его похоронить.

MS: Немного хороших новостей.

PS: Мы играем «Вальс Минарди».

MS: Как тебе Мельбурн 2002 года?

PS: О, это было просто с-фиги-тель-но! И если ты согласишься, у нас там был свой мифический персонаж — это было что-то! Мы с Марком (австралийцы), и от восторга ревели в три ручья, но мы были в шампанском с головы до ног, так что никто не заметил. Это был волшебный момент, один из тех, что помогают пережить трудные времена. Такое нечасто выпадает. Минарди, но уж когда мы на вершине — черт, это сказка! Кажется, вспоминая тот день, он счастлив, по-настоящему счастлив. Кризис —



т. е. слезы — предостережение. Но вернемся к серьезной теме, которая интересует его больше всего: политика Ф1.

MS: Все смешалось в доме Ф1.

PS: Сегодня Ф1 находится не в лучшем положении, и на то есть целый ряд причин: регламент, зрелище —

"Марк и я от восторга в три ручья ревели, но мы были с головами до ног в шампанском, так что никто не заметил"

PS: JE ZAMETIL



ность, расходы, лежебоки, уткнувшиеся в свои телевизоры, и многие другие. Берни и Макс находятся у руля уже очень долго. Поэтому, если что-то не работает, во всем виноваты боссы, правильно?

PS: Прежде всего нужно отдать должное Берни и Макс за то, что они подняли Ф1 до сегодняшнего уровня. Но в остальном ты, наверное, прав. Пока мы не пересмотрим Договор Согласия, я, например, не вижу, как Ф1 может стать лучше. Если добавить к этому войне Берни с банками, Макс с австралийскими (пять из которых создали GPWC, о котором Мосли не раз открыто отзывался с презрением), то все выглядит совсем не блестяще.

MS: А ведь еще была добровольная отставка Макса и его возвращение буквально две недели спустя.

PS: Думаю, Макс довел боссов команд, и я не стал бы его винить, ведь тут у нас кругом парни с ужасно трудными характерами. Еще пару лет назад Макс гораздо упорнее, чем сегодня, пытаясь что-то изменить — вместе с командами. Я довольно неплохо знаю Договор Согласия (остальные главы команд считают, что у Стоддарта энциклопедические знания в этой области) и не понимаю, как он собирается ввести 2,4-литровые двигатели V8, если Договором однозначно предусматривается использование 3-литровых V10 до конца 2007 года включительно. В Договоре даже есть статьи, в которых говорится, что при изменении регламента двигатели следует трогать в последнюю очередь.

Мне не стоит слишком вдаваться в детали. Но, честно говоря, есть и более простые способы снизить скорость. Более того, если вы действительно хотите оставить увеличение мощности двигателей, то можно про-

сто ограничить количество оборотов на V10, а не разрабатывать дорогостоящие V8. Смейно, но именно ограничение оборотов V10 вводится как временная мера для тех, кто не сможет получить свои 2,4-литровые V8 до 2006 года. Эта временная мера должна была бы стать постоянной для всех команд.

Макс может вспоминать о соображениях безопасности, когда ему вдуваются, но если он действительно хочет, чтобы машины снизили скорость, сделать это можно и не нарушая Договор Согласия. Например, черная война стала причиной нынешнего увеличения скорости. Значит, для того чтобы все вернулось на круги своя, нужно просто потопить конец шинной войны (обува во Ф1 в одинаковые шины).

Отлично сказано, товарищ Стоддарт. Итак, перейдем к нашей основной теме

и обсуждал его последние деяние на профсоюзной ниве Ф1: активно продавая мои документы, который по его мнению подписали все команды, кроме Ferrari, и который он издал перед журналистами в папке Интерлагоса 23 октября 2004 года. Документ, призванный существенно сократить расходы путем серьезного сокращения тестов.

Д> Стодди наводит мосты
«У меня есть документ»

МВ: Нужно ли будет переходить на шинный один производитель, чтобы претворить в жизнь меры по сокращению издержек, о которых ты говорил в Бразилии?

ПС: Думаю, да. Именно об этом мы и говорили в Бразилии. Помогите меня правильно — я очень уважаю и Michelin, и Bridgestone, но их шины стали слишком хороши. Обе фирмы так хорошо работали, что машины поехали чересчур быстро. Если бы не этот дурацкий принцип единогласия, можно было бы внести в регламент различные изменения большинством голосов. Все просто: зачем командам так много тестов? Чтобы испытывать шины. Но если у вас есть шинный этап от единственного производителя, то нет нужды проводить слишком много испытаний. В любой другой сфере 90% голосов — как у нас было в Бразилии — обеспечивают бы право на внесение изменений. Но мы не смогли ничего изменить, так как не все 10 команд подписали документ, и с этим трудно что-либо сделать. Мы оказались в безвыходном положении. Но я абсолютно уверен — хотя Жан (Тодт, глава Ferrari) со мной не согласен: сокращение тестов, предложенное в Бразилии, сэкономило бы большим командам 30% бюджета.

МВ: Кроме Ferrari, которая получает \$38 млн в год за тестирование шин.

ПС: Совершенно верно. Для Ferrari тестирование — это источник доходов.

МВ: В Сан-Паулу, когда я обсуждал сокращение объема тестов, он не выказал особого энтузиазма и...

ПС: Я тоже говорил с Максом. Я сказал: «Макс, я хочу провести его голосованием в Комиссии Ф1». И он ответил: «Нет, мы не сможем это сделать. Мало времени». Это было в воскресенье, 24 октября, за семь дней до назначенного срока. Какие у него были основания говорить, что у нас нет времени? Мы только что провели похожую процедуру — голосовали по факсу, на что Макс ответил времени меньше, чем предложенные мною семь дней.

МВ: Если точнее, какие сроки были установлены для того голосования?

ПС: Оно началось 19 октября и должно было закончиться 22 октября. Я вот сейчас с тобой разговариваю, а сам пытаюсь понять, почему Макс мне отказал, сказав, что «времени недостаточно». Я не могу этого объяснить — мы укладывались в сроки и у нас было согласие девяти команд. Максу придется

Тогда подписать предложение Стоддарт?». В конце концов, Макс уже два года все правильно говорит о необходимости снижения расходов, но когда представлялась возможность это сделать, он отказался не готов поддержать твою инициативу. Пол, чисто гипотетически, а если бы единственно поддержавшимся оказался McLaren? Скажем, у них было бы самое лучшее оборудо-

МВ: В Бразилии я спросил Макса «Почему вы не пытаетесь убедить

дование для компьютерного моделирования, и все бы об этом знали, но команды вдруг решили резко сократить объемы такого моделирования, и только Рон сказал нет — как ты считаешь. Макс был бы на его стороне? Или позволили бы себе критиковать? Рона за неспособность смотреть на вещи шире?

ПС: На это есть очень простой ответ. С моего зрелища, если бы не Ferrari, а любая другая команда воздержалась от участия, то предложение девяти команд уже было бы принято. 25 октября началось бы голосование по факсу, которое закончилось бы 29 октября, и Комиссия Ф1 приняла бы его подавляющим большинством голосов (Комиссия Ф1 требует 18 из 25 голосов для того, чтобы передать предложение на рассмотрение во Всемирный совет по автоспорту). Можете мне поверить, все было бы именно так.

МВ: Фактически ты хочешь сказать, что FIA — под каблуком Ferrari?

ПС: Нет, просто я думаю... (пауза). Что Ferrari находится на особом положении. Почему в соответствии с Договором Согласия каждый год все команды платят Ferrari деньги из своего кармана? С какой стати Minardi, например, с нашими скудными бюджетом, должны платить Ferrari? Никаких веских причин нет. Нам отвечают, что таким образом мы «признаем их многолетние заслуги перед автоспортом».

Долгая затихая сигаретой, закутай меж-ду большим и указательным пальцами, затем длинный, шумный, дымный выдох.

МВ: Лично я считаю просто бредом, что все команды должны давать Ferrari деньги, и уверен, читатели F1 Racing со мной солидарны.



ПС: В соответствии с Договором Согласия мы должны проводить 16 гонок. Есть пункт о проведении 17-й. Все, что больше 17, надо обсуждать отдельно. Некоторые команды скажут, что дополнительная гонка обойдется им в \$10 млн; другие будут оценивать расходы в \$3 млн. Но можете мне поверить, меньше \$3 млн это стоит на мою гонку, потому что каждая дополнительная гонка будет обходиться как минимум в тридцать с чем-то миллионов, поделенных на 10 команд. Мне кажется, девять команд, подписавших документ, понимали: если бы предложенные в Бразилии меры по снижению издержек были приняты, в результате появилось бы достаточно средств, чтобы покрыть сумму в шестьдесят с чем-то миллионов долларов, необходимую для проведения ГП Франции и ГП Великобритании. Будут ли они проводить? Думаю, да. Я полагаю, в 2005 году им ничего не угрожает.

Действительно, и ГП Франции, и ГП Великобритании сейчас в полной безопасности — это интервью проводилось задолго до того, как решение было подтверждено.

МВ: А если бы, предположим, ГП Великобритании действительно исчез из календаря, смогли бы команды

На тесты идут слишком много средств — Стоддарт (слева) пытался как-то изменить эту ситуацию, когда бедняк из 10 команд согласился на ограничение таких программ

провести эту гонку вне чемпионата и без Ferrari (см. с. 124)?

ПС: Думаю, мы все бы участвовали, да и Ferrari, может, тоже. Не помню, чтобы кто-нибудь из Ferrari говорил, что они не будут принимать участие в ГП Франции и Великобритании, если те состоятся. Согласись, это было бы нелепо. Только представь, какой поддержки они лишились бы в этих двух странах, если они собирались эти гонки.

МВ: Твое предложение по снижению расходов во многом основывалось на том, что в Ф1 останется один поставщик шин, верно?

ПС: Тут можно было бы привести вполне обоснованный аргумент. Мы выдвинули свое предложение слишком поздно, чтобы в 2005 году перейти на такую систему. Я это признаю. Но при содействии Bridgestone и Michelin в следующем году мы могли бы очень много сделать для сокращения расходов на испытания шин.

Д> Берни и Макс: герои или злодеи?
Как всегда: Стодди не удержит

МВ: Если позволишь, этот вопрос я тебе зачитаю, поскольку у него очень тщательно формулировался: если бы власть предотвратили не удалось предотвратить раскол нашего прекрасного спорта на две конкурирующие серии, у некоторых могло бы возникнуть желание назвать эту неудачу почти преступной халатностью и некомпетентностью. Ты бы согласился с такой оценкой или нет?

ПС: Согласись бы. Я, наверное, опустился бы слово «преступный», но думаю, провал такого масштаба нельзя было бы оправдать. Как я уже говорил, Берни и Макс много сделали для развития автоспорта, но было бы ужасно, если бы они вошли в историю как люди, которые затем сами его и развалили.

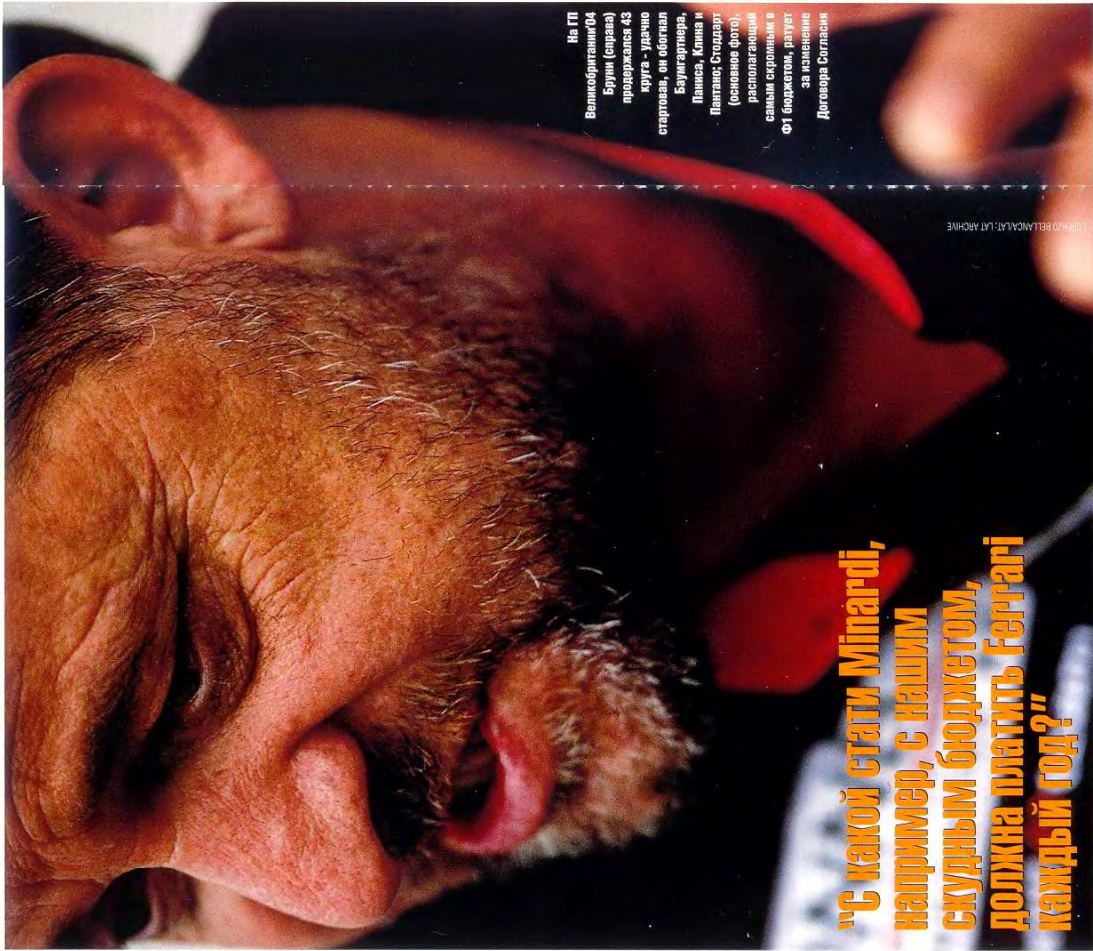
МВ: Думаешь, есть такая опасность?

ПС: И очень серьезная. Знаю, что вернусь как полагать одно и то же, но пока у нас не будет нового Договора Согласия, опасность очень велика. Что сейчас происходит? GRWC и автоконтреры против Макса; GRWC против Берни; GRWC против остальных команд, которые могут остаться верными Берни. Берни против банков, банки против всех. Нам просто необходимо найти общий язык с нашим спортом. Комбинация, которая есть сейчас — Берни, FOM, Макс, FIA, владельцы команд, провозвездители, GRWC и банки, — не работает. Ведь не работает же? Нужен руководящий орган. ▶



ПС: Согласен. Что самое грустное: это протворит интерес Ф1 в целом. В Бразилии речь шла о будущем Ф1; руководители команд раз в жизни задумались о том, куда мы все катимся. Сегодня за выживание борются Minardi и Jordan, только что из Ф1 ушел Ford. Кто следующий? Думаю, все это, наконец, должно дойти до осознания команд. Вот о чем шла речь в Бразилии. Нужно было схватить Ф1 за лачканы, встряхнуть хорошенько, чтобы пришла в себя, — и решить все те проблемы, о которых мы знали давно, но все же считали, что ничего не можем с ними сделать. Но было бы желание, а способ найдется. А желания у нас до черта.

МВ: В твоём предложении, в частности, шла речь и о вариантах спасения ГП Франции и Великобритании.



«С какой стати Minardi, например, с нашим скудным бюджетом, должна платить Ferrari каждый год?»

На ГП Великобритании04 Берни (справа) продержался 43 круга, убаюкивая стартовав, он обогнал Баундгартера, Панаса, Килла и Паттара, Стоддарт (основное фото), расплакавшийся от бредом, ругает за изменение Договора Согласия



Хотя Стоддарт и застрял на задах стартового поля, он все равно остается самым опытным и самым профессиональным пилотом в Ф1 (слева, в кабине одного из своих Boeing 747)

но этот орган должен заниматься исключительно вопросами руководства. Нужен кто-то, кто занялся бы коммерческим продвижением Ф1, но он должен действовать не только в интересах своих акционеров, но и в интересах команд. И нужно, чтобы все команды тянули воз в одном направлении, к чему мы, наконец, и подошли. Нам нужна стабильность.

Возьмем, к примеру, Toyota Racing. Они пришли в Ф1 три года назад и уже потратили более миллиарда — и если вы их сегодня спросите, о чем, кроме побед, они мечтают, они ответят: «О стабильных правилах игры». Toyota Racing и некоторые другие команды Ф1 — это большие транснациональные компании, они мыслят категориями трех- или пятилетних бизнес-планов. Самое худшее для них — это признаваться своему совету директоров в том, что хотя на дворе уже декабрь, они еще не знают, что произойдет в марте.

Тут он качает головой, вздыхает и тянется за очередной сигаретой. Нервное это дело — быть неофициальным старостой Ф1.

Вперед, товарищ Стодди!

Один за всех и все за одного (кроме Ferrari)

МБ: Кое-кто называет тебя неофициальным цеховым старостой Ф1. Что ты на это скажешь?

ПС: (Смеется.) Ну я же говорил, что неплохо знаю Договор Согласия — вообще-то я такой зануда, что всюду его с собой таскаю, — и так как большую часть своей жизни я занимался бизнесом, не связанным с Ф1, то вижу происходящее в несколько ином свете, чем остальные. И наверное, то, что произошло в Бразилии, где мне

удалось сплотить девять команд и убедить их сообща двигаться в одном направлении... Понимаю, к чему ты клонишь. Если бы мы объединились намного раньше, возможно, у нас был бы более разумный свод правил. Но, честно говоря, мне все равно, как меня называют, — если результат пойдет на пользу Ф1, я буду доволен.

В чем смысл жизни (Стодди)?

И откуда он черпает силы?

МБ: Ты бросил школу, когда тебе стукнуло 14. Ты когда-нибудь жалел о том, что не продолжил учиться?

ПС: Нет. Но я жалею о том, что у меня не было возможности делать то, что делали другие дети. Я многое упустил. Когда другие ребята ходили по вечеринкам и танцплощадкам, я работал. Годом к 14 я подумал, что уже научился читать и писать, а значит, пора выходить во взрослый мир и начинать зарабатывать нормальные деньги. Я очень рано превратился в трудоголика — уже в нежном восьмилетнем возрасте работал по вечерам и по выходным, ухаживал за лошадьми в школе верховой езды — поэтому, к сожалению, я так и не научился развлекаться. Для меня самое большое удовольствие — и так было всегда — это какие-либо достижения в работе. Хотя я догадываюсь, что жизнь гораздо разнообразнее.

МБ: Ты умеешь отдыхать?

ПС: Чего-чего?

Думаю, он даже не понял вопроса. Надо поставить вопрос конкретнее.

МБ: Когда ты в последний раз был в отпуске, в полноценном отпуске?

ПС: Черт знает, давно. Кажется, в 1990-м я несколько дней провел на пляже.

МБ: А когда ты вечером возвращаешься домой...

ПС: Ну, чаще всего прихожу домой поздно вечером. По мне, лучший способ успокоиться — посмотреть новости со стаканом виски в руке. Я ужасный человек, а моя жена, Сью — она просто святая. ①



Стодди с женой, Св. Сью, в Монреале в 2003 году; у них есть сын, но Пол признает, что быть женой трудоголика — это сущий «кошмар»

Как Minardi чуть не выиграла Гран При Бразилии-2003...



...по словам Пола Стоддarta

«Если бы перед ГП Бразилии 2003 года я сказал, что Minardi может его выиграть, люди подумали бы, что у меня не все дома. Но мы на самом деле могли победить. У нас была верная тактика, и мы намеревались выиграть эту чертову гонку.

Еще до старта, когда дождь уже лил как из ведра, я отправился к инженерам, что делаю нечасто, и поменял всю нашу тактику. Я велел Йосу (Ферстаппелю) пересесть в запасную машину и придумал совершенно необычную схему. Мы прикинули, что если половина гонки пройдет за сейфти-каром, а покрыто будет не более 75% дистанции, то машины можно сразу заправить на всю гонку и провести ее без пит-стопов. Я подумал, что Чарли (Уайтинг, гоночный директор FIA) остановит гонку, когда будут пройдены 75% дистанции — из-за погоды, конечно же, а не из-за аварии, но, какая, черт побери, разница? Мы же все равно угадали. И как раз около половины кругов было пройдено за сейфти-каром. В общем, шанс был отличный.

Йосу надо было только оставаться на трассе, и он бы выиграл. С тех пор я пересчитывал это сто раз, и все сходится. Это был единственный день за всю 21-летнюю историю Minardi, когда мы вышли на старт, вооруженные тактикой, сулившей победу. Но до этого не дошло, потому что Йос сошел в третьем повороте 31-го круга. Из-за дождя произошел сбой электроники: на высокой скорости на 6-й передаче заглох двигатель, и он вылетел.

Оставим в стороне политику и всю прочую фигню... Тогда, в 2003-м в Бразилии, был единственный случай за все время, проведенное мной в Ф1, когда я по-настоящему — то есть совершенно — вышел из себя. После гонки в Minardi царило всеобщее молчание. Все работали с угрюмыми лицами, потому что знали: это был наш единственный шанс выиграть проклятый Гран При — и мы его упустили.

Спросите Йосу даже сегодня, и он скажет, что душа его все еще болит. В том, что он сошел, его вины не было — всякое случается! — но то был наш Нюрбургринг'99, наше Спа'98, наше Монако'96. Такие дни выпадают нечасто.

“Лишь однажды мы были вооружены тактикой, сулившей нам победу”

Стодди был невероятно близок к осуществлению своего победоносного плана — до триумфа было рукой подать. Команда все рассчитала верно, но подвела машина Йоса (вверху и справа)



И если бы мы выиграла, никто не полетел бы домой, уж поверьте. Мы поменяли бы все авиабилеты и погуляли бы на славу. Думаю, пришли бы все. Михаэль (Шумахер) ведь заглянул на нашу импровизированную вечеринку, когда Марк (Уэббер) финишировал 5-м в Мельбурне в 2002 году, и, полагаю, в Сан-Паулу он пропустил бы с нами кружку-другую пива. Так уж получается — когда Minardi что-то удастся, ребят из других команд это трогает просто до слез. Но мы не выиграла, чего уж теперь говорить. Обидно».





ФОРМУЛА 1:

САМЫЕ РАСХОЖИЕ МИФЫ



Машины Ф1 могут ездить даже по потолку, дорожный просвет у них должен быть как можно меньше, а шины боятся проколов осколками углепластика. Эти и множество других технических мифов анализируют и развенчивают два самых толковых инженера Ф1. Готовьтесь расстаться с иллюзиями



Составили Гэри Сэвидж (зам. технического директора B.A.R-Honda, слева) и Виллем Тоэт (ведущий аэродинамик B.A.R-Honda, справа)

>>Формула 1

01 «Машины Ф1 могут ездить даже вверх колесами»
Подобные вещи люди говорят, не подумав. Да, с точки зрения аэродинамики это возможно, поскольку на скорости свыше 130 км/час автомобиль Ф1 генерирует прижимную силу, превышающую его вес: этого достаточно, чтобы машина не свалилась с потолка. Но двигатель и топливный бак сконструированы с учетом действия силы земного притяжения и не будут работать в перевернутом положении.

02 «Технологии Ф1 никак не влияют на автопром»
Если принять как данность, что технологии Ф1 что-то стимулируют, то, согласно расхожему мнению, автомобильной промышленности это полезно лишь в маркетинговом отношении. Но Ф1 все же играет важную роль в разработке ударопрочных конструкций и методики краш-тестов. Свое влияние она оказывает и на технологии моторостроения.

03 «Ф1 – это самая быстрая гоночная формула в мире»
На овале никак не модифицированная машина Ф1, вероятно, проиграет индикаторской, поскольку сконструировалась она не для того, чтобы развивать максимально возможные скорости. Но в чем машины Ф1 превзойти трудно, так это в динамике разгонов (2 g), торможения (4–5 g) и прохождения поворотов (4,5 g). Так что разгоняются машины Ф1 быстрее всех в мире.



Ф1 – не самая быстрая гоночная формула в мире

Машины Ф1 похожи на недоделанные самолеты – отсюда и миф о том, что они могут ездить вверх колесами. Но машина цепко держится за трассу (или за потолок) не только за счет аэродинамики

04 «Машины Ф1 – это автомобили»
Если судить по применяемым технологиям и материалам, это не автомобили, а истребители с перевернутыми крыльями. Вообще-то в Ф1 мы работаем с композитными технологиями более передовыми, чем те, которые используются в аэрокосмической промышленности. Например, композитный каркас фюзеляжа суперсовременного истребителя Eurofighter, поступившего на вооружение британских ВВС в 2000 году, по меркам Ф1 устарел бы еще в 1991-м.

>>Технический регламент

05 «Чтобы снизить расходы, можно изменить технический регламент»
Изменения всегда приводят к увеличению расходов, потому что команды пытаются к ним приспособиться.



Новый регламент не поможет слабым

Взять запрет на алюминий-бериллиевые сплавы: их использовали все команды, значит, всем пришлось серьезно потратиться на поиск заменителей. Было бы гораздо дешевле позволить нам применять их и дальше. Любые изменения регламента играют на руку большим командам, поскольку у них есть и деньги, и ресурсы, чтобы быстрее адаптироваться. Маленьким командам нужна ста-

бильность, поскольку только тогда они могут постепенно догонять лидеров. Но когда правила меняются, отставание увеличивается, и их цель отодвигается.

06 «Сокращение тестов серьезно снизит затраты»
Нельзя заставить команды сократить расходы. Можно лишь сделать так, что это будет менее выгодно. Если запретить тесты, возрастут затраты на компьютерное моделирование, и преимущество все равно останется за теми, у кого больше денег.

>>Основы конструирования

07 «Копирование – залог движения вперед»
На самом деле лучше уж все делать самим, и не только потому, что некоторые детали вообще нельзя увидеть – прежде всего «внутренности» машины или элементы днища. Можно скопировать отдельно взятые детали, но они будут нормально работать только в комплексе со всеми остальными, а это уже требует знания материалов, конструкции и всех ноу-хау. Это как списывать домашние задания: умнее вы от этого не становитесь. ►



Sauber многое взял у Ferrari

МОЖНО СКОПИРОВАТЬ ОТДЕЛЬНО ВЗЯТЫЕ ДЕТАЛИ, НО ОНИ НОРМАЛЬНО РАБОТАЮТ, ТОЛЬКО БУДУЧИ ЧАСТЬЮ ВСЕЙ КОНСТРУКЦИИ



Неправда, что карбоновая подвеска менее прочна, чем стальная, — с ударами, которых не выдерживают сегодняшние рычаги и тяги (справа), не справились бы и их предшественники

08 «Ради прохождения круга на 0,1 с быстрее тратятся миллионы»
Вопреки бытующему мнению команды вовсе не выкидывают на ветер безумные деньги ради каких-то долей секунды. На самом деле мы считаем каждое пенни и всегда соизмеряем затраты с потенциальным выигрышем. Мы не занимаемся проектами, если, по нашим расчетам, они не дадут соответствующего результата. Возьмите передний дифференциал FTT, который мы внедрили в прошлом году. Да, он недешев, но затраты были оправданы, поскольку расчеты сулили заметный выигрыш на каждом круге. Без сомнения, FTT помог нам стать вторыми в чемпионате, и все расходы с лихвой окупилась теми дополнительными деньгами, которые принесло 2-е место.



Затраты на FTT (красная тяга) окупилась сполна

09 «Один киль или два — главный вопрос современности»
Выбор между одним или двумя килем — лишь одно из многих конструкторских решений, и его важность не так велика, как кажется прессе. Внешне они весьма различаются, но это не слишком влияет на аэродинамику, да и на характеристики машины в целом.

>> Материалы

10 «Машины Ф1 сделаны из 'небывалиума'»
Говорят, что в машинах Ф1 используются сверхэкзотические сплавы, которые применяются в космических аппа-

ратах для высадки на Марс или встречаются в метеоритах, найденных в горах Узбекистана. Но большинство металлов, которые мы используем, — самые обычные сплавы. Специальные материалы мы применяем только для особых целей, подбирая их для решения каждой конкретной задачи, а не наоборот.

11 «'Осколки' карбона»
Осколки карбона, которые якобы разлетаются при столкновениях, нынче принято считать главными виновниками проколов шин. На самом деле никаких «осколков карбона» в природе нет. Волокна углепластика — мягкие, как кисточка, а остроту осколкам придает застывшая смола, которая используется как связующий компонент. Более того, повреждения шин в большой степени связаны с чувствительностью их конструкции.



В этой аварии виноваты не «осколки карбона»

12 «Кевлар — решение всех проблем»
Раз кевлар используют в пуленепробиваемых жилетах, считается, что это чудо-материал, и даже если просто покрывать им машины, то Ф1 сразу станет безопаснее. Это неправда. На деле для автогонок этот материал неудобен, и в случае с ним как раз возможны «осколки», особенно когда его волокна «старятся» и становятся хрупкими под действием ультрафиолета. Кевлар применяется, но не так широко, как представляется многим.

13 «Карбоновая подвеска — враг гонок колесо в колесо»
Часто приходится слышать, что подвеска из композитных материалов якобы слишком легко ломается, когда в ходе гонки машины толкаются колесами. Говорят, старая добрая стальная подвеска позволяла биться по-настоящему. Оставьте эти иллюзии: удар, от которого сломался бы карбоновый рычаг, стальной не выдержит тоже.

>> Двигатель

14 «Чем шире угол развала цилиндров, тем ниже центр тяжести»
Самая тяжелая часть двигателя — коленчатый вал, который находится внизу. При увеличении угла развала цилиндров вал приходится поднимать, и центр масс всего двигателя становится выше. К тому же с такими моторами сложнее работать. Большинство конструкторов считают оптимальным угол в 90 градусов.

>> Аэродинамика

15 «Аэродинамика для Ф1 — это все»
Главное, от чего зависит результат, — это шины и качество их контакта с трассой. Даже в Ф1 они имеют большее значение, чем аэродинамика, хотя, конечно, роль последней в обеспечении прижимной силы через те же шины исключительно высока.

16 «Основную прижимную силу дают крылья»
На самом деле днище машины производит больше прижимной силы, чем переднее или заднее крыло. Если очень грубо, то около трети прижимной силы идет от переднего крыла, столько же — от заднего и более трети — от днища. Диффузор — тоже зона, с которой мы постоянно работаем, потому что прижимную силу там правила не регламентируют. Самые драматичные изменения регламента на 2005 год связаны с ограничением высоты диффузора, а не с крыльями.

17 «Уменьшение на 30% прижимной силы увеличит возможности для обгонов»
Аэродинамика, несомненно, враг обгонов, но уменьшение прижимной силы на 30 и даже 40 процентов ненамного улучшит гоночное шоу. Мы полагаем, чтобы заметить какие-то изменения, прижимную силу надо снижать процентов на 90. Но проблема в том, что тогда мы будем проходить круг на 15–20 с медленнее, и это уже не будет Формулой 1.

20 «В аэродинамической трубе добиваются, чтобы каждая деталь создавала максимум прижимной силы»
Каждый элемент аэродинамики является частью системы. Нет никакого смысла разрабатывать детали, которые по отдельности создавали бы море прижимной силы, но полностью теряли ее, будучи установлены на машине. Некоторые поверхности даже специально предназначены для того, чтобы создавать подъемную, а не прижимную силу: они более эффективно направляют поток к задней части машины.

22 «Гонщики сами переключают передачи»
Полностью автоматические коробки передач сегодня запрещены, но даже с «полуавтоматом» гонщик вообще не сам переключает передачи — в традиционном смысле. Он лишь манипулирует рычажком, от которого идет команда выбрать ту или иную передачу. Электронный блок управления машины (ЭБУ) и гидравлика сделают остальное и отменят любую команду, которая может повредить трансмиссию.

«СОВРЕМЕННЫЕ МАШИНЫ ТРЕБУЮТ ОТ ГОНЩИКА НЕ МЕНЬШЕГО МАСТЕРСТВА, ЧЕМ ТЕХНИКА ВРЕМЕН ФАНХИО»

18 «В современных машинах Ф1 граунд-эффект не используется»
Хотя граунд-эффект и был открыт еще во время оно, эффект, который возникает от близости днища машины к трассе, используется и по сей день. Что сегодня запрещено, так это скользкие юбки, благодаря которым машины некогда как бы приклеивались к трассе. Но практически ту же самую функцию, хотя и с меньшей эффективностью, выполняют торцевые пластины, снижая турбулентность по краям крыльев и делая воздушный поток как можно более двухмерным.

19 «Лучше всего аэродинамика работает при минимальном клиренсе»
Этот миф родился в те дни, когда машины Ф1 были снизу оснащены титановыми накладками, рассыпавшими снопы искр. И все решили, будто для получения максимального аэродинамического эффекта нам нужен минимальный дорожный просвет. А ведь клиренс всегда выставляется оптимальный, под машиной должно быть определенное пространство, чтобы создавалось низкое давление и, следовательно, прижимная сила.

>>Электронные «помощники»

21 «Электронные примочки убивают мастерство гонщиков»
Пожалуй, это самый распространенный миф. Это все равно что утверждать, будто для пилотирования истребителя времен Второй мировой требовалось большее искусство, чем для полетов на том же Eurofighter. Явное заблуждение. Конечно, сегодня иные приемы вождения и соответственно Ф1 нужен иной тип людей, но современные машины требуют от гонщика не меньшего мастерства, чем техника времен Фанхио. Кроме того, любой автомобиль, даже на педальном ходу, — своего рода «примочка», и всегда ею останется. И вообще, в автогонках во все эпохи всегда было и будет несколько «нечисто».

23 «Старт-контроль существует по сей день»
Есть мнение, что, когда FIA запретила старт-контроль, команды просто напросто убрали с рулей кнопки его включения, но сохранили скрытые системы управления стартом. На самом деле все делается вручную. Даже когда включается тракшн-контроль, гонщик все равно сам «играет» дросселем и сцеплением и сам включает передачи. Он всем управляет сам (через электронику и гидравлику). 



Электронные «примочки» не умаляют искусство пилотов

В наши дни гонщик сам контролирует старт, оперируя сцеплением и выбирая обороты двигателя, а тракшн-контроль лишь следит, чтобы не было пробуксовки



ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ ДЖАНКАРЛО



Заново осваиваясь в Renault, в команде, с которой он хорошо знаком, Джанкарло Физикелла понимает, что это его ШАНС. И уже ясно, что он не собирается ЭТОТ ШАНС упускать

Интервью Стив Купер Фото Стивен Тиллат

Четыре года, проведенные в Benetton/Renault, Жанкарло Физикелла, значит, только лишь начали его возвращение к Формуле-1. Для всех, со вступлением в команду он давно знаком — и все же знают, что нужно сделать, чтобы машина ехала быстро



В Барселоне он сразу столкнулся с проблемой недостаточной поворачиваемости; но начальная нервозность улеглась, когда дело дошло до точной настройки машины под стиль Джанкарло, более плавный, чем рефлекторная, почти жесткая манера Алонсо

отлично приспособиться к новому поколению жестких шин, которые выдерживают большие пробеги.

«На трассе я всегда думаю о расходе горючего и износе шин, — говорит Физи. — В 2004-м шины Bridgestone вели себя настолько стабильно, что не составляло труда следить за ними в ходе гонок. Это было здорово! Я пилотирую более плавно, чем Фернандо, так что, думаю, мой стиль Renault подойдет».

Поскольку он упомянул Алонсо, было бы логично развить эту тему. Напористый маленький испанец не просто ошеломляюще быстр, но, похоже, не терпит, когда его атакуют. Непохоже, чтобы Джанкарло это сколько-нибудь смущало. «Нам важно работать вместе, — говорит он, смеясь. — И, очевидно, для меня важно быть быстрее его — это моя работа!». А потом добавляет, посерьезнев: «Раньше я всегда был быстрее моих напарников. Посмотрите на Ральфа и Дженсона — в быстрых машинах они отлично себя показали. Так что у меня есть все причины для уверенности. Я знаю, Фер-

нандо быстр, но, думаю, я не отстану, а может, буду даже быстрее».

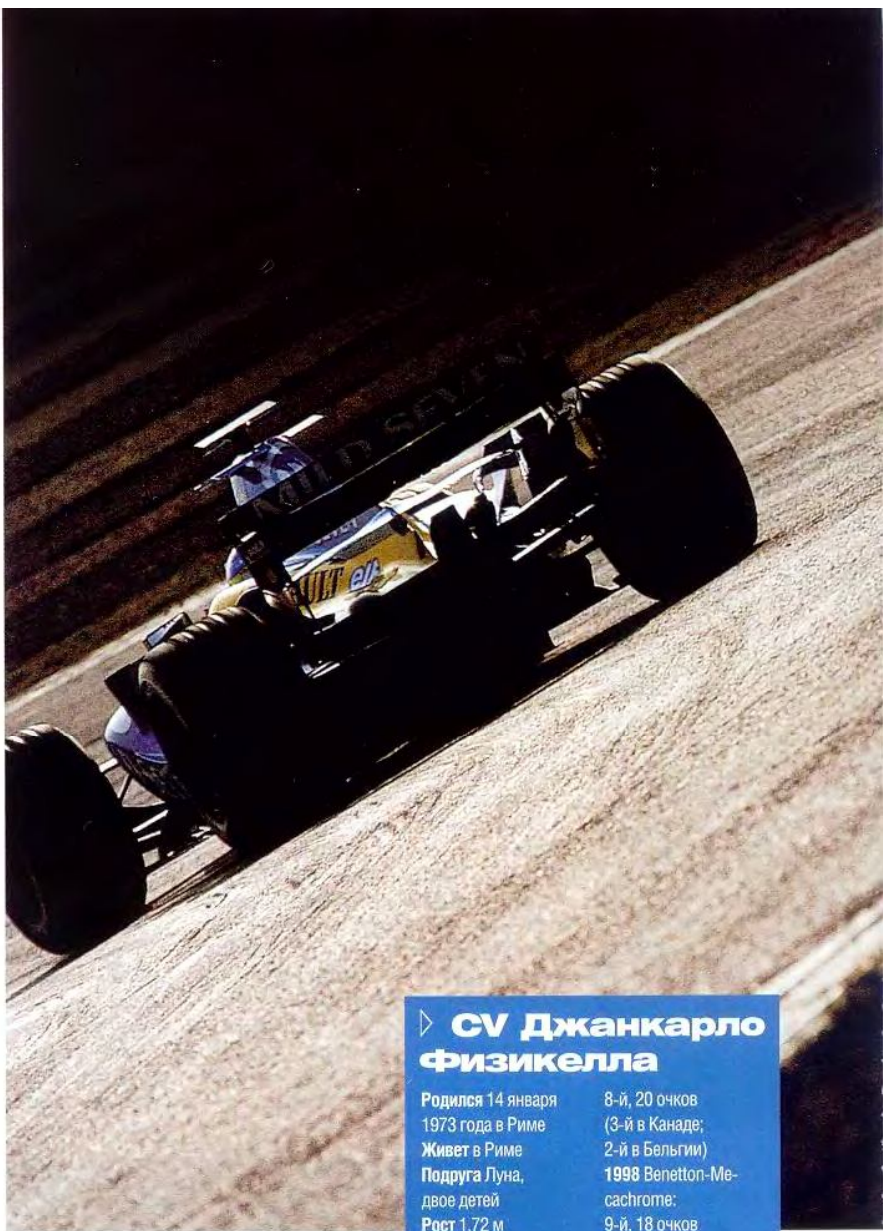
Выполнив работу, запланированную на утро, он вылезает из кокпита, и механики вновь налетают на машину с ключами и отвертками. Он тут же начинает разговор с Пермейном и только что подъехавшим техническим директором Бобом Беллом.

Физикелла знает, что в Renault ему будет нелегко, но кажется, это ему даже нравится. В конце концов, настоящий успех команды складывается из таких вот маленьких шагов.

Карьера Физи уже в такой фазе, что он просто должен показать результат. «Теперь я в топ-команде. Они в меня верят и думают, что я один из самых быстрых гонщиков Формулы 1. Для меня это очень важно, и я всем в пaddock хочу показать свою скорость».

Но сможет ли он справиться с возросшим психологическим напряжением?

Физи улыбается: «Без проблем. Думаю, в этом году нервозности будет больше, чем когда-либо. Но обычно чем выше напряжение, тем я сильнее...» 1



▷ СВ Джанкарло Физикелла

Родился 14 января 1973 года в Риме
Живет в Риме
Подруга Луна, двое детей
Рост 1,72 м
Вес 66 кг

8-й, 20 очков (3-й в Канаде; 2-й в Бельгии)
1998 Benetton-Mecachrome:
9-й, 18 очков (2-й в Монако и Канаде, поул в Австрии)

1999 Benetton-Supertech: 9-й, 13 очков (2-й в Канаде)

2000 Benetton-Supertech: 6-й, 18 очков (2-й в Бразилии)

2001 Benetton-Renault: 11-й, 8 очков (3-й в Бельгии)

2002 Jordan-Honda: 11-й, 7 очков

2003 Jordan-Ford: 12-й, 12 очков (победил в Бразилии)

2004 Sauber-Petronas: 11-й, 22 очка

2005 Renault

Дебют Австралия-1996

Старты 141

Очки 116

Победы 1

(Бразилия '03)

Поулы 1 (Австрия '98)

Лучшие круги 1

(Испания '97)

Карьера
1984 Чемпионат Италии по картингу в классе «мини» (60 куб. см)
1985–1987 Картинг: чемпионат Италии в классе «кадет» (100 куб. см)
1988–1991 Картинг: класс «Inter A» (100 куб. см)
1992 Итальянская Ф3: 8-е место (выиграл гонку поддержки ГП Сан-Марино)
1993 Итальянская Ф3: 2-е место
1994 Итальянская Ф3: чемпион (10 побед, 11 поул-позиций)
1995 Minardi-Ford F1: тест-пилот; кузовной чемпионат DTM/ITC
1996 Minardi-Ford: 8 ГП; тест-пилот Ferrari; кузовной чемпионат ITC (6-й)
1997 Jordan-Peugeot:

‘ФЕРНАНДО БЫСТР, НО, ДУМАЮ, Я НЕ ОТСТАНУ ИЛИ ДАЖЕ БУДУ БЫСТРЕЕ, ЧЕМ ОН’

УВЛЕЧЕННЫЕ СКОРОСТЬЮ



Если новый McLaren, MP4-20, окажется победителем, можете не сомневаться — вся слава достанется Кими и Хуану Пабло. А ведь за их успехами стоят люди, следящие за радаром, совершенствующие шасси и аэродинамику, — истинные герои, те, кто создает скорость.

Интервью Стив Купер Портреты Хьюго Диксон

Ни одна мелочь не останется незамеченной накануне презентации машины 2005 года благодаря безостановочной работе аэродинамической трубы Питера Продрому

Этот человек «снимает»
с круга в Барселоне
0,4 с каждую зиму...

В среднем за время жизненного цикла одной машины Ф1 мы меняем на ней какие-то компоненты каждые 20 минут», — говорит исполнительный директор McLaren Джонатан Нил, задача которого — следить за тем, чтобы его подчиненные готовили два быстрых серебристых болида.

Впечатляет, не правда ли? Известно, что McLaren посылает на гонки целую армию одетых в черное механиков, выполняющих все эти замены. Куда менее известно, кто именно планирует, проектирует и изготавливает все эти детали на базе команды в Уокинге.

Мало кто знает, как именно работает техотдел команды Ф1. F1 Racing впервые побывал в сверхсекретном техническом центре McLaren и побеседовал с ключевыми игроками, усилиями которых возрождается команда. Мы убедились в том, что она полностью готова к битве. И чем ближе презентация MP4-20, тем выше связанные с этой машиной ожидания и надежды.

«Стена в МТЦ, на которой размещены наши трофеи, длиной в целых 147 м, — замечает Нил. — Это лучшее напоминание о том, какие задачи стоят перед нами, — и мы более чем когда-либо готовы к очередному сезону».

Питер Продрому

Глава отдела аэродинамики

Родился 14 января 1969 года

Место рождения Лондон, Великобритания

В McLaren С сентября 1991 года

Грек-киприот Питер Продрому, отличающийся спокойной манерой разговора, — организатор работы элитного отдела аэродинамики McLaren. Под его руководством трудится команда из 50 специалистов.

Отдел аэродинамики никогда не спит. Благодаря собственной аэродинамической трубе, работающей 24 часа в сутки семь дней в неделю, на это нет времени, потому что необходимо анализировать бесконечный поток данных, сопровождающий испытания.

«Первое, что я делаю, приходя сюда утром, — знакомлюсь с данными испытаний, проводившихся минувшей ночью, — поясняет он. — Я стараюсь лично наблюдать за их ходом до полуночи, а когда в 6.30 утра просыпаюсь, то первым делом звоню ребятам, чтобы ничего не пропустить».

Но результат обеспечивают точное понимание и интерпретация полученных данных. «Я трачу на их анализ массу времени и сил, — добавляет он. — И частенько



Задача Фила Эйди (внизу) конвертировать идеи в решения, которые будут работать в аэродинамической трубе

меняю программу испытаний в соответствии с нашими приоритетами. Все происходит очень быстро. Как правило, мы составляем план тестов на три-четыре недели вперед, но редко следуем ему, потому что все время получаем новые данные. Изменения происходят едва ли не ежечасно».

Не замыкаясь только на этом, Продрому контролирует работу отдела, персонал которого составляют конструкторы (специалисты в области систем CAD, механики и проектирования поверхностей), аэродинамики, гидродинамики, модельщики и обслуживающий персонал трубы. Учитывая такое разнообразие, он обязан уметь смотреть на вещи широко.

«Аэродинамики склонны высказывать свои суждения безапелляционно, потому что речь идет не совсем о науке, — объясняет он. — Точный ответ на вопрос получить невозможно, и это приводит к поляризации мнений. Я обязан в них разобраться».

А самое приятное в нашей работе — это когда проектируешь что-то в CAD, а потом видишь свою разработку уже на машине. Я люблю соревноваться с другими сотрудниками отдела, потому что ищу все более и более удачные решения. Именно это не позволяет мне останавливаться».

Наиболее часто используемая фраза: «Внесли ли мы это в список?»

Самые большие достижения в McLaren: «Я очень горжусь нашим MP4-20. Уверен, это будет исключительно быстрая машина, и совершенно убежден, что мы свою работу в условиях нового регламента сделали лучше других. Впрочем, посмотрим».

Фил Эйди

Руководитель отдела программирования

Родился 31 мая 1962 года

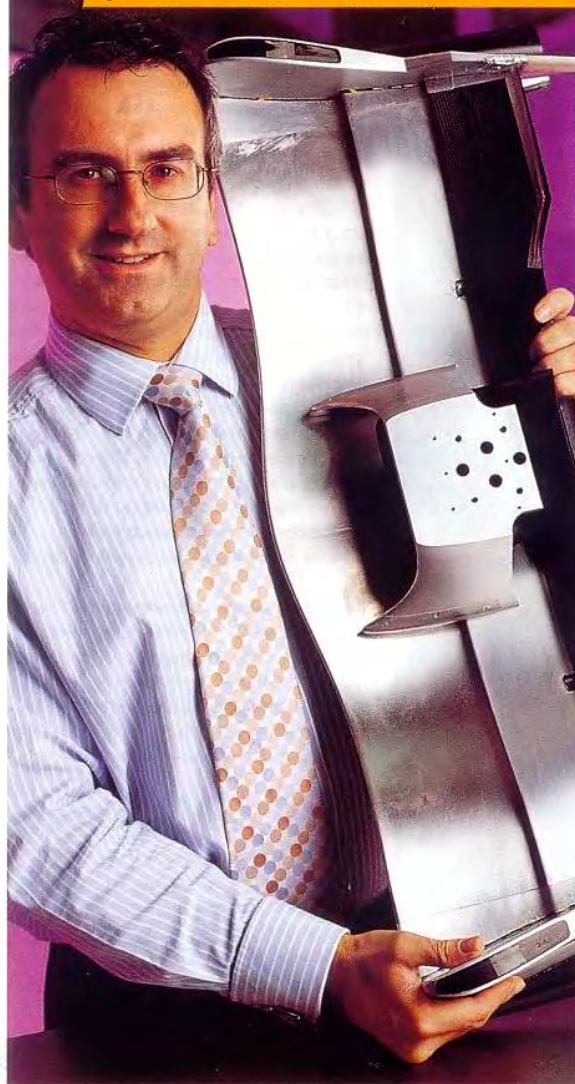
Место рождения Блекберн, Великобритания

В McLaren С ноября 1990 года

Фил Эйди способен поколебать ваши представления о типичном сотруднике McLaren. Если вы ожидали оказаться в компании зануды, то Фил бесконечными шуточками напомнит вам скорее юмориста или гостя телешоу.

Работая в паре с Продрому, Эйди также отвечает за удовлетворение информационного голода персонала аэродинамической трубы. Но сам он свою роль определяет просто: «Мое дело собирать предложения сотрудников и конвертировать их в задания на исследования в трубе. Я решаю, как мы это сделаем, и ►

**Этот человек тестирует
новый McLaren
раньше, чем гонщики...**



► Матричная система

Выражаясь языком, принятым в McLaren, техслужба сформирована по принципу матрицы: десять ведущих специалистов возглавляют работу отделов и обеспечивают свободный обмен мнениями в пределах КБ, не опасаясь, что это может привести к дублированию.

И хотя на отладку такой схемы требуется немало времени, ведущие специалисты уверены, что она обеспечивает более высокую степень эффективности и интеграции, чем любая другая, — и считают, что MP4-20 наглядно это продемонстрирует.

ГЛАВНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ

Техническую службу возглавляют пять ведущих специалистов, задача которых — сделать машину эффективной. Эти парни настолько заняты машиной, что совершенно не отвлекаются на проблемы подбора персонала, бюджета или на график работы аэродинамической трубы. Эти пятеро:
Ник Томбасис Аэродинамика
Падди Лоу Развитие систем
Пэт Фрай Отдел гонок
Тим Госс Трансмиссия
Марк Уильямс Отдел шасси

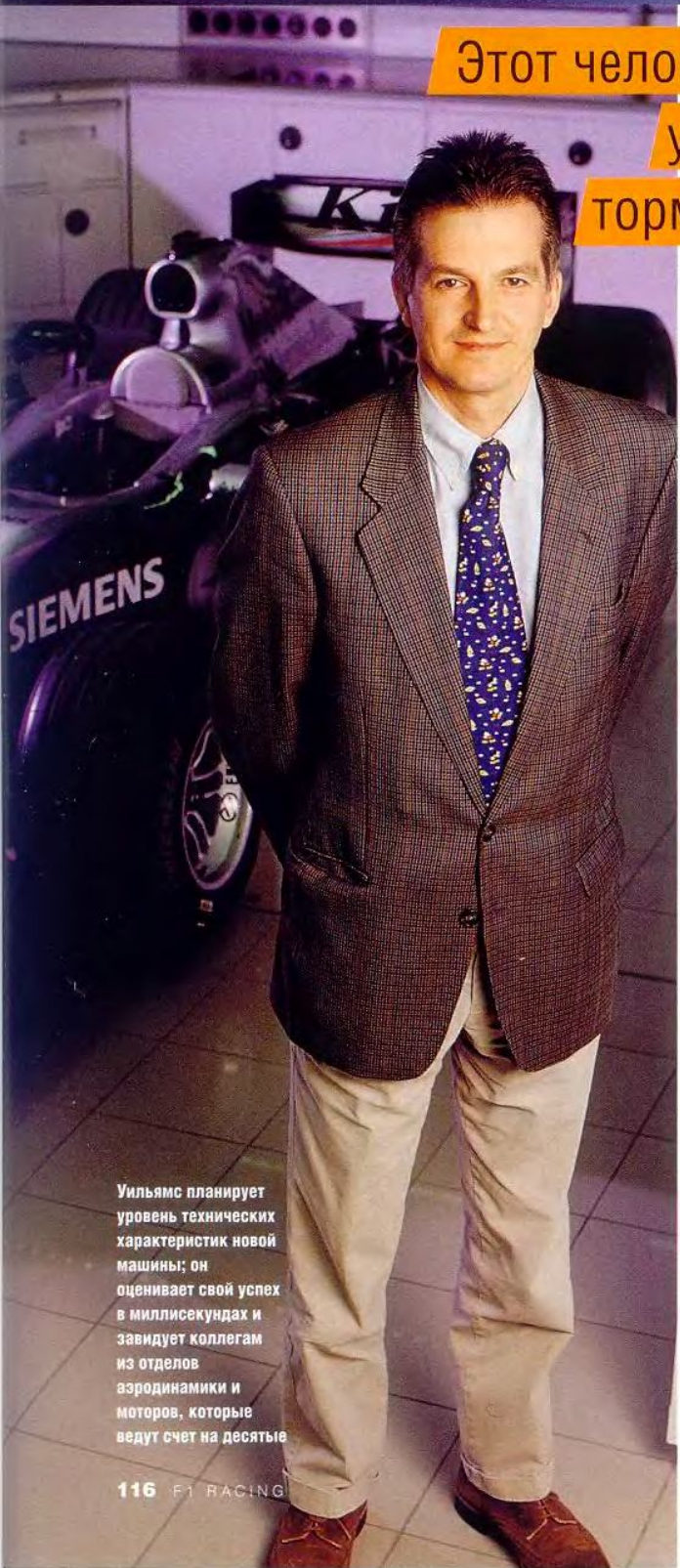
РУКОВОДИТЕЛИ ОТДЕЛОВ

А эти четверо, работу которых контролирует исполнительный директор Джонатан Нил, гораздо больше заняты организацией работы отделов и созданием условий для того, чтобы идеи главных инженеров были реализованы: включены в бюджет и в рабочие планы, обеспечены лучшими материалами и переданы на исполнение лучшим сотрудникам. Вот эта четверка:
Питер Продрому Аэродинамика
Стив Хэллам Отдел гонок
Майк Кофлэн Разработка шасси
Дик Гловер Симуляторы



Какие бы новинки ни появились в области тормозов, подвесок, амортизаторов — Уильямс всегда в курсе дела

Этот человек выдерживает ускорения в 5 g на торможении с 300 км/ч...



Уильямс планирует уровень технических характеристик новой машины; он оценивает свой успех в миллисекундах и завидует коллегам из отделов аэродинамики и моторов, которые ведут счет на десятки

ти к числу экспертов. Но он покоряет тебя своим поистине мальчишеским восторгом и неудержимостью, с которой рассказывает о своей работе в McLaren.

Марк определяет уровень технических требований к большей части машины — включая задачи по улучшению механического сцепления, устойчивости и управляемости. Другими словами,

он участвует в совершенствовании амортизаторов, тормозов и геометрии подвески.

«Сотрудничество с другими главными инженерами — великолепный способ достичь цели, — фонтанирует он. — Масса усовершенствований начинается с концепции — и в таком виде бывает даже непонятно, как их можно применить на машине. Но чем больше мы это обсуждаем, тем четче картина, пока не станет ясно, как сделать ее реальностью».

Обсуждая с Уильямсом тонкости его работы, начинаешь понимать, насколько сложна конструкция современной машины Ф1. «Сегодня чрезвычайно непросто добиться заметного улучшения времени круга, — утверждает Уильямс. — Мы занимаемся проектами, которые дают выигрыш в какие-то миллисекунды. Парням из отделов аэродинамики и моторов проще, потому что у них счет идет на десятки. Что же касается всех остальных: разработчиков систем, шасси, подвески, рулевого, — мы боремся за миллисекунды».

Это наглядно характеризует абстрактный характер должности Марка и объясняет, почему он уже не стремится к созданию эффективной конструкции. Напротив, говоря об успехах и неудачах, он опирается на время круга — только так можно определить его вклад в общее дело: «Когда я был конструктором, то получал огромное удовлетворение, если удавалось сделать что-то по-настоящему эффективное, — говорит он. — Теперь, когда я занимаюсь характеристиками машин, удовлетворения от этого не испытываю. Порадовать меня может только улучшение времени круга».

Мою работу значительно облегчает то, что у нас великолепные специалисты. Бывает, что какие-то предложения даже не нужно дослушивать до конца: всем и так сразу становится ясно, о чем идет речь. Это здорово!»

Наиболее часто используемая фраза: «Иногда это может быть сделано?»

Самые большие достижения в McLaren: «Мой первый опыт работы в качестве гоночного инженера, когда Мика выиграл ГП США 2001 года. В двух последних гонках Мики в Ф1 я заменил его основного инженера Марка Слейда».

устанавливаю порядок проведения тестов».

Фил поддерживает связь с отделом шасси Майка Кофлэна, следя за тем, чтобы конструкторские разработки воплощались быстро и эффективно и как можно меньше ждали своей очереди. «Обычно я задаю вопросы вроде «когда нам нужно будет переднее крыло», потому что знаю, каким персоналом располагает Майк, — он несколько ограничен рамками своего отдела».

Эйди весьма скромно высказывается о результатах работы своей команды: «Мы видим MP4-20 в трубе каждый день. Но если спросить у тех, кто только что увидел эту машину, они обычно отвечают так: «Вау! Она так изменилась!» — и ты задумываешься: «Да, пожалуй, они правы». Она перед тобой ежедневно, и ты перестаешь замечать изменения. Очень приятно наблюдать такую реакцию других».

Он гордится эффективностью работы отдела аэродинамики. «Невероятно, как им удается постоянно предлагать новые идеи и способы улучшения результатов. Это свойственно Ф1. В этом спорте важно, кто последним отыщет что-то на испытаниях в трубе...»

Наиболее часто используемая фраза: «А можно, чтобы это уже было готово?»

Самые большие достижения в McLaren: «MP4-19B. Уйма народу напряжено трудилась над этой машиной. В прошлом году я отработал больше выходных, чем за все время работы в McLaren. Но видеть, как Кими лидирует на ГП Великобритании, — это стоит каждой потраченной минуты!»

Марк Уильямс

Ведущий инженер по доводке шасси

Родился 7 апреля 1959 года

Место рождения Вулверхэмптон, Великобритания

В McLaren с ноября 1997 года.

В McLaren Cars (программа Super Touring) — с января 1996 года

Глядя на ярко-синий галстук в стиле Микки-Мауса, начинаешь сомневаться в том, что Марка Уильямса можно в полной мере отнес-



Одним из блестящих достижений команды McLaren в 2004-м было перевоплощение ужасного MP4-19 в великолепный MP4-19B, едва не победивший в Силверстоуне (слева) и победивший в Спа

Падди Лоу

Главный инженер по доводке систем

Родился 8 апреля 1962 года

Место рождения Найроби, Кения

В McLaren с июня 1993 года

Вряд ли вы слышали о Падди Лоу. Зато вы отлично знакомы с его достижениями: он разработал активную подвеску для сверхуспешных Williams начала девяностых, а для McLaren создал двухпедальную систему тор-

Падди оказался еще одним из ключевых сотрудников McLaren, который безмерно гордится тем, что удалось воплотить в MP4-20. «Спецификация «двадцатой» была реализована в гораздо большей степени, чем ее предшественников. Очень приятно сознавать, что все 40 задач, сформулированных нами в мае, полностью решены и эти решения реализованы в конструкции машины».

Наиболее часто используемая фраза:

«Насколько мы улучшили время круга?»

Самые большие достижения в

McLaren: «Надеюсь, для меня самым ярким достижением станет MP4-20 — я чувствую, что внес свой вклад в разработку этой машины. Надеюсь, она будет удачной. Я об этом искренне мечтаю. Если же говорить о прошлом, то наши тормоза (запрещенные в 1998-м) были очень простой и очень изящной системой, в руках (точнее, ногах) Мики с ходу давшей выигрыш в секунду на круге. Именно ради этого я работаю в Ф1».



можения с подруливанием, объявленную вне закона в 1998-м.

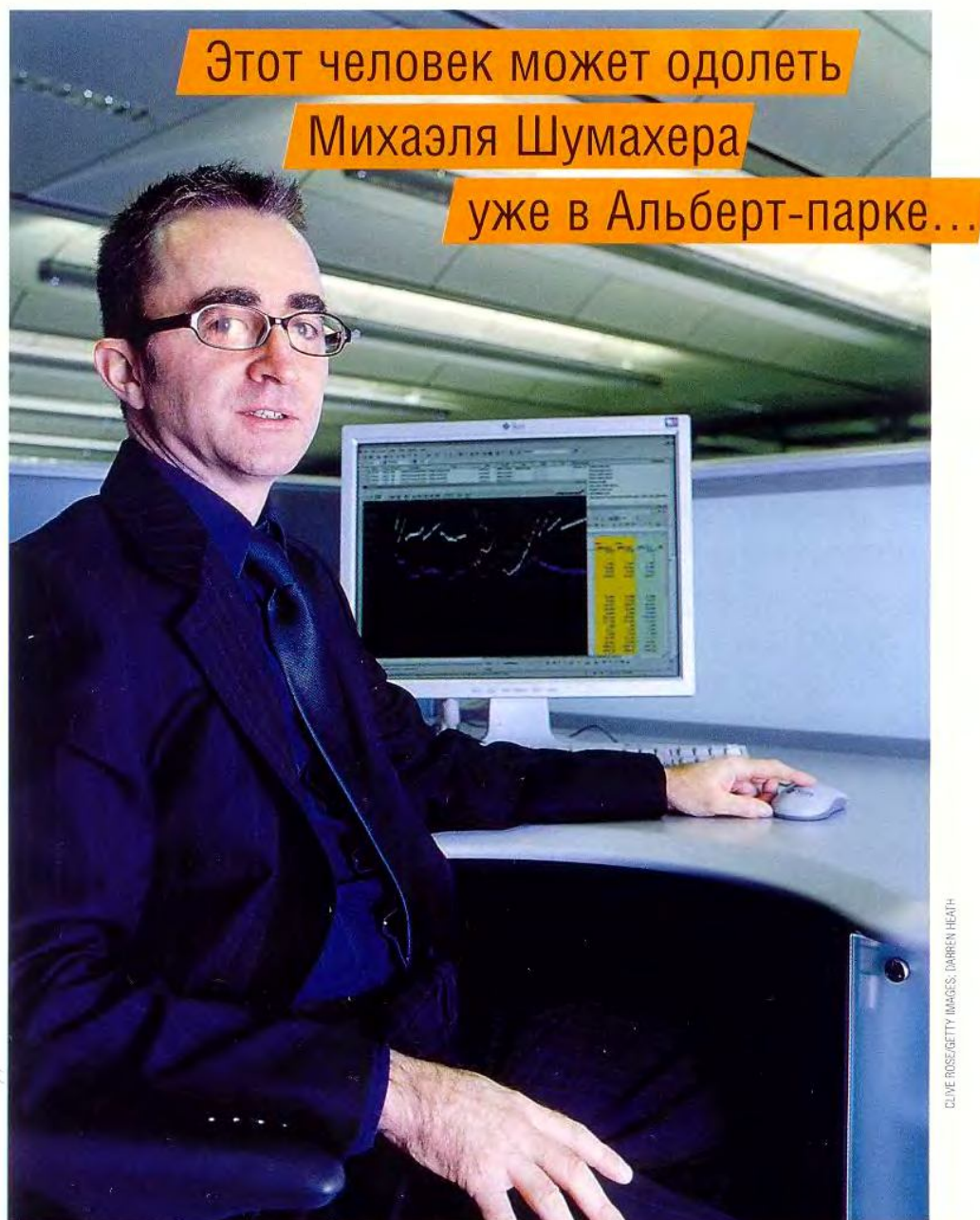
Его обязанности несколько расплывчаты, как и у остальных четырех главных инженеров. «В качестве главных инженеров мы просто-напросто отвечаем за результаты, — заявляет он. — Наша задача — определять разработки, технологии и характеристики, которые сделают машину более быстрой.

У нас нет непосредственных подчиненных. Если я хочу, чтобы что-то было сделано, то определяю, что именно и каким образом. Я пользуюсь относительной свободой, чтобы обдумать какие-то вещи и реализовать их, не затрагивая структуру компании.

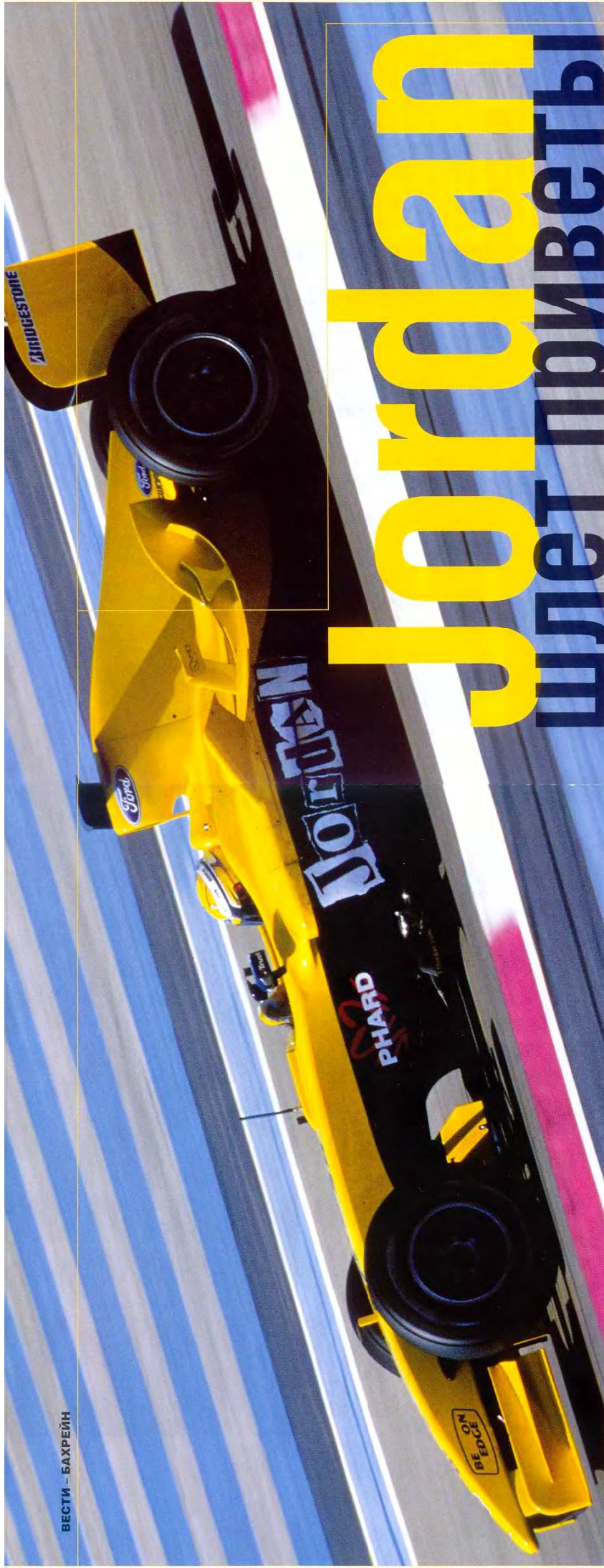
Моя конкретная специализация — совершенствование систем. Я отвечаю за гидравлику, системы питания, управления, контроля и за всю электронику. Еще один большой участок работы — интерпретация статей технического регламента и работа с FIA».

Как следует из этого пространного описания, круг ежедневных обязанностей Лоу ограниченным никак не назовешь. «Массу времени я провожу в разговорах, — говорит он. — Разумеется, прежде всего обсуждаю то, что касается моих обязанностей, но не так уж редко бывает, что все пять главных инженеров коллективно обсуждают что-то, что относится к машине в целом.

Я внедрил порядок контроля за процессом конструирования машины и веду совещания, в ходе которых мы задаемся вопросами: «Достаточно ли это хорошо? Нет ли у нас здесь проблем?» Мы должны убедиться, что все, что мы предложили, выполнено».



Этот человек может одолеть
Михаэля Шумахера
уже в Альберт-парке...



Jordan

Шлет приветы

Пускай Jordan в последнее время результатами и не блещет, зато внимание к себе привлечь умеет. Пожалуй, ни одна другая команда не может похвастать столь творческими сотрудниками маркетингового отдела. Ну кому еще, скажите, могло прийти в голову оформить ежегодный презентационный медиапакет в виде... конверта старого доброго винилового диска!

Возможно, именно креативное начало Jordan и заинтересовало наследного принца Бахрейна шейха Салмана бин Хамада бин Ису аль Халифа. По совместительству – PR-директора суперсовременного бахрейнского автодрома. В 2004 году Его Высочество стал новым спонсором команды (о чем свидетельствовали наклейки «04.04.04» – дата первого ГП Бахрейна – на бортах ее машин), а также выступил инициатором программы «Весть из Бахрейна». По замыслу ее организаторов, на каждом из 18 Гран При сезона бока EJ14 должно было украшать какое-то важное сообщение, которое ближневосточное государство посредством Jordan посылало бы миру.

Вот какие послания несли автомобили ирландской конюшни в минувшем сезоне.

Текст Александр Кабановский **Фото** Archive LAT и Jordan GP

ГОЛУБЬ МИРА

Весьма символично, что первым посланием миру стал голубь с оливковой ветвью в клюве. Древняя легенда уверяет, что именно он принес библейскому Ноем весть об окончании Всемирного потопа. В наши дни голубь символизирует миролюбие и спокойствие. Для жителей Бахрейна, расположенного в крайне нестабильном ближневосточном регионе, – да и не только для них – этот символ, что и говорить, весьма актуален.

I этап, Гран При Австралии

Именно так, «сырой» машины Хайндфельда до финиша так и не добрался, а дебютант Пантано закончил дистанцию самым последним.



РАСОВОЕ РАВЕНСТВО

Рукожатие белой и черной рук символизирует равенство рас. Вряд ли миру Больших Призов можно предъявлять обвинения в дискриминации по расовому признаку. Да, подавляющее большинство тех, кто его составляет, – европейцы, но это, скорее, дань традиции – не зря же в число самых гонимых стран мира входит Великобритания, Германия, Франция и Италия. Зато налицо стремление расширить границы Формулы 1, которая в последние годы активно внедряется, к примеру, на азиатский континент.

ИИ этап, Гран При Малайзии

Сход

ДП 13 и (2 круга)

Итоги гонки оказались практически таковыми же, что и две недели назад в Мельбурне.



ЗА ЯДЕРНОЕ РАЗОРУЖЕНИЕ!

Официальный старт программе «Весть из Бахрейна» был дан именно на третьем этапе чемпионата мира. Шейх Салман самолично появился в боксах Jordan, где в четверг перед гонкой вместе с хозяином и пилотами команды принял участие в торжественной церемонии, устроенной по этому случаю. «Наша кампания привлечет внимание и заставит людей думать, – заявил Эдди Джордан. – Сообщения о мире и равенстве отлично сработали в первых гонках».

Ну а темой Гран При Бахрейна стал призыв к ядерному разоружению – борта Jordan украсила эмблема пацифистского движения.



III этап, Гран При Бахрейна

НХ: 15-й (-1 круг)
ДП: 16-й (-2 круга)

В какой-то момент Ник занимал в гонке шестую, а Джорджо – восьмую позицию, но к финишу оба вновь переместились в середину второй десятки.

ПАМЯТИ АЙРТОНА СЕННЫ

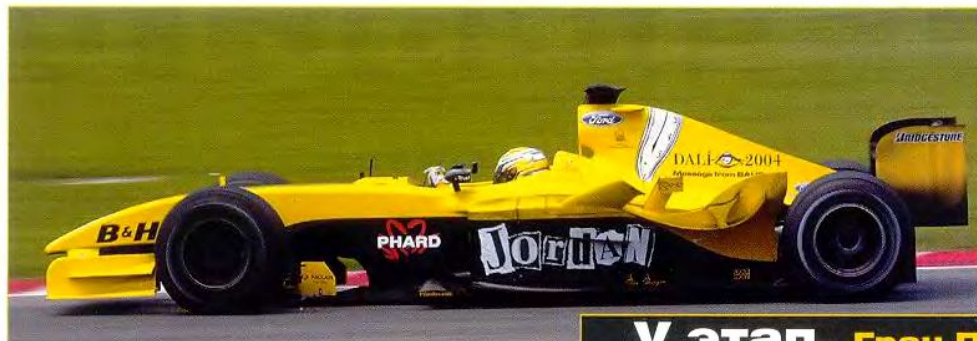
В Имоле впервые в сезоне «весть» не касалась глобальных проблем человечества. Ее темой стала невеселая годовщина – ровно десять лет назад на итальянской трассе оборвалась жизнь Айртона Санны. «В сентябре 1982 года я дал пареньку по имени Айртон да Силва первую возможность попробовать себя за рулем машины Ф3 – он был ошеломляюще быстр, – вспоминает Джордан. – Мне не удалось удержать его на сезон-83, но зато мы заключили контракт с Мартином Брандлом, который едва не отнял у Санны титул».



НХ: Сход
ДП: Сход

Пантано ошибся и вылетел в самом начале гонки, Хайдфельда в очередной раз подвела трансмиссия.

IV этап, Гран При Сан-Марино



ПАМЯТИ САЛЬВАДОРА ДАЛИ

Сюрреализм и Ф1 – вещи практически несовместимые. Но в год столетия со дня рождения одного из самых известных уроженцев Каталонии Сальвадора Дали такое соседство на автодроме, расположенном неподалеку от Барселоны, оказалось уместным. На капотах Jordan EJ14 повисли знаменитые мягкие часы, которые впервые появились на полотне прославленного художника в 1936 году, а затем еще не раз возникали в его произведениях.

V этап, Гран При Испании

НХ: Сход
ДП: Сход

Пантано провалил уикенд, узнав о том, что в скором времени на тесты Jordan собирается выйти Йос Ферстаппен.



VI этап, Гран При Монако

ЗАБОТА О СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

Монако, как известно, расположено на берегу моря. Именно море и стало темой очередной «вести». На бортах Jordan засияли красные звезды, но, разумеется, не за сбитых противников. Эти звезды – эмблема CIESM, Международной комиссии по научному исследованию Средиземноморья. CIESM была создана в далеком 1910 году и объединяет более 500 институтов, а возглавляет ее принц Альберт. Тот самый, который награждает и победителя Гран При Монако.

НХ: 7-й (-2 круга)
ДП: Сход

Ник закончил гонку всего во второй раз в сезоне, но принес команде первые в этом году очки.



Немецкие журналы AutoBild и AutoBild Motorsport провели среди своих читателей конкурс, победитель которого получил право разместить свою версию послания на бортах Jordan на Нюрбургринге. Лучшим вариантом был признан официальный логотип «Европейского расширения», который символизирует прием в Евросоюз новых членов. На этом Гран При он действительно пришелся к месту.

VII этап, Гран При Европы

НХ: 10-й (-1 круг)
ДП: 13-й (-2 круга)

Одна из лучших гонок Хайдфельда в сезоне. Пантано же запомнился лишь штрафом за превышение скорости на пит-лейне.

ИСКУССТВО – МОЛОДЕЖИ

Проект Cirque du Monde («Цирк мира») стартовал в Канаде в июле 1999 года. Эта благотворительная программа призвана донести цирковое искусство до тех ребят, кто по каким-либо причинам лишен возможности побывать на представлении. «Цирк мира» и стал очередной вестью из Бахрейна. Идеинный вдохновитель этого замечательного проекта Гай Лалиберте побывал в боксах Jordan, а его эмблема украсила воздухозаборники желтых машин на Гран При Канады.

НХ: 8-й (-3 круга)

ТИМО ГЛОК: 7-й (-2 круга)

Самый результативный для Jordan этап в сезоне. Из-за массовой дисквалификации Хайдфельд и заменивший Пантано Тимо Глок заработали три очка.

VIII этап, Гран При Канады



IX этап, Гран При США

X этап, Гран При Франции

АФРИКА: ДОЛГИ, СПИД, ТОРГОВЛЯ

И вновь темой послания стала благотворительность. Солист группы U2 Боно в 2002 году создал организацию DATA, которая занимается проблемами африканского континента. В число самых серьезных из них входят неподъемные долги, неконтролируемое распространение «чумы XX века» и несправедливые правила торговли. Собственно, название организации и образовано первыми буквами слов, обозначающих три эти напасты (debts, AIDS, trade), и слова «Африка».

НХ: 16-й (-2 круга)

ДП: 17-й (-3 круга)

Целая череда ошибок, и в итоге – двойной финиш на позорных позициях!



ЕСТЬ ЛИ ЖИЗНЬ НА МАРСЕ

Из США команда послала сразу две вест. Тема основного послания, «Жизнь на Марсе», посвящена успешной посадке американского марсохода на Красную планету в январе 2004 года. А по соседству расположилась эмблема организации «Дети войны», образованной в 1993 году, чтобы помогать маленьким жертвам вооруженных конфликтов. «Человечество должно позаботиться о том, чтобы создать наилучшие условия для жизни именно на Земле», – в этом убеждены учредители организации «Дети войны».

НХ: Сход

ДП: Сход

Команду вновь ждало разочарование. Вернувшийся Пантано угодил в стартовый «завал», а Хайдфельд сошел из-за проблем с двигателем.

XI этап, Гран При Великобритании

СПАСЕМ ДЕТЕЙ!

Британская гонка оказалась для Jordan уже четвертой в ряду объединенных темой филантропии. Только на этот раз на боках EJ14 появились логотипы ведущей британской благотворительной организации «Спасем детей». Она была основана более 80 лет назад, с тех пор заметно выросла и сейчас несет свою гуманитарную миссию, без преувеличения, по всему миру.

НХ: 15-й (-1 круг)

ДП: Сход

Пантано провел лучшую квалификацию в сезоне, но в гонке пропускал соперников одного за другим.



46664

Под этим набором цифр скрывается невеселая реальность. В тюремной робе с таким номером 18 лет провел за решеткой нынешний президент ЮАР Нельсон Мандела. Выйдя из заточения, он разрешил Дэйву Стюарту из Eurythmics провести под этой «торговой маркой» серию концертов, направленных на борьбу со СПИДом. Затем идею подхватили все тот же Боно, а также Брайан Мэй из Queen, учредившие вместе с самим президентом Фонд Манделы, символом которого и стало число 46664.

НХ: Сход

ДП: 15-й (-3 круга)

Оба пилота на протяжении всех трех дней сражались главным образом с собственными машинами.

XII этап, Гран При Германии

ОСТАНОВИМ ГЛОБАЛЬНОЕ ПОТЕПЛЕНИЕ!

Жара – один из неперенных атрибутов будапештской гонки. Поэтому тему очередной весты – глобальное потепление – и в Jordan, и в остальных командах в прямом смысле слова ощущали на себе. Венгерское озеро Балатон – уникальная экологическая жемчужина площадью почти 600 кв. км – угрожающими темпами теряет воду. Местные власти организовали национальный парк, чтобы воспрепятствовать негативному проявлению глобального потепления – лишь одному из многих.

НХ: 12-й (-2 круга)

ДП: Сход

Едва ли не самое запоминающееся событие: во время одного из пит-стопов автомобиль Ника сорвался с домкрата.

XIII этап, Гран При Венгрии



XIV этап, Гран При Бельгии

И вновь темой бахрейнского послания стала благотворительность. Организацию Child Focus создал в 1998 году Жан-Дени Лежон, а занимается она такими проблемами нашего общества, как исчезновение, похищение и незаконная эксплуатация труда детей. Ее почетным президентом является королева Бельгии Паола, а за время работы Child Focus удалось спасти более 3300 детских жизней.

В ФОКУСЕ – ДЕТИ

НХ: 11-й (-4 круга)

ДП: Сход

Для Пантано гонка закончилась едва начавшись, а Хайдфельда отбросили далеко назад перебои с зажиганием.

НАРКОТИКИ НЕ ПОБЕЖДАЮТ

Коммуна Сан-Патриньяно с 1978 года располагается неподалеку от городка Римини. За это время в ее ворота вошли более 18 тысяч юношей и девушек, желающих избавиться от пристрастия к наркотикам. Очень важно отметить, что в Сан-Патриньяно ни с кого не берут денег. «У Формулы 1 множество поклонников среди молодежи. При помощи Jordana и принца Салмана мы сможем донести до них наш призыв отказаться от наркотиков», – сказал Андреа Муччоли, сын основателя коммуны.

НХ: 14-й (-1 круг)

ДП: Сход

Во время субботней тренировки Пантано на полном ходу врезался в Minardi Жолта Баумгартнера.

XV этап, Гран При Италии



ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В КИТАЙ

Дебют Формулы 1 на китайской земле не мог остаться незамеченным организаторами программы «Весть из Бахрейна». На новейшем шанхайском автодроме на машинах Эдди Джордана появились огненно-красные драконы. В отличие от Европы, где эти существа считаются злобными и даже коварными, в Поднебесной они символизируют процветание, удачу, силу и храбрость.

НХ: 13-й (-1 круг)

ТГ: 15-й (-1 круг)

Из-за финансовых проблем у Джорджо Пантано его место вновь занял Тимо Глок, на этот раз уже до конца сезона.

XVI этап, Гран При Китая



ОСОБАЯ ЗИМНЯЯ ОЛИМПИАДА В НАГАНО

26 февраля 2005 года в Нагано откроется необычная Олимпиада. Участие в соревнованиях по 26 видам спорта примут около 2500 спортсменов, которые, несмотря на расстройства мозговой деятельности, стремятся остаться полноценными членами общества. Эти игры и стали темой очередного послания на Гран При Японии. Ведь «Специальная Олимпиада» впервые пройдет на азиатском континенте.

XVII этап, Гран При Японии

НХ: 13-й (-1 круг)

ТГ: 15-й (-2 круга)

Тайфун Ма-он обошел «Сузуку» стороной, поэтому пилоты Jordana так и не получили преимущества от дождевых шин Bridgestone.

ГРАН ПРИ БАХРЕЙНА-2005

На первых этапах сезона боковины понтонов Jordana украшали надписи «04.04.04» – дело в том, что дебютный ГП Бахрейна пришелся на 4 апреля. Позже эти цифры исчезли с желтых машин, уступив место более прозаическим логотипам Jordana. Однако к финальной гонке появились вновь, на сей раз на воздухозаборнике. Чуть изменился и текст – «03.04.05». Организаторы ближневосточной гонки с уверенностью смотрят в будущее. Чего, к сожалению, не скажешь об Эдди Джордане...

НХ: Сход

ТГ: 15-й (-2 круга)

Завершить сезон на высокой ноте Jordana так и не удалось. Команда набрала всего пять очков и стала девятой в Кубке конструкторов.

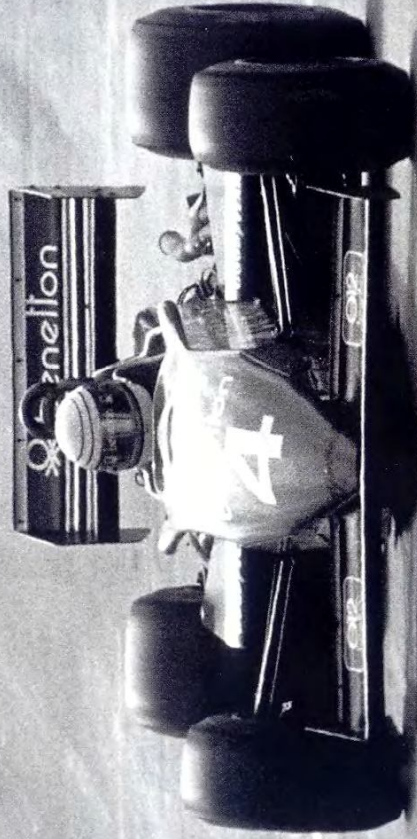
XVIII этап, Гран При Бразилии



ВНЕ ЗАЧЕТА, ЗАТО С ПРИЗАМИ

За последние десятилетия Формула 1 утратила многое из прежнего достоинства. Но в нашу эпоху сверхдорогих профессионалов нам больше всего не хватает, пожалуй, незачетных гонок, которых когда-то, на радость болельщикам, проводилось по нескольку за сезон. Крис Уиллоус вырос в шестидесятые на этих гонках

Текст и фото Крис Уиллоус Отдельные фото — из архива LAT



Н в отличие от разочарования нынешним состоянием политической жизни в Ф1 возникла эта относительно новая идея: возродить незачетные гонки Ф1. Взорван идея, если учитывать, что владельцы команд проигнорировали даже 17-этапную чемпионку. А ведь были времена, когда такие гонки позволяли подзаработать каждому гонщику и хозяину команды — за счет стартовых премий: чем больше стартов, они принимали, тем больше зарабатывали. К тому же эти гонки Ф1 были куда более открытыми для энтузиастов.

Машину формулы 1 я впервые увидел своими глазами в субботу 14 апреля 1962 года в промозгом Снегтерпене, где проводили гонку Lotbank Torpy. Отчетливо помню томящее чувство ожидания чего-то необычного. Ожидание для автографов в руке плюс маленький фотоаппарат с пленкой на 12 кадров, чтобы сделать несколько снимков на память. Когда мы подошли к трассе, появилась гоночная машина, несущаяся параллельно автостраде и напугавшую открытую изгородь. Как только мы запарковались, я бросился в пещок, где го-

вору на траве и бетоне расположились транспортеры с их призывным гулом.

Спринт Мосса, герой моего детства, попал в тот раз на Lotus 1821 с новым мотором Coventry-Slimax V8. Я не сразу узнал его машину, потому что она была выкрашена в светло-зеленый — цвет команды UDT-Lauriat, а не в привычный темно-синий с белым кругом вокруг воздухозаборника (так красили машины команды Рока Уокера).

Чуть дальше стоял темно-зеленый Lotus 24 Джима Кларка со шотландскими желтыми колесными дисками. Следующее место принадлежало элегантному серо-зеленому BRM Грэма Хилла — Грэм и сам был рядом, возился в двигателе. Тут же расположился красный Porsche 718 Йо Боннера. Мои черно-белые представления об Ф1 разом окрасились в краски Testisolor.

Помнится, я попросил автографы у Брорса Маггара и Хилла, обратившись к ним «сэр», как меня учили в школе. — и Брор даже отметил, какой я вежливый.

Гонка не представляла собой ничего особенного. Кларк приехал первым, добыв свою четвертую победу в Ф1. Спустя мину-

'БЫЛИ ВРЕМЕНА, КОГДА НЕЗАЧЕТНЫЕ ГОНКИ ПРИНОСИЛИ ДОХОД КАЖДОМУ ГОНЩИКУ И ВЛАДЕЛЬЦУ КОМАНДЫ — ЗА СЧЕТ СТАРТОВЫХ ДЕНЕГ'

Последней незачетной гонкой Ф1 была Race of Champions 1983 года в Брэндс-Хелч (основная фото), где Роберт Уиллингс (слева) в плотной схватке одолел Салливана (Tyrrell, справа)

MADE IN ENGLAND
VIEW FROM THIS SIDE

MAY 67



238

MADE IN ENGLAND
VIEW FROM THIS SIDE

MAY 67

MADE IN ENGLAND
VIEW FROM THIS SIDE MAY 64

14

14. MAY 1964.
SILVERSTONE.

18

MADE IN ENGLAND
VIEW FROM THIS SIDE MAY 6418. MAY 1964.
SILVERSTONE.

19

MADE IN ENGLAND
VIEW FROM THIS SIDE MAY 6419. MAY 1964.
SILVERSTONE.

ту финишировал Хилл на BRM, потерявший часть глушителя где-то на просторах Норфолка. Боньер был третьим. У Мосса возникли проблемы, но он успел показать лучшее время круга. Между прочим, эта гонка оказалась для него в Ф1 последней, которую он довел до финиша. Две недели спустя, как раз после Пасхи, его карьера завершилась в результате аварии в Гудвуде.

У болельщиков в те времена была масса возможностей увидеть лучших гонщиков начала шестидесятых. Только в 1962 году состоялись 25 незачетных гонок Ф1: четыре в Южной Африке, восемь — в серии Tasman, шесть в Великобритании, семь в других местах — и это при том, что чемпионат мира включал всего девять этапов.

Прошло целых два года, прежде чем мне снова довелось увидеть машины Ф1. Это было на International Trophy. Силверстоун был для меня домашней трассой — я любил это место и свои первые цветные снимки сделал именно здесь. Над боксами располагалась терраса, с которой открывался отличный вид с одной стороны на пaddock,

а с другой — на машины, выстроившиеся на только что спланированном пит-лейне. Мне удалось беспрепятственно пробраться на край трассы, где из пaddock к боксам сновали машины, и даже пройти по пит-лейну.

Никто не пытался меня отгонять, когда я фотографировал Колина Чепмена, следившего за результатами своих гонщиков, Джона Купера, наставлявшего Макларена, когда тот усаживался в новенький сигарообразный Cooper T73, Роба Уокера, одетого, как всегда, безукоризненно. «Блэк Джек» (Брэбем) спокойно сидел в своем зелено-золотом BT37 — спустя немного времени он вырвет победу отчаянным броском в повороте Woodcote. И — о радость! — я впервые увидел заводской Ferrari (Джона

Сертиса), на котором колеса со спицами от Боррани были заменены голубыми литыми дисками. А по пaddock разгуливал Иннес Айрленд, натянувший после тренировки шерстяной свитер прямо на комбинезон.

В 1966-м было намного оживленнее: International Trophy была лишь третьей гонкой по регламенту новой 3-литровой Ф1, и ожидалось, что доминировать будет Сертис на громадном Ferrari 312. Разнообразие представленных там машин было просто фантастическим: Большой Джон (Купер) выставил Cooper-Maserati V12 (Боньер, Йохен Риндт и Йо Зифферт); здесь была целая стая машин 1965 года с новыми моторами Climax и BRM, а Брэбем использовал мотор Repco V8, разработанный на базе серийно-

По часовой стрелке с верхнего левого снимка: Стюарт облиывает бетон на своем BRM H16 во время International Trophy '67; «Блэк Джек» дожидается старта International Trophy '64; Чепмен контролирует время; настройка Ferrari Сертиса; Паркс салютует своей победе в Силверстоуне-67

‘НЕСМОТЯ НА ПРОБЛЕМЫ, МОСС ПОКАЗАЛ ЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ КРУГА. ЭТО БЫЛА ЕГО ПОСЛЕДНЯЯ ГОНКА ФОРМУЛЫ 1’

MAY 71



March 711 (вверху) никак не вписывается в наш материал о самых красивых машинах Ф1 (с. 62); Стюарт, проводивший в Ф1 последний сезон, проверяет тормоза своего Tyrrell в Силверстоуне; BRM Кариджа (внизу справа) с крыльями образца 1968-го

го блока цилиндров Oldsmobile. Позднее в том же сезоне появились моторы Honda V12 и BRM H16, ну а пока, вопреки всем прогнозам, Брэбем завоевал и этот Трофей, и титул чемпиона мира.

К тому времени я уже был увлеченным болельщиком и, обзаведясь собственным транспортом, гораздо чаще стал появляться на гонках Ф1. На International Trophy 1967 года я впервые оказался на краю трассы со своей маленькой камерой, добравшись до поворота Slowe, внутренняя линия которого была обозначена невысоким поребриком из шлакобетона. Я спросил маршала, можно ли сделать несколько снимков. «Конечно! Нам тут совсем не помешает свежая кровь», — последовал жизнерадостный ответ. Я и сегодня помню вос- торг, который испытал тогда, стоя так близ-

ко. Видеть, как Джеки Стюарт в каком-то дюйме облизывает поребрик на своем объемистом H16, как Майк Паркс укрощает свою дикую, неуправляемую бестию Ferrari 312, заправляя ее в поворот Club и одновременно приветствуя меня, — это было нечто новое и чрезвычайно волнующее. Паркс финишировал первым перед Брэбемом.

В 1968-м на машинах появились крылья, но их первые всходы дали нелепые плоды в виде высоченных конструкций, плывущих над задними осями. Вид Брэбема, Пирса Кариджа и Стюарта, проходящих Becketts на машинах с крыльями, трепещущими, словно флаги под ураганным ветром, просто приводил в ужас. Шестью неделями позже такие крылья запретили.

Бывать в паддоке в те дни было не менее интересно, чем на трассе, в частности во время тренировок. Гонщики проверяли свои машины на одном из участков внутреннего кольца Силверстоуна, и мне как-то довелось увидеть малыша Джеки, гонявшего туда-сюда новый Tyrrell 006 в попытке устранить проблемы с тормозами, а затем весьма бурно обсуждавшего итоги своей работы с Дядюшкой Кеном. В гонке Стюарт вылетел с трассы... из-за отказа тормозов.

Семидесятые я вспоминаю с не меньшим удовольствием, чем шестидесятые. Каждая машина имела свою особенность: крыло-«поднос» на March 711, носовой обтекатель в виде «клевшей» на Brabham BT34, за рулем которого Грэм Хилл добыл свою последнюю победу в Ф1. А еще были изящный BRM P160, подвывающая Matra ►

▽ Стирлинг Мосс о незачетных гонках

В 50-е и 60-е годы я еженедельно выступал в незачетных гонках — это была часть моей гоночной программы. Они проводились по правилам Гран При, в них участвовали такие пилоты, как Аскарри, Брэбем, Кларк и Виллорези, так что я не видел особых отличий от зачетных гонок. Например, Daily Express Trophy котировался ничуть не меньше ГП Великобритании, потому что и там, и там выступали одни и те же люди, но она привлекала больше внимания и отлича-

Некоторые склонны считать их второразрядными гонками, потому что это не этапы чемпионата, но, на мой взгляд, многие из них были высшего уровня Трофей BRDC, Gold Cup и так далее — благодаря участию иностранцев. Единственным отличием была дистанция — 300–350 км, а не обычные 500.

Я предпочитал гонки в Оултон-парке и Зинтри. В Оултоне-61 я вел полноприводный Ferguson P99. На мокрой трассе он был бесподобен, а посуху вел себя необычно и



Девятый International Trophy'53 в Силверстоуне

лась более высокими призовыми — около 500 фунтов за победу.

Там платили стартовые, размеры которых зависели от уровня популярности, — я быстро сообразил, что после финиша нужно попри- ветствовать публику, чтобы организаторы подумали: «Черт, как его любят!» — и в следующий раз за- платили больше. был непросто в управ- лении. Но он блестя- ще держал трассу. Помню, в Зинтри я ехал под проливным дождем и обгонял Ferrari по внешней траектории. Да не просто обгонял — про- носился мимо будто молния. А потом Чар- ли Купер дисквали- фицировал меня за то, что я не участво- вал в тренировках. Вот ведь!

MADE IN ENGLAND
VIEW FROM THIS SIDE

STEWART
TYRRELL 006

APR 73
DE 73.



MADE IN ENGLAND
VIEW FROM THIS SIDE

347



▽ Когда Ф1 была доступна всем

С 10 апреля 1950 года, когда в Гудвуде за месяц до первого Гран При Формулы 1 прошла коммерческая гонка, и включая последний ROC в Брэндс-Хетч, состоявшийся 33 года спустя, на британских трассах проведено целых 122 незачетных гонки.

Только в одном 1953-м их было 13, годом позже – 10, а в 1962-м – 8. Большинство, особенно в конце 50-х и начале 60-х, прошли на известных трассах, вроде упомянутых уже Гудвуда или Брэндс-Хетч, а так-

же в Эйнтри, Кристал Паласе, Силверстоуне, Оултон-парке и Снеттертоне.

Проводились они и в других местах: в Дугласе на острове Мэн, Сант-Хелье на острове Джерси, Уинфилде и Чартерхолле (Шотландия), Дандроде (Сев. Ирландия) и Дэвидстоу (Корнуолл), благодаря чему жители всей страны могли побывать на гонках Ф1. Отдельные гонки проводились в Гэмстоуне близ Ноттингема, Борземе (Эссекс), а также на трассах Кастл Комб и Мэллори-парк. Стюарт Уильямс

MS 120 Криса Эймона, шестиколесный Tyrrell, серия великолепных Brabham, созданных Гордоном Марри, и безупречные с эстетической точки зрения Lotus 78 и 79.

А вот самым ярким гонщиком, на мой взгляд, был Ронни Петерсон. Его знаменитые проходы со сносом задней оси в повороте Woodcote были незабываемы, но и в Becketts, Club, да и вообще повсюду он демонстрировал точно такое же акробатическое мастерство. В тот раз Ронни вел трехлетний Lotus JPS 72, но был на трассе самым быстрым. Невероятно!

Период Ханта и Hesketh тоже был прекрасен. В 1974 году на International Trophy Джеймс принес себе и Hesketh 308 первую победу, а команда внесла в пaddock дух аристократизма – к сожалению, всего на три коротких сезона.

Race of Champions 1974 года была великолепным зрелищем: Жаки Икс (выступавший на четырехлетнем Lotus 72) обошел Ники Лауду по внешней траектории в залитом водой вираже Paddock Hill и завоевал свою последнюю победу в Ф1.

Стилем, напоминающим стиль Петерсона и завоевавшим немало зрительских сердец, отличался и Том Прайс, а его победа за рулем черного Shadow на ROC-1975 – это было нечто. Алан Джонс сделал себе имя яростными атаками на Ханта в такой

же гонке 1976 года. Но золотые дни незачетных гонок уже подходили к концу. В Силверстоуне последняя из них состоялась в 1978-м. Она проходила в условиях поистине библейского ливня и вошла в историю знаменитым столкновением Петерсона и Лауды на формирующем круге, эффектной аварией Марио Андретти на новеньком Lotus 79 и неожиданной победой Кейо Росберга на малозаметном Theodore.

Год спустя предпоследний ROC собрал всех тогдашних звезд. Победил Жиль Вильнёв на 312ТЗ, опередив Нельсона Пике и Андретти. Лауда финишировал пятым. Четыре чемпиона в одной «проходной» гонке! Последний ROC состоялся в 1983-м и был украшен дуэлью Кеке Росберга и Дэнни Салливана. Мне же запомнился Рене Арну. Перед тем как втиснуться в кокпит своего Ferrari, он направился к обочине, где разлеглись несколько сонь, и воспользовался неотъемлемым правом каждого француза.

Если эти заметки выглядят как ностальгия некоего счастливчика – так это она и есть. Ну что бы нам не ограничить тесты и провести больше гонок? Давайте посмотрим, насколько хороши Энт Дэвидсон, Пике-младший или Люис Хэмилтон в сражении с большими парнями где-нибудь... в Брэндс, Оултоне или Колдуэлле. Мечты-мечты... 1

По часовой стрелке слева сверху: великий Петерсон пускает свой Lotus 72 в занос в Becketts в 1973-м; Пике, второе место в ROC'79 за рулем Brabham; Росберг в заключительном ROC (1983-й), который он выиграл; Салливан в той же гонке был вторым; Вильнёв выиграл ROC'79

MADE IN ENGLAND
VIEW FROM THIS SIDE

PETERSON JPS 72 APR 73

1002

DE 73.



3459 PIQUET

ROC 79



4550 ROSBERG FW18C



MADE IN ENGLAND
VIEW FROM THIS SIDE

4628 SULLIVAN 011 83

ROC



Дорогой Берни!

Тут кое-кто рассчитывает, что время вашего царствования в Ф1 подходит к концу. Недавний вердикт британской Фемиды и вправду наводит на мысль о том, что для вас уже забронировано местечко в бесплатном автобусе, следующем до остановки «Дом престарелых миллиардеров Ф1».

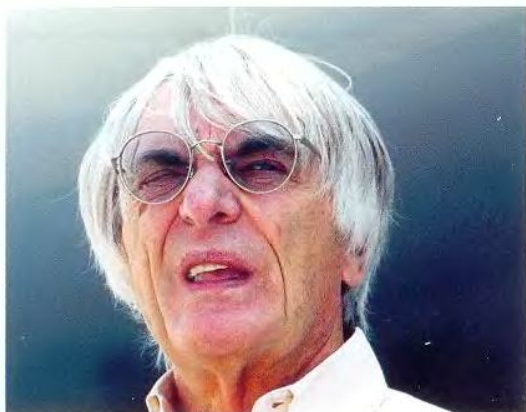
Неужели остаток дней вам придется коротать на жалкую пенсию, не превышающую \$440 млн в год? Но удивляет другое: как много людей оказались в плену совершеннейших заблуждений, полагая, что все в одночасье переменится, и эти банкиры, которые, сами того не желая, невольно вложились в ваш бизнес, теперь полностью подомнут его под себя, а вам останется лишь конверты в приемной заклеивать. Размечтались!

Как я понимаю, весь сыр-бор разгорелся из-за того, что во владении банкиров оказались 75 процентов акций вашего бизнеса, но при этом им было сказано держать свои мнения при себе во всем, что касается повседневного управления активами.

Ну что, Берни, эти плохо информированные люди думают, что наконец-то вас перехитрили? Они вас до смешного плохо знают!

Этот блестящий фокус я оценил! Прокру от большинства банков и в самом деле не больше, чем от дождя в новогоднюю ночь, поэтому мне смешно было слышать, как боссы команд сильно переживали, что сделка, в результате которой немецкие банкиры урвали нехилый кусок вашего пирога, была слишком плохо проработана.

В общем, богатые тоже плачут (ха-ха!), тем более что многие из упомянутых боссов команд явно страдают потерей памяти: они уже успели позабыть, как в свое время брали кредиты на капремонт моторов Cosworth DFV, тоже позволяя себе некоторый перерасход средств, сравнимый с внешним долгом какой-нибудь маленькой страны.



«В GPWC так и не уразумели, что большинство ТВ-компаний и гонок повязаны с вами контрактами, истекающими через пару недель после вашего 212-го дня рождения»

НЕ ПРОПУСТИТЕ СЛЕДУЮЩИЙ, МАРТОВСКИЙ НОМЕР F1 RACING ПРОГНОЗ НА ПРЕДСТОЯЩИЙ СЕЗОН

Никогда соперники Шуми не жаждали побед столь страстно, и накануне австралийского Гран При мы расскажем все, что вы хотели знать о командах и гонщиках.

Я так понимаю, что команды рассчитывают, будто банки теперь объединят усилия с GPWC, этим странным союзом автоконцернов, и поставят вас на колени. Они хотят, чтобы доходы в Ф1 делились более справедливо, поскольку всем надоело созерцать, как вы распахиваете по карманам 73 процента общих денег. Но в GPWC так и не уразумели, что большинство телекомпаний и гонок повязаны с вами контрактами, сроки которых истекают через пару недель после вашего 212-го дня рождения. А если вспомнить, что автоконцернам свойственно раз в пять лет откланиваться и, подхватив плащи и чековые книжки, спешить к выходу из пэддока Ф1, — остается удивляться, как они собираются претворять в жизнь свои намерения. Может, конечно, они затевают Русский ГП в Москве или Эстонский ГП в Таллине? Или ожидают, что команды потянутся за ними? Я буду готов в это поверить, лишь когда увижу своими глазами. Согласитесь, Берни, стоит предложить командам больше денег — и бунт будет подавлен в зародыше. То есть вы докажете, что GPWC был придуман лишь для того, чтобы заставить вас раскрыть бумажник — предмет их вожделений.

Проблема со всеми этими людьми, Берни, в том, что они получили формальное бизнес-образование, — это, может, и неплохо, но совершенно бесполезно, когда имеешь дело с таким виртуозом-переговорщиком, как вы. Ведь в прошлом ваша стратегия всегда строилась на том, чтобы вынудить противоположную сторону покинуть помещение для обдумывания ситуации, а потом, воспользовавшись этим, быстренько перевернуть мусорную корзину и извлечь оттуда черновые записи, которые вели оппоненты, готовясь к встрече с вами.

Мистер Мосли всегда восхищался вашей тактикой в те старые добрые времена, когда вы еще были шустрым хозяином команды Brabham, а о самом Максе было известно только то, что был он увлеченным автогонками сыном скандально знаменитого отца. Многое с тех пор изменилось, и время безжалостно берет свое. Все это подводит нас к деликатному вопросу, который однажды задал вам один из моих друзей-журналистов: Берни, а что будет, когда вы уйдете?

— Уйду куда?

— Ну, типа, уйдете — и все.

Пауза. — Лично я никуда уходить не собираюсь.

Вечно Ваш

Доброжелатель