

МАРРИ УОКЕР: «ВЕРНУТЬСЯ НА ВЕРШИНУ ДЛЯ WILLIAMS БУДЕТ НЕПРОСТО»

РУССКАЯ РЕДАКЦИЯ F1 RACING

F1

ПРОГНОЗ СЕЗОНА

RACING

МАРТ 2005 www.f1racing.ru

ОЦЕНИВАЕМ КАЖДОГО
ГОНЩИКА, КОМАНДУ,
МАШИНУ, ТРАССУ...

КТО КОГО?

КИМИ ПРОТИВ ХУАНА

Они сошлись!.. Лед и Пламень
Не столь различны меж собой

плюс

ШУМИ против SCHUMI

Брандл – о битве Михаэля
с его демонами

БЕРНИ против ВСЕХ

Он еще никому не проигрывал

РАЛЬФ против ЯРНО

Кто Toyota всех милее?
Вопрос пока открыт

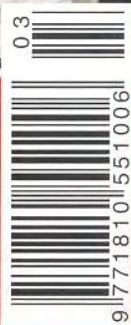


СТАРТ ДАЕТ МОСКВА!

Алекс Шнайдер

«НАМ НУЖНА ВАША ПОДДЕРЖКА!»

Midland F1 стучится в сердца российских фанатов



Содержание

Март 2005



**Российский пилот
в Формуле 1**
Midland F1 приглашает
на тесты москвича
Романа Русинова

- 6 **Колонка редактора**
Эдди отклонялся, но шоу должно продолжаться...
- 8 **Парад**
Зимний блюз
- 12 **Паддок**
Эксклюзив F1 Racing: Это ваше последнее слово, Макс Мосли?
- 28 **Питер Уиндзор**
До свидания, мистер Джордан – здравствуйте, товарищ Шнайдер!
- 30 **Алан Хенри**
Тектонические пласты Ф1 пришли в движение
- 32 **Обратная связь**
Признаем свои ошибки!
- 34 **Его пример другим наука**
Роман Русинов на пороге Формулы 1
- Тема номера
38 **Кто Кого? Наша афиша!**
Только у нас: гвоздь сезона – предстоящая дуэль Кими и Хуана, самой многообещающей пары сезона. Что окажется сильнее – лед или пламень, холодный расчет или горячее сердце?
- Тема номера
40 **ХПМ v Кими**
Новый рекрут McLaren похудел, возмужал и рвется в бой...
- Тема номера
48 **Кими v ХПМ**
...но финн, похоже, ничуть не боится и даже вполне ладит с новым напарником
- 56 **Что важнее – шасси или двигатель?**
Знакомьтесь с двумя техническими директорами Renault, строившими R25

- 58 **Главное – пятно контакта!**
Новый год, новые правила, новая битва на шинном фронте. Чья резина победит?
- 62 **Голь на выдумки хитра**
Если ты такой же хитрый и изворотливый, как Джордан или Стоддарт, то можно выжить даже в Формуле 1
- Тема номера
66 **Jordan v Midland**
Как мы знаем из истории, путь, который избрал Алекс Шнайдер, труден, но дорогу осилит идущий
- 68 **Берни v всех**
Мистера Э. не зря называют «Властелином колец Ф1». Питер Уиндзор рассказывает, как работает этот большой артист
- 72 **Коррида!**
Red Bull, бывший спонсор Sauber, в этом году впервые померяется с ней силами на трассе
- Тема номера
78 **Шуми v Schumi**
На этот раз без шуток: у семикратного нет других соперников, кроме самого себя
- Тема номера
84 **Ральф v Трулли**
Оба говорят то, что думают, оба опытные бойцы, и теперь, в Toyota, они не имеют права нас разочаровать
- 88 **Страсти по квалификации**
Однокруговая схема остается – может быть, в 2005 году она будет смотреться лучше? А может, и нет...
- 90 **Отступить некуда**
B.A.R и Williams оказались неразрывно связаны – в этом сезоне многое должно решиться...
- 96 **Красный ген**
На протяжении всей своей истории Ferrari выделялась на фоне своих современников. Почему?
- 124 **Формула Один на Один: Кристиан Алберс**
Новый гонщик Minardi к подвигам готов

Тема номера Сезонные прогнозы-2005

- 102 **Команда за командой**
Каждая команда, каждый гонщик, каждая полу-позиция, каждая победа – в общем, полная статистика
- 114 **Календарь гонок**
Где, когда, имена прошлогодних победителей, а также комментарии F1 Racing и проч.
- 120 **Отдел кадров**
Кто поменял работу, кто остался на своем месте, кто пошел на повышение – сейчас мы все вам расскажем
- 126 **Накануне Австралии и Малайзии**
Новые правила, новые машины, новый сезон
- 130 **Черный флаг: Эдди Джордан**
Катился-катился и докатился!



Фото на обложке: Neale Haynes. Фото в номере: Neale Haynes, Darren Heath, Lorenzo Bellanca/LAT, Malcolm Griffiths/LAT, Peter Spinney/LAT, Picme/LAT, Bryn Lennon/Getty Images, Ted Humble-Smith, Schlegelmich Photography. Особая благодарность: Claire Bateman, Stefania Bocci, Matteo Bonciani, Carrie Bond, Ian Brown, Trevor Carlin, Luca Colajanni, Emma Glibbery, Ross Gregory, Hannelore Gude Hohenstinner, Graham Jones, Ellen Kolby, Bradley Lord, Sarah Sabin, Patrizia Spinelli, Helen Temple, David Ward, Mark Williams, Richard Woods

Правила игры: В конкурсах, проводимых российской редакцией F1 Racing, могут участвовать только граждане России, Украины, Казахстана и Беларуси. Не допускаются участие сотрудников F1 Publishing и членов их семей. Победители будут уведомлены по телефону и должны быть готовы в любое время содействовать в проведении промоакций, связанных с данным конкурсом. Для участия необходимо обязательно сообщить свое имя, адрес и контактный телефон, по которому можно связаться в рабочее время. Решения, принятые редактором, окончательны и не подлежат обсуждению. Замена призов денежными суммами не допускается.





▽ 102

ПРОГНОЗ СЕЗОНА-2005
Марри Уокер сказал: «Поехали!»



▽ 90

НАПРЯЖЕНИЕ РАСТЕТ!
Williams ищет схватки с B.A.R



▽ 78

О ЧЕМ ДУМАЕТ МИХАЭЛЬ?
Главная гонка происходит внутри него



▽ 58

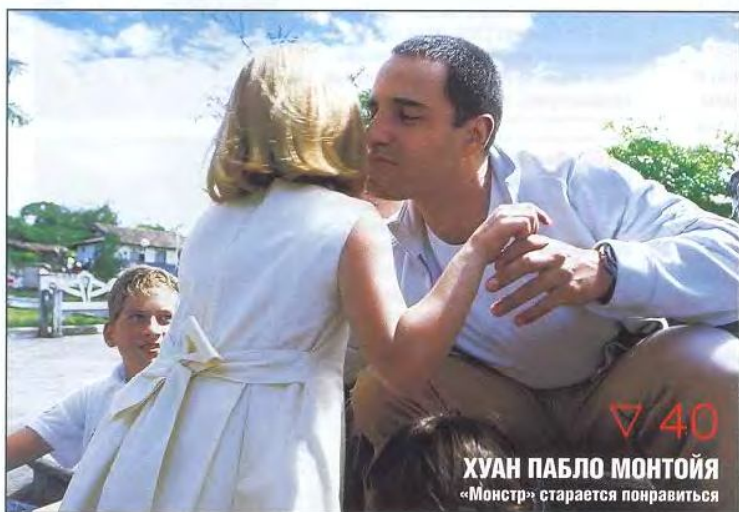
ПЯТНО КОНТАКТА
Что несут нам с собой новые шины?



▽ 48

КИМИ РЯЙККЕНЕН

Любимчик McLaren дождался напарника, который устроит ему проверочку



▽ 40

ХУАН ПАБЛО МОНТОЯ
«Монстр» старается понравиться



▽ 96

ЦЕНТР ВНИМАНИЯ

Почему Ferrari заставляет подтянуться почти всех?



▽ 62

СТОДДИ И ЭДДИ

Братья по оружию – и по несчастью



▽ 72

СМЕНА РОЛЕЙ
Когда спонсор становится соперником – это интересно!



▽ 84

КТО СДАТСЯ ПЕРВЫМ?

Новые приключения Ральфа и Трулли

Радостно и грустно

С появлением Midland F1 открывается новая страница российского автоспорта, но... жаль, что ушел Эдди



В моторхоуе Jordan журналисты всегда чувствовали себя как дома (Гран При Великобритании-2004)

'ПРЕЗЕНТАЦИЯ
MIDLAND F1
ПОЛОЖИТ НАЧАЛО
БОЛЬШОМУ ПРАЗДНИКУ
НА НАШЕЙ
ГОНОЧНОЙ УЛИЦЕ'

Да, то, во что боялись поверить российские поклонники автоспорта, свершилось – у нас появилась своя, российская команда Формулы 1, и в ее составе в скором времени будут выступать российские гонщики! 25 февраля на Васильевском спуске возле Московского Кремля состоится презентация Midland F1, о которой мы обязательно расскажем в нашем следующем номере и которая наконец-то положит начало Большому празднику на нашей гоночной улице. Хозяева Midland F1 не скрывают своих планов поднять интерес к автоспорту у отечественного бизнеса, поддержка которого (будем надеяться) поможет решить еще одну важную задачу – построить в России современную гоночную трассу. И не одну.

Однако рождение Midland F1 означает кончину популярной команды Jordan Grand Prix, которая проводит в Формуле 1 свой последний сезон с новыми владельцами и без своего основателя. На протяжении 14 сезонов Эдди Джордан оставался любимцем публики и прессы, а редкие, но яркие успехи его команды с энтузиазмом приветствовали даже соперники. Только Эдди мог праздновать свои победы, как мальчишка прыгая по лужам, только он умел разрядить официоз Формулы 1 неожиданными и зачастую довольно рискованными шуточками, только о его машинах гонщики с удивлением говорили, что ими всегда было приятно управлять.

Что ж, с Эдди или без него, но мы на пороге нового сезона, которому посвящена большая часть материалов этого номера F1 Racing. Похоже на то, что Ferrari вновь будет сильна – как всегда, но вызов ей бросят Renault и McLaren. B.A.R и Williams постараются сохранить прошлогоднюю форму, а от Sauber можно ждать сюрпризов.

В общем, заводите свои будильники – и добро пожаловать в Австралию, на старт 56-го сезона Формулы 1!

Андрей Ларинин 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 Колликов

PR-менеджер
Анастасия Залогина

арт-директор
Витаутас Черняускас

допечатная подготовка
Сергей Миленко

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 Иваничкина

начальник отдела допечатной подготовки
Алексей Груша

директор интернет-проектов
Владимир Возняк

менеджеры по распространению
Варвара Ваганова,
Галина Крюкова,
Мария Токарева

наши авторы

> Марри Уокер

Нам не суждено было слышать голос этого легендарного британского гоночного комментатора, но если вам интересно мнение человека, связанного с Ф1 с ее самой первой гонки, откройте с. 102 и оцените его эмоциональность, юмор и отвагу: в этом весь Уокер



> Мартин Брандл

Бывший напарник Уокера по микрофону (для британских телезрителей именно Брандл сегодня главный эксперт по Ф1), а М. Шумахера – по команде Benetton в 1992 году. Мартин как никто другой знает, в чем заключается великая тайна таланта Шуми, и делится с нами сокровенным на с. 78



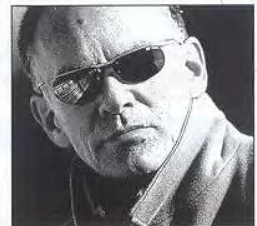
> Гэри Андерсон

Один из самых восприимчивых инженеров Ф1 за последние двадцать лет, Гэри построил первую машину для команды Эдди Джордана, а сегодня консультирует совместный проект Midland и Dallara. У него немало мыслей насчет квалификации, и на с. 88 он оценивает ее нынешний формат



> Питер Уиндзор

Кто сказал, что корифеи F1 Racing недостаточно расторопны? Ведь еще до того, как FIA, FOM и Ferrari объявили о своем сговоре вокруг продления Договора Соглашения на 2008–2012 годы – независимо от мнения других команд, – Питер написал на эту тему свой острый комментарий – с. 68



> Джо Савар

Стоит вам углубиться в чтение статьи Савара – и вы не оторветесь, пока не дочитаете ее до конца. Он смело называет вещи своими именами, а это гремящая характеристика для человека, специализирующегося на политике и истории Ф1. В этом номере он исследует «особый» статус Ferrari – с. 96



СЛЕДУЮЩИЙ НОМЕР ВЫЙДЕТ 22 МАРТА АНОНСЫ: WWW.F1RACING.RU

КОНТАКТЫ

Россия, 129110 Москва,
Проспект Мира, 69,
строение 1, офис 605
телефоны:
секретариат
+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 №77-17057 от 30.12.2003

Торговая марка и товарный знак F1 Racing являются исключительной собственностью Haymarket Consumer Publication Ltd, Haymarket Consumer Publication Limited, England. Торговые марки Formula One, Formula 1 и F1 принадлежат Formula One Licensing BV, входящий 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 Publication Limited (Великобритания).

Печать – Полиграфический комплекс «Пулковский плац»
Полноцветная печать – Пулковский плац
тел. (085) 781-0303, www.ppl.ru

За содержание рекламной информации ответственность несет рекламодатель. Он также отвечает за достоверность рекламы, за соблюдение авторских прав и других прав третьих лиц, за наличие в рекламной информации необходимых ссылок, предусмотренных законодательством. Передачей материалов рекламодатель подтверждает передачу издательству прав на их использование, тиражирование и распространение. Полный или частичный перепечатка материалов журнала допускается только по предварительному разрешению компании «АйтиСи Пабблишинг»
ITC PUBLISHING
International Trade Consumer Publishing
© «АйтиСи Пабблишинг», 2005
Все права защищены
Русская Редакция F1 Racing
Март 2005

тираж 50 000 экз.
подписной индекс – 11165
Цена свободная

Мечтать не вредно

В Renault считают, что их новая R25 побьет Ferrari, что, и Шуми побьет? А вот это будет зависеть от Физикеллы и Алонсо — их ждет настоящая проверка соем

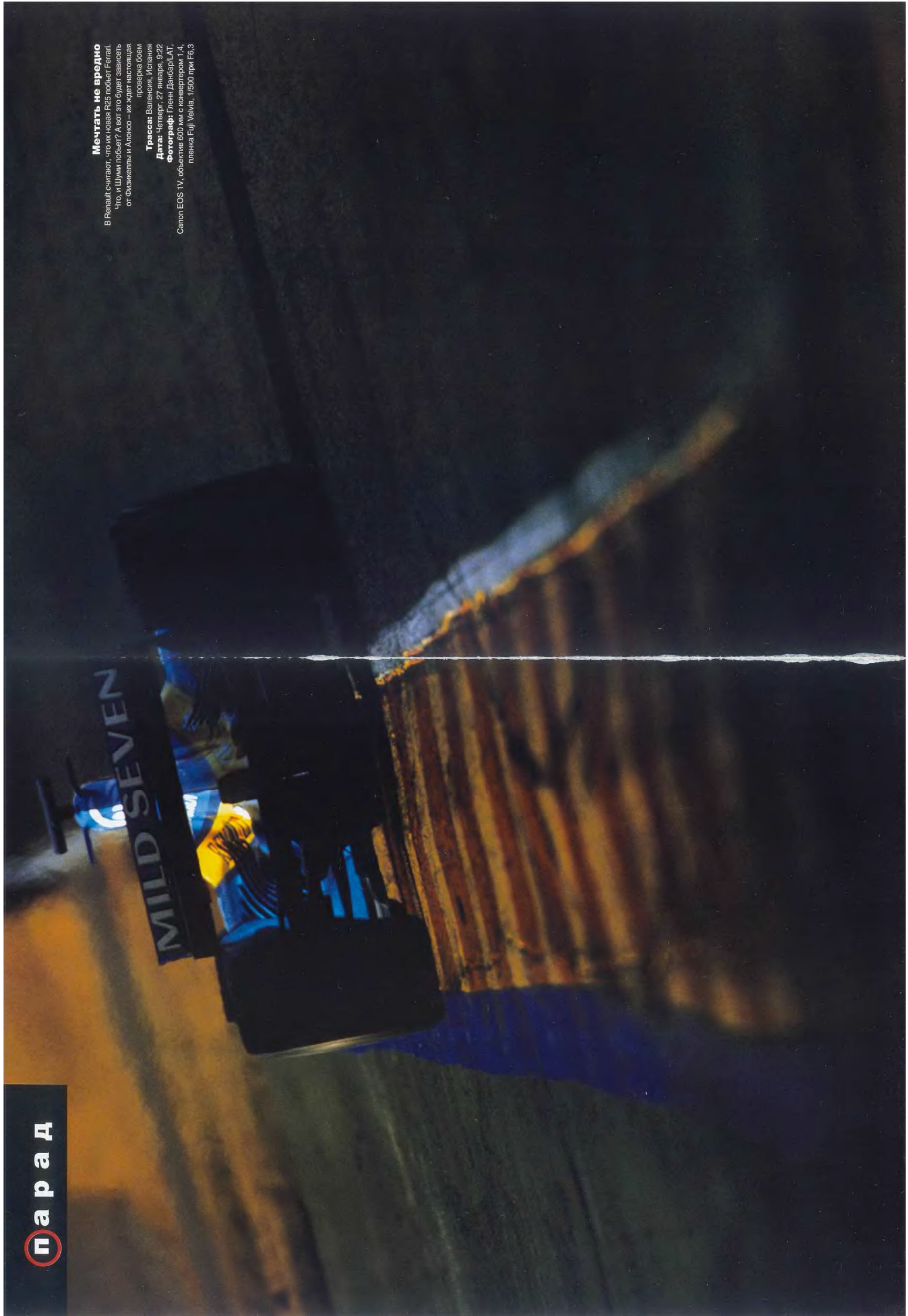
Трасса: Валенсия, Испания

Дата: Четверг, 27 января, 9:22

Фотограф: Гленн ДамбарLAT,

Canon EOS 1V, объектив 600 мм с конвертером 1.4, пленка Fuji Velvia, 1/500 при F6.3

MILD SEVEN



Ух ты!

Рискнем предположить, что это реакция Ярно Трулли, сравнившего свои результаты с результатами красотишки Renault R25. Что, все равно не жалешь об уходе из французской команды?..

Трасса: Херес, Испания

Дата: Пятница, 14 января, 15:18

Фотограф: Даррен Хиг, Canon EOS 1V, объектив 600 мм, пленка Fuji Velvia, 1/30 при F4



Уэббер знакомится с FW27; говорят, он разочарован плохим балансом машины, однако соперники потрясены его результатами



В ПРЕДКУШЕНИИ

Уильямс подстегивает Уэббера

Одной из наиболее ожидаемых дуэлей в 2005 году будет схватка Марка Уэббера и Ника Хайдфельда. Наконец-то всеобщему любимцу Уэбберу – как и Кими Ряйккёнену в McLaren – достался достойный напарник

Теперь, когда Уильямс предпочел Ника Хайдфельда Антонио Пиццонии, Марка Уэббера ожидает самое тяжелое испытание в его карьере. Выбери он Пиццонию – и крепнущей репутации Уэббера ничто не угрожало бы: ведь Марку достался бы напарник, которого он уже разделал под орех и на трассе, и вне ее, когда оба выступали за Jaguar в 2003 году. Вряд ли что-то могло ему помешать повторить тот опыт.

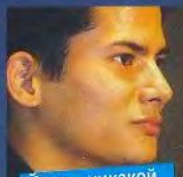
А вот Хайдфельд – орешек подтверже: его возможности Уэбберу неизвестны, он провел в гонках Гран При на два сезона больше, чем Марк, а в 2001-м, в Sauber, Ник смотрелся ничуть не хуже своего напарника Кими Ряйккёнена, обставив сверхбыстрого финна и в квалификации, и в гонках со счетом 10:7.

Поражение от Хайдфельда нанесло бы серьезный удар по репутации Уэббера, и Марк не смог скрыть свои опасения на сей счет на презентации Williams FW27 в Валенсии: «Речь идет отнюдь не о дружеской вечеринке. Мы здесь для того, чтобы делать дело. Спросите любого гонщика: никому не улыбается перспектива проиграть своему напарнику».

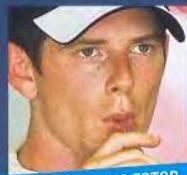
Вообще-то Уэббер сам пользуется репутацией разрушителя, и мало кто из экспертов Ф1 считает, что Нику удастся стереть его в порошок. Но даже короткий обзор не слишком яркой истории дуэлей

Галерея жертв Марка

Напарники Уэббера были либо слабы, либо слишком неопытны. Правда, Дэвидсону не повезло – он пока не смог найти применение своему таланту



Йонг – никакой



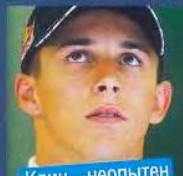
Дэвидсон – не готов



Пиццония – диковат



Уилсон – не быстр



Клин – неопытен

Марка со своими спарринг-партнерами (см. колонку слева) оставляет немало вопросов о его истинной силе. Откровенно говоря, серьезной проверки на прочность он пока не проходил.

Уэббер это знает – и с истинно австралийским бесстрашием приветствует решение Williams как следует его прижать. Не так давно он откровенно признал, что предпочел бы видеть своим напарником Ника. Однако Фрэнк Уильямс отложил решение до самой презентации. PR-служба команды даже предлагала объявить его прямо во время церемонии в стиле реалити-шоу, однако эмоциональный Уильямс пожалел Пиццонию и сообщил ему о решении privately.

Неудивительно, что Хайдфельд был на седьмом небе: «Это величайший шанс в моей жизни. Я сделаю все, чтобы доказать, что достоин этого».

А вот Пиццония не скрывал своего разочарования: «Меня никогда не приводила в восторг идея тендера между гонщиками. В прошлом году я провел четыре гонки, и если не смог проявить себя тогда, то вряд ли мне это удастся в паре тестов».

Между тем большинство в Williams были уверены, что выбор по всем расчетам падет на Пиццонию. За 12 дней совместных тестов Антонио, по словам инженеров команды, лучше проявил себя на длинных отрезках. Зато Хайдфельд лучше про-

А что с машиной?

Первые сообщения из лагеря Williams свидетельствовали о том, что FW27 — это провал. «Аэродинамический баланс и уровень прижимной силы не соответствуют нашим ожиданиям», — признал технический директор Williams Сэм Майкл после первого дня тестов, выразив всеобщее удивление, царящее в команде. Ходили даже слухи, что Марк Уэббер в отчаянии намеренно отправил машину в разворот в конце первого дня испытаний.

Но Williams никогда не замечали в стремлении расхвалить саму себя. «Многие команды любят поднять волну вокруг своей новой

машины, но мы — Williams. Мы честны, и это реальная оценка», — добавил Майкл.

Это заявление само по себе мало что значит. Майкл — известный мастер уловок. Но другие наблюдатели на тестах в Валенсии — главным образом пара неназванных гонщиков из команд-соперниц — были удивлены негативными оценками Williams. С того места, откуда они наблюдали — позади Williams, — машина выглядела отлично сбалансированной и удивительно послушной. Один даже назвал увиденное «впечатляющим».

Вывод? Не спешите сбрасывать их со счетов.

ходил быстрые круги с малым запасом топлива и продемонстрировал умение беречь шины. И все же ставки были в пользу Пицциони.

'ПИЦЦИОНИЯ ХОРОШО ПРОХОДИЛ ДЛИННЫЕ ОТРЕЗКИ, ТОГДА КАК НИКУ ЛУЧШЕ УДАВАЛИСЬ БЫСТРЫЕ КРУГИ'

Так может, какое-то влияние на решение оказала позиция BMW? Не исключено. С учетом долгого периода, когда Williams недорабатывала, разумно было бы как-то задобрить BMW, чтобы та продолжала поставки своих отличных моторов. Более того, ходили слухи, будто Ник просил Марио Тайссена, спортивного директора BMW, повлиять на выбор Williams. Вместе с тем надо отметить, что Уильямс никогда не принимал решения по своим гонщикам, руководствуясь политико-коммерческими соображениями. Отлично известно, что взять Сатору Накадзиму только ради того, чтобы сохранить моторы Honda на 1988 год, он отказался.

И все же, говорят, Уильямс был в этот день мрачен, возможно, коря себя за политическое решение, принятое вопреки его гоночному инстинкту. Не исключено, что он чувствовал себя не лучшим образом, потому что не сдержал обещания, данного Пицциони, взять его на место боевого пилота — об этом тоже ходило немало слухов. Какой бы ни была правда, наверняка это решение, принятое в последний момент, свидетельствует об имевшей место переоценке ценностей.

ЖЕЛТАЯ ЛИХОРАДКА

Jordan сделала выбор...

На лицах гонщиков сияют улыбки — ведь для обоих это огромный шанс, но сотрудники отнюдь не рады уходу технического директора



Тревора Карлина представляет своих гонщиков: Картикеяна (слева) и Монтейру

Jordan-Toyota объявила свой состав на 2005 год: это аспиранты Мировой серии Nissan Нараин Картикеян и Тьяго Монтейру.

Тревора Карлина, новый спортивный директор команды, говорит: «Тьяго прекрасно подготовлен, отличается великолепной скоростью, редко ошибается и исключительно компетентен в технических вопросах. Нараин также очень силен — это сверхбыстрый гонщик, и пусть стиль его езды иногда кажется диаволиком, но это истинный победитель».

Картикеян о своем новом месте: «Моей целью всегда было выступать в Формуле 1, где еще не было гонщиков из Индии. Я чувствую за спиной поддержку моих соотечественников, так что у меня нет выбора — нужно прорываться».

Однако не всем в Jordan жизнь кажется медом. Пусть команда по-прежнему зовется Jordan Grand Prix, но с приходом богатейшей Midland Group Алекса Шнайдера многое быстро меняется. Уже отмечен ряд отставок ведущих специалистов, включая финансового директора Ричарда О'Дрисколла и технического директора Марка Смита (последнего — спустя всего несколько недель после возвращения в команду, покинутую им в 2000 году).

Когда было объявлено о сделке с Midland, Смит сообщил F1 Racing: «Мне было категорически сказано, что я останусь на посту технического директора. Мне также сказали, что Гэри Андерсон (бывший технический директор) назначен консультантом Dallara, но мне неизвестно, какими будут наши отношения с Dallara».

Midland предполагает показать свою собственную машину на шасси Dallara в августе, а ее тесты запланированы на сентябрь, поэтому Смит, не располагающий точными планами относительно доводки EJ15, почувствовал, что его должность становится не нужна. Ну а Андерсон говорил F1 Racing, что не имеет намерения снова стать техническим директором: «В свои 53 года я предпочел бы оставаться в роли консультанта».

Карлин признал, что хотя сотрудникам гоночной Jordan гарантированы их места (должна же, в конце концов, команда участвовать в гонках), продолжается поиск оптимального варианта объединения Jordan GP и Dallara. «Настроение в ко-

манде на низком уровне, — признает он, — но мы этого ожидали, ведь все произошло так быстро. Бедные парни пребывали в неведении со дня ГП Бразилии и ждали от нас немедленных ответов. Но мы не хотели «играть в Jaguar» и делать широковещательные заявления, которые потом не сможем исполнить».

Jordan — четвертая команда в нынешнем пелотоне с точки зрения ее былых успехов, и мы хотим такое положение дел сохранить. Невозможно за неделю сделать своими друзьями 200 человек. Мы купили Jordan не для того, чтобы ее разрушить, а чтобы быстрее выйти на старт».

• Интервью Эдди Джордана читайте в следующем номере

>...а RBR — еще нет

К моменту отправки этого номера в печать Red Bull Racing еще не подобрала нового партнера по топливу и маслам.

Понятно, что это вызывает серьезное беспокойство инженеров команды — ведь ее бюджет очень ограничен, а машины Ф1 не могут ездить без горюче-смазочных материалов.

Как шепнула нам на ушко одна птичка, что был там ни говорил об этой проблеме спортивный директор Кристиан Хорнер и другие, высшее руководство (Дитрих Матеш и Хельмут Марко) больше обеспокоено проблемами косметики. Судите сами: едва Red Bull пришла к власти, как \$500 000 было потраче-

но на перекраску всех восьми тягачей Jaguar из «британского гоночного зеленого» в серо-синий, соответствующий бренду Red Bull. Это неудивительно, но проблема в том, что Марко и Матешу не понравился оттенок — и тягачи были перекрашены. Опять не так — и их перекрасили еще раз.

По сведениям из наших источников, стоимость этих работ составила \$1,2 млн...

А бензина до сих пор нет. И масел.



Пит-стоп

▼ **Русинов – тестер Midland F1**
23-летний Роман Русинов станет первым из российских гонщиков, включенных в программу Midland F1. «Мы намерены привлечь Романа к испытаниям нашего первого шасси, которое будет построено Dallara к концу лета», – говорит владелец команды Алекс Шнайдер. – До этого он, возможно, примет участие в тестах Jordan».



▼ **Midland в Формуле 3**
У Midland F1 будет своя дочерняя команда в европейской серии Формулы 3, в которой, по словам Алекса Шнайдера, смогут пройти стажировку молодые российские гонщики. Она создана на базе команды Ф3 недавно назначенного исполнительным директором Midland F1 Колина Коллеса – вернее, двух команд, одна из которых использовала моторы Mercedes, другая – Toyota (внизу). В нынешнем сезоне ЕвроФ3 Midland выставит три Dallara, вероятно с моторами Toyota. Одну из них поведет аргентинец Эстебан Герьеры, другую – немец Паскаль Кошем. Россиян в составе команды в этом году, скорее всего, не будет.



Сгоревший мотор или тактический ход? Сколько же еще останется белых пятен...

ЭВАКУАТОР ВЫЗЫВАТЬ?

О-па! Еще одна уловка

Впервые в истории Формулы 1 команды могут получить выгоду от того, что не финишируют в Гран При. Странная ситуация: внешне совершенно исправные машины могут начать останавливаться на последнем круге – и это следствие просчета в правиле «мотор на две гонки».

Параграф 85 обновленного спортивного регламента FIA устанавливает: «Гонщик, не закончивший первую из двух гонок (т. е. первую для мотора), может участвовать во второй с другим двигателем и не подлежит штрафу».

Значит, гонщик, не попадающий к последнему кругу в призовую группу, может предпочесть остановиться, чтобы выйти на следующую гонку с новеньким мотором, не имеющим 500-километрового пробега.

Команды и FIA знают об этой лазейке. «Странно то, что FIA могла бы с легкостью ее захлопнуть», – сказал F1 Racing Пэт Симондс, главный инженер Renault. – Все, что для этого нужно, – определить понятие «финиш» как попадание в классификацию, т. е. завершение 90% дистанции гонки. В этом случае никто преднамеренно выбывать из

нее не станет. А они определили это как получение отмашки финишным флагом».

Подобные уточнения обсуждались и на встрече представителей команд и FIA в Лондоне 3 февраля. Однако директор гонок FIA Чарли Уайтинг считает, что в них нет необходимости, поскольку удобный случай для такого рода уловок будет выпадать крайне редко.

«Мы никак не заставим команды не останавливаться на последнем круге, – признает Уайтинг. – Но любая позиция на финише учитывается в зачете Кубка конструкторов, особенно если две команды набрали равное количество очков. Это достаточный сдерживающий фактор».

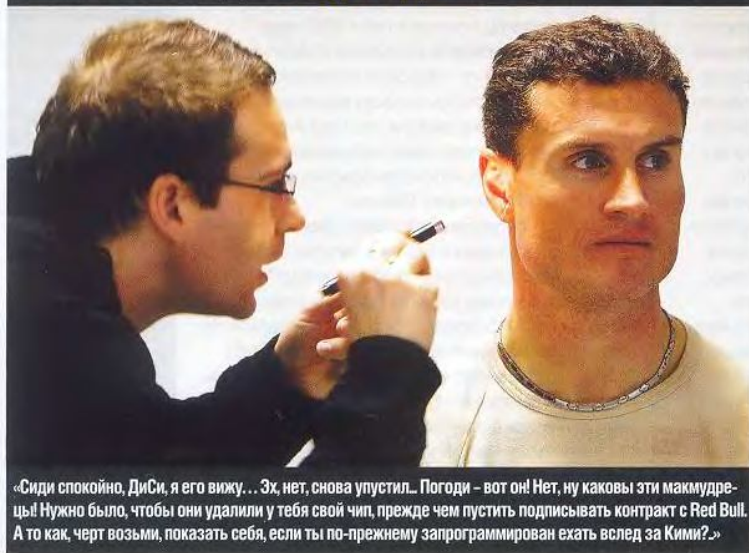
Симондс возражает: «Думаю, такое будет случаться чаще, чем полагает Чарли».

Но почему вообще в регламенте появилась такой пункт?

«Да просто нам казалось, что гонщик, выбывающий из первой для мотора гонки из-за его отказа и без того достаточно наказан, – говорит Уайтинг. – Переставить его на старте на 10 мест назад было бы слишком жестоко».

• См. Боксы, с. 24

ПОПАЛСЯ В КАДР: ЭЙ, ДЭВИД, ЗАМРИ!



«Сиди спокойно, ДиСи, я его вижу... Эх, нет, снова упустил... Погоди – вот он! Нет, ну каковы эти мажордацы! Нужно было, чтобы они удалили у тебя свой чип, прежде чем пустить подписывать контракт с Red Bull. А то как, черт возьми, показать себя, если ты по-прежнему запрограммирован ехать вслед за Кими?»

Герои & Антигерои

Полоса белая, полоса черная, полоса никакая...



Удачный месяц для дантистов. Колин Коллес, новый директор Jordan, назначенный Midland, учился этому делу, а мать Алекса Шнайдера, босса Midland, всю жизнь посвятила этой профессии. Кстати, пока неясно, надолго ли пришел Коллес.



Неудачный месяц для испанских асфальтировщиков. Поменяв покрытие трассы в Барселоне (ниже), они должны будут переделать свою работу до испанского Гран При, который состоится в мае.



Неплохой месяц для разодетых в килты бешеных ирландских попов, бегающих по Силверстоуну. Нил Хоран только что оправдан по обвинению в непристойном поведении.



Заметно меньше улыбок стало в Jordan после шокирующей новости о продаже команды группе Midland. Кто мог уйти – ушел. Остальные продолжают работать, не ведая, как сложится их дальнейшая судьба...



Удовлетворительный месяц для Кристиана Клина (ниже). Он целую вечность дождался решения Red Bull о том, будет ли он у них ездить. Будет – в Австралии, Малайзии и Бахрейне. Затем его должен сменить Лиунци.



Неудачный месяц для того, чтобы бросаться словами, что продемонстрировали Ferrari, FIA и FOM. Ну какое, скажите, может быть «единство», когда речь идет о договоренности лишь с одной из 10 команд! Вы скажете, весьма условное. Мы – никакое!

Красота (в Ф1) значит похожесть

Только взгляните на машины 2005 года – не правда ли, возникает мысль, что лучшее место им – в музее дизайна. Но за всеми этими изгибами, извивами и откылками одна цель: желание найти максимальную скорость в поворотах

Главное, к чему стремятся нынешние спецы по аэродинамике (исключая Toyota), – избегать углов, прорисовывать более плавные, текущие линии. Пример в прошлом году подала Renault – в конструкции ее причудливого R24. Но на фоне струящихся линий новой модели прошлогодняя машина выглядит квадратной.

Воздух не любит, когда его толкают, и потому лучше, к чему должны стремиться аэродинамисты, – добиться, чтобы он просто менял направление течения. Если же обращаться с ним грубо, он придет в бешенство, и очень быстро.

Откровенное стремление к «текущим линиям» спровоцировано регламентом 2005 года, согласно которому переднее крыло должно быть поднято на 150 мм выше контрольной плоскости – днища монокока, к которому крепится деревянная планка.

Но требования регламента относятся только к тем элементам, которые располагаются дальше 250 мм от продольной оси машины. В связи с этим полуметровый отрезок переднего крыла посажен ниже (но не ниже другой условной плоскости, которая на 50 мм выше контрольной). Это не только увеличивает размах крыла (а значит, оно передает больше энергии), но и позволяет расположить его центральную часть ближе к земле, благодаря чему крыло работает эффективнее. К тому же это улучшает развесовку машины.

Некоторые выигрывают на этом (B.A.R., Williams и пр.), некоторые – теряют. К примеру, крыло Sauber имеет изгиб, вплоть до торцевых пластин, но в целом выглядит изящно. Появление второй горизонтальной плоскости вполне логично, ведь она позволяет увеличить прижимную силу, но создает возмущенный поток, обтекающий всю машину. Пожалуй, лучше выглядит вариант McLaren, но он слишком сложен, ведь каждый из трех элементов имеет свой профиль.

Еще одно направление – повышение эффективности аэродинамики за счет формирования потока воздуха вокруг килей и направления его к задней части машины. При этом конструкторы стремятся как можно лучше использовать работу потока, протекающего под поднятым передним крылом.

> Километраж

Хотите знать, кто наездил больше километров на зимних тестах? Данные, собранные www.forix.com, отражают период, когда можно было проводить тесты. Интересно, как это пересчитать на Гран При?.

23.11.2004 – 31.01.2005

КОМАНДА	КИЛОМЕТРЫ	КРУГИ	ЧЕЛОВЕКОДНИ
Toyota	19 065	4218	52
B.A.R.	17 168	3975	52
Williams	14 946	3388	42
Ferrari	14 384	3448	50
McLaren	12 886	2942	46
Renault	12 364	2872	38
Red Bull	9872	2238	36
Sauber	5304	1219	15
Minardi	1604	395	16
Jordan	1500	334	5



Toyota TF105: построенная Гаскойном, она на удивление мало отличается по скорости от TF104. Это подтвердили и тесты



Renault R25: олицетворение плавности линий в дизайне, а гонщики в восторге от баланса и управляемости



B.A.R.-Honda 007: только эта команда предложила совковообразное переднее крыло, удовлетворяющее регламенту-2005



Williams-BMW FW27: вздернутый нос, длинные «пилоны» – выглядит странновато, но сдалась ли команда?



Sauber C24: самая красивая машина в пелетоне? Отличные обводы, но не слишком ли они консервативны?



McLaren-Mercedes MP4-20: по-прежнему привержены двухкилевой концепции, надеются развить прошлогодний успех



Пит-стоп

▽ Ferrari покажет F2005

Ferrari представит свою новинку, F2005, 21 февраля в Маранелло, подтвердив слухи о том, что сезон она начнет с модифицированным F2004 (ниже). Новый болид появится на старте лишь на пятом этапе чемпионата мира – 8 мая в Барселоне.



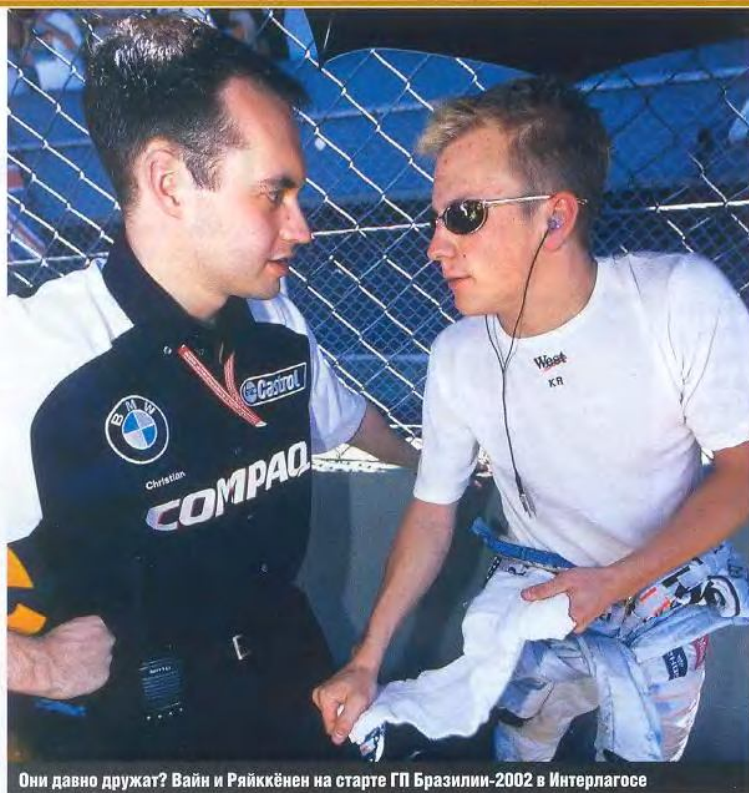
▽ Трехместный Ferrari

Не так часто Arrows (ниже) превосходила Ferrari, но на этот раз Скудерия идет по ее стопам. Ferrari строит трехместную машину, чтобы катать своих VIP-гостей. Жан Тодт рассказал нашим коллегам из Autosport: «Мы строим трехместный болид, потому что из его кокпита лучше видно – в двухместном вы вынуждены смотреть в перегородку».



▽ Легенда Ф1 уходит

Медицинский делегат FIA Сид Уоткинс уходит на пенсию, отдав 26 лет работе на гоночных трассах (начиная с ГП Швеции-78). Его место займет Гэри Хартстейн. 72-летний Уоткинс, ведущий британский нейрохирург, одновременно с работой в Формуле 1 оказывал горячую поддержку кампании FIA за безопасность дорожного движения.



Они давно дружат? Вайн и Ряйккёнен на старте ГП Бразилии-2002 в Интерлагосе

НАМ ДОНЕСЛИ...

Кими гуляет с парнем из Williams

Кими Ряйккёнен, как и Михаэль Шумахер, пользуется правом отдыхать зимой от гоночных дел целых три месяца – обязательно по испытаниям машин в этот период делят между собой Хуан Пабло Монтойя, Алекс Вурц и Педро де ла Роса. Однако за время своего долгого отпуска Кими сумел привлечь к себе внимание борзописцев из таблоидов, да не единожды, а дважды – сначала на Канарах, затем в Лондоне.

Ряйккёнен отвергает их нападки, считая, что «никогда нельзя верить тому, что пишут газеты. Со мной такое не в первый раз – со временем к этому привыкаешь».

И в самом деле. Но F1 Racing больше заинтересовал тот факт, что его напарником по лондонскому «преступлению» был не кто иной, как Кристиан Вайн (менеджер конкурирующей с McLaren команды Williams). Зная о склонности Williams к воровству чужих гонщиков (Дженсона Баттона, например), мы задаемся вопросом, уж не пытался ли Вайн накачать Ряйккёнена, чтобы узнать, не хотел бы он поехать в Williams в обозримом будущем.

«Абсолютно и категорически нет», – таким был ответ и из McLaren, и из Williams, куда F1 Racing обратился с этим вопросом. • См. Интервью К. Ряйккёнена, с. 48

БЕЛЛМА «УШЛИ»

Герой Силверстоуна уволен

Рэй Беллм, председатель Клуба британских гонщиков, отозван со своего поста в результате разногласий с президентом клуба сэром Джеки Стюартом.

Беллм, которому принадлежит большая заслуга в успехе переговоров о новом выгодном пятилетнем контракте на проведение британского ГП, был отправлен в отставку – необычный способ выразить благодарность за его труды. Он заявил, что Стюарт – не тот человек, который должен возглавлять клуб.

Забавно, что наиболее шумная часть членов клуба тоже выразила недовольство действиями членов совета директоров и пригрозила созвать чрезвычайное заседание, чтобы выразить им недоверие.

К счастью, эта история никак не отразится на контракте, но может позабавить Берни Экклстоуна, который и раньше-то Стюарта терпел с трудом. Подписывая 50-миллионный контракт, он не пожалел слов, чтобы восхвалить работу Беллма по спасению гонки, но совершенно игнорировал при этом работу Стюарта, даже не упомянув его имя.



Пятилетний контракт за \$50 млн

КОНКУРС ДВОЙНИКОВ: КУМУШКИ



Керри Макфадден
Королева джунглей



Коринна Шумахер
Королева Ф1

УДАЧА

Свой взгляд на Ф1

Как правило, фотографы Ф1 стараются показать скорость. Роберт Дэвис исповедует иной подход. Он показывает детали – крупно и через призму своего восприятия. Его работы экспонируются ныне в одной из лондонских галерей, а познакомиться с ними можно на сайте www.robertdaves.uk.com.



Самые Одаренные МОлодые Гонщики

Представляем новую
надежду Ф1: Джеймс
Росситер

Сенсация! Росси тестирует В.А.Р! Отличная новость! Но, э-э-э, он не очень-то похож на Росси. Ты уверен, что не перепутал фотографии, хвастун?

Уп-с...

Трехкратный чемпион MotoGP

Валентино Росси?

Нет-нет, ты накололся.

Тогда кто же?

Джеймс.

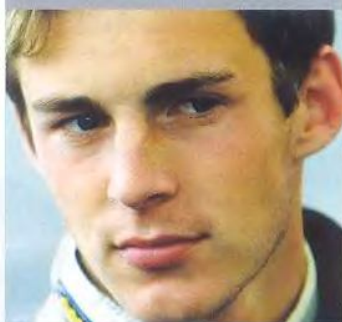
Джеймс Росси?

...тер.

Тер?

Росси...тер.

О! Так а чего ты дразнишь меня, называя его Росси?



Ну, а) потому что это моя работа, б) потому что так зовет себя сам Джеймс. Это имя даже написано на его шлеме.

То есть Валентино здесь ни при чем? Ни при чем. Просто фамильярное совпадение.

Фамильярное? Так не говорят.

Ну, подумай сам. Не правда ли, очень занятное слово?

Ладно-ладно. А что, «Росси» тоже занятный?

Очень. Настолько, что его включили в молодежную программу В.А.Р-Honda вместе с бывшими СОМОгонщиками Адамом Кэрроллом и Аланом ван дер Мерве. Чудо! Ну и как он смотрелся в этой тройке гоночных талантов?

Да в общем-то неплохо. Совсем недавно они получили возможность поехать на В.А.Р 006, главным образом в Валенсию.

И кто был лучшим?

Трудно сказать. Команде понравились все трое. А кто из них талантливее – покажет время.

А что у Росси за плечами?

Третий в британской Ф3 в прошлом году, чемпион британской Формулы Renault в 2003-м.

А в этом году?

Поедет в Euro Ф3.

КОЛЕСО В КОЛЕСО № 7: ДВА БОССА



ХОРНЕР (рационализм Red Bull)

ХАУЭТТ (логика Toyota)

1	В: Кто выиграл чемпионат мира 1964 года? О: Джон Сертис (справа)		
	Ну дайте наводку? Он британец? Сертис	✓	Джек Брэбем X
2	В: Кто сконструировал Maserati 250F? О: Джоаккино Коломбо		
	А в каком году это было? Понятия не имею...	X	Коломбо. Имени его не помню ✓
3	В: Чем был уникален сезон 1965 года Джима Кларка? О: Он стал чемпионом мира Ф1 и победителем Инди-500 (ниже)		
	Количеством дисциплин, в которых он гонялся?	1/2	Он выиграл Инди-500 и стал чемпионом мира Ф1 ✓
4	В: Где и когда гонку Ф1 впервые выиграла заднемоторная машина? О: ГП Аргентины 1958 года, Cooper-Climax, Стирлинг Мосс		
	Должно быть, где-то в 60-е. Монако	X	А легче вопроса придумать нельзя? Cooper. Э-э-э... в 1962-м? X
5	В: В каком году Джеймс Хант (ниже) стал чемпионом мира? О: В 1976-м		
	 В 1977-м	X	Помню, что это было в Японии в дождь – и речь идет о 1976 году ✓
6	В: В истории чемпионатов мира только одна гонка прошла без сходов. Когда и где это было? О: ГП Голландии 1961 года		
	Даже понятия не имею...	X	Не знаю. Венгрия-2002? X
7	В: Кто стал чемпионом мира в 1970-м? О: Йохен Риндт		
	Это было до Фиттипальди, верно? Джеки Стюарт?	X	Джеки Стюарт? X
8	В: Назовите хоть одного гонщика, начавшего свою первую гонку с поула. О: Марио Андретти, Карлос Ройтеман, Жак Вильнёв (ниже)		
	Жак Вильнёв	✓	 Жак Вильнёв ✓
9	В: Сколько титулов завоевал Джеки Стюарт? О: Три – в 1969-м, 1971-м и 1973-м		
	Три – один в 60-е и два в 70-е	✓	Три ✓
10	В: Кто сконструировал первую машину Ф1, на которой выступал Михаэль Шумахер? О: Гэри Андерсон (Jordan 191 в 1991-м)		
	Джон Барнард? Ох, я подумал о Ferrari...	X	Ирландец. Как его имя? Гэри Андерсон ✓

Побежденный 3,5/10

Победитель 6/10

Пит-стоп

▽ Ф1 – в школы!

Джеймс Аллен из ITV и наш Мэтт Бишоп выступили на церемонии «Jaguar Ф1 в школах», состоявшейся в лондонской Олимпиаде. «Ребята – неплохие инженеры», – считает Аллен, а Биш добавляет: «Отличный конкурс. Предложенные конструкции поистине интересны».



▽ Вурц ищет свой шанс

Алекс Вурц подписал контракт с Aces Management Group Дидье Котона. «Мне нравится работать в McLaren, за последние четыре года я многое узнал о том, как дорабатывать машину, но не скрываю своего желания вернуться в гонки, – сказал австриец. – С помощью Дидье я хочу туда вернуться». «Алексу только 30, – говорит Котон, – но главное, что меня поражает, – как он мечтает о гонках!»



▽ F1 Racing становится глобальнее!

Не останавливаясь на достигнутом со своими 27 изданиями на 22 языках, которые можно найти более чем в 100 странах мира, в 2005 году F1 Racing получит еще более широкое распространение благодаря трем новым изданиям: в Венгрии, Румынии и Малайзии, где наш журнал поступит в продажу уже в марте.



Эрвайн (на верхнем фото в центре и на левой врезке) проскочил мимо разъяренного Сенны (на верхнем фото слева и на правой врезке), когда они в дождь преследовали Хилла

МИЛЫЕ ПУСТЯКИ

«Ты не гонщик! Ты – идиот!»

– крикнул Сенна Эрвайну после первой же гонки, проведенной Эдди в Ф1, когда ирландцу вздумалось препираться с разгневанным чемпионом

О любом сезоне Формулы 1 лучше всего рассказывать, исследуя возникавшие по его ходу противоречия. Большинство подобных споров происходит за закрытыми дверями, но не все. Один из ярчайших тому примеров – вошедший в легенду диалог великого Айртона и юного Эдди Эрвайна, который мы публикуем практически без купюр. Он произошел сразу после ГП Японии 1993 года, дебюта Эрвайна в Ф1, и был подслушан одним свидетелем, имя которого пусть останется неназванным. Эрвайн, отставая на круг от Сенны, имел дерзость обогнать чемпиона, что тому совершенно не понравилось...



Сенна: И что за фигню, по-твоему, ты себе позволяешь?
Эрвайн: Да я просто ехал.
Сенна: Ты просто ехал? А тебе известно правило, что если ты плетешься в хвосте, то должен пропускать лидеров?
Эрвайн: Если бы ты шел достаточно быстро, проблемы бы не было.
Сенна: Я тебя обогнал! Да ты же трижды, как полный идиот, прямо у меня перед носом вылетал с трассы в одном и том же месте, где было разлито масло! А потом три круга от тебя в мою сторону летели камни и все такое. Когда я тебя обогнал, ты сообразил, что я впереди тебя. И когда я нагнал (Дэймона) Хилла, у которого были проблемы, потому что он шел на сликах, ты должен был оставаться позади меня. Ты сильно рисковал, потому что мог выставить меня с трассы.

Эрвайн: Я что, подверг тебя опасности?
Сенна: А что, нет, что ли?
Эрвайн: Я что, тебя задел? Я задел тебя хоть раз?
Сенна: Нет, но ты чуть было меня не задел, а я, между прочим, лидировал в гонке. (Срывается на крик.) Я был лидером!
Эрвайн: Чуть-чуть не считается.
Сенна: Я тебе кое-что скажу. Если в следующей гонке ты не будешь вести себя прилично, ты об этом пожалеешь. Я тебе это гарантирую.
Эрвайн: Стюарды сказали: «Нет проблем. Все было нормально».
Сенна: Да? Ну ничего, доживи до Австралии. В Австралии с тобой стюарды поговорят. А потом ты мне расскажешь.
Эрвайн: Между прочим, я тут для того, чтобы решать свои проблемы.

Сенна: Это неправильно. Ты хочешь, чтобы у тебя все получилось. Понимаю, сам таким был. Понимаю. Но это очень непрофессионально. Если ты отстаешь, если тебя обошли на круг...
Эрвайн (перебивает): Но я бы последовал за тобой, если бы ты обошел Хилла.
Сенна: Ты должен пропустить лидера...
Эрвайн (перебивает вновь): Да это я понимаю...
Сенна (тоже перебивает): ...и не высовываться, и не делать того, что делал ты. Ты передо мной трижды чуть не столкнулся с Хиллом, я это видел, и я в итоге мог собрать и тебя, и его – так дела не делаются...



31

способ хорошо провести март

- ПОЛУЧИТЕ!** Вот вам малоизвестный факт: в этот день в 1980 году команда Osella провела свой первый ГП – за нее выступал Эдди Чивер
- СТАКАНЧИКОМ** итальянского красного отпразднуйте 43-й день рождения Габриэле Тарквини, участника 36 Гран При Формулы 1
- ЕСЛИ ПОВЕЗЕТ** и вы окажетесь в Мельбурне, загляните в ресторан Stokehouse: там можно будет потусоваться с парнями из McLaren
- ПРИГОТОВЬТЕ** что-нибудь шотландское в честь Джима Кларка, который родился в этот день в 1936 году
- ВСПЛАКНИТЕ** по Тому Прайсу, погибшему в 1977 году в Кьялами: он тогда врезался в маршала, перебежавшего трассу...
- ПРОСНИТЕСЬ** рано/отойдите ко сну поздно (ненужное зачеркнуть), чтобы посмотреть ГП Австралии
- ОТОСПИТЕСЬ.** Или, если вы в Австралии, прогуляйтесь по местам, где вчера прошла гонка. А еще в Мельбурне хороший зоопарк
- ВЫ ЕЩЕ В АВСТРАЛИИ?** Отправляйтесь на Грейт Оушен Роуд – полюбоваться скалами «12 апостолов» и позаниматься серфингом
- ЗАМАХНИТЕ СТАКАНЧИК** ирландского виски в честь Гэри Андерсона: ему исполняется 54!
- КУПИТЕ БАНОЧКУ 7UP** в ознаменование первого старта Jordan – это было в Финиксе в 1991 году
- ХОТЯ БЫ РАЗ** произнесите по-французски tres bien в честь того, что в этот день в 1990-м в том же Финиксе Жан Алези обогнал Сенну
- ЕСЛИ ЕСТЬ ЛИШНИЕ ДЕНЬГИ,** можно отправиться на остров Ланг-кави, что у берегов Малайзии, – там будут загорать немало гонщиков Ф1
- ЕСЛИ НА ПЛЯЖЕ НИКОГО ИЗ НИХ НЕ ВИДНО,** загляните в отель Datai – там они тоже тусуются...
- ИЗВЛЕКИТЕ ИЗ АРХИВОВ** старые фотографии самого последнего Гран При, прошедшего в Кьялами в 1993 году
- КУПИТЕ ЛУК И СТРЕЛЫ:** в этот день в 1981 году команда Arrows единственный раз в истории начинала ГП с поула – дело было в Лонг-Бич, США



> Самые знаменитые записки Формулы 1 показывают нам, как было дело

Сенна и Эрвайн не были единственными гонщиками, которые обменивались «любезностями» (а то и тумаками), если их мнения расходились:

Хант в Дэпайе

Лонг-Бич, 1976 год

Вылетев с трассы после неудачной попытки обогнать Тугелл Дэпайе, Хант с обочины в гневе грозил ему кулаком. В слепой ярости на глазах у обеспокоенных маршалов Джеймс опасно близко подобрался к трассе, чтобы поговорить по душам с беднягой Патриком.

Лауда в Брамбилла

Монца, 1976 год

Витторио Брамбилла по прозвищу Горилла из Монцы со всей силы врезал Лауде, после того как во время тренировки перед ГП Италии у них возникли разногласия. К счастью для Крысы, в тот момент он еще не успел снять шлем...

Пике в Салазар

Хоккенхайм, 1982 год, Осткурве

Пике сообразил, что бить физиономию гонщику, у которого на голове шлем, совершенно бессмысленно, поэтому он нанес Элисео Салазару пару ударов но-

гами в стиле карате после того, как чилиец выпихнул с трассы Нельсона, мчавшегося к победному финишу.

Мэнселл в Сенна

Спа-Франкоршан, 1987 год

Сенна пытался обойти Williams Мэнселла по внешней траектории, но допустил глупую ошибку, и обе машины, развернувшись в изящном пируэте, улетели с трассы. После этого разъяренный Сенна ворвался в боксы к Мэнселлу, желая отпущения, но механики Найджела, смеясь, вытолкали его прежде, чем он успел нанести удар.

Култард в М. Шумахер

Спа-Франкоршан, 1998 год

Казалось, ничто не может помешать Михаэлю Шумахеру выиграть ту суматошную гонку, проходившую в дождь, — но он попытался обойти на круг Дэвида Култарда, хотя видимость в водяном мареве была нулевой. На своей Ferrari он врезался сзади в McLaren ДиСи и потерял колесо (а может, и чемпионский титул). В ярости Шумахер ворвался на пит-лейн и попытался наброситься на Култарда, но его удержали механики McLaren.

Трудности перевода

Раскодируем язык Ф1

«Мы не даем комментариев по поводу будущего West. Но ожидается появление новых спонсоров, с которыми мы будем работать на долгосрочной основе. Могут ли быть среди них и производители напитков? Вполне возможно...»

Мартин Уитмарш, исполнительный директор McLaren

Переводим:

«F1 Racing был совершенно прав, когда месяц назад рассказал о приходе Johnnie Walker (внизу). Логотипы West исчезнут после 31 июля 2005 года. Логотип виски Johnnie Walker, бренда, принадлежащего новому спонсору Diageo, появится на воздухозаборнике перед первой гонкой. По ходу сезона присутствие Diageo может стать более заметным...»



Эрвайн (в очередной раз перебивая и тоже срываясь на крик): Но я участвую в гонке! В гонке! Это ты просто...

Сенна (перебивает и вопит): Ты не в гонке участвуешь! Ты едешь, как долбаный идиот. Ты не гонщик — ты долбаный идиот!

Эрвайн: Поговори, поговори... Ты просто оказался не в то время не в том месте.

Сенна: Это я-то оказался не в то время не в том месте?

Эрвайн: Да. Я как раз разбирался с Хиллом.

Сенна: Да неужели? Неужели? А ну-ка, скажи мне, у кого преимущество? У тебя или у лидера гонки, который обгоняет тебя на круг?

Эрвайн: У лидера гонки.

Сенна: И что сделал ты?

Эрвайн: Но ты... ты шел слишком

медленно, и мне пришлось тебя обойти, чтобы попытаться догнать Хилла.

Сенна: Неужели? И как же это я тебя обогнал, если шел слишком медленно?

Эрвайн: Так ведь лил дождь. На сликах ты был быстрее меня, но на дождевой резине — нет.

Сенна: Да ну? Да ну? В таком случае как же я обогнал тебя именно на дождевой резине?

Эрвайн: Чего?

Сенна: Как это я тогда обогнал тебя на дождевой резине?

Эрвайн: Не помню. Я вообще-то гонку плохо помню.

Сенна: Вот именно. Потому что еще не дорос до того, чтобы помнить. Знаешь, именно так оно и бывает.

Эрвайн (отмахиваясь): Все ясно. Это ты так думаешь.

Сенна: Советую быть осторожнее, парень.

Эрвайн: Постараюсь. Буду начеку.

Сенна: У тебя будут проблемы не только со мной, но и со многими другими, да и с FIA.

Эрвайн (язвительно): Неужели?

Сенна: Ты меня понял.

Эрвайн (смеясь): Да ну? Ладно.

Сенна: Вот и хорошо.

Эрвайн: Встретимся на трассе.

Сенна (агрессивно): Вот и хо-ро-шо.

Эрвайн: На трассе встретимся.

Сенна: Да что с тобой говорить! (Уходит, затем останавливается, разворачивается, идет назад... и бьет Эрвайна по физиономии.)

Эрвайн (кричит): Ты мне за это заплатишь!

Сенна (уходит): За свои ошибки надо отвечать.

16 ПОЗВОЛЬТЕ СЕБЕ немного пошалить в честь дня рождения Ханса Хайера, который однажды стартовал в ГП, даже не пройдя квалификацию

17 НАЧНИТЕ отращивать усы в честь аргентинского конструктора Ф1 Серхио Ринланда — сегодня ему исполняется 53 года

18 ПОГУЛЯЙТЕ по Куала-Лумпур и загляните в ресторан 'Shook!' Как вариант: найдите ресторан с малайзийской кухней в своем городе

19 СБРЕЙТЕ усы в стиле «Серхио» (все равно они еще не успели отрасти)

20 РАННИЙ ПОДЪЕМ, чтобы посмотреть ГП Малайзии

21 В ЭТОТ ДЕНЬ в 1960 году родился Айртон Сенна — посмотрите старые фото или видеофильм о великом бразильце

22 ПОМЯНИТЕ Питера Ревсона — он погиб в этот день в 1974 году во время тестов перед ГП ЮАР

23 ЗАГЛЯНИТЕ на сайт www.mikethebike.com — в этот день в 1981-м погиб легендарный Майк Хэйлвуд (побеждавший и на 2, и на 4 колесах)

24 ПОЗДРАВЛЕНИЯ Эжену Мартану: сегодня одному из участников первого ГП Формулы 1 (Великобритания-1950) исполняется 90 лет!

25 В ЭТОТ ДЕНЬ в 1984 году в Бразилии Брандл и Сенна провели свой первый ГП — сходите на сайт www.brundle.free-online.co.uk

26 ПОДНИМИТЕ КРУЖКУ пива Peroni в честь Дидье Пирони, родившегося в этот день в 1952 году: это была вдохновенная, но трагическая личность

27 С ТРЕСКОМ ОТКРОЙТЕ баночку Red Bull — сегодня 34-й день рождения Култарда!

28 ЗАГЛЯНИТЕ на сайт www.mclaren.com в честь сотой победы McLaren в Ф1 (Сенна, ГП Бразилии 1993 года)

29 ОТКУПОРЬТЕ БУТЫЛОЧКУ испанского винца — сегодня день рождения Марка Жене

30 ЭДДИ ДЖОРДАНУ — 57! Опять нет повода не выпить — за основателя команды, которая теперь станет русской

31 ПОХМЕЛЬЕ после вчерашнего? Мы так и думали...



АТАКА НА МАКСА

Команды требуют отстранения Мосли

Многие команды считают, что президент FIA отвратителен, вот почему они и бунтуют. Обе стороны по-своему и правы, и не правы...

Боссов девяти из десяти команд Ф1 — т. е. всех, кроме Ferrari, — все меньше и меньше устраивает деятельность президента FIA Макса Мосли. Столь же теплые чувства по отношению к Мосли испытывают и руководители пяти компаний (включая и традиционно нейтральные Honda и Toyota), обеспечивающих моторами шесть из этих девяти команд. Недовольство достигло таких размеров, что, по сведениям, полученным F1 Racing, они планируют выставить своего кандидата в качестве соперника Мосли на выборах президента FIA, которые состоятся в октябре этого года.

КАК МЫ ДОШЛИ ДО ЖИЗНИ ТАКОЙ?

Проблемы начались в октябре прошлого года на ГП Бразилии. Босс Minardi Пол Стoddарт попытался убедить все команды принять внушительный список предложений по снижению расходов. Его документ подписали все, кроме Жана Тодта из Ferrari.

Зная, что предложение должно быть принято единогласно, Стoddарт настоятельно просил Мосли уговорить Тодта подписать документ, как это сделали остальные. В конце концов, в его предложениях содержались идеи, которые пропагандировал сам Мосли, — в частности, сокращение объема тестов и назначение единого поставщика шин. Но Мосли отказался влезать в это дело, аргументируя тем, что только Тодт и президент Ferrari Лука Монтедземоло могут определять позицию Ferrari.

ПОЗИЦИЯ FERRARI

Как всегда, Scuderia пребывает в одиночестве, самодовольно наслаждаясь статусом самой важной команды в Ф1, не обращая никакого внимания на нужды, интересы и мнения остальных команд, но состоящей в непристойно тесных отношениях с Экклстоуном и Мосли

что Монтедземоло, Мосли и президент FOM Берни Экклстоун вели тайные переговоры. Стороны пришли к соглашению о продлении Договора Согласия (секретного документа, регламентирующего Ф1, срок действия которого истекает 31.12.2007) до 31 декабря 2012 года.

Неудивительно, что эта новость вызвала возмущение руководителей девяти команд, не принимавших участия в обсуждении. Ferrari держала свои планы в секрете даже от своих коллег по GPWC (BMW, DaimlerChrysler и Renault), проинформировав их всего за полчаса до того, как пресс-релиз был разослан в СМИ разных стран по электронной почте.

«Это смело — заявить о продлении Договора Согласия только с одной командой, — посмеивается президент Renault Патрик Фор. — Ужасно смешно, как мне кажется».

Однако это заявление однозначно давало понять, что Ferrari больше не желает действовать заодно с GPWC (то есть с организацией, в верности которой Монтедземоло уверял всех каких-то четыре месяца назад и первым руководителем которой был Паоло Кантарелла из Fiat). Но означает ли это, что на чемпионате мира Гран При (конкурирующей с Ф1 серии, продвигаемой GPWC, старт которой назначен на 2008 год) можно ставить жирный крест?

ПОЗИЦИЯ B.A.R.-HONDA

Нового босса B.A.R. Ника Фрая больше интересуют вопросы управления командой, чем политические игры Ф1; однако Соити Танака из Honda надоело, что Мосли, по его мнению, без конца меняет правила. Словом, японец отвергает практически все предложенные FIA поправки

Очевидно, именно к такому выводу подталкивали всех Экклстоун, Мосли и Монтедземоло.

25 января представители команд и автопроизводителей собрались в Лондоне с целью обсудить будущее Ф1 (или «гонки Гран При», как неоднократно указывается в пресс-релизах, выпущенном по итогам встречи и опубликованном 26 января). Не явилась — по собственному желанию — только Ferrari. Таким образом, в отсутствие Тодта и Монтедземоло команды и автоконцерны решили, что «гонки Гран При должны и впредь быть авангардом автоспорта»; «необходимо разработать долгосрочный план действий, обеспечивающий процветание гонки Гран При и всех заинтересованных, в том числе команд, спонсоров и трасс»; «необходимо создать систему поддержки и поощрения независимых команд посредством оказания технической помощи и поставки двигателей»; «необходимо разработать план действий, который позволит привлечь новых болельщиков, оправдывая ожидания зрителей по всему миру»; и «необходимо разработать открытую, прозрачную, справедливую структуру коммерческого, технического и спортивного управления».

ПОЗИЦИЯ RENAULT

Флавио Бриаторе, старый приятель Экклстоуна, предпочитает свои карты не раскрывать. И все же он в числе девяти «мятежников». На вопросы о политике в Ф1 он неизменно отвечает: «Необходимо повысить зрелищность Ф1 для болельщиков и телезрителей». Что правда, то правда

ВСТРЕЧАТЬСЯ ИЛИ НЕ ВСТРЕЧАТЬСЯ?

В ответ на это Мосли еще раз предложил руководителям команд встретиться с ним и с Экклстоуном 28 января. Отказались все — за исключением Тодта. В эксклюзивном интервью F1 Racing неофициальный представитель девяти «мятежных» команд Стoddарт сказал: «Мы сообщили Макс, что с нашей точки зрения вопросы, подлежащие обсуждению, чрезвычайно серьезные, и мы не готовы разбираться с ними по-быстрому. Кроме того, наши технические директора и мотористы не могли принять участие в предложенной Максом встрече 28 января, а было бы совершенно неправильно решать будущее этого вида спорта без них. Но мы предложили организовать двухдневную конференцию во время трехнедельного перерыва после ГП Бахрейна, так как мы должны уделить достаточно времени обсуждению этих вопросов».

Звучит в высшей степени разумно, однако отказ команд прийти на организованную Мосли встречу,

ПОЗИЦИЯ BMW-WILLIAMS

Фрэнку Уильямсу, как и Марио Тайссену из BMW, не по душе 2,4-литровые моторы. Однако больше всего Фрэнка беспокоит неопределенность в отношениях между Гроувом и Мюнхеном, и Экклстоун пытается на этом сыграть. Но сэр Фрэнк — крепкий орешек



Стoddart, «староста Ф1», грозит президенту FIA Мосли



Тесное сотрудничество Макса и Тодта нервирует всех

разумеется, вызван не только желанием отвести два дня на конструктивные дебаты с участием всех заинтересованных лиц, но и с их уязвленным самолюбием. В любом случае, ни представители 9 команд, ни Эклстоун на встречу не пришли.

Несмотря на это, Мосли (в сопровождении Чарли Уайтинга и Ричарда Вудса из FIA) и Тодт (с Россом Броном из Ferrari) встречу провели. «Думаю, здесь не обошлось без обид, сопения и пыхания со стороны других команд», — сказал позднее Мосли журналистам. Когда его спросили о перспективах GPWC, он ответил: «Это меня совершенно не беспокоит — GPWC нельзя принимать всерьез». К нашему удивлению, он также назвал события того дня «началом мирного урегулирования».

Когда F1 Racing попросил Стоддарта прокомментировать это последнее замечание, тот сказал: «Не думаю, что эта ремарка хоть кого-то удовлетворит. На самом деле это просто бред какой-то».

Истина, как всегда, где-то посередине. Многие инициативы, предложенные FIA и Ferrari 28 января, вполне разумны: сокращение объемов тестов; стандартный блок управления двигателем; увеличение периода уведомления об изменениях в правилах; отмена принципа единогласия для внесения подобных изменений; даже внедрение стартеров на машинах (впервые об этом заговорил Питер Уиндзор в сентябрьском номере F1 Racing, но как бы про себя).

Но проблема вот в чем: сколь положительными ни были бы итоги любой встречи FIA и Ferrari — сторон, которым, имея на то основания или нет, не доверяют остальные команды, — истинная ценность этих итогов никогда не будет признана девяткой «мятежников».

ТАК ВО ЧТО ЖЕ ИГРАЕТ МАКС?

«Девять из десяти руководителей команд и Берни разделяют мнение, что Макс вышел за границы дозволенного», — сказал Стоддарт. —

Начиная с Бразилии-2004 девять команд действуют заодно, пытаясь профессионально продвинуть автоспорт. Мы старались сделать все, чтобы Ferrari вернулась к нам — да и Макс тоже, — но они почему-то решили нам даже не отвечать. Сейчас, решив выполнять свою программу без участия 90% команд и даже держателя коммерческих прав ►

ПОЗИЦИЯ MCLAREN

Рон Деннис, которого сильно недолюбливает Мосли, предпочитает держаться в стороне и позволяет Полу Стоддарту из Minardi возглавлять «мятежников». Но в частном порядке Рон безоговорочно поддерживает «восстание»

ПОЗИЦИЯ RED BULL RACING

Владелец команды Дитрих Матешич и ее руководитель Кристиан Хорнер дружат с Эклстоуном. Мосли тоже помогал Хорнеру. Время возвращать долги? Может быть. 31-летний Кристиан вряд ли будет сразу же совать палки в колеса Берни и Макс

‘НЕ ОБОШЛОСЬ
БЕЗ ОБИД, СОПЕНИЯ И
ПЫХЕНИЯ СО СТОРОНЫ
ДРУГИХ КОМАНД’
МАКС МОСЛИ

(Экклстоуна), Макс действует отнюдь не в интересах Ф1. Мы (то есть девять команд и Экклстоун) хотим развивать спорт ради всеобщего блага, а Макс желает сохранить статус-кво при поддержке одной команды».

Когда F1 Racing спросил Стоддарта, чувствует ли он, что вокруг Мосли формируется атмосфера недоверия, он ответил: «Несмотря на то что положение сложное, у Макса и Ferrari все еще есть время поддерживать инициативу Берни и девяти команд. Что произойдет, если они этого не сделают? Ну, в перспективе такая позиция окажется несостоятельной. Да и управляющему органу (FIA) не очень-то выгодно оказаться в ситуации, когда его президент постоянно занимает сторону одной из команд. Если сильно упрощать, то ответ на ваш вопрос — «да». Будет очень печально, если Макс, сделавший за предыдущие годы так много хорошего для Ф1, вдруг потеряет доверие команд и всех остальных. Но такое возможно. Нам нужно согласие. Если нет всеобщего согласия, тогда кто-то должен уступить».

Сильно сказано, хотя и не совсем объективно. Но это и неудивительно: можно ли ожидать объективности от Стодди, находящегося по другую сторону баррикад?

Позиция FIA, напротив, заключается в том, что она создала собрание с целью обсудить — честно и открыто — будущее автоспорта, а девять команд проигнорировали приглашение. Спрашивается, как смеют эти девять команд обвинять FIA и Ferrari в подрыве единства?

И все-таки многие боссы команд разделяют позицию Стоддарта, несмотря на то что большинство из них слишком боится Мосли, чтобы, подобно Полу, открыто делать столь дерзкие заявления.

Впрочем, Патрик Хед, по своему обыкновению, довольно откровенен: «Нам нужно усовершенствовать систему выработки правил в Ф1. Последние изменения регламента стоят целое состояние, и есть мнение,

что Ferrari тоже приложила к ним руку. В этом девять команд вполне солидарны».

«Все просто: Макс проиграл», — сказал F1 Racing еще один из боссов команд, попросивший нас не рас-

ПОЗИЦИЯ JORDAN

Сейчас, когда Эдди ушел, сказать трудно. Спортивный директор Midland F1 Тревор Карлин имеет, как и Хорнер, репутацию «человека Мосли» — и, подобно Матешичу, владелец команды Алекс Шнайдер, несомненно, прислушивается к рекомендациям Экклстоуна

Как обычно, Макс не обращает внимания на критику: «Когда настанет момент, людям (то есть руководителям команд) самим придется решать, хотят ли оставаться в чемпионате мира или нет. Но в ближайшие три года им принимать такое решение не придется. Они знают об этом, вот почему им легко занимать столь жесткую позицию».

ЧЕГО ЖДАТЬ ДАЛЬШЕ?

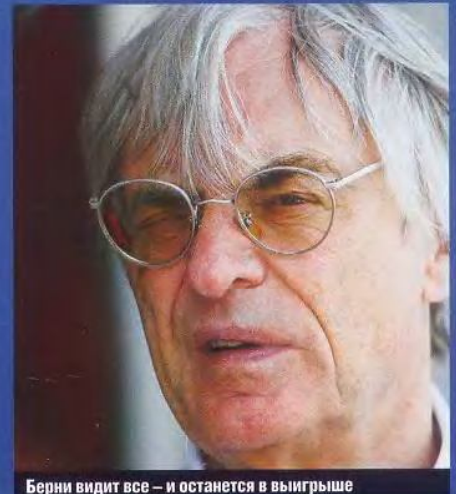
GPWC — официальная оппозиция порядкам Экклстоуна/Мосли. Сейчас, когда Ford покинула Ф1, а Ferrari вышла из GPWC, ее членами остаются только Mercedes-Benz (DaimlerChrysler), BMW и Renault.

Однако Renault после прихода нового директора Карлоса Госна взвешивает свои перспективы в Ф1. Ходят также слухи, что BMW обдумывает уровень своего дальнейшего участия в Ф1. Говорят, Экклстоун пользуется моментом, чтобы убедить сэра Фрэнка последовать примеру Ferrari и в одностороннем порядке продлить Договор Согласия (тем самым обеспечив себе поддержку Экклстоуна на случай, если ему придется сменить поставщика двигателей). Таким образом, единственный надежный член GPWC — это Mercedes-Benz. Но, может, теперь, когда верный приверженец GPWC Юрген Хубберт — бывший гендиректор DaimlerChrysler — вышел на пенсию, и это как-то изменится?

ПОЗИЦИЯ MINARDI

Возглавляемая неофициальным старостой Ф1, единственным и неповторимым Стодди, Minardi — самая мятежная команда Ф1. Стоддарт обладает житейской мудростью и смелостью и готов дать на отсечение самое дорогое, даже зная, что кастратор Мосли уже точит свой ритуальный нож...

F1 RACING РАЗОБЛАЧАЕТ



Берни видит все — и останется в выигрыше

Может ли GPWC не потерять лицо, продолжать оказывать влияние на будущее Ф1 в интересах своих сторонников и передать оставшимся автоконцернам коммерческие права Формулы 1, выкупив долю трех немецких банков в SLEC и назначив Экклстоуна пожизненным президентом?

А С МАКСОМ ЧТО?

F1 Racing считает, что команды, несмотря на их уверения в обратном, все-таки согласятся на доллары Экклстоуна (\$100 млн в случае Ferrari и по убывающей до \$35 млн для Minardi). Кроме того, Экклстоун выделит им гораздо большую долю в общей прибыли, чего они так долго и добивались через GPWC.

А Мосли? Он всегда был очень полезен Экклстоуну, он всегда был слишком хитер и аристократичен, чтобы позволить кучке крестьян от Ф1 (как, возможно, он втайне их называет) вышвырнуть его из автоспорта. И неважно, бунтуют они или нет...

• См. Великий комбинатор, с. 68

• См. Красная угроза, с. 96

> Кто бросит вызов Мосли?

В октябре Мосли будет снова баллотироваться на пост президента FIA. После прошлогодней провалившейся попытки сместить его с этой должности, предпринятой группой высокопоставленных чиновников FIA и Всемирного совета по автоспорту, никто больше не изъявлял желания бросить вызов нынешнему президенту.

Однако ходят слухи, что «мятежные» команды и связанные с ними автоконцерны планируют выставить своего кандидата — и выбирать между ним и Мосли будет электорат числом более 150 организаций — членов FIA.

За этим кандидатом угадывается Стоддарт. Он сказал: «Быть президентом FIA — для меня слишком масштабная роль. Но если бы обязанности разделили и учредили должность вице-президента, отвечающего за Ф1, тогда да, такое предложение меня заинтересовало бы».

Еще одним потенциальным кандидатом выступает бывший руководитель Jaguar Racing/Red Bull Racing Тони Парнелл, который, как и Стоддарт, достаточно обеспечен, чтобы возглавить FIA на общественных началах. Он подходит на этот пост, так как имеет богатый опыт, острый ум и безудержно любит автоспорт. Сам Парнелл, от-

правившийся в велопробег по Вьетнаму, оставил эту гипотезу без комментариев.

Проблема в том, что ни Стоддарт, ни Парнелл не входят во Всемирный совет по автоспорту, а значит, их имена практически ничего не говорят широкому электорату. Более того, Мосли уже начал продвигать своего ставленника — единственного босса команды Ф1, входящего в этот совет. Зовут его Жан Тодт.



Стодди — в президенты?



Он говорит, но есть ли слушатели?

ПЕРЕСАДКА

Русские времена в FIA GT

Алексей Васильев и Николай Фоменко проведут сезон 2005 года в высшем классе чемпионата FIA GT, сменив Porsche на Ferrari. И Aston Martin

Алексей и Николай дебютировали в чемпионате FIA GT четыре года назад в «джентльменском» классе N-GT, учрежденном для того, чтобы обеспечить связь между полупрофессиональным и профессиональным спортом. N-GT помогает привлечь в гонки энтузиастов, способных оплатить свои выступления (к примеру, на старт этапов чемпионата мира время от времени выходит президент московского банка «Визави» Рустем Терегулов – ради собственного удовольствия), а также гонщиков, желающих пройти подготовку перед стартами в более серьезном классе. Последнее справедливо для российского дуэта Васильев–Фоменко, зарекомендовавшего себя с самой лучшей стороны за время, проведенное в этом чемпионате. Подтверждением тому стало и их участие в знаменитом леманском автомарафоне, и высокие результаты в личном зачете чемпионата FIA GT, и звание лучшего гонщика России 2004 года, которого по итогам журналистского опроса, проведенного ежемесячником «За рулем», удостоен Алексей Васильев.

Свой пятый полный сезон в главном туринговом первенстве мира российский экипаж наконец-то проведет в главном классе, GT. Алексей и Николай будут выступать за рулем Ferrari 550 Maranello, а техническую поддержку им окажет британская команда Cirtex Motorsport.

«Это начало нашей новой программы Russian Age – русские времена в гонках, – говорит Алексей. – Разумеется, мы будем выступать под российским флагом, а наша Ferrari, скорее всего, будет окрашена в национальные бело-сине-красные цвета. Впрочем,



не исключен и бело-синий вариант – красивые тона, которые отлично подходят этой программе».

«Мы рады, что для своей программы русские выбрали нас, – говорит менеджер Cirtex Роб Ширле. – Это долгосрочный проект: уже подписан контракт на два года, но мы рассчитываем поработать вместе несколько лет, добиваясь исполнения поставленных нами целей. Мы хотим играть ведущие роли в гонках GT, и в частности в чемпионате FIA GT».

Первые тесты за рулем мощного Ferrari Алексей и Николай провели еще в декабре во Франции на автодроме «Валь де Вьян» в составе французской команды Larbre Competition, а в конце февраля, когда будет готова машина, они начнут подготовку к новому сезону.

«В начале марта я еду на тесты, которые пройдут на автодроме «Поль Рикар», а оттуда отправлюсь в Англию, в так называемую Гоновую долину – треугольник, образованный Силверстоуном, Донингтон-парком и городом Банбери, где расположена база компании Prodrive (занимающейся подготовкой Ferrari 550 для чемпионата FIA GT. –

Прим. F1 Racing). Оттуда гораздо удобнее ездить на соревнования, а кроме того, можно попрактиковаться в английском языке».

Планы наших ребят иначе как грандиозными не назовешь. По словам Алексея, в сезоне-2005 им предстоит провести 17 гонок: 11 в чемпионате FIA GT, пять в серии Le Mans Endurance (LMES) и, конечно же, точный марафон в Ле-Мане, где россияне обещают непременно добраться до финиша.

«Выступать на протяжении всего сезона мы будем вдвоем, – говорит Алексей Васильев, – но основная нагрузка ляжет на меня и Кристофа Бушю (француз 38 лет, в сезонах '01 и '02 он побеждал в чемпионате FIA GT, а до этого был чемпионом и в классе N-GT. – Прим. F1 Racing). Начнем чемпионат за рулем Ferrari, а после «24 часов Ле-Мана» планируем в гонках FIA GT пересечь на Aston Martin DBR9».

Немаловажный вопрос – кто будет поддерживать россиян в предстоящем чемпионате. Первые два сезона в FIA GT они провели под флагом Тюменской нефтяной компании, затем еще два – в сотрудничестве с «ЮКОСом». Похоже, что и в предстоящем году ведущими спонсорами наших гонщиков будут нефтяники – речь на сей раз идет о компании «РуссНефть».

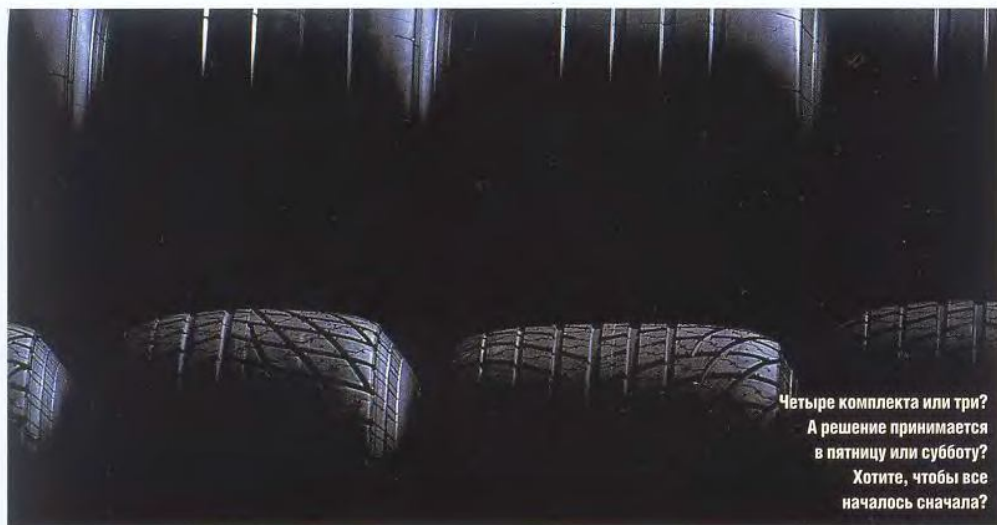
«Вообще-то спонсорские дела ведет Коля, – мягко уходит от этой темы Алексей. – Я же главным образом занимаюсь физической подготовкой – практически не вылезаю из зала».

И с картодромов – добавим к этому мы. В январе F1 Racing своими глазами видел Алексея на новой картинговой трассе в Подольске. Кстати, в компании с Робом Ширле.

На протяжении двух последних сезонов Ferrari 550 Maranello (основное фото) остаются практически непобедимыми в FIA GT. На счету этих машин 12 побед в 21 гонке и два чемпионских титула; Алексей Васильев (вверху) и Николай Фоменко впервые поведут столь серьезную технику

‘МЫ БУДЕМ ВЫСТУПАТЬ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ, А НАША FERRARI БУДЕТ РАСКРАШЕНА В НАЦИОНАЛЬНЫЕ БЕЛО-СИНЕ-КРАСНЫЕ ЦВЕТА’





Четыре комплекта или три?
А решение принимается
в пятницу или субботу?
Хотите, чтобы все
началось сначала?

ВПУР ПРИЙТИ В ОТЧАЯНИЕ

Неразбериха с регламентом по шинам

За какие-то недели до первого старта сезона некоторые положения регламента-2005, касающиеся шин, по-прежнему вызывают вопросы. Несмотря на интенсивные тесты в межсезонье, многие команды все еще не понимают, как именно новые правила будут работать в гонках, и собираются обсуждать эту проблему с директором гонок FIA Чарли Уайтингом.

Так как же на самом деле работает новый формат? По ходу гоночного уикенда каждая команда имеет право использовать по четыре комплекта шин на машину (это без учета дождевой резины, о которой разговор особый). При этом в пятницу они получают по комплекту жестких и мягких шин. Их особенности сможет оценить каждый гонщик, прежде чем к 9 утра в субботу он примет решение, на каком типе резины проводить

оставшуюся часть уикенда. Отвергнутый комплект подлежит возврату FIA, а это значит, что у него останутся лишь три комплекта — один из двух пятничных плюс два свежих. В субботу гонщики могут распоряжаться этими комплектами полностью по своему усмотрению, но к началу субботней квалификации должны заявить комплект, на котором поедут и квалификацию, и гонку.

Многие считают, что на три комплекта приходится слишком большая нагрузка — с чем не согласен Уайтинг. «Мы не хотим, чтобы гонщик, прокол шин на первом круге, менял ее на ту, что прошла в пятницу и субботу кругов 60», — сказал он F1 Racing. — Именно поэтому команды и получают на субботу третий комплект».

Однако остается вопрос, в какой момент гонки можно будет прово-

дить замену шин. Согласно нововведениям это может быть сделано «исключительно по соображениям безопасности», как говорит FIA. Непонятно, можно ли считать поводом для смены шин их чрезмерный износ. Уайтинг считает, что можно: «Если становится виден корд, это определенно опасный момент».

Однако этим правилом вполне могут злоупотребить гонщики, сознательно избрав стиль вождения, ведущий к повышенному износу, хотя Уайтинг убежден, что подобное явление не будет носить систематический характер. Но ведь в пылу боя непросто уследить за исполнением всех правил. И тогда дело будет за stewards, имеющими право налагать штрафы после финиша, — вероятнее всего, добавлять 25 с к результату или исключать из гонки.

ЗАДЕЛКА ЩЕЛЕЙ

Как команды компенсируют (аэро)потери

Если оценить новые ограничения в аэродинамике, то наибольшее влияние на конструкцию машин оказали изменения в задней части днища.

До недавнего времени инженеры имели возможность беспрепятственно сокращать щель между днищем и задними шинами — иногда до такого предела, что шина терлась о днище, когда механики закатывали машину в бокс. Впрочем, в режиме гонки это не было проблемой, потому что силы аэродинамики прижимали шасси к земле, благодаря чему между шиной и днищем появлялся достаточный зазор.

Новый регламент требует, чтобы щель между днищем и шиной была не менее 70 мм, препятствуя разделению верхней и нижней аэродинамических поверхностей. В результате воздух высокого давления



С введением нового технического регламента эффективность аэродинамики задней части машин приобретает особое значение

проникает под днище, значительно снижая эффективность работы диффузора.

Все это приводит к необходимости дальнейшего «уплотнения» задней части корпуса вокруг трансмис-

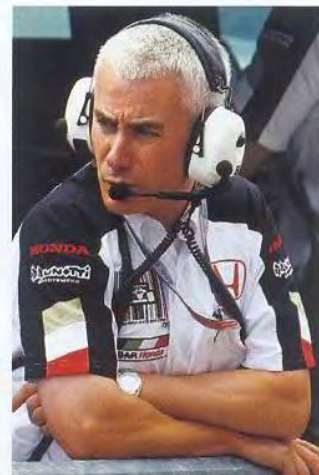
сии — так, чтобы отводить поток воздуха от щели между шиной и днищем. Наверняка тут скоро появится много заимствований у команд, сумевших решить эту проблему лучше других.

МАТЕРИАЛЬНЫЕ ВЫГОДЫ

Худейте с нами!

Крепче, легче, компактнее — таковы требования к конструкции любого компонента следующего поколения машин Ф1. Каждый год изготовители шасси и моторов стремятся облегчить свои разработки хотя бы на несколько граммов, но в этом сезоне команды, похоже, превзошли сами себя.

Toyota заявляет о том, что ей удалось облегчить TF105 на 10 кг. А по уверениям B.A.R.-Honda, разработанная ею коробка передач с корпусом из углеродпластика на 15% (примерно на 5 кг) легче прошлогодней. Добавьте к этому экономии веса при разработке шасси BAR 007, рычагов подвески плюс нынешнюю программу Honda, направленную на снижение веса, и вы поймете, почему лидерам приходится возить с собой в наши дни около 100 кг балласта, чтобы вписаться в установленный FIA 600-килограммовый лимит.



007-я от Уиллиса весит всего 500 кг

Что же касается монокока, основные способы снижения его веса кроются в достижениях индустрии композитов. И действительно, предлагаемые ею современные материалы весят намного меньше, чем два-три сезона назад.

Но дело не только в том, что легче стала стеклоткань, — добиться экономии веса помогает также внедрение более легких резиновых наполнителей. Ну и сотовая прослойка между пластинами карбона также позволяет сэкономить — теперь меньше весит и она.

С каждым новым поколением машин конструкторы обогащаются новыми знаниями: как работать с материалами, как модифицировать процесс выпечки, чтобы конечный продукт был не менее прочным, чем раньше, но весил меньше. Прогресс не остановишь!

Деловая мозаика

▽ Маки подрезали AT&T

McLaren слотнула бывшего ягуаровского спонсора AT&T за \$1,5 млн. Значок на верхней части кокпита будет хорошо виден на экранах ТВ. Выражаясь языком McLaren, AT&T предлагает «продвинутый набор решений в области коммуникаций». Читай: телефонной связи.



▽ Жертвам цунами

Ferrari и Red Bull Racing первыми сделали пожертвования для аукционной продажи в фонд пострадавших от цунами, которая состоится в четверг накануне ГП Малайзии. Директор гонки Дато Мозкани Махатир сказал: «Я просил команды и гонщиков передать нам кто что может».



▽ Ягуаровцы снова при деле

Нав Сиду, бывший глава отдела по связям с общественностью Jaguar, создал вместе с Сесиль Симон, главой отдела по связям со спонсорами Jaguar, консультационную фирму. Сиду хочет проводить маркетинговые акции вроде прошлогодней Ocean's Twelve, организованной в Монако-2004.



ДРУГ, ОСТАВЬ ПОКУРИТЬ

Jordan теряет Benson & Hedges

Как мы и предсказывали, Benson & Hedges покидает Ф1. Компания Gallaher Tobacco, владеющая этим брендом, считает, что в связи с переменами в команде нет смысла продолжать продвижение B&H, который был связан с Jordan на протяжении 9 лет. Взамен на новом EJ15 появится логотип Sobranie, ведущего бренда, продаваемого Gallaher на Дальнем Востоке.

Размеры логотипа будут меньше, чем B&H, поскольку Gallaher сокращает объемы инвестиций в команду, впрочем, сокращение планировалось давно. Если бы Эдди Джордан остался у руля, компания могла оставить прежний бренд. По мнению Gallaher, в Формуле 1 марка B&H неразрывно связана с Эдди и его рок-н-рольным имиджем. Компания могла даже увеличить объемы финансирования команды, если бы новые владельцы, учитывая ее предпочтения, пригласили британского гонщика (за Jordan в прошлом выступали Дэймон Хилл и Ральф Фёрман).

Все это обсуждалось сразу после сообщения о покупке команды на совещании в резиденции Jordan в Силверстоуне с участием Дэвида Маррена из M&C Saatchi (агентства, управляющего отношениями Jordan и Gallaher) и Кристиана Гайстдорфера, нового коммерческого директора Jordan, назначенного Midland. Там же присутствовали новый директор команды Колин Коллес, Эдди Джордан и его коммерческий директор Ян Филлипс.

Когда стало ясно, что Эдди покинет команду, а Midland намерена пригласить индуса Нараина Картикееяна и португальца Тьяго Монтейру, Gallaher решила ограничиться более дешевым брендом Sobranie.

Между тем Midland, по слухам, уже подписала три солидных спонсорских соглашения, вступающих в силу одновременно с «истинным» дебютом программы Midland F1 в 2006 году. Представитель команды отказывается комментировать ход коммерческих переговоров.

АЖИОТАЖ

Турецкие фирмы строятся в очередь

Дебютный ГП Турции вызывает огромный интерес у компаний этой страны, включая группу Anadolu, одну из крупнейших в Турции. Там планируют продвижение своего пивного бренда Efes Pilsen и не исключают даже размещения его логотипов на машинах. Efes Pilsen — лидер на рынках Турции, России и республик, названия которых заканчиваются на -стан (например, Узбекистан). Эта компания спонсирует сборную Турции по футболу и один из ведущих баскетбольных клубов. Anadolu оценивала возможности Формулы 1 для продвижения своего бренда с 2002 года — тогда они были близки к заключению контракта с Jordan.

На какую же команду падет выбор на этот раз? В Efes Pilsen об этом не говорят, но F1 Racing уверен, что их партнером, скорее всего, будет B.A.R.: она входит в число ведущих команд, располагает свободным пространством на своих машинах (в отличие от Ferrari или Renault) и не имеет пивных партнеров (в отличие от Williams и McLaren). Кроме того, кое-кто из сотрудников агентства Steam Group, обеспечивающего эту программу, тесно связан с BAT, а у Anadolu Group хорошие связи с Honda.

Ну а спонсором самой гонки будет, похоже, Marlboro, — если позволят местные антитабачные законы.



ПРОРЫВ

Ф1 в США — в прайм-тайм

Берни Экклстоун добился успеха в своем стремлении продать Ф1 американской публике. В 2005 году четыре Гран При будут транслироваться американским кабельным каналом CBS в прайм-тайм.

«Это важный шаг в наших планах продвинуть Ф1 в США, — заявил Экклстоун, — и расширить телеаудиторию в ближайшие годы».

Так ли это? Ведь речь идет о ГП Сан-Марино, Испании, Европы и Канады — обычно самых скучных в сезоне. Место в программе в прайм-тайм означает, что они не будут показаны в прямом эфире, тем более что по условиям контракта платный телеканал Speed Channel, регулярно транслирующий гонки Ф1, будет показывать эти четыре этапа с недельной задержкой.



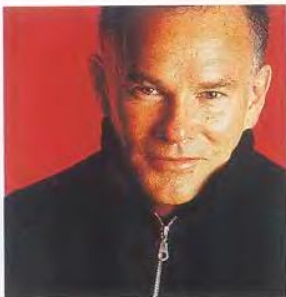
НАЛЕТАЙ — ПОДЕШЕВЕЛО!

У Sauber есть что продать

Похоже, дело все больше и больше идет к тому, что в Австралии Sauber будет выступать с девственно синим воздухозаборником. Свободное пространство для наклеек важных спонсоров образовалось в октябре, когда Red Bull покинул насиженное место, чтобы создать собственную команду.

Петер Заубер считает, что до старта в Мельбурне ему удастся заполнить свободную площадь, но для этого ему надо найти крупного спонсора. В команде надеются, что два других ведущих спонсора, Petronas и Credit Suisse, увеличат рекламный бюджет и компенсируют прореху в \$10 млн, получив взамен больше места под свои логотипы.

Однако команда подтвердила, что места, занимаемые этими спонсорами, не изменятся.



Питер Уиндзор

Как вам этот разительный контраст между бывшим и нынешним владельцами Jordan? Эдди был гонщиком, Алекс Шнайдер – стальной магнат

Насчет того, покидает Эдди Джордан пит-лейн или нет, выводы делать рано. Есть у него манера высказываться откуда ни возьмись, когда ты меньше всего этого ждешь. Но команду он продал, это факт. Покупателем, как и следовало ожидать, стал вовсе не шейх с Ближнего Востока, а загадочный русский по имени Алекс Шнайдер. Шнайдер, похоже, не имеет привычки наслаждаться гонками традиционным образом: точить ляды в баре в Силверстоуне или, например, наблюдать за зимними тестами, стоя с внешней стороны последнего поворота в Барселоне, – и все-таки по своему энтузиазму он, кажется, вполне сравним со старым добрым Эдди. В октябре прошлого года F1 Racing рассказал, что Шнайдер предполагает объединить свои гоночные предприятия под общей вывеской «Midland», которая, думаю, мгновенно привлекла внимание Эдди Джордана, и вот почему. Прежде всего она вызывает ассоциации с названием банка, а эти учреждения всегда

были близки сердцу Эдди. В те времена, когда его тернистый путь к вершинам только начинался, он служил банковским кассиром и, полагая, с тех пор неравнодушен к особой атмосфере банка – назовем это запахом денег.

С этого шасси Ralt (внизу) ведет отсчет история первой команды Эдди, Jordan Racing, выступавшей тогда в Ф3, – так 25 лет назад началась легенда. Похоже, что в 2005-м он расстался с Ф1

Но вернемся к мистеру (товарищу?) Шнайдеру. Полагаю, Эдди, как и многим из нас, ветеранов, подумалось, что само название проекта Midland отражает любовь и уважение русских к британскому гоночному наследию. Помните, в 60-е была такая достаточно успешная команда Midland Racing Partnership (MPR), за которую выступали Ричард Эттвуд, Дэвид Хоббс и Билл Брэдли? Вышим ее достижением стала победа Эттвуда в гонке Формулы Junior, проходившей в Монако в 1963-м. Эдди Джордан всегда был убежден: человек, уважающий Эттвуда, – это хороший человек. Поэтому со свойственной ему хитрецей и сметкой Эдди нацелился на Шнайдера.

И если уж пришло время Эдди отойти от дел, то можно ли было найти лучшего покупателя на акции Jordan, чем поклонник MPR и владелец банка?

Через пару месяцев, если окажется, что дела команды при новых владельцах идут хуже, чем хотелось бы, Эдди не будет слишком уж расстраиваться. Лучшие люди уволены, духом Эттвуда и не пахнет, а сам Эдди, оказывается, уже не играет особой роли в планах перекроенной команды. Историческая победа Midland в Монако в 1963 году, не говоря уже о четырех ГП, выигранных самой Jordan, – все это забыто в эгоистичном порыве купить новую игрушку.

И тогда Эдди, думаю, вернется – как в свое время сделал Фрэнк Уильямс. Фрэнк работал на Уолтера Вольфа весь 1976-й и в начале 1977-го, и я отчетливо представляю, как тогда, 28 лет назад, в холле отеля «Хилтон» в Сан-Паулу он сказал, что больше не в силах этого вынести. «Быть у Уолтера на побегушках? "Да, Уолтер!", "Нет, Уолтер!" С меня довольно! – воскликнул Фрэнк. – Я возвращаюсь в Англию и создаю новую команду. Я уже посмотрел замечательный городок Дидкот и нашел инженера по имени Патрик Хед...»

Хотя у Эдди теперь нет проблем с деньгами, вскоре он испытает те же эмоции: потому что – и это самое главное – он один из нас, парень, который по-настоящему любит автогонки и хочет получать от них удовольствие. С Эдди всегда все понятно: он хочет выигрывать гонки, хочет ваши деньги, а если у вас денег нет, хочет получить то, что вы ему можете предложить. Все просто. Без обмана. Как и Берни, Эдди таков, каков он есть, и благодаря ему Формула 1 за последние 15 лет только выиграла.

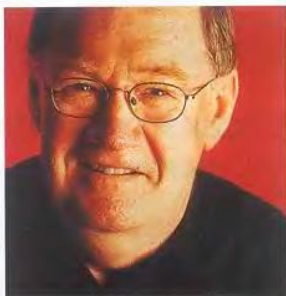
Благодаря Эдди выиграл Михаэль Шумахер, а также целая плеяда других чемпионов и победителей, включая Дэймона Хилла, Рубенса Баррикелло, Хайнца-Харальда Френтцена, Ральфа Шумахера, Джанкарло Физикеллу, Ярно Трулли, Эдди Эрвайна, Тьерри Бутсена, Джонни Херберта и Жана Алези. А еще можно вспомнить Такуму Сато, Ника Хайндфельда, Рикардо Зонту, Андреа де Чезариса, Маурисио Гужельмина, Мартина Доннелли и Мартина Брандла.

Да, Эдди стал главой команды, но он редко позволял всей этой суете, вроде политики или совещаний по проблемам бюджета, нарушать ритм его жизни – его рок-н-ролл, занятия спортом, благотворительные велопробеги, гольф, строительство катеров – или мешать ему быть отцом семейства, хорошим другом, с которым приятно иногда посмеяться за компанию. Не спорю, возможно, за свою жизнь он надул массу народа – а скольких еще надует? Но он делал это изящно и со вкусом – со свойственными ему обаянием, юмором и подлинно автогоночной смекалкой.

Надеюсь, товарищу Шнайдеру было приятно. Лично я оценил. 1

‘С Эдди всегда все понятно: он хочет выигрывать гонки, хочет ваши деньги, а если у вас денег нет, хочет получить то, что вы ему можете предложить. Все просто. Без обмана’





Алан Хенри

Нынешняя конфронтация Ferrari, FIA и FOM с девятью остальными командами есть признак грядущих потрясений

Самая удивительная сторона Формулы 1 состоит в том, что в этом спорте год от года происходит масса внешних изменений, но в кулуарах не меняется ничего. Как всегда, накануне Гран При Австралии уровень адреналина растет и все чувствуют прилив эмоций и энтузиазма. Сможет ли новый McLaren MP4-20 Рона одолеть FW27 Фрэнка Уильямса? Не придется ли им снова нюхать выхлоп Ferrari F2004М Михаэля Шумахера? Публику хлебом не корми, дай посурачить на все эти темы: именно благодаря постоянному круговороту слухов и спекуляций Формуле 1 обеспечен статус чуть ли не самого важного и заметного спорта на планете.

Но стоит заглянуть за кулисы сверкающей галактики из карбона, титана, резины и космических технологий, и вы обнаружите, что Ф1 та же, что и 25 лет назад. В 1980 году коротышка-импресарио и его компаньон, безукоризненно одетый бывший адвокат аристократических корней, узурпировали весь бизнес Формулы 1 к очевидной выгоде всех команд. С тех пор Берни Экклстоун и Макс Мосли держат спорт в стальных объятиях, из которых невозможно вырваться.

Берни и Макс
четверть века назад:
снимок сделан
в Дижоне в 1977-м,
когда они еще мало
чем отличались
от других владельцев
команд. Как все
изменилось с тех пор!

Собственно, до недавних пор вырваться никто и не пытался.

Люди, знающие Мосли с того времени как 40 лет назад он пришел в автоспорт, наверное, до сих пор не могут поверить, что нынче Макс – президент FIA. Стоит вспомнить его деятельность на заре существования March Engineering, команды Ф1, одним из основателей которой он был в далеком 1970-м, как они ту же начинают хихикать. Да-сясь от смеха, они расскажут вам, что аббревиатура MARCH расшифровывалась как «Much Advertised Racing Car Hoax» («Широко разрек-

ламированная автогоночная фикция»). Многие считали, что Макс издевался над всеми уже тогда, и он продолжает делать это сейчас, спустя много лет.

Берни тоже не изменился. Безжалостный жесткий игрок, он до сих пор уверен, что в состоянии держать владельцев команд за шкуру так крепко, что они могут издавать только комариный писк. Недавний проигрыш судебного процесса против банков, похоже, никак на нем не отразился: он по-прежнему весь в деловой суете и, как обычно, стравливает всех друг с другом. Ф1 стала богатой прежде всего благодаря деньгам крупных автоконцернов, но сейчас Берни вместе с Максом, кажется, готовится превратить ее в убогую Формулу 2400 под предлогом снижения расходов.

Однако тектонические пласты где-то в недрах Планеты Ф1 уже пришли в движение. При помощи нового коммерческого соглашения Экклстоун отколол Ferrari от остальных команд. Это было просчитанным ходом, благодаря которому в ближайшие годы он собирается диктовать условия будущим перемен и тем самым нанести удар по планам GPWC. И все же есть первые признаки того, что это был холостой выстрел. Автоконцерны и их команды-партнеры присоединяться к Ferrari не спешат. Наоборот: они как будто осмелели, отклонив приглашение Мосли обсудить за чаем в отеле Heathrow Hilton перспективы развития спорта. Но Макс по-прежнему хранит спокойствие. Он до сих пор считает, что если позволить автоконцернам влиять на спорт, это приведет к нездоровым последствиям. Он полагает, что доказательством тому служит решение Ford уйти из Ф1, и если подождать какое-то время, то скоро разбегутся и остальные.

Может, он и прав. BMW возмущена предполагаемым переходом на моторы V2,4. Honda в штыки приняла правило «один мотор на две гонки». Toyota обеспокоена тем, что миллионы иен вылетают в трубу Ф1, не принося при этом никакой отдачи. Позиция Renault двойственна, и получается, что преданность спорту хранит только Mercedes. Так что автоконцерны могут и проиграть. Берни Экклстоуну достаточно будет нежно взять за руку Дитриха Матепица и Алекса Шнайдера и убедить присоединиться к Ferrari вместе с их Red Bull и Jordan, чтобы заставить другие команды заколебаться.

Матепиц и Шнайдер – независимые и жесткие предприниматели, и им, возможно, все равно, откуда они будут получать двигатели. Но если в будущем в поисках моторов им придется звонить в Мюнхен, Бриксорт, Токио или Кельн, быть может, им и самим расхочется идти на поводу у Берни. И тем не менее Экклстоун увидел в обоих родственные души. А если вы ладите с Берни, есть шансы, что вы и с Максом поладите. Кстати, в 1980-м именно так и было. Думаю, вы помните, кто выиграл ту войну? ❶



‘Тектонические пласты пришли в движение. Берни отколол Ferrari от остальных команд, но это может оказаться холостым выстрелом’



Кстати, «правильная» машина даже симпатичнее! Джим Кларк на Lotus 49 (основное фото); Lotus 48 (врезка)

Испанский парфюм отправляется в Кострому читательнице Лене: приз за лучшее письмо номера и наблюдательность

Ошибочка вышла!

Читаю это я себе рассказ про «73 самые красивые машины Ф1» в февральском номере F1 Racing, и вдруг вижу такое, от чего теряю дар речи! На второе место в вашем рейтинге помещен Lotus 49 Ford DFV – тут никаких проблем. Да только вот на картинке у вас Lotus 48 FVA, машина Формулы 2, на которой Джеки Оливер в 1967 году выступает в ГП Германии на Нюрбургринге.

Более того, на фото к статье «Вне зачета, зато с призами» Пирс Каридж запечатлен за рулем Brabham BT26 Ford, а вовсе не BRM, как вы утверждаете. Терри Уилер, Великобритания
Лондонская редакция F1 Racing получила десятки аналогичных писем от бдительных и зорких читателей, чья компетентность в вопросах истории Ф1 просто радует.

И все было бы хорошо!...

Перелистывая старые номера F1 Racing, я увидел статью про запрет на рекламу табачных изделий. Я думаю, что в этот закон надо внести поправку.

Потому что, например, завтра Marlboro выпустит шоколадки в красной обертке, Ferrari подпишет контракт с производителем шоколадных изделий, и ее машины снова будет украшать надпись Marlboro. А если бы в законе было сказано, что нельзя рекламировать вещи с таким же названием, как у табачных изделий, то все было бы хорошо.

Игорь Трубников, Санкт-Петербург

Мастера мистификаций

Прочитал вашу статью про McLaren и их возможного алкогольного спонсора, виски Johnnie Walker Black Label (F1 Racing, февраль), и мне захотелось поздравить ваших художников: Adobe Photoshop они освоили мастерски! ☺
Оуэн Томас, Великобритания

Неравная игра

Интервью Пола Стоддарта (F1 Racing, февраль) – это настоящее откровение. Bridgestone только за шинные тесты платит Ferrari больше, чем весь бюджет бедняги Стодди, и, кроме того, Маранелло получает деньги от всех других команд, включая Minardi, только потому, что они такие «особенные». Прошу прощения, но это просто жестокая насмешка над спортом.
Саймон Дарт, Великобритания



Художники F1 Racing вам еще и не то нарисуют!



Пол Стоддарт платит оброк Ferrari

Большое спасибо за интервью Пола Стоддарта. Можно было многое узнать о Ferrari, регламенте, Договоре Согласия и боссах команд. А вообще очень жаль Minardi, будет обидно, если Пол Стоддарт уйдет, очень уж он душевный и забавный дядька, побольше бы таких в Ф1.

Вера, Москва
по e-mail

Письмо номера Удивительное – рядом!

Осчастливив себя новым номером F1 Racing, я, как обычно, начала просмотр с рубрики «Парад». Каково же было мое удивление, когда на фотографии Toyota Ральфа Шумахера я заметила очертания «носа» еще чьей-то машины! Объяснили все законы физики и оптики – это просто страница просвечивала, и в компании с Ральфом на ней «нарисовался» ХПМ с фотографии на предыдущем развороте. Забавно, что таким образом создается видимость жаркой схватки бывших партнеров по Williams. Надо же, бывшие напарники – даже в разных командах, на разных страницах – а все равно умудрились сойтись в борьбе. Если кто-то хочет повторить мой эксперимент – просто посмотрите стр. 9 при хорошем освещении – и все увидите сами :-)) Не имею понятия, знали ли о подобном совпадении фотографы и редакторы, но, в любом случае, well done!! ☺
Лена, г. Кострома
по e-mail

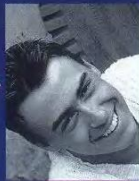
В следующем месяце автор лучшего письма получит приз, предоставленный компанией «Парфюм Палас» (www.parfum-palace.ru): VV женский аромат от Roberto Verino. Свежесть с цитрусовым аккордом мандарина, грейпфрута, лайма и зеленого яблока. Затем следуют женственные фруктовые нотки, подчеркивая элегантность и знатность самбакского жасмина. Его легкость окутывает цветочный аккорд кристалльным сиянием. Имбирный элемент добавляет еще больше чувственности древесным нотам и белому мускусу.

Русская Редакция F1 Racing: 129110, Москва, Проспект Мира, 68, 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.

О, СЧАСТЛИВЧИК!

Вот что значит вовремя родиться! Когда подошло время подыскать гонщика, достойного представлять Россию в Формуле 1, самым подходящим кандидатом на эту роль и по возрасту, и по опыту оказался 23-летний Роман Русинов

Текст Андрей Леринин



У итали часто спрашивают нас, как стать гонщиком. Карьера Романа Русинова вполне может служить примером того, как это делается. Все началось с картинга, когда Роме было 15 лет.

Начало

«Выглядело это так, — вспоминает Роман. — Приехали мы с папой на трассу, сменяли с багажника машины кат — и вперед: заводил, поехали! Какие там регулировки! Мои кат всегда был настроен на сырую погоду, Резину меняли, только когда кат вылезал. Как мне удалось отлучиться в одной из тех гонок, и сам не знаю. Поставили колеса, накачали, не вдаваясь в такие тонкости, как давление воздуха в шинах — и я поехал. Получилось быстро. Выиграл заезд, второй,

в третьем вылетел — но по сумме очков оказался третьим!»

После двух сезонов любительского картинга отец оплатил для Романа курс обучения во французской гоночной школе La Fillere, выпускники которой могли выступать в Формуле Campus.

«После инструктажа поехали на Repault С10 смотреть, что да как, — рассказывает Роман. — Я — пассажиром, а инструктором у нас был Патрик Лонг, тот, который сейчас гоняет в Америке на заводских Porsche. Он проехал круг — красиво так, с переставками, в темпе. Когда подошла моя очередь сесть за руль — а спортивной машине я тогда еще ездить совсем не умел, — то для начала я зарелс. Потом разогнался и попытался войти в один поворот, как Лонг, но затормозил метром за 10 раньше, чем он. Тормознул, вклинил

нейтральную передачу — и так вкатился в поворот. А там кружил третью и попытался прибавить газ — но тут мой инструктор дернул ручник, остановил машину и попросил меня больше никогда ничего подобного не делать. Вот так и началось обучение гоночному делу».

Между прочим, в этой школе в то время учились американец Фил Гилбер (он сейчас выступает в серии IRL Light) и англичанин Адам Карролл, который в феврале катался на тестах B.A.R. Позднее Русину довелось выступать в одной гонке Формулы Repault с Кими Райккёненом, а в Формуле 3000 соперничать с Фелипе Массой и Джамаирей Бруни.

«Со многими из уже известных сегодня гонщиков я ездил тогда практически на равных. Правда, редко доезжал до финиша. Гонялся по принципу: либо грудь

в крестах, либо голова в кустах — и часто вылетал. Но для начинающих это нормально. У Дэвидсона в молодости тоже была репутация сорвиголовы — а сейчас, повзрослев, поднабравшись опыта, он каким ценным пилотом стал: В.А.Р. никуда отпустить его не хочет».

Отъездив сезон в Формуле Campus и два — в Формуле Renault 2000, Роман предпочел для продолжения карьеры британскую серию Palmer Audi, главными достоинствами которой были относительно небольшой бюджет и мощные моторы.

«Интересный был сезон, — говорит Роман. — Там нет тестов, почти нет настроек, результаты очень плотные — в общем, все в твоих руках. Умеешь ездить — побежда-

эл Нельсон, который ездил на деньги Уилмотта, — поясняет Роман. — В одной из последних гонок они решили вопрос чемпионства просто: один встал впереди, другой сзади, взяли меня в коробочку — и все...»

Поворот

Неплохой для 20-летнего гонщика послужной список, украшенный победами и прочими заметными достижениями в формулах Renault и Palmer Audi, помог Роману найти место в европейской Ф3000, сезон в которой он начал с поула. Но главным событием в его карьере стала в тот 2003 год гонка «1000 км Ле-Мана», победа в которой открывала ему путь в знаменитый 24-часовой автомарафон.

ных три часа. Устаешь за это время не столько физически, сколько морально. Помню, когда я впервые сел за руль прототипа Courage, то думал, умру — час казался вечностью. Напряжение там совсем другое, чем в гонках Ф3000, которые длятся тоже около часа. Но теперь я привык, и если в этом году сяду на формулу, неважно какую — GP2, Ф3000, Ф3, Renault V6, — то после LMES эти гонки могут показаться сущей ерундой, как квалификационный круг: раз, и все.

Прототипы дают такую подготовку, что ее хватает тебе на всю гоночную жизнь. Не случайно же Михаэля Шумахера и Марка Уэббера считают быстрыми и стабильными гонщиками — у обоих за плечами опыт таких гонок.

В прототипах очень ценится умение ехать круг за кругом стабильно, как автомат, а предельная скорость иногда даже вредна. Со мной в экипаже ехал бразилец Жаиме Мелу, который проходил круги быстрее, чем я, но при этом постоянно бил машину. К примеру, в Спа он ее ударил и на тренировке, и в квалификации, и в гонке — и на ремонтах было потеряно значительно больше времени, чем он

Вот так все обычно и начинается: сам себе механик (слева), сам себе гонщик (в центре), сам себе грузчик (справа) — типичный старт для будущей звезды Формулы 1

‘Приезжали мы с папой на трассу, снимали с багажника карт — и вперед: заводи, поехали!’



ешь, нет — просто катаешься. В Palmer Audi очень трудно выделиться какой-то находкой, как в других чемпионатах. Стоит попросить механиков сделать что-то особенное, как об этом тут же становится известно всем. Как-то раз в Брэндс-Хетче, когда была сложная погода, я попросил поставить на машину дождевую резину, но не закручивать колеса до конца, чтобы на стартовом поле можно было быстро поменять ее на слики. И что вы думаете — едва я дал команду менять колеса, как то же самое сделали чуть ли не все мои соперники. Они были в курсе, наблюдали за моими действиями — и просто скопировали мой «секретный» тактический ход».

Когда смотришь видеозаписи того сезона, складывается впечатление, что ехал Роман как-то уж очень осторожно, избегая борьбы...

«Да нет, это совершенно не так, — возражает он. — Просто борьба за лидерство в Palmer Audi была очень плотная. Пятый гонщик уступал первому всего 5 очков: стоило допустить ошибку, не закончить хоть одну гонку — и прощай титул».

Но чемпионом он не стал, хотя и был к этому близок...

«Дело в том, что моими основными соперниками были Эйдриан Уилмотт и Джо-

«К тому времени я обзавелся некоторыми полезными знакомствами в гоночном мире, и они сыграли в мою пользу, — рассказывает Русинов. — Еще выступая в формулах, я начал работать с Ивом Куражем, участвовал в испытаниях мотора Mecachrome, установленного на его спортпрототипах. Кураж оценил мои способности и осенью пригласил в один из своих экипажей».

К сожалению, воспользоваться уникальной возможностью и выйти на старт 24-часовой гонки в Ле-Мане Роману не удалось — не нашел спонсора. Зато удалось получить место в серии LMES (Le Mans Endurance) за рулем Ferrari 360 команды JMB.

«Мне очень нравится эта серия, — говорит Роман. — Она возрождает традиции 1000-километровых гонок GT, утраченные несколько лет назад, и, по моему, проходит даже интереснее, чем сезон FIA GT. Правда, никакие это не марафоны (endurance — гонки на выносливость. — Прим. F1 Racing), а настоящие спринты. Я-то думал, что мне предстоит ехать марафоны, где нужно беречь коробку, шины. А ничего этого там нет! Если в формуле я 30 кругов мочил на все сто, то здесь в таком же темпе приходится нестись це-

отыгрывал на трассе. Мы как-то специально провели испытания в Силверстоуне и убедились, что если ехать круг на три-пять десятых медленнее, то резина «ходит» гораздо дольше, менять ее можно реже, а за счет сокращения числа пит-стопов получается приличный выигрыш во времени. Кстати, такой же эффект замечен и в формулах. К примеру, если в Ф3000 ты начинаешь гонку слишком резко, то к последним кругам у тебя резина настолько «убита», что очень трудно удерживать машину на трассе. Хорошо, если удалось оторваться от соперников. А если нет, если они висят у тебя на хвосте — получается, что потенциально ты уже проиграл, причем проиграл на старте».

Лучшее, конечно, впереди

«Ле-Ман остается для меня на первом месте, — говорит Роман о своих планах на ближайшее будущее. — Кроме того, хочу поехать в серии LMES на Ferrari или Maserati в составе JMB. Хочется погонять и в формулах, но гонки GT остаются для меня приоритетными, потому что здесь есть возможность работать над совершенствованием машины, двигателя, — даже если я буду заниматься этим с Ferrari, а не с Courage. Ferrari легче «продать»



РОМАН РУСИНОВ

РОДИЛСЯ 21 октября 1981 года в Москве, Россия

ЖИВЕТ в Москве, Россия, и Париже, Франция

УЧИТСЯ в Высшем институте управления (ISG), Париж

СЕМЕЙНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ холост

КАРЬЕРА

1997-98 Картинг, любительские гонки во Франции

1999 Гоночный курс в школе La Filliere, Франция;

чемпионат Франции Формулы Campus (10-й)

2000-01 Формула Renault 2000, чемпионат Франции (1 победа) и Еврокубок

2002 Формула Palmer Audi, 3-й (1 победа, 7 подиумов, 1 поул, 1 быстрый круг)

2003 Серия Euro3000, 7-й (1 поул)

Гонка «1000 км Ле-Мана», победа в классе LMP650 (4-й в абсолютном зачете)

2004 Серия LMES, 1-й в классе GT (1 победа, 2 подиума и 3 быстрых круга)



«Мне все равно, где гоняться, — говорит Роман Русинов, — в Формуле Campus (слева) для начинающих, в коммерческой Palmer Audi (справа) или на спортивных прототипах (посередине). Я делаю это не ради денег, а потому, что люблю гонки»

российским спонсорам. Это более понятная машина, чем диковинный для российских гонок спортпрототип.

Мне очень нравится возможность работать не просто над настройками, но над доводкой машины — ее шасси, мотора. Это только со стороны кажется, будто все Ferrari одинаковые. На самом деле есть машины, подготовленные на заводе Ferrari, а есть машины, подготовленные фирмой Prodrive, — они похожи только внешне, а начинка у них разная. Ferrari готовит к следующему сезону очень хорошую, мощную машину, Ferrari 575, в разработке которой могу принять участие и я».

Ну и, конечно, Формула 1. Пока речь идет только о тестах, о работе по доводке шасси — чем так любит заниматься Роман Русинов.

«Midland — люди серьезные, и планы у них серьезные. Думаю, они могут добиться всего, — говорит Роман. — Мне нравятся их идеи. У русской команды должен быть русский гонщик — тогда будут и русские спонсоры. А вслед за этим появится русская трасса, и отечественный автоспорт начнет развиваться бурными темпами.

По-другому уже было — наклейки наших компаний появлялись на бортах ма-

'У русской команды должен быть русский гонщик — тогда будут и русские спонсоры'

шин Формулы 1, но без участия русских гонщиков это дает слабый эффект. Знаете, как это работает? Возьмите Шумахера — всем известно, что его спонсируют Marlboro и Omega. Если бы не было Шумахера, эффект от такой рекламы был бы иным: ведь без привязки к конкретному человеку она мало что дает. Это справедливо и для Marlboro, и для Credit Suisse, и для MTC.

Надеюсь, российские компании поймут, что нужен имидж — человек, с именем которого будет связана реклама их фирмы. Посмотрите, как работает Red Bull. По-моему, это гениальная компания. Вы когда-нибудь видели ее рекламу на телеэкранах, на билбордах? Ее там практически нет! Зато они вкладывают деньги в спортсменов, выступающих в экстре-

мальных видах спорта, X-играх и прочем. Когда вы смотрите репортажи о таких соревнованиях, то знаете, что это — Red Bull. Такой подход к рекламе стоит дешевле, а отдача от него намного больше. Спортсмен сам заботится о своей раскрутке — а с ним раскручивается и имидж компании.

Midland все делает правильно. Они хотят построить хорошую машину, поставить на нее хороший двигатель, посадить в нее российского пилота и формировать в России нормальное понимание того, что есть автоспорт, что есть Формула 1.

И когда будет построен свой российский миф под названием Ф1, когда об этом будут говорить все — тогда в автоспорт пойдет и отечественный бизнес.

Надеюсь, мне доведется участвовать в этом процессе». **1**

МАТЧ ТЯЖЕЛОВЕСОВ

ГВОЗДЬ ПРОГРАММЫ

ВПЕРВЫЕ НА РИНГЕ

ЭСПО, ФИНЛЯНДИЯ

КИМИ 'КРЕМЁНЬ'

РЯЙККЁНЕН

НА РАЗОГРЕВЕ – ИМЕНА

ЖЕЛЕЗНОМУ МИХАЭЛЮ БУДЕТ НЕСЛАДКО!



ШУМИ v ШУМИ

РЕФЕРИ: МНОГОМУДРЫЙ МАРТИН БРАНДЛ



с. 78



АВСТРО-ШВЕЙЦАРСКАЯ КОРРИДА
РАЗЪЯРЕННЫЙ

RED BULL v SAUBER

В ПЕРЕРЫВАХ – АЛЬПИЙСКИЙ РЕВ МАТЕШИЦА-БЕШЕНОГО БЫКА



с. 72

ПЛЮС

ПРЫЖКИ ВЫШЕ ГОЛОВЫ! с. 84

ТРУПЛИ ОДИН КРУГ v РАЛЬФА-ТЕВТОНЦА

ИЗЯДНО ОЩИПАНЫЕ, НО НЕПОСБЕЖДЕННЫЕ с. 62

JORDAN ИЗ СРЕДНЕЗЕМЬЯ v 'КУРИЛКИ' СТОДДАРТА

ГОНКА НА ВЫЖИВАНИЕ с. 58

'ОРЕВУАР' MICHELIN v 'САЙОНАРА' BRIDGESTONE

КТО В RENAULT ГЛАВНЫЙ? с. 56

МОТОРИСТ РОБ УАЙТ v КУЗОВЩИКА БОБА БЕЛЛА

В 19 РАУНДАХ

СОЙДУТСЯ ДВА БОЙЦА БОЛЬШОГО РОНА!

БОГОТА, КОЛУМБИЯ

ХУАН ПАБЛО 'МОНСТР'

v МОНТОИЯ



с. 40-54

ТОЛЬКО МИРОВОГО КЛАССА:

ДЕЛАЙТЕ ВАШИ СТАВКИ!

СЭР ФОРЗНК И ЕГО

WILLIAMS v B.A.R.-HONDA

С ЕЕ МЕШКОМ ИЕН



с. 90



СЕАНС ОДНОВРЕМЕННОЙ ИГРЫ
FERRARI v ВСЕЙ ФОРМУЛЫ 1

'КРАСНЫЕ' ДАВЯТ АВТОРИТЕТОМ!

с. 96

ОДНИМ МАХОМ ВСЕ БАНКИ ПОБИВАХОМ с. 68

БЕРНИ НЕПОБЕДИМЫЙ v ПОЖИРАТЕЛЕЙ КАПУСТЫ

ТОЛЬКО У НАС: НОВАЯ КВАЛИФИКАЦИЯ! с. 88

ПЛОХОЙ 2004-Й v УЖАСНОГО 2005-ГО. КТО ПОБЕДИТ?

В.А.Р-ОМЕТР ПРОЧИТ БУРЮ с. 92

ДЖЕНС 'МАЛЫШ' БАТТОН v ТАКУ 'КАМИКАДЗЕ' САТО

БИТВА ЗА ПОУЛ-ПОЗИЦИЮ с. 81

СЕНИКРАТНЫЙ ПРОТИВ ЛЕГЕНДАРНОГО

КТО КОГО

МОНТОЙЯ v РЯЙККЁНЕН



*

Пониженной Жирности

В 2005 году Хуан Пабло Монтойя как никогда строен и вынослив, силен и мудр, решителен и быстр. Но хватит ли ему этих качеств, чтобы одолеть главного героя McLaren – удивительного Кими Раяккёнена? В поисках ответа на этот вопрос Мэтт Бишоп последовал за ним в Коста-Рику...

Фото Даррен Хит



МОНТОЙА

Хуан Пабло стал стройнее (на соседней странице), расставшись с лишним весом (врезки вверху); агиткампания о пользе привязных ремней, организованная FIA в Коста-Рике, прошла на ура; в декабре в Хересе ХПМ знакомился с McLaren (основное фото)

МОНТОЙЯ v РЯЙККЁНЕН

Когда я видел его в прошлый раз, Хуан Пабло Монтойя напоминал толстенького коротышку. 24 октября он стоял на вершине подиума в Интерлагосе, и его потное лицо расплылось в широченной улыбке, отчего к двум его подбородкам прибавился еще один. Словом, он совсем, ну ни капельки не был похож на гонщика F1.

Однако всего два месяца спустя, 20 декабря 2004 года, он уже был заметно стройнее. А на обложке этого номера (фотография сделана 13 января в Хересе) он почти худой. Сомнений нет – Хуан Пабло начал активно работать над собой. Причем не только над телом: не забывает он и о душе, о чем свидетельствует его присутствие в Сан-Хосе, столице Коста-Рики. Он приехал сюда по просьбе Фонда FIA (благотворительного подразделения FIA, занимающегося вопросами безопасности движения и охраны окружающей среды), под эгидой которого в Коста-Рике проходила кампания, пропагандирующая использование ремней безопасности. Кстати, в развивающихся странах подобная кампания проводилась впервые. Кроме того, в сегодняшнем Хуане Пабло почти не узнать бестолкового олуха, который не так давно в том же Интерлагосе нацарапал «А пошел ты...» на открытке, предназначенной уходящему на пенсию механику Williams, проработавшему в команде 25 лет.

Я верю своим надежным источникам в Уокинге, утверждавшим, что первые тесты в McLaren (Барселона, 24–26 ноября 2004 года) он провел с большим энтузиазмом. На его новых коллег произвели впечатление не только свойственные ему скорость и мастерство, но и качества, встретить которые они не ожидали: педантичность, внимание к техническим деталям, общительность и ироничный, но добрый юмор.

«Он знает толк в благотворительности»

Дотошные читатели, должно быть, помнят, что в июньском номере F1 Racing, в статье, повествующей о визите М. Шумахера в Дублин (на очередную тусовку FIA), я писал: «Трудно представить, что, например, Хуан Пабло Монтойя мог бы отказаться от законного выходного ради чего-то подобного...»

Я был неправ? И да... и нет. Неправ, потому что вот он, пожалуйста, пожимает руки от имени Фонда FIA, раздает автографы, толкает на испанском речи о пользе привязных ремней. Но в то же время прав, так как я косвенно ссылаюсь на малоизвестный факт: Хуан Пабло должен был отправиться в Коста-Рику еще в октябре 2003 года, то есть он должен был присутствовать на церемонии открытия, а не закрытия этой кампании.

(Тогда он не поехал в Коста-Рику, потому что буквально за пару дней до начала кампании, видите ли, сказался больным. Вряд

ли мы когда-нибудь узнаем, был ли тот внезапный недуг как-то связан с публичной вспышкой гнева в адрес гоночного директора FIA Чарли Уайтинга. В Индианаполисе Чарли поддержал решение судей оштрафовать ХПМ, убив тем самым шансы колумбийца на победу в чемпионате, появившиеся после того, как он нахально, но, по общему мнению, совершенно законно обогнал Рубенса Баррикелло. «Неявка» ХПМ настолько разозлила президента FIA Мосли, что на очередном заседании Всемирного совета по автоспорту он вынес этот вопрос на обсуждение и настоятельно, но вежливо порекомендовал ХПМ присутствовать хотя бы на церемонии закрытия.)

И вот Монтойя здесь, в парке развлечений в пригороде Сан-Хосе, выполняет возложенную на него миссию, за что я говорю ему «Браво!». Вместе со своим приятелем Риком Джонсом (одним из крупнейших во Флориде импортеров автоэкзотики и отнюдь не постоянным членом якобы делового окружения Монтойи) Хуан прилетел из Майами – это лишь 2,5 часа лету – на арендованном Learjet 35a (он не просил Фонд FIA оплатить транспортные расходы, и это проявление щедрости тоже достойно похвалы), а к нам его привезли на черном Mercedes S-класса в сопровождении кортежа из четырех полицейских на мотоциклах.

Спортивные штаны и майка Монтойи как-то не очень сочетаются со строгими ►

‘На команду произвели впечатление как скорость и мастерство, так и педантичность, и особое чувство юмора’

Первое знакомство: в конце ноября в Барселоне Хуан Пабло познает, на что способен новый McLaren – ранняя переходная модель 2004–2005 годов



> Что делал в Коста-Рике Хуан Пабло?

В Сан-Хосе Монтойя прибыл по приглашению Фонда FIA, чей проект в Коста-Рике стал первой в развивающихся странах кампанией, пропагандирующей использование ремней безопасности. В сентябре 2001 года, после того как Берни Экклстоун выложил \$315 с лишним миллионов за передачу FOA коммерческих прав Ф1 на следующие 100 лет, \$300 млн было направлено на создание специального благотворительного Фонда FIA.

Дэвид Уард, генеральный директор Фонда, заявил: «Мы рады, что Хуан Пабло поддерживает эту необычайно важную инициативу. Он очень популярен, особенно в Центральной и Южной Америке, поэтому может оказать неоценимую помощь в проведении подобной кампании».

Использование ремней безопасности – наиболее эффективный способ предотвращения серьезных и смертельных травм при автокатастрофах. По мнению экспертов, если бы на территории ЕС все водители постоянно пользовались ремнями безопасности, это ежегодно позволило бы сохранить более 7000 жизней.

В 2004 году, принимая во внимание эти и другие статистические данные, Фонд FIA совместно со Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком опубликовал «Отчет о травмах, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий по всему миру», приурочив его к Всемирному дню здоровья (7 апреля). В отчете отмечалось, что самым важным элементом обеспечения безопасности для автомобилистов остается использование ремней безопасности, в то время как для мотоциклистов самым эффективным средством остается шлем.

В странах третьего мира, где большая часть населения ремнями пренебрегает, фронт работы для пропагандистов идей безопасности на дорогах гораздо шире, чем на Западе. Исходя из этого Фонд FIA разработал комплекс мер: рекламные ролики, рекламные объявления в прессе, рекомендации по полицейскому правоприменению. Коста-Рике был на время передан один из принадлежащих Фонду запатентованных мобильных симуляторов столкновений.

Все это широко рекламировал Михаэль Шумахер, которого в 1998 году, после того как он был признан виновным в грубом нарушении при столкновении с Жаком Вильнёвом в 1997-м в Хересе, заставили участвовать в агиткампании за безопасность на дорогах. FIA готова предоставить свои разработки любой развивающейся стране, правительство которой стремится повысить безопасность на дорогах.

Кампания в Коста-Рике, которая обошлась Фонду FIA в \$450 000, началась в октябре 2003 года. До этого, в июле, было проведено специальное исследование, показавшее, что только 24% водителей в Коста-Рике пользуются ремнями безопасности. К августу 2004 года, то есть всего через 11 меся-

цев после начала кампании, их число возросло до 82%. Это заслуга Карлоса Масайи (президента Автомобильного клуба Коста-Рики и одного из 13 членов правления фонда FIA).

6 января этого года в Нью-Дели Уард ссылаясь на успех программы Фонда FIA, достигнутый в Коста-Рике. «Если использование ремней безопасности войдет у индийцев в привычку», – сказал Уард, – это сохранит жизнь сотням тысяч людей».

F1 Racing приветствует участие Монтойи в кампании в Коста-Рике, как и поддержку, оказанную «Глобальному партнерству по безопасности на дорогах» такими компаниями, как Ford, Honda, DaimlerChrysler, Renault, Toyota, Michelin и Shell. Фонд FIA входит в это партнерство, и мы надеемся в скором времени узнать детали новой программы по безопасности на дорогах, разработка которой в настоящее время идет с участием Bridgestone.



Монтойя как пропагандист идей FIA по безопасности на дорогах встречается с Эллиотом Коеном (в центре), директором Автомобильного клуба Коста-Рики, и Делией Виллалобос (справа), замминистра здравоохранения и спорта; в ходе кампании показатель использования ремней безопасности увеличился с 24 до 82 процентов

> Рон – укротитель строптивых

Что можно предложить человеку, у которого есть все? Что за вопрос – свою душу, разумеется. Именно этого требует Рон Деннис от своих гонщиков – и те, кто полностью подчиняется порядкам McLaren, больше всего выигрывают от такого несколько нетрадиционного подхода.

Это и объясняет, почему такие гонщики, как Ален Прост, Мика Хякиннен, Давид Култард и Кими Райккёнен, просто расцветали под опекой Рона. Однако те,

кто не скрывал своей индивидуальности и не боялся отстаивать свою независимость, как известно, в McLaren надолго не задерживались.

В 1981 году патологическая склонность Андреа де Чезариса крушить свой MP4/1 об отбойники настолько разъярила Денниса, что с тех пор он наотрез отказывается брать на работу итальянских гонщиков. Точно так же в 1986-м Кеке Росберг никак не удавалось убедить команду поз-

волить ему настроить машину «под себя». Впрочем, этот грубый задира, не выпускавший изо рта сигареты, все равно не прижился бы в стерильной обстановке McLaren.

В 1993 году Майкл Андретти тоже оказался не готов приспособиться к здешним порядкам, да и привычка прилетать из Штатов только на гонки отнюдь не способствовала установлению взаимопонимания с командой. Вот он из нее и вы-

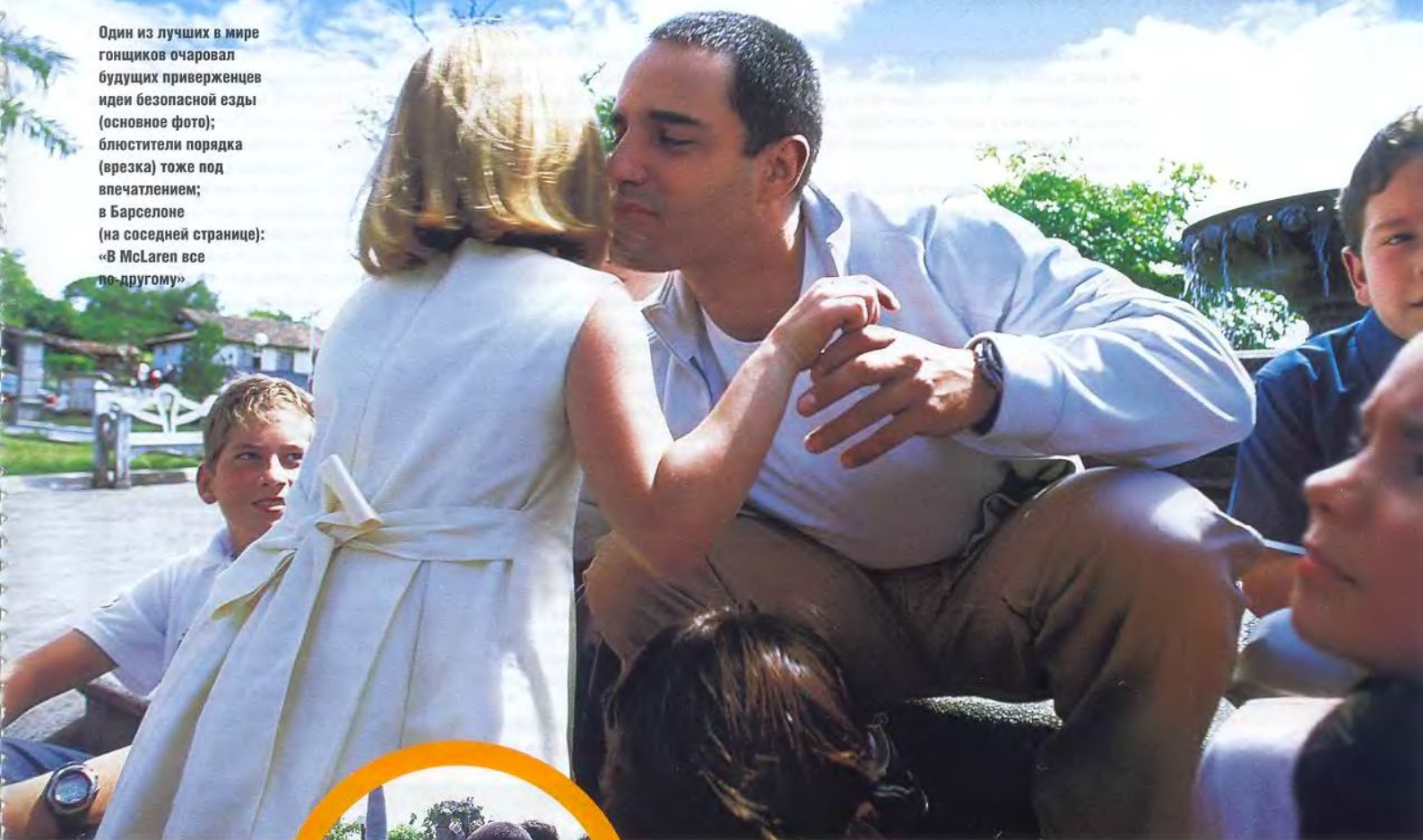
летел, даже не закончив сезон.

Однако больше всего не повезло Найджелу Мэнселлу – примадонне Ф1, человеку, который в принципе не мог ужиться с McLaren. Их партнерство длилось всего два Гран При, но фактически развод был оформлен даже раньше: Мэнселл отказался участвовать в гонках, потому что его зад просто не помещался в кокпит. Кажется, Монтойя решил принять сей факт во внимание. Стив Кулер



Андреа (слева) слишком часто вылетал с трассы; Кеке был человеком, измученным никотином; Майклу не хватало домашнего уюта; Найджел получил пинок под толстый зад

Один из лучших в мире гонщиков очаровал будущих приверженцев идеи безопасной езды (основное фото); блюстители порядка (врезка) тоже под впечатлением; в Барселоне (на соседней странице): «В McLaren все по-другому»



костюмами прочих присутствующих (включая Рика), но он все-таки супер-звезда и может себе позволить такое. Он — гвоздь программы, и ему это известно. Кроме того, его тут же окружила толпа ребятишек, мечтающих обратить на себя внимание «Хуанчо». В Коста-Рике своей звезды Ф1 никогда не было, а может, и не будет, так что Монтойя им отлично подходит: Коста-Рику и Колумбию разделяет лишь Панама, так что куда бы мы ни пошли, Хуана Пабло всюду встречают как вернувшегося домой героя-победителя.

Аудитория отлично принимает его речь: стоит почтительная тишина, лишь изредка оживляемая взрывами вежливого, но искреннего смеха. В финале звучат продолжительные овации. Удивительно то, что Хуан сидит и очень внимательно, иногда даже кивая и/или хмуря брови, слушает пространные выступления трех почетных гостей: Эллиота Коена (директора Автомобильного клуба Коста-Рики), Карлоса Масайя (президента Автомобильного клуба Коста-Рики и одного из 13 членов правления Фонда FIA) и Роналда Куареса (местного министра транспорта).

Быстрый, стройный, еще стройнее

За обедом я слежу за ним, как ястреб за добычей, стараясь, чтобы он этого не заметил. И что, вы думаете, я вижу? Он очень разбор-

чив в еде: отказывается от хлеба, риса и картошки, отдает предпочтение курице и овощам, пьет негазированную минералку.

С презрением отвергает десерт. Неужели это тот же Хуан Пабло, что на ГП Китая по-

сылал гонца за бигмаком (и не за одним!), аргументируя это тем, что его воротит от салатов, приготовленных физиотерапевтом?

На самом деле... нет. Хуан Пабло вряд ли сможет признаться в этом даже самому себе, но он отчего-то никогда не воспринимал Williams всерьез. В эпоху Монтойи эта когда-то непобедимая команда изо всех сил старалась удержаться среди лидеров, и ее руководству было недосуг пытаться побудить его смотреть на вещи шире или серьезно работать на результат. Им — Фрэнку/Патрику (нужное подчеркнуть или добавить — по своему усмотрению) — никогда не удавалось вдохновлять темпераментного гонщика собственным примером. Возможно, они думали, что в этом нет необходимости. А может, они об этом и вовсе не думали.

А потом были знаменитые истерики и громкие перебранки, самая известная из которых произошла в радиозфире во время гонки в Мани-Куре в 2003 году: «Придурки!» — «Сам ты придурок, Хуан!», и т. д. и т. п. Это был совершенно абсурдный кризис взаимопонимания (и дисциплины), уз-нав о котором, Рон Деннис не медлил ни

минуты. Буквально через две недели он уже подписал со звездой Williams жесткий долгосрочный контракт, который должен был вступить в силу через 18 месяцев (1 января 2005 года). Тот факт, что Хуан Пабло с радостью принял его условия, не слишком (как нам кажется) выиграв в деньгах — причем сделал это быстро и именно тогда, когда McLaren пыталась выжать максимум из устаревшей MP4-17D (MP4-18A оказалась мертворожденным и дорогостоящим недоразумением), говорит о том, что он просто мечтал «свалить» из Williams.

И хотя McLaren, как и Williams, все еще не самая лучшая команда в Ф1, в настоящий момент переживающая все тяготы реорганизации, в Уокинге к воспитанию гонщиков относятся куда серьезнее, чем в Гроуве. Я считаю, что дисциплина — это как раз то, что нужно Монтойе.

Неудивительно, что сейчас он сел на диету и серьезно занялся физкультурой, хотя не обнаруживал подобного стремления в течение четырех лет. Не случайно он, будущий гонщик McLaren, проявляет рвение, которое чуть больше года назад казалось ему совершенно излишним. Я пытаюсь узнать, что думает по этому поводу сам Монтойя.

«Эта команда совсем не похожа на Williams, где все какие-то странные, — объясняет он. — И машина у них тоже совсем другая, как я понял на тестах в Барселоне». Обратите внимание, как мягко, но быстро он сменил тему. Он что, хочет поподробнее обсудить неудачи Williams? «Нет».

Ладно, все равно попробовать стоило. Итак, что отличает машину McLaren? ►

МОНТОЙЯ v РЯЙККЁНЕН

«В целом совершенно другие впечатления: иная динамика и вообще абсолютно иные ощущения». Тут он улыбается и шлет шутиливую эсэмэску своей жене Конни, которая в апреле должна произвести на свет их первенца.

Я спрашиваю его о тренировках. «Мне очень нравится горный велосипед. В Майя-ми у меня есть пара друзей, велосипедисты, так вот мы с ними катаемся в парке рядом с моим домом. Там много холмов. Отличная тренировка». Уверен, последняя фраза появилась в его лексиконе лишь недавно.

Жизнь в McLaren

Сможет ли он найти общий язык с Ронном? «Думаю, да, — с готовностью отвечает Хуан. — Рон кажется мне приятным и разумным человеком. Он сказал, что я должен просто заниматься своим делом, а McLaren позаботится обо всем остальном. Все будет хорошо».

Ну а про Кими... Хуан Пабло вообще ничего не хочет говорить. Стоит ли его за это винить? Какой смысл ему сейчас начинать словесную перепалку с человеком, который уже на пути к обретению божественного статуса? Какой смысл с самого начала злить Рона, используя прессу для

подрыва авторитета коллеги? Монтойя теперь работает в McLaren, а тут такие номера не проходят. Гонщик McLaren не станет прилюдно обливать напарника грязью; гонщик McLaren не жалуется журналистам ни на команду, ни на машину; гонщик McLaren ни при каких обстоятельствах не позволит себе использовать непарламентские выражения в разговоре по радио. В этом вся суть!

Для сравнения заметим, что как только Марк Уэббер появился в Williams, он тут же принялся хаять перед журналистами Антонио Пиццонию. Думаю, сэру Фрэнку это совсем не понравилось. Вероятно, он даже выразил свое недовольство в частной беседе с Марком. Обращает на себя внимание, что Уэббер, новичок в команде, которому еще только предстоит подняться на подиум (или хотя бы просто оказаться где-нибудь поблизости, если уж напрямую), относится к своему проступку, совершенному в самом начале работы в Williams, весьма спокойно. Может, милый хаос, свойственный их менеджменту, каким-то образом провоцирует подобные фокусы? Может, да, а может, и нет. Ясно одно: в McLaren — в доме, который построил Рон и где все находится под контролем, — таких проблем нет и не будет.

Подружатся ли Кими и Хуан Пабло? Нет, конечно! McLaren свела двух из трех

наиболее вероятных наследников короны Михаэля Шумахера (третий — Фернандо Алонсо), и что бы ни писалось в пресс-релизах, у каждого из них только одна цель, и в 2005 году она звучит так: опередить «товарища». Победителю, возможно, достанется все: победы в чемпионатах мира (именно так, во множественном числе) и даже место гонщика Ferrari в 2007 году (или около того), если он пожелает убедить Жана Тодта выкупить его неприступный, как крепость, контракт, составленный Тимом Марнейном, педантичным юристом McLaren.

А проигравшему, де-факто обреченному из года в год оставаться на вторых ролях, история Дэвида Култарда должна послужить предостережением...

FO ВЕРДИКТ

Сомнений нет: McLaren удалось заполучить лучшую пару гонщиков со времен Сенны и Проста. Кто из них победит? Нам кажется, что Кими (с небольшим преимуществом), но все мы хотим стать свидетелями их борьбы. А теперь переверните страницу...

“Что бы ни писали в пресс-релизах, и у Хуана, и у Кими цель одна: опередить «товарища»”



Новая команда — новый шлем (справа); реклама ремней безопасности (врезка) — в Коста-Рике в 2003 году 92% погибших в автокатастрофах не были пристегнуты

ХУАН ПАБЛО МОНТОЙЯ: «ЭХ, ПРОКАЧУ!»

Многое из того, что говорят и пишут о колумбийце, похоже, неправда...

«...С кем едешь? С Монтойей? Везет! А я с Кими...» В голосе коллеги звучат нотки сожаления. Или мне послышалось? Ведь это в жизни они разные, а на трассе друг друга стоят. В идеале надо прокатиться с обоими, но журналистов много, а гонщиков McLaren, включая тест-пилотов, всего четыре: компания West пригласила нас в Барселону на знаменитую каталонскую трассу, чтобы мы не только пообщались со звездами, но и увидели своими глазами, точнее, ощутили всеми фибрами, что они творят за рулем

Текст Андрей Лось Фото West McLaren Mercedes

Под шатрами McLaren Кими и Хуан трапезничают: время ланча. Кими сосредоточился на отварном лососе, который, очевидно, напоминает ему о родине, а Хуан с аппетитом уплетает любимую пасту. Напарники по-приятельски болтают, и у журналистов, поглядывающих на них исподтишка, не остается сомнений: парни действительно нормально ладят.

«А что, Кими, где нынче твоя Дженни?» — спрашивает Хуан.

«Дома в Финляндии», — отвечает Кими.

«Там, наверное, сейчас холодно?»

«По-нашему, не очень: минус 10».

«Да ты что! А в Майами сегодня плюс 25...»

После обеда мне предстоит прокатиться пару кругов на «заряженном» Mercedes-AMG, за руль которого сядет Хуан Пабло. В душе и радостное волнение, и трепет. Может, я и хотел стать космонавтом, но было это в глубоком детстве...

Оказалось, что хоть Монтойя и прохвятил по трассе от души, с визгом резины, с прыжками по бордюрам и все такое, но машину он вел по идеальным траекториям, как по рельсам, — видеозаписи можно показывать начинающим в качестве наглядного пособия: учитесь, студенты!

А я уже катался с Алексом Вурцем: вот там ощущения были острее! Штормило. То ли он всегда так ездит, то ли хотел специально показать что-то такое, чтобы барселонский West Media Day не казался мне медом.

Делюсь своими размышлениями с Монтойей. Он только смеется. Я благодарю, — мол, порадовал работников пе-

ра, просто праздник какой-то! А ведь говорили, что ты со спонсорами не любишь работать...

Хуан меняется в лице, улыбка моментально пропадает: «Кто говорил? Пресса? Вот ты пойдешь и спроси любого в Williams, как я работал со спонсорами, а как Ральф. А потом мы вернемся к этому вопросу».

Понятно. Поговорим о другом: где было интереснее: в Ф3000, в ChampCar или в Формуле 1?

Отвечает не задумываясь: «Везде было интересно. Ты везде и всегда ищешь свой предел, пытаешься быть еще быстрее. Меняются правила, меняются машины, и всегда приходится что-то начинать сначала. Возьмем нынешний новый регламент: все думали, что разница будет большая. На самом деле — ничего страшного. Ну, мы стали медленнее на одну-две секунды, и мне это не очень нравится. Но вы даже не заметите. Что для меня действительно новое, так это команда, машина, ситуация в целом, и все пока идет отлично. Я постепенно привыкаю. Вместе с командой мы начинаем новый этап...»

«Между прочим, ты — один из символов McLaren на этом этапе. Чувствуешь ответственность? Ведь на тебя все смотрят».

«Так ведь всегда смотрели! И в Америке, и в Williams. И, думаю, смотрели, потому что я того заслуживал. Было бы

иначе, я, наверное, не ездил бы сейчас в McLaren».

Вновь весело смеется: мол, к чему ложная скромность? Я его понимаю. В Ф1 скромность никогда не была добродетелью.

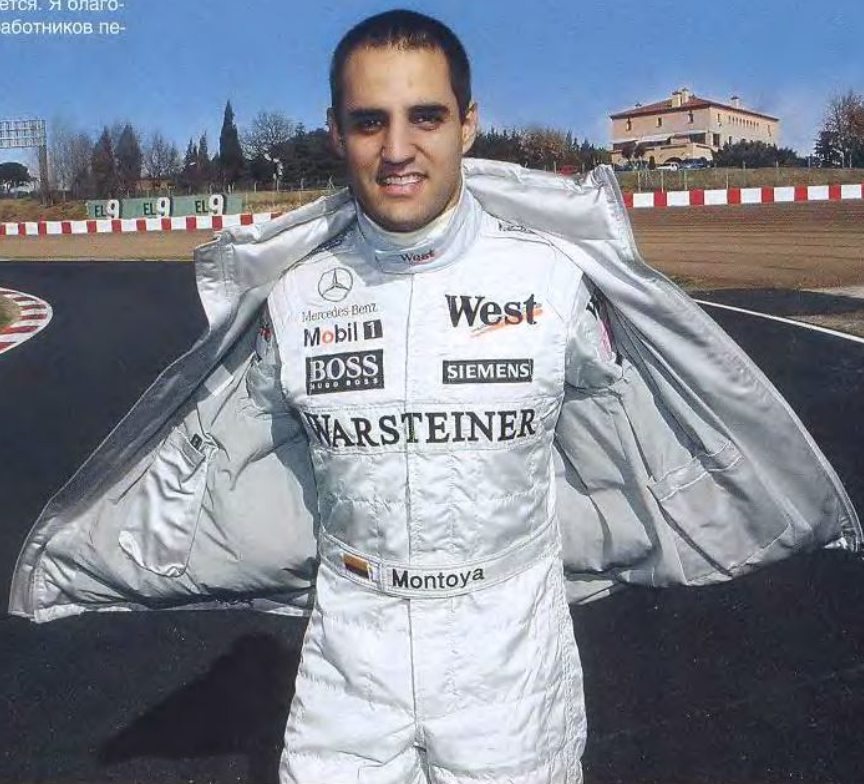
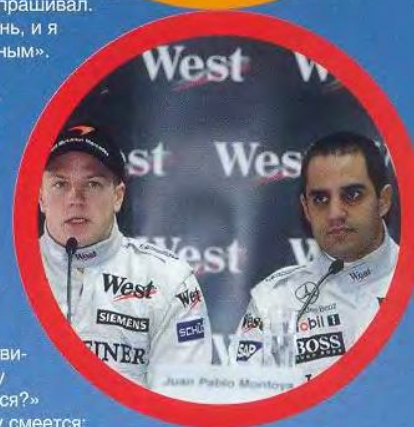
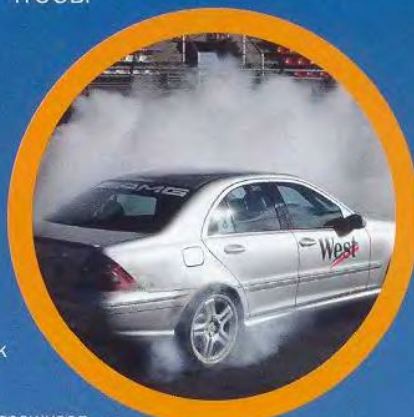
А как семья отнеслась к твоему переходу в новую команду?

«Если честно, я их не спрашивал. Это моя карьера, моя жизнь, и я делаю то, что считаю нужным».

...Третий человек в McLaren, большой начальник Джонатан Нил наблюдает, как его подопечный с пробуксовкой колес начал очередного журналиста.

Спрашиваю: «У вашей команды весьма формальный имидж. Сейчас, когда к вам пришел Хуан, вы позволите себе расстегнуть верхнюю пуговицу на рубашке или это ему придется меньше улыбаться?»

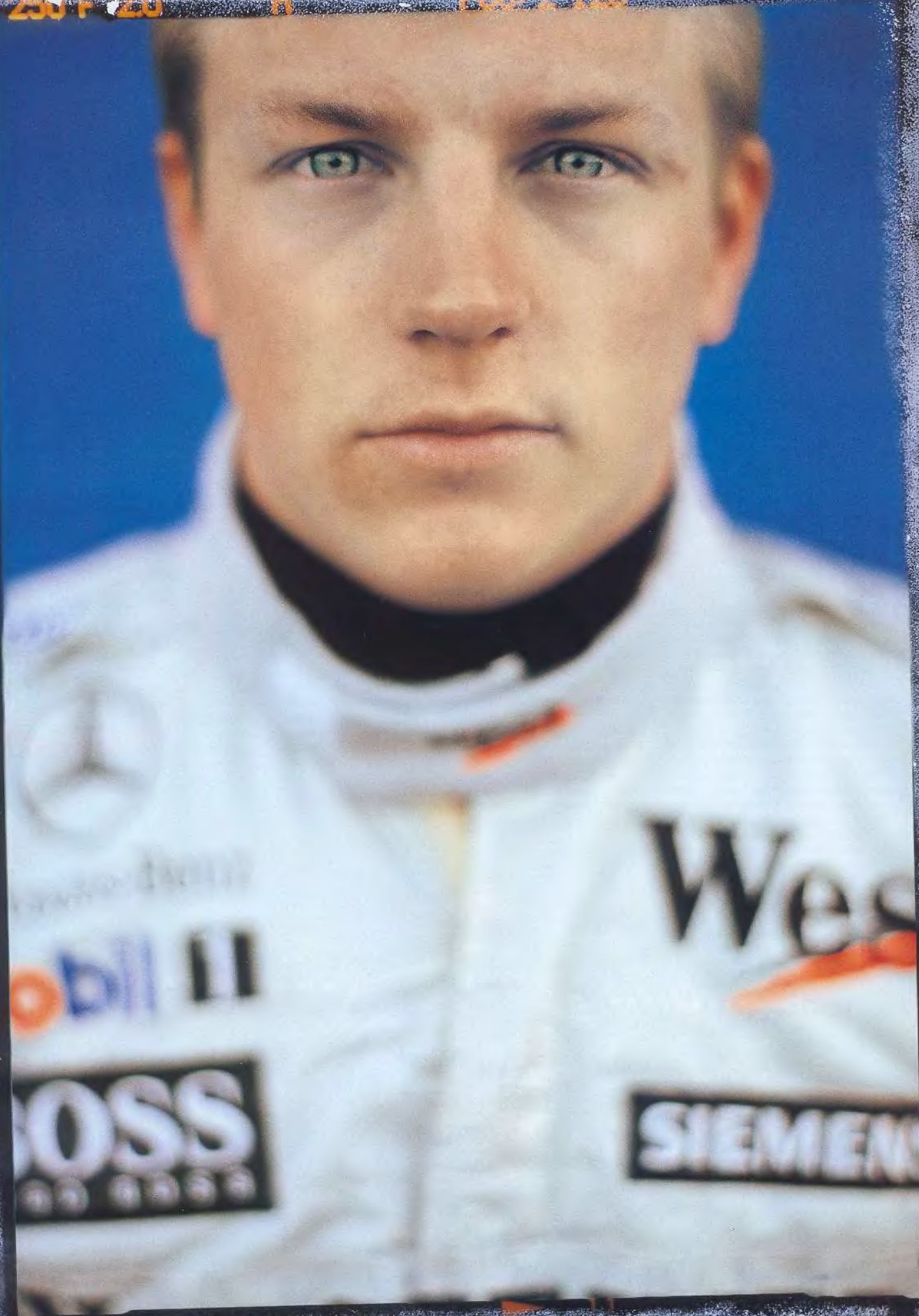
Мистер Нил по-доброму смеется: «Если честно, я бы хотел, чтобы это McLaren расстегнул воротник!»



250 F 2.0

H

F30 2.120



Тот же....

КИМИ

НО С ОГОНЫЬКОМ

Легенда о Ряйккёнене рождается на наших глазах – если, конечно, ей вообще суждено родиться... Наконец-то у него есть талантливый напарник, от которого не приходится ждать пощады. Становится интересно! Самое главное – это и нам хорошо, и ему пойдет на пользу

Текст Питер Уиндзор Портреты Нил Хейнс

Разговаривая с Кими, понятное дело, многого не добьешься. Облаченный в серебристую униформу McLaren, он будет рассказывать о мотокроссе, или ралли, или хоккее, или даже об Арабских Эмиратах, где отдыхал зимой. Но об Ф1 вы от него не услышите ни слова – и в этом он не похож на других гонщиков. Он не хочет говорить об Ф1. Ему это не нужно. А хочет он одного – управлять сверхбыстрой гоночной машиной и делать это хорошо. Разговор окончен.

Выбравшись из своего McLaren MP4-какого-то, Кими как будто ждет наших вопросов. Журналисты, в основном финские, окружают его плотным кольцом.

«Ну, Кими, а как насчет Монтойи? Он тебя беспокоит? Как, по-твоему, борьба будет серьезной?»

Лицо Кими слегка оживает.

«Ребята, что вы все о борьбе да о борьбе?»

«...» – произносит он ровным голосом, но усиливая свой вопрос коротким выразительным взглядом. – Там полно парней, которых мне предстоит одолеть, и Хуан – лишь один из них. Это всегда так. Это и есть гонки».

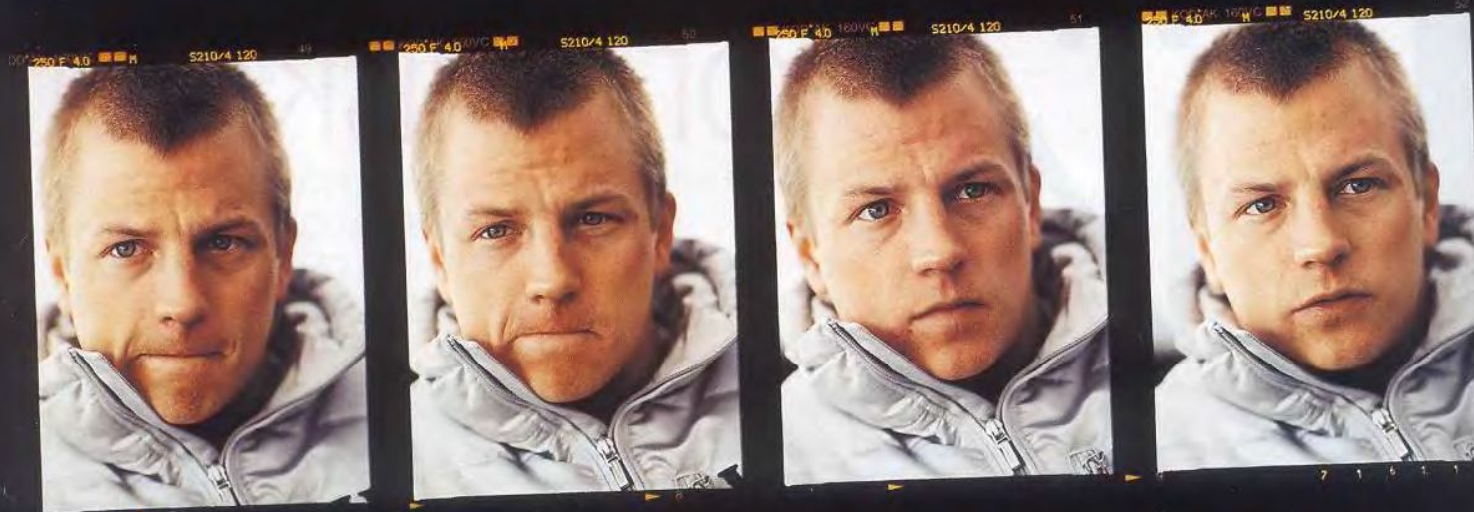
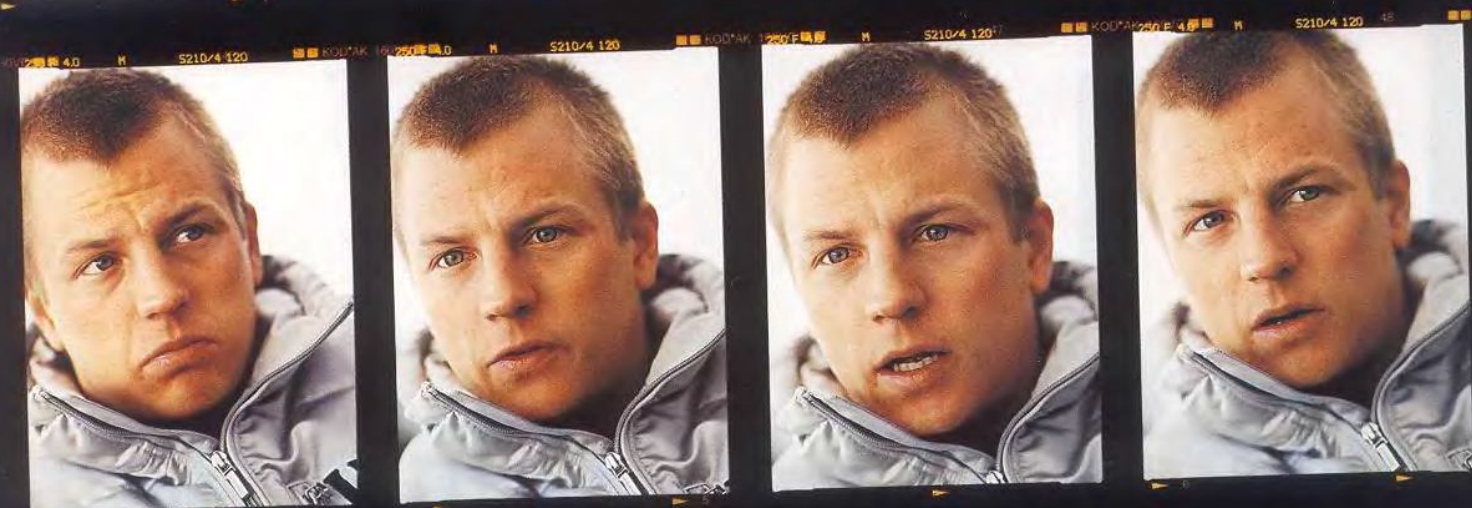
Просто, логично и очень похоже на заявление. Другими словами: пожалуйста, не задавайте больше глупых вопросов. Пора в гостиницу. Ребята, пошли. Машина уже подана?

И все же, несмотря на эту непробиваемую финскую броню, выдерживающую любые стрессы и бесконечные наскоки прессы, Кими придется меняться, потому что его напарником стал Хуан Пабло Монтойя. Вряд ли финн признается в этом даже самому себе, но прежним Кими он оставаться не сможет. Хуан Пабло – очень быстрый, очень жесткий и дерзкий гонщик – полная противоположность душе Дэвиду Култарту с его редкими проблесками скорости.

Со времени Бразилии-2004 Кими наверняка не мог не вспомнить о мастерстве Хуана. Именно там он летел на свежих шинах по подсыхающей трассе, а Хуан Пабло маячил у него в зеркалах, имея на руках все козыри. Кими защищал внутреннюю, более сухую траекторию, а рискованный парень Хуан Пабло обошел его по внешней. Игра окончена. Скорости были равные, но отыгаться финн не смог. К тому же Хуан Пабло ехал великолепно и не дал Ряйккёнену ни единого шанса.

А как Кими оценивает тот эпизод сегодня, ведь у него было время поразмыслить? «Я, наверное, слишком увлекся обороной внутренней бровки, – говорит финн. – Бывает. На этом учишься».

Если поговорить с людьми, которые стоят за Кими, – с инженерами McLaren, – картина будет несколько мягче. Они утверж- ▶



дают, что хуже всего их машина вела себя на мокрой трассе, когда была обута в «сухую» резину (возможно, это было связано с клиренсом и давлением в шинах); Williams в подобных условиях имел явное преимущество. Поэтому команде и в голову не приходило выпустить Кими на старт бразильской гонки на сликах, даже с верно рассчитанным запасом топлива. По мнению инженеров, Кими выжал из машины все.

Вот на таком фоне и началась для них зима. Хуан Пабло был рад тому, что уходит из Williams, что наконец-то вновь выиграл гонку, одолев по ходу дела своего нового напарника. А что Кими? Будь он Найджелом Мэнселлом, или Ники Лаудой, или еще кем-нибудь, за исключением Мики Хяккинена, он, возможно, сильно разозлился бы. Помните Найджела, когда в Ferrari решили подписать контракт на 1990 год с Простом? Он был вне себя, а прессе сказали, что это из-за того, что ему подсунили дефектную машину... после чего Найджел объявил о своей «отставке». Два года спустя эта история повторилась в Williams...

С Кими все иначе. С того дня когда было объявлено о контракте с Монтойей, Кими воспринимал происходящее с образцовым спокойствием. Отчасти это связано с его характером: Кими, возможно, еще больший финн, чем Мика Хяккинен, что подтверждается его выбором места жительства, ведь в Швейцарии все относительно тихо и понятно, в отличие от Монако, где сквозит дух стяжательства и социального скандала. А отчасти это объясняется его уверенностью в себе, под чем я понимаю способность оставаться невосприимчивым к обычной нервозности Ф1. Мэнселл тоже был уверен в себе, но всегда с подозрением относился к окружающим: он был убежден, что все стараются ему навредить. (В каком-то смысле он прав: все в Ф1 любят побеждать.) Проблема в том, что Мэнселл позволял этим людям портить ему настро-



ние, а Кими — не позволяет. Кими в состоянии справиться с любыми возникающими проблемами. Пикироваться с напарником, с менеджерами, с прессой или функционерами FIA ему столь же интересно, как читать романы Чарльза Диккенса.

Поэтому зима для Кими прошла вовсе не так плохо; напротив, он говорит, что она пролетела «очень быстро»: надо понимать, в целом он не жалуется. Обычно Кими не любит межсезонье, потому что в такое время ему приходится ломать голову, чем бы заняться. Конечно, это не проблема, если

бы он мог выступить в парочке зимних ралли или мотокроссов, или в ралли-рейде по пустыне, или погонять на аквабайках, но контракт есть контракт, и все, перечисленное выше, McLaren-Mercedes ему запрещает. Поэтому вместо того чтобы кататься на горном велосипеде, бегать, плавать или заниматься другими вещами, которые позволяют поддерживать физическую форму, ему приходится просто отдыхать. Он провел какое-то время в Дубаи, несколько недель в Финляндии и дома, где у него есть зал со специальным тренажером для мышц шеи, и с удовольствием возился со своей новой командой Формулы 3 Double R Racing, базирующейся в Англии, которой он владеет вместе со Стивом Робертсоном. Визит на тренировочную базу олимпийской сборной Финляндии показал, что его сердечно-сосудистая система в отличной форме и почти соответствует олимпийским стандартам — так что в целом зима прошла неплохо. А Бразилия осталась в прошлом как гонка, проигранная из-за одного незначительного эпизода. И в 2005-м все будет так же, ничего особенно нового — и это его устраивает.

Он, например, мог бы перестать разговаривать с Монтойей. Мог бы сделать заявление для прессы, напомнив всем, что он — официальный лидер McLaren, финский гонщик в команде, которая уже во многом стала финской (или какую-нибудь подобную глупость). Он мог бы, так сказать, ►

Он выглядит напряженным (слева)? Может быть. Но когда новый MP4-20 (вверху справа) впервые выехал на трассу, сдержанный стиль и мастерство Кими напомнили ХПМ, что ему придется иметь дело с могучим соперником

‘За время, прошедшее после Бразилии-2004, Кими не мог не вспоминать о мастерстве Хуана’





пощупать Хуана Пабло за одно место. Мог бы в стиле ДиСи на все тесты таскать с собой мобильные тренажеры в надежде повлиять на психику Монтойи своей фантастической физической формой. Кими мог бы все это делать, но он продолжает вести себя как обычно. И вопросы о Хуане Пабло пресекает еще до того, как их успели задать.

Он готов к предстоящей работе. А что там Хуан Пабло — его не интересует. Поэтому, когда пришло время, Кими все сделал правильно: ярким зимним днем в Хересе, закончив тесты, под сенью шатра McLaren он болтал с приятелями, с Пи-Джеем Рашиди из фирмы Alpinestars и своим тренером Марком Арнеллом. Вдруг на черном Mercedes прикатила колумбийская «мафия»: Хуан Пабло в зеленой футболке и джинсах, его дружок Гонзало — «Гонза» Мехия и Джерри Конвей, бывший тренер ДиСи, который теперь работает с Монтойей. Приветствия с обеих сторон звучали вполне натурально. Хуан Пабло протянул руку, улыбнулся, и Кими, не вставая, ответил тем же. И в этом не было ничего похожего на отношения Хуана и Ральфа.

Потом, на следующий день, когда они впервые вместе оказались на трассе, Кими

не позволил волнению овладеть собой.

А через час-другой его задача во многом упростилась, поскольку Хуан сначала вылетел в гравий, а потом едва избежал серьезных проблем, допустив ошибку и чуть не перевернувшись в быстром правом повороте с обратной стороны боксов. После этого он стал осторожнее, начал искать иные подходы, изучая телеметрию Кими.

А финн тем временем продолжал печатать бесконечные великолепные круги, отличавшиеся друг от друга буквально парой десятых секунды.

Думаю, следующие два часа стали решающими в жизни команды McLaren-Mercedes образца 2005 года. Построивший Монтойю (теперь по весу он ближе к Кими, чем к Ральфу) начал работать над стилем, учась использовать сильные стороны McLaren (легкость в управлении, могучую тягу, отличные тормоза) и обходя слабые (недостаточную поворачиваемость на низких скоростях, некоторое падение мощности на максимуме оборотов). Были такие, кто полагал, что за рулем McLaren Монтойе придется помучиться, что он не сможет приспособиться к машине, которая не любит избыточную поворачиваемость. А вот и нет. Хуан Пабло прогрессировал на глазах.



Монтойя (слева) угрожает Ряйккёнену перед тем, как захватить лидерство в ГП Бразилии 2004 года; Кими принимает вызов Монтойи со впечатляющим спокойствием

Но и Кими в долгу не остался. Неожиданно он прибавил в скорости, что было видно лишь тому, кто тогда в Хересе наблюдал за происходящим в одном конкретном повороте. Он начал тормозить на полметра позже. Чуть раньше «вставал на газ». А потом... пустил в дело свое главное оружие — уникальное умение находить баланс между мощностью и боковыми нагрузками. Когда Кими разгоняется на выходе из поворота, создается впечатление, что его правая нога напрямую связана с задним колесом, которое в повороте находится с внешней стороны. Он умеет находить идеальное линейное соотношение между ростом тяги и снижением боковой нагрузки. Никаких рывков или резких движений, никаких потерь энергии. Со сторо-

‘Когда они впервые вместе оказались на трассе, Кими не позволил волнению овладеть собой’

> Война стилей: Монтойя против Ряйккёнена

Если сравнить эти снимки, то можно увидеть, что Хуан (вверху) и Кими (внизу) весьма отличаются по стилю вождения. Эти серии фотографий, сделанные в Хересе 13 января, показывают выход из очень быстрого 8-го поворота (5-я передача) и переход к узкому 9-му повороту (3-я передача)

МОНТОЙЯ: ПЛАВНЫЙ ПЕРЕХОД

Хуан Пабло начинает входить в 9-й поворот несколько раньше Кими (обратите внимание на положение боковин левой задней шины по отношению к полосатым бордюрам), затем, поворачивая руль на меньший, по сравнению с Кими, угол, идет по дуге к классическому, относительно позднему апексу. Если машина в этой точке остается стабильной, Хуан Пабло без проблем пролетает к очень быстрому выходу из поворота. Если же вдруг передок машины начинает уводить на входе в поворот и/или на выходе обнаруживается склонность к заносу, он филигранно будет работать тормозами, газом и рулем, чтобы свести к минимуму потери времени и ущерб шинам. В принципе в этом весь Хуан. Его начальный поворот руля почти незаметен; от прямолинейного движения к торможению и боковым нагрузкам он переходит с изумительной плавностью.

РЯЙККЁНЕН: ПРЯМОЛИНЕЙНОСТЬ

Кими удерживает машину на прямой несколько дольше, более основательно готовясь атаковать «ложный» ранний апекс. Для этого ему приходится круче поворачивать руль, и на последнем снимке видно, что его машина больше развернута к нам боком (обратите внимание на то, что диск переднего левого колеса на машинах виден по-разному). Если бы был сделан еще один следующий кадр, мы бы увидели, как Кими, ослабляя усилие на педали тормоза, еще доворачивает руль, благодаря чему в средней фазе поворота передок машины быстро меняет направление. После этого он выходит из поворота более прямолинейно, чем Хуан, хотя в начальной фазе выхода его скорость меньше. Кими придает важное значение прямым линиям, что потенциально позволяет ему беречь задние шины. Этот стиль проще применять даже в самых напряженных ситуациях. Хуану же, чтобы показать тот же результат, придется подвергать шины дополнительным нагрузкам.

‘Стиль Хуана – в плавном переходе от торможения к боковым нагрузкам’

Кими (внизу), возможно, удастся лучше сохранить свои шины в ходе всей дистанции гонки, несмотря на то, что из-за своей любви к прямым линиям ему приходится поворачивать руль на больший угол, нежели Хуану; ХПМ (вверху) дает урок скоординированной работы тормозами, газом и рулем





‘Теперь ситуация иная. Хуан Пабло заставит Кими прибавить еще на пару десятых секунды’

На январских тестах в Хересе Хуан Пабло (справа) явно перестарался; похоже, тактика McLaren себя оправдывает: Кими (вверху) смог выйти на новый уровень, улучшив свои результаты за счет более позднего торможения



ны это выглядит до абсурда просто — один из верных признаков того, что наблюдаешь за работой гения. А по сути подобная аккуратность практически недостижима, в чем мы убедились в тот же день в Хересе на примере других гонщиков (Михаэль все еще был на каникулах).

Несомненное мастерство Хуана Пабло, безусловно, заставит подтянуться и Кими: в этом и заключена логика решения McLaren создать дуэт «Ряйккёнен — Монтойя». В McLaren знают, как это делается: вспомним Айртону Сенну и Алена Проста, а также в какой-то мере Мику Хякинена. Когда напарником Сенны был Прост, бразилец в

целом показывал результаты выше, чем в 1993-м, когда его напарником был Майкл Андретти. То же самое Прост: с Сенной он был быстрее и собраннее, чем с Ники Лаудой. Когда напарником Мики был ДиСи, финн иногда даже засыпал — и Кими в последние годы тоже должен был ощутить, что рядом с Дэвидом, гонщиком быстрым, но не без слабостей, ему было весьма комфортно. Но теперь все изменилось. Хуан Пабло заставит Кими улучшить результаты еще на пару десятых секунды. И оценивать потенциал обоих надо именно на том уровне, который задаст исключительный гонщик Ряйккёнен.

У них от природы разные стили пилотирования (см. врезку на с. 53): искусство Хуана основано на реакциях, чистых рефлексках, позднем торможении, тогда как Кими — мастер манипуляций, человек, для которого главное — это прямые линии. Оставим в стороне явные исключения (серьезные неровности, изменение профиля трассы и ее сцепных свойств), и мы увидим, что Хуан заходит на геометрический апекс за счет торможения на прямой, по-

сле чего балансирует машиной чуть ли не на цыпочках. Кими же входит в поворот несколько раньше, а потом начинает поворачивать, идеально сочетая работу рулем с уменьшением тормозного усилия. Его скорость в районе апекса чуть ниже, чем у Хуана, но он быстрее на входе в поворот и лучше контролирует машину на выходе. Тут он хозяин положения, тогда как Хуану приходится бороться с машиной. Какие результаты они покажут в ходе сезона? Что выйдет из затеи собрать в команде самый драматический дуэт гонщиков со времен Сенны/Проста? На мой взгляд, главное в следующем: в квалификации Хуан не будет уступать Кими, а иногда сможет его и превзойти. Но Кими будет легче справляться со стрессами, поскольку как гонщик он в меньшей степени полагается на рефлекску. Если говорить об умении укрощать «плохие машины» — с изношенной резиной или несбалансированным управлением, — то тут они примерно равны, хотя я полагаю, что стиль Хуана в большей степени ведет к излишнему износу шин, прежде всего задних.

У Хуана великолепное чувство дросселя и руля. Кими в прошлом году выиграл в Спа, несмотря на проблемы с переключением передач и поврежденный понтон. На трассе Хуан демонстрирует завидное мастерство и отлично проводит гонки — возможно, лучше, чем Кими. (Это логично: Хуан раньше начал выступать и у него больше опыта управления машинами разных классов.) Зато Кими свойственно исключительное хладнокровие, которое, надо думать, очень ему пригодится, когда сезон-2005 достигнет пика. А Хуан, как мы видели в Мани-Куре в 2003-м и в Имоле в 2004-м, бывает подвержен приступам раздражения и злости.

Строгие каноны нашего журнала требуют от меня дать прогноз на сезон-2005, но логика подсказывает мне, что лучше от этого воздержаться, поскольку в великой команде, в которой выступают два выдающихся гонщика, может случиться все что угодно. Как и Джим Кларк (а также Михаэль, Прост, Стюарт, Мосс, Мэнселл и многие другие), Кими, скорее, заставляет машину делать то, что он хочет, чем реагирует на то, что с ней происходит (этим искусством выделялись Риндт, Петерсон, Жиль Вильнёв и, безусловно, Сенна). Именно так Михаэль одолел Хуана в Монце-2003 и Малайзии-2004.

Думаю, Кими это тоже по силам. Но чтобы добиться преимущества в ходе сезона, Кими придется серьезно поработать над собой: уж слишком Хуан хорош.

FO ВЕРДИКТ

Изменения в правилах, касающиеся шин, и тот факт, что Хуан Пабло новичок в McLaren, все же заставляют нас склоняться в пользу Кими, у которого есть все, чтобы ехать быстрее, чем когда-либо.



ИГРА ДВУХ Р

У Renault две производственные базы шасси строят в Оксфордшире, а моторы — близ Парижа. И эти парни управляют там всею

Интервью Стив Купер



Роб Уайт (слева) и Боб Белл: их личные эмоции никого не интересуют — главное, какой будет их машина

о мнению Энцо Феррари, формула успеха совершенно очевидна: гонки выигрывают моторы, и только моторы. Шасси — на втором плане: это лишь коробка на колесах, несущая в себе драгоценный двигатель — и тоннажи.

Как изменились времена! Сегодня теория Феррари почти не работает. Иногда приходится даже пренебрегать некоторыми характеристиками машин в поисках почти мифической гармонии между шасси, двигателями, шинами и тоннажем — «пакетом», выражающимся в формуле 1.

Однако не все команды идут этой проторенной дорожкой. Некоторые раскрывают свои преимущества в бесконечных внутренних междоусобицах. В частности, это касается крупных команд, где звездное эхо их боссов с трудом уживается с амбициями жадных до мощности боссов отдела моторов.

В Renault подобной проблемы не существует, хотя и эта команда несет свой крест, как вы сейчас увидите. Но когда слушались Боба Белла, технического директора отдела шасси и его партнера Роба Уайта, также технического директора отдела двигателей, то кажется, что звучит это — настолько похоти же ответить на мои вопросы.

«Очень важно найти баланс в работе двух групп внутри команды», — говорит инженер, но слегка загадочный шотландец Белл. — К счастью, в моих отношениях с Робом такой баланс есть. Благодаря этому легче принимать трудные решения, связанные с необходимостью каких-то компромиссов».

Роб кивает — они похожи друг на друга даже в движениях. «И это не банальность», — настаивает он. — Сегодня очень важно «видеть» машину в целом. Это позволяет найти наилучшее решение».

‘Если бы обе группы работали вместе, они были бы лучше скоординированы’ Боб Белл

Но как в Renault родились, такой гармонии, несмотря на то, что два отдела работают в разных странах — и это планная проблема для команды? Белл трудится на крытой в лесном массиве база Renault в провинциальном Энстоуне, тогда как Уайт — в парижском пригороде Бире-Шатийон.

«Нас разделяют 350 миль — этот факт невозможно игнорировать», — признает Уайт. — Мы научились с этим справиться, но кое-какие проблемы остались».

Это не может не вызывать вопрос, а не лучше ли для команды было собрать два отдела под одной крышей. «Это было бы правильно», — соглашается Белл. — Если бы обе группы трудились рядом, это помогло бы на ползу делу. Было бы больше контактов и диалогов, мы быстрее реагировали бы на какие-то проблемы и отдельные вопросы решали бы более скоординированно».

Этой паре действительно нужно очень плотно работать вместе в 2005 году, если Renault хочет решить свою задачу — добиться большего числа побед и занять в чемпионате второе место. Причем Беллу и Уайту предстоит доказывать по ходу сезона, что вершины разные вещи. Бобу уверен, что ему удастся стереть из памяти воспоминания о прошлогоднем шасси R24 — быстром, но в целом неудачном. Ну а Роб теперю хо-

чет доказать, что чемпионат можно выигрывать только за счет сконцентрированного им двигателя.

Если все сложится удачно, этот тандем может заявить о себе. Но если команды возникнут проблемы, ее (относительно) скромный бюджет не позволит ей разобиться с ними с такой же эффективностью, как, скажем, более обеспеченным Williams, McLaren или даже B.A.R. Honda. Возможно, именно пространство, разделяющее два отдела, усугубляет проблему, ведь пока у команды все вроде бы нормально, они делают свое дело, не ведая забот, и начинают беспокоиться, только когда команда налетает на мель — как это было во второй половине 2004 года.

Белл это отрицает: «Трудности людей сплывают — и мы не исключение. Только взгляните на регламент 2005 года — изменения наверняка заставят наши группы со-трудничать теснее».

«И мы намерены в этом году сократить наше отставание», — добавляет он безапелляционно. — Я надеюсь, что мы сумеем сделать то, что не удалось в прошлом году: закончить чемпионат на втором месте. И для этого нам даже не придется делать такой солидный шаг вперед, какой был бы необходим, чтобы завоевать титул».

Финишная тестировать старую машину (оснащенную фото): когда дела идут плохо, пространство, разделяющее базы, играет свою негативную роль: когда все в порядке — оно не имеет значения

Беспорядочно пытаются заставить инженеров говорить о том, какой из отделов важнее: Это все равно что спросить, какой кончик пера лучше, — устало говорит Белл. — Оба имеют равное значение. Один без другого невозможен — ведь моторщик играет ничуть не меньшую роль, чем дизайнер. И бесполезно пытаться угадать, какой из этих элементов важнее. Лучше принять это как есть...»

Уайт еще более лаконичен: «Главное — каких результатов вы добиваетесь в чемпионате. А для нас, мотористов, очевидный факт состоит в том, что они проводятся не на динамометрах...»

Роб коротко усмехается, как и Белл. Не так уж часто они отпускают шуточки. Оба прекрасно знают, что в 2005 году Совет директоров компании в Париже будет внимательно следить за тем, как у Renault идут дела в Формуле 1. И хотя сезон-2004 в целом можно считать для команды успешным, многие в ее составе были недовольны тем, что в последних гонках Renault не смогло дать ответ на вызов B.A.R. Honda.

В этом году победное просто недоуслимо.

50 ВЕРДИКТ

Ничья. Белл надеется, что R25 обогнал от недостатков R24, а Уайт за годы карьеры доказал, что может строить быстрые и надежные двигатели. Партнерство работает — в 2005-м его надо лишь укрепить.

2005 год выставит напоказ как мастерство того или иного гонщика, так и его недостатки. Из-за «долгоиграющих», не столь цепких шин и облегченного аэродинамического автомобиля машины не будут «приклеиваться» к трассе, как это было в 2004-м, поэтому гонщики должны относиться к своим четырем резиновым «точкам опоры» с особым вниманием

Текст Питер Уинзор
Фото Тед Хамбл-Смит

Тынешний комплект шин должен выдерживать всю дистанцию гонки. Интересно, что команды и шинные компании уже предсказывают эффект от этого нововведения: будет ли оно положительным. На пит-лейне поговаривают, что в предстоящем сезоне с учетом очевидных отличий одной трассы от другой результаты на новых шинах будут в среднем лишь на полсекунды хуже прошлогодних.

Конечно, в 2005-м вводятся и другие изменения — прежде всего это касается аэродинамики и моторов. Команды предвидят, что в первых гонках машины будут прохладнее, круг секунды на две медленнее, но по ходу сезона это отставание начнет уменьшаться. Согласно всеобщему мнению, шинный фактор не будет играть главную роль в снижении скорости, но он серьезно изменит картину гонки.

Сначала об очевидном: если теперь не будет необходимости останавливаться для замены шин, рискнет ли кто-нибудь в 2005 году проходить всю дистанцию без пит-стопов? Вероятно, нет. С одной стороны, с полными баками не покажешь хорошего результата в квалификации. С другой — вряд ли нынешние «десятки» настолько экономичны, чтобы позволить пройти гонку без дозаправки, учитывая, что по техническому регламенту весь объем топлива должен размещаться в пространстве между средней гонщиком и мотором.

Возможно, в 2006 году, когда, вероятно, появятся



В 2005-м во время пит-стопов мы уже не увидим, как механики за 6 секунд извлекают колеса — если только не хлынет дождь; фактически и теперь останется лишь проверять давление в шинах

более короткие «восмерки», такое положение дел как-то и изменилось: но сейчас, только очень смелая команда (или аутсайдер, которому просто нечего терять) рискнет пройти дистанцию за один пит-стоп.

Так что же нас ожидает? Гонки с тремя (и более) пит-стопами, скорее всего, уйдут в прошлое (по иронии судьбы, совсем недавно, в 2003 году, допустимая скорость на пит-лейне была увеличена — для того, чтобы стимулировать борьбу на трассе как раз за счет большего количества дозаправок).

Гонщики поздние торможения могут обогнать проваля, потому что в 2005-м шины должны выдерживать и квалификацию, и всю дистанцию гонки



ПОРЫ

Всё с начала сезона в чемпионате мира по Формуле-1. В 2005 году ожидается, что в Формуле-1 будет больше гонок, чем в 2004-м, а это значит, что гонщики будут больше времени проводить на трассе.



STEVEN FEARAT

Bridgestone и Michelin готовятся к противостоянию шин, пригонных для гонок с одной или двумя остановками. По-прежнему предстоит решить, кто из них будет лучше. Сейчас это еще трудно предсказать, но в 2005 году пит-стоп будет выглядеть так: машина, заправщик, четыре механика, проверяющие износ шин и давление в них, возможно, пятый механик, который будет регулировать переднее крыло (регулировать заднее запрещено правилами), и... всё.

В 2005-м в игру включается много других факторов. Результаты в зачетной гонке будут зависеть от выбора шин и их правильного использования. Первоначальное решение команды будет принимать в пятницу накануне гонки, когда выступят обе свои машины на две часовые тренировки (те, кто занимает последние шесть мест в Кубке конструкторов, могут выпустить, как это было в 2004-м, еще и третью). В центре внимания

окажутся моторы, которые должны выдерживать дистанцию двух гонок, но, кроме этого, все будет зависеть от информации об износоустойчивости и поведении новых шин, поскольку, по меньшей мере в первой половине питтинговой сессии, трасса будет оставаться «необразованной». Другими словами, выбор шин более чем когда-либо будет зависеть от графика проведения гонок: накажут ли гонки и от эффе

ктивности гонок и от эффе

ктивности гонок и от эффе

А мы получим возможность и

А мы получим возможность и

Энтони Дэвидсон:

«Физически новыми машинами управлять легче, потому что нагрузки в быстрых поворотах значительно снизились. Но при равном уровне мощности в ситуации, когда резина изнашивается, они могут стать сущим наказанием. Это значит, что в 2005-м будет очень важно беречь шины – и тут гонщикам Формулы 1 потребуется все их мастерство.

К резине теперь придется относиться более уважительно: прижимная сила



Точка зрения гонщика

уменьшится, а гонщики попытаются добиться от машин слишком многого – вот тут-то они и начнут делать ошибки. По ходу карьеры мы привыкаем к тому, что машины все лучше и лучше держат трассу, и когда эта тенденция меняется, адаптироваться всегда сложно.

Особенно трудно на этих шинах будет показать приличное время в квалификации и пройти первый круг гонки: они настолько жесткие, что на их прог-

рев до нужной температуры потребуются гораздо больше времени, чем раньше. Квалификация теперь еще больше будет напоминать черную магию.

Во время зимних тестов было заметно, что многие гонщики, выходя из поворотов, забирали слишком широко, поскольку переоценивали уровень сцепления с трассой. Так что я уверен: в 2005-м ошибок будет намного больше».

зиной во время квалификации, когда ты бьешься за сотые доли секунды. В прежние времена в такой ситуации выручало чуть более позднее торможение в одном месте (Ой! Переднее левое заблокировалось!) или чуть более ранний разгон в другом (Она! Рулем корректируем занос!). В 2005-м за подобные ошибки придется жестоко расплачиваться.

Предвижу реакцию: мол, это же гонщики Ф1 – они приспособятся. Ха! Есть огромная разница в стиле пилотирования между теми, кто в первых рядах стартового поля, и теми, кто на задах. Кому-то удастся приспособиться к новым порядкам лучше других, так же как были гонщики, быстрее приспособившиеся к однокруговой квалификации. Например, Михаэль Шумахер и Кими Райккёнен по мере выхода из поворота плавно увеличивают нагрузку на и так уже загруженные задние шины. Никаких рывков – шины это любят.

Ральф Шумахер, напротив, – классический пример гонщика, рассчитывающего на помощь электроники: тормозит очень поздно, входит в поворот рано, перегружает передок, а затем утапливает педаль в пол, надеясь, что тракшн-контроль (ТК) сделает остальное. Это все здорово (и дает неплохую скорость), пока шины в хорошем состоянии. Если Ральфу приходится беречь свои Michelin, играть дросселем и активно работать тормозами, чтобы сбалансировать машину, то как только шины начинают изнашиваться, преимущество сразу оказывается на стороне гонщика вроде Хуана Пабло Монтойи, которого отличают езда на рефлексх и искусное владение педалью газа.

пример, или Фелипе Массы это вообще новая планета.

Конечно, все будет меняться от трассы к трассе, поскольку покрытие везде разное – словом, нас ожидают сюрпризы. Думаю, вы понимаете, что ради повышения ходимости шин (320 км вместо 100) их придется делать из более жестких, более «долгоиграющих» смесей. И, видимо, полагаете, что на более медленных трассах, где прижимная сила меньше, а от шин зависит больше, это будет сказываться заметнее? Ошибаетесь! Более всего, вероятно, это будет заметно на трассах быстрых, где шины изнашиваются сильнее. Ведь создаются они исходя из того, что машина все время идет с максимальной скоростью – как на быстрых трассах, так и на медленных, – а резина при этом испытывает максимальные нагрузки. Чем больше скорость, тем выше нагрузка. Чем выше нагрузка, тем сильнее износ. То есть на быстрых трассах каркас шины должен быть крепче, а смеси – более износостойчивые. Вопросы вызывает и покрытие трасс – еще один важный фактор, когда мы говорим о скорости. В Барселоне, Силверстоуне, Сузукэ и Спа, где асфальт весьма абразивный, износ будет еще выше.

Так кто же лучше справится со своей задачей: Michelin или Bridgestone? Бытует мнение, что новые правила несколько больше устраивают Michelin, потому что в прошлом шины Bridgestone, вроде бы, были больше подвержены износу, хотя в 2003-04 на изношенных Bridgestone еще как-то можно было ездить, в отличие от расслаивающихся Michelin.

Вдобавок ко всему в 2005 году основные правила игры тоже изменились (по причинам, изложенным выше). Поэтому в Bridgestone подчеркивают, что, поскольку они работают лишь с тремя командами (Ferrari, Jordan и Minardi), тестовых километров им не хватает.



Я в это не верю: одна Ferrari Шумахера стоит двадцати любых других машин. Исключительное положение команды дает многочисленные преимущества (обмен информацией, точный учет требований конкретного гонщика и т. д.). К тому же Bridgestone будет выпекать для гонок гораздо меньше шин, чем Michelin, что даст значительную экономию затрат на производство и логистику в сезоне, насчитывающем 19 гонок.

Зато на стороне Michelin численное превосходство (что пригодится, если у обеих Ferrari возникнут проблемы) и куда более широкая база данных...

Расслоение шин (внизу) станет главной проблемой в 2005 году: преимущество, добытое с таким трудом, может быть растеряно, и черепахи смогут догнать зайцев

Гонщик, работающий на рефлексх, вроде Монтойи, получит преимущество, как только шины начнут изнашиваться

Итак, теперь очень важно точно и аккуратно пользоваться и ТК, и – в какой-то мере – электронным дифференциалом.

Стоит перебраться с электроникой – и шинам конец. А недостаточное ее использование чревато потерей времени. Инженеры будут менять подходы к программированию ТК и дифференциала, предвидя проблемы, которые могут возникать под финиш Гран При, тем более что некоторые из гонщиков молодого поколения об износе шин никогда раньше и не думали: для Такумы Сато, на-



ФОВЕРДИКТ

Даже с учетом исключительного профессионализма специалистов Michelin и информации, которую они получают от своих 7 команд, чаша весов все-таки склоняется в пользу Bridgestone, отличающейся умением работать с фантастической продуктивностью.

КТО КОГО

ДЖОРДАН v СТОДДАРТ





Дар красноречия

Дикие страсти кипят в задних рядах стартового поля — там выживают команды лишь тех боссов, языки которых работают быстрее, чем машины их гонщиков

Текст Алан Хенри Фото Джеймс Бэрел

По мнению циников, Jordan и Minardi оказывают большую услугу Toyota и Sauber. Не каждому понравится болтаться в хвосте Ф1, но неудачники Эдди Джордана и эскадрона Пола Стоддарта поддерживают боевой дух середняков. Ну кому же придется по вкусу постоянно оказываться в проигрыше! А Эдди и Пол несут эту ношу не без изящества: Эдди — с толикой непостижимой ирландской лести, Стодди — с прокуреным шармом и безудержным энтузиазмом.

Однако две вечно отстающие команды несколько отличаются друг от друга по духу.

Minardi втайне от всех примирилась со своей ролью замыкающего в пелетоне Ф1 и теперь выжимает максимум из своего скудного бюджета. А Jordan, однажды оказавшаяся почти на пороге славы, когда в 1999 году Хайнц-Харальд Френтцен выиграл два Гран При и — пусть недолго — претендовал на звание чемпиона мира, затаила обиду.

Критики Эдди Джордана скажут: он знаменит тем, что хочет стать знаменитым. Ему нравится фотографироваться в паддоке, нравится чувствовать себя важной птицей, способной влиять на ход событий. И все же с каждым днем он все сильнее напоминает ▶

wilux

minardi F1 team

TOSINVEST

COSWORTH



В глубине души Стодди понимает, что в Ф1 ему суждено вечно быть замыкающим, но не перестает возмущаться царящей вокруг несправедливостью

‘В том, что мое положение ухудшилось, виной политиканство и отсутствие стабильности’

пропащего человека, колеблющегося между стремлением возродить славное прошлое команды и желанием продать ее подороже. Разумеется, в последние несколько лет у Эдди был не один шанс получше изучить второй вариант.

Так, Honda подумывала о такой сделке, но не захотела вместе с командой заполучить и Эдди. Кто бы удивился! Если на их взгляд даже ультраконсервативный Дэвид Ричардс для B.A.R — это слишком, то уж Джордан — фигляр и сумасброд — должно быть, казался им просто неуправляемым.

Но нужно отдать должное Джордану: он никогда не был таким, как все. Чего-чего, а отваги ему не занимать. В 1991 году он выложил все до последнего цента, чтобы финансировать переход своей команды в Ф1. Он расстался даже с кругленькой суммой, полученной от Ferrari за контракт Жана Алези. Jordan быстро завоевала репутацию многообещающей и легко реформируемой команды.

Но несмотря на это, тяжелый быт Ф1 с ее постоянно растущими расходами быстро заел Эдди. К концу года он набрал более \$7 млн долгов. Для того чтобы в 1992-м не протянуть ноги, он был вынужден заключить контракт на использование (бесплатное) двигателей Yamaha V12. В 1993 и 1994 годах Брайан Харт поставлял ему компактные «десятки», которые обходились Эдди чуть дороже \$3 млн в год и оба раза позволили ему бороться за попадание в первую шестерку в Кубке конструкторов. Десять лет спустя

Эдди визжал как резаный, когда Cosworth запросил почти в шесть раз больше за лицензию своих моторов, с которыми к тому же его машины по большей части прозябали в самом конце стартового поля.

Эдди никогда не упускал свой шанс. Когда первый McLaren-Peugeot MP4/9 был уже готов к старту сезона-1994, Рон Деннис решил, что французский мотор никуда не годится, и быстро все переиграл, решив от него отказаться и на следующий год заключить договор с Mercedes. Эдди и Рон умно распорядились этой ситуацией и Peugeot достался Jordan — бесплатно. Их сотрудничество продолжалось три года, но первый успех пришел только в 1998-м после перехода на двигатели Mugen Honda — Дэймон Хилл и Ральф Шумахер заняли первое и второе места в дождливом Спа. Тот сезон команда закончила четвертой в Кубке конструкторов — небывалое достижение для Jordan.

В 1999 году благодаря двум победам Френтцена они стали третьими, и Джордан на волне успеха продал часть акций инвестиционной компании Warburg Pincus — по слухам, примерно за \$40 млн. В жизни Эдди было достаточно трудностей, и он твердо решил, что пора воспользоваться плодами своего труда. Что он и сделал. Сполна.

Контракт с Honda на 2001–2002 годы не принес команде новых побед, но в 2003-м Jordan вернулся к двигателям Ford, что позволило Дж. Физикелле победить на Интерлагосе. Однако в 2004-м Джордан всем подряд жаловался на отвратительное качество кли-

› Поскребем по сусекам

Вам приходилось когда-либо беспомощно наблюдать, как безжалостный банкомат заглатывает вашу карточку? Сталкиваться с тем, что официант отказывается принимать вашу кредитку? С трудом сводить концы с концами за неделю до зарплаты? Жизнь полна трудностей, но в Ф1 никто не сравнится с Джорданом и Стоддартом в искусстве их преодолевать. Вот лишь несколько примеров сложных ситуаций, из которых они выпутались:

ЭДДИ ДЖОРДАН



После непростого в финансовом отношении

■ 1991 года Эдди выбрал на 1992-й двигатели Yamaha (вверху), хотя и знал, что они никуда не годятся — зато бесплатно...

В начале своей карьеры в Ф1 чуть ли не каждый день прятался от судебных приставов, так как хронически не мог расплатиться с долгами...

■ ...перешел на бесплатные двигатели Peugeot ■ в 1995-м, когда Рон Деннис решил, что у французских «десяток» нет будущего

В 1999-м он попытался убедить представителей ■ испанского нефтяного гиганта Repsol в том, что Х-Х. Френтцен — испанец, раз его бабушка родилась в Испании

В 2003 году безуспешно судился с Vodafone, ■ надеясь хоть так получить спонсорские деньги

ПОЛ СТОДДАРТ

Когда понадобились деньги, продал с аукциона ■ свою коллекцию старых гоночных машин и реликвии Minardi

В 2003 году на пресс-конференции FIA в Монре- ■ але угрожал обнародовать детали Договора Согласия, когда с возмущением узнал, что никто не собирается создавать «компенсационный фонд»

Пытаясь сэкономить на перелетах, лично возил ■ свою команду на гонки, сидя за штурвалом одного из своих аэробусов (внизу)

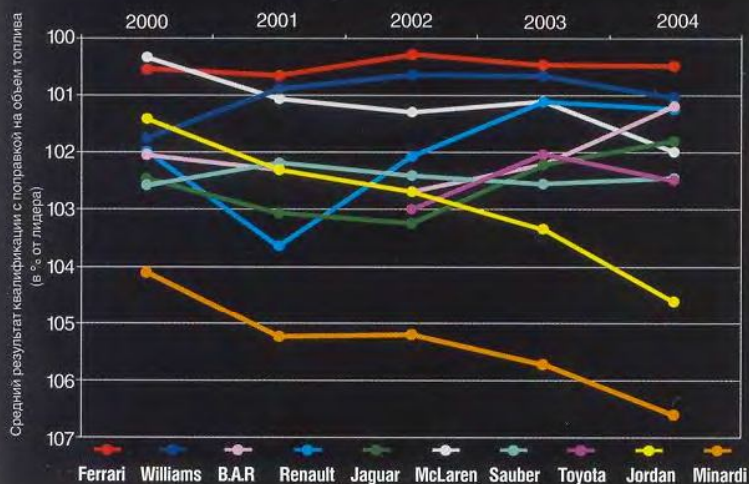
В 2002 году грызся с бывшим боссом Arrows То- ■ мом Уокиншоу из-за денег, которые телекомпания должны были выплатить после развала Prost

Купил по дешевке часть бывших активов Arrows ■ вместе с машинами, чтобы узнать ее секреты и усовершенствовать свой плохойенький PS04



> История квалификационных успехов

Динамика результатов квалификаций за 2000-2004 годы (внизу) по всем командам в сравнении с Ferrari. На графике представлен усредненный результат по обеим машинам с поправкой на объем топлива. Наиболее заметное улучшение результатов продемонстрировала B.A.R., явное ухудшение – Minardi. Еще более очевидно падение Jordan: если в 2000 году их результат был вполне достойным, то в 2004-м разрыв с Ferrari составлял уже 4,6% (3,1 с); у Minardi – все 6,7% (5,2 с).



ентских моторов Cosworth, а на ГП Японии он пришел в ярость, узнав, что Ford сообщил ему о своем решении уйти из Ф1 всего за 10 минут до того, как это решение стало достоянием общественности.

«Честно говоря, мы и не собирались информировать Эдди заранее, — раздраженно заметил один из сотрудников Ford. — Он совершенно не умеет держать язык за зубами, так что пришлось подождать и предупредить его непосредственно перед тем, как обнародовать эту информацию».

По иронии судьбы Джордана и Стоддарта объединяет не только их членство в «клубе отстающих». Оба — дельцы старой школы: Стоддарт сколотил состояние на самолетах, а Эдди заработал кучу денег в 80-е на прибыльном рынке контрактов молодых гонщиков. Оба были вполне состоявшимися полупрофессиональными гонщиками, а European Aviation, компания Стодди, являлась одним из спонсоров команды Джордана до 2001 года, то есть до того, как австралиец стал владельцем Minardi. С тех пор его команда научилась жить на деньги, которых Ferrari хватало бы разве что на оплату счета за каучино.

В жизни Minardi за время правления Стодди произошло не так уж много событий. В этой команде добились своих первых успехов Фернандо Алонсо и Марк Уэббер, который был пятым на ГП Австралии '02 в Мельбурне. Но если Джордан лишь недавно вынужден был выбирать гонщиков с «хорошими финансовыми возможностями», то Стоддарт практически всегда пребывал в подобном положении, что так наглядно продемонстрировало появление Баумгартнера и Бруни в составе Minardi 2004 года.

Бюджетные вопросы Джордан и Стоддарт решают по-разному. Во время так называемого саммита по вопросам снижения расходов на прошлогоднем ГП Бразилии Джордан продемонстрировал актерский талант, достойный Сары Бернар. Если верить его коллегам, представление было еще то.

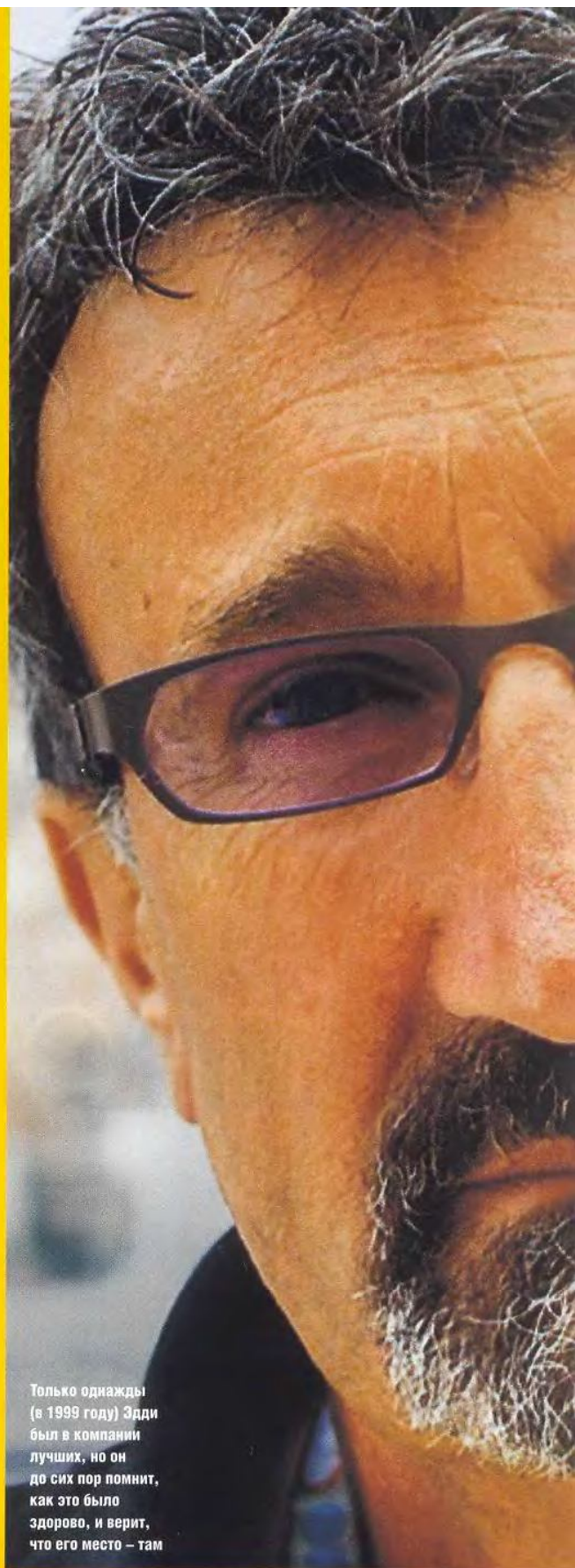
Стоддарт к таким делам подходит более взвешенно, до зубов вооружаясь цифрами и фактами, — так, в 2003 году в Монреале ему удалось до смерти напугать боссов нескольких ведущих команд, пообещав раскрыть подробности Договора Соглашения. Дело было спущено на тормозах, и Пол заткнулся, впрочем, успев заставить своих конкурентов понервничать.

В конце сезона Стоддарт заметил: «В этом году мое положение ухудшилось, и всему виной политиканство и отсутствие стабильности. Год начался для меня с надежды на новый Договор Соглашения. У нас был Меморандум о взаимопонимании, подписанный Берни и автопроизводителями, но он куда-то пропал. Нам обещали, что будет подготовлено новое коммерческое соглашение, — и этого не произошло. Ходили разговоры о недорогих двигателях — и опять ничего. Сейчас мы даже не знаем, будут ли у нас моторы на следующий год или придется строить их самим».

Продажа Cosworth американскому консорциуму, по крайней мере, гарантирует Minardi поставки моторов в 2005 году. Ну а Джордан достаточно пошумел, чтобы обеспечить себе контракт на поставку клиентских двигателей Toyota, который, по его оценкам, «будет в пять раз лучше прошлогоднего».

FO ВЕРДИКТ

Кто же из аутсайдеров избежит последнего места? Мы бы поставили на Jordan. Совсем списывать со счетов банду Стодди нельзя, но мощный японский двигатель должен обеспечить Эдди перевес.



Только однажды (в 1999 году) Эдди был в компании лучших, но он до сих пор помнит, как это было здорово, и верит, что его место — там

‘Нужно отдать должное Эдди: он никогда не был таким, как все. Чего-чего, а отваги ему не занимать’



ПРОЩАЮЩИМ И БУДУЩИМ

Мировое шоу под названием Формула 1 никогда не страдало недостатком неожиданных сюжетных поворотов, но внезапный уход со сцены одного из самых ярких ее актеров поверг в шок многих. На смену экстравагантному Эдди Джордану идет команда спокойных и уверенных в успехе своего дела русских, а последний сезон в истории Jordan Grand Prix станет сезоном становления Midland F1

Текст Андрей Ларинин

Смена владельца прошла невероятно быстро: по словам кристов, участвовавших в подготовке сделки, между подписанием предварительного и окончательного вариантов соглашения прошло не более десяти дней.

Под давлением кредиторов Эдди Джордан продал свою команду группе Midland, превратившись за месяц до начала нового сезона из харизматичного босса, любимаго фанатов Формулы 1, в обыкновенного консультанта по коммер-

ческим вопросам при новых владельцах Jordan Grand Prix.

Сам по себе сюжет не нов. Ф1 — уникальный вид спорта, требующий высочайшего мастерства и отдачей от всех его участников на всех направлениях, касаясь ли это технической или спортивной подготовки, решения финансовых вопросов или PR-сопровождения. На наших

глазах еще как минимум три команды ведут напряженнейшую борьбу за выживание, выстоять в которой удается далеко не каждому, что подтверждают судьи

ушедших в историю Prost или Arrows. Jordan GP псевдо: она нашла солидного инвестора и продолжит свое существование — в новых качествах, под другими знаменами, с новыми идеями. В чем-то она повторяет судьбу некогда знаменитой Turrell, обладательницы трех чемпионских титулов и двух Кубков конструкторов. В конце 1997 года Кен Тиррелл продал ее компании British American Tobacco, полагая, что своими силами удерживать ее на плаву он уже не сможет. Сезон-1998 стал последним в истории Turrell. По условиям

сделки Дадлошка Кен и группа верных ему сотрудников должны были провести этот сезон с командой, но к рулю уже встали новые люди — через год Turrell должна была сменить не только имя, но и подходы к ведению дел. Новым хозяевам оказалась не нужна даже база команды и ее машины (и то, и другое досталось Полу Стодарту), разработку шасси они поручили фирме Эйрхана Рейнарда. В 1998-м на трассе Формулы 1 вышла команда BAR, а имя Turrell очень скоро забылось.

Сегодня многие опасаются, что такое же забвение грозит и Jordan — команде, отпавшейся веселым, поистине рок-н-рольным характером, не допускавшей чрезмерный риск в коммерческих делах. Журналисты любили Эдди Джордана за его умение поиграть на публику, расшевелить яркими красками любое самое routine мероприятие, расшевелить обязательных пресс-конференций, проводимых FIA на каждом Гран При. Нам же интересно другое: с появлением Midland российские поклонники Формулы 1 получили уникальную возможность понаблюдать за тем, как формируется новая команда — своя, российская команда.

Это в высшей степени деликатный процесс, который не всегда проходит гладко, как мы могли убедиться на при-

‘ЭДДИ СЧИТАЕТ, ЧТО КОМАНДА ПОПАЛА В ХОРОШИЕ РУКИ’

Многих огорчил уход Эдди Джордана (вернее слова), продавшего команду Midland Алексею Шайкере (вернее слова). Jordan в этом сезоне излагает судьбу Turrell: сень лет назад Кен Тиррелл (внуку Стодарту) продал свою команду концерну BAT; для Крайста Поллока (внуку Стодарту) сезон Turrell стал годом участия

Разумеется, не избежал потрясений и Jordan. Вслед за известием о смене ее владельцев пошли сообщения о кадровых потерях в рядах команды. Их было гораздо меньше, чем писали газеты в конце января — начале февраля, но среди тех, кто ушел, оказался Марк Смит, на опыт которого в Midland рассчитывали всерьез.



НАДО С ЧЕГО-ТО НАЧИНАТЬ...

Алекс Шнайдер

«Будучи давним поклонником Формулы 1, сегодня я счастлив и горд, что мне удалось воплотить свою мечту и создать Midland F1, первую российскую команду в составе Гран При. Эта команда не просто подарила России азарт и страсть к лучшему в мире автомобильному шоу — она станет воплощением качества, которые вдохновляют нас всех: командной работы, целеустремленности и изобретательности».

Приобретение Jordan Grand Prix Ltd. стало важным вехой в истории российского автоспорта. Через год, который станет для нас переходным, состоится дебют Midland F1 — первой российской команды, которая будет бороться за главные награды автоспорта. Конечно, предстоит какое-то время, прежде чем мы сможем составить серьезную конкуренцию более опытным соперникам в сражении за чемпионский титул, но надо с чего-то начинать».

Нам предстоит огромная работа, но я уже представляю день, когда на трассе Формулы 1 выйдет первый российский гоночник, а Россия примет свой первый Гран При. А для того чтобы страна постепенно поднималась на вершины международного автоспорта, необходимы ваш интерес и ваша поддержка».

Я признаю всех поклонников автоспорта, поддерживающих нашу команду. Когда она бросит вызов страсти в 2005-м и в последующие годы».

ВО ВЕРДИКТ

Вне всякого сомнения, команда ждет трудный сезон. Спешим много нужно пережить, удержавшись при этом хотя бы на прошлом уровне. И все же способность уверенности с собой спланировать владельцев внушает нам оптимизм».

ВЕЛИКИЙ КОМБИНАТОР

Как-то раз Берни Экклстоун обменял свои акции Ф1 на деньги – миллиарды долларов. А сейчас хочет, чтобы акции вернули. По дешевке, разумеется. А аргументирует это так...

Текст Питер Уиндзор
Фото Тим Маррс

Для начала – действующие лица. Знакомьтесь – Бернард Экклстоун, один из умнейших людей на планете. С 1972 по 1987 год у него была собственная команда Ф1, которая уверенно выиграла два чемпионата, а ведь он при этом заправлял еще и м-а-а-аленьким таким бизнесом, Формулой 1, – в свободное от работы время. С 1988 года с санкции поделщиков – владельцев других команд (это важный момент!) – Экклстоун целиком посвятил себя руководству Ф1, обеспечивая этой шайке посредственностей возможность сказочно разбогатеть. Параллельно, хитроумно используя свою власть и прибегая к тонким политическим приемам, Экклстоун, по сути, управлял главным административным органом автоспорта (FIA).

Пять лет назад, скромно оценив доходы созданной им индустрии в \$800 млн в год, Экклстоун продал контрольный пакет акций Ф1 (75%) немецкому медиамагнату, умножив на \$4,2 млрд свое и без того солидное состояние (говоря «индустрия Ф1», я имею в виду принадлежащую Берни компанию SLEC, названную в честь его жены, Славицы Экклстоун). А теперь сосредоточьтесь: 25% акций SLEC принадлежат семейному фонду Экклстоуна с милым названием Bambino Holdings, который до решения суда, принятого в конце 2004 года, также фактически контролировал компанию Formula One Holdings (FOH), обладая правом назначать дополнительных директоров в ее совет директоров. Все понятно? Представьте это в виде слоеного пирога: на самом вершине – SLEC, слоем ниже – Bambino Holdings, еще ниже – FOH. После упомянутой сделки 1999–2000 годов каждой из компаний, по сути, по-прежнему принадлежали 25% акций Ф1, а до недавнего времени – и власть.

Представляю вам также и Лео Кирха, того самого немецкого медиамагната. Сломленный бременем долгов и облапошенный Экклстоуном, в июне 2002 года Кирх объявил себя банкротом.



ПАПА

(Берни Экклстоун)

Величайший комбинатор за всю историю автоспорта. Сделал команды сверхбогатыми, но они недовольны тем, что сам он стал еще богаче. Неблагодарные...



ШЕСТЕРКИ

(Команды Ф1)

Главная проблема – под кого лечь? Они хотят большей финансовой активности, которую, как им кажется, сможет предоставить GPWC. Если только Берни не зарубит все это дело на корню...



ДЖОКЕР

(Ferrari)

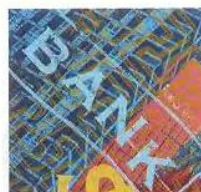
Скудерия, возглавляемая старым дружкой Берни Лукой Монтеземоло, полагает, что ей не нужны другие команды. Сейчас Лука сеет уныние в рядах Ф1, а все для того, чтобы Берни смог по дешевке выкупить акции



КОЗЕЛ ОТПУЩЕНИЯ

(Лео Кирх)

Немецкий медиамагнат, отваливший Берни несколько миллиардов за 75% акций его империи Ф1. Но при этом мистеру Б. как-то удалось удержать бразды правления в своих руках



В ЭПИЗОДАХ

(Банки и GPWC)

Как банки – наследники Кирха, так и суды думают, что нанесли Берни поражение. В GPWC думают, что Берни испугался. Удивительно наивные люди, правда?



КУШ

(Единоличный контроль над Ф1)

Берни мудро распоряжается своими миллиардами и поддерживает хорошие отношения со всеми, кто ему нужен, но при этом играет краплеными картами. Кстати, угадайте, кто сдает?

И, наконец, банкиры – сотрудники Bayerische Landesbank, JP Morgan Chase и Lehman Brothers. Бедолаги, которым пришлось расхлебывать кашу, заваренную Кирхом. Они создали компанию Speed Investments (SI) для управления 75-процентным пакетом акций Ф1. Но поскольку реального контроля над своими инвестициями они не имели, от этого в сущности ничего не изменилось.

Конечно, тем все могло и закончиться – кого заботит, что контрольный пакет акций принадлежит группе чересчур наивных банкиров? Публике все равно – да и Экклстоуну, полагаю, тоже. Пусть уж лучше в совете директоров заседают банкиры, чем какой-то безбашенный немецкий медиаолигарх. Но Экклстоун стал тем, кем он стал, отнюдь не потому, что тихо сидел в углу, пересчитывая свои деньги. Берни хотел сам поставить точку в этой истории.

Сделка с Кирхом прошла как по маслу (проще всего иметь дело с теми, у кого море чужих денег и столько же самомнения), и вот Экклстоун вознамерился выкупить эти акции по минимальной цене. У меня нет фактов, чтобы подтвердить то, что следует далее, но готов поспорить на свой загородный дом: это была великолепная задумка Экклстоуна, классика жанра.

Время роли не играло. У Экклстоуна были деньги, у Кирха – акции, но Берни, слава богу, продолжал контролировать бизнес. Конечная цель – через два, три или пять лет вновь выкупить эти 75% акций, заплатив как можно меньше. Не на 10% меньше, не на 20%. Купить максимально дешево. По бросовой цене. За смешные деньги. За деньги, которые считает смешными сам Берни.

И добиться этого, конечно, можно было только в случае, если Кирх или банкиры поверят, что им предлагается наилучшая цена. Никому не хочется признавать свое поражение, никто не будет продавать свои 75% акций за \$20, если можно сбыть их за \$30. Если возникает проблема выбора, скажем, \$10 или ничего (в этом случае они ►



АФЕРА БЕРНИ
Автоконцерны (вверху
слева), банки (вверху
справа), команды
(внизу слева)
и несчастный банкрот
Лео Кирх (внизу
справа) – все они
должны Экклстоуну

остаются владельцами 75% пустого места), то большинство, а крохоборы-банкиры в особенности, предпочтут зафиксировать убытки и сбежать. В конце концов, это не их личные деньги. Это деньги «банка», что бы это ни значило. С чужими деньгами шустрее бегается.

Но как «девальвировать» Ф1, не нанося ей фактического ущерба? Как Экклстоуну заставить банкиров ползать на коленях, умоляя его о сделке, и в то же время продолжать дело, с которым он так здорово справлялся последние 30 лет, — то есть добавлять в календарь Ф1 новые страны, трассы, гонки, находить все более солидные деньги для команд (несмотря на драконовское антитабачное законодательство) и вообще противостоять спаду мировой экономики?

Разумеется, Берни не мог делать это сам, так как существовала возможность — маловероятная, но все-таки возможность — того, что некоторые владельцы команд окажутся достаточно проницательными и почувствуют неладное. Нет, Экклстоуну нужна была ширма, и готов поспорить, что этой ширмой стал не кто иной, как Лука Монтедземоло, президент Ferrari и давний товарищ Экклстоуна.

Лука ходил по пацану и нашептывал другим генералам от Ф1, что Берни сделал на гонках слишком много денег, что деньги должны поровну делиться между командами и производителями, что в автоиндустрии работают умнейшие люди, которые должны принимать участие в оперативном управлении Формулой 1 и, таким образом,

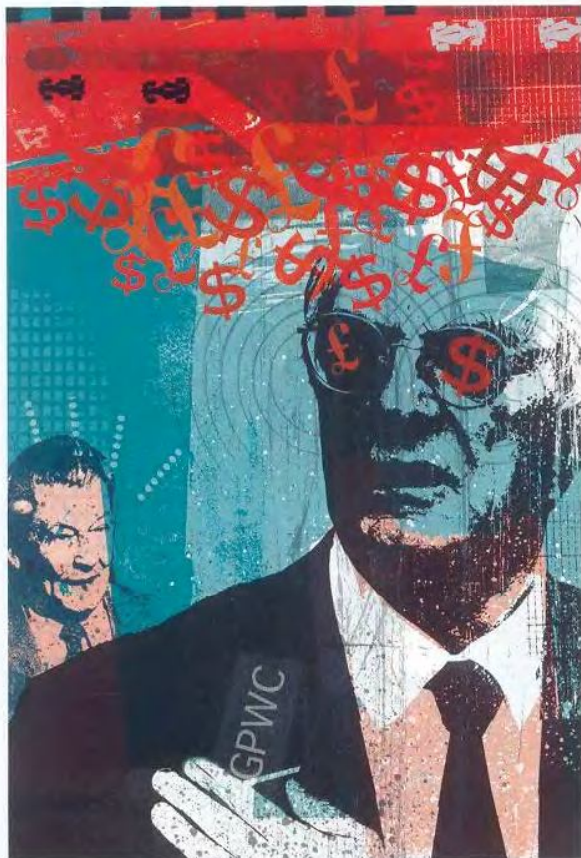
ун/Монтедземоло подталкивали прессу к выводу, будто приход GPWC теперь неизбежен, так как Формулой 1, и так-то страдающей от несправедливого дележа денег, отныне будет заправлять кучка невежественных банкиров.

Поэтому неудивительно, что Герхард Грибковски из Bayerische Landesbank, метко прозванный «директором по рискам», недавно заявил, что хотел бы привлечь Экклстоуна к управлению конгломератом SI-SLEC. «Мы очень серьезно относимся к этой проблеме (к GPWC), — сказал он в декабре 2004 года. — Я считаю, что этот рынок слишком мал и что борьба между двумя сериями может нанести ущерб обоим...»

Как же, как же!

Вот так дела обстоят сегодня. Многое

‘Само собой, банки занервничали. Даже в Ferrari заговорили о создании альтернативной серии’



Именно Лео Кирх (слева) вознес Экклстоуна (справа) на новые вершины благосостояния; сейчас Берни пытается вернуть свою империю и знает, что время работает на него; кто бы ни проиграл, он все равно будет в выигрыше

Сделать это можно было, только заставив банкиров поверить в то, что именно пропорция 75/25 провоцирует распад Ф1. А добиться этого можно было, убедив влиятельных в Ф1 автопроизводителей (Fiat-Ferrari, BMW, Mercedes, Renault, Honda, Ford, Toyota) в том, что финансовая структура Ф1 трещит по швам, — это было совсем нетрудно, принимая во внимание подспудную жадность каждого владельца команды Ф1, а многомиллиардная сделка Экклстоуна с Кирхом еще больше упростила дело.

гарантировать ее будущее и в постэкклстоуновскую эпоху, — в общем, Лука и его команда морочили всем голову, распространяя на пресс-конференциях о «кризисе» в Ф1 и тому подобных вещах, и автоконцерны (за исключением Fiat, конечно) готовы были ему поверить. И все шло хорошо. Если бы банки, несмотря на все их проблемы, отказались пойти на сделку (что представлялось маловероятным), Ф1, которую мы знаем, вдруг превратилась бы в GPWC, принадлежащий, с одной стороны, Берни и FIA, с другой — командам и автоконцернам. Берни сохранил бы свои деньги и свой чемпионат при любом раскладе.

Но налицо были все признаки того, что план А разыгрывался как по нотам. Самолюбие выиграло. Патрики Форы (Renault), Ричарды Пэрри-Джонсы (Ford) и прочие быстро поверили, будто Ф1 настолько вышла из-под контроля, что им пора создавать альтернативный чемпионат. Они зарегистрировали компанию GPWC (Grand Prix World Championship) и принялись проводить пресс-конференции, нанимать специалистов по связям с общественностью, закатывать дорогие ланчи, позировать перед телекамерами, платить гонорары юристам. Снежный ком рос так быстро, что Экклстоуну не пришлось прикладывать практически никаких усилий: то FIA чуть подтолкнет, то в прессе мелькнет парочка продуманных цитат из того же Берни. Очень скоро это дело было у всех на устах. GPWC! Это возможно! Все так и будет! В 2008-м!

Само собой, банки занервничали. Хороши же они были в той ситуации с инвестициями в Ф1! Даже в Ferrari заговорили о создании альтернативной серии. Что делать?

В декабре 2004 года банки (SI) выиграли дело в суде, по решению которого два директора должны были выйти из правления Bambino, передав таким образом оперативный контроль SI. Победа? А вот и нет. И хотя один из юристов выигравшей стороны даже изрек злое слово: «Мы дали Берни прикурить!», я уверен, что Экклсто-

еще впереди, и теперь можно будет следить за извивами сюжета этой саги по календарю Ф1, по техническому и спортивному регламентам: все это инструменты, которые команда Экклстоуна может использовать для достижения конечной цели. В начале 2005 года ноги банкиров еще только начинают подгибаться. Пройдет время, прежде чем они встанут на колени. Но все-таки встанут. Когда-нибудь банкам придется признать, что они не могут работать под постоянной угрозой раскола. Отчаянно желая пойти на компромисс, они продадут свои 75% акций якобы производителям, но на самом-то деле — лучшему в мире (не в мире Ф1, а во всем мире) брокеру: Берни Экклстоуну. Почему? Право, даже не стоит упоминания... но Берни, по крайней мере, даст им почувствовать, что они как следует потрудились на благо своих инвесторов и на благо автоспорта.

Ferrari же в итоге получит достойную награду за свои труды (и деньгами, и акциями новой Ф1). А Берни — ради будущего Ф1, разумеется — со скидкой (50-процентной?) продаст значительную долю акций Ф1 другим автоконцернам, FIA, а то и некоторым ключевым командам. Все вернется на круги своя... и благодаря Берни Экклстоуну, которого все ненавидят настолько, что даже любят, и в некоторой степени Ferrari — команде, которую все обожают до ненависти, — деньги Лео Кирха сделают всех намного богаче.

FO RACING ВЕРДИКТ

Все ясно: самый ушлый человек в Формуле 1 разыграл банки с изяществом, достойным пианиста-виртуоза, — в дуэте с Лукой Монтедземоло из Ferrari.



Фелипе Масса (слева) на предсезонных тестах в Саубер, а дрифтман Ф1 Луиши впервые пробует свои силы за рулем Red Bull (внизу)

БОЙ БЫКОВ

Дитрих Матешниц когда-то был спонсором Sauber, но потом забрал у швейцарцев свои деньги и вбухал их в собственную команду Red Bull Racing. И все же Петер Заубер, похоже, не слишком волнуется...

Текст: Стив Кулер



RED BULL v SAUBER

Компания Sauber Motorsport AG уже 12 сезонов дрейфует в формуле 1, сплыв в тихой заводии. Кэл Петер Заубер крепко держит руль, и его ладно скроенной и крепко шитой команде всегда удается кончиться от встреч с коварными течениями и шквалами, которые треплют иных их современников. В течение 10 сезонов команда пользовалась значительной финансовой поддержкой Red Bull, но теперь ей придется обходиться без нее.

Стремнина, на которую выгребает босс Red Bull Racing Дитрих Матешин, напротив, бурлива и полна опасностей. Мало того что Петер Матешин держит курс на те же неспокойные воды, что поглотили недавно Jedaig Racing, он и сам начинает гнать новую волну, которая не предвещает спокойного плаванья его команде, и так уже изрядно потрепанной жестокими штормами.

Топ-команды, за которыми стоят автоконцерны, взроют на обе конюшни как на пушенное мясо, хотя ни Sauber, ни Red Bull не готовы с этим согласиться и намерены вступить в сватку, чтобы доказать: самые достойные из «частников» тоже заслуживают места под солнцем Ф1.

Главной задачей Кристиана Хорнера, директора Red Bull Racing, можно считать оказание экстренной помощи команде, получившей серьезные травмы после ухода Ford, произшедшего в конце прошлого сезона. «С тех пор как в январе я пришел

в команду, моя роль сводилась к тому, чтобы смотреть и слушать, изучая обстановку», — признает он. — Это хорошо, что у меня не было своих установок, поскольку прежде чем принимать какие-то меры, мне надо понять сильные и слабые стороны команды. А цель моя скромна — я хочу, чтобы нам как можно чаще удавалось прыгнуть выше собственной головы».

В Sauber практикуется более агрессивный подход. Благодаря впечатляющему прогрессу, достигнутому в 2004 году, команда серьезно улучшила свою репутацию и испытывает желание в новом сезоне подзладить плынку еще выше — особенно если не считать на этот раз. Впрочем, сам Заубер иллюзий на сей счет не питает: «Финишировать, скажем, четвертыми нам будет непросто. Мы полагаем бюджетом вдвое или втрое меньше, чем у богатых команд. И у нас работает всего 300 человек. Я не оправдываюсь — это факты. Но и не жалуюсь. Наша цель — сократить отставание от лидера чемпионата».

В техническом отношении Sauber явно впереди. C24, созданный Вилли Рампфом, выглядит вполне убедительно. У команды новая аэродинамическая труба, одна из лучших в Ф1, благодаря которой удалось построить машину, держим силуэт выделюющуюся даже на фоне техники более именитых соперников.

«Аэродинамическая труба — наш самый важный инструмент!» — говорит Заубер. Он

Матешин (внизу) и Red Bull (справа) — в отличие от Sauber — могут себе позволить проводить намного больше профессиональных тестов, что жизненно необходимо команде после блестящей победы в прошлом году



'В БАРСЕЛОНЕ НА ШИНАХ MICHELIN МАШИНА ПРОХОДИТ КРУГ



Хотя Петер Заубер (вверху) жалуется, что размер его бюджета ограничивает возможности команды по созданию конкурентоспособной машины, C24 (справа) выглядит очень неплохо; небольшие концы могут повеселиться столь серьезной аэродинамической трубой, которую Sauber вложил \$55 млн: в ней можно продувать модели в излучающую вальчину

НА 0,5 С БЫСТРЕЕ, ЧЕМ НА BRIDGESTONE, ПЕТЕР ЗАУБЕР

мудро вкладывает деньги в технологии, помогающие команде держаться на плаву. И хотя C24 — не более чем развитие темы 2004 года, она уже не базируется на шасси Ferrari F2003-GA. Это должно помочь Sauber выйти из тени Ferrari, поскольку в прошлом году швейцарская команда слишком зависела от технического сотрудничества с Марanelло.

Результаты первых же тестов оказались лучше, чем можно было ожидать, хотя команда перешла на Michelin в равной степени из любопытства и в поисках дополнительной скорости. Обнадеживает и то, что C24 легко настраивается под характеристики французских шин, в соответствии с предположениями Michelin можно выставить несколько иной угол развала и изменить распределение веса между передней и задней осями.

«На этой резине круг в Барселоне мы проходим на 0,5 с быстрее», — это все, что Заубер скажет о своем новом поставщике шин, и можете не сомневаться — на его обычно непроницаемом лице при этом появится довольная улыбка. (Между прочим, Ferrari очень не понравилось, что Sauber решил распрощаться с Bridgestone.)

А вот Red Bull надается особенно не на что. Работа над шасси F6 (которое при Матешине было переименовано в RB1) сильно замедлилась, когда Ford объявил о решении выйти из игры, и новая машина выйдет на трассы ориентировочно только к середине февраля — период самым Мельбурном. Такая задержка может ока-

заться и на характеристиках машины, и на ее надежности. RB1 — вариация на тему шасси F5, с которыми не было особых проблем и которое в межсезонье должно было подвергнуться интенсивной модернизации, но эта программа была сокращена. «Развитие остановилось, поскольку не было определенных выходов», — признает Хорнер. — Но внешне шасси выглядит вполне аккуратным. У нас неплохая команда конструкторов, и меня впечатляет их боевая настройка. Кроме того, для нас в этом году главное — добиться признания. Машина нам досталась по наследству, но по ходу сезона мы постепенно будем прогрессировать. Зато с RB2 следующего года мы свяжемся гораздо больше ожидания».

Но, как и в 2004-м, прогресс будет зависеть тем обстоятельством, что в команде опять поедет неопытный второй пилот. Если нау-ху Давида Култарада наверняка придется для работы над RB1, то Кристиан Клинт и Витантонио Лиuzzi вряд ли принесут команде существенную пользу. А поскольку тестовая программа у Red Bull весьма скромная, стоит Дикси ошиться и погнать команду не туда, как поиск нужного решения растянется на несколько тонок. Избежать этого поможет сильный инженерный корпус, но поскольку на стыке двух сезонов преобладающей была нарушенность, уместно ли команде пережить период безоблачности. Бывший технический директор Jedaig Гюнтер Штайнер вновь вступил в должность, которую потерял два года назад, но ему потребуются время. ▶

RED BULL v SAUBER

чтобы понять машину, созданную без его участия, и привнести свою философию. Команда надеется, что уже первые гонки дадут полезную информацию, но пока эти ожидания выглядят чересчур оптимистичными. Впрочем, вряд ли это удержит Матешлицу — загадочную фигуру, так или иначе повлиявшую на судьбы обеих команд. «Фактор Матешлица» может сказаться в том, как для них сложится предстоящий сезон. Red Bull уже не спонсор Sauber, и в Хинвилле волнуются, как бы потеря финансовой поддержки не помешала команде воплощать в жизнь ее амбициозную техническую программу. А в Милтон-Кейнсе беспокоятся, что австрийского миллиардера больше будет занимать раскрутка бренда Red Bull, нежели конструирование гоночных машин.

Между тем влияние Матешлицы, возможно, будет более мягким — в конце концов, в Sauber его присутствие в течение 10 лет было практически незаметно. Как говорит Петер Заубер, кто действительно мешал работать, так это сверхэнергичный заместитель Матешлицы Хельмут Марко: «У нас с Дитрихом всегда были прекрасные отношения, но с Марко мы частенько спорили. Когда в 2001-м мы пытались подписать контракт с Раяккёненом, Марко давил на нас, чтобы мы взяли Энрике Бернольди. Он полагал, что Бернольди жутко талантлив. Но было ясно, что для Ф1 он попросту не годился, и мы в итоге оказались правы». Действительно, верх в той схватке взял Sauber, и тогда Марко отправил Бернольди (вместе со спонсорскими деньгами Red Bull) в Arrows.

Если в Sauber Марко, похоже, пытался лишь воздействовать на выбор гонщиков, то в RBR его влияние возросло: говорят, что Дэвида Питчфорта и Тони Парнелла в начале года выставили из команды из-за личного конфликта именно с ним. Хорнер комментирует это событие дипломатично: «Все-таки Хельмут Марко бывший гонщик, и мне он всегда казался прямым парнем, что для Ф1 не очень характерно».

Сегодня Red Bull прямо-таки брызжет позитивной энергией, но маловероятно, что команда станет конкурентоспособной раньше середины сезона — если вообще в этом году у нее что-нибудь получится. Хорнер, по крайней мере, реалист. «Новая машина будет готова поздно, и до Австралии надо ее хотя бы получше обкатать», — признает он. — Но мы понимаем, что именно на ней нам придется выступать в гонках, и с этим надо смириться».

Звучит это чуть ли не как цитата из Петера Заубера. Так, может, «красный бык» еще пободеает?..

FO ВЕРДИКТ

Благодаря технической и организационной стабильности Sauber будет легче адаптироваться к новым техническим требованиям. Если каждый элемент конструкции C24 отработает на 100%, эта машина может угрожать даже именитым соперникам, не говоря уже о Red Bull.

Новый человек в Red Bull Кристиан Хорнер (внизу) пока больше слушает и смотрит; хитрое крыло Sauber (справа) выглядит многообещающе; Жаку (на врезке, внизу справа) необходим успех, а ДиСи (внизу) рассчитывает хотя бы на приличный результат



> Дэвид Култард против Жака Вильнёва

«В походке Дэвида Култарда чувствуется легкость, — уверяет Кристиан Хорнер. — После всех этих лет в McLaren он чувствует себя более расслабленно: здесь он безусловный лидер команды и еще на многое способен».

Бывший гонщик Jaguar Эдди Эрвайн, которому довелось выступать за разные команды, смотрит на эту ситуацию иначе, что для него типично: «После McLaren Дэвид никогда не сможет привыкнуть к Red Bull. Его разочарование будет все время расти, а потом у него просто опустятся руки».

В этом году сценарий Эрвайна может оправдаться и для Култарда, и для Жака Вильнёва. Оба будут пытаться как-то войти в свои новые роли: размеры их гонораров уменьшились, ресурсы у обеих команд ограниченные, и ни одна, ни другая не в состоянии удовлетворить

запросы бывших суперзвезд. Эта парочка быстро распрощается с иллюзиями, если не сможет добиться результатов. Весьма любопытно посмотреть, как оба гонщика будут пытаться совладать с растущим разочарованием и вести за собой команды — возможно, невзирая на непреодолимые трудности.

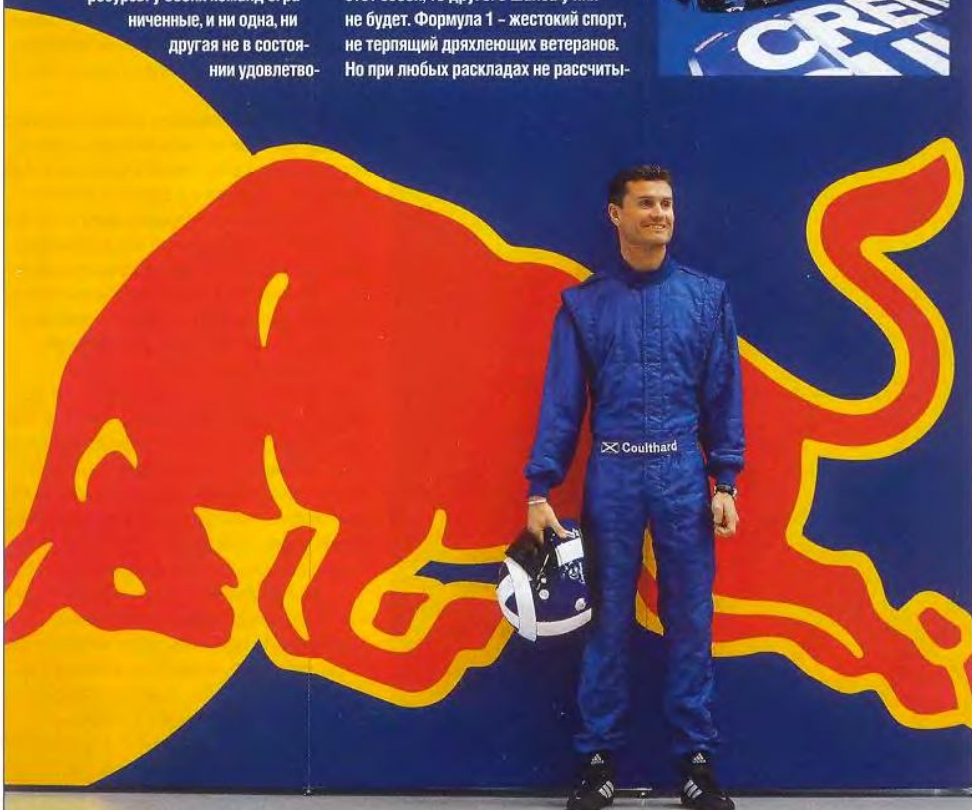
Култард трудолюбив, бескомпромиссен, и вкус успеха ему знаком: он знает, что одно яркое выступление может перевернуть всю его карьеру в Ф1. Вильнёв же побывал в аутсайдерах и при этом никогда не демонстрировал качеств, которые помогли бы его команде сплотиться, — и все из-за того, что он не умеет ладить с людьми.

Оба знают, что если они провалят этот сезон, то другого шанса у них не будет. Формула 1 — жестокий спорт, не терпящий дряхлеющих ветеранов. Но при любых раскладах не рассчиты-

вайте увидеть лица этих парней в Мельбурне в 2006 году.

ВЕРДИКТ F1 RACING: КУЛТАРД

Если Вильнёв испытал на себе всю безнадёгу ситуации, в какой находится любая средненькая команда, то Култард рвется в бой — уже в своем новом качестве. Он с большей вероятностью завоеует внимание и симпатии пaddock, поскольку выступает за команду, от которой в дебютном сезоне вряд ли можно ждать многого.



КРАСНЫЙ ШУМ



В наши дни Михаэль настолько несокрушим, что его результаты в гонках завияют, кажется, только от его настроения. Да, соперникам иногда удается отщипнуть от пирога Шуми, но его стабильность их просто изводит

Текст Мартин Брандл (слева)

Вы можете сказать, что я продолжал следовать за тем, как развивается карьера Михаэля Шумахера, потому что провел 1992 год — его первый полный сезон в Ф1 — в качестве его напарника в Benetton. Принцип в самом деле больше. Михаэль вызывает настоящее восхищение как исключительно профессиональный гонщик, понимающий, как справиться с пришедшим к нашему спорту напряжением, и в этом он служит примером всем.

Работая над этим текстом, я вспомнил, что Михаэль с его семью титулами и 63 победами выходит на старт сезона 2005 не только как самый успешный с точки зрения статистики гонщик в истории Ф1, но и как самый возрастной пилот в пелетоне в свои 36 лет. Добавлю к этому, что он еще и наиболее совершенный гонщик в пелетоне, причем с приличным запасом. Он познал такой успех, какой другим и не снился, и потому извлекает от необходимости что-то кому-то доказывать, а главное — самому себе. А если приплюсовать сюда преданность, поддержку и искреннюю любовь его команды, то перед нами предстает невероятно счастливый и уверенный в себе работник руля.

Разумеется, из всего этого отнюдь не следует, будто Михаэль непобедим. Он иногда впадает в традицию, нерендеет, если напарник будет быстро допускать ошибки в квалификациях и — все реже и реже — во время стартов. Его соперники, бывает, добиваются более ярких результатов, чем он, но если речь идет о стабильности достижений, развеял ему не ками.

Во-первых, потому что машины и гонщики стали значительно безопаснее, чем прежде, а их потенциальные минусы сведены к минимуму или устранены. Сегодня можно достаточно точно определить риск управления машиной на трассе, тогда как 30 лет назад гонки болельщики называли русской рулеткой. И это значит, что Шуми, даже становясь старше и мудрее, по-прежнему может наслаждаться всеми тонкими инстинктами и блестящим умением контролировать поведение машины, не опасаясь при этом, что следующий поворот потенциально может оказаться последним в его жизни.

Важно и то, что у Михаэля есть возможность добираться на все 19 гонок и бесчисленное количество тестов в своем огромном самолете с иммигрантскими потребностями и максимальным комфортом по сравнению с лобом из его соперников. А это не мелочь. Вы даже представить себе не можете, насколько изматывают бесконечные переезды из аэропорта в аэропорт в таком виде спорта, как Формула 1. В общем, это еще плюсик к умению Михаэля держать все под своим абсолютным контролем.

Желание потогнаться нередко исчезает намного раньше, чем скорость, и потому перелет в компании родственников, друзей и собак — обязательная часть подготовки к гонкам. За табггорой командой может послужить прекрасным способом подзарядки батарей. На тестах в его распоряжении отдельное помещение и спорт- ▶



Брандл (слева), победитель Австралии-1992, окружает Брандл (третьи) и Шуми (второй)



ОБРАЗ: ФОРД ЧАРЛС КОНТАК. ЛА АРСОН. МАКР. ИММУНОВИЗУАЛИЗАЦИЯ

Беспредельные достижения
обеспечивают
Михаэля зону
комфортного
привосхождения, какой
никогда росла
не знал автоспорт:
его талант,
его уникальная
отдающая
с командой и —
что особенно важно —
его темперамент
позволяют оставлять
соперников на у дил



зал, на гонках – великолепные покои. Можно не сомневаться в том, что он в значительной степени самостоятельно планирует свою жизнь и, едва закончится сезон, исчезает в Норвегии или еще где-нибудь, чтобы отдохнуть. Такую же тактику вслед за ним принял на вооружение Мика Хяккинен, а теперь и Кими Райккёнен, Хуан Пабло Монтойя или Рубенс Баррикелло.

В общем, свои успехи Михаэль кует не только на трассе – он еще и чрезвычайно разумно расходует свои силы. Он состоит в комитете FIA по картингу и играет важную роль в Ассоциации гонщиков Гран При, но в межсезонье вы нечасто увидите его на многочисленных церемониях и обедах (разве что на официальной церемонии награждения FIA, обязательной для всех чемпионов). Помню одну такую в Германии, куда он не пошел, отделившись видеосъемкой, чем обидел немало людей. Но Михаэль выбивает для себя свою свободу.

Разумеется, он обязан отрабатывать для команды в многочисленных промоакциях, но и это сегодня не так уж обременительно, ведь они носят скорее праздничный характер, чем рутинный, когда за речами вроде «Да, мы уверены в том, что в следующем году наша команда будет на подиуме, а в недалеком будущем рассчитываем и на победы в чемпионате» кроется мучительное: «Скорее бы отсюда свалить».

Поверьте, календарь 2005 года, включающий 19 этапов, делает сезон длинным и тяжелым. Когда речь заходит об этих второстепенных вещах, молодые гонщики склонны недооценивать сложность гонок Гран При. Молодым не составляет труда вскочить в машину Формулы 1 и поехать быстро. Но профессия гонщика Гран При очень нелегка как в физическом, так и в психологическом смысле, и лишь немногие знают, как это больно – быть чемпионом мира.

Вне кокпита Михаэль создает вокруг себя зону комфорта, которая позволяет ему сэкономить больше сил для гонок. При этом он пользуется куда более значительной поддержкой, чем остальные гонщики, вместе взятые, поскольку выстроенная вокруг него команда постоянно снабжает Шуми информацией и исполняет его запросы. Мне известно, что между Михаэлем и его командой идет значительно более интенсивный радиообмен, чем у любого из его коллег. И можно только удивляться, как он такое выдерживает.

А теперь попробуйте себе представить, как он, отправляясь на гонку, поворачивает ключ и открывает дверь своего дома. По правде сказать, мне даже помыслить трудно, каким радостным может быть это ощущение – возможно, лишь пара гонщиков в истории Ф1 способна испытать такое же, – но оно делает вашу походку по дороге в аэропорт пружинистой.

Мне нечем помочь тем, кто жалуется, что Формула 1 становится скучной и предсказуемой (вследствие чего сокращается и теле-аудитория), но я пытаюсь найти хоть какую-то прореху в броне, закрывающей Михаэля. Действительно ли у него остался только один соперник – он сам? В 2004-м мне несколько раз доводилось в непосредственной близости наблюдать, как он реагирует на отдельные ситуации. Самой тяжелой была серьезная авария его брата Ральфа в Индианаполисе. Честно говоря, я сомневаюсь, что это произвело на Михаэля заметное впечатление. Разумеется, вид брата, застывшего в разбитой машине, и разбросанные всюду обломки ста-

ли серьезным напоминанием, что угроза аварии с последствиями для здоровья или даже жизни по-прежнему существует. Но, к чести Михаэля, он справился с этим великолепно: «Моя команда держала меня в курсе», – с необычайным прагматизмом отметил он.

Но есть у Шуми одна слабинка. Его любовь к гонкам просто безмерна. Ну зачем, скажите на милость, было носиться на багги по Stade de France в декабрьской Гонке чемпионов, чтобы продуть в сущности никому не известному Хейкки Ковалайнену? Или хвататься за любую возможность погонять на картах? А ответ прост: ему это нравится. И именно поэтому он продолжает гоняться – а вовсе не за тем, чтобы заработать еще больше денег. И я прекрасно его понимаю и уважаю в нем это качество.

В 2004 году были другие, не столь серьезные ситуации, показавшие, насколько он может быть раним. Для меня в высшей степени знаменательным является Гран При Бельгии в Спа, когда с ним сражались и Кими, и Монти, – и в обоих случаях Шуми отступил. Они в тот день были на коне – и Михаэль наверняка отметил момент, когда Монтойя обогнал его по внешней траектории в шикане Bus Stop. А в схватке с Кими именно Михаэль первым поднял ногу с педали газа.

Возможно, вы считаете это доказательством слабости Михаэля, но в подобных обстоятельствах он просто мог подстраховаться, решив, что им не под силу все время, на каждом этапе ехать так же – из-за чего они пока и не могут составить ему конкуренцию в борьбе за титул. Если же в предстоящем ►

По мнению Брандла, соперникам не горячо и не холодно от редких проявлений нежелания Шуми сражаться за позицию; сегодня он смотрит на вещи шире и знает, что другие тоже могут добыть себе место под солнцем, но не так часто, как это удастся ему

‘Вне машины Михаэль выстраивает зону относительного комфорта и потому сохраняет большой запас сил’

> Михаэль приближается к рекорду Айртона

	Шумахер	Сенна
Гонки	211	161
Поулы	63 (29,9%)	65 (40,4%)
Старты из 1-го ряда	103 (48,8%)	87 (54,0%)
Подиумы	137 (64,9%)	80 (49,7%)
Победы	83 (39,3%)	41 (25,5%)

Михаэль может сравняться с Айртоном Сенной по числу поулов уже в Малайзии и превзойти его рекорд в Бахрейне. С тех пор как погиб Сенна (1994 год), сменилось несколько трасс и стран, но из тех, что остались, Сенна по-прежнему впереди по числу поулов в Монако (5/3), Сан-Марино (8/4), Италии (5/3), Бразилии (6/1), Германии (3/2) и Бельгии (4/1). Шуми впереди в Испании (7/4), Венгрии (6/3), Европе (3/1), Канаде (6/3) и Японии (колоссальные 8 к 3).

Единственный фактор, способный осложнить задачу Шуми, — это новый регламент, касающийся шин, в соответствии с которым а) шины надлежит выбрать до субботней квалификации, б) они должны выдержать дистанцию квалификации и гонки и с) в гонке их можно сменить только в случае прокола или изменения погоды. Это значит, что все поедут на жестком комплекте в квалификации, что может превратить ее в лотерею.

Зато на многочисленных новых трассах, которых при Сенне не было (Малайзия, Инди, Бахрейн), Михаэль доминирует, и только смелый рискнет поспорить с тем, что рекорд Сенны покорится ему скорее раньше, чем позже.

Оливер Пигем



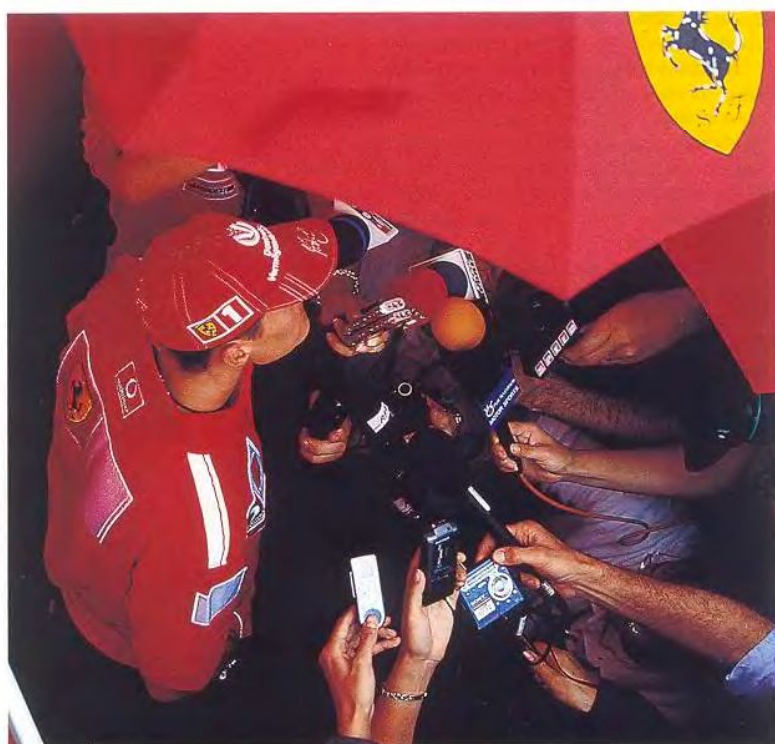


Настоящий профессионал, Михаэль выполняет свои обязанности по отношению к прессе, публике и Ferrari (внизу); он усердно помогает поддерживать высокий боевой дух в команде (вверху слева), не принимая их тяжелый труд как нечто само собой разумеющееся; в ответ они накручивают дополнительные километры и обеспечивают его такой машиной, какая ему нужна (вверху справа)

сезоне эти двое или любой другой из соперников будут постоянно действовать в том же духе, Михаэль наверняка задумается всерьез. И именно он решит — задолго до того, как об этом узнаем мы, — когда настанет время уйти из спорта. Это может быть минутным сомнением или неожиданным сбросом скорости в ситуации, в которой он обычно несет-ся во весь опор, или осознанием того, что ему надо бы заняться чем-то другим. Но в любом случае об этих сомнениях будет знать только он сам.

Значит ли все это, что титул снова достанется Михаэлю — если только не споткнется он сам или его команда? Вероятнее всего, да, хотя я склонен оценивать Рубенса гораздо выше, чем большинство моих коллег по пэддоку. На мой взгляд, он едет великолепно, но ему явно не позволяют создавать проблемы Михаэлю — ни психологические, ни физические. Это совершенно очевидно, ведь как только Михаэль выиграл чемпионат, Рубенс буквально полетел. Уже в который раз. Он провел великолепные гонки в Монце и Шанхае, закончившиеся его победами. Думаю, такое положение дел просто позорно, ведь оно выхолащивает Формулу 1 и девальвирует ценность достижений Михаэля. Общаясь с болельщиками, я знаю, что они не перестают задавать вопрос: если Михаэль на самом деле так хорош, зачем ему защита в лице его напарника? Ответ на эту загадку кроется в глубинах психики Михаэля — и это еще одно его важное преимущество.

Когда он входит в гараж, члены команды окружают его, выражая любовь до гроба, вместо того чтобы просто бросить «Привет!» — и это еще одна мелочь из тех, что вместе обеспечивают Михаэлю огромное преимущество. Он вдыхает жизнь в каждую клеточку своей команды, и это окупается тем, что работа делается как надо. В те дни, когда мы вместе выступали в Benetton, мне достаточно часто приходилось выпроваживать из моторшоума целые толпы журналистов, чтобы посоветоваться с моими инженерами. Уже тогда — а ведь речь шла о совершенно неопытном юниоре, проводившем свой первый полный сезон в Ф1, — Михаэля всегда окружала толпа. Каким бы опасным соперником ты ни был, подобные вещи производят на тебя впечатле-



ние. А он уже тогда думал о том, как усилить свои преимущества во всех направлениях.

Но при этом невозможно отрицать и тот факт, что он не любит, когда напарник создает ему проблемы. Мне удавалось его превзойти в отдельных гонках, когда мы вместе гонялись в Benetton, точно так же, как в Ferrari время от времени такое удавалось и Эдди Эрвайну. В этом смысле Михаэль похож на Айртона Сенну. Его мозг просто не в состоянии загрузить программу, которая помогла бы справиться с этим. Когда появляются парни, способные превзойти его на той же машине, он просто не в силах это принять. В подобных ситуациях он за просто может вылететь с трассы. Он не умеет тащиться позади, высиживая очки и откладывая схватку до более удобного случая. Он будет пытаться заставить машину сделать невозможное, чтобы исправить —

как он считает — неприемлемый перекоп.

И тут вспоминается один номер из репертуара Михаэля, понять который я просто не в силах, а именно: почему в его карьере бывают столь неудачные дни, как, к примеру, ГП Японии-2003 или Китая-2004, когда он врезается почти во все, что движется? Что происходит? Это так не соответствует уровню его мастерства! Складывается впечатление, что в эти дни он чувствует себя совершенно не в форме и начинает совершать все те ошибки, каких раньше старательно избегал, — все в один день! Просто срыв какой-то! Начинает казаться, что ему лень пробивать дорогу вперед и он просто едет через соперников.

Оба эти примера демонстрируют признаки заносчивости у Михаэля, как будто он считает, что люди обязаны уступать ему дорогу. В каком-то смысле это можно понять, учитывая, сколь привычно ему видеть уходящих в сторону под синими флагами соперников, которых он обходит на круг. Похоже, он не готов принять то, что кто-то может биться с ним за позицию. И это никак не вяжется с другими его качествами: он просто великолепен в умении приспосабливаться к меняющимся ►

‘Баррикелло не позволяют создавать Михаэлю проблемы, и это позор — ведь на этом теряет вся Ф1’

> Ferrari: будущее после Шумахера

Стороннему наблюдателю трудно представить, как будет работать Ferrari в постшумахеровскую эру. Его уход станет переломным моментом, и можно предполагать, что ключевые игроки вроде Росс Брауна, Жана Тодта и Рори Бёрна (на фото с мотористом Паоло Мартинелли) наверняка внимательно наблюдают друг за другом, готовя себя к этому событию.

Но в равной степени можно быть уверенным в том, что они позаботятся о своих преемниках. Обеспечение плавной смены поколений составляет важную часть их работы. Мы ведь говорим о серьезных игроках, и для них будет делом чести успешно передать свое наследство — свою славу.

В Ф1 считается, что момент инерции команд достаточно велик: наследники принимают темп, заданный предшественниками, их энергию, и не могут разом растерять накопленные ими знания. Но стоит маховику замедлить свой бег — и наверстать упущенное бывает сложно.



Возможности команд определяются деловыми качествами работающих там людей при соответствующем бюджете. Имя, прежние успехи или раскраска машин не играют никакой роли, если алхимия управления командой не срабатывает.

И невозможно точно определить истинный вклад Михаэля в нынешние успехи Ferrari. Полсекунды на круге? Больше? Мы узнаем это, только когда он повесит свой шлем на гвоздь. Мартин Брандл



условиям, он может справиться с любой проблемой, осложняющей управление машиной, — так почему же он не умеет обгонять?

С чем я никогда не соглашусь, так это с мнением, будто статистика его не интересует. Я абсолютно уверен в том, что и Михаэль, и Ferrari стремятся переписать все рекорды, включая достижения Айртона в квалификациях (65 поулов), — для этого Михаэлю нужны всего 2 победы в квалификациях (см. врезку на стр. 81).

Итак, сумеет ли Михаэль вновь победить в 2005-м? Боюсь, что да. Не потому, что соперники не могут того, что может он, а потому, что они не могут делать это достаточно стабильно. Определенные ограничения, накладываемые правилами использования шин в этом году, сыграют ему на руку, ведь он способен перестроиться и великолепно управлять машиной, которая плохо держится на трассе.

Он использует рулевое колесо, педали тормоза и газа, чтобы балансировать машиной в трех измерениях. Ferrari откладывает дебют своей новой машины и наверняка учтет опыт первых гонок, прежде чем выпустить ее на трассы. Единственный вопрос состоит в том, сумеет ли Michelin, которой по-

могут столько команд, решить те же проблемы точнее, быстрее и лучше.

Из-за новых требований к аэродинамике машины будут хуже держаться на трассе и обещают оказаться нелегкими в управлении. А это те самые условия, в которых лучше всего чувствуют себя Ferrari и Михаэль.

На мой взгляд, их соперникам помешают внутренние трения, перестановки в персонале, неопытные гонщики и прочие нестыковки. Но будем надеяться, что я ошибаюсь, и потому не принимайте мои комментарии как оправдание того, что Михаэль будет доминировать по-прежнему.

FO ВЕРДИКТ

Неплохо было бы найти хоть какой-то повод для сомнений — может, хоть шинный фактор как-то ослабит превосходство Ferrari и Михаэля, но Шуми наверняка будет снова бороться сам с собою. И побеждать. К сожалению.

Михаэль рискнул поставить «сухие» шины на мокрой, но подсыхающей трассе в Монце (вверху слева и внизу) и чувствовал себя как корова на льду; Рубенс воспользовался этим шансом — как позднее и в Китае (вверху справа), одержав две победы, когда судьба титула уже была решена



Интервью Дов Тайлор

Дов Тайлор, президент Panasonic Toyota Racing, человек прямолинейный в оценках, остроумно реагирует: «У нас тут два очень быстрых гонщика. А вот сидим ли мы на смене с часовым механизмом — это уже другая проблема». Что-то там у них точно тикает, и вопрос лишь в том, закончатся ли все это громким «ба-бах» или потикает-потикает да перестанет.

На самом деле никто не увидится, если Тойота получит пару изрядных оплеух. Неискожы и ухмылки некоторых заседателей paddock F1 — тех, кто предупреждал руководство Тойота (включая Хаутта) о том, насколько рискованно связываться с Ральфом Шумахером, который отличается нестабильностью и настроениями, и результатов, да еще и брать к нему в пару rival-ного и непредсказуемого Ярно Трулли.

Безусловно, подобный дуэт — это мина замедленного действия. Как судит фирме Тойота, которая уже три года тратит огромные деньги и зарабатывает при этом в среднем по девять очков за сезон, мало неприятностей и без этого. Однако столь резкие оценки во многом объясняются нашей любовью к стереотипам. Ральф — длинный, разочарованный в работе нытик, у которого бывало несчастные воспоминания, когда мы вспоминаем, что он все-таки какой-никакой, а Шумахер — существо дружелюбное, но слишком уж нежное и задрожное: способен великолепно проиграть один круг, а потом тихо проиграть гонку.

Во всем этом, конечно же, есть доля правды. В 2004 году, будучи в немилости у руководства своих команд (см. текст ниже), оба полностью оправдали свою репутацию. Ральф оставался покорным и несобранным вплоть до Канады, где он вдруг показал класс. Ярно в начале сезона продемонстрировал потрясающую скорость и одержал блестящую победу в Монако, но потом погорячился с Флавио Бриаторе, после чего все его скорость уплывала и он вприкуску ему ступил начал сдвигать гонки ближе к середине дистанции (в Спа и Монце, например).

Принимая во внимание репутацию обоих гонщиков, совсем несложно представить, что в Тойота могут возникнуть трудности. По сути, два неоправданно дорогих и не отличающихся стабильностью жезла — не самая удачная основа для успеха, которого так жаждет Тойота. Но не равняете ли мы ударились в кликушество?

Начнем с того, что Ярно и Ральф, похуже, неплохо ладят. Закадычными друзьями их не назовешь — они не настолько близки, как были Ярно и Фернандо Алонсо, — но они явно испытывают друг к другу симпатию и уважение.

«К Ральфу нужно найти правильный подход», — говорит Ярно. — Он хороший парень, хотя и немного застенчивый. Временами он бывает невероятно забавен. Я больше открытый человек, но и он открывается, если чувствует себя комфортно. А еще



Трулли (слева) и Шумахер (справа) на деле доказали, что входят в число лучших гонщиков Ф1, и в арсенал их качеств надо добавлять только стабильность — добродетель, которую им, похоже, не признают

он проказал на меня огромное впечатление во время тестов».

Ральф так же позитивно отзывался о Ярно: «До сих пор нам хорошо работалось вместе, и я не вижу тут никаких проблем. Ярно очень быстр. Я считаю, что он лучше Алонсо, он это доказал в первой половине прошлого сезона. Когда было принято решение о его уходе из Renault, он сильно сдал — какими бы ни были причины. Но гонщик он хороший».

Значит, все замечательно? Вот только оба почему-то отрицают, что имели проблемы с напарниками, хотя мы знаем, что это было (А что, Ральф, помнишь Хуана? — «Дженсон»? — Нет, придется признать, что Ральф и Ярно образца 2005 года, распрощавшиеся со своими прежними вечно недобрыми боссами, абсолютно не соответствуют нашим прежним представлениям о них. Изменяется ли они как гонщики — это уже другой вопрос. Но что касается их характеров, все в Тойота удивляется, как легко с ними работать».

«Когда к нам пришел Ральф, нас предупредили, что у него серьезные проблемы со здоровьем», — говорит Хаутт. — Но зато его характер оказался совсем не таким темным, как все считают». А Ярно? «Он прекрасно волился в команду. И тот, и другой делали все, о чем мы их просили». Ничего удивительного. Премени часто делают людей лучше, особенно если в прошлом профессиональная жизнь гонщика не складывалась (как это было в Williams и Renault в 2004 году) и если на новом месте так славно и сытно, как в Тойота. К тому же в Тойота Ральф и Ярно го-



раздо сильнее ощущают свою значимость. «К гонщикам здесь относятся совершенно иначе, и мне это нравится», — говорит Ральф.

Ярно соглашается: «Здесь умеют слушать».

В этом отношении Тойота подходит обоим, считают их менеджеры Вилли Вебер и Лучо Кауто. Оба считают, что их подопечные требуют деликатного обращения и требуют лучше всего, если подыгрывать их слабостям. Но делать это нужно по-разному. Ральфу необходимо быть в центре внимания, Ярно же достаточно просто «устанавливать» поддержку.

«Ральфу нравится, когда все вертится вокруг него», — говорит Вебер. — Скажем, он дает совет насчет настроек, и ему отвечает: «О, супер!». Он — член семьи, важная ее часть. Ему это будет приятно, понимая?».

Кауто же говорит: «А для Ярно важно, чтобы прислушивались к его мнению о работе машины. Мы пришли в Ф1, потому что мы профессионалы. Мы здесь для

против Ярно в Renault

Конец романа Ярно и Ральф был куда запутаннее. Там все вверлилось с деньгами — Ярно хотел разорвать контракт с FFB Management, компаний Флавио Бриаторе, а это исключало возможность его дальнейшей работы в команде Фламиньо. Потом Ярно «переговорил». Он во всем обвинял машину, Renault во всем обвинял Ярно и его молву.

«С момента у меня все в порядке», — говорит Ярно. — Как только я пересел на Тойота, я тут же обогнал своих бывших коллег. Думаю, проблема была в чем-то другом». Как бы то ни было, Фламиньо получил шанс спародировать Ярно в Тойота.

Ральф в BMW-Williams

Почему у Ральфа и Ярно не сложились отношения с их бывшими командами?

Стандартный ответ Ральфа: «Шесть лет я старался поработать с Williams — в итоге ничего не вышло. Значит, пришла время двигаться дальше».

Все так, но это не дает ответа на вопрос «почему». Его менеджер Вилли Вебер развешивает настоящую причину: в Williams «гонщик — это человек, который водит машину за деньги». Ральф этого недостаточно, но Фламиньо и Патрик никогда и не собирались платить его по заслугам.

Copyright © 2010. Toyota Motor Sales, U.S.A., Inc. All rights reserved. Toyota, the Toyota logo, and the name of the Toyota brand are trademarks of Toyota Motor Sales, U.S.A., Inc.

ДВА КРАСАВЦА

Гонщики Ф1 — существа нежные: если с ними плохо обращаться, они тут же впадают в уныние. Тойота придется постараться, чтобы потенциал ее новых асов, Ральфа и Ярно, раскрылся полностью



8 января на презентации TF105 все было отлично: эта машина обязательно должна принести результаты, соответствующие вложенным в нее деньгам и усилиям талантливых инженеров, иначе Toyota может покинуть Ф1. Ральф и Ярно тоже должны внести свой вклад в общее дело, чтобы ульба впервые не сошла с лиц членов совета директоров Toyota

того, чтобы работать, а не строить семейные отношения».

Все эти психофизиологические тонкости сводятся к следующему: Toyota должна предоставить Ярно равный с напарником статус и обеспечить обоих одинаковой техникой и ресурсами, но при этом имеет смысл дать почувствовать Ральфу, что он все-таки находится в чуть более привилегированном положении.

Задача непростая, но выполнимая. Значит, Toyota придется проявлять осторожность. Рассуждения Вебера о «члене семьи» и «центре команды» сложно истолковать превратно. Разве не для того они с Ральфом пришли в Toyota, чтобы «сделать из него Михаэля» (как бы нереально это ни звучало)? Если они хотят играть в эти игры, им придется сделать так, чтобы Ярно не почувствовал себя вторым Рубеном. И тогда все сложится.

Итак, Вебер надеется, что Ральф будет в центре внимания команды?

«Совершенно верно».

За счет Ярно?

«Ну, я не знаю, какие у них будут результаты. Но еще с тех времен, когда у меня была своя команда Ф3, я помню, что все внимание автоматически фокусируется на более быстром гонщике. Как правило, нет необходимости делить гошников на «номер один» и «номер два». Более быстрый гонщик всегда идет под первым номером».

Со своей стороны Toyota настаивает, что будет одинаково относиться к обоим гонщикам независимо от их показателей. Это показано, но как-то чересчур идеалистично. Если образуется большой разрыв в результатах, команда — сознательно или

нет — будет больше тягостить к тому, кто быстрее, что может привести к серьезным последствиям.

Если быстрее будет Ральф, Toyota, и без того полная желания заработать Шуми-младшего, может невольно навредить Ярно. Но если быстрее будет Трулли, Ральф почувствует, что недополучает столь необходимого ему внимания. В обоих случаях дело кончится плохо — один из гошников посчитает себя обманутым, если только Toyota не научится проявлять настоящую смекалку в общении с ними.

Между тем на презентации новой TF105 оба чувствовали себя уютно в обществе друг друга. Может, Ральф, как всегда, немного и нервничал, но сумел это скрыть, ловко воспользовавшись парой хорошо отрепетированных приемов общения с публикой. Он был в хорошей физической форме — лучшей за все время, прошедшее с момента его возвращения в спорт на ГП Китая в сентябре прошлого года. Тогда же стали заметны и положительные изменения в его характере: этот предсказуемый результат встречи с бетонной стеной — и со смертью — на трассе в Идри можно лишь приветствовать.

Ярно, напротив, был расслаблен так, что едва не засыпал; он держался в тени, легко предоставляя старшему по званию правое первым отвечать на вопросы. Трулли излучал подлинный душевный покой, которого Ярно явно не хватало в прошлом году.

Самое собой, к старту чемпионата гонок оторван. Подлинную прозеку вновь обремененная благожелательность Ральфа и Ярно прожигает лишь после нескольких неудачных гонок сезона 2005 го-



> Куда ветер дует...

Суть корпоративной философии Toyota — «Непрерывное совершенствование». Но с ней несколько не вяжется тот факт, что команда уже два года не может подняться выше восьмого места. Не нужно быть генеральным менеджером, чтобы понимать, что эту философию нужно воплотить в жизнь — и поскорее. Все надежды на новую эрадикационную трубу (вверху), построенную на базе Toyota в Кельне, где

в конце концов, саслось к проблемам ее переносной калитровки. Ко всему прочему Майк Гаскин, перебежавший в команду в конце 2003 года, полностью перестроил отдел аэродинамики, сохранив его неэффективным.

Все в Toyota надеются, что эти меры принесут свои плоды. Одна из любимых фраз Гаскина: «На трассе гонок проигрывают. Выигрывают их в аэродинамической трубе».

Майк Гаскин уверен, что великолепная аэродинамическая труба, в которой работают с макетами 50-процентной величины, обеспечит Toyota необходимое преимущество

довольно востановивший напарник. Теперь рядом с ним работает далекий от политического приятель — думаю, ему это поможет. А Ярно сейчас столкнется с быстрым, результативным в гонках напарником, так что ему придется заставить себя потрудиться. Но прежде всего мы должны дать им достоящую машину и создать подходящую обстановку. И я уверен, у нас это получится».

Будет у них достоящая машина или нет, но картина в целом не изменится, гонок гонщики сами не докопаются до перво-причин собственной нестабильности. К сожалению, есть основания полагать, что ни один из них пока не готов к подобному самоанализу.

«Если честно, я не понимаю, откуда она (нестабильность) берется», — говорит Ральф. — «Случалось, конечно, что машина подходила мне больше, чем Хуану, и наоборот. Может, в этом кроется одна из причин. Хотя я не знаю. Не понимаю, откуда она появилась в последние полтора года».

Ему вторит Ярно: «За семь лет в Ф1 мне часто не везло. Но в прошлом году я доказал, что могу наловить разбитый напарник, и так было до тех пор, пока ситуация в команде не начала ухудшаться. Думаю, несправедливо упрекать меня в отсутствии стабильности. Но мне в общем-то все равно. Я выиграл гонку и завоевал две поулы-позиции в достаточно успешном командном, и я всегда был быстрее моих напарников». Ярно, ты не прав: и в 2003-м, и в 2004-м Алонсо заработал больше очков, а в 2003-м он четыре раза стоял на подиуме (разок — на верхней ступеньке), а ты — лишь однажды.

Вам все равно? Вам не везло? Машина больше подходила Хуану? Ярно всегда был быстрее? Парни, когда вы, наконец, поймете, что стать лучше можно, только поборов свои недостатки? Избавьтесь от них — и вы сделаете из Toyota нечто восторженное. Если нет — ваши демоны вернутся, и окажется, вы год воздействиям лихих демонов еще до того, как в Австралии возобновят клетчатый флаг».

FO ВЕРДИКТ

Вероятно, преимущество на стороне Ярно: не только потому, что он быстрее, но и потому, что умеет беречь шины. А в 2005 году от этого будет зависеть все. Но скорость Ральфа будет так высока, что Ярно тоже мало не покажется.

с у щ и ю КОШМАР

Однокруговая квалификация остается, но ее формат изменится опять. В какую сторону? Гэри Андерсон (слева), который месяц назад отправил FIA свои собственные соображения на сей счет, сравнивает два последних варианта...



Уже тогда мы проходили с квалификацией? Почти половина из нас не знала проблем с системой, понятной всем, но отмеченной в 1986-м. И к чему мы пришли? К тому, что уже через год полард занимается углублением, а затем зашел за и против принципиально «зависшей» системы, и одна из которых не должна была даже появиться в нашем спорте. Как мы доказали все это? Достаточно вспомнить историю квалификации, чтобы понять, насколько нелогичны были последние три сезона:

Стартовое поле-2005
будет сформировано
по сумме результатов
двух сессий, первая
из которых откровенно
превратится в спринт

Две однодневные сессии, первая из которых проходит в субботу днем, а вторая — воскресным утром, за четыре часа до гонга. Стартовое поле определяется по сумме результатов, показанных в обеих сессиях. Вторая сессия проводится в порядке, обратном первой.

Перед началом второй сессии возможна дозатравка. После нее — нет. После первой сессии нельзя менять никакие настройки, кроме настроек переднего крыла.

После первой сессии замена шин запрещена, кроме случаев, когда они повреждены или признаны FIA непригодными. Протебог любой новой шины должен быть больше, чем у замененной.

Хорошо это или плохо, но мы так и не поняли, как работать в условиях новой системы — пока, во всяком случае. Что же она дает по сравнению с прошлым годом? (См. плюсы и минусы на соседней странице.)

1996 – 2002 Великолепный баланс
Одна сессия в субботу, 12 кругов (не бол-
4 быстрых подряд) – мало топлива, много
отдачи, лучший круг приносит поул. Про-
сто блестяще.

2003 Однокруговая революция Мосли
Две сессии, в каждой по одному быстрому кругу: первая в пятницу с малым запасом топлива в порядке мест в чемпионате, вторая в субботу с запасом топлива на гонку в порядке, обратном предыдущей сессии. Заключительный раунд по гонке.

2004 Однокруговой застой
 Две сессии в субботу, в каждой по одному быстрому кругу. Первая, которую гонимши начинали в порядке мест, занятых в предыдущей гонке, превратилась в виртуальный пражак. Вторая, в которой гонимши стартовали в порядке, обратном результатам первой, определила места на стартовом круге. В первой же релаксации дозвонились, настройка машин и смена резины. После второй сессии машины направлялись в закрытый парк.

2005 Фактор Ma-on
(Ma-on – муссон, вынудивший перенести квалификацию ГП Японии на восхитное утверждение, что породило нелепое предложение сохранить такое расписание и в дальнейшем.)

Хорошо это или плохо, но мы пока не разобрались в новой системе

WILLIAMS

2004

- + Проводится в субботу, в привечное для ТВ время
- + Привлекает публику на трибуны в субботу
- + Гарантирует эфирное время всем командам
- + Достаточно проста для понимания
- + Разумный порядок старта в первой сессии
- + Обеспечивает короткий и яркий первый отрезок гонок

Ограниченные возможности для маневра
- Неожиданности на стартовом поле почти
не бывает
- Пятница никому не интересна
- Первая сессия – просто разминка
- Выстраивает возможность, упорядок Сип-
всталов-2004, если погодные условия
диктуют ехать в первой сессии как можно
раньше
- Для сессии поезда – слишком долго для ТВ
- Две сессии подряд ставят слабые коман-
ды в невыгодное положение (они старту-
ют последними в первой сессии и первы-
ми во второй)

2005

- Яркая первая сессия: либо грудь в кустах, либо голова в кустах
- Повторение силверстоунской уловки исключено
- Новое поле для инженерного поиска
- Многочисленные тактические варианты
- Элемент хаоса, возможен неожиданный исход
- Суббота обещает неплохую интригу

Воскресное расписание, на протяжении дня ТВ зрителей	ТВ зрителей
Воскресные газеты не смогут написать о том, кто брал پول	Воскресные газеты не смогут написать о том, кто брал پول
Слабое освещение квалификации в теленовостях	Слабое освещение квалификации в теленовостях
ТВ может проигнорировать воскресную сессию	ТВ может проигнорировать воскресную сессию
Сокращение времени трансляций	Сокращение времени трансляций
Последствия этого команды ощутят на своих бюджетах	Последствия этого команды ощутят на своих бюджетах
Трудно отслеживать суммарный результат	Трудно отслеживать суммарный результат
Слишком запутанный сценарий в целом	Слишком запутанный сценарий в целом
Слабые команды будут в невыгодном положении в первой сессии	Слабые команды будут в невыгодном положении в первой сессии
Пятница – по-прежнему прохладный день	Пятница – по-прежнему прохладный день

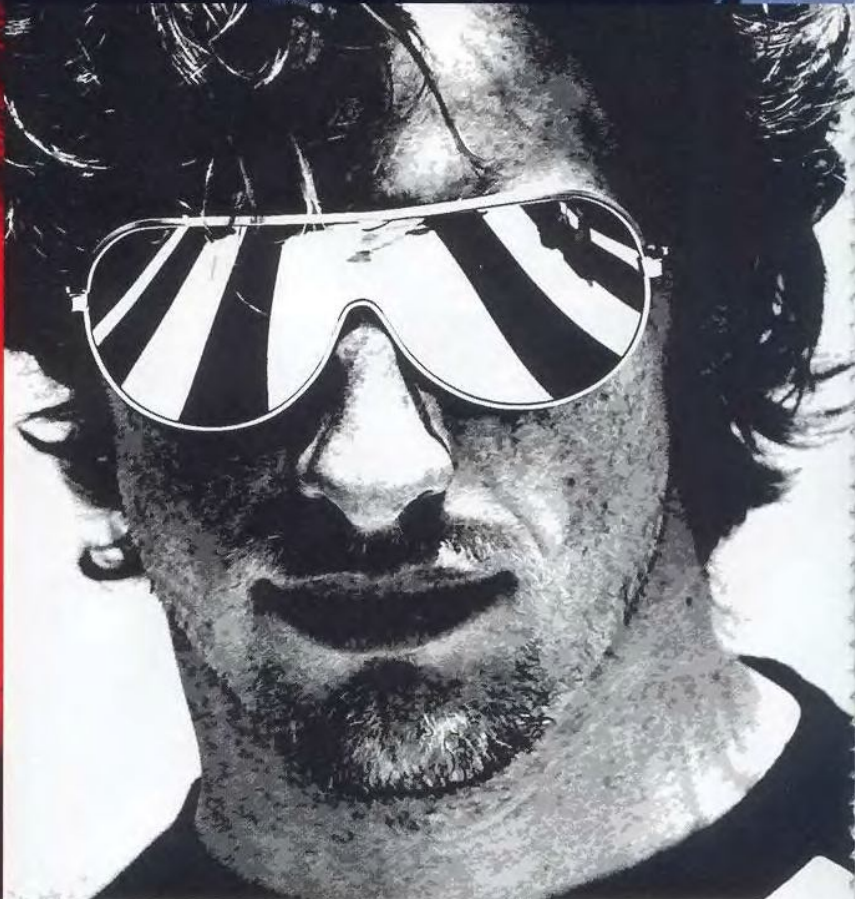
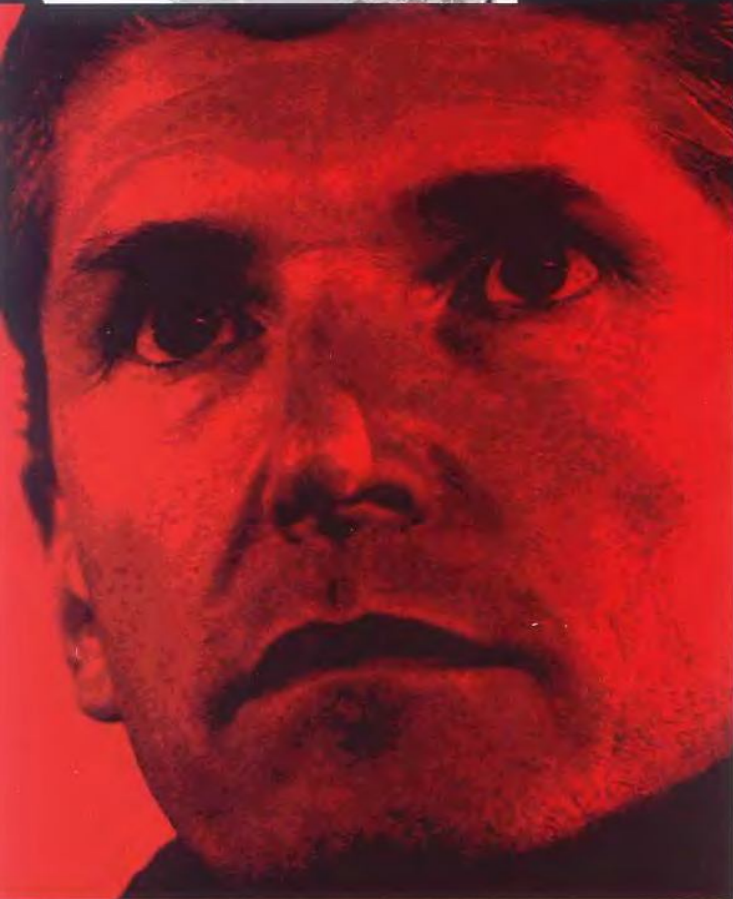
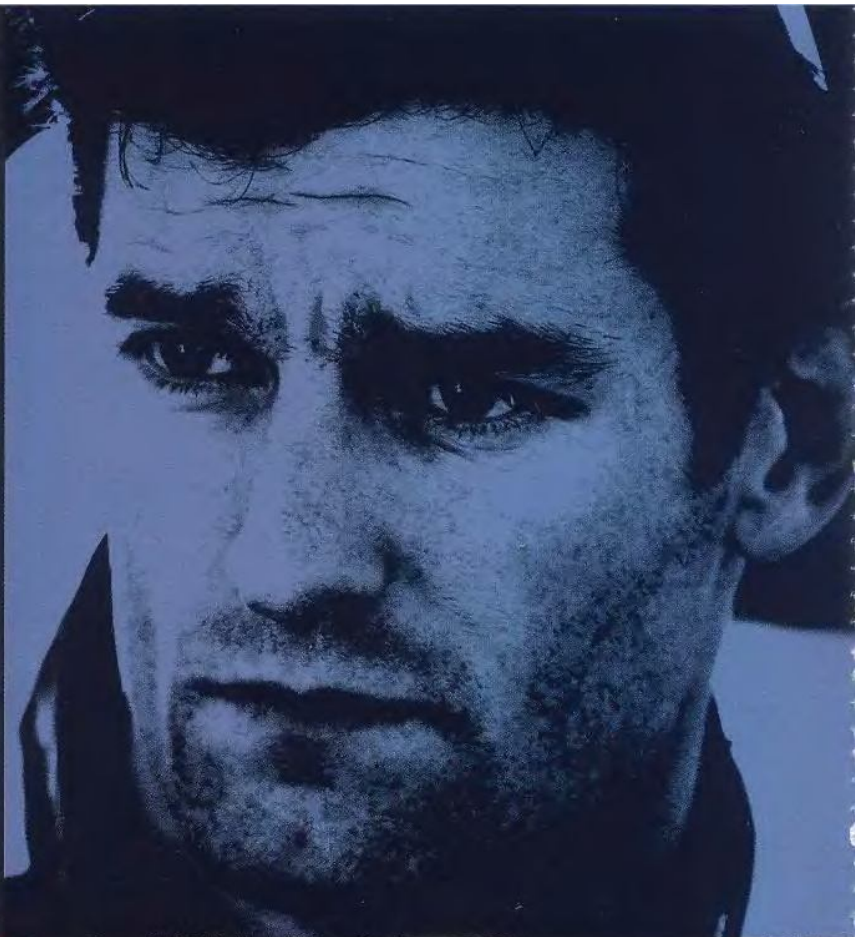
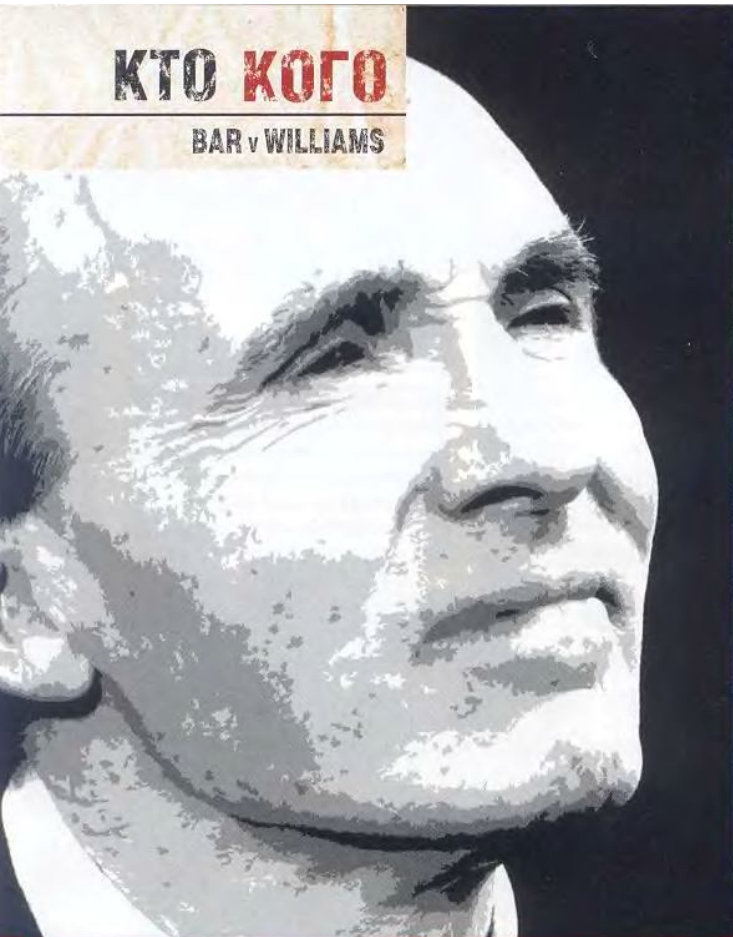
ФЕДЕРАЛ
ВЕРДИКТ

Хотя Гэри и считает, что система-2005 более интересна с технической и тактической точек зрения, а может, и для гонимых в целом, но перенос сессии на воскресное утро – абсурд. В этом смысле прошлая система не столь спорна.

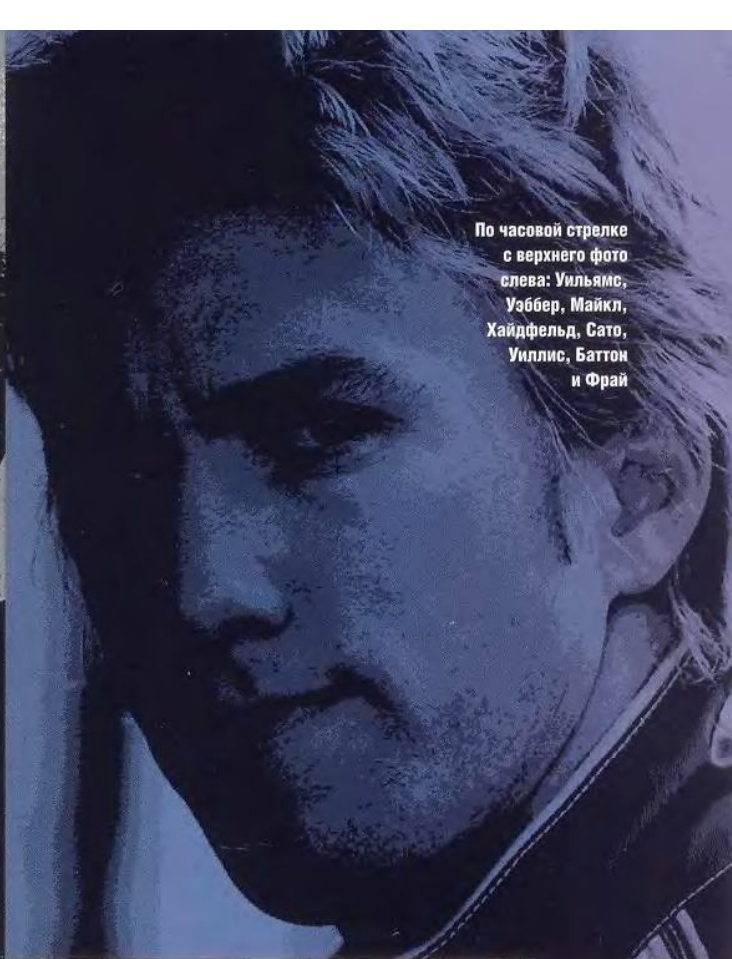
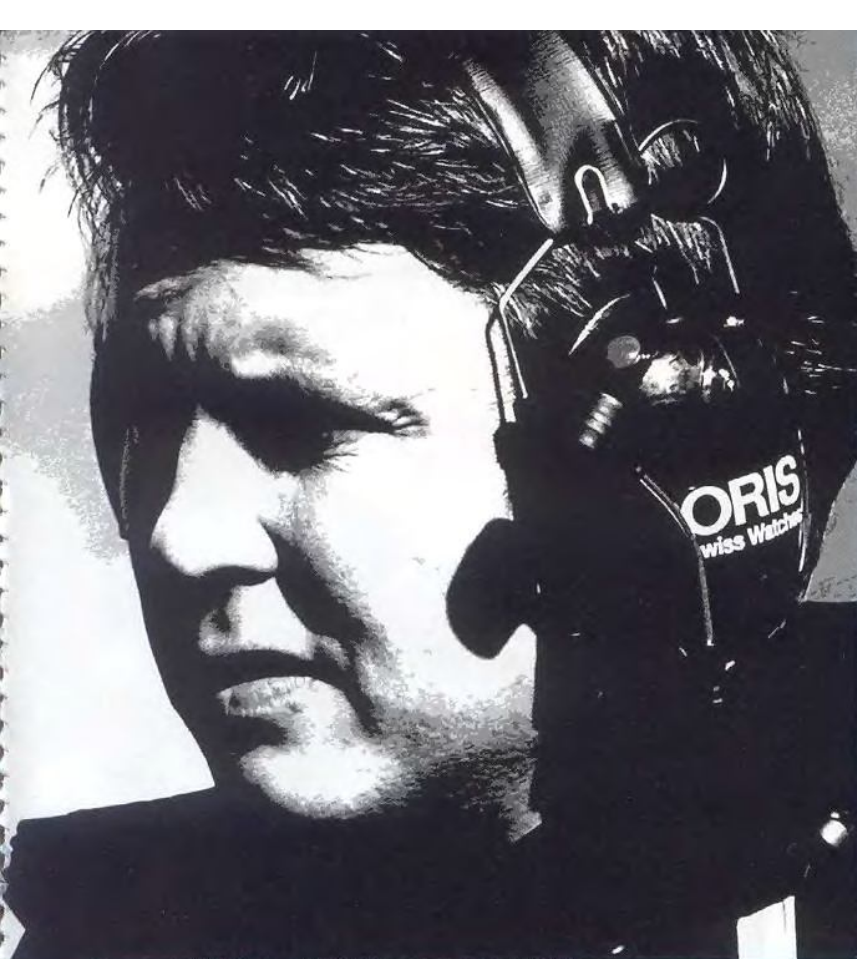


КТО КОГО

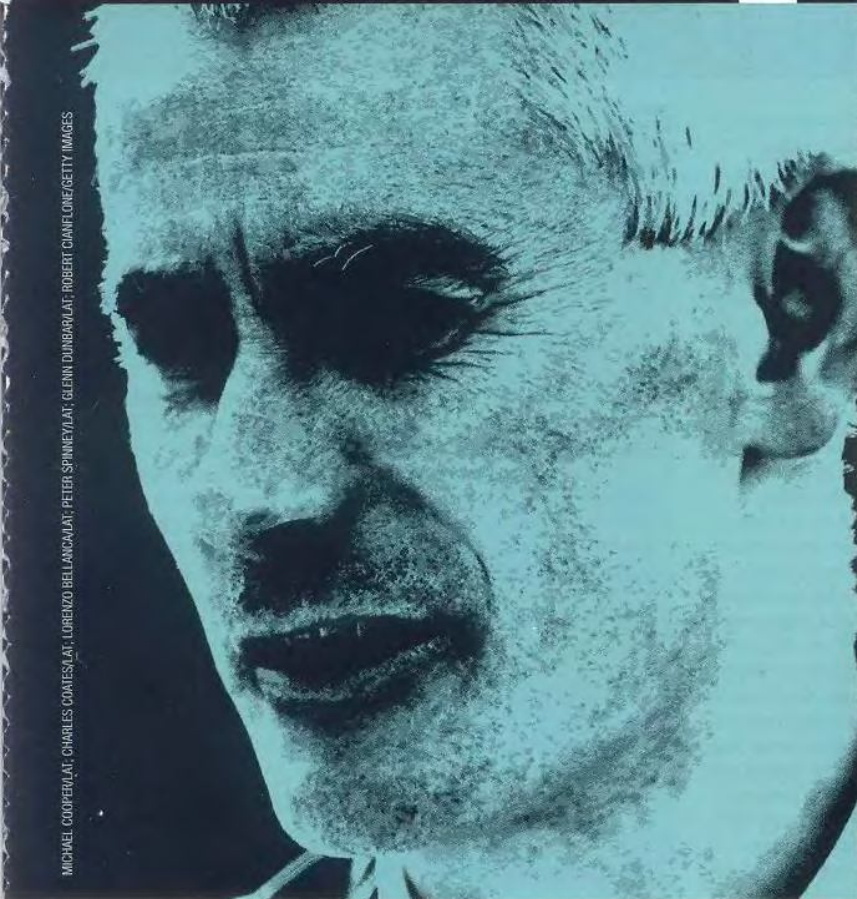
BAR v WILLIAMS



ПРОТИВОСТОЯНИЕ



По часовой стрелке
с верхнего фото
слева: Уильямс,
Уэббер, Майкл,
Хайдфельд, Сато,
Уиллис, Баттон
и Фрай



MICHAEL COOPER/LAT, CHARLES COATES/LAT, LORENZO BELLA/CALAT, PETER SPINNEY/LAT, GLENN DUNBAR/LAT, ROBERT OAN/LON/GETTY IMAGES

Да уж, вот это задачка... И Williams, и B.A.R-Honda отличаются как исключительной силой, так и обескураживающей слабостью, в чем виноваты главным образом они сами. Для обеих команд сезон 2005 года должен стать определяющим

Текст Питер Уиндзор



В 2005 году и Williams, и B.A.R.-Honda хотели бы одолеть Ferrari – это очевидно. Однако предположим, что чемпионат вновь выиграет Михаэль, – уверен, вы согласитесь с тем, что это не такое уж смелое утверждение, особенно теперь, когда Bridgestone оказался практически полностью в его распоряжении, не говоря уже о прочих факторах, которые помогли ему выиграть такое количество гонок, о каком никто другой и мечтать не смеет.

А раз так, то кто финиширует вторым? Вполне вероятно, эта схватка впервые за много лет будет очень плотной. Ведь у нас есть McLaren-Mercedes с самой динамичной парой гонщиков со времен, когда Сенна и Прост на машинах этой же команды боролись за каждую пядь асфальта в конце 80-х. Есть Renault с таким же зажигательным дуэтом Алонсо–Физикелла.

А еще есть B.A.R.-Honda и BMW-Williams – две команды, во многом похожие и имеющие серьезные основания чувствовать себя уверенно. Их схватка, конечно же, не будет для них окончательной, но может существенно изменить судьбу одной из команд на несколько лет вперед. В этой ожесточенной битве обе команды рискуют потерять гораздо больше, чем обрести. И можно с уверенностью сказать, что ее исход решится лишь в самый последний момент.

Перед B.A.R.-Honda, впервые начинающей чемпионат в качестве одного из его фаворитов, стоит более сложная задача. В 2004-м это была команда восходящих звезд, продемонстрировавшая блестящую скорость и надежность и затмившая всех, кроме Ferrari. Дженсон Баттон десять раз поднимался на подиум и завоевал два поула, а Такума Сато показал свои неординарные способности,

семь раз обыграв напарника в квалификации и финишировав третьим в Инди.

Это был успешный год – настолько успешный, что руководитель B.A.R.-Honda Дэвид Ричардс стал кавалером Ордена Британской империи.

Однако не все так просто в Формуле 1. Баттон, несмотря на очевидные плюсы своего положения, в середине сезона почему-то решил, что в Williams ему будет лучше. Разумеется, попытка перехода провалилась, и сегодня все говорят, что нормальные отношения между Баттоном и B.A.R.-Honda восстановлены, а вся эта история осталась в прошлом. Но жизнь не стоит на месте. Будет ли Дженсон гоняться за B.A.R.-Honda в 2006 году? Может показаться, что с точки зрения ближайшего будущего или следующей гонки это не так уж и важно, но ведь недаром именно стабильность Михаэля Шумахера делает его непобедимым. Люди, работающие с Михаэлем – Росс Брон, Рори Бёрн, Найджел Степни и пр., – абсолютно уверены, что на него можно положиться, что он никогда не подведет. А попробуйте себе представить, что творилось бы сейчас в Ferrari, если бы в прошлом году Михаэль три месяца безуспешно предпринимал попытки перейти в McLaren? Там все было бы уже по-другому. Вот в такой ситуации и оказался Баттон.

Марк Уэббер, дебютирующий в BMW-Williams, напротив, имеет репутацию очень надежного человека. Как и Шумахер, Уэббер высоко ценит преданность команды. Следовательно, вероятность того, что он из нее уйдет, примерно такова, как если бы он, австралиец, горячо болел за лидера английского регбийного чемпионата. Эффект такого подхода, хотя его и трудно подсчитать, обязательно скажется на механиках, инженерах и парнях с базы Williams. Несколько лет ►

> Дженсон v Сато

Интересный будет поединок. В прошлом сезоне Дженсон оттачивал свое мастерство, демонстрируя стабильность, упорство и агрессивность (его первые круги в Бразилии были просто великолепны). Против этого можно возразить, что в Силверстоуне он не блистал, да и череда близких к победе, но все же вторых мест должна вселять некоторое беспокойство. Но у нас есть все основания полагать, что в 2005 году Дженсон будет совершенствовать свои сильные стороны и в итоге станет следующим чемпионом мира из Великобритании.

Такуму Сато в прошлом сезоне преследовали отказы двигателя, но было и несколько положительных моментов: он доказал, что может обойти Баттона в квалифи-

кации, финишировал на подиуме – короче, оправдал определенные надежды. В 2005 году Таку должен добиться такой же стабильности, какой добился в Ф3, выступая за Carlin Motorsport. Принимая во внимание требования нового регламента, ему придется мягче обращаться с тормозами и рулем и тщательнее продумывать логическую структуру круга – так, чтобы он мог выдерживать стресс, вызываемый наличием секундомера и соперников. В Интерлагосе в условиях прессинга он ехал не очень-то хорошо... но, возможно, причиной тому была травма шеи и плеча, полученная им в Бахрейне.

Дженсон выиграет поединок, но ему не дадут забыть, что рядом с ним работает талантливый гонщик...

Баттон (вверху, тестирует 007 в Барселоне) и Уэббер (на соседней странице, в январе в Барселоне) – бесспорно, гонщики номер один в своих командах; наконец-то они гоняются на достойных друг друга машинах, и мы сможем оценить реальное соотношение их сил; Хайдфельд (врезка на соседней странице) в Williams должен вновь обрести форму

> Уэббер в Хайдфельд

Между ними гораздо больше различий, чем между Дженсоном и Таку. Марк Уэббер – настоящий гонщик, как ни крути. Он превосходно управляет машиной, мастерски используя тормоза, чтобы справиться с недостаточной поворачиваемостью или заносом. Он великолепно чувствует сцепление с дорогой. Он один из тех, кто уж точно не будет почем зря пользоваться тракшн-контролем и в моросящий дождь поедет на сликах, если это может дать какое-то преимущество. Он пройдет дистанцию

полностью... и при этом сохранит резину.

Ник – гонщик, обладающий относительно плавным стилем вождения с поздним входом в поворот. Он может ездить так, как ездит, к примеру, Оливье Панис. Мне кажется, что в начале своей карьеры, гоняясь за Sauber, он ездил лучше – был очень быстр и точен, – чем в последние пару сезонов, когда он стал делать много мелких ошибок. Сейчас, в Williams, он должен вновь обрести душевное равновесие под чутким руководством и начать зарабатывать очки.



**‘Уэббер
великолепно
чувствует сцепление
с дорогой. Он
пройдет дистанцию
полностью...
и при этом сохранит
резину’**



подряд они на цыпочках ходили вокруг «ранимого» Ральфа Шумахера и «чувствительного» Хуана Пабло Монтойи, а теперь открытость и сила Уэббера помогут парням из Williams справиться со всеми житейскими проблемами в Ф1. Это многого стоит.

Что более важно, B.A.R-Honda за эту зиму дважды нарушила золотое правило Формулы 1: «Не нужно чинить то, что не сломалось». Во-первых, они уволили Дэвида Ричардса — человека, который вытаскивал команду из середины стартового поля на первые позиции. Во-вторых, Honda, поставщик двигателей, приобрела контрольный пакет акций команды. В обоих случаях перемены более чем значительные. Ричардс — прирожденный лидер, вернувшийся в Формулу 1 искусство менеджмента на макроуровне. Его уход в лучшем случае означает, что не все благополучно в доме B.A.R-Honda (если логика вылетает в трубу, это всегда вызывает беспокойство), в худшем — огромную потерю для команды. Пришедший ему на смену Ник Фрай, скорее всего, останется верен управленческому стилю Ричардса, но станет ли он настоящим лидером, каким был Ричардс... или каким остается Фрэнк Уильямс?

Когда гонка проиграна, это должен чувствовать каждый: в этом суть автоспорта, не говоря уже о Формуле 1. Парни на базе команды должны видеть боль в глазах ее босса — именно это означает быть командой, именно это позволяет конкурировать с самым сильным соперником. Именно это лучше всего мотивирует людей. Сотрудники Williams читают это (и не только это) в глазах Фрэнка Уильямса. Ребята из B.A.R читали по глазам Ричардса, хотя он и не был владельцем команды. Дэвид был настоящим руководителем — человеком, которого в B.A.R уважали, лидером, который добился немалых успехов в других областях автоспорта и мало-помалу, от гонки к гонке, трансформировал свою команду. Будут ли в B.A.R так же относиться к Никку Фраю? Сомневаюсь. И это тоже сыграет свою роль.



Помимо того, Honda смогла добиться в B.A.R того, в чем Фрэнк Уильямс до сих пор отказывает своим поставщикам двигателей, — установила контроль над командой. Это выглядит тем более забавно, что именно Уильямс вывел Honda на вершину Ф1 в 1986–1987 годах. В те времена Honda хотела расширить свои полномочия — например, японцы настаивали на том, чтобы в Williams выступал Сатору Накаджима. В ответ на это Фрэнк предпочел Honda моторы Judd. С ним все понятно: он считает, что поставщики двигателей — это поставщики команд, а гоночные команды — это гоночные команды. И точка.

Итак, в 2005 году состоится открытый поединок упомянутых философий. Не исключено, что принадлежащая Honda команда B.A.R-Honda работала бы более эффективно, если бы ею продолжал управлять Ричардс. С Ником Фраем у руля Honda будет больше вмешиваться в то, что совсем не обязательно является ее коньком, — то есть



в управление командой Ф1. Никому и в голову не придет подвергать сомнению способность инженеров Honda создавать первоклассные двигатели, которые выигрывают чемпионаты. Сомнения возникают по другим аспектам деятельности команды: разработка шасси, определение политики, работа с гонщиками. В Renault подобная система работает, так как процессом слияния дирижировал Берни Экклстоун и потому в команде остались столь серьезные игроки, как Флавио Бриаторе и Пэт Симондс. Случай с Honda — совсем другое дело, он спровоцирован хаосом, сопровождавшим отношения BAT и B.A.R с 1999 года.

В Williams царит совсем иная обстановка. Фрэнк Уильямс по-прежнему ведет дела лично, подстегивая своих ребят. В Williams по определению больше упорства, напора и индивидуальности. Моторы BMW — отличные моторы, но Williams — это сэр Фрэнк, а у BMW в команде такая же роль, которую Honda и Renault прекрасно играли в былые времена.

Если говорить о перспективах команд в гонках, то в 2005 году перед B.A.R-Honda встает самая сложная задача. В 2004-м команда показала прекрасные результаты, но на это можно возразить (причем с уверенностью), что ее успех во многом определили низкие результаты McLaren, Williams и Renault. В 2005 году как минимум одна, а то и две из этих команд соберутся с силами и наверстают упущенное, а это значит, что B.A.R-Honda придется повысить свою относительную эффективность. Добиться этого, несомненно, возможно, хотя и не так-то легко. В автоспорте есть еще одна азбучная ►

Уэббер (вверху) прекрасно управляется с машиной; Сато и Баттон (крайнее фото слева) на презентации 007 в Барселоне; радикально решенное Уиллисом переднее крыло (слева) наверняка заставит конкурентов вернуться в аэродинамическую трубу



Невозможно переоценить ту силу, которую вселяет в персонал Williams сам Фрэнк (справа); Узббер (крайнее фото справа) может надеяться на такую же преданность команды; соперником Фрая из В.А.Р (вверху) будет память о Ричардсе



истина, о которой не стоит забывать в Брэкли: «Легче понять, почему ты едешь медленно. Труднее — почему ты быстр».

Для команд вроде BMW-Williams и McLaren-Mercedes атака из середины пелетона — что-то вроде развлечения. Цель поставлена — отступить некуда. Вступил Williams в новую эпоху или нет, но я уверен, что сегодня всех в Гроуве переполняет жажда свершений — простая и эффективная рабочая атмосфера. Но самое главное то, что стоит у команды на вооружении: быстрая машина — это всегда быстрая машина, и в среднесрочной перспективе она может компенсировать другие недостатки команды. Так какая же из машин окажется лучше, В.А.Р-Honda 007 или Williams-BMW FW27?

И снова видим забавные совпадения. Технический директор Джефф Уиллис, покинув Williams в 2002 году, творил чудеса в В.А.Р-Honda. Он остался последовательным приверженцем однокилевой концепции, усовершенствовал 006 по всем (традиционным) направлениям, а потом дал волю фантазии и создал такие вещи, как передний дифференциал и хитрое заднее крыло, которое мы видели в прошлом году в Барселоне. Машина 2005 года, кажется, будет столь же эффективной. Уиллис не ставил рискованных экспериментов, но, тем не менее, наметил новую тенденцию — у которой, несомненно, найдутся последователи, — разработав бесподобное переднее крыло. Похоже, Уиллис знает, что делает. И работает он со сплоченной, организованной командой.

Williams же все еще нащупывает свой путь. До 2003 года команда строила однокилевые машины, а в 2004 году вдруг создала революционный двухкилевой моржовый нос. К гонке в Маны-Куре была существенно доработана аэродинамика (включая возвращение «традиционного» носа), а к концу сезона (в Шанхае, Сузукэ и на Интерлагосе) FW26 ни в чем не уступала В.А.Р. И сейчас, вернувшись на прежние позиции, Williams вновь обращается к однокилевой конструкции. Почему? Скорее всего, потому, что однокилевые Ferrari и В.А.Р-Honda летят впереди всех. Я могу ошибаться — сегодня ни одна команда Ф1 не станет делиться тонкостями своей конструкторской философии, но мне сложно придумать другое объяснение.

Если в Williams знают об аэродинамике столько же, если не больше, чем в McLaren или В.А.Р, то почему же за последние два года они меняли конструкцию своих машин так часто и так радикально? То туда, то сюда. То туда, то сюда. В каждой Ferrari, В.А.Р, McLaren и Renault прослеживается определенная наследственность. Развитие конструкции этих машин опирается на определенные идеи, не зависящие от иницируемых FIA изменений в регламенте. Так было и с Williams. FW07 породила FW10, которая, в свою очередь, дала жизнь FW11, а та трансформировалась в проработанную Ньюи FW14 и далее в FW18, оснащенную двигателем Renault. Но в последнее время — где-то с 1998 года — в машинах Williams стало сложнее отследить какую-то определенную систему. Что неудивительно, так как в отделе

аэродинамики постоянно менялись ключевые специалисты: сначала Уиллис, потом Антония Терци, теперь Лоик Бигуа. Да и харизматичный Патрик Хэд в последнее время принимает в делах гораздо меньше участия. В сравнении с Williams стабильность технического отдела В.А.Р-Honda напоминает постоянство в службах Ferrari.

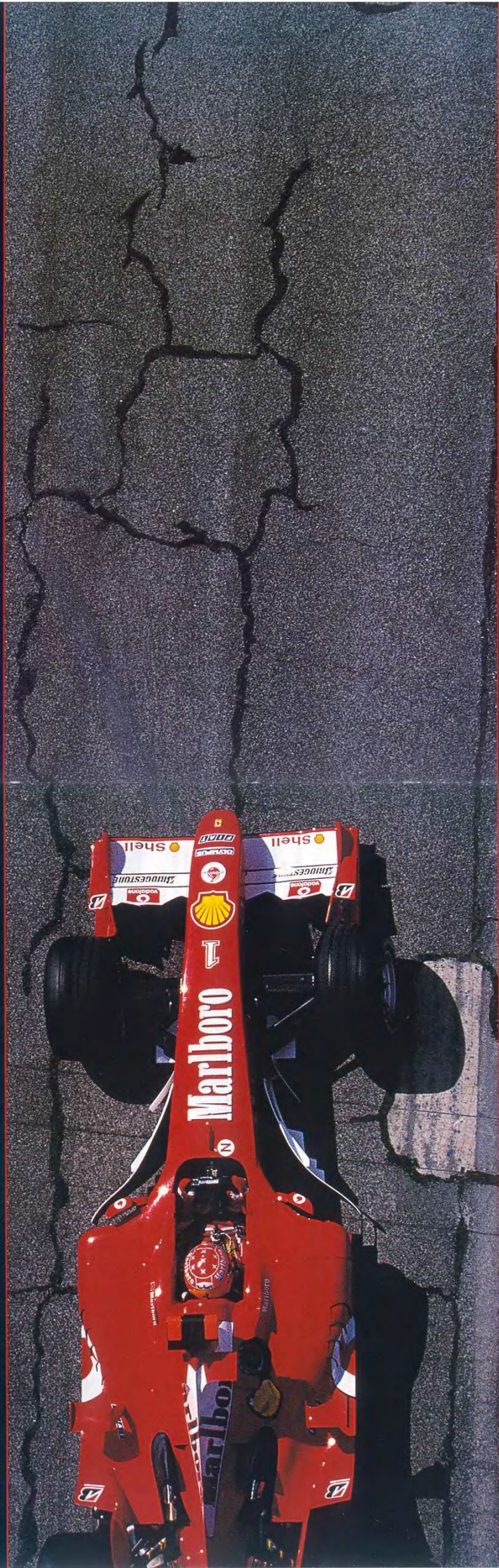
Но на пороге сезон-2005. В одном углу — В.А.Р-Honda. Уиллис руководит конструкторским отделом, а великолепный Алистер Гибсон заправляет в боксах. У В.А.Р отличная команда инженеров — как на базе, так и на пит-лейне. У них есть два быстрых гонщика и очень быстрая машина. К негативным факторам можно отнести то, что в команде сменилось руководство, что не так давно команде пришлось пережить Баттонгейт и что, заняв в прошлом году второе место, в этом году они могут потерять больше, чем выиграть.

В другом углу — BMW-Williams. Честолобивый Сэм Майкл открывает свою эпоху, представляя машину, которая будет столь же быстрой, как В.А.Р-Honda, но, может быть, будет уступать McLaren. В команде появилось несколько новых инженеров, но за ними просматриваются все те же фигуры Патрика Хэда, Фрэнка Дерни и их чрезвычайно способного менеджера Дики Стэнфорда. Все жаждут вернуть команде потерянные в 2004 году позиции — и победа в финальной гонке сезона стала бальзамом на раны.

FO ВЕРДИКТ

В.А.Р-Honda решила «починить» исправный механизм, и теперь ей важно отстоять свои позиции. В BMW-Williams опять новый состав, но ее преимущество в том, что для успеха им достаточно просто ринуться в бой. Так что Williams опережает конкурента на... нос.

Трещины становятся заметны, но Ferrari по-прежнему нет дела до того, что ее претензии на особый статус в системе ценностей Ф1 наносят вред спорту



КРАСНАЯ УГРОЗА

Ф1 в кризисе. Аудитория телезрителей сокращается, в финансах Ф1 явный перекос в пользу Ferrari. В Скудерии говорят, что остальным надо догонять, но даже численный перевес не дает им преимуществ

Текст: Джо Савар



Когда в середине января Ferrari неожиданно опубликовала пресс-релиз, сообщив о своем решении продлить Договор Согласия, сохранив верность Берни Экклстоуну, Формула 1 испытала настоящий шок. После нескольких лет политиканства, когда президент Ferrari Лука Монтедземоло заявлял о своем крайнем недовольстве тем, что Берни достается более чем жирный кусок финансового пирога Ф1, и гордо демонстрировал свою стопроцентную приверженность инициативе GPWC (Grand Prix World Championship), чемпион мира вдруг круто повернулся ко всем спиной и заключил сделку с Берни. Этот ход потенциально может разбить всякие надежды на достижение единства в Ф1 и грозит привести к гораздо большему расхождению внутри нее, чем ныне.

Согласитесь, не то чтобы уж совсем не джентльменское поведение, хотя иного от команды с многолетней традицией думать только о своих интересах трудно и ожидать. В конце концов, Ferrari вновь натянула всем носы, точно так же, как в октябре прошлого года, когда намеренно заблокировала серию инициатив, выдвинутых остальными девятью командами в целях снижения затрат. Жан Тодт сказал «Non!», несмотря на то что было достигнуто 90-процентное согласие. И инициатива, естественно, провалилась.

Таким влиянием Ferrari пользуется потому, что она в этом спорте с первых его дней. Все остальные пришли позже. Ее удивительная жизнеспособность, харизма Энцо Феррари, триумфы и трагедии, пережитые командой за десятилетия начиная с 1950 года, придают ей тот мистический блеск, которым и объясняется этот исключительный вес.

Короче говоря, Ferrari — ключевой элемент в «битве» Берни Экклстоуна против GPWC, и обе стороны это знают.

Итальянская команда всегда сознавала, каким влиянием она обладает, и всегда пользовалась им — шла ли речь об отказе в шестидесятые годы платить гонщикам столько, сколько они заслуживали, или о попытке выиграть сражение с FIA. А в отдельных случаях речь шла просто о мести. Самый яркий пример — год 1964-й, когда FIA отказалась омологировать спортивные Ferrari 250LM, потому что Ferrari не построила их в достаточном для этого количестве. В результате команда Ferrari Формулы 1 объявилась на ГП США и Мексики не в привычной алой, а в сине-белой раскраске и заявлена была как North American Racing Team Луиджи Кинетти. В восьмидесятые Ferrari применила свое влияние, чтобы, воспользовавшись войной FISA и FOCA, выторговать для себя наиболее удобные условия. Был момент, когда казалось, что Ferrari

воюет на стороне обоих противников, но в итоге она поддержала FIA, после чего был найден компромисс с другими командами.

Позднее Скудерия так разругалась с FIA, что Энцо Феррари пригрозил уйти из Ф1 и переключиться на гонки Indycar. В 1985-м он принял в Маранелло босса команды Truesport Джима Трюмана и его ведущего менеджера Стива Хорна, а спустя несколько месяцев на тестах во Фьорано за рулем индикаровского March-DFX обнаружился Бобби Рэйхал. Когда же FIA не проявила готовности отступить, Феррари сделал еще один ход, поручив Густаву Бруннеру сконструировать Ferrari формулы Indy с новеньким 2,65-литровым мотором V8. Ходили слухи, что в 1987 году на этой машине в Инди-500 поедет Андреа де Чезарис. Все это было не более чем тщательно продуманным блефом. FIA хотела ввести 3,5-литровые «восьмерки», Ferrari хотела ехать на моторе V12. FIA внесла такие изменения в регламент — и тем самым Ferrari, как выяснилось позднее, сама обеспечила условия для того унижения со стороны Honda и Renault с их великолепными «десятками», которое она испытала в девяностые годы.

Пользуясь своим влиянием, Ferrari всегда выторговывала для себя больше денег, чем получали другие команды, объясняя это своим «историческим вкладом» в автоспорт.

Под взглядом Флавио Бриаторе великий манипулятор Экклстоун (вверху справа) сговаривается с Монтедземоло из Ferrari; Берни и Лука ввели всех в заблуждение, когда Лука сначала отверг, а затем поддержал Берни; продолжение альянса Ferrari и Marlboro (на соседней странице внизу) — тоже проблема

Эти деньги доставались ей за счет других команд, и неудивительно, что недовольных таким положением вещей на протяжении более чем десятилетия было немало. Не далее как в 1993-м на эту проблему жаловался босс McLaren Пон Деннис.

Но в те дни Ferrari ничего не выигрывала. Сегодня она выигрывает все, включая внимание спонсоров. Ситуация в Ф1 никогда не была настолько несправедливой. Более того, желание Ferrari сохранить табачного спонсора и после 2006 года вызывает молчаливое несогласие, поскольку — по мнению остальных команд — это может воспрепятствовать приходу в Ф1 других мощных спонсоров, не желающих ассоциировать себя со спортом, готовым мириться с табачной рекламой.

Формула 1 многим обязана Ferrari, но ведь и команда из Маранелло многим обязана этому спорту, о чем не стоило бы забывать ее нынешнему руководству. Им надо бы позаботиться о Формуле 1, так же как Ф1 заботится о Ferrari. А ведь сегодня спорт — нравится это Ferrari или нет — испытывает проблемы из-за ее невероятных успехов. Это следствие организационных способностей Жана Тодта, его умения подбирать для работы нужных людей и следить за тем, чтобы они ни в чем не нуждались. К тому же в конце девяностых в команду были вложены немалые средства.

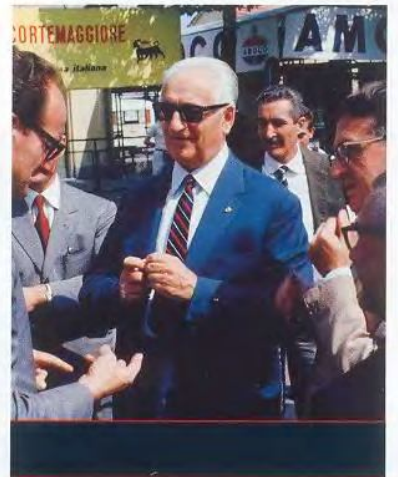
Возможно, Тодт и не отличается легким характером, но нельзя не признать, что до его прихода Ferrari годами не могла похвастаться заметными результатами. Сезон за сезоном команда повторяла одни и те же ошибки и проигрывала британским командам, которые Энцо Феррари пренебрежительно называл «гаражистами». Во главе с Тодтом победы стали для Скудерии практически обыденным делом, а ее потрясающие результаты превратили рекорды Формулы 1 почти в ничто.

На счету у Михаэля Шумахера уже 83 победы, и в ближайшие два сезона он может довести это число до сотни и выше — их станет в два раза больше, чем у его ближайшего соперника Алена Проста (51 победа); у Михаэля уже вдвое больше побед, чем у любого другого гонщика в истории Ф1. Ferrari выиграла шесть Кубков конструкторов

подряд, а Михаэль — подряд пять чемпионских титулов.

Ferrari играет на опасениях, что команда может исчезнуть. Но за всеми разговорами на эту тему кроются настораживающие реалии, что прекрасно понимают ветераны вроде Макса Мосли и Экклстоуна. И ведь ирония-то состоит в том, что именно Ferrari больше любого из автопроизводителей, втянутых в Ф1, нуждается в мерах по сокращению расходов, введению которых она препятствует! Скудерия просто-напросто слишком мала, чтобы соперничать с большими парнями. Она выпускает в год что-то около 4800 автомобилей и не собирается увеличивать это число — в противном случае под вопросом окажется эксклюзивность и цена этих машин. Ferrari вышла на оптимальный объем производства, и победы в гонках не приводят к увеличению числа продаваемых ею машин. Существует вполне аргументированное мнение, что Ferrari могла бы годами жить за счет своей репутации и что для нее было бы лучше оставить Ф1, а свои гоночные технологии и ноу-хау передать дочерней компании Maserati. Автомобили этой марки дешевле, и Maserati хочет продавать их до 10 000 в год. Если такое произойдет, tandem Ferrari-Maserati может заработать вдвое больше, чем сейчас. Короче, на данный момент Формула 1 нуждается в Ferrari больше, чем Ferrari в Формуле 1.

А может, уже нет? Мы можем вечно восхищаться гением Шумахера и уровнем готовности Ferrari, но их победная серия уж слишком затянулась. Настолько, что их успехи наносят ущерб спорту. В прошлом команды, доминировавшие в чемпионате, хотя бы позволяли обоим своим гонщикам бороться за победы: так было в восьмидесятые, когда Алан Прост соперничал с McLaren с Ники Лаудой, а позднее с Айртоном Сенной. Когда доминировала Williams, Найджел Мэнселл



билс со своим напарником Нельсоном Пике колесо в колесо.

Если же взять современную Ferrari, то Рубенс Баррикелло либо недостаточно хорош, либо примирился со своей ролью второго пилота, получив взамен немалое вознаграждение. Он ни разу не одолел Михаэля Шумахера в открытом бою — это касается как минимум периодов, когда судьба титула еще не была решена. Многие в Ф1 считают, что это неспортивно, правда, забывая при этом, что Монтедземоло пригласил Тодта вовсе ►

На ГП США '64 команда Ferrari вышла в необычной сине-белой раскраске NART (справа сверху) — с помощью этой демонстративной акции Энцо Феррари (справа второе фото сверху) пытался выбить из FIA нужное ему решение

'Ferrari выторговывает больше денег для себя — за счет других команд'



Последняя капля в череде унижений, пережитых Ferrari: в 1993 году Жану Алези (слева) и Герхарду Бергеру удалось лишь пару раз подняться на подиум; к этому моменту в команде уже появился Жан Тодт (внизу в центре с Монтедземоло), который должен был изменить ситуацию (Ferrari не выигрывала Кубок конструкторов с 1984 по 1998 год); сегодняшняя Ferrari – самая безупречная команда в истории Ф1; но менеджеры других команд, вроде Пола Строддarta и Рона Денниса (внизу слева), считают, что Ferrari пользуется излишними привилегиями



‘Ferrari должна принять, что войны ведутся не только техническими, но и пропагандистскими методами’

не для того, чтобы тот вел себя спортивно. Его задачей было превратить Ferrari в победителя.

Нынешнее маранелльское начальство аргументирует свою позицию тем, что современный спорт – это война, в которой главное – победа. И лучший способ ее достижения – тотальная война самым современным оружием. Между тем разумнее было бы оглянуться назад и посмотреть, что же останется, когда война закончится. Какова цена победы, если на восстановление разрушенного потребуются годы?

Тодт наслаждается своей властью и не любит, когда на него нападают. Возможно, он считает, что какие-то из команд не совсем искренне поддерживают программу снижения расходов и лишь используют ее для очередной атаки на Ferrari. Но тот, кто обнажил свой меч, должен быть готов к тому, что может от меча и погибнуть. И не стоило бы Ferrari жаловаться, что остальные команды спланированы против нее в своей борьбе за выживание. И если уж людей из Ferrari выставляют плохими парнями, то не надо забывать, что война ведется и пропагандистскими методами, а не только техническими. Равно как не стоит так увлекаться шпионажем. Самолет Ferrari не брезгует переманиванием луч-

ших инженеров, тех же Брона, Бёрна или Айли, из других команд, – так не надо выставить себя абсолютно безупречной с моральной точки зрения.

В общем, пощады Ferrari теперь не будет, и ее переход из лагеря в лагерь в дебатах вокруг Договора Согласия не прибавит ей популярности.

Если в Ferrari хотят услышать о себе более приятные вещи, им стоило бы пойти на компромисс и поддержать разумные меры по снижению расходов. Они сопровождают подписание Договора пространными рассуждениями о будущей стабильности в Ф1, но на деле неравенство в распределении прибыли ведет к тому, что Ferrari по-прежнему будет вызывать злобу.

Доминирующее положение Ferrari не может измениться за одну ночь, тем более что Тодт упрямо гонит ее к новым успехам. Понятно, что Ferrari трудно заставить себя отказаться от некоторых преимуществ: двух великодушных испытательных трасс, уникальных отношений с поставщиком шин, своих притязаний на талант Шумахера.

По мнению Тодта, другие команды жалуются на сложившееся положение дел потому, что недостаточно хорошо делают свою работу, – и в этом есть доля правды. Но в то же

самое время Тодт и Монтедземоло должны понимать, что будущее выглядит по-настоящему тревожным. Проблемы с бюджетом испытывают все. Самое время проявить благоразумие: успехи Ferrari приводят к сокращению аудитории телетрансляций, ведь гонки становятся слишком предсказуемыми.

Но, похоже, команда не будет менять свою твердолобую позицию, по крайней мере, до тех пор, пока в конце 2006 года не закончатся контракты ее нынешних руководителей. Им все равно, что о них думают, потому что они уверены, что в историческом смысле значение имеет только статистика.

Увы, они, возможно, правы...

ФОВЕРДИКТ

Ferrari не сдастся; FIA не пойдет против нее; а Берни сделает ради ее победы в большой политической игре все, что в его силах. В общем, соперникам остается лишь одолеть Ferrari на трассе, что не случится в 2005-м.

ПРОГНОЗ СЕЗОНА

Чемпионат мира стартует через пару недель — значит, пришло время Марри Уокера! На страницах F1 Racing он поведает обо всем, что вы хотели бы узнать накануне Мельбурна



А что вы, собственно, ждете от сезона-2005? Красивых дуэлей колес в колесе и много много обгонов? Чтобы выигрывали разные гонщики и разные машины? Новых лиц среди призеров? Вам приглось, что последние пять лет Марanelло демонстрирует свое непревзойденное мастерство? Да поймет меня правильно Ferrari, все ее успехи заслужены, но хочется чего-нибудь нового. Какое-то в этом году многое будет по-другому. Чтобы приспособиться ко всем драматическим изменениям, внесенным в аэродинамику, к «длиннотращим» шинам и двигателям, командам пришлось начинать с чистого листа (точнее, с пустого экрана монитора), что тоже должно добавит интриги.

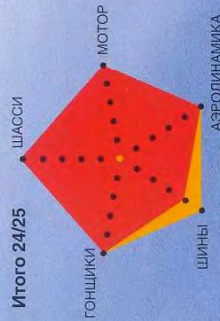
Должно, но добавит ли? Вот вам мой прогноз и, как всегда, мнение в виду, что обычно я не ошибаюсь — просто так уж выходит, что мои пророчества никогда не сбываются. Поэтому писать в редакции жалобы не стоит.

ПОРТЕТИ МАРРИ УОКЕР. ПОДРОБНОЕ ФОТО: THOMPSON/GETTY IMAGES

Знак качества

Каждая команда оценивается по пяти параметрам: мастерство гонщиков, характеристики шасси, двигателя, аэродинамики и шин. Оценка дается по 5-балльной шкале (графически отображаемой черными точками). Идеальная команда, если бы она существовала, была бы сильна во всех пяти категориях. На приведенном примере (внизу) видно, что она несколько отстает только по «шести шинам», где получила 4 балла из 5.

Итого 24/25



СОДЕРЖАНИЕ

КОМАНДА ЗА КОМАНДОЙ	
Ferrari	104
B.A.R-Honda	105
Renault	106
BMW-Williams	107
McLaren-Mercedes	108
Sauber-Petronas	109
Red Bull Racing	110
Toyota	111
Jordan-Toyota	112
Minardi-Cosworth	113
Календарь гонок	114
Кто пришел и кто ушел в 2005-м	120

ПРОГНОЗ СЕЗОНА



FERRARI ПОХОЖА НА...
футбольный клуб Manchester United – такая же красная, богатая, овеянная славой и окруженная бесчисленными толпами преданных фанатов

FERRARI

ШАССИ F2004M/F2005 ШИНЫ BRIDGESTONE ДВИГАТЕЛЬ FERRARI 054

Как нам быть с Ferrari? Есть ли у них вообще слабости? И что делать всем остальным?

Команда

Основана в 1929 г. Энцо Феррари
Первый Гран При: Монако '50
Старты: 704 Победы: 182 Поулы: 178
Очки: 4248,27 Кубки конструкторов: 14
Чемпионские титулы: 14
Ferrari Spa, Via Ascari 55-57,
41053 Maranello, Italy
Тел.: +39 0536 949450
Факс: +39 0536 949049
Сайт: www.ferrari.com
Фан-клуб: ferrariclub@ferrari.it
Руководство
Лука ди Монтеземоло, президент
Жан Тодт, директор команды
Росс Брон, технический директор
Рори Бёрн, главный конструктор
Паоло Мартинелли, ведущий моторист
Найджел Степни, ведущий гоночный инженер
Крис Дайер, гоночный инженер
М. Шумахера
Габриэле Делли Колли, гоночный инженер
Р. Баррикелло
Тест-пилоты
Лука Бадоер (третий пилот) и Марк Жене

Михаэль Шумахер (№1)



Родился 3 января 1969 г.
в Хюрт-Хермюльхайме, Германия
Проживает в Вуффленсе, Швейцария
Статус женат, супруга Коринна,
дочь Джина-Мария и сын Мик
Рост: 1,74 м Вес: 75 кг

Сайт www.michael-schumacher.de

Карьера в Ф1

1991 Jordan-Ford/Benetton-Ford: 4 очка, 12-е место (провел 6 гонок)
1992 Benetton-Ford: 53 очка, 3-е место
1993 Benetton-Ford: 52 очка, 4-е место
1994 Benetton-Ford: 92 очка, чемпион мира
1995 Benetton-Renault: 102 очка, чемпион мира
1996 Ferrari: 59 очков, 3-е место
1997 Ferrari: 78 очков, исключен из чемпионата
1998 Ferrari: 86 очков, 2-е место
1999 Ferrari: 44 очков, 5-е место (провел 9 гонок)
2000 Ferrari: 108 очков, чемпион мира
2001 Ferrari: 123 очка, чемпион мира
2002 Ferrari: 144 очка, чемпион мира
2003 Ferrari: 93 очка, чемпион мира
2004 Ferrari: 148 очков, чемпион мира

Статистика

Дебют: Бельгия '91 Старты: 211 Победы: 83
Быстрые круги: 66 Очки: 1186 Поулы: 63

Рубенс Баррикелло (№2)



Родился 23 мая 1972 г.
в Сан-Паулу, Бразилия
Проживает в Сан-Паулу и Монако
Статус женат, супруга Сильвана,
сын Эдуардо
Рост: 1,72 м Вес: 77 кг

Сайт www.barrichello.com.br

Карьера в Ф1

1993 Jordan-Hart: 2 очка, 17-е место
1994 Jordan-Hart: 19 очков, 6-е место
1995 Jordan-Peugeot: 11 очков, 11-е место
1996 Jordan-Peugeot: 14 очков, 8-е место
1997 Stewart-Ford: 6 очков, 13-е место
1998 Stewart-Ford: 4 очка, 12-е место
1999 Stewart-Ford: 21 очко, 7-е место
2000 Ferrari: 62 очка, 4-е место
2001 Ferrari: 56 очков, 3-е место
2002 Ferrari: 77 очков, 2-е место
2003 Ferrari: 65 очков, 4-е место
2004 Ferrari: 114 очков, 2-е место

Статистика

Дебют: ЮАР '93 Старты: 195 Победы: 9
Быстрые круги: 15 Очки: 451 Поулы: 13

Спросите Уокера...

Прошу прощения, если кого-то сразу разочарую, но я не вижу причин, мешающих Ferrari выиграть все 19 гонок. Это единственная команда, где на протяжении многих лет ключевые посты занимают одни и те же люди, а стабильность руководства – очень мощный фактор. В 2004-м Ferrari была недостижима для соперников и благодаря образцовой производственной базе, громад-

ному бюджету, великолепным кадрам и колоссальному опыту приспособиться к новым правилам ей проще, чем кому бы то ни было.

Добавьте сюда величайшего гонщика мира Михаэля Шумахера, все еще жаждущего новых побед, и Рубенса Баррикелло, который вполне достоин своего лидера, – и чемпионат у них в кармане. Думайте как хотите, но, по-моему, уникальное преимущество Ferrari дает и то, что теперь она единственная топ-команда, использующая Bridgestone, и не собирается отказываться от своего права проводить столько тестов, сколько ей надо. В общем, «жеребцы из Маранелло» в этом году, кажется, опять обсканят всех остальных.

Итого 24/25





B.A.R-HONDA

ШАССИ 007 ШИНЫ MICHELIN ДВИГАТЕЛЬ HONDA RA005E

Сможет ли B.A.R повторить прошлогодние подвиги? Не думаю...
Но уж на одну-то победу мы вправе рассчитывать

Команда

Основана в 1997 г. Крэйгом Поллоком, Эйдрианом Рейнардом и Риком Горном (British American Racing)

Первый Гран При: Австралия '99

Старты: 101 Победы: 0 Поулы: 1

Очки: 189 Кубки конструкторов: 0

Чемпионские титулы: 0

B.A.R. Operations Centre, Brackley, Northants, NN13 7BD, UK

Тел.: +44 (0)1280 844000

Факс: +44 (0)1280 844001

Сайт www.barf1.com

Фан-клуб fanmail@barf1.com

Руководство

Ник Фрай, исполнительный директор

Джеф Уиллис, технический директор

Виллем Тоет, Мариано Алперин-Брувера,

Саймон Лэйси, ведущие аэродинамики

Рон Медоуз, менеджер команды

Крэйг Уилсон, ведущий гоночный инженер

Джон Клиа, старший гоночный инженер Т. Сато

Эндрю Шовлин, старший гоночный инженер

Дж. Баттона

Алистер Гибсон, ведущий механик

Тест-пилоты

Энтони Дэвидсон (третий пилот)

Энрике Бернольди

Дженсон Баттон (№3)



Родился 19 января 1980 г.

во Фруме, Великобритания

Проживает в Монако и Лондоне

Статус холост

Рост: 1,82 м Вес: 72 кг

Сайт www.jensonbutton.com

Карьера в Ф1

2000 BMW.WilliamsF1: 12 очков, 8-е место

2001 Benetton-Renault: 2 очка, 17-е место

2002 Renault: 14 очков, 7-е место

2003 B.A.R-Honda: 17 очков, 9-е место

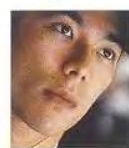
2004 B.A.R-Honda: 85 очков, 3-е место

Статистика

Дебют: Австралия '00 Старты: 84 Победы: 0

Быстрые круги: 0 Очки: 130 Поулы: 1

Такума Сато (№4)



Родился 28 января 1977 г.

в Токио, Япония

Проживает в Марлоу,

Великобритания

Статус холост

Рост: 1,63 м Вес: 60 кг

Сайт www.takumasato.org

Карьера в Ф1

2002 Jordan-Honda: 2 очка, 15-е место

2003 B.A.R-Honda: тест-пилот, принял участие

в 1 гонке: 3 очка, 18-е место в ЧМ

2004 B.A.R-Honda: 34 очка, 8-е место

Статистика

Дебют: Австралия '02 Старты: 36 Победы: 0

Быстрые круги: 0 Очки: 39 Поулы: 0



Итого 21/25



Спросите Уокера...

Команда Дэвида Ричардса добилась в 2004 году сенсационных успехов, на глазах превратившись из неудачников в грозную силу, которая вот-вот начнет выигрывать гонки. Ричардс мудро занимался политикой, Ник Фрай отлично справлялся с общим руководством, а на технологическом фронте за все отвечал Джефф Уиллис – к этому надо добавить лошадиные силы (и относительную надежность) Honda, двух отличных гонщиков, шины Michelin и боевой дух команды. Все сработало, но теперь Ричардс ушел. Как это отразится на команде? Думаю, это ее ослабит.

Но жизнь продолжается, и усиление присутствия Honda (деньги, моторы, коробка передач, ресурсы, кадры, амбиции и многое другое) возможностей команды явно не уменьшает. По-моему, есть только один гонщик лучше Дженсона Баттона (см. Ferrari), и теперь, когда скандальная история с Williams затихла, в 2005-м Дженс может начать выигрывать. Но станет ли чемпионом? Боюсь, что нет (см. Ferrari).

В свой второй сезон с Michelin и второй сезон с Такумой Сато, лучшим в истории японским гонщиком, B.A.R-Honda выглядит впечатляюще и будет бороться за право быть «первой среди прочих» (см. Ferrari).

RENAULT

ШАССИ R25 ШИНЫ MICHELIN ДВИГАТЕЛЬ RS25

Алонсо и Физикелла будут конкурировать друг с другом жестче, чем Алонсо и Трулли, и это подтянет всю команду

Команда

Основана в 1977 г.
Первый Гран При: Великобритания '77
Старты: 174 Победы: 17 Поулы: 36
Очки: 528 Кубки конструкторов: 0
Чемпионские титулы: 0
Whiteways Technical Centre, Enstone,
Chipping Norton, Oxon OX7 4EE, UK
Тел.: +44 (0)1608 678000
Факс: +44 (0)1608 678800
Сайт/Фан-клуб www.renaultf1.com

Руководство

Флавио Бриаторе, руководитель
Боб Белл, технический директор
Пэт Симондс, главный инженер
Роберт Уайт, ведущий моторист
Тим Деншем, главный конструктор R25
Дино Тозо, ведущий аэродинамик
Стив Нильсон, спортивный директор
Джонатан Уитли, главный механик
Алан Пермейн/Ник Честер, гоночные инженеры Дж. Физикеллы
Пол Монехен/Род Нельсон, гоночные инженеры Ф. Алонсо
Тест-пилот
Франк Монтаньи (третий пилот)

Фернандо Алонсо (№5)



Родился 29 июля 1981 г.
в Овьедо, Испания
Проживает в Оксфорде,
Великобритания
Статус холост
Рост: 1,71 м Вес: 68 кг

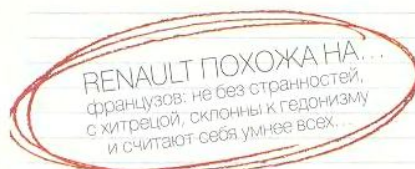
Сайт www.fernandoalonso.com

Карьера в Ф1

2000 Minardi: тест-пилот
2001 Minardi: 0 очков, 23-е место
2002 Renault: тест-пилот
2003 Renault: 55 очков, 6-е место
2004 Renault: 59 очков, 4-е место

Статистика

Дебют: Австралия '01 Старты: 50 Победы: 1
Быстрые круги: 1 Очки: 114 Поулы: 3



Джанкарло Физикелла (№6)



Родился 14 января 1973 г.
в Риме, Италия Проживает в Риме
Статус помолвлен с Луной, дочь
Карлотта, сын Кристофер
Рост: 1,72 м Вес: 66 кг
Сайт www.giancarlofisichella.com

Карьера в Ф1

1996 Minardi-Ford: 0 очков, не классифицирован (провел 8 гонок)
1997 Jordan-Peugeot: 20 очков, 8-е место
1998 Benetton-Mecachrome: 16 очков, 9-е место
1999 Benetton-Supertec: 13 очков, 9-е место
2000 Benetton-Playlife: 18 очков, 6-е место
2001 Benetton-Renault: 8 очков, 11-е место
2002 Jordan-Honda: 7 очков, 11-е место
2003 Jordan-Honda: 12 очков, 12-е место
2004 Sauber-Petronas: 22 очка, 11-е место

Статистика

Дебют: Австралия '96 Старты: 141 Победы: 1
Быстрые круги: 1 Очки: 116 Поулы: 1

Спросите Уокера...

Первая попытка, с 1977 по 1985 год, не принесла Renault с ее турбомашинной ни одного титула, но теперь, когда ею руководит такой яркий, искушенный в политических интригах деятель, как Флавио Бриаторе, она на верном пути. Похоже, франко-английский союз дает неплохие плоды, и прошлогодняя потеря технического директора Майка Гаскойна на команду не отразилась. Располагая сильным дуэтом гонщиков, она будет стремиться отыграть за прошлогоднее поражение от B.A.R.-Honda в схватке за второе место в Кубке конструкторов.

ров. Фернандо Алонсо — потенциальный чемпион мира, но и Джанкарло Физикелла, которого все оценивают весьма высоко (что вполне справедливо), должен доказать, что на хорошей машине может выигрывать гонки. Уход конструктора Марка Смита сказаться не должен, потому что машина уже готова, но пока мы не знаем, насколько хорош новый двигатель, разработанный Робом Уайтом. Но в схожей ситуации находятся все команды. Лично мне хотелось бы, чтобы у Renault все было хорошо, потому что здесь пока еще жива та уникальная атмосфера, которую я помню со времен Benetton.

Итого 21/25



BMW-WILLIAMS

ШАССИ FW27 ШИНЫ MICHELIN ДВИГАТЕЛЬ BMW P85

Будем надеяться, что прошлогодние проблемы позади, а Уэббер получил машину, которой он заслуживает

WILLIAMS ПОХОЖ НА...
В-о-о-о: очень британская,
с отличными кадрами и отличным
бюджетом... но несколько
старомодная, и ее уже догнали даже
команды поменьше

Команда

Основана в 1968 г. Фрэнком Уильямсом
(Frank Williams Racing Cars)
Первый Гран При: Испания '69
Старты: 525 Победы: 113 Поулы: 124
Очки: 2464,5 Кубки конструкторов: 9
Чемпионские титулы: 7
WilliamsF1, Station Road, Grove,
Wantage, Oxon OX12 0DQ UK
Тел.: + 44 (0)1235 777700
Факс: + 44 (0)1235 777739
Сайт www.bmwwilliamsf1.co.uk
Фан-клуб PO Box 111911, 20419 Hamburg,
Germany
Руководство
Фрэнк Уильямс, руководитель
и управляющий директор
Сэм Майкл, технический директор
Патрик Хед, главный инженер
Гэвин Фишер, главный конструктор
Дики Стэнфорд, гоночный директор
Лоик Бигуа, ведущий аэродинамик
Карл Гейден, главный механик
Тони Росс, гоночный инженер М. Уэббера
Шеви Пухолар, гоночный инженер
Н. Хайдфельда
Тест-пилот
Антонио Пиццония (третий пилот)

Марк Уэббер (№7)



Родился 27 августа 1976 г.
в Куинбеяне, Австралия
Проживает в Бакингемшире,
Великобритания
Статус холост
Рост: 1,84 м Вес: 74 кг

Сайт www.markwebber.com

Карьера в Ф1

1999 Тесты в Arrows
2000 Тесты в Benetton-Playlife
2001 Benetton-Renault: тест-пилот
2002 Minardi-Asiatech: 2 очка, 16-е место
2003 Jaguar: 17 очков, 10-е место
2004 Jaguar: 7 очков, 13-е место

Статистика

Дебют: Австралия '02 Старты: 50 Победы: 0
Быстрые круги: 0 Очки: 26 Поулы: 0

Ник Хайдфельд (№8)



Родился 10 мая 1977 г.
в Мёнхенгладбахе, Германия
Проживает в Швейцарии
Статус холост
Рост: 1,64 м Вес: 59 кг
Сайт www.nickheidfeld.com

Карьера в Ф1

2000 Prost-Peugeot: 0 очков, 20-е место
2001 Sauber-Petronas: 12 очков, 8-е место
2002 Sauber-Petronas: 7 очков, 10-е место
2003 Sauber-Petronas: 6 очков, 14-е место
2004 Jordan-Ford: 3 очка, 18-е место

Статистика

Дебют: Австралия '00 Старты: 84 Победы: 0
Быстрые круги: 0 Очки: 28 Поулы: 0

Итого 19/25



Спросите Уокера...

Если Ferrari цветет благодаря преимущества в управлении командой, то Williams страдает от ее отсутствия. Великолепного Эйдриана Ньюи сменили Джефф Уиллис и Гэвин Фишер, но Уиллис потом перебежал в В.А.Р., а бедняга Фишер в прошлом году угодил в аварию. Не принесет быстрых результатов и перетряска отдела аэродинамики. Талантливый Сэм Майкла ждет первый полный сезон на посту технического директора, но чем будет заниматься грозный Патрик Хед, который с первых дней был конструкторским мозгом команды?

Мы все знаем, насколько хорош Марк Уэббер, но ему никогда не доводилось выступать на машине, способной побеждать, и потому Марку еще предстоит утвердиться в элите Ф1 как лидеру Williams. Ник Хайдфельд опытен, но в команде он тоже новичок. В общем, накануне сезона с Williams слишком многое неясно, но в одном будьте уверены: новый мотор BMW чудо как хорош.



ПРЕДСТАВЛЯЕТ

NIVEA
FOR
MEN

McLAREN-MERCEDES

ШАССИ MP4-20 ШИНЫ MICHELIN ДВИГАТЕЛЬ MERCEDES-ILMOR FO 110R

Смертельно опасна, особенно если ранена, как это было в прошлом году.
Будет ошибкой списывать ее со счетов

Команда

Основана в 1963 г. Брюсом Мак-Лареном (Motor Racing Limited)

Первый Гран При: Монако '66

Старты: 577 Победы: 138 Поулы: 115

Очки: 2967,5 Кубки конструкторов: 8

Чемпионские титулы: 11

McLaren Technology Centre,

Chertsey Road, Woking,

Surrey GU21 5JY, UK

Тел.: +44 (0)1483 711117

Факс: +44 (0)1483 711119

Сайт/Фан-клуб www.mclaren.com

Руководство

Рон Деннис, руководитель команды и глава McLaren Group

Мартин Уитмарш, управляющий директор McLaren Racing

Эйдриан Ньюи, технический директор

Нил Оутли, главный инженер

Майк Кофлэн, главный конструктор

Стивен Джилс, главный механик

Марк Слейд, гоночный инженер К. Раяккёнена

Фил Прю, гоночный инженер Х. П. Монтойи

Тест-пилоты

Алекс Вурц (третий пилот)

Педро де ла Роса

Кими Раяккёнен (№9)



Родился 17 октября 1979 г.

в Эспо, Финляндия

Проживает в Эспо, Финляндия, и Цюрихе, Швейцария

Статус женат, супруга Джени

Рост: 1,75 м Вес: 62 кг

Сайт www.kimiraiikkonen.com

Карьера в Ф1

2001 Sauber-Petronas: 9 очков, 10-е место

2002 McLaren-Mercedes: 24 очка, 6-е место

2003 McLaren-Mercedes: 91 очко, 2-е место

2004 McLaren-Mercedes: 45 очков, 7-е место

Статистика

Дебют: Австралия '01 Старты: 67 Победы: 2

Быстрые круги: 6 Очки: 169 Поулы: 3

Хуан Пабло Монтойя (№10)



Родился 20 сентября 1975 г.

в Боготе, Колумбия

Проживает в Монако

Статус женат, супруга Конни

Рост: 1,68 м Вес: 66 кг

Сайт www.jpmontoya.com

Карьера в Ф1

1998 Williams-Mecachrome: тест-пилот

2001 BMW.WilliamsF1: 31 очко, 6-е место

2002 BMW.WilliamsF1: 50 очков, 3-е место

2003 BMW.WilliamsF1: 82 очка, 3-е место

2004 BMW.WilliamsF1: 58 очков, 5-е место

Статистика

Дебют: Австралия '01 Старты: 68 Победы: 4

Быстрые круги: 11 Очки: 221 Поулы: 11

MCLAREN ПОХОЖ НА...
Кремль: непроницаем, без чувства юмора, скрытен, незыблем, дисциплинирован, всемогущ

Спросите Уокера...

В прошлом году McLaren в Кубке конструкторов занял лишь пятое место. Пятое!

Но MP4-19B, переделанная Ньюи, уже была способна на многое, и мы можем ждать того же от MP4-20. Право выпускать третью машину, которую поведут талантливые и опытные Вурц и де ла Роса, поможет найти точные настройки – что тоже большой плюс. Но вновь ходят слухи, что Рон Деннис, человек, создавший McLaren, собирается отойти от дел. Насколько это правда? То же самое говорят и об Эйдриане Ньюи. Но абсо-

лютно точно, что Мартину Уитмаршу придется разрываться, руководя одновременно McLaren и его моторостроительным филиалом Ilmor. Кажется, обстановка в Уокинге непохожа на атмосферу спокойствия, царящую в Маранелло. Осталось вспомнить о Раяккёнене и Монтойе: я не думаю, что дело у них дойдет до конфронтации в стиле Сенны и Проста. Кими далек от этого, к тому же на его стороне трехлетний опыт работы в команде, что дает преимущество. Думаю, Монтойя он побьет, но всякое может быть... McLaren будет бороться за победы в гонках, но не в чемпионате.

Итого 22/25





SAUBER-PETRONAS

ШАССИ C24 ШИНЫ MICHELIN ДВИГАТЕЛЬ FERRARI 054

Петер Заубер намерен вытащить команду из середняков, для чего за руль и был усажен Жак Вильнёв

Команда

Основана в 1970 г. Петером Заубером

Первый Гран При: ЮАР '93

Старты: 197 Победы: 0 Поулы: 0

Очки: 175 Кубки конструкторов: 0

Чемпионские титулы: 0

Sauber, Wildbachstrasse 9, CH-8340,

Hinwil, Switzerland

Тел.: +41 (0)1937 9000

Факс: +41 (0)1937 9001

Сайт/фан-клуб www.sauber.ch

Руководство

Петер Заубер, руководитель и генеральный менеджер

Вилли Рампф, технический директор

Осаму Гото, ведущий моторист

Беат Цендер, менеджер

Жаки Экелярт, ведущий разработчик шасси

Урс Куратле, главный механик

Джанпаоло Далл'Ара, гоночный инженер

Ж. Вильнёв

Майк Крэк, гоночный инженер Ф. Массы

Тест-пилот

данных пока нет

Жак Вильнёв (№11)



Родился 9 апреля 1971 г.

в Сент-Жан-сюр-Ришелье,

Канада

Проживает в Монако

Статус холост

Рост: 1,68 м Вес: 67 кг

Сайт www.jv-world.com

Карьера в Ф1

1996 Williams-Renault: 78 очков, 2-е место

1997 Williams-Renault: 81 очко, чемпион мира

1998 Williams-Mecachrome: 21 очко, 5-е место

1999 B.A.R.: 0 очков, не классифицирован

2000 B.A.R.: 17 очков, 7-е место

2001 B.A.R.: 12 очков, 7-е место

2002 B.A.R.: 4 очка, 12-е место

2003 B.A.R.: 6 очков, 16-е место

2004 Renault: 0 очков, 21-е место (проехал 3 гонки)

Статистика

Дебют: Австралия '96 Старты: 133 Победы: 11

Быстрые круги: 9 Очки: 219 Поулы: 13

Фелипе Масса (№12)



Родился 25 апреля 1981 г.

в Сан-Паулу, Бразилия

Проживает в Монако

Статус холост

Рост: 1,66 м Вес: 59 кг

Сайт www.felipemassa.com

Карьера в Ф1

2002 Sauber-Petronas: 4 очка, 13-е место

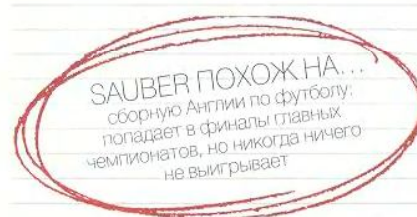
2003 Ferrari: тест-пилот

2004 Sauber-Petronas: 12 очков, 12-е место

Статистика

Дебют: Австралия '02 Старты: 34 Победы: 0

Быстрые круги: 0 Очки: 16 Поулы: 0



Итого 19/25



Спросите Уокера...

Для частной команды, не имеющей поддержки автоконцернов, Sauber выглядит впечатляюще. В 2005-м они должны стать еще сильнее, ведь они впервые испытывали машину в своей новой аэродинамической трубе (лучшей в Ф1). С другой стороны, они только что перешли на Michelin, а значит, потребуется время, чтобы получить на этих шинах максимальные результаты. А что же Жак Вильнёв? Экс-чемпион мира, вернувшись в строй в 2004-м, разочаровал, если не сказать хуже, за рулем непослушной Renault. Даже если Жак все еще на что-то способен, с его неоднозначной репу-

тацией будет непросто вписаться в команду, которую отличает культура иная, нежели та, к которой он привык. Скорость Массы нельзя отрицать, но по-настоящему он себя еще не показал. Не исключено, что на команде скажется потеря спонсорских денег Red Bull, но тем не менее в 2005-м Sauber может выступить не хуже, чем в прошлом году. Если в Кубке конструкторов они вновь займут 6-е место, это будет отличным результатом.





RED BULL RACING
ПОХОЖА НА...
нынешнюю политическую оппозицию:
какие-то они смешные, полны
бредовых идей, но когда начинается
настоящая схватка, кишка у них
оказывается тонка

RED BULL RACING

ШАССИ RB1 ШИНЫ MICHELIN ДВИГАТЕЛЬ COSWORTH CR-7

Еще не улеглась пыль после радикальной смены руководства, но ДиСи можно считать ценным приобретением

Команда

Основана в 2004 г. (прежде – Jaguar Racing)
Первый Гран При: Австралия '05
Старты: 0 Победы: 0 Поулы: 0
Очки: 0 Кубки конструкторов: 0
Чемпионские титулы: 0
Red Bull Racing, Bradbourne Drive,
Tilbrook, Milton Keynes MK7 8BJ, UK
Тел.: +44 (0)1908 279700
Факс: +44 (0)1908 279711
Сайт/фан-клуб www.redbull.com

Руководство

Дитрих Матешниц, Хельмут Марко, Дэни Бахар, руководители
Кристиан Хорнер, спортивный директор
Гюнтер Штайнер, технический директор
Дэйв Стаббс, менеджер
Джерри Хьюз, главный инженер
Бен Агатагелу, ведущий аэродинамик
Иан Покок, ведущий инженер
Крис Хэммонд, глава исследовательского
отдела
Роб Тэйлор, ведущий конструктор
Стефано Сордо, гоночный инженер Д. Култарда
Рон Хартвельт, гоночный инженер К. Клина/
В. Лиuzzi
Тест-пилот

Витантонио Лиuzzi или Кристиан Клин

Дэвид Култард (№14)



Родился 27 марта 1971
в Твайнолме, Великобритания
Проживает в Монако
Статус холост
Рост: 1,82 м Вес: 72,5 кг
Сайт www.davidcoulthard-f1.com

Карьера в Ф1

1994 Williams-Renault: тест-пилот, с ГП Испании –
в основном составе: 14 очков, 8-е место (провел
8 гонок)
1995 Williams-Renault: 49 очков, 3-е место
1996 McLaren-Mercedes: 18 очков, 7-е место
1997 McLaren-Mercedes: 36 очков, 3-е место
1998 McLaren-Mercedes: 56 очков, 3-е место
1999 McLaren-Mercedes: 48 очков, 4-е место
2000 McLaren-Mercedes: 73 очка, 3-е место
2001 McLaren-Mercedes: 65 очков, 2-е место
2002 McLaren-Mercedes: 41 очко, 5-е место
2003 McLaren-Mercedes: 51 очко, 7-е место
2004 McLaren-Mercedes: 24 очка, 10-е место

Статистика

Дебют: Испания '94 Старты: 175 Победы: 13
Быстрые круги: 18 Очки: 475 Поулы: 12

Кристиан Клин (№15)



Родился 7 февраля 1983 г.
в Хознемсе, Австрия
Проживает в Хознемсе, Австрия
Статус холост
Рост: 1,69 м Вес: 68 кг
Сайт www.christian-klien.com

Карьера в Ф1

2004 Jaguar: 3 очка, 16-е место

Статистика

Дебют: Австралия '04 Старты: 18 Победы: 0
Быстрые круги: 0 Очки: 3 Поулы: 0

или Витантонио Лиuzzi (№15)



Родился 6 августа 1981 г.
в Локоротондо, Италия
Проживает в Пескаре, Италия
Статус холост
Рост: 1,77 м Вес: 67 кг
Сайт www.liuzzi.com

Карьера в Ф1

2004 тесты в Sauber

Статистика

Дебют: Австралия '05 Старты: 0 Победы: 0
Быстрые круги: 0 Очки: 0 Поулы: 0



Спросите Уокера...

В Ф1 появилась первая с 2002 года
новая команда, что одновременно и
радует, и огорчает. Радует, потому что
если бы не энтузиазм и щедрость авст-
рийского магната Дитриха Матешница,
команда, которая когда-то называлась
Stewart Racing, а потом
Jaguar Racing, просто
исчезла бы. Но меня уд-
ручает, что при этом бы-
ли уволены Тони Парнелл
и Дэйв Питчфорт, два челове-

ка, превратившие Jaguar из провального проек-
та в организацию, обладающую приличным по-
тенциалом. Но делать нечего, деньги платит Ма-
тешниц – он же заказывает и музыку. В этот
неспокойный период нужна в уравновешенном,
быстром и опытным гонщике только возросла –
и всеми этими качествами обладает Дэвид Кул-
тард. Но знал ли он о грядущих изменениях, ко-
гда подписывал контракт? Сегодня на его плечи
лег колоссальный груз, поскольку напарники
Клин и Лиuzzi слишком неопытны. Да и доста-
точно ли мощен мотор, которым располагает
Red Bull? В Cosworth ведь тоже сменились хозя-
ева... В общем, много неясного.



TOYOTA

ШАССИ TF105 ШИНЫ MICHELIN ДВИГАТЕЛЬ TOYOTA RVX-05

Наконец-то в команде первоклассные гонщики, и сейчас, накануне ее четвертого сезона, оправданий у Toyota все меньше...

ТОУОТА ПОДОЖДАЛА...
Римскую католическую церковь, сказочно богата, во главе ее стоят стареющие безликие бюрократы, а неосфиты почти не приходят в ее лоно

Команда

Основана в 1999 г. Toyota Motor Corporation

Первый Гран При: Австралия '02

Старты: 51 Победы: 0 Поулы: 0

Очки: 27 Кубки конструкторов: 0

Чемпионские титулы: 0

Toyota Motorsport GmbH,

Toyota-Allee 7, 50858 Koeln, Germany

Тел.: +49 (0)22341823444;

Факс: +49 (0)2234182337

Сайт/фан-клуб www.toyota-f1.com

Руководство

Цутому Томита, глава Toyota Motorsport

GmbH и руководитель команды

Джон Хауэрт, президент

Йосиаки Киносита, исполнительный

вице-президент

Кейдзо Такахаси, главный координатор

Майк Гаскойн, технический директор — шасси

Лука Марморини, технический директор —

двигатель

Густав Бруннер, главный конструктор

Ричард Креган, менеджер

Дитер Гасс, главный инженер

Осси Ойкаринен, гоночный инженер Я. Трулли

Реми Декорзан, гоночный инженер Р. Шумахера

Тест-пилоты

Рикардо Зонта (третий пилот), Оливье Панис

Ярно Трулли (№16)



Родился 13 июля 1974 г.

в Пескаре, Италия

Проживает в Монако и

Бинфилде, Великобритания

Статус холост

Рост: 1,73 м Вес: 60 кг

Сайт www.jarnotrulli.com

Карьера в Ф1

1997 Minardi-Hart/Prost-Mugen Honda: 3 очка, 15-е место

1998 Prost-Peugeot: 1 очко, 15-е место

1999 Prost-Peugeot: 7 очков, 11-е место

2000 Jordan-Mugen Honda: 6 очков, 10-е место

2001 Jordan-Honda: 12 очков, 9-е место

2002 Renault: 9 очков, 8-е место

2003 Renault: 33 очка, 8-е место

2004 Renault/Toyota: 46 очков, 6-е место

Статистика

Дебют: Австралия '97 Старты: 128 Победы: 1

Быстрые круги: 0 Очки: 117 Поулы: 2

Ральф Шумахер (№17)



Родился 30 июня 1975 г.

в Хюрт-Хермольхайме, Германия

Проживает в Зальцбурге,

Австрия

Статус женат, супруга Кора,

сын Давид

Рост: 1,78 м Вес: 73 кг

Сайт www.ralf-schumacher.de

Карьера в Ф1

1997 Jordan-Peugeot: 13 очков, 11-е место

1998 Jordan-Mugen Honda: 14 очков, 10-е место

1999 Williams-Supertec: 35 очков, 6-е место

2000 BMW.WilliamsF1: 24 очка, 5-е место

2001 BMW.WilliamsF1: 49 очков, 4-е место

2002 BMW.WilliamsF1: 42 очка, 4-е место

2003 BMW.WilliamsF1: 58 очков, 5-е место

2004 BMW.WilliamsF1: 24 очка, 9-е место (провел 12 гонок)

Статистика

Дебют: Австралия '97 Старты: 127 Победы: 6

Быстрые круги: 7 Очки: 259 Поулы: 5

Итого 17/25



Спросите Уокера...

Ф1 — грубый, жесткий и жестокий спорт. Здесь, чтобы добиться успеха, нужно много денег, нужны правильные люди, неутоленные амбиции, непреклонная решимость, стабильность и опыт. Даже если все это есть, могут потребоваться годы только на то, чтобы догнать, уж не говоря о том, чтобы одолеть чрезвычайно сильных соперников. Toyota проводит в Ф1 свой четвертый сезон, но до побед ей по-прежнему страшно далеко. Отсутствие опыта, проблемы с менеджментом и неблагоприятное географическое положение

(немецкое трудовое законодательство создает немало сложностей) пока приводят к сплошным неудачам. Большой начальник Акихико Сайто требует, чтобы в 2005 году команда заработала хотя бы свой первый подиум. Получится ли? Все будет зависеть от того, какую машину для Ральфа Шумахера и Ярно Трулли, уже познавших вкус побед, построит технический директор Майк Гаскойн. И все-таки успех может не прийти — слишком уж сильны соперники. Я хотел бы ошибиться и даже надеюсь, что ошибаюсь. Если Toyota уйдет из Ф1, ничего не добившись, — это будет для нее потерей лица.

JORDAN-TOYOTA

ШАССИ EJ15 ШИНЫ BRIDGESTONE ДВИГАТЕЛЬ TOYOTA RVX-05

Возможно, мы наблюдаем грустную кончину славной команды, которая в 1999-м была третьей в Кубке конструкторов

Команда

Основана в 1980 г. Эдди Джорданом
Первый Гран При: США '91

Старты: 231 Победы: 4 Поулы: 2

Очки: 279 Кубки конструкторов: 0

Чемпионские титулы: 0

Jordan Grand Prix Ltd, Buckingham Rd,
Silverstone, Northants NN12 8TJ, UK

Тел.: + 44 (0)1327 850800

Факс: + 44 (0)1327 857993

Сайт www.jordangp.com

Фан-клуб clubjordan@f1jordan.com

Руководство

Алекс Шнайдер, владелец

Коллин Коллес, управляющий директор
Midland F1

Тревор Карлин, спортивный директор
Midland F1

Эйдриан Бёрджесс, генеральный директор

Джон Маккиллиам, главный конструктор

Джеймс Робинсон, главный инженер (гонки
и тестовые программы)

Энди Стивенсон, менеджер

Рики Тэйлор, главный механик

Доминик Харлоу, гоночный инженер

Бредли Джойс, гоночный инженер

Тест-пилоты

данных пока нет

Нараин Картикеян (№18)



Родился 14 января 1977 года

в Ченнае, Индия

Проживает в Коимбаторе, Индия

Статус женат, супруга Паварна

Рост: 1,64 м Вес: 64 кг

Сайт www.narainracing.com

Карьера в Ф1

2001 Тесты в Jaguar и Jordan-Honda

2003 Тесты в Minardi-Cosworth

Статистика

Дебют: Австралия '05 Старты: 0 Победы: 0

Быстрые круги: 0 Очки: 0 Поулы: 0

Тьяго Монтейру (№19)



Родился 24 июля 1976 г. в Порту,

Португалия

Проживает в Порту, Португалия

Статус холост

Рост: 1,74 м Вес: 64 кг

Сайт www.tiagoracing.com

Карьера в Ф1

2002 Renault: тест-пилот (участник программы
подготовки пилотов Renault F1)

2004 Minardi-Cosworth: тест-пилот

Статистика

Дебют: Австралия '05 Старты: 0 Победы: 0

Быстрые круги: 0 Очки: 0 Поулы: 0



Спросите Уокера...

2005 год начинается для Jordan с новостей: и плохих, и хороших. Плохо и очень печально, что харизматичный Эдди Джордан, так долго и так мучительно создававший команду, противостоявшую могучим соперникам, за спиной которых была финансовая мощь автоконцернов, признал свое поражение и продал все на корню. Эдди не был похож на других боссов: обаятельный, живой и прямолинейный, — а его Jordan был душевной, человечной и забавной командой. Благодаря ей Михаэль Шумахер дебютировал в

Ф1 и, вопреки всему, был весьма близок к успеху. Но теперь Jordan носит имя своего основателя последний год.

Хорошая же новость заключается в том, что с деньгами Алекса Шайдера и со своей ственной командой решимостью она может возродиться, чему все будут только рады. Но не в этом году, поскольку ей нужно время, чтобы заново встать на ноги, — хорошо, если в Кубке конструкторов она займет не последнее место. Когда-нибудь в будущем... Но никогда она уже не будет прежней, какой была при Эдди.

Итого 12/25





MINARDI-COSWORTH

ШАССИ PS05 ШИНЫ BRIDGESTONE ДВИГАТЕЛЬ COSWORTH CR-7

Еще один безнадежный сезон с неопытными гонщиками и мизерным бюджетом. Покажи им всем, Пол!

Команда

Основана в 1972 г. Джанкарло Минарди

Первый Гран При: Бразилия '85

Старты: 321 Победы: 0 Поулы: 0

Очки: 31 Кубки конструкторов: 0

Чемпионские титулы: 0

Minardi, Via Spallanzani 21,

48018 Faenza RA, Italy

Тел.: + 39 0546696111

Факс: + 39 0546620998

Сайт/Фан-клуб www.minardi.it

Руководство

Пол Стоддарт, руководитель

Габриэле Тредоци, технический директор

Массимо Ривола, спортивный директор

Андреа Рокетто, ведущий аэродинамик

Джанкарло Минарди, генеральный директор

Марк Пэрриш, менеджер отдела двигателей

Паоло Пинкастелли, главный механик

Грег Уиллер, гоночный инженер

Алекс Варнава, гоночный инженер

Тест-пилоты

Данных пока нет

Кристиан Алберс (№20)



Родился 16 апреля 1979 года

в Эйндховене, Голландия

Проживает в Эйндховене,

Голландия

Статус холост

Рост: 1,76 м Вес: 68 кг

Сайт www.christijan.com

Карьера в Ф1

2001 Minardi-European: тест-пилот/

запасной пилот

2002 Minardi-Asiatech: тест-пилот

Статистика

Дебют: Австралия '05 Старты: 0 Победы: 0

Быстрые круги: 0 Очки: 0 Поулы: 0

Патрик Фризахер (№21)



Родился 26 сентября 1980 года

в Вольфсберге, Австрия

Проживает в Вольфсберге,

Австрия

Статус холост

Рост: 1,78 м Вес: 68 кг

Сайт www.pat-friesacher-fan.at

Статистика

Дебют: Австралия '05 Старты: 0 Победы: 0

Быстрые круги: 0 Очки: 0 Поулы: 0



Итого 8/25



Спросите Уокера...

Мое восхищение и мое уважение к Minardi не знают границ. Сначала под руководством Джанкарло Минарди, а теперь с удивительным Полом Стоддарт в главе, носителем человечности и здравого смысла в мире запутанной и горькой политики, команда не только выжила, хотя еле сводила концы с концами, но и стала детским садом Ф1, в котором выросли, среди прочих, Наннини, Физикелла, Трулли, Алонсо и Уэббер. Я всегда удивлялся, как Minardi удается держаться на плаву, хотя Ф1 такие команды нужны, и следовало бы что-то придумать, чтобы обеспечить их существование. В 2005-м

она, как всегда, на жесткой диете и вынуждена приглашать гонщиков, которые могут за себя заплатить. Но Алберс показал в DTM, что способен на многое, поэтому, может быть, Полу удастся на нем заработать, когда придет время и голландцем заинтересуется богатая команда. Ужасным ударом для всех в прошлом году стала смерть преданного Minardi менеджера Джона Уолтона, но желаю тебе, Пол, держаться. Minardi нам нужна.



Календарь ГОНОК

Арены будущих поединков – впервые в истории Ф1 их будет целых 19. Если вы собираетесь посетить гонку-другую – прислушайтесь к нашим советам, а если планируете сидеть перед телевизором – не поленитесь заглянуть и в Интернет

> 2 Малайзия, Куала-Лумпур, автодром «Сепанг»

Дата 20 марта

Первый Гран При 1999 г.

Длина круга 5,543 км

Рекорд круга (в гонке) 1:34,223 (Монтойя, Williams, 2004)

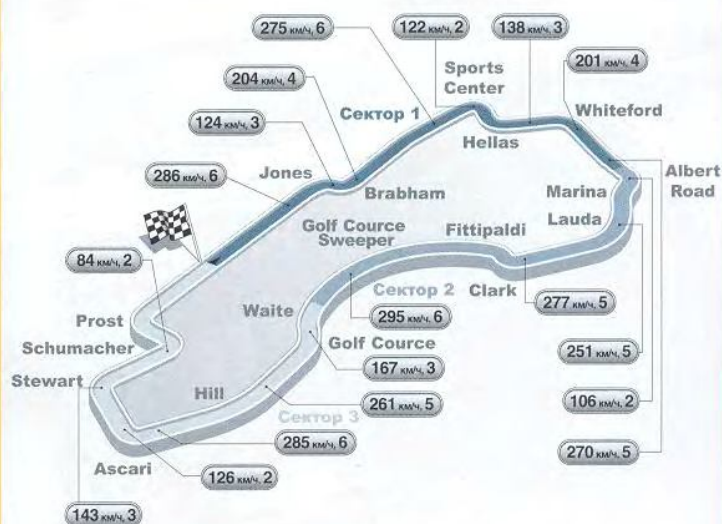
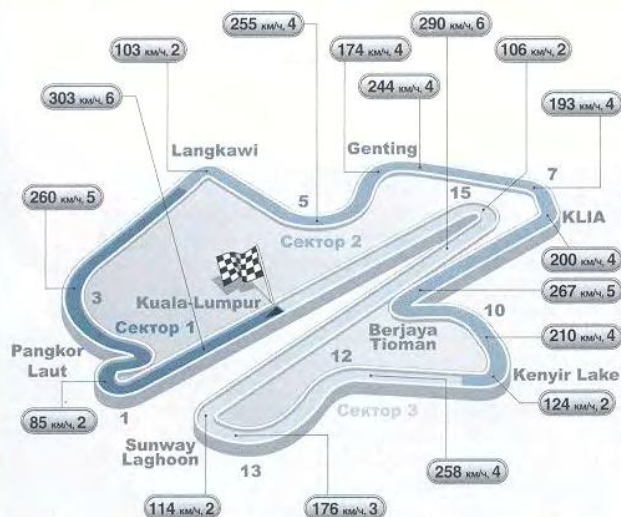
Призеры-2004 М. Шумахер, Монтойя, Баттон

F1 Racing нравятся скоростные эски трассы

F1 Racing не нравятся влажность 90% и нравы на дорогах

Не забудьте исследовать ночные магазины в китайском квартале Куала-Лумпура

Сайт www.malaysiangp.com.my



> 1 Австралия, Мельбурн, Альберт-парк

Дата 6 марта

Первый Гран При 1996 г.

Длина круга 5,303 км

Рекорд круга (в гонке) 1:24,125 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

Призеры-2004 М. Шумахер, Баррикелло, Алонсо

F1 Racing нравятся рестораны на улице St Fitzroy

F1 Racing не нравится уезжать из Мельбурна

Не забудьте посетить заведение The Stokehouse на улице St Kilda возле пляжа. Там можно обнаружить знаменитостей из мира Ф1

Сайт www.grandprix.com.au



> 3 Бахрейн, Сахир, автодром «Бахрейн Интернэшнл»

Дата 3 апреля

Первый Гран При 2004 г.

Длина круга 5,417 км

Рекорд круга (в гонке) 1:30,252 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

Призеры-2004 М. Шумахер, Баррикелло, Баттон

F1 Racing нравятся арабское гостеприимство; замечательный новый автодром

F1 Racing не нравится песок, от которого невозможно избавиться

Не забудьте съездить в пустыню – это ошеломляюще, если, конечно, не потеряться

Сайт www.bahraingp.com

> 4 Сан-Марино, Имола, автодром имени Энцо и Дино Феррари (Италия)

Дата 24 апреля

Первый Гран При 1952 г. (ЧМ Ф1 – 1980 г.)

Длина круга 4,933 км

Рекорд круга (в гонке) 1:20,411 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

Призеры-2004 М. Шумахер, Баттон, Монтойя

F1 Racing нравятся правильная паста и поездки по итальянской глубинке

F1 Racing не нравятся ветхие здания автодрома

Не забудьте посетить мемориал Айртона Сенны

Сайт www.autodromoimola.com



В Монако '04 Кими шел в первой шестерке, но выбыл из гонки



> 5 Испания, Барселона, автодром «Каталунья»

Дата 8 мая

Первый Гран При 1991 г.

Длина круга 4,627 км

Рекорд круга (в гонке) 1:17,450 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

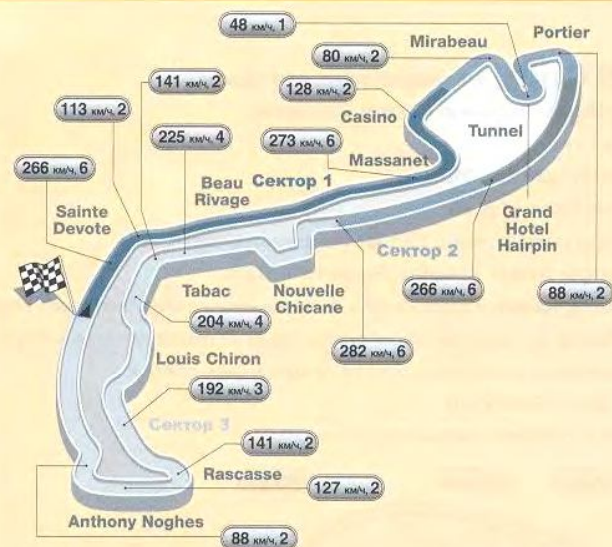
Призеры-2004 М. Шумахер, Баррикелло, Трулли

F1 Racing нравятся ночная жизнь Барселоны; собор Sagrada Familia

F1 Racing не нравятся «трамвайные» гонки из-за малых возможностей для обгона

Не забудьте зайти в El Trabuc, что возле Granollers, – там наверняка окажутся известные личности

Сайт www.circuitcat.com



> 6 Монако, Монте-Карло, городская трасса

Дата 22 мая

Первый Гран При 1950 г.

Длина круга 3,340 км

Рекорд круга (в гонке) 1:14,439 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

Призеры-2004 Трулли, Баттон, Баррикелло

F1 Racing нравятся Columbus – отель ДиСи и пить по вечерам в забегаловке Rascasse

F1 Racing не нравятся собачье дерьмо на улицах и цены – в Jimmy's лимонад стоит 80 евро!

Не забудьте отобедать в Maison du Caviar, что возле площади Казино

Сайт www.acm.mc



Венгрия '04 – Шуми
выиграл 12-ю гонку из
13 состоявшихся

> 12 Германия, Хоккенхайм, автодром «Хоккенхаймринг»

Дата 24 июля

Первый Гран При 1977 г.

Длина круга 4,574 км

Рекорд круга (в гонке) 1:13,780 (Ряйккёнен, McLaren, 2004)

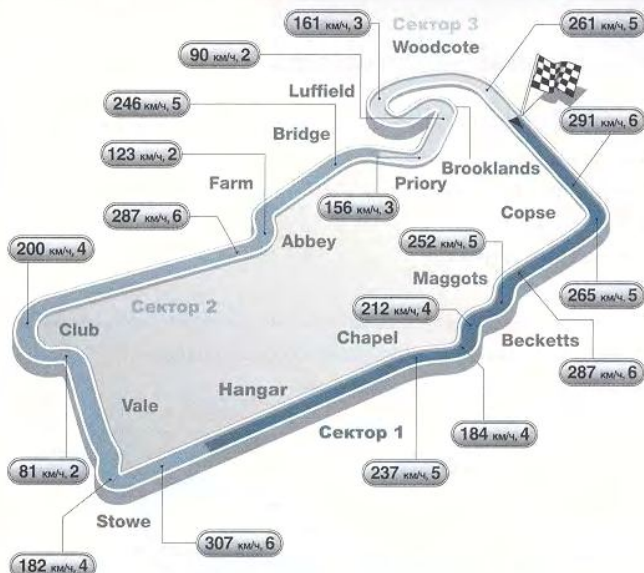
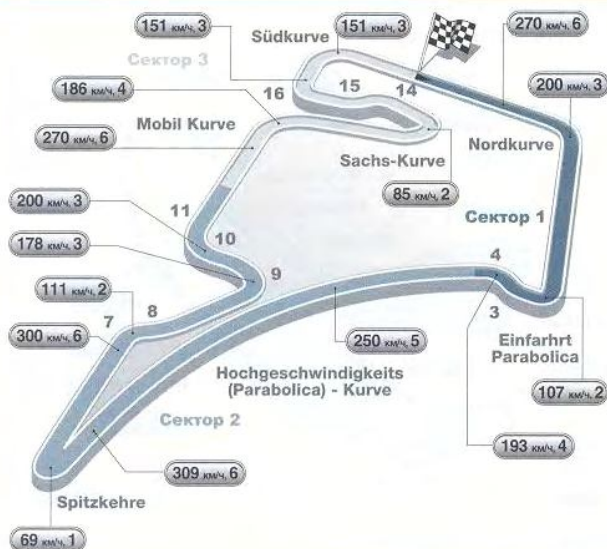
Призеры-2004 М. Шумахер, Баттон, Алонсо

F1 Racing нравятся множество возможностей для обгона; холодное пиво; обычно жаркая погода

F1 Racing не нравятся немецкие кемпинги в стиле техно; местная публика

Не забудьте посетить место гибели Джима Кларка возле бывшей первой эски

Сайт www.hockenheim.de



> 11 Великобритания, Силверстоун, автодром «Силверстоун»

Дата 10 июля

Первый Гран При 1950 г.

Длина круга 5,141 км

Рекорд круга (в гонке) 1:18,739 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

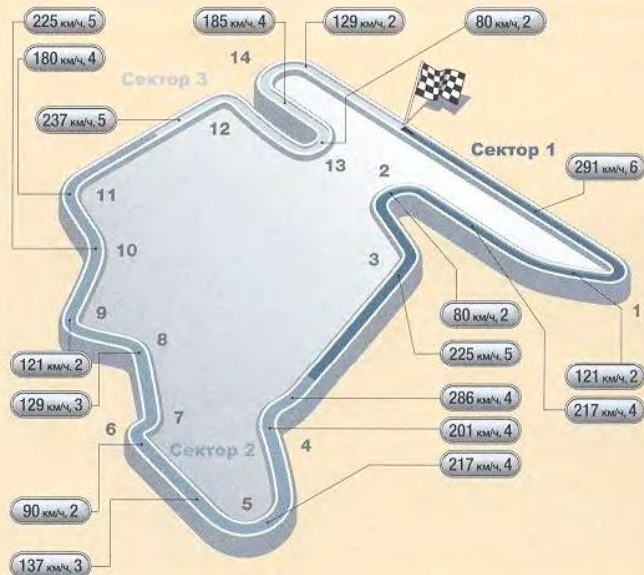
Призеры-2004 М. Шумахер, Ряйккёнен, Баррикелло

F1 Racing нравится объезд на шоссе A43

F1 Racing не нравятся дождь и старомодный гоночный комплекс; политиканство

Не забудьте приехать в воскресенье пораньше

Сайт www.silverstonemotorsport.co.uk



> 13 Венгрия, Будапешт, автодром «Хунгароринг»

Дата 31 июля

Первый Гран При 1986 г.

Длина круга 4,381 км

Рекорд круга (в гонке) 1:19,071 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

Призеры-2004 М. Шумахер, Баррикелло, Алонсо

F1 Racing нравятся самые эффектные красотки на стартовом поле

F1 Racing не нравится гонка – одна из наиболее унылых в сезоне

Не забудьте осмотреть Будапешт и отобедать в кафе с видом на Дунай

Сайт www.hungaroring.hu

> 14 Турция, Стамбул, «Истанбул Отодром»

Дата 21 августа

Первый Гран При 2005 г.

Длина круга 5,340 км

Рекорд круга (в гонке) -

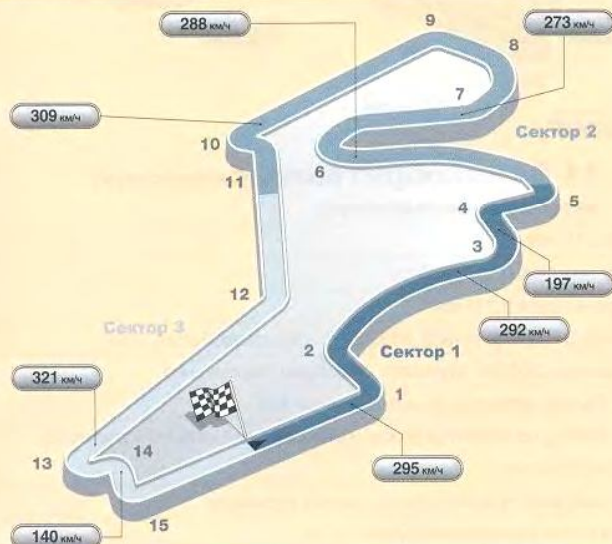
Призеры-2004 -

F1 Racing нравится идея проведения гонки в экзотическом Стамбуле

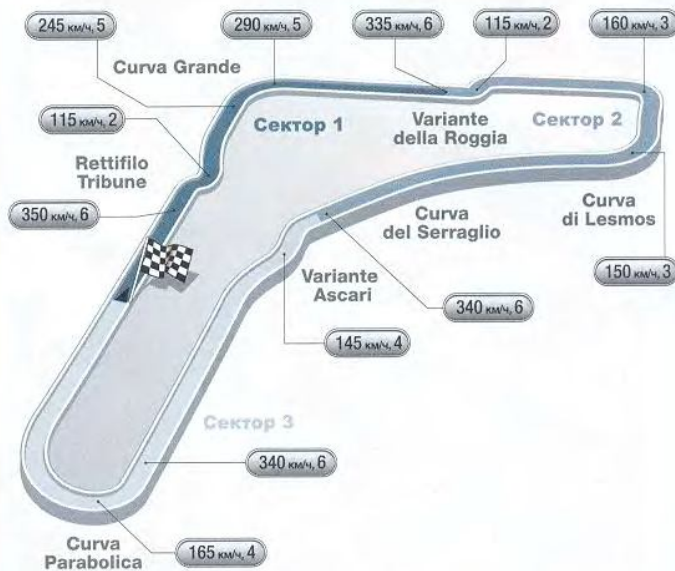
F1 Racing не нравится... (об этом мы сообщим позже)

Не забудьте... (и об этом тоже позднее)

Сайт www.formula1-istanbul.com



Монца '04: Рубенс взял поул и выиграл гонку



> 15 Италия, Монца, «Аутодромо Национале»

Дата 4 сентября

Первый Гран При 1950 г.

Длина круга 5,793 км

Рекорд круга (в гонке) 1:21,046 (Баррикелло, Ferrari, 2004)

Призеры-2004 Баррикелло, М. Шумахер, Баттон

F1 Racing нравится поутру слушать машины Ф1 в Королевском парке

F1 Racing не нравится дорожный хаос по пути на трассу

Не забудьте посетить здание оперного театра La Scala в Милане

Сайт www.monza.net.it

> 16 Бельгия, Спа, автодром «Спа-Франкоршан»

Дата 11 сентября

Первый Гран При 1950 г.

Длина круга 6,973 км

Рекорд круга (в гонке) 1:45,108 (Ряйккёнен, McLaren, 2004)

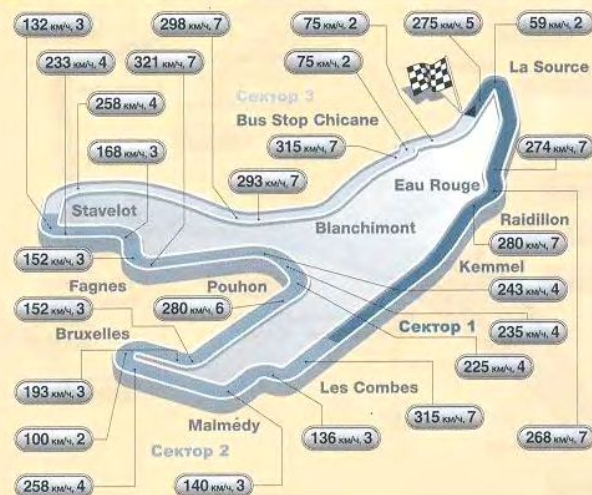
Призеры-2004 Ряйккёнен, М. Шумахер, Баррикелло

F1 Racing нравятся приводящая в трепет трасса, непредсказуемая гонка; картошка с майонезом

F1 Racing не нравятся бельгийская полиция и чрезмерно усердные маршалы на трассе

Не забудьте посмотреть за квалификацией, стоя в Eau Rouge. Потрясающе!

Сайт www.belgium-grandprix.be



ОБРЕТЕНИЯ И ПОТЕРИ накануне сезона-2005

Как всегда, за кулисами действия больше, чем на сцене. Заметные перемещения – ДиСи в Red Bull, Дэвида Ричардса из B.A.R – лишь малая часть перемен, происходящих в Ф1 *

Составил Дом Тэйлор

*Примечание: отмечены переходы, произошедшие с марта-2004 по февраль-2005

Ferrari

Гонщики

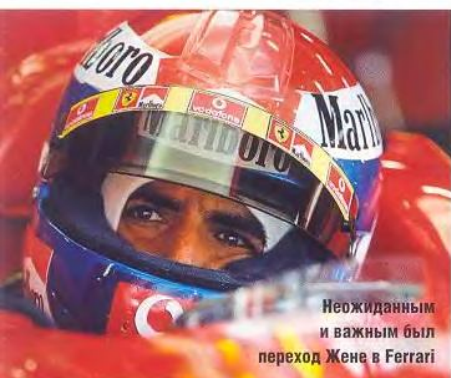
- **Марк Жене**, тест-пилот, 11.2004
Из: Williams

Персонал команды

- **Маттео Бончани**, пресс-секретарь, 01.2005 Из: отдела легковых Ferrari

Спонсоры

- **Puma**, официальный поставщик, 01.2005
- **Fila**, официальный поставщик, 12.2004 (пришла в 2003-м)



Неожиданным и важным был переход Жене в Ferrari

Комментарий F1 Racing:

Как всегда, стабильность в Ferrari – основа всего. Тестовая программа значительно усилена Жене

B.A.R-Honda

Гонщики

- **Эрике Бернольди**, тест-пилот, 08.2004 Из: Мировой серии Nissan

Персонал команды

- **Дэвид Ричардс**, глава команды, 11.2004 (пришел – 12.2001)
Куда: Prodrive

Бернольди выступал за Arrows в 2002-м



Хью Чамберс, директор по маркетингу, 11.2004 (пришел – 01.2002)
Куда: Prodrive

Спонсоры

- **JOBS**, поставщик, 03.2004
- **SAP UK**, тех. партнер, 04.2004
- **Autoglym**, поставщик, 05.2004
- **Ray-Ban**, спонсор, 06.2004
- **Asahi Soft Drinks**, партнер, 12.2004
- **Showa Corporation**, тех. партнер, 01.2005
- **Avaya**, тех. партнер, 01.2005
- **NTN Corporation**, спонсор, 01.2005
- **Seiko Watch Corporation**, партнер, 01.2005
- **Brunotti**, спонсор, 10.2004 (пришел в 2002-м)

Комментарий F1 Racing:

Удачный год для маркетинга, принесший относительно небольшие плоды. Впрочем, Дженсон пока «не ушел»

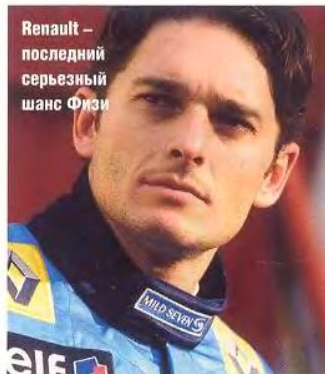
Renault

Гонщики

- **Жак Вильнёв**, 09.2004
Из: –
- **Джанкарло Физикелла**, 11.2004
Из: Sauber
- **Ярно Трулли**, 08.2004 (пришел – 11.2001)
Куда: Toyota
- **Жак Вильнёв**, 10.2004 (пришел – 09.2004)
Куда: Sauber

Персонал команды

- **Марк Смит**, ведущий конструктор, 11.2004 (пришел – 01.2001)
Куда: Jordan



Renault – последний серьезный шанс Физи

Спонсоры

- **Telefonica**, спонсор, 03.2004
- **Tridion**, официальный интернет-провайдер, 09.2004

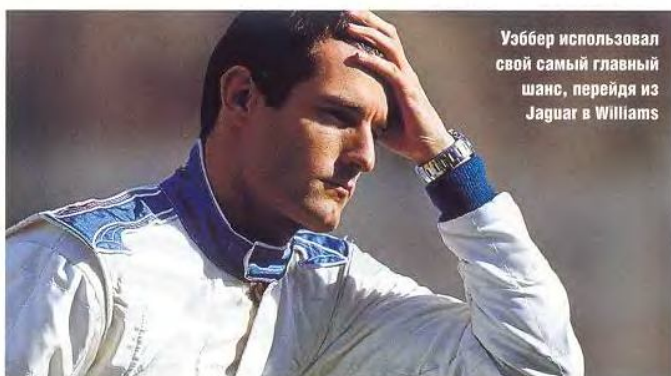
Комментарий F1 Racing:

Приглашение Физи – это плюс, а вот Вильнёва позвали зря. Высокая стабильность на коммерческом фронте

Williams

Гонщики

- **Марк Уэббер**, 11.2004
Из: Jaguar Racing



Уэббер использовал свой самый главный шанс, перейдя из Jaguar в Williams

Крис Чаппл, главбух, 01.2005 Из: SUAL

- **Тим Престон**, старший тест-инженер, 09.2004 (пришел – 11.1999)
Куда: неизвестно

Антония Терци, ведущий аэродинамик, 11.2004 (пришла – 04.2002) Куда: неизвестно

Джон Дэвис, инженер отдела аэродинамики, 12.2004 (пришел – 09.2002) Куда: неизвестно

Джереми Дакуорт, главбух, 01.2005 (пришел – 01.2003)
Куда: Haymarket

Спонсоры

- **Hamleys**, спонсор, 03.2004
- **Shanghai International Circuit и CCTV**, промopartner, 03.2004 Из: Jordan
- **Boysen**, технологический партнер, 03.2004
- **Intelsat**, промopartner, 06.2004
- **Wurth**, официальный поставщик, 09.2004
- **WL Gore & Associates**, официальный поставщик, 01.2005
- **Royal Bank of Scotland**, спонсор, 01.2005

Ник Хайдфельд, 12.2004
Из: Jordan

- **Ральф Шумахер**, 11.2004 (пришел в 1999-м) Куда: Toyota
- **Хуан Пабло Монтойя**, 11.2004 (пришел в 2001-м) Куда: McLaren
- **Марк Жене**, тест-пилот, 11.2004 (пришел в 2001-м) Куда: Ferrari

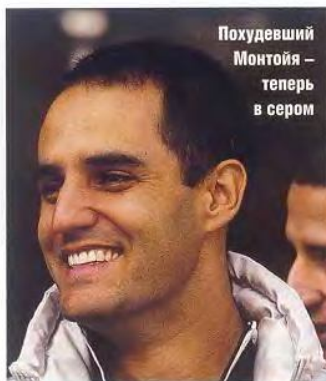
Персонал команды

- **Питер Харрисон**, старший тест-инженер, 11.2004 Из: Jaguar Racing

Draxlmaier Group, официальный поставщик, 01.2005

Комментарий F1 Racing:

Полная смена состава команды редко проходит безболезненно. Потеря двух ведущих спецов по аэродинамике и продолжающиеся перестановки в команде только усилят кризис. Впрочем, Уэббер – это плюс, да и спонсоры приходят



Похудевший
Монтойя –
теперь
в сером

McLaren

Гонщики

- Хуан Пабло Монтойя, 01.2005
Из: Williams
- Дэвид Култард, 10.2004
(пришел в 1996-м)
Куда: Red Bull Racing

Спонсоры

- Technogym, партнер, 06.2004
- Nescafe Express, спонсор, 10.2004
- AT&T, партнер, 01.2005
- Johnnie Walker, спонсор, 02.2005

Комментарий F1 Racing:

Монтойя – завидное приобретение, а вот на спонсорском фронте тишина – разве что Johnnie Walker

Sauber

Гонщики

- Жак Вильнёв, 11.2004
Из: Renault
- Джанкарло Физикелла, 10.2004
(пришел – 11.2003)
Куда: Renault

Спонсоры

- AdNovum, технологич. партнер, 03.2004
- AMD, технологич. партнер, 06.2004
- DALCO, суперкомпьютеры, 06.2004
- Michelin, поставщик шин, 11.2004
- Certina, официальный партнер, 12.2005
- Red Bull, спонсор, 10.2004
(пришел в 1995-м)
Куда: Red Bull Racing
- Sokhna Port, спонсор, 10.2004



Sauber C24 смотрится неплохо – он украшен шинами Michelin и экс-чемпионом Вильнёвом



Огромный опыт
Култарда неоценим
для Red Bull

Bridgestone, поставщик шин, 11.2004 (пришел в 1999-м)

Комментарий F1 Racing:

Потеря Red Bull и ее \$10 млн, не говоря уже о Физикелле, – серьезный удар. Зато команда с оптимизмом приветствует приход Michelin

Jaguar/Red Bull

Гонщики

- Витантонио Лиуцци, 11.2004
Из: Arden F3000
- Дэвид Култард, 12.2004
Из: McLaren
- Марк Уэббер, 10.2004
(пришел в 2003-м) Куда: Williams
- Бьорн Вирдхайм, тест-пилот, 11.2004 (пришел – 02.2004)
Куда: серия Champ Car

Персонал команды

- Дитрих Матешич, владелец, 10.2004
- Хельмут Марко, консультант, 10.2004
- Кристиан Хорнер, спортивный директор, 01.2005
Из: Arden F3000
- Гюнтер Штайнер, технический директор, 01.2005
Из: Opel Motorsport

Малколм Оустлер, главный инженер, 06.2004
(пришел в 2002-м)
Куда: неизвестно, Австралия

Нав Сиду, пресс-атташе, 11.2004 (пришел – 01.2001)
Куда: Sidhu & Simon Ltd

Джейн Стюарт, менеджер по связям с общественностью, 11.2004 (пришла – 03.2002)
Куда: Jaguar Cars

Дэвид Питчфорт, исполнительный директор, 01.2005
(пришел – 03.2002)
Куда: оплаченный отпуск

Тони Парнелл, глава команды, 01.2005 (пришел – 11.2002)
Куда: кататься на велосипеде по Вьетнаму

Марк Гиллан, глава отдела шасси, 02.2005 (пришел – 05.2002)
Куда: Университет Суррея

Керри Бонд, пресс-секретарь, 02.2005 Куда: пиар-служба VW

Иен Браун, глава отдела маркетинга, 02.2005
Куда: своя компания

Спонсоры

- Ocean's Twelve, спонсор, Монако-2004
- Steinmetz Diamonds, спонсор, Монако-2004
- Alpinestars, поставщик, 10.2004
- HSBC, ведущий спонсор, 10.2004
(пришел в 1997-м, Stewart GP)
- Becks, спонсор, 10.2004
- Castrol, партнер, 10.2004
- Lear, тех. партнер, 10.2004
- Du Pont, технический партнер, 10.2004
- Rolex, поставщик, 10.2004
- AT&T, коммуникации, партнер, 10.2004
- Pioneer, поставщик, 10.2004
- Puma, поставщик, 10.2004

3D Systems, тех. партнер, 10.2004

Ford, владелец, 10.2004

Комментарий F1 Racing:

Список длинный – и в основном ушедших. Кто-то ушел с приходом нового владельца Red Bull, кто-то сам по себе. В общем, непорядок

Toyota

Гонщики

- Ральф Шумахер, 11.2004
Из: Williams
- Ярно Трулли, 09.2004
Из: Renault



Многие с интересом
будут наблюдать,
как Шуми-младший
освоится в Toyota

Кристиано да Матта, 08.2004
(пришел – 11.2002)
Куда: серия Champ Car

Персонал команды

- Иосиаки Киносита, исполнительный вице-президент, 01.2005 Из: Toyota Motor Corporation, спортивный отдел
- Николо Петруччи, ведущий аэродинамик, 01.2005
Из: Jordan

Прогноз СЕЗОНА-2005

Анже Паскуали, менеджер, 08.2004 (пришел в 1999-м, Toyota Motorsport) Куда: неизвестно
Норберт Крайер, ген. директор, отдел гонок и тестов, 08.2004 (пришел в 1997-м) Куда: неизвестно
Тосиро Курусу, исполнительный вице-президент, 12.2004 (пришел – 02.2002) Куда: Toyota Japan

Спонсоры

BMC Software, технологический партнер, 07.2005
Toyota Mitsui Europe, технический партнер, 03.2004

Комментарий F1 Racing:

У Toyota будет очень сильный состав

Jordan

Гонщики

Роберт Дорнбос, тест-пилот, 09.2004 Из: Arden F3000
Нараин Картикеян, 02.2005 Из: Мировой серии Nissan
Тьяго Монтейру, 02.2005 Из: Мировой серии Nissan
Джорджо Пантано, 09.2004 (пришел – 02.2004) Куда: GP2
Ник Хайдфельд, 11.2004 (пришел – 11.2003) Куда: Williams

Персонал команды

Уэйн Гриди, инженер по эксплуатации, 07.2004 Из: отпуски
Марк Смит, технический директор, 12.2004 Из: Renault
Алекс Шнайдер, владелец, 01.2005
Колин Коллес, директор, 01.2005

Тревор Карлин, спортивный директор, 01.2005 Из: Carlin F3
Эйдриан Берджесс, ген. директор, 01.2005 Из: Carlin F3
Кристиан Гайстдорфер, коммерч. директор, 01.2005
Рики Тэйлор, старший механик, 01.2005
Брэдли Джойс, гоночный инженер, 01.2005
Пол Монеган, гоночный инженер, 01.2005

Тим Эдвардс, менеджер, 12.2004 (пришел в 1991-м) Куда: Игры британского содружества, 2006 год
Никола Петруччи, ведущий аэродинамик, 12.2004 (пришел в 2002-м) Куда: Toyota
Майк Холл-Тэйлор, глава отдела маркетинга, 01.2005 (пришел в 1997-м) Куда: неизвестно
Марк Смит, технический директор, 01.2005 (пришел – 12.2004) Куда: неизвестно
Ричард О'Дрисколл, глава финслужбы, 01.2005 (пришел в 1991-м) Куда: неизвестно
Джерри Хьюз, гоночный инженер, 01.2005 (пришел в 2002-м)
Эдди Джордан, владелец, глава команды, 02.2005 (основал команду в 1991-м) Куда: неизвестно
Хелен Темпл, пресс-секретарь 02.2005 (пришла – 04.2001) Куда: в Норвегию

Спонсоры

Kingdom of Bahrain, спонсор, 03.2004
B&Q China, спонсор, ГП Китая



Wilux, титульный спонсор, покинул Minardi из-за разногласий по условиям контракта

Shoulu-Huayuan Co, спонсор, ГП Китая
Rand Worldwide, технологический партнер, 04.2004
Trust, спонсор, 04.2004 Из: Minardi
ATI Technologies, технологический партнер, 10.2004

Комментарий F1 Racing:

Этот список наверняка разрастется в связи со сменой владельца

Minardi

Гонщики

Бас Ляйндерс, тест-пилот, 03.2004 Из: мировой серии Nissan
Тьяго Монтейру, тест-пилот, 03.2004 Из: Champ Car
Кристиан Алберс (справа), 01.2005 Из: DTM
Джанмария Бруни 10.2004 (пришел в 2003-м) Куда: GP2



Персонал команды

Андреа Рокетто, ведущий аэродинамик, лето 2004 г. Из: неизвестно

Спонсоры

Wilux, титульный спонсор, 03.2004
X-Drinks, поставщик, 03.2004
Feedback Italia, тех. партнер, 04.2004
Connect Communication, спонсор, 04.2004
Capital Union ECC, спонсор, ГП Бахрейна-2004
GoldenPalace.com, коммерческий партнер, 06.2004
Vure srl, промолпартнер, 07.2004
Wilux, титульный спонсор, 07.2004 (пришел – 03.2004)

Комментарий F1 Racing:

Minardi продолжает борьбу. Bravo!

FIA

Сид Уоткинс, медицинский делегат, 01.2005 (пришел в 1979-м) Куда: Институт FIA

FOM

Майкл Пэйн, маркетинговый гур, 06.2004 Из: Международного олимпийского комитета

> Изменения в регламенте FIA на 2005 год

АЭРОДИНАМИКА

+ Переднее крыло поднято на 50 мм, высота диффузора ограничена до 125 мм
– Заднее крыло сдвинуто вперед на 150 мм

Цель нововведений в регламенте – снизить прижимную силу на 30%. На деле за зиму ведущие команды наверняка сведут эти потери к 10–15%. FIA рассчитывала получить около 3 с потери времени на круге как результат своих нововведений (в сочетании с новыми требованиями к шинам и моторам), но лидеры полагают, что время круга возрастет не более чем на 1,5 с. И все же чем меньше прижимная сила, тем хуже сцепление с дорогой – скорость на апексе средних

и быстрых поворотов должна упасть. Станут ли гонки от этого зрелищнее? Скорее всего, нет. По мнению специалистов В.А.Р. (слева), для того чтобы обогнать было легче, прижимную силу надо снижать процентов на девяносто.

ШИНЫ

+ Долговечные (один комплект на квалификации и гонку)
– Пит-стопы для смены шин (если шины не повреждены)

Спектаклей с участием 19 механиков, меняющих шины и доливающих топлива менее чем за 7 секунд, мы больше не увидим. На пит-стопах теперь будут только дозаправки. Зато действо, разворачивающееся на трассе, станет интереснее. Отныне гораздо

больше будет зависеть от умения беречь шины. Любой, кто не справится с этой задачей, столкнется с серьезными проблемами в конце гонки – так что не удивляйтесь, если лидеры вдруг начнут меняться.

МОТОРЫ

+ Двигатель на две гонки
– Двигатель на одну гонку

Правило «двухгоночных двигателей» диктуется не календарем, а моментом последней смены мотора. Другими словами, хотя все 10 команд начнут сезон в одном лаге (мотор для Австралии – Малайзии, Бахрейна – Сан-Марино и т. д.), но замена мотора, например, в Малайзии разбивает этот ряд (и получается дру-

гая последовательность – Малайзия – Бахрейн и т. п.). Замена мотора по ходу уик-энда карается перестановкой на старте на 10 позиций назад. Следующая гонка независимо от того какое место она занимает в календаре, считается для этого мотора второй, так что штраф не применяется. FIA будет пломбировать моторы в период между гонками, чтобы исключить «замену или ремонт отдельных подвижных частей» (Спортивный регламент FIA, статья 85). Нарушение пломбы считается заменой мотора. Однако любой гонщик, не сумевший закончить первую для его мотора гонку, не будет оштрафован, если заменит его перед следующей.

КВАЛИФИКАЦИЯ

+ Две однокруговые сессии – первая в субботу днем, вторая в воскресенье утром. Первая стартовывает в порядке, обратном тому, в котором пилоты завершили предыдущий Гран При. Результат определяется по суммарному времени, показанному в обеих сессиях.
– Две сессии в субботу. Во второй гонщики стартовали в порядке, обратном результатам первой. Смена шин между сессиями.

Нынешняя система может привести к неожиданностям в стартовых порядках и к разнообразию гоночных стратегий. И все же она нам не нравится – читайте об этом на с. 88.

ГОНЩИК: MINARDI

Кристиан Алберс

О выборе между Minardi и Jordan, о своих надеждах и о поклонниках

О тебе аж с 2002 года известно по тестам в составе Minardi и гонкам на ее двухместных машинах. Рад возможности поменять все это на место боевого пилота?

Конечно, ведь моей целью всегда, сколько я себя помню, было стать гонщиком Формулы 1. Наконец я получил контракт — и вот я здесь.

А насколько близко ты подошел к соглашению с Jordan?

Я говорил с ними, неплохо провел тесты и почувствовал их интерес, но я начинал с Полом (Стoddартом, боссом Minardi), и мне очень нравится его команда. Они всегда позволяли мне потренироваться на своих машинах, даже бесплатно. Тесты в Мизано прошли очень хорошо — я был самым быстрым из всех, кто принимал в них участие. В команде прекрасная атмосфера, и здесь я чувствую себя так же комфортно, как в отлично сшитом костюме.

Готов ли ты к нелегкому сезону в Minardi?

Да. Разумеется, мы не сможем быть впереди, но я сделаю все, что в моих силах, чтобы полностью раскрыть потенциал — как свой, так и машины. Когда обстановка хорошая, будут и результаты.

Ты здорово выступал в серии DTM — это как-то поможет тебе в Ф1?

Время покажет. Самое главное — как можно больше поездить на тестах. Надеюсь, до Австралии они еще будут — ну а там посмотрим...

Сможешь ли ты пережить ситуацию, когда тебе не светят победы или хотя бы гонки в первых рядах? Всегда нелегко примириться с тем, что ты не можешь быть впереди, но это одинаково воспринимают все гонщики. Я привык бороться. В DTM я сначала ездил на старой машине, а в итоге пересел на заводскую. Для меня обычное дело начинать гонки сзади — меня это мотивирует. Это тяжелая работа, но я от нее не бегу, и команда уже отметила — я не из тех, кто первым уходит домой...

Ты что, ночуешь на базе?

Нет! Просто мы очень тесно сотрудничаем, и я стараюсь выкладываться как следует. Трудно будет, но для нас нет ничего невозможного.

А в чем твои сильные и слабые стороны?

В DTM я стабильно и довольно неплохо проводил гонки — в гонках я вообще высту-

паю лучше, чем в квалификациях. Возможно, формульный формат квалификации сыграет мне на руку в этом сезоне. Но Ф1 — совершенно особая категория, требующая особого подхода. Например, я очень много тренирую свою шею, чтобы выдерживать ускорения. В этом смысле я «отстаю» на три года, которые провел в кузовном классе. Как любит говорить Михаэль Шумахер: «Твоя физическая готовность никогда не бывает достаточной».

На что ты рассчитываешь в Minardi? Проявить себя, как Уэббер, и перейти в другую команду?

Да, именно так, иначе я остался бы в DTM или предпочел бы поливать цветочки в саду. Моя цель — попасть в топ-команду, но голландскому гонщику непросто пробиться в Формулу 1, потому что наша страна не так велика, как другие, не может дать солидную поддержку и не располагает автозаводами. Мы должны бороться, чтобы достичь своей цели. Лично я не вижу в этом проблемы, поскольку всегда так жил. Вот почему у меня есть серьезное ощущение, что я найду себе место в более солидной команде Ф1 — ведь добился же я этого в DTM. Но прежде всего я обязан показать на что способен, и тогда появятся хорошие шансы. Не только для меня, но и для других моих земляков тоже.

На сколько лет рассчитан твой контракт с Minardi?

На один год, но меня это совершенно не беспокоит. Меня интересуют только гонки. Люди, работающие со мной, уже разложили все по полочкам. Задача номер один — пробиться в Ф1. Задача номер два — показать хорошие результаты. Задача номер три — подняться на следующий уровень.

Какой отклик получил твой успех дома, ведь ты заменил Йоса Ферстаппена на посту голландского гонщика номер 1?

Стало трудно ездить по Голландии — все меня узнают. Пока я заправляю машину, мне задают массу вопросов. Просто с ума сойти! Голландцы любят спорт. Они прекрасные болельщики и всегда готовы тебя поддержать, особенно если ты голландский гонщик Ф1. И при этом они ведут себя очень деликатно, не насаждают. У нас очень необычная страна, должен заметить.

Ферстаппен с тобой говорил?

Нет, он живет на другом конце страны.

Как смотрится Стoddарт в роли босса?

Отличный парень! Я поражаюсь тому, что он делает, как тянет вперед Minardi. Я рад общаться с ним как с другом, а теперь, как член команды, еще и говорить о делах. Иногда он бывает очень жестким, но это же бизнес — все предприниматели такие!

Какой гонки ты ждешь с особым нетерпением?

Возможно, есть трассы, которые мне нравятся, но я на них ни разу не выступал — вроде Мельбурна или Малайзии. Наверное, гонка в Монако станет чем-то особенным. Бельгия для меня почти домашний этап — голландцы так считают. Ну а Нюрбургринг — трасса, где я выиграл множество гонок.

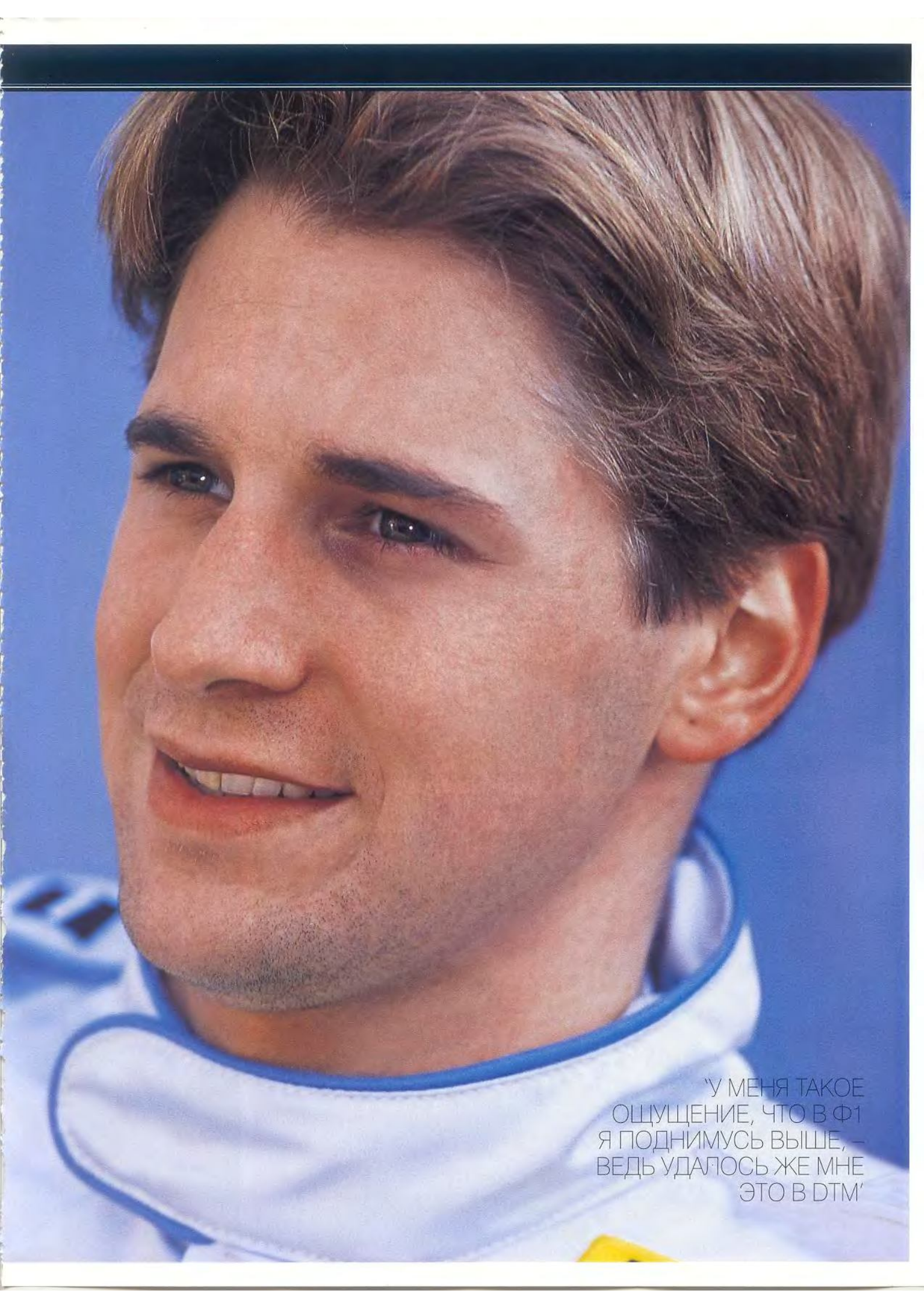
Волнуешься перед своим первым сезоном в Ф1?

Думаю, любой гонщик, дебютирующий в Ф1, немного беспокоится, как пройдет его первая гонка. Но я уверен в себе и очень хотел бы поскорее узнать, как пойдут дела, насколько я подготовлен физически... Это трудное, но увлекательное время — и я жду не дождусь Мельбурна. 1

Алберс принимает вызов Ф1 — его не волнует роль замыкающего, которую, скорее всего, ему придется играть в 2005 году: на тестах Minardi в Мизано (справа) он был самым быстрым из новичков



ОСНОВНОЕ ФОТО: MALCOLM GRIFFITHS/LAT; ВРЕЗКА: XTB.CC



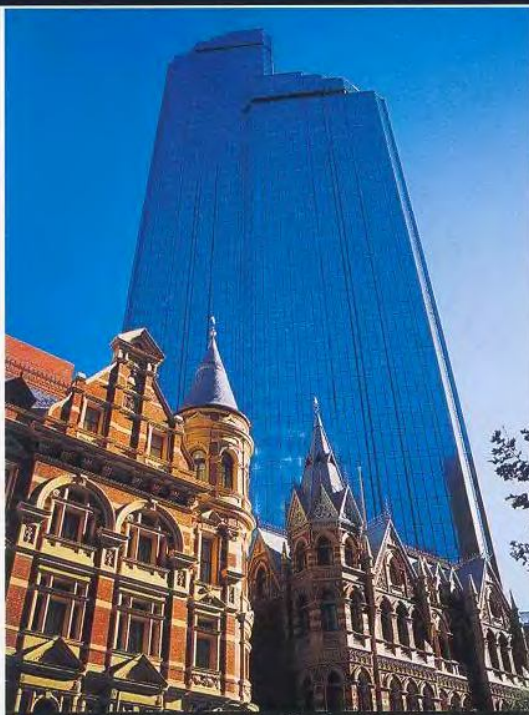
“У МЕНЯ ТАКОЕ
ОЩУЩЕНИЕ, ЧТО В Ф1
Я ПОДНИМУСЬ ВЫШЕ, —
ВЕДЬ УДАЛОСЬ ЖЕ МНЕ
ЭТО В DTM’

1 Гоночная редкость: быстрая городская трасса

Старт нового сезона может принести неожиданности, ведь многим гонщикам придется адаптироваться к машинам, которые плохо держат дорогу

Статистика

Гонщик	2000 квал	2000 гонка	2001 квал	2001 гонка	2002 квал	2002 гонка	2003 квал	2003 гонка	2004 квал	2004 гонка
Михаэль Шумахер	3	1	1	1	2	1	1	4	1	1
Рубенс Баррикелло	4	2	2	3	1	С	2	С	2	2
Дженсон Баттон	21	С	16	14	11	С	8	10	4	6
Такума Сато	-	-	-	-	22	С	-	-	7	9
Фернандо Алонсо	-	-	19	12	-	-	10	7	5	3
Джанкарло Физикелла	9	5	17	13	8	С	13	12	14	10
Марк Уэббер	-	-	-	-	18	5	14	С	6	С
Ник Хайдфельд	15	9	10	4	10	С	7	С	15	С
Кими Райккёнен	-	-	13	6	5	3	15	3	10	С
Хуан Пабло Монтойя	-	-	11	С	6	2	3	2	3	5
Жак Вильнёв	8	4	8	С	13	С	6	9	-	-
Фелипе Масса	-	-	-	-	9	С	-	-	11	С
Дэвид Култард	2	С	6	2	4	С	11	1	12	8
Клинтон/Лиуцци	-	-	-	-	-	-	-	-	19/-	11/-
Ярно Трулли	6	С	7	С	7	С	12	5	9	7
Ральф Шумахер	11	3	5	С	3	С	9	8	8	4
Нараин Картикеян	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тьяго Монтейру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кристиан Алберс	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Патрик Фризахер	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Если вы хотите увидеть панораму Мельбурна, поднимитесь на 55-й этаж одной из башен Rialto Towers на улице Collins Street – вам откроется захватывающий вид на 60 км вокруг

Результаты 2004 года

Гонка

- 1 Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004 1 ч 24:15,757 (219,011 км/ч)
- 2 Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2004 +13,605 с
- 3 Фернандо Алонсо**
Renault R24 +34,673 с
- 4 Ральф Шумахер**
Williams-BMW FW26 +1:00,423 мин
- 5 Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW26 +1:08,536 мин
- 6 Дженсон Баттон**
B.A.R-Honda 006 +1:10,598 мин
- 7 Ярно Трулли**
Renault R24 –1 круг
- 8 Дэвид Култард**
McLaren-Mercedes MP4-19 –1 круг

Квалификация

- 1 Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004, 1:24,408 (226,172 км/ч)
- 2 Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2004 +0,074 с
- 3 Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW26 +0,590 с
- 4 Дженсон Баттон**
B.A.R-Honda 006 +0,590 с
- 5 Фернандо Алонсо**
Renault R24 +1,291 с
- 6 Марк Уэббер**
Jaguar R5 +1,397 с
- 7 Такума Сато**
B.A.R-Honda 006 +1,443 с
- 8 Ральф Шумахер**
Williams-BMW FW26 +1,517 с

Лучший круг

- Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004, 1:24,125 (226,933 км/ч)

Знаете ли вы, что...

...в дебютной гонке сезона-2005 примут участие целых 10 пилотов, уже выигрывавших Гран При. Больше число победителей этапов на старте чемпионата было в 1986 году – 12 человек.

Хотите съездить?

Информация на сайте
www.grandprix.com.au
Тел. +61 (03) 9258 7100

Глазами гонщика



Марк Уэббер

«На трассе немало точек, где приходится серьезно тормозить, поэтому очень важно добиться, чтобы на торможениях машина работала хорошо. Трасса ровная – удачное сочетание автодрома и городского кольца, и обгонять на ней очень сложно. Можно давить на соперника в первом повороте, и если он, защищаясь, пожертвует выходом из эски, то затем попытаться дожать его в третьем. При определенном везении выигрышной может оказаться как внешняя, так и внутренняя траектория. Эта трасса – с высокой прижимной силой и обычно щадящая шины. Ключ к успеху в Альберт-парке – надежность. В первой гонке сезона обычно бывает много отказов техники, и если ты сможешь сохранить машину до финиша, то имеешь хорошие шансы заработать очки».



АЛЬБЕРТ-ПАРК, МЕЛЬБУРН

Длина круга 5,303 км Количество кругов 58
Дистанция гонки 307,574 км

FW17B
Дэймона Хилла
мчит
к финишному
флагу
последней
гонки Ф1
в Аделаиде



LAT ARCHIVE MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; SCHLISSEL/MLCH PHOTOGRAPHY

по дороге воспоминаний

Аделаиду сменил Мельбурн...

...и оба раза первенствовал Дэймон Хилл. Из участников гонки 1996 года в строю остаются лишь пятеро

Когда австралийский Гран При перебрался из Аделаиды в Мельбурн, изменилась не только трасса. По традиции гонка в Аделаиде венчала сезон, а Мельбурн оказался в календаре на первой строчке. Таким образом, когда в 1996 году Гран При изменил свою прописку, Австралия получила две гонки подряд, хотя их и разделяли несколько месяцев межсезонья.

Могло показаться, что за это время ничего не изменилось. Дэймон Хилл (Williams) выиграл обе гонки, лишь машина «мутировала» из FW17B в FW18. Впрочем, в Мельбурне у него был новый напарник. Дэвид Култард ушел в McLaren, а его место в команде Фрэнка занял побе-

дитель серии Indycar Жак Вильнёв. Франко-канадец взял поул в первой же гонке – ранее такое удавалось лишь троим пилотам – и лидировал на протяжении 50 из 58 кругов. Лишь утечка масла вынудила его уступить первую позицию.

Аделаида'95, последняя гонка того сезона, для многих стала заключительной и в карьере. Бертран Гашо, Роберто Морено, Таки Иноэ и Карл Вендлингер в последний раз сели за руль машин Ф1, а для команды Pacific Grand Prix завершилось двухлетнее пребывание в мире Больших Призов.

Этот этап навсегда останется в памяти из-за аварии, едва не стоившей жизни Мике Хяккинену. К счас-

тью, финн сумел продолжить свою карьеру, и через четыре месяца за рулем McLaren он финишировал в Мельбурне пятым.

Действующий чемпион мира Михаэль Шумахер неожиданно перешел из Benetton в Ferrari, рокировавшись с парой Герхард Бергер и Жан Алези, выступавшей за Скудеррию с 1993 года. Для Шуми первая гонка в составе Ferrari закончилась разочарованием – сход из-за проблем с тормозами.

На старт нынешнего Гран При Австралии выйдут пять ветеранов первой гонки в Альберт-парке: Джанкарло Физикелла, Шуми, Вильнёв, Култард и Рубенс Баррикелло.

Стюарт Уильямс

ПОГАДАЕМ

Пыль, скорость и коварство

Новый сезон, новые машины и новые правила – не пропустите!

Альберт-парк, с его комбинацией медленных и быстрых поворотов, был весьма каверзной трассой и в лучшие времена. А сейчас, когда изменения в правилах смешали все предыдущие расклады, первая гонка сезона становится техническим кошмаром.

Нет ничего необычного в том, что пилоты разворачивают или они вылетают во время тренировок и квалификаций (год назад Михаэль Шумахер за первые два дня ошибся не меньше четырех раз, однако в воскресенье по традиции оплошностей не допускал). Это происходит из-за особенностей трассы – она пыльная и плохо «держит», но для временного автодрома удивительно быстрая, а машины из-за небольшой прижимной силы и жестких шин ведут себя весьма нервно, поэтому маршалам приходится постоянно держать красные флаги наготове.

Гонка станет первым серьезным тестом для пилотов и производителей резины, так как теперь шины, установленные в квалификации, придется использовать и на протяжении всех 305 км гонки. Хуже места для этого не найти. Асфальт здесь очень ровный, и насущная проблема недостаточной поворачиваемости приведет к зернению покрышек, если не сделать рулевое управление более нейтральным.

Кроме того, высокая вертикальная нагрузка, которая возникает на скоростной задней части трассы, также скажется на шинах и потребует от пилотов радикально нового подхода. Теперь бессмысленно выжимать из машины все, чтобы выиграть позицию в начале гонки. Пилоты ждут один стайерский отрезок вместо трех или четырех спринтов на свежих комплектах шин.

И еще одно. Стратегия пит-стопов будет перестроена под новые условия. Никто не знает, какой вариант сработает, и можно ожидать различных стратегий и разнообразия исходов. В прошлые годы ошибки пилотов были одной из распространенных причин сходов в Мельбурне. Сейчас эта тенденция может даже усилиться, особенно в финальной части заезда, которая станет гонкой в неизведанное.

Морис Хэмилтон



В 2004-м Шуми все сделал правильно

‘ПОСЛЕДНИЙ ГРАН ПРИ В АДЕЛАИДЕ НАВСЕГДА ОСТАНЕТСЯ В ПАМЯТИ ИЗ-ЗА АВАРИИ, ЕДВА НЕ СТОИВШЕЙ ЖИЗНИ МИКЕ ХЯККИНЕНУ’

2 Пекло под названием Сепанг

Этап в жаркой Малайзии никогда не был простым для пилотов и команд. А в этом году трудностей будет только больше

Статистика

Год	2000 квал	2000 гонка	2001 квал	2001 гонка	2002 квал	2002 гонка	2003 квал	2003 гонка	2004 квал	2004 гонка
Михаэль Шумахер	1	1	1	1	3	3	6	1	1	
Рубенс Баррикелло	4	3	2	2	3	5	2	3	4	
Дженсон Баттон	16	5	17	11	8	4	9	7	6	3
Такума Сато	-	-	-	-	15	9	-	-	20	15
Фернандо Алонсо	-	-	21	13	-	-	1	3	19	7
Джанкарло Физикелла	13	9	16	5	9	13	14	5	12	11
Марк Уэббер	-	-	-	-	21	5	16	2	5	
Ник Хайдфельд	19	5	11	5	7	5	6	8	15	5
Кими Райккёнен	-	-	14	5	5	5	7	1	5	5
Хуан Пабло Монтойя	-	-	6	5	2	2	8	12	4	2
Жак Вильнёв	6	5	7	3	13	8	12	15	-	-
Фелипе Масса	-	-	-	-	14	6	-	-	11	8
Дэвид Култард	3	2	8	3	6	5	4	5	9	6
Клин/Лиuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	13/-	10/-
Ярно Трулли	9	12	5	8	12	5	2	5	8	5
Ральф Шумахер	8	5	3	5	4	1	17	4	7	5
Нараин Картикеян	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тьяго Монтейру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кристиан Алберс	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Патрик Фризакер	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Открытие башен-близнецов Petronas состоялось 31 августа 1999 года, незадолго до первого Гран При Малайзии. Эти 88-этажные 452-метровые громадины пока остаются самыми высокими зданиями в мире

Результаты 2004 года

Гонка

- Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004 1 ч 31:07,490 (204,384 км/ч)
- Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW26 +5,022 с
- Дженсон Баттон**
B.A.R.-Honda 006 +11,568 с
- Рубенс Баррикелло**
Ferrari +13,616 с
- Ярно Трулли**
Renault R24 +37,360 с
- Дэвид Култард**
McLaren-Mercedes MP4-19 +53,098 с
- Фернандо Алонсо**
Renault R24 +1:07,877 мин
- Фелипе Масса**
Sauber C23 -1 круг

Квалификация

- Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004, 1:33,074 (214,397 км/ч)
- Марк Уэббер**
Jaguar R5 +0,641
- Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2004 +0,682
- Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW26 +0,980
- Кими Райккёнен**
McLaren-Mercedes MP4-19 +1,090
- Дженсон Баттон**
B.A.R.-Honda 006 +1,147
- Ральф Шумахер**
Williams-BMW +1,161
- Ярно Трулли**
Renault R24 +1,339

Лучший круг

- Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW26, 1:24,125 (211,782 км/ч)

Знаете ли вы, что...

...участвовать в нынешнем чемпионате будут 20 гонщиков (вернее, 21, учитывая запланированную рокировку Клин-Лиuzzi), представляющих 14 государств: по одному от Австралии, Голландии, Индии, Испании, Канады, Колумбии, Португалии, Финляндии и Японии, по двое – от Австрии, Бразилии и Великобритании, по трое – от Германии и Италии.

Хотите съездить?

Информация на сайте
www.malaysiangp.com.my
Тел.: +60 3 8526 2000

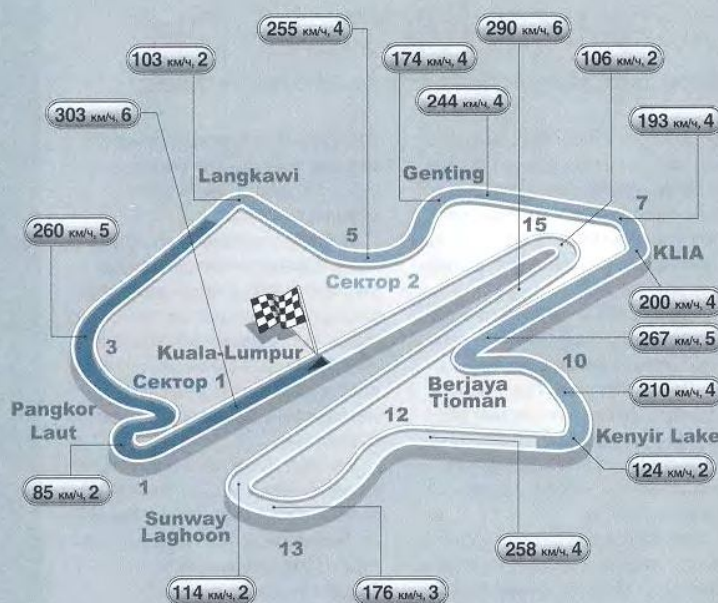
Глазами гонщика



Джанкарло Физикелла

«Длинная стартовая прямая позволяет разогнаться до 300 км/ч,

но потом приходится жестко тормозить перед связкой правого и левого поворотов, где скорость не выше 70–75 км/ч. Следующий важный участок – хитрая эска, которая проходит на 4-й передаче. Я приближаюсь к ее первой части на 225 км/ч, чуть убираю газ и педалью тормоза стабилизирую машину. После этого еще раз касаюсь тормоза и на скорости 215 км/ч вхожу в Genting – вторую часть связки. Стоит отметить и 14-й поворот – 2-я передача, скорость около 115 км/ч и крайне важен выход, поскольку он выводит на длинную прямую, где скорость переваливает за 300 км/ч. Затем следует торможение перед финальным поворотом – здесь возможны обгоны, так что хороший выход из 14-го и стабильность машины на торможении чрезвычайно важны».



СЕПАНГ, КУАЛА-ЛУМПУР

Длина круга 5,543 км Количество кругов 56
Дистанция гонки 310,408 км

ПОГАДАЕМ

Марафон в парной

Шанс удачно выступить в Малайзии есть у многих, но самое главное – добраться до финиша

Экватор. 40°C в тени, невероятная влажность. Самая длинная гонка в сезоне. Менять шины запрещено, на тренировки отпущено всего два дня (а фактически – лишь несколько часов). После Австралии моторы у всех уже не самой первой свежести. На закуску – «улитка» первого поворота, которую пелетон проходил без потерь лишь раз или два за те шесть сезонов, когда Селанг принимал этапы чемпионата мира. Вот что обещает нам Гран При Малайзии образца 2005 года.

Рассчитывать на успех здесь могут очень многие. Михаэль Шумахер – по умолчанию. Однако год назад, когда в первой половине чемпионата немец летел, словно красный экспресс, от победы к победе, в Малайзии его преимущество над ближайшим представителем другой команды оказалось минимальным – Монтойя проиграл на финише всего пять секунд. Кстати, шинам Michelin жаркие условия подходят лучше, чем резине Bridgestone, что дает оппонентам Шуми преимущество.

Именно на Селанге Марк Уэббер в 2004-м вывел скромный Jaguar на первый ряд стартового поля, а Дженсон Баттон впервые поднялся на подиум. Годом ранее Renault наголову разбила всех в квалификации, а Кими Рйиккёнен открыл счет своим победам. Этот список можно продолжить.

Вот только обоснованность своих претензий на победу гонщикам предстоит доказывать во второй половине, а скорее даже в последней трети гонки. Быть может, через пару лет, когда команды будут вынуждены целых полсезона использовать один двигатель, а штраф за его замену составит два десятка очков, нынешние правила они будут вспоминать с улыбкой. Но реалии сезона-2005 таковы, что истинный ресурс мотора станет очевиден именно на Селанге – трассе, где число отказов и так традиционно высоко. И именно надежность, как ничто другое, будет определять, кто же из многочисленных претендентов в итоге поднимет над головой заветный кубок.

Одним словом, расклад сил весьма запутан. И даже подумать страшно, что же будет, если на трассу вдобавок ко всему обрушится еще и тропический ливень.

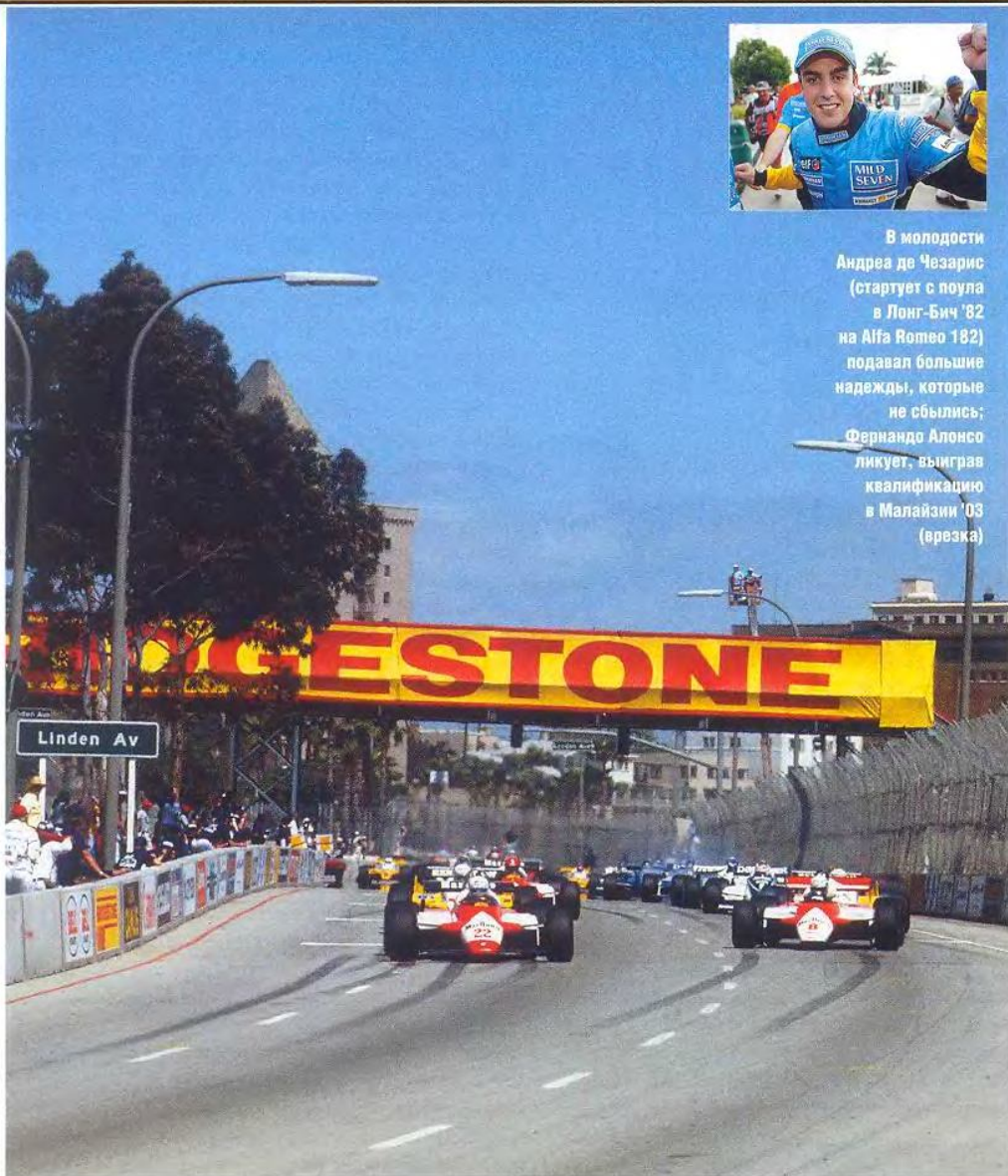
Александр Кабановский



2004: соперники близко, но Шуми вновь первый



В молодости Андреа де Чезарис (стартует с поула в Лонг-Бич '82 на Alfa Romeo 182) подавал большие надежды, которые не сбылись; Фернандо Алонсо ликует, выиграв квалификацию в Малайзии '03 (врезка)



ПО ДОРОГЕ ВОСПОМИНАНИЙ

Молодой, да ранний

Фернандо Алонсо переписал книгу рекордов Ф1 на Гран При Малайзии 2003 года

Фернандо Алонсо не удалось блеснуть в Minardi, за которую он выступал в 2001 году, но стоило ему после года тестов пересечь за руль Renault, как результаты не заставили себя ждать. Всего за 6 месяцев гонщик из Овьедо стал обладателем сразу трех уникальных достижений: он оказался самым юным обладателем поула, победителем и автором лучшего времени круга гонки. И началась эта рекордная серия как раз в Малайзии.

За всю историю Ф1 в ранге самого молодого победителя квалификации побывали всего восемь гонщиков. В сезоне-1950 все поулы поделили между собой Хуан Мануэль Фанхио и Джузеппе Фарина – пер-

вому было тогда чуть меньше сорока, второму – 43 года. На Гран При Великобритании '51 почетное звание перешло к Хосе Гонсалесу (28 лет, 9 месяцев и 9 дней), которого четыре года спустя сменил Эудженио Кастеллотти (24, 7, 26 – ГП Бельгии '55). Если учесть, что средний возраст гонщиков тогдашней Ф1 был много выше нынешнего (бок о бок с итальянцем гонялся, к примеру, 56-летний Луи Широн), это достижение выглядит едва ли не более впечатляющим, чем показатели Алонсо.

Результат Кастеллотти продержался до 1968 года, когда на ГП Германии вперед вышел Жаки Икс (23, 7, 3), а еще через 12 лет его, в свою очередь, опередил Андреа де

Чезарис (22, 10, 04 – ГП США, Лонг-Бич). Любопытно, что в карьере римлянина это событие стало едва ли не самым примечательным, а на первой строчке он продержался также 12 лет.

Сместил де Чезариса Рубенс Баррикелло, который в Спа-94 лучше всех справился с подсыхающей после дождя трассой и привел свой скромный Jordan на первую стартовую позицию в возрасте 22 лет, 3 месяцев и 5 дней. Рекорд Рубиньо держался достаточно долго – вплоть до малайзийского Гран При 2003 года, где его и улучшил Алонсо. Фернандо стал единственным пилотом Ф1, сумевшим выиграть поул, еще не достигнув 22-летия – в возрасте 21 года, 7 месяцев и 22 дней.

Александр Кабановский

‘НА ЗАРЕ Ф1 НА ТРАССАХ БОК О БОК СРАЖАЛИСЬ 24-ЛЕТНИЙ ЭУДЖЕНИО КАСТЕЛЛОТТИ И 56-ЛЕТНИЙ ЛУИ ШИРОН’

Черный флаг

Дорогой Эдди, то, по поводу чего так долго зубоскалила автогоночная общественность, наконец свершилось. Ты решил-таки остановиться, спешиться и раствориться в утреннем тумане. Уверен, ты все хорошо взвесил, прежде чем на это пойти, но я знаю, что пока ты будешь совершать еженедельные посещения Ikea, которые твоя жена откладывала последние лет 20, Формуле 1 тебя будет сильно не хватать.

И все же я поражен, что ты продал команду Шнайдеру. Удивительно и то, как он смог найти время всем этим заниматься, ведь за сезон на его Mercedes-AMG ему надо проехать как минимум 19 гонок чемпионата DTM... Или я путаю его с Берндтом Шнайдером? Но с другой стороны, если человек раза в два богаче Экклстоуна, он может себе позволить заниматься всем, чем только пожелает, включая покупку Jordan, на что ему наверняка хватило мелочи из одного только кармана пальто.

Однако жаль, что все закончилось именно так. Кажется, только вчера Jordan дебютировала в Формуле 1, когда в гонке по улицам Финикса твои машины вели Андреа де Чезарис и Бертран Гашо. Может, ты помнишь, как обещал отблагодарить моего коллегу Алана Хенри, если бы ему удалось убедить корпорацию AT&T стать твоим спонсором? Он как раз собирался встречаться с ее боссами. Понятное дело, у него ничего не вышло. Но так всегда бывает, когда имеешь дело с журналистами: уверенным можно быть лишь в одном – они тебя кинут.

Хорошенький старт карьеры в Ф1: в своей первой же гонке, Гран При Бельгии 1991 года, Шуми сжег сцепление на Jordan 191 уже после первого поворота

Конечно, едва ли не самым главным твоим достижением стало то, что в Спа в далеком 1991-м именно ты предоставил свою машину для дебюта в Ф1 нынешнему семикратному чемпиону Михаэлю Шумахеру.

А прояви ты подобную щедрость сегодня, каждый второй гонщик отнесся бы к твоему предложению примерно с таким же энтузиазмом, как к повестке из налоговых органов.

Насколько я помню, тогда в одной из твоих машин образовалась вакансия, поскольку Гашо оказался в кутузке за то, что, посканда-

лив в лондонском такси, брызнул из газового баллончика. Но карьера будущего чемпиона мира длилась в Jordan недолго: он доехал лишь до первого поворота, а потом сжег сцепление, после чего тут же упорхнул в Benetton, будучи соблазненным Флавио Бриаторе и этим нехорошим человеком Уокиншоу. Потом Шуми начал свое восхождение к вершинам славы и успеха, а тебе в качестве компенсации достался Роберто Морено. Он был отличным парнем и все такое, но до Шумахера ему было далеко.

Говорят, многим в Ф1 будет не хватать твоего знаменитого юмора. Еще долго будут вспоминать, что журналистам в твоём моторхоуме могли оказать поистине царский прием, а могли и послать подальше – в зависимости от того, с какой ноги ты встал. А еще говорили – хотя, если честно, я в этом сильно сомневаюсь, – что автогонки ты любил больше, чем деньги, – это так нетипично для боссов Формулы 1.

Вряд ли четыре Гран При, выигранных Jordan, – это тот результат, на который ты надеялся, но зато можно вспомнить массу случаев, когда никто не поставил бы и цента на то, что ты завоюешь хотя бы один подиум – уж не говоря о победах. Может, за рулем машины Ф3 ты особых успехов и не добился, но если говорить об Ф1, то по части управления командой у тебя могли бы кое-чему поучиться и Алан Прост, и Том Уокиншоу, и даже Макс Мосли. Кстати, Прост и Уокиншоу стали свидетелями краха собственных начинаний, тогда как тебе всякий раз удавалось избегать подобной участи. Даже мистер Экклстоун не смог вдохнуть жизнь в некогда могучую команду Brabham, кончина которой произошла у него на глазах. Разумеется, к тому моменту он уже успел ее продать.

Полагаю, в этом сезоне мы нечасто будем тебя видеть, поскольку мистер Шнайдер предпочел сразу изгнать тебя с передовой Ф1, подобно тому как лучшие люди Red Bull были отправлены в отставку деятелем, который где-то под Зальцбургом гонит свой странный крышлон.

Грустно, правда? Но в этом вся Ф1: ей нужно принести в жертву либо деньги, либо жизнь.

Держись, старина!

ДОБРОМЕЛАТЕЛЬ

• См. «Дар красноречия», с. 62, Питер Уиндзор, с. 28



‘ЖУРНАЛИСТОВ В ТВОЕМ МОТОРХОУМЕ МОГЛИ ПРИНЯТЬ ПО-ЦАРСКИ, А МОГЛИ И ПОСЛАТЬ ПОДАЛЬШЕ...’

Не пропустите следующий, апрельский выпуск F1 Racing: Физи и Алонсо: в жизни и на трассе

Фернандо познакомит нас со своим новым Renault R25, на котором он собирается обскákat Шумахера и его Ferrari. С Джанкарло мы встретимся в Кении, где он готовился к ГП Австралии. А еще мы расскажем, сколько на самом деле стоит Ф1.

