

ЧТО ПРОИСХОДИТ С ЖАКОМ ВИЛЬНЁВОМ?

РУССКАЯ РЕДАКЦИЯ F1 RACING

F1

RACING

МАЙ 2005 www.f1racing.ru

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ
ОПРОС:

72

ЭКСПЕРТА

ВЫБИРАЮТ
ЛУЧШЕГО –
ПОСЛЕ ШУМИ –
ГОНЩИКА Ф1

ВЕСЬ В ПЕНЕ

КРИЗИС ЧЕМПИОНА? КРАХ FERRARI?

СМЕШНО! ТОЛЬКО ГЛУПЕЦ МОЖЕТ СПИСЫВАТЬ

МИХАЭЛЯ СО СЧЕТОВ...

плюс

КУЛТАРД БЕЗ МАСКИ

«В McLaren у меня бывали невеселые дни»

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ФОТО

Жиль Вильнёв, каким вы его
никогда не видели

**ИСТАНБУЛ-
КОНСТАНТИНОПОЛЬ!**

Мы даем зеленый свет
новейшей трассе Ф1

**НАСКОЛЬКО
БЫСТР НИК?**

Питер Уиндзор –
о Хайдфельде.
Отличный парень чуть было
не остался за бортом Ф1

**СКОРОСТЬ ТОЙОТА
ОСЛЕПИЛА ВСЕХ!**

Гаскойн объясняет,
за что ему платят
\$8 млн в год



Жизнь продолжается!

Итак, картина сезона в целом наметилась: он будет совсем не таким, как предыдущий



Доедет то колесо до титула или нет?..

'RENAULT УЖЕ
ДОВОДИЛОСЬ
ВОЗГЛАВЛЯТЬ
ЧЕМПИОНАТЫ –
ТИТУЛОВ ПОКА
НЕ БЫЛО...'

ла у команды Benetton, на базе которой возродилась нынешняя Renault, но с тех пор прошло уже десять лет...

Кстати, наши эксперты тоже с сомнением относятся к лидерским претензиям Фернандо Алонсо и не готовы назвать его первым претендентом на место, пока еще принадлежащее Шуми, – слишком уж он молод и пока не слишком яростен. Есть гонщик, пользующийся куда большим доверием. Его имя? Загляните на с. 46.

Впрочем, что это мы о претендентах? Кто сказал, что Шумахера пора списывать? Наверняка, в Маранелло, Фьорано и Муджелло под напряженными взорами слегка притихших тифози рождается достойный ответ на выпад новых фаворитов. Вот только бы шинники не подкачали...

Ну а пока Скудерия собирается с силами, а наши аналитики разбираются в причинах сбоя (как все надеются) в хорошо отлаженной машине Ferrari, самое время отвлечься на другие темы, коих в Ф1 всегда предостаточно. Например, что происходит с Жаком Вильнёвом? Что за странные болезни поразили Сато и Монтойю? И давайте оплодотворим Педро де ла Росе: бахреинский бенедикс явно ему удался.

Андрей Ларинин, главный редактор

Авторы

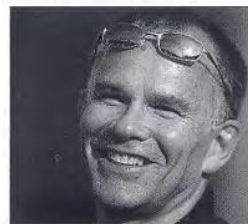
> Эмерсон Фиттипальди (слева) и Джоди Шектер

На двоих эти парни (на снимке – в Монце в 1974-м) заработали три чемпионских титула. Нам они вместе с другими экспертами помогли определить, кто из сегодняшних гонщиков Ф1 – исключая Михаэля Шумахера – лучший (с. 46)



> Питер Уиндзор

Питер вновь напряг свой холодный аналитический ум, чтобы исследовать текущее состояние карьеры Шуми (с. 36), а также исключительные возможности, которые дает Никку Хайндфельду его контракт с Williams (с. 60). Кроме того, он комментирует доселе не публиковавшиеся снимки Жили Вильнёва (с. 96)



> Андрей Лось

Отправляясь в Бахрейн, чтобы проинтервьюировать Педро де ла Росу, Андрей никак не предполагал, что станет свидетелем подлинного триумфа своего испанского приятеля. Вот что значит – надо чаще встречаться! О своих наблюдениях в те жаркие дни он рассказывает на с. 54



> Нил Купер

Не так-то просто запечатлеть Михаэля Шумахера для эксклюзивной фотосъемки, как это удалось Нилу, сделавшему портрет Шуми для нашей обложки. «Он очень открыт, работа с ним не вызывает особых сложностей, – говорит Нил. – Единственное, что ему не нравилось, это кольцевая вспышка вокруг объектива – слишком слепит!»



> Даррен Хит

Глядя на него, не скажешь, что Даррен работает фотографом на сцене Формулы 1 с конца восьмидесятых, но именно этот многолетний опыт придает его таланту особенный блеск. За многие годы у него накопился бесценный архив, некоторые из экспонатов которого мы предлагаем вашему вниманию на с. 106



РЕДАКЦИЯ

главный редактор
Андрей Ларинин

выпускающий редактор
Андрей Лось

редактор
Александр Кабановский

литературная редакция
Елена Эйдинова,
Марина Ионова,
Татьяна Захарова

директор по рекламе
Юрий Колпиков

PR-менеджер
Анастасия Залогина

арт-директор
Витаутас Черняускас

допечатная подготовка
Сергей Миленко

верстка
Трофим Чикин,
Анна Медведова

ИЗДАТЕЛЬСТВО

президент
Сергей Арабаджи
вице-президент, старший главный редактор
Михаил Паплев

вице-президент
Наталья Петровская

исполнительный директор
Ольга Бекетова

директор по рекламе
Наталья Иванчикова

начальник отдела допечатной подготовки
Алексей Груша

директор интернет-проектов
Владимир Возняк

менеджеры по распространению
Варвара Ваганова,
Галина Крюкова,
Мария Токарева

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
ПМ №77-17057 от 30.12.2003

Торговая марка и торговое имя 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, входящей в Formula One Group Company, и используются на основании лицензий.
Журнал печатается и распространяется ООО "АйтиСи Пабблишинг" с разрешения Progress Media Limited и Haymarket Consumer Publication Limited (Великобритания).

Печать – Полтавский полиграфический комбинат
Полтавский полиграфический комбинат
тел. (095) 781-1030, www.pkc.ru

За содержание рекламной информации ответственность несут рекламодатели. Он также отвечает за достоверность рекламы, за соблюдение авторских прав и других прав третьих лиц, за наличие в рекламной информации необходимых ссылок, предусмотренных законодательством. Передача материалов рекламодателям подразумевает передачу издательству прав на их использование, тиражирование и распространение. Полная или частичная перепечатка материалов журнала допускается только по предварительному разрешению компании "АйтиСи Пабблишинг".
ITC PUBLISHING
International Trade Consumer Publishing
© "АйтиСи Пабблишинг", 2005
Все права защищены
Русская Редакция F1 Racing
Май 2005

тираж 50 000 экз.
подписный индекс – 11185
Цена свободная

СЛЕДУЮЩИЙ НОМЕР ВЫЙДЕТ 25 МАЯ АНОНСЫ: WWW.F1RACING.RU

Содержание

Май 2005

36

Ну что, Шуми, когда будем наливать?

Пожалуй, начало сезона могло сложиться и получше, но с выводами спешить не стоит



- 3 **Колонка редактора**
- 6 **Парад**
В Малайзии и в Бахрейне было жарко!
- 10 **Паддок**
Что случилось с Монтойей и с Вильнёвом?

- 26 **Питер Уиндзор**
B.A.R.-Honda удивляет – но не так, как год назад...

- 28 **Алан Хенри**
И на улице тест-пилотов бывают праздники! Но редко...

- 34 **Обратная связь**
Старый конь Вильнёв что-то уж слишком мелко пашет...

- Тема номера
36 **Весь в пене?**
Михаэлю дорого обошлось решение Ferrari начать чемпионат на старой машине. Но Красная империя готовит ответный удар

- 42 **Любимые обочины Шуми**
Иногда ошибаются и лучшие из лучших: вспомним, как Михаэль выбывал из гонок по собственной вине

- Тема номера
46 **Весь в пене?**
73 эксперта решают, кого назвать вторым после Шумахера (которого считают самым талантливым гонщиком современной Ф1)? Вы будете удивлены...

- 54 **Давненько Педро не брал в руки шашек!..**
Это было в Бахрейне: в силу особых обстоятельств Педро де ла Роса на один Гран При из тест-пилота превратился в призового гонщика. События разворачивались на глазах у русской редакции F1 Racing

- Тема номера
60 **Насколько быстр Быстрый Ник?**
Ответ прост: еще как быстр! Долгие годы Хайдфельд был в тени, но, похоже, его час пробил

- Тема номера
66 **Култард без маски**
Может быть, он и поменял строгий McLaren, где все ходили строем, на демократичный Red Bull, но стал ли сам Дэвид другим?

- 74 **Jordan и Red Bull: первые не радуют, вторые – наоборот!**
Команды «новые» – проблемы старые? Оцениваем новичков по итогам Австралии и Малайзии

- 80 **Колин Коллес кепку носит**
Главные действующие лица Ф1 часто являют собой воплощение вкуса и стиля, но по новому боссу Jordan этого, пожалуй, не скажешь...

- 84 **Формула Один на Один: Нараин Картикеян**
Самый быстрый индус на планете бросает вызов Ф1

- 86 **Уже не Jordan – еще не Midland**
Русская редакция F1 Racing отправилась в жаркую Малайзию, чтобы поговорить с Тревором Карлиным. Выяснилось, что ситуацию в своей новой команде он оценивает с осторожным оптимизмом

- Тема номера
90 **Скорость Toyota поражает!**
У них никогда не было проблем с надежностью, но если говорить о скорости... «Я знаю, где ее искать!» – уверяет технический директор команды, за что ему и платят \$8 млн в год

- Тема номера
96 **Эксклюзивные фотографии Жили Вильнёва**
Никогда раньше вы не видели эти кадры. Они впечатляют, как впечатляет и комментарий Питера Уиндзора

- Тема номера
102 **По Стамбулу с ветерком!**
До первого ГП Турции остаются считанные месяцы, но строительство трассы еще продолжается. Однако мы по ней уже прокатились!

- 106 **Юбилей Мельбурна**
Главный фотограф F1 Racing был свидетелем всех десяти Гран При Австралии, состоявшихся в мельбурнском Альберт-парке

- 112 **Обзор Гран При Малайзии**
Горячая гонка – во всех смыслах!

- 118 **Обзор Гран При Бахрейна**
Песчаная буря в стакане? Дело было так...

- 124 **Накануне ГП Сан-Марино**
Здесь начинается европейское турне Ф1

- 126 **Накануне ГП Испании**
Команды отлично знакомы с этой трассой – популярным местом для проведения тестов

- 128 **Накануне ГП Монако**
Главное шоу года: Ф1 как символ неприличной роскоши

- 130 **Черный флаг**
Открытое письмо Дженсону Баттону: вот они, превратности судьбы гонщика! Год назад казалось, что до первой победы тебе остается лишь один шаг...



Фото на обложке: Neil Cooper. Фотографии в номере: Neil Cooper, Darren Heath, Lorenzo Bellanca/LAT, Peter Spinney/LAT, Bill Murenbeeld/LAT Archive, Mark Bramley. Особая благодарность: San Artam, Cengiz Artam, Pat Bahar, Ian Brown, Pat Caporali, Trevor Carlin, Liam Clogher, Luca Colajanni, Joro Paulo Cunha, Jon Edwards, Ross Gregory, Ali Gursay, Annouck Heinrichs, Peter Higham, Silvia Hoffer, Chris Hughes, Pasquale Lattuneddu, Christel Picot, Britta Roeske, Helen Temple, Mark Williams, Richard Woods, Jordan GP, корпорации «Я», PRP Group

Правила игры. В конкурсах, проводимых российской редакцией F1 Racing, могут участвовать только граждане России, Украины, Казахстана и Беларуси. Не допускается участие сотрудников ИТС Publishing и членов их семей. Победители будут уведомлены по телефону и должны быть готовы в любое время содействовать в проведении промоакций, связанных с данными конкурсами. 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.



КТО В Ф1 ЛУЧШЕ ВСЕХ, НЕ СЧИТАЯ ШУМИ?

На этот вопрос отвечают 72 эксперта. А каково ваше мнение?



▽ 42

ЛЮБИМЫЕ ОБОЧИНЫ ШУМИ

Даже Мастеру свойственно ошибаться



ЖИЛЬ ВИЛЬНЁВ – НЕИЗВЕСТНЫЕ ФОТО

Уникальные архивные снимки комментирует Питер Уиндзор



▽ 102

ТУРЕЦКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Мы проверили, как там дела на строительстве трассы



▽ 90

ЗАРПЛАТА ГАСКОЙНА – \$8 МЛН В ГОД

Но вряд ли боссы Toyota разочарованы



▽ 60

ТИШЕ ЕДЕШЬ – ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ

Ник Хайдфельд заставил неверующих замолчать



КЕПКА

**Не простая, а фирменная.
Идет ли она герру Коллесу?**



10 ЛЕТ АЛЬБЕРТ-ПАРКУ

Все мельбурнские гонки — в объективе Даррена Хита



НАРАИН КАРТИКЕЯН

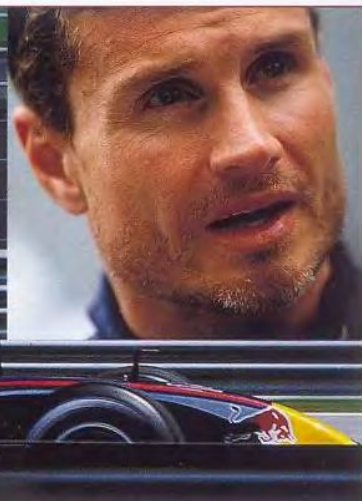
У него миллиард фанатов – мечта спонсора?



▽ 66

ХОРОШО БЫТЬ МОЛОДЫМ

Можно изгнать Култарда из McLaren, но можно ли изгнать McLaren из Култарда?





Вы еще не забыли?..

...как проходить трассы в заносах? Всплыву на тренировках! Такума Сато по-другому и не ездил — а через несколько часов оказался болельщиком. Быть может, бедного Таку узнало?..

Трасса: Сепанг, Малайзия
Дата: Пятница, 18 марта, 14:20

Фотограф: Патрик Гослинг
Canon EOS IV, объектив 600 мм,
пленка Fuji Velvia, 1/500 при F6.3



Испанца – на царство!

Выиграв из тени более чем непростого сезона 2004 года, Фернандо Алонсо принял потрясающий старт в 2005-м. Шуми остается только скрывать зубы – Фернандо вторгся на его территорию

Трасса: Сахир, Бахрейн

Дата: Воскресенье, 3 апреля, 15:58

Фотограф: Даррен Хиг

Салют EOS 1 V, объектив 600 мм,
пленка Fuji Velvia, 1/250 при F9

ХУАН ПАБЛО СЫГРАЛ В ТЕННИС

Монтойю ждут неприятности

По всеобщему мнению, травму, помешавшую Монтойе выступить в Бахрейне, он получил, упав с мотоцикла, а не в теннисном матче. Впрочем, у McLaren хватает запасных, чтобы замять эту тему, — но который из них поедет в Имоле?

Ближайшее будущее Хуана Пабло Монтойи выглядит не очень-то радужным. Восстанавливаясь дома в Майами после травмы, полученной на Пасху, он никуда не может уйти от очевидных фактов.

Во-первых, очень многие на пит-лейне придерживаются мнения, что он попросту соврал, списав свою травму на теннис. Во-вторых, возрастает вероятность того, что ему придется пропустить и апрельский Гран При Сан-Марино.

«Хуан Пабло сказал нам, что травму он получил во время игры в теннис, — заявил босс McLaren Рон Деннис. — Он сам так сказал. Если это неправда, значит, он нам соврал».

Считается, что в контрактах McLaren с ее гонщиками нет пунктов, ограничивающих их действия вне кокпита. «Гонщики — люди, свободные духом, и должны такими оставаться», — считает Деннис, но очевидное замешательство, которое вызвала в команде травма Монтойи, не сулит колумбийцу ничего хорошего.

Своего второго гонщика на ГП Сан-Марино McLaren назовет не раньше, чем за неделю до гонки, когда точно будет знать, в каком состоянии находится Монтойя. Если он по каким-то причинам не сможет выйти на старт, вторым будет либо тест-пилот Педро де ла Роса, либо официальный запасной гонщик Алекс Вурц.

Оба неплохо отработали в Бахрейне. Де ла Роса в квалификации обставил Кими Раяккёнена, а в гонке занял пятое место, показав лучшее время круга. Вурц, впервые севший за руль MP4-20 на пятничных тренировках, великолепно проехал свои круги, опередив ближайшего из соперников более чем на секунду.

Правда, в гонке де ла Роса испытывал явные проблемы, когда пытался проводить обгоны — атаки на Рубенса Баррикелло и Марка Уэббера выглядели неуклюжими и стоили ему потери времени.

На фоне испанца Вурц в пятницу смотрелся безупречно (правда, не испытывая прессинга,

свойственного гонке). Это впечатляет еще больше, если учесть, что до 7 утра, когда в Бахрейн прибыли необходимые запчасти, он не помещался в кокпите MP4-20. И даже потом в правых поворотах испытывал неудобства.

Свой лучший круг Вурц прошел с малым запасом топлива, но высокопоставленный источник в команде сообщил F1 Racing, что даже «с поправкой на это Вурц отработал блестяще».

В перерыве между этапами в Бахрейне и Имоле запланированы две тестовые сессии, в которых примут участие и Вурц, и де ла Роса. Вероятнее всего, в Имоле Монтойю заменит Вурц, который к тому времени получше освоится в MP4-20, а де ла Роса вернется к своим обязанностям «гонщика по пятницам». Затем, когда в Испании Монтойя вернется за руль, по пятницам будет работать Вурц.

См. интервью П. де ла Росы, с. 54

‘Многие на пит-лейне уверены, что ХПМ соврал, списав свою травму на теннис’

В Бахрейне де ла Роса был быстр, но его обгоны выглядели неподготовленными и свидетельствовали о том, что испанец давно не ездил в гонках. В Имоле его может сменить Вурц



Мощность мотора выводит Toyota в первые ряды

Майк Гаскойн, технический директор Toyota, может долго расхваливать героизм своих конструкторов, но их усилия — не единственная причина волшебного превращения японской команды в 2005 году.

Гоночный инженер, пожелавший остаться неназванным, передал F1 Racing табличку расчетных данных по числу оборотов моторов в Бахрейне. Очень интересный документ (см. на врезке).

Загадочная цифра максимальных оборотов, которую любая команда с завидной аккуратностью регулярно пересчитывает на каждом Гран При, проводя компьютерный анализ звучания моторов, считается самым точным индикатором мощности современных двигателей Ф1.

Но и это не абсолютный показатель, ведь он не принимает в расчет гибкость характеристик мотора — способность развивать необходимую мощность в широком диапазоне максимальных оборотов. А это очень важная характеристика. И все же цифра 18 200 об/мин, указанная нашим информатором для мотора Mercedes-Ilmor FO110R, видимо, свидетельствует о том, что мощности этот мотор в сравнении с другими агрегатами недобирает. В пересчете на лошадиные силы это дает результат где-то в пределах 870–890 л. с., то есть McLaren заметно уступает соперникам.

По мнению большинства специалистов, самым мощным мотором в Ф1 сегодня располагает Toyota. Ее RVX-05 развивает 950–970 л. с., что больше, чем у BMW P84/5 (940–960 л. с.) и Ferrari 054 (930–950 л. с.), входящих в первую тройку.

А ведь в Ф1 мощность равнозначна прижимной силе. Почему? Потому что позволяет «прибавить» задние крылья, не слишком теряя в скорости на прямых. Сравнение угла наклона их элементов, как видно на снимках, сделанных в Бахрейне, подтверждает, что одна из причин неожиданно высокой скорости Toyota TF105 кроется в звуке ее мотора.



Ярно Трулли выиграл больше всех от возросшей мощности Toyota V10

> Газ до отказа: кто больше?

Williams-BMW	18 900 об/мин
Toyota	18 800
Ferrari	18 800
Renault	18 800
Sauber-Petronas (Ferrari)	18 700
Red Bull-Cosworth	18 600
B.A.R.-Honda	18 600
Jordan-Toyota	18 500
McLaren-Mercedes	18 200
Minardi-Cosworth	нет данных

В Бахрейне угол установки элементов заднего крыла Toyota (внизу слева) больше, чем у McLaren (справа), что говорит о более мощном моторе



СОМНЕВАЮЩИЕСЯ ЯПОНЦЫ

...на прицеле у Берни

Если вас удивило, насколько незаметно Ярно Трулли приехал к своему второму месту на ГП Бахрейна, то уверяем — это удивило не только вас. Великолепное выступление Toyota в Сахире практически осталось вне поля зрения телекамер. В какой-то момент сложилось даже впечатление, что это делается намеренно. Максимум, что нам показали, — несколько экскурсий Ральфа Шумахера по пустынным пескам. Это произошло как бы случайно...

Да нет, не случайно, ведь репортаж о ГП Бахрейна вела компания FOM, а она принадлежит Берни Экклстоуну. А Берни в настоящий момент торгуется... с кем бы вы думали? С Toyota!

Берни пытается склонить японцев к подписанию нового коммерческого договора и с интересом следит за их политическими колебаниями. Toyota, сохраняя полную поддержку GPWC, недавно разослала всем командам письмо, заявив, что не хотела бы, чтобы спорт распался на две конкурирующие серии.

Кое-кто из боссов команды увидел в этом некий знак: мол, Toyota настроена составить Ferrari компанию в качестве потенциальных подписантов нового Договора Соглашения — и Берни мог средствами телевидения показать, что в Ф1 он пользуется абсолютной властью.

Если учесть, что повод, приведший Toyota в Ф1 — а она куда больше прислушивается к общественному мнению, чем другие ко-



Экклстоун обхаживает босса Toyota Цумому Томита

манды, — продвижение своих легковых автомобилей, то их должна сильнее чем кого-либо беспокоить опасность лишиться экранного времени.

Впрочем, Toyota не единственная компания, которую пытаются выбить из рядов GPWC. Макс Мосли провел первый уикенд апреля в Австрии, катаясь на лыжах с владельцем Red Bull Дитрихом Матешцем и... боссом VW Берндом Пишетсридером (и зачем бы ему это понадобилось?). И не удивляйтесь, если в недалеком будущем о поддержке Берни официально заявят Red Bull Racing и Midland F1...

Пит-стоп

▽ Вот ведь проблема!

Боссы нескольких команд, судя по всему, пробивают в FIA регламент, который должен сделать корпуса машин более удобными для размещения рекламы. Сегодня из-за всех этих изгибов, извивов, крылышек, труб логотипы читаются плохо, и это не нравится спонсорам. Команды предлагают запретить аэродинамику!



▽ Жак готовит план побега

Несмотря на уверения Крэйга Поллока в том, что его клиенту Жаку Вильнёву в Sauber ничто не угрожает, по последним слухам, он направил запросы в ряд американских команд о возможных выступлениях канадца в случае, если в Ф1 дела у него пойдут совсем неважно.



▽ Мерс на что-то намекает

В интервью, опубликованном в апрельском номере журнала Car, новый генеральный менеджер DaimlerChrysler Экхард Кордес на вопрос, не планируется ли уход Mercedes-Benz из Ф1, ответил: «Мы связаны с Ф1 в 2005 году», и добавил: «Все остальное — только слухи». Говорят, Рон Деннис был от этого интервью не в восторге...



Ferrari споткнулась об F2005

F2005 должна была решить все проблемы Скудерии, но пока новое шасси выглядит ненадежным и неспособным соперничать с Benetton. Как же Ferrari удалось так вляпаться и – главное – как она намерена выбираться?

В Ferrari начинают нервничать? F2005 дебютировала на ГП Бахрейна – то есть на две гонки раньше запланированной даты. Это была отчаянная попытка команды восполнить потери от невыразительного выступления переходной F2004M на ГП Австралии и Малайзии.

Посредственные результаты заставляет Марчелло сопоставлять при мысли о повторении сезона 2003 года, когда преемство юного Michiel вынуло Ferrari из всех сил отстаивать свои права на титул в Кубке конструкторов, так и в нынешнем зачете.

Если исходить из результатов, то можно сказать, что дебют F2005 окончится полным провалом. Михаил Шумахер проигнорировал в первый ряд, но если смотреть правде в глаза, никто и мысли не допускал, что сделанные из мягкой смеси Bridgestone выдержат 57 кругов при температуре асфальта 55°С.

Шумахер пытался выдержать темп, заданный лидером гонки Фернандо Алонсо на Renault, не смог проверить эту теорию, так как на 12-м круге выбыл из борьбы из-за отказа гидравлики. Машина Баррикелло плохо держала трассу, он все больше и больше терял скорость и в итоге финишировал лишь 9-м. Это совсем не то, что доктор прописал!

Рубенса замучили проблемы с коробкой передач

Однако если копнуть чуть глубже, все становится понятно. В августе прошлого года технический директор РосБрон и главный конструктор Андрей Коста рассказали перескочить подходы к конструированию роботов передних и задних частей F2005, чтобы снизить до минимума нагрузку на ходные машины. Это означало, что цельнолитой Fetalpi был создание машины, который не было бы равно по эффективности. Вот почему F2005 отличается более жестким упругим элементом моноко-

‘Ferrari должна содрогнуться от мысли о повторении сезона-2003’

ком. Это помогает не только стабилизировать аэродинамические характеристики машины, но и подкрепить новый двигатель 053, блок цилиндров которого стал прочнее и легче, а поршни и шатуны усилены для повышения износостойкости.

Кроме того, на F2005 ради улучшения аэродинамики и снижения лобового сопротивления на высоких скоростях установлена пиллициально новая система охлаждения с более компактными радиатором. Модифицированная тормозная система разработана Brembo специально для Ferrari — она призвана обеспечивать более стабильное и мягкое торможение в ходе всей тонкой игры с минимальными потерей эффективности.

Пока все говорит о том, что F2005 гораздо бережливее относится к шинам – в Сахаре, где температура трассы порой превышала 54 °C, Шумахер, на машине которого стоял Bridgestone из мягкой смеси, показал второй результат в квалификации. Честно говоря, это намного лучше, чем он ожидал в начале уикенда.

—Признаюсь, ГПТ Малайзии вернул нас на землю, и был одарен командой за упорный труд, в результате которого наша новая машина вышла на рынок раньше, чем намеченного срока, — сказал Шумахер. — Похоже, мы, и Volkswagen вновь обрели форму. Вплоть до конкурентоспособной, и я уверен, что в следующих гонках она покажет себя еще лучше. Мы работали над созданием новой машины не покладая рук и сейчас должны раскочевать все усилия на ее доводку».

Хотя высокий профессионализм Ferrari не позволил команде открыто переживать сложившуюся ситуацию, есть ощущение, что столь неудачное начало сезона существенно снижает шансы Шумахера на чемпионский титул. Принимая во внимание очевидные способности Repsol побеждать на любой трассе, Микельэндо будет сложно отыграть 24 очка, которые он же уступалет Фернандо Алонсо.

Конечно, Египет не смирился с таким развитием событий, но представляется маловероятным, что компания решит воспользоваться тактикой, к которой она прибегла после ПТ Венгрии 2003 года, когда потребовалось полное сотрудничество. Судящая заявила о том, что компания Michelin не соответствует регламенту. Французы, вынужденные полностью пересмотреть конструкцию своих шин, не смогли дать достаточный отпор в аэриальных заворашах сезона.

Регламент 2005 года также не позволил Ferrari разработать полноценное контрактное усиление: теперь по требованию гонимых стало легче сохранять свое преимущество, а неконкурентным или ненадежным командам гораздо сложнее наверстывать упущенное. Это объясняется новым форматом квалификации, в соответствии с которым гонщики начинают свои попытки в порядке, обратном результатам последнего этапа.

Разумеется, это соображение не ускользнет от внимания Ferrari, которой предстоит тяжелый уикенд в Имоле: команда будет пытаться вернуть Михаэля на позиции, подобающие его статусу, хотя первую квалификационную попытку он будет вынужден ехать по

Михаэль смог бы прорваться в первый ряд, но его сход вновь заставил нас сомневаться в конкурентоспособности нового шасси Ferrari и шин Bridgestone

НОЛЬ ОЧКОВ

В.А. R-Honda внезапно лишилась надежности

В A.R.R.-Honda надеются, что тесты в Барселоне и на «Поль Рикаре» позволят сделать машину более конкурентоспособной к началу европейской части чемпионата.

Кроме Mitsuishi и Jordan только A.D.

Остались ли в нем после трех выездных матчей этого сезона. В Малайзии все матчи вышли из строя, проехали всего по 3 круга, за этим последовал двойной проигрыш в Бразилии: проблемы с тормозами вывели из борьбы Такуму Саго в серии Гран-при, а Джонсон Баттис вышел после первого пит-стопа из-за неполадок в КТ.

Похуже команда решила проблему неадекватной скорости, которая была так

Неважные результаты! Милли прокомментировал так: «Дела обстоят не так уж плохо. На нашем счету пятое время круга, а на пит-стопе мы обошли Ferrari! Нас оче-
редно вытеснили в Австралии. Но в Бахрейне тор-
мозам приходится тяжелее чем где бы то ни было, и, скорее всего, дело было в ма-
териале, из которого они сделаны.

**> Шины Bridgestone
быстро не переделать**

Хисо Суганума, главный инженер Bridgestone, замечен был быстро ответить на преимущество Michelin, продублированное в Бразилии и Малайзии.

В Европе на долю Рунета приходится около 10% трафика. В Европе и Малайзии температура выше, чем в России, поэтому серверы на вышала 50°C. В Европе, Великобритании и более прохладных европейских климатах европейских климате отапливать лучше, хотя Огулман на это особо не рассчитывает. При работе в более жарком климате надо брать повышенные нагрузки, но у решения проблем с нагревом должно быть несколько вариантов, а не только один, как у нас.

Нан нужно сохранить уро-
вень сцепления с трассой,
который мы продемонстри-
ровали в Бахреине, но по-
высить износостойкоче-
вость».

В отличие от прошлого года, когда тонка делилась на 3-4 спринта на различных комплексах прыжков, они направлены достигнуть желаемого результата, изменив состав смеси либо доработав форму шин с помощью компьютерного

в 2005-м основной проблемой компаний так резко, что помогло компаниям вернуться к моделированию.

▽ Ferrari про-

В Бахрейне обе Fegatelli вывели на трассу с черными носами (внизу) - в знак уважения скончавшемуся Папе Римскому, который поддерживал тесные связи с командой. Fegatelli не в первый

в траурном облачении: в 2001 году в Мюнхе после трагедии 11 сентября на автобусах не было траурных лент, а спонсорских логотипов.

См. Колснку Питера Уиндзора с. 26

Пит-стоп

▽ FIA не любит побрякушки?

Забавно, но FIA запретила гонщикам Ф1 носить цепочки, драгоценности и прочие украшения (вроде «пиратского» кольца Лиуцци, на фото). Основание – риск получения ожогов в случае пожара. Странно, но в этот список не попали часы, символизирующие определенный статус владельца. И чего это на FIA нашло?..



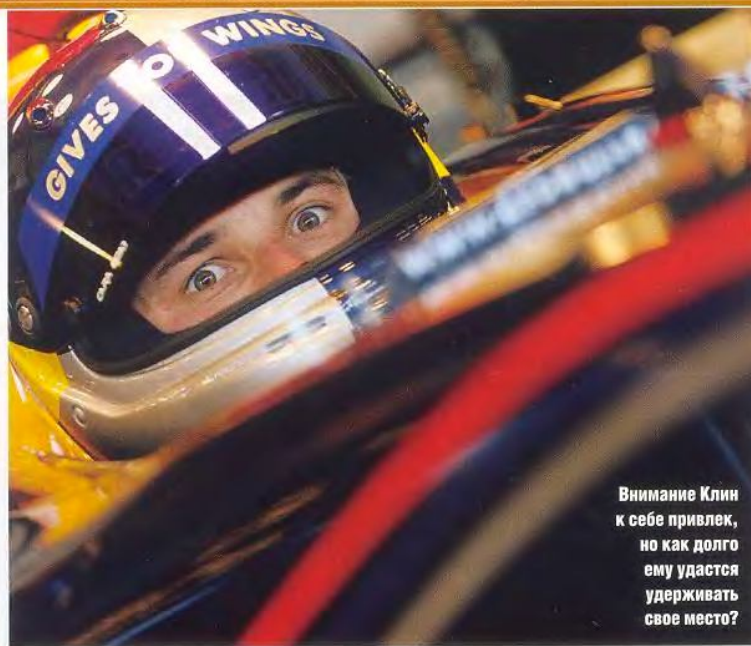
▽ Шинной монополии – нет!

FIA – возможно, в качестве жеста примирения с командами – пообещала, что технический регламент останется неизменным до 2008 года. Вместе с тем федерация исключает возможность введения в Ф1 шинной монополии (что могло бы подтолкнуть Michelin к уходу из спорта).



▽ Стоарт держит оборону

В Клубе британских гонщиков (BRDC) зреет заговор с целью сместить со своего поста его президента Джеки Стоарта. Недовольство его работой усилилось после того, как был уволен председатель клуба Рэй Беллм, разошедшийся со Стоартом во взглядах по вопросам руководства. Уйти в отставку добровольно Джеки отказался.



Внимание Клин к себе привлек, но как долго ему удастся удерживать свое место?

ПЕРЕПРАВА

Рокировка в Red Bull

Кристиан Клин неплохо справился со своим экзаменом в Red Bull Racing, уверенно проведя все три запланированные для него гонки. В Австралии он был в квалификации 6-м, а гонку закончил 7-м, в Малайзии квалифицировался 7-м, финишировал 8-м.

На обоих этапах как в квалификациях, так и в гонках он держался невероятно близко за своим куда более опытным напарником Дэвидом Култтардом. Причем в Малайзии на первых кругах ДиСи его даже придержал, но Клин «буквально шаг за шагом повторял то, что делал Дэвид», как сказал ведущий аэродинамист команды Бен Агатагелу.

Телекамеры пропустили момент, когда Култтарда в Малайзии развернуло и он упустил шанс занять на этапе 5-е место. Клин, в свою очередь, провел гонку безупречно, стойко выдержав атаки Кими Райккёнена на последних кругах. По мнению спортивного директора RBR Кристиана Хорнера, Клин «отработал поистине отлично».

И все же в Имоле австрийца, заменит третий гонщик команды Витантонио Лиуцци, и хотя оснований сомневаться в таланте Витантонио нет, можно понять чувство горечи, которое наверняка испытывает Клин. Хуже того, он не вписывается в требования FIA к «гонщикам по пятницам», так как проехал в прошлом году слишком много гонок, и не сможет заменить Лиуцци в роли третьего пилота. Команде для этого понадобится кто-то еще, и фаворитом считают швейцарца Нила Яни, тогда как американец Скотт Спид рассматривается в качестве кандидата на эту работу в 2006 году.

Наилучшим решением этой непростой ситуации считается комбинация, в результате которой Спид принимает у Лиуцци обязанности третьего пилота, Лиуцци занимает место Клина, а Клин пересаживается в потенциально вакантное кресло... Вильнёва в Sauber. Все это, разумеется, только слухи, но в Ф1 иногда случаются разные странности...

ПОПАЛСЯ В КАДР: БЕРНИ РАЗУЛИ!



Кем бы ни был тот вор, что отважился снять два колеса с новенького Mercedes CLS55 AMG Берни Экклстоуна, ему лучше побережись. Мистер Э отказался заявлять о краже в полицию, мрачно побоежав: «Разберемся сами». А кто это рядом с ним? Дэймон Хилл? Боб Гелдоф? Ричард Вудс из FIA?

Самые Одаренные МОлодые Гонщики

Представляем новую надежду Ф1: Джан Артам

Постой: я его где-то видел! А ты уже весь журнал пролистал? Ах, чтоб тебя, ты меня поймал! Но я бы не попался, если бы меня постоянно не подначивали. Но ты-то его почему знаешь? Потому что Артам, турецкий ответ Михаэлю Шумахеру, – это тот самый парень, что возил F1 Racing по трассе ГП Турции (см. с. 102). А зная, какими трогательными познаниями в области перспективных талантов ты обладаешь, вряд ли ты узнал бы его где-то в другом месте, верно?



Великолепно, Шерлок! А чем он занят, когда не носится на «поршак» по недостроенным трассам? В этом году он стартует в серии GP2 в составе команды I-Sport в паре со Скоттом Спидом.

Ух, будет жарко! Как, на твой взгляд, он с этим справится? Год будет непростой. Это ведь всего лишь его второй сезон в формулах. В прошлом году он выглядел в Ф3000 бледновато, но обещает показать себя в 2005-м.

Что именно он под этим подразумевает?

Хм, он считает, что в 2006-м сумеет пробиться в Формулу 1.

О как! Это сильно...

В самом деле. Но за руль Ф1 он намерен сесть даже раньше.

Невероятно! Что, уже в этом году?

Угу, на Гран При Турции. Он считает, что логично было бы поехать в пятницу на Minardi или Jordan.

Один вопрос: а Стоддарт и Коллес в курсе его планов?

Я у них не спрашивал.

Вот то-то! А чем этот Джан еще знаменит?

Он ведет колонку в турецком издании F1 Racing.

Вау! Турецкий ответ разом и Шуми, и Питеру Уиндзору!

Точно.

ЧТО ЗА ХВОРЬ?

Лихорадка или глупая шутка?

Такума Сато сказался в Малайзии больным — настолько больным, что даже отказался ехать в гонке. Что же случилось? Так ли уж нежен Таку, что готов трястись над каждым своим чихом, или просто решил откосить?

В пятницу вечером, 18 марта, стало известно, что Такуму Сато одолела какая-то загадочная лихорадка, настолько злобная, что его работодатели предложили ему пропустить Гран При Малайзии. На следующее утро, когда кучка встревоженных японских журналистов прижала менеджера Сато Эндрю Гилберт-Скотта, требуя объяснить, что происходит, тот ответил, что у Сато «больше, чем простуда».

Тем временем в британскую прессу просочились слухи, первоначально ходившие среди сотрудников команды B.A.R, что у Сато определили лихорадку денге — вирусную инфекцию, распространяемую комарами и сопровождающуюся высокой температурой, сильными головными болями, острыми болями в суставах и кожной сыпью. Иногда она приводит к смертельному исходу.

На следующий день глава команды Ник Фрай беззаботно дезавуировал все эти слухи: «Лихорадка денге — лишь одна из болезней, которую подозревали у Таку, но мы рады сообщить, что ею он не болен». При этом Фрай затруднился уточнить, какая именно хвороба постигла Сато.

Неопределенность, касающаяся состояния японского гонщика, выглядела еще более пикантной, если учесть, что а) его видели за ужином с друзьями в отеле Rap Pacific в Сепанге в тот самый вечер, когда он должен был лежать пластом, и б) что многие ключевые сотрудники B.A.R давно уже не скрывают своего отношения к японцу как пассажиру, которого терпят в команде только из-за Honda.

‘B.A.R не склонна отпускать Дэвидсона в Sauber ни за какие коврижки’



Дэвидсону (в центре) советуют потерпеть еще немного

А не слишком ли цинично будет предположить, что произошло следующее: Сато пожаловался, что неважно чувствует себя в условиях малайзийской жары, и начальники тут же отправили японца в постель «во имя его же здоровья», дабы дать шанс своему перспективному тест-пилоту Энтони Дэвидсону, которого многие в B.A.R оценивают намного выше Сато?

Не будем забывать, что в) Дэвидсон в тот уикенд оказался в центре внимания после того, как еженедельник Autosport вынес на обложку номера от 17 марта заголовок «Sauber выгоняет Жака?», а в центральном материале обсуждал шансы Дэвидсона заполнить возможную вакансию в Sauber. Не забудем и тот факт, что г) нынешний B.A.R 007 выглядит зна-

чительно менее конкурентоспособным, чем прошлогодний 006-й, и вряд ли Дженсону Баттону удастся заработать на нем к 21 августа 70% очков от результата лидера чемпионата (важнейшее условие, при котором B.A.R может рассчитывать на его услуги в 2006 году).

Гораздо вероятнее, что Баттон не сможет выполнить эту задачу, и жемчужина из короны B.A.R достанется Williams спустя ровно год после Баттонгейта.

Не надо быть провидцем, чтобы понять: перед лицом угрозы лишиться Баттона в 2006 году и вынужденной необходимости работать с гонщиком (Сато), которому они не очень-то доверяют, вершители судеб в B.A.R не склонны ни при каких условиях отпустить Дэвидсона в Sauber в этом сезоне. Но чтобы не напрягать его запретом даже мечтать о вызове в Швейцарию, Фрай и компания, вероятно, сочли более разумным воспользоваться этим случаем: дать понять Дэвидсону, что не стоит рваться из B.A.R, и выпустить его в гонку...

Цинично? Возможно. Но стоит напомнить, что д) в истории Ф1 гонщики не раз выступали с высокой температурой (при сильной простуде, к примеру) и е) что загадочная болезнь Сато прошла к тому времени, когда Ф1 перебралась в Бахрейн. Больше, чем насморк? Возможно. Лихорадка денге? Да бог с вами!..



Несчастный Сато
неожиданно
«заболел» в Сепанге
так, что даже не смог
сесть за руль

Пит-стоп

▽ ДиСи ждет прибавки

Вдохновленный недавними успехами, Дэвид Култард уверен, что Red Bull Racing с помощью мотористов Cosworth сможет в середине сезона сделать еще один большой шаг вперед. «Я уже испытывал модифицированный двигатель, — сказал он, — и прибавка в мощности очевидна. Осталось решить лишь вопросы надежности».

• См. интервью на с. 66



▽ Берни зовет в полет

На Сепанге Берни Экклстоун сказал, что ГП Малайзии «весьма вероятно, будет открывать календарь 2006», а за ним последуют этапы в Бахрейне и Австралии — именно в таком порядке. Многие ожидали старта в Бахрейне, а затем броска на восток. Так или иначе, а Большому Цирку в начале сезона '06 придется серьезно попутешествовать.

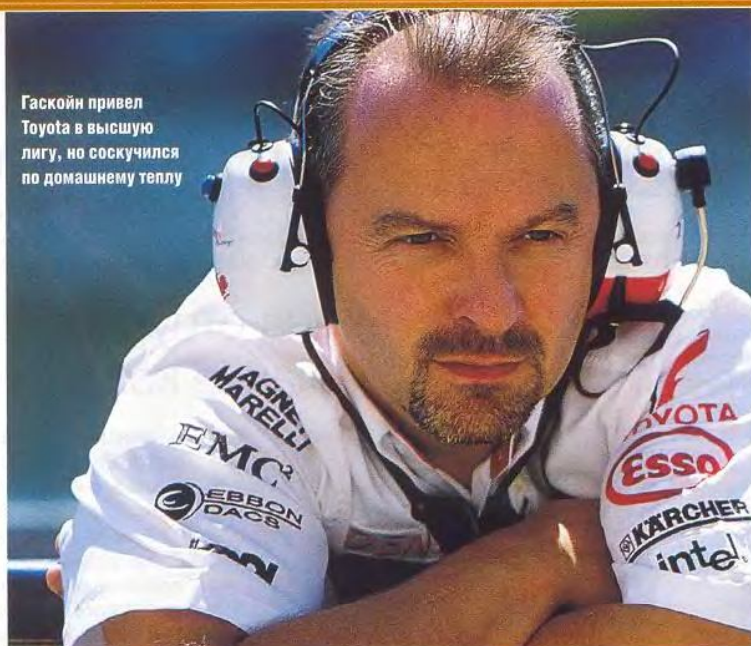


▽ Маки «играют честно»

Соперники обвиняют McLaren за то, что, используя третью машину по пятницам, она поступает вразрез с духом правил. Ряд технических директоров считает, что этот пункт появился в помощь маленьким командам, а не McLaren. Рон Деннис парирует: «Мы не делаем ничего против правил».



Гаскойн привел Toyota в высшую лигу, но соскучился по домашнему теплу



МАНИТ ДЫМ ОТЕЧЕСТВА

Гаскойн ищет новую работу?

Он только что помог Toyota завоевать в Малайзии первый в истории подиум. Но не планирует ли технический директор Майк Гаскойн сменить обстановку?

Возможно, так и есть: британец, перебравшийся в Кельн, признался F1 Racing, что любит свою работу, но соскучился по простым радостям. К примеру, ему очень хотелось бы отвезти в школу своих детей — а это возможно только дома.

Но могут ли британские команды Ф1, нуждающиеся в Гаскойне, рассчитывать на услуги инженера, который уже укрепил не одно слабое звено в Toyota?

Не исключено...

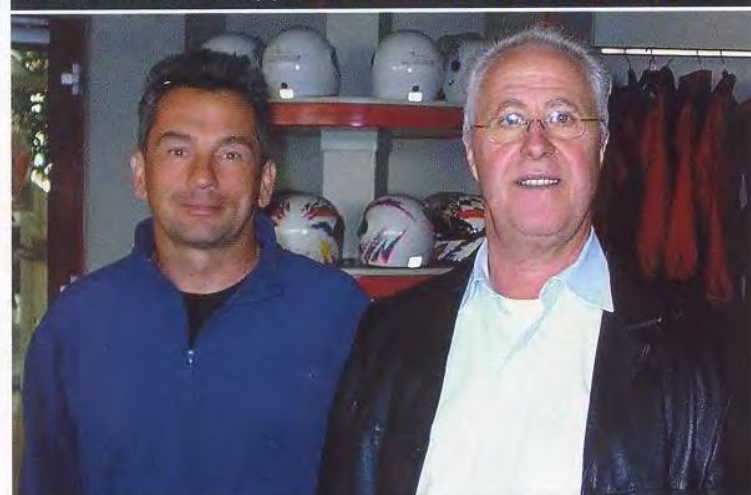
«Меня всегда угнетало то, что я ни разу не побеждал с командой в чемпионате мира, — поделился Майк с F1 Racing своими переживаниями. — Мне всегда было интересно, смогу ли я исправить это. Но я не знаю, что ждет меня в будущем. Моя

молодая семья живет в Англии, а я работаю в Германии и езжу на 19 гонок в год. Это довольно сложно — в жизни наступает момент, когда начинаешь очень скучать по родным. Как здорово приехать вечером домой, утром разбудить детей и отвести их в школу. И в будущем это станет для меня еще важнее».

Но где же может Гаскойн (и его многомиллионный контракт) бросить якорь в случае, если все же покинет Toyota? Из-за своей демонстративной независимости он вряд ли подойдет McLaren, а Renault покинул лишь два года назад. Может, поискать место в Williams? Почему бы и нет, хотя Фрэнку придется для этого изрядно раскошелиться — говорят, что Гаскойн зарабатывает в Toyota около \$8 млн в год, а только что получил еще полмиллиона за первый подиум команды на Сепанге.

• См. Инженер на \$8 млн, с. 90

ПОПАЛИСЬ В КАДР: БА! ЗНАКОМЫЕ ВСЕ ЛИЦА!



Кто этот джентльмен в летах, что стоит справа от барабанщика «Машины времени» Валерия Ефремова? Ставим вопрос иначе: кто этот импозантный мужчина, что стоит слева от герра Рольфа Шумахера, отца Михаэля и Ральфа? Снимок сделан в марте в Керпене, куда Валерий (между прочим, большой любитель картинга) заскочил в перерыве во время гастролей

Герои и Антигерои

Полоса белая, полоса черная, полоса никакая...



Австралиец с квадратной челюстью может считать, что не зря прожил жизнь.

В списке 25 самых красивых людей планеты (в него входят Джид Ло и Кейт Уинслет) журнал Who поставил на 13-е место Марка Уэббера.



Для главного светского льва Ф1, Бриatore (вверху), месяц не задался.

Флав, всегда ставящий элегантность во главу угла, не смог скрыться от малайзийской жары. Пот говорит о большом количестве феромонов, но также, возможно, и супермоделей.



Неожиданность месяца — появление в Малайзии группы Status Quo.

Старение рокеры выигрывают на стартовом поле, а вот Ф1, пожалуй... не очень.



Теперь мы уверены, что визит в Малайзию стал для Бриatore особенно неудачным. Какой же это презренный бизнес — видеть, как сталкиваются твой бывший (Физико) и нынешний протеже (Уэббер)!



Хороший месяц для Пинк (вверху с ДиСи). Миниатюрная поп-певица получила чек с пятью нулями — по слухам, \$100 000 — за исполнение трех песен на вечеринке Red Bull в Мельбурне. Спела она, кстати, здорово.



Наконец, месяц стал неприятным для Honda. Их парень Таку Цунода, говорят, чем только не болел в Малайзии (чуть ли не лихорадкой денге — см. с. 15), а оба мотора, к радости Toyota, взорвались на 3-м круге.

ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА

Раскодируем язык Ф1

«Седьмое место – не повод для торжества. Машина Ф1 очень сложна, и невозможно объяснить ее недостатки влиянием какого-то одного фактора. В данный момент мы просто недотягиваем по нескольким направлениям».

М. Шумахер, разочарованный 7-м местом в Малайзии на модифицированном Ferrari F2004M.

«Учитывая, что мы едем на модифицированном F2004, выигравшем 15 из 18 гонок в прошлом году, нетрудно понять, что вряд ли проблема в машине – значит, в шинах. Спасибо тебе, Bridgestone!»

ПЕРЕПАЛКА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Макс vs команды: спор ужесточается

Нарастает недоверие боссов практически всех команд, исключая Ferrari, к президенту FIA Макс Мосли. Угаснуть пламени пожара не позволяет глава Minardi Пол Стоддарт

Если Макс уйдет, мы останемся!»
Таково недвусмысленное послание, адресованное командами Берни Экклстоуну, и война в Формуле 1 явно разгорается после двух стычек в Австралии и Малайзии.

В Мельбурне Пол Стоддарт оспорил право FIA менять

регламент без единогласного одобрения команд. Minardi выиграла спор в Верховном суде Виктории, но Стоддарт предпочел к началу гонки привести свои машины в соответствие с новым регламентом. При этом Стодди жаждет продемонстрировать свое несогласие с тем, что он считает несправедливостью, и не скрывает

раздражения от того, что президент FIA Макс Мосли отказывается признать: методы его руководства Формулой 1 нанесли – по утверждениям Стоддarta – значительный ущерб спорту.

«Если мы не сможем избавиться от Мосли, Ф1 прогорит», – заявил Стоддарт F1 Racing. – Если же президентом FIA станет Жан Тодт, я тут же покину Ф1, – добавил он, имея в виду сообщения о том, что Мосли считает босса Ferrari своим преемником. – Под началом Тодта Формуле 1 будет еще хуже».

В Малайзии в центре внимания были споры об ограничении объемов тестов, но боссов некоторых команд разозлили еще и попытки FIA не только дестабилизировать команды, но и позаботиться о том, чтобы Мосли на октябрьских выборах сохранил свое кресло.

Мосли уже уверен в том, что ему это удастся. Как раз накануне ГП Бахрейна он провел изменения в структуре FIA, дающие ему право отобрать собственный кабинет и усилить свои позиции. Известно, что Макс давно дви-



Стоддарт (справа) у себя дома показал Мосли, что прикидываться джентльменом он больше не намерен



31

способ хорошо провести май

- 1** Смешайте коктейль Кайпиринья в память об Айртоне Сенне, погибшем в этот день
- 2** В вашей Кайпиринье было слишком много рома?
- 3** Разыщите видеозаписи матчей по крикету – эту игру любил легендарный Кен Тиррел – сегодня день его рождения (1924 г.)
- 4** Поспорьте о чем-нибудь с другом – в этот день в 1946 году в Ольстере родился записной спорщик Джон Уотсон
- 5** Отправляйтесь в Барселону и начните свой незабываемый уикенд на ГП Испании в ресторане El Trabucaire близ Гранольерс
- 6** Сбросьте обувь и побродите по пляжам Средиземноморья – в пятницу на трассе ничего интересного не происходит
- 7** Разверните флаг Овьедо в честь Фернандо, выходящего на квалификацию
- 8** Склоните голову: 8 мая 1982 года погиб Жиль Вильнёв. Грустный день для Канады



- 9** Не заблудитесь в магазинах Барселоны – опоздаете на самолет!
- 10** Помяните одного из героев Ferrari – Лоренцо Бандини скончался в этот день от ожогов, полученных на ГП Монако 1967 года
- 11** Изумитесь первой самостоятельной гонке Ferrari, состоявшейся в 1947-м, – на трассе в Пьяченце Тиро 125 Sport лидировал, но сошел
- 12** Застегните ремни, выверните наизнанку перчатки – в этот день в 1963-м родился ужасно суеверный гонщик Стефано Модена
- 13** Ф1 стала на год взрослее – первый этап чемпионата мира состоялся в этот день в Силверстоуне в 1950 году
- 14** Сбрейте усы – сегодня годовщина печального для Найджела Мэнселла финала ГП Испании-1995
- 15** Помяните итальянца Элио де Анджелиса, одного из джентльменов Ф1, погибшего на «Поль Рикар» в 1986-м
- 16** В этот день в 1999-м Рубенс провел свой 100-й ГП



жим идей разделить свои обязанности на двоих: один будет управлять автомобильным направлением, другой – спортивным. По мнению боссов команд, Мосли хочет передать управление спортом нынешнему вице-президенту Марко Пиччинини. Такой ход вызывает раздражение у команд и части FIA, поскольку известно о связях Пиччинини с Ferrari (он был спортивным директором Скудерии).

В командах чувствуют свое бессилие в борьбе с «манипулированием» FIA ее директором по связям с общественностью Ричардом Вудсом. Считается, что он тесно связан с Мосли, а боссы команд полагают, что Вудс представляет их «несговорчивыми» и что он по указанию Макса и Берни принижает усилия GPWC по созданию конкурирующей серии.

В разговоре с F1 Racing Вудс подобную критику отверг: «Моя работа состоит в том, чтобы как можно эффективнее проводить политику FIA по различным вопросам. Ни больше ни меньше».

На вопрос о своем очевидном отказе воспользоваться плодами победы в Верховном суде Виктории Пол Стоддарт острит: «Бог мой, это день, когда я уступил Ричарду-черт-его-дери-Вудсу!»

«О нет, только не очередная проповедь от Святого Пола... – парирует Вудс. – А он не говорил, что ему было видение?»

К вопросу о манипуляциях в FIA Рон Деннис добавил: «Там сегодня манипулируют абсолютно всем, и мы (команды и автокомпании) не в состоянии с этим бороться».

Несмотря на усиливающуюся паранойю в командах (хотя, по уверениям FIA,

в Малайзии не было Мосли, его видели в компании Берни Экклстоуна в двухзвездочной гостинице Empress Hotel в Сепанге в дни ГП Малайзии), GPWC отказалась продолжать сражение. Вместе с тем ожидается, что эта организация в ближайшее время все же возобновит свой поход.

«Я не знаю, был ли Макс в Малайзии, – ворчал Стоддарт в последнем из своих традиционных обращений к прессе (которые он окрестил «Воскресная проповедь Стодди»), – но я абсолютно уверен, что его не было в Австралии. Если бы он там был, то там бы и остался».

Другими словами, Стодди уверен, что акция Макса могла обойтись президенту дорого. В любом случае одна вещь не подлежит сомнению: о продолжении австралийского противостояния Стодди и Макса никто ничего не слышал.

БЕРНИ ПОГОРЕЛ

Экклстоун проигрывает битву

Империя Берни Экклстоуна может быть разделена и распродана банками, которые ныне ею владеют. Такая вероятность возникла в результате урегулирования спора между ними и 74-летним миллиардером – благодаря чему Берни избежал разбирательства с банкирами из Сити в Верховном суде, согласившись на уступки в вопросе о том, кто контролирует \$800 млн ежегодного дохода Ф1.

Теперь режиму Экклстоуна гарантировано участие в прибылях Ф1 только до конца 2007 года, когда истекает срок действия нынешнего Договора Согласия.

«Не исключено, что банки хотят продать свои доли в бизнесе, – сказал нам один из авторитетных источников в финансовых кругах Сити. – Вопрос лишь в том, кому они их продадут – автокомпаниям, действующим под флагом GPWC, или, дождавшись некоторой стабилизации, выпустят акции на рынок, или предложат их крупным медийным компаниям».

Bayerische Landesbank, JP Morgan и Lehman Brothers предприняли свою акцию против Берни, чтобы заставить того допустить их к управлению SLEC пропорционально принадлежащим им в этом холдинге долям акций.

СТОЯТЬ НАСМЕРТЬ!

> Ferrari всерьез испытывает терпение соперников

В пaddock Сепанга в воскресенье вечером явно наблюдались признаки болезненного недопонимания между Ferrari и ее соперниками. Все 9 команд приложили к своим пресс-релизам заявление, в котором выражалось разочарование отказом Ferrari ограничить затраты на проведение тестов.

Кроме того, они опубликовали открытое письмо Луке Монтедземоло и Жану Тодту с призывом присоединиться к большинству и изменить свое «крайне неуважительное отношение к спорту».

Письмо подписали боссы восьми

команд – отказался только Петер Заубер (Ferrari поставляет его команде моторы), хотя считается, что негласно он поддерживает своих коллег.

Возмущение соперников Ferrari вызвано тем, что Скудерия нарушила давнее соглашение не проводить тестов на неделе, предшествующей Гран При. Лука Бадер носился по трассе в Муджелло на F2005 за считанные дни до ГП Малайзии. Однако Жан Тодт заявил, что его команда более не поддерживает «сузское соглашение» – договор о порядке проведения те-



Шуми на тестах: Испания, январь

стов, заключенный командами в Японии в октябре 2002 года, – потому что срок его действия истек. Понятно, что столь явное пренебрежение правилами вызвало гнев соперников Ferrari и усилило существующее непонимание.

Учитывая, что Тодт уже больше полугода не участвует в совещаниях боссов команд и отказывается признать, что Ferrari хоть что-то делает не так («Я каждое утро смотрюсь в зеркало и очень доволен собой», – заявил он в Малайзии), надежд на урегулирование конфликта пока очень немного.

17 Карлос Ройтеман завоевал свой последний Гран При (1981 год)

18 Забавное совпадение: в этот день в 1958 году Грэм Хилл дебютировал в Ф1 (Монако), а в 1969-м одержал свою последнюю победу (Испания)

19 В этот день в 1928-м родился Колин Чепмен, а в 1996-м Оливье Панис одержал свою сенсационную победу в Монако

20 Спустите все, что у вас есть: в Монако день отдыха, но жизнь там дешевой никак не назовешь...

21 Оденьтесь подобающим образом и начните вечер ужином в Maison du Caviar, потом посидите в казино Монако

22 Понаблюдайте за гонкой в Монако с балкона роскошных апартаментов и бегом в Amber Lounge – отметить это событие

23 Улыбочку! Сегодня 33 самому счастливому и милому человеку в Ф1 Рубенсу Баррикелло

24 Хотите верьте, хотите нет, но Найджел Мэнселл впервые поднялся на подиум Гран При (Бельгии-1981) именно в этот день

25 Поставьте палатку в лесу у Северной петли: впереди неделя фейерверков, пива и техно – Гран При Европы

26 Альберто Аскари погиб в Монце в 1955-м, спустя неделю после «прыжка» в бухту Монако

27 Пирс Каридж родился в этот день в 1942-м

28 В 1916-м человеку впервые удалось пронестись круг в Индианаполисе со средней скоростью более 100 миль/час (Барни Олдфилд)

29 Самолетом, паромом или автомобилем – добраться на ГП Европы куда легче, чем вы думаете. Билеты: www.nuerburgring.de

30 Ухмыльнитесь и пройдите по-медвежьи – Денни Хьюм дебютировал в этот день в Монако-1965

31 Езжайте осторожнее: серийный аварийщик Андреа де Чезарис родился в этот день в 1959-м



БЕГ В МЕШКАХ

Терпение Sauber не вечно?

Похоже, у Жака Вильнёва остается все меньше шансов удержаться в Sauber... Чего ждать от этой истории?

Что ни говори, а Жак Вильнёв начал этот сезон невыразительно. В трех последних гонках 2004 года он выступал в Renault (вместо ушедшего в Toyota Ярно Трулли), где его без проблем обставил Фернандо Алонсо на другой R24. Тогда же, еще до начала зимних тестов, контракт с ним заключила команда Sauber.

Петер Заубер вполне резонно ожидал, что в первой гонке сезона в Мельбурне полный сил и энергии Вильнёв сможет если не обойти, то составить конкуренцию менее опытному Фелипе Массе. Этого не произошло.

Капризы погоды позволили Жаку занять четвертую позицию на стартовом поле, а выбранная им стратегия предусматривала два пит-стопа (оптимальное решение, так как относительно небольшой запас топлива позволяет нарезать круги достаточно быстро). И все равно к концу гонки ЖВ скатился до 13-й позиции. Массе же, напротив, стартовав 18-м (из-за ливня, которого так удачно избежал Вильнёв) и, выбрав тактику с одним пит-стопом (по сути — более медленную), пришел к финишу 10-м.

Разумеется, это тут же стало темой пересудов. Когда Большой Цирк прибыл в Куала-Лумпур, всю обсуждалась вероятность скорого увольнения Жака, место которого мог бы занять способный тест-пилот B.A.R.-Honda Энтони Дэвидсон. И в самом деле, в дружественном нам издании Autosport сообщалось, что «один из руководящих сотрудников Sauber» направил менеджерам Дэвидсона неофициальный запрос.

17 марта в Сепанге Петер Заубер в категоричной форме опроверг эту информацию. Однако на следующий день глава PR-службы Sauber Ханспетер Брак смягчил резкие заявления своего босса, допустив, что, «возможно, с Дэйвом (Робертсоном, одним из трех менеджеров Дэвидсона) говорил один из рядовых сотрудников команды». В то же время Брак подчеркнул, что это был «ничего не значащий разговор».

F1 Racing не станет спорить с таким комментарием (см. Кто заменит Жака?).

Однако следующие три дня дали дополнительную пищу для слухов об увольнении Вильнёва, чему, надо признать, во многом способствовало посредственное выступление самого канадца. Весь гоночный уикенд он выглядел вялым, в квалификации показал самый низкий результат среди тех, кто ехал на Michelin, уступив лидерам больше секунды, а после 27 невыразительных кругов гонки вылетел с трассы.

Что происходит с Жаком?

Честно говоря, тем, кто считает, что Вильнёв утратил свою изумительную форму образца 1997 года, для начала придется убедить F1 Racing в том, что эта мифическая форма когда-то у него была. 18 марта на пресс-конференции FIA в Сепанге, отвечая на вопрос журналиста о Жаке, главный инженер Renault Пэт Симондс отделался общими фразами: «У него, как у гонщика, много положительных качеств, и я могу понять, почему ему удалось стать чемпионом мира». Но все равно возникают сомнения в том, что Симондс — большой поклонник Жака. В его ответе главным было последнее предложение: «Думаю, его разочарова-



В Малайзии Жак вылетел в гравий уже на 27-м круге; в квалификации он проиграл своему напарнику Массе

ли результаты (выступлений за Renault в конце 2004 года), но я уверен, что дело не в недостатке усердия».

Но в чем тогда дело? В недостаточной физподготовке? Или, рискуем предположить, в недостатке скорости?

Сам Жак недавно отмахнулся от критики в свой адрес: «Со временем учишься не обращать внимания. У меня в этом отношении многолетний опыт...»

1997 год и все такое...

Главный инженер Williams Патрик Хед часто критиковал Вильнёва за то, что тот «поднимает слишком много шума» вокруг своей победы в 1997 году, а технический директор B.A.R.-Honda Джефф Уиллис (в 1997-м он отвечал за аэродинамику в Williams и был прямым подчиненным Хеда) говорил, что хотя на самом последнем этапе Жаку и удалось завоевать титул, в тот год «он не сумел полностью реализовать неоспоримые преимущества машины».

Да, он выиграл семь Гран При, а его напарник Хайнц-Харальд Френтцен — только один. Но Френтцен (прямо скажем, не суперзвезда Ф1) весь 1997 год прятался от Хеда, которого отчего-то панически боялся. В следующем году Вильнёв заработал всего на четыре очка больше, чем Френтцен, который к тому моменту был уже окончательно деморализован, а в квалификациях ЖВ был в среднем на 0,146 с быстрее напарника. (В 1996 году — в первом сезоне Вильнёва в Williams — его умело обошел 36-летний Дэймон Хилл, которого, несмотря на его былую популяр-



Баттон терял за спиной у Жака по «3,0 с на круге»

ность в Великобритании, в наши дни мало кто считает одним из лучших гонщиков Ф1.)

Разве Вильнёв не был лидером B.A.R.?

В 1999–2000 гг. в B.A.R. (часть которой якобы принадлежала Вильнёву и где ему, несомненно, отводилась главная роль) Жак затмил слишком неопытного и слишком тихого Рикардо Зонту. В 2001–2002 гг. его напарником был более сильный гонщик — хотя, как полагают некоторые, уже не первой свежести — Оливье Панис. Формально число побед у них было приблизительно одинаковым, но инженеры ценили Паниса гораздо выше и были очень расстроены, когда тот ушел в Toyota.

В 2003 году Вильнёву впервые пришлось соперничать с одним из лучших гонщиков Ф1, находящимся в расцвете сил, — с Дженсоном Баттоном. Результат — полный разгром Вильнёва. Дженсон заработал 17 очков, Вильнёв — 6, в квалификациях Дженсон обошел его со счетом 8:6.

К концу сезона, когда Вильнёв избегал общения почти со всеми сотрудниками B.A.R.-Honda, руководство с удовольствием выставило канадца

‘Со временем учишься не обращать внимания на критику. У меня в этом богатый опыт...’

вон, отдав его место тест-пилоту Такуме Сато. Казалось, что бурная, но, в общем, вполне рядовая карьера гонщика Ф1 подошла к концу.

Кто заменит Жака?

В F1 Racing не склонны верить слухам о переходе Дэвидсона в Sauber. В конце концов, если Заубер хотел взять к себе в команду молодого англичанина, то почему он не сделал этого в прошлом году, когда многие эксперты советовали ему поступить именно так? Кроме того, сегодня все говорит о том, что B.A.R.-Honda не удалось построить достаточно быструю машину, чтобы Баттон смог выполнить требования контракта, и в 2006 году Дженсон вполне может оказаться в Williams. При таком раскладе у Дэвидсона появляется шанс в 2006 году стать боевым гонщиком B.A.R., и, скорее всего, он не захочет терять эту возможность.

Антонио Пиццония? Может быть, но отпустят ли его из Williams? FW27 все еще нуждается в доработке, и пока Марк Уэббер лечит сломанные ребра (см. с. 22), Пиццония остается главным винтиком в инженерной программе команды.

Остается... Алекс Вурц. Гонщик, для которого родной язык — немецкий (что важно, так как большинство руководителей Sauber — швейцарские немцы и плохо говорят по-английски), с богатым опытом работы с Michelin (что не менее важно, так как Sauber, недавно перешедшей на Michelin, явно не хватает знаний в этой области), Алекс получает от McLaren большие деньги за тестирование машины, в которую он толком и не помещается.

Кажется, у Рона Денниса появилась прекрасная возможность выйти из неловкого положения, позволив Вурцу осуществить его мечту вернуться в гонки (с 1997 по 2000 г. Алекс выступал за Benetton). И кто как не Вурц станет лучшей заменой Вильнёву — ведь, придя в Sauber, он тут же вернет удрученной команде присущий ей дух здорового трудолюбия?

> Братья «Бранделл» лучше Жака?

F1 Racing задал Мартину Брандлу и Марку Бланделлу (бывшим гонщикам, а сегодня комментаторам ITV) следующий вопрос: «Представьте, что в последних трех Гран При сезона 2004 года вы выступали за Renault, потом сразу приступили к зимним тестам, и у вас было достаточно времени, чтобы восстановить форму. Как вы считаете, могли бы вы в этом сезоне справиться со своими обязанностями лучше, чем это делает Вильнёв?»

Брандл: «Мне 45 лет, и я бы не стал утверждать, что смог бы работать наравне с 34-летним гонщиком. И все же, если бы у меня было достаточно времени на физподготовку и тренировки, не думаю, что мои результаты были бы намного хуже».

Бланделл: «Уверю вас, у меня получилось бы ничуть не хуже — даже в 38 лет».

Возвращение Жака в гонки пока не оправдало себя — и жаждущие успеха новички выстраиваются в очередь в надежде привлечь внимание Петера Заубера



Пит-стоп

▽ Уэббер – сверхчеловек

Марк Уэббер вновь доказал, что его не зря называют суперменом, признавшись, что гонки в Австралии и Малайзии провел со сломанным ребром. Он получил эту травму на предсезонных тестах в Барселоне, где ему пришлось работать на машине, в которой был неудачно подогнан лежачий, плохо фиксирующий тело в кокпите.



▽ Спец Michelin достался Toyota

Toyota получила дополнительное подкрепление, заманив в свои ряды одного из ведущих инженеров Michelin Паскаля Васселона. Француз, отозванный шинниками из Ф1, видимо, будет помогать команде из Кёльна в работе над геометрией подвески и ее интеграцией с шинами.



▽ Гоночный уикенд на 7ТВ

Формула 1, WTCC, DTM, Европейская серия Ф3, 24 часа Ле-Мана и Нюрбургринга, Champ Car и NASCAR, Формула BMW и Кубок Porsche Carrera – как и в прошлом году, телеканал 7ТВ будет вести трансляции с этапов всех этих чемпионатов. Следите за телепрограммой!



КОЛЕСО В КОЛЕСО: ДЕБЮТАНТЫ JORDAN



ТЯГО (Надежда Португалии) НАРАИН (Индийский гость)

1 В: Кто выиграл чемпионат мира 1978 года?

О: Марио Андретти

Понятия не имею!

X

В 1976-м победил Хант, в 77-м Лауда. Значит... Андретти!

✓

2 В: Сколько побед в составе Ferrari одержал Найджел Мэнселл?

О: Три: ГП Бразилии и Венгрии в 1989-м; Португалии в 1990-м

Я полный тупица! Я гоняться-то начал всего 7 лет назад...

X

А когда он гонял на Ferrari, в 1989-м? Он победил в Рио. Кажется, он выиграл две гонки в 89-м и Португалию?

✓

3 В: Когда Jordan провела свой первый Гран При?

О: В 1981 году в Финиксе, ГП США

Финикс, 1991 год

✓

Финикс, 1991 год

✓

4 В: Какие гонки в составе Jordan выиграл Хайнц-Харальд Френтцен?

О: ГП Франции и Италии в 1999 году

А вот это я знаю. Не в Спа ли он выиграл? Я знаю, что это было в 99-м. Э-э-э... Силверстоун?

X

Маньи-Кур, так я думаю

✓

5 В: В 2003 году Ferrari использовала F2003-GA. Что означает индекс GA?

О: Инициалы босса Fiat Джанни Аньелли, скончавшегося накануне сезона

В то время я был в США, так что не представляю! Э-э... Гран... что-то? А Нараин знает? Уверен, знает!

X



Аньелли

✓

6 В: Чем так разозлил Жилья Вильнёва его напарник Дидье Пирони на Гран При Сан-Марино 1982 года?

О: Пирони не выполнил указание команды, обогнал Жилья и выиграл гонку

Выбил его с трассы, или заблокировал, или что-то в этом духе?

X

Что-то, касающееся командных установок. Выиграл гонку – что-то такое...

✓

7 В: Сколько побед в Гран При одержал Джеки Стюарт?

О: 27

25?

X

25?

X

8 В: На счету какого гонщика больше всего проведенных Гран При?

О: Рикардо Патресе – 256 стартов

Грм... Где-то я об этом читал... Это не Пике... Не помню

X

Патресе

✓

9 В: Где одержал свою последнюю победу в Ф1 Айртон Сенна?

О: В Аделаиде в 1993-м



Не знаю

X

Аделаида-1993, в составе McLaren

✓

10 В: Когда Jordan в последний раз заработала очки?

О: В Канаде-2004 – Глок 7-й, Хайдфельд 8-й

В прошлом году. Возможно, в Монреале

✓

В прошлом году. В Канаде. Этому Глоку здорово повезло...

✓

Проигравший 2/10 Победитель 7,5/10

В ЗОНЕ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ

Большой русский туризм



С. Ратель: «Ждем русских побед!»

10 марта в итальянской Монце стартовал новый чемпионат FIA GT, в котором принимают участие российские гонщики – и российская команда «Русское время». Ее московскую презентацию почтил своим присутствием сам организатор чемпионата Стефан Ратель, по мнению которого команда имеет неплохие шансы на успешное выступление в нынешнем сезоне.

«Я слежу за Алексеем Васильевым и Николаем Фоменко с момента их дебюта в 2000 году и очень доволен тем, что теперь они поедут в самом быстром и мощном классе GT1, – заявил на презентации Ратель. – Их напарника Кристофа Бушу я знаю гораздо дольше – это очень быстрый пилот. Думаю, в коротких гонках FIA GT команда из трех пилотов может рассчитывать на подиумы, а в более длинных соревнованиях серии LMES и 24-часовых марафонах – и на большее».

Россияне этот сезон проведут на Ferrari 550M – за рулем таких машин были добыты два последних чемпионских титула – а в конце года собираются пересечь на Aston Martin.

«В чемпионате FIA GT участвуют суперкары семи марок – Ferrari, Maserati, Porsche, Corvette, Lamborghini, Saleen и Lister. Фантастический состав! – комментирует Ратель. – Уже в этом году четыре этапа серии пройдут за пределами Европы, а в наших планах – проведение гонок в Австралии и на американском континенте. Тогда FIA GT станет поистине мировым чемпионатом».

В чемпионате FIA GT поедет и Роман Русинов. Он поведет Maserati MC12 команды JMB Racing в компании с Филипом Петером и Крисом Банкомбом.



Наш дуэт проводит в FIA GT пятый сезон

ПОКАТУШКИ

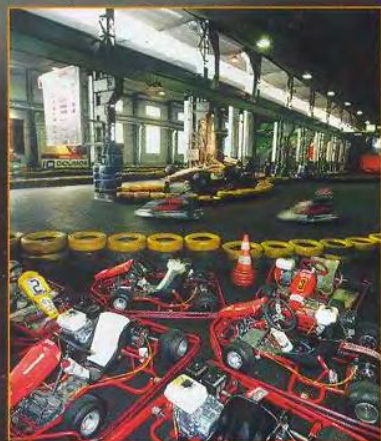
Жаль, если вы этого не видели!

Профессионалы и любители сошлись в одном заезде – в картинг-клубе «10 дюймов»



Ну скажите, где еще можно увидеть в деле одновременно и опытных гонщиков, выступающих в чемпионатах, кубках и первенствах России, и картингистов-любителей, прошедших специальный отбор, и журналистов, включенных в состав каждой из семи команд, стартовавших в 6-часовой гонке, организованной при поддержке компаний Castrol и DLS!

Только взгляните, какие имена: действующий чемпион в классе «Туринг» Григорий Комаров (верхнее фото справа) и его соперники Владимир Нечаев, Михаил Засадыч, Илья Каменский и Илья Буренко, участники формульных чемпионатов (и, кстати, представители дюжины перспективных российских гонщиков, отобранной экспертами F1 Racing в конце прошлого года) Виктор Шайтар (нижнее фото справа), Даниил Мове, Сергей Ромащенко (оба на верхнем фото слева), Юрий Байбородов и Егор Ефросинин, а также финалисты прошлогодней акции West Race Day во главе с Александром Крамарским. Приятно, что в этой компании не потерялись и журналисты. Выше всех (на подиум – верхнее фото слева) поднялся Алексей Попов, приехавший к своей смене прямо из «Останкино», но и наш главный редактор (основное фото) выглядел достойно.



Винтики-шпунтики

▼ Запас топлива у соперников отныне не секрет

Практически все команды проводят суботнюю квалификацию с пустыми баками, что позволяет им рассчитать, когда соперники могут провести свои первые пит-стопы. В воскресенье машины выходят на квалификацию в гоночной конфигурации, и потому время круга возрастает. Известно, что каждый лишний килограмм топлива приводит к потере примерно 0,04 секунды. Разделив разницу времени гонщика в двух квалификациях на 0,04, можно определить, с каким запасом топлива он будет стартовать. Например, 2,4 с соответствуют 60 кг.

Зная расход топлива на одном круге, нетрудно определить, сколько кругов машина сможет проехать до дозаправки.

Конечно, предсказать точное «окно» остановки в боксах гораздо сложнее, чем в этом простом примере. В расчет нужно принимать такие обстоятельства, как изменение



Момент пит-стопа теперь можно рассчитать

погоды между двумя сессиями и допущенные гонщиком ошибки.

Характеристики шин также заметно меняются, и только по этой причине разница во времени прохождения круга может достигать целой секунды. Это может показаться преувеличением, особенно для нынешних долговечных шин, но Michelin и (в меньшей степени) Bridgestone занимаются разработками моделей, способных выдать «золотой» круг. Точные цифры зависят от машины, но разница между двумя квалификационными сессиями в среднем в полсекунды считается разумной.



Переднее крыло В.А.Р.-Honda (на фото) было модифицировано в целях повышения его эффективности

ИСКУССТВО БАЛАНСА

Ф1 начинает вести себя нервно

Возможно, аэродинамисты и компенсировали значительную часть потерянной из-за новых правил прижимной силы, но при срыве воздушного потока машины 2005 года теряют баланс гораздо быстрее.

В Мельбурне оба пилота В.А.Р.-Honda говорили о том, что не могут следовать за соперником в турбулентном потоке: эффективность переднего крыла 007 падала, провоцируя крайне нервное поведение передка их машины. После Австралии команда искала решение на тестах в Хересе, испытывая шасси 007, схожее с прошлогодним «концепт-каром», усовершенствованным 006-м. В результате к Малайзии было подготовлено крыло промежуточного образца, а для Бахрейна — еще немного доработанное.

Езда непосредственно за соперником давно уже является в Ф1 проблемой, но раньше мягкие шины с малым ресурсом

компенсировали аэродинамические потери хорошим сцеплением с асфальтом. Теперь же жесткие шины, рассчитанные на полную дистанцию Гран При, имеют меньшее сцепление — и машины сезона '05 держат дорогу не так хорошо.

Особенно скверно выглядели в Малайзии шины Bridgestone, но команды, использующие Michelin, также страдали по ходу гонки от возросшей избыточной поворачиваемости. Эта черта Сепанга хорошо известна — широкие выходы из поворотов побуждают пилотов открыть газ пораньше, и в результате покрышки подвергаются как продольным, так и поперечным нагрузкам. Некоторые команды регулировали настройки крыльев и давление в шинах во время пит-стопов. Как правило, аэродинамический баланс смещали на 0,4% назад с помощью более низкого расположения левой и правой плоскостей переднего крыла.

ФАЛЬСТАРТ

Паника в Ferrari подстегнула дебют F2005

Если в Ferrari и верили, что доработанная прошлогодняя машина, F2004M, позволит успешно начать кампанию-2005, то явно с этим просчитались. В результате команде пришлось выставить новую F2005 уже в Бахрейне, а не в знакомой Барселоне — на две гонки раньше, чем планировалось.

Избранная на старте сезона тактика была осознанным риском, но масштабы потерь оказались неприятным сюрпризом. Две первые гонки превратились в сомнительный мемориал для одной из лучших машин Ф1.

По словам главного конструктора Рори Бёрна, планировавшаяся отсрочка дебюта F2005 на пять гонок позволила бы команде более тщательно исследовать изменения в регламенте, чтобы лучше оценить возможности новинки. В особенности Бёрн отметил изменения в центральной секции диффузора, расположенной сразу за узлами трансмиссии.

Новые правила предписывают, чтобы внешняя часть диффузора/днища находи-

лась не менее чем в 70 мм от шины. Раньше такого требования не было, и шина плотно прилегала к днищу. Это позволяло поддерживать разницу в давлении воздуха над и под машиной.

Чтобы избежать потерь в этой тесной зоне, Бёрну пришлось полностью переделать заднюю часть двигателя и элементы трансмиссии. Компоненты необходимо было поднять, чтобы не мешать течению воздуха. Естественно, это не обрадовало инженеров — ведь центр тяжести оказался выше, а распределение веса нарушилось. Потребовалось тщательно взвесить все «за» и «против».

«Досрочный» дебют F2005 не оставил технического директору Россу Брону достаточного времени для тестов, на что он очень рассчитывал. И хотя надежность для Брона превыше всего, новой машине пришлось демонстрировать свои способности не в Испании, как планировалось, а в пустыне Бахрейна — в шести часах лета от базы команды.

Говорят цифры!

Все, о чем мечтают фанаты статистики

Обобщенная стартовая позиция 2005 года (после ГП Бахрейна)

1	Renault	4,8
2=	Toyota	5,5
2=	BMW-Williams	5,5
4	Red Bull-Cosworth	7,8
5	McLaren-Mercedes	8,8
6	Ferrari	11,8
7	B.A.R.-Honda	12,5
8	Sauber-Petronas	13,7
9	Jordan-Toyota	16,0
10	Minardi-Cosworth	18,5

Пройденная в 2005 году дистанция, км (после ГП Бахрейна)

1=	Фернандо Алонсо	921
1=	Ярно Трулли	921
1=	Кими Райккёнен	921
4=	Ральф Шумахер	915
4=	Дэвид Култарт	915
6	Фелипе Масса	910
7	Тяго Монтейру	883
8	Рубенс Баррикелло	876
9	Марк Уэббер	810
10	Жак Вильнёв	733

Шины: всего км на тестах, тренировках и в гонках (22.11.04* — 03.04.05)

1	Michelin	185 312
2	Bridgestone	49 467

Цифра месяца

После первых двух гонок сезона в лидерах чемпионата побывали гонщики Renault Физикелла и Алонсо. До сих пор напарникам такое удавалось лишь однажды: Фарине и Фанхио (Alfa Romeo) в 1950 году.

Двигатели: всего км на тестах, тренировках и в гонках (22.11.04* — 03.04.05)

1	Toyota	42 575
2	Honda	35 049
3	Ferrari	34 554
4	BMW	29 929
5	Mercedes	27 277
6	Renault	26 708
7	Cosworth	25 439
8	Petronas	11 768

Тесты: наибольший пробег, км (22.11.04* — 03.04.05)

Команда	В.А.Р.-Honda	32 390
Гонщик	Ник Хайдфельд	10 602

* дата начала предсезонных тестов в сотрудничестве с



Деловая мозаика

▽ Ferrari ставит завесу

Как мы и предсказывали месяц назад, на этапах, где запрещена реклама табака, Ferrari заменит логотипы Marlboro штрихкодом (на фото), создающим четкие под-сознательные ассоциации со знаменитым шевроном Marlboro.



▽ Всмотритесь в Ferrari

Olympus старательно эксплуатирует свои спонсорские отношения с Ferrari. Последний писк – бинокль, остроумно названный Ferrari Speed View 8 x 21. Эта штука создана в кооперации с Маранелло, а в ее конструкции использованы детали из углеродистого пластика. Нравится? Загляните на olympus.com/f1.



▽ Не для ботаников...

HP представила цифровую камеру серии BMW/WilliamsF1, выпущенную ограниченным тиражом. У 4,1-мегапиксельной камеры 21-кратный зум и 32 МВ памяти. Но самое крутое: всякий раз, когда ее включаешь, она издает такой же звук, как «десятка» BMW. Подробности – на amazon.co.uk/electronics.



Red Bull может себе позволить «эксклюзивную» раскраску



БЕЗ ГЛУПОСТЕЙ...

Приглашаются только «достойные»

Как уверяют в Red Bull Racing, команду вполне устраивает, что у нее нет солидных спонсоров. Забавно, но пока единственная наклейка на машине этой команды, принадлежащей компании по производству напитков, помещена... профильной компанией Rauch (она видна на корпусе зеркал).

Отсутствие других логотипов вызывает критику в адрес маркетологов RBR, однако владелец и руководитель компании Red Bull Дитрих Матешниц утверждает, что команда не только способна существовать без спонсоров, но и находится в выигрышном положении с маркетинговой точки зрения. По его словам, команда ведет переговоры с некоторыми брендами, специализирующимися на молодежной теме, но раскраска исключительно в цвета Red Bull в настоящий момент предпочтительнее.

Матешниц сказал: «Мы рассчитываем на Nokia, Swatch и PlayStation, которые могли бы стать нам отличными партнерами, но и нынешняя раскраска «без посторонних» нам очень нравится. Неплохо смотрится, и мы

не собираемся ее менять в ближайшее время. Это будет уникальный случай для F1».

По уверениям одного эксперта по маркетингу, близкого к команде, Матешниц не лукавит. «Он не намерен менять раскраску, отождествляющую команду с его компанией, – сказал он F1 Racing. – Он не нуждается в спонсорах и может позволить себе подобное чудачество».

Вместе с тем Матешниц не скрывает, что хоть он и в состоянии самостоятельно обеспечивать нынешний бюджет, в будущем ему понадобятся спонсоры, чтобы увеличить инвестиции в команду, – а он собирается это сделать. «(Но) спонсоры ему нужны, скорее, для того, чтобы сформировать нужный имидж (а не ради их денег)», – считает наш источник.

В Red Bull нас уверили, что не намерены торопить ситуацию, беспокоясь прежде всего о хорошем пиаре. «Их не интересуют сделки в \$3–4 млн, – уверяет другой высокопоставленный маркетолог. – Им нужны контракты стоимостью не менее \$10 млн».

«ЭКСТРЕМАЛЬНЫЙ» МАРКЕТИНГ Ф1 нужно «вернуться к болельщикам»

Формула 1 должна научиться лучше позиционировать себя на рынке – и срочно, а спонсоры могут в этом помочь. Таков смысл, опубликованного в журнале Marketing отчета, критикующего Ф1 за равнодушное созерцание того, как увеличивается разрыв между ее поклонниками и ключевыми игроками. По мнению авторов, грамотная политика в области привлечения спонсоров может помочь переломить ситуацию.

«Ф1 слишком замкнута сама на себя. У нее крайне привлекательные бренд и платформа для работы с прессой, но Ф1 оторвана от болельщиков», – говорится в отчете.

Что касается свежей струи, внесенной в автоспорт Red Bull, утверждается, что спон-

соры могут помочь перепозиционировать бренд Ф1 как одного из экстремальных видов спорта. А это, в свою очередь, будет способствовать усилению гламурной составляющей без использования избитых клише. Ф1 должна «восстановить баланс безопасности и гламура, позиционируя себя в качестве самого безопасного экстремального вида спорта в мире».

В отчете рекомендуется централизованно выделять средства на укрепление репутации Больших Призов. Кстати, именно с этой целью FOM, практически руководящая спортом, наняла бывшего специалиста МОК по маркетингу Майкла Пейна. Авторы отчета считают, что этого мало.



Картикеян – это \$10 млн Tata

ШИННЫЕ ВОЙНЫ

Нараин обмишулился

Несмотря на то что Нараин Картикеян принес Jordan впечатляющую сумму от Tata Motors, партнер команды Bridgestone выкручивает ему руки.

Нараин, вероятно, наивно предполагал, что, подписав контракт с Jordan, сможет на первом же этапе в Австралии украсить борта своей машины наклейками многолетнего персонального спонсора. Однако эта идея не нравится Bridgestone, что совсем неудивительно, поскольку спонсором индуса является шинная компания MRF.

Считается, что взнос Tata за Нараина достигает \$10 млн, то есть превышает вложения Gallaher, представленной брендом Sobranie.



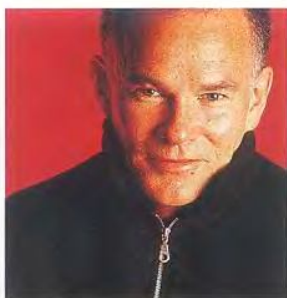
Девочки Fosters завоюют мир

ПИВНЫЕ ДЕНЬГИ

Fosters слилась с Ф1

Пиво Fosters первым получило статус официального пива чемпионата мира Формулы 1. Подписав многомиллионный контракт с Allsport, выступающей от имени Formula One Management, компания Fosters получила право использовать торговую марку Ф1 на упаковках и в официальных маркетинговых материалах по всему миру.

В рамках контракта Fosters будет размещать свои баннеры на трассах всех Гран При, а также получает эксклюзивное право на установку палаток по продаже пива на каждом этапе чемпионата. При этом контракты на спонсорство отдельных гонок – вероятнее всего, ГП Австралии и Великобритании – будут обсуждаться отдельно.



Питер Уиндзор

До сих пор так и не были объяснены причины прошлогоднего увольнения Дэйва Ричардса из B.A.R-Honda. Почему они на это пошли?

Знаю, об уходе Дэйва Ричардса из B.A.R-Honda было сказано немало, и с тех пор «много воды утекло», как часто говорят и в жизни, и в Ф1. Это, кстати, любимый эвфемизм, за который на пит-лейне часто прячутся те, кто не желает задумываться о проблемах или брать на себя ответственность за разного рода неприятности.

Конечно, есть опасность все упростить. Но люди, которых это касается, обязательно скажут, что все гораздо сложнее, чем вы думаете, и что однозначного ответа нет. На самом же деле подразумевается, что они просто и сами не знают, почему их машина, скажем, быстра, или, наоборот, ей не хватает скорости, или почему они делают то, что делают. И так было всегда – начиная с момента, когда человек впервые столкнулся с проблемами недостаточного или избыточного поворачивания, плохих тормозов или плохого сцепления с трассой.

Однако я должен признать, что до сих пор не понимаю один аспект плана по «свержению» Дэйва Ричардса. Вся эта акция казалась бессмысленной зимой, да и сейчас, когда B.A.R-Honda начинает новый сезон, смысла не прибавилось. Вспомним факты. В конце 2001 года Дэйва Ричардса (через его фирму Prodrive) наняли на работу: ему предстояло реформировать команду, которая тратила колоссальные деньги, но не могла похвастаться результатами. Он провел эти реформы. При нем B.A.R-Honda заняла второе место в прошлогоднем Кубке конструкторов. Более того, взойшла звезда Дженсона Баттона, чего не происходило в течение четырех сезонов, прошедших с момента его дебюта в составе Williams в 2000 году. Ричардс выгнал Дженсона, поддержал его после аварии в Монако-2003 и не отвернулся, когда Баттон внезапно посреди сезона решил, что ему будет лучше в Williams.

Старые добрые времена: счастье было недолгим? В Бахрейне Дженсон второй раз поднялся на подиум, а во главе прогрессирующей B.A.R стоял Дэйв Ричардс (внизу)

Все это было не случайно. У Ричардса тоже бывали провальные гоночные проекты, но он доказал, что знает, как надо управлять командой или даже двумя командами. Однако случилось то, что случилось. Зимой по неясным причинам Ричардс был... смещен.

И вот теперь, после трех этапов нового сезона, B.A.R-Honda кажется лишь бледной тенью той команды, которую

мы видели год назад. Возможно, сейчас я зашел слишком далеко, поскольку многое из происходящего скрыто от посторонних глаз, а команде запрещают говорить об этом, и якобы никакой связи между уходом Ричардса и нынешними проблемами B.A.R вообще нет... Но я все же выскажусь. В чем смысл автогонок? В результатах. Любой прогресс можно точно зафиксировать старым добрым секундомером – для этого не нужны компьютерные модели. Результат – победа или поражение – вот что является свидетельством перемен.

А с уходом Ричардса ситуация изменилась значительно. Не знаю, насколько значительно, потому что я не работаю в B.A.R и не вхожу в состав правления B.A.R-Honda. Я не знаю, сколь высоким уважением пользовался Ричардс, когда он командовал людьми, нанимал их, увольнял или настраивал на подвиги. Но догадываюсь, что такое уважение было. Чем еще можно объяснить великолепную, слаженную работу команды в конце прошлого сезона? (Говоря «команда», я подразумеваю и Honda тоже). Как, в конце концов, они смогли добыть 119 очков?

Уверен, что B.A.R-Honda вскоре обретет былую скорость. Она не может провалиться, потому что в команде работает слишком много хороших людей и слишком многое здесь организовано как надо. К тому же Honda – это сила. Такума становится все более зрелым гонщиком. У Дженсона новый менеджер. А бодрячок Ник Фрай, сменивший Ричардса, всесторонне знает дело, которым занимается. Последние проблемы были связаны с машиной: выходили из строя масляные магистрали, сцепление, тормоза, были сложности с управляемостью, не хватало сцепления с трассой, ломались крепления датчиков – все это, я уверен, происходило бы независимо от того, сохранил бы Дэйв Ричардс свой пост или нет. И все же...

И все же Дэйв, наверное, выкрутился бы из подобной ситуации: он перешел бы в наступление, не дожидаясь, пока начнется обвал – как в свое время он поступал в Benetton или в той же B.A.R, когда он только туда пришел. Так поступают грамотные менеджеры. Ричардс, по моему, единственный макромеджер на пит-лейне, не считая Михаэля Шумахера и Флавио Бриаторе. Все остальные слишком погрязли в болоте политических интриг Ф1 или в каких-то личных дрызгах. Есть и еще один фактор, который вообще не имеет материального выражения. Это старая прописная гоночная истина, которая гласит: не надо чинить то, что не сломалось. Дело в том, что люди из мира автоспорта очень редко могут внятно объяснить причины своего успеха. В прошлом году B.A.R-Honda выступала очень успешно, но потом там начались перемены. Все просто.

Я все это говорю потому, что после трех гонок имя Дэвида Ричардса на пит-лейне уже забыто. Еще бы: столько воды утекло! Настала новая эпоха. Renault! Фернандо! Ярно! Михаэль! А вот ни Дженсона, ни Таку что-то не видно, как не видно и самого Ричардса. И это грустно.

Но я его не забыл и до сих пор не понимаю, почему его уволили. Это дело не закрыто, и я хотел бы услышать объяснения. ①

И вот теперь, после трех этапов нового сезона, B.A.R-Honda кажется лишь бледной тенью той команды, которую

‘Ричардс наверняка выкрутился бы из подобной ситуации: перешел бы в наступление, не дожидаясь, пока начнется обвал’





Алан Хенри

Жизнь тест-пилота Ф1 – бесконечная круговерть по пустым трассам. И полная боевая готовность – 24 часа, 7 дней в неделю. На всякий случай...

После того как во время ГП Малайзии Энтони Дэвидсон занял место Такумы Сато, можно было представить, что тест-пилот McLaren Педро де ла Роса страстно возжелал, чтобы подобный счастливый шанс представился и ему. Но он и знать не знал, что получит этот шанс лишь две недели спустя – вследствие неудачного падения Хуана Пабло Монтойи во время игры в теннис. Тест-пилоты Ф1, живущие в диковинной стране несбывшихся ожиданий, с одной стороны, не могут всерьез рассчитывать на такую возможность, но с другой – должны быть готовы к ней в любой момент. Поскольку второй высоко котирующийся тест-пилот McLaren Алекс Вурц, впечатливший всех лучшим временем, показанным в Бахрейне во время пятничной тренировки, смиренно сидел на скамейке запасных, утешаясь ролью третьего гонщика, де ла Роса ухватился за этот шанс обеими руками и выполнил свою работу на «отлично».

Он устроил настоящее шоу и финишировал пятым – лишь на два места позади Кими Райккёнена и к тому же с самым быстрым кругом гонки в своем активе. Но уже на следующей неделе и де ла Росе, и его австрийскому коллеге придется вернуться к суровой реальности.

MP4-20 подходит Вурцу далеко не идеально. И все же он принял участие в пятничной тренировке в Бахрейне, показав время на 1,2 с лучше, чем победитель гонки Алонсо

В паддоке имеет хождение весьма бородатая шутка насчет того, что многим тест-пилотам во сне видится, как их боевые напарники поскальзываются в душевой, наступив на кусок мыла... А еще тест-пилоты всерьез подумывают, не отполировать ли до зеркального блеска ступени моторхоума? На самом же деле участь большинства из них состоит лишь в том, что они монотонно нарезают круги по богем

забытым автодромам перед пустыми трибунами, выполняя черновую работу, плодами которой воспользуются другие. Невоспетые герои, если угодно!

Но при малейшей возможности надо пытаться обернуть эту ситуацию в свою пользу. Найджел Мэнселл получил работу тест-пилота Lotus летом 1979 года – после того как выиграл тест на выбывание, одержав верх над тремя другими соискателями. Но, участвуя в этом испытании, он горстями глотал анальгетики, поскольку за неделю до того на трассе в Оултон-парке в гонке Ф3 неудачно приземлился вниз головой. Проще говоря, Мэнселл увидел, что заветная дверца слегка приоткрылась, и тут же ринулся в образовавшуюся щель. Все остальное – уже достойные истории. Иногда чья-то трагедия оборачивается для тест-пилота неожиданным шансом. В 1994-м Дэвид Култард работал тестером в Williams, но гибель Айртона Санны привела к тому, что он оказался за рулем боевой гоночной машины и впоследствии выиграл 13 Гран При. Это стало суровым напоминанием о том, какую боль может причинять Ф1, но, слава богу, происходит подобное нечасто.

Порой настоящие проблемы остаются незамеченными. При просмотре видеозаписей, снятых в Сахире камерой, установленной на машине Алекса Вурца, остается впечатление, что в кокпите ему настолько тесно, что он держит руль одной рукой. Если так оно и было, то это его эпизодическое выступление должно впечатлять не меньше, чем гонка де ла Росы.

Или взять того же Энтони Дэвидсона, который в Малайзии в субботу утром был призван на замену заболевшему Такуме Сато. Вот он, долгожданный момент? И да, и нет. С одной стороны, осуществилась мечта, но проблема заключалась в том, что накануне гонки Энтони готовился к предстоящим тестам в Барселоне и всячески старался, чтобы его биологические часы были настроены на европейское время. И потому когда менеджер команды В.А.Р.-Honda разбудил его звонком в 6.30 утра, Энтони удалось поспать всего три часа. Тем более что все происходило на фоне обстоятельств, которые никак нельзя назвать идеальными для подготовки к квалификации перед вашим первым ГП почти за три года: выезжать на пыльную трассу Энтони предстояло первым, да еще и использовать комплект Michelin, который днем ранее изрядно истрепал Такума Сато. Ничего удивительного, что он излишне осторожничал и в итоге оказался на неожиданно далекой стартовой позиции.

В гонке вышедший из строя мотор Honda не позволил Дэвидсону показать какой-либо заметный результат. К его разочарованию, мимолетная возможность растаяла, и Энтони остается только ждать, когда же окошко приоткроется вновь. ①

‘По паддоку гуляет бородатая шутка о том, что многим тест-пилотам во сне видится, как их боевые напарники поскальзываются в душевой, наступив на кусок мыла...’





Редкая возможность
показать себя
в настоящем деле
растаяла вместе
с дымом от
сгоревшего мотора
Honda...

Разочарованию
Дэвидсона не было
предела. Теперь ему
вновь остается
только ждать...



↑ Ф1 – это не только человек за рулем. Чтобы добиваться успехов, нужна слаженная работа всей команды

→ Теперь члены команды могут обратиться за помощью или советом к любому специалисту Toyota в любой точке мира



НАДО БОЛЬШЕ ОБЩАТЬСЯ

Новая система взаимодействия позволит Panasonic Toyota Racing воспользоваться всей мощью ресурсов японского автогиганта для решения своих задач в Формуле 1

Быть может, новый технический регламент и привел к некоторому снижению скоростей, однако Формула 1 по-прежнему, бесспорно, является вершиной автоспорта, ареной, где необходимо постоянное развитие, — и это касается не только машин. В последние месяцы Panasonic Toyota Racing усовершенствовала свои методы работы так, чтобы они максимально соответствовали философии «все под одной крышей». Выгоду от внедрения новой системы взаимодействия ощущают все сотрудники команды, от гонщиков до конструкторов, — ведь она помогает добиваться единой цели совместными усилиями всей организации.

В какой-то мере это следствие уроков, полученных командой за три года выступлений в Ф1,

но вы наверняка удивитесь, узнав, что эти перемены в значительно большей степени произошли под влиянием отдела... дорожных машин! Внедряя технологии, благодаря которым производство автомобилей Toyota отличается надежностью, эффективностью и низкими расходами, команда Ф1 рассчитывает получить преимущество перед своими соперниками.

Использование Системы производства Toyota (СПТ) на базе Panasonic Toyota Racing в Кёльне показало, что технологии серийного производства могут усилить гоночную команду, а ведь считается, что эти вещи несовместимы.

«СПТ способствует ускорению производства компонентов вдвое при двукратном повышении их качества, — говорит президент команды Джон Хауэтт. — Благодаря

ря СПТ мы можем усовершенствовать наш процесс производства и сэкономить время. Ф1 развивается столь стремительно, что время — ценный товар».

«Но уникальность нашей программе Ф1 придает не только внедрение принципов и методов работы Toyota, — говорит глава команды Цутому Томита, — но и возможность максимального использования всех ресурсов Toyota во всех аспектах нашей деятельности в гонках. И это прекрасно демонстрирует наше представление о Toyota как о глобальной организации, единой в стремлении к достижению общей цели».

Современные технологии связи, от электронной почты до видеоконференций, открывают команде Ф1 доступ к глобальным ресурсам Toyota. Специалисты, разделенные тысяча- ▶



↑ Кейзо Такахаси (справа), директор по вопросам координации, организует взаимодействие всех отделов

← Система в действии: директор по Ф1 Ричард Крегган (слева) и Ральф Шумахер обсуждают варианты повышения скорости TF105

ми километров, могут свободно обмениваться информацией. Именно таким образом кёльнская база, где создавалось шасси TF105, получила значительную поддержку из Технического центра Toyota в японской Хигасифудзи.

«К полномасштабным работам по двигателю техцентр в Хигасифудзи подключился только в 2003 году, — рассказывает Йосиаки Киносита, генеральный директор спортивного отдела Toyota и исполнительный вице-президент Toyota Motorsport. — Для начала, как и в любом другом проекте, мы четко распределили функции, чтобы избежать дублирования. Это всегда способствует повышению эффективности, и мы теперь можем гордиться отличным взаимодействием наших специалистов в Японии и Германии».

Ныне центр Хигасифудзи участвует и в работах по шасси, в частности, значительную поддержку получил отдел аэродинамики.

«В Кёльне мы решаем главным образом вопросы текущей работы по машине, — объясняет Киносита. — В Хигасифудзи мы больше заняты перспективными разработками».

Что касается Кёльна, линии коммуникаций позволили отделу аэродинамических исследований повысить коррелированность результатов продувок в трубе и дорожных испытаний. В отделе шасси работают две бригады конструкторов, одна из которых занимается созданием машины следующего сезона, а другая — доводкой нынешней. Внедрение системы производства Toyota позволяет быстро добиваться улучшений, как показали изменения, произведенные на TF105 в период между ее презентацией и Гран При Австралии.

→ Техцентр Toyota в Хигасифудзи, Япония, обеспечивает команде Ф1 бесценную поддержку



↑ В отделе шасси теперь трудятся две команды: одна занимается нынешним шасси, другая — перспективным

← Линии связи с аэродинамической трубой в Кёльне позволяют повысить ее эффективность





«Мы довольно рано представили TF105 в базовой аэродинамической конфигурации, что дало нам преимущество в темпах ее доводки, — говорит технический директор (шасси) Майк Гаскойн. — Уже в начале января мы могли выпустить машину на тесты в Хересе и заняться подбором шин и оценкой надежности шасси. Для нас было чрезвычайно важно как можно больше сделать за период предсезонных тестов, потому что мы добровольно приняли решение ограничить объемы тестов в течение сезона до 30 дней.

Обычно мы планируем подготовить значительно усовершенствованный вариант аэродинамики к первому Гран При, но на этот раз он был готов уже спустя 4 недели после презентации. Это показывает, насколько быстро мы можем выпускать доработанные узлы».

↑ Спустя всего 4 недели после презентации TF105 ее аэродинамика была существенно доработана

← «Базовый» вариант TF105 был представлен довольно рано, чтобы обеспечить команде преимущество в предсезонной подготовке

Постоянное совершенствование — один из базовых принципов работы Toyota Motor Corporation. Как видите, он прекрасно работает и в Panasonic Toyota Racing. Нынешний сезон отмечен непредвиденными изменениями — так всегда бывает в гонках ГП, — но у нас есть все, чтобы справиться с превратностями судьбы и ближе подойти к достижению главной цели — успеху в Ф1. ■



В чем проблема? В гонщике? В машине? Или это инопланетяне порчу навели?

Приз за лучшее письмо номера присуждается Гарсевану Джорбенадзе.

Мы в курсе, что наш постоянный читатель – давний поклонник Жака, и понимаем, как трудно далось ему это признание

Письмо номера Жак – в очках, но без очков

На фоне катастрофического выступления Шуми и Ferrari очередной провал Вильнёва прошел тихо и буднично. Трудно быть фанатом канадца, помнить его скорость, отвагу, титул и все эти последние семь с небольшим сезонов искать ему оправдания, сетовать на невезение, винить болид, но никогда его самого.

Наконец, настал момент признать что Жак действительно и уже довольно давно не отвечает высоким стандартам пилота Ф1.

Конечно, было бы лучше, если бы Вильнёв ушел до того, как Петер Заубер укажет ему на дверь, но смею надеяться, что истинные поклонники автоспорта будут помнить не неудачи канадца, а те времена, когда он на равных соперничал с Михаэлем...

Гарсеван Джорбенадзе, Грузия, по e-mail

Дайте жалобную книгу!

Узнав, что презентация Jordan будет проводиться в Москве, я, как и все тифози Формулы 1, конечно же, об-

радовался. И вот наступила долгожданная пятница. О школе не могло быть и речи, я сразу же направился на Красную площадь. Но уже к 10 часам секьюрити поставили ограждения, затем приехала милицейская «газель», оттуда вышла четверка мент... милиционеров, и нам предложили вообще покинуть площадь. Пришлось повиноваться... Когда с эвакуатора сняли болид и расположили неподалеку от Лобного места, то вокруг поставили еще один ряд заборов...

Прошло все более или менее торжественно, но... Есть одно большое НО. Алекс Шнайдер говорил (F1 Racing, март, с. 67): «Я призываю всех поклонников автоспорта поддержать нашу команду, когда она бросит вызов судьбе в 2005-м и в последующие годы». Поклонники автоспорта пришли, хотели поддержать. А где ответ на поддержку? Два ряда ограждений да толпа секьюрити и VIP-гостей, за которой ничего не видно?..

Антон Соколов, Москва, по e-mail

Сочувствуем, но удивляться тут нечему. По части доступности для публики Ф1 относится к самым недемократичным видам спорта. Давно уже повелось, что для народа – только телевизор да трибуны – если повезет. Нет, конечно, можно заплатить несколько тысяч у. е. и на какую-нибудь гонку купить пропуск в элитный Paddock Club, оказавшись таким образом рядом с кумирами, – но, согласитесь, не каждый на это пойдет.

Дуэль не состоялась или перенесена?

Вы писали про борьбу Физикеллы и Алонсо. А нет ее. Странная штука: стоило Фи-



зикелле выиграть первую гонку сезона, как в следующих двух его машина просто не ехала. Ему просто дают понять, что не надо рыпаться на Алонсо – лидера команды. Подумайте над этим.

Дима Лукичев, 15 лет Пенза, по e-mail

Дорогой Дима! Мы подумали и решили спросить об этом самого Физикеллу. Мнение Джанкарло о его новой команде и о машине Renault R25 читайте в следующем номере F1 Racing.

Нехорошо получается!

Многоуважаемые господа из FIA, вы хотите как лучше, а получается абсолютно наоборот! Больше половины ваших нововведений сводится к одному: уравнивать Ferrari с другими командами. Но в ваших стремлениях не видно ни капли честности (по отношению к Ferrari). Вы не стремитесь поднять все команды на высоту Ferrari, а пытаетесь опустить ее до уровня остальных. Это несправедливо. Ferrari всех своих успехов добилась сама, и остальным командам тоже никто не мешал работать. Валерия Окунева, по e-mail



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

(НЕ)ПРЕВЗОЙДЕННЫЙ МАСТЕР?

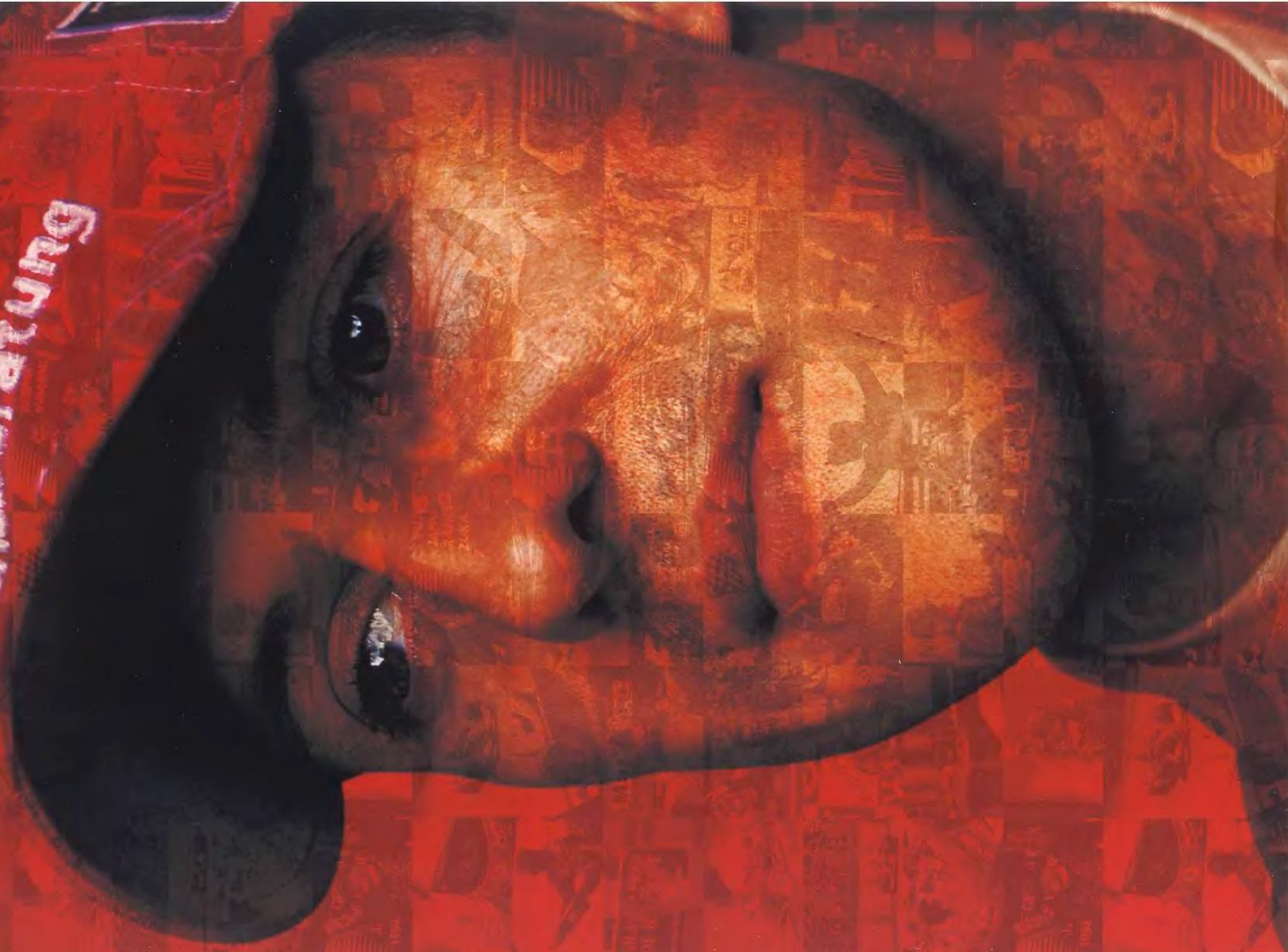
Выше голову, сынок!

Не лучшее начало сезона для чемпиона мира и его команды. Но мы это уже проходили. Берегитесь! Михаэль умеет добывать нужные ему победы и очки. Но есть ли еще порох в его пороховницах?

Текст Пьер Уиндзор

NEIL COOPER, LIT AGENCE

deutsche
Ansberrating



ХОНЕЧНО, ВСЕ МЕНЯЕТСЯ —

даже Михаил Шумахер, добывавший титулы с размерностью метрочма. Меняются правила, разнаеваются команды, машины становятся совершеннее.

Вот и сейчас.

Михаил, образца 2005 года еще еще отнюдь не к своей работе с окисленным газом, хотя и испытывает такое острое счастье. Пускай он и не президент какой-нибудь там страны, и не кинозвезда, но его имя стоит в одном ряду с самыми известными именами на планете. Рядом с Фетти — скажете вы.

Мы встретились в Мельбурне, где Михаил вновь предстоит вступить в бой, защищая свой титул (в седьмой раз подряд) и рассчитывать при этом, возможно, не только конкурентов Фетти 2004 года. Но и самому обыкновенно зму он проведет дома в Швеции и в Норвегии, где только и может быть самим собой и наслаждаться обществом подражателей детей — Джона Марри (8 лет) и Мика (6 лет).

Представьте себе, каково это, разорочивая любую газету или включая телевизор, зная наверняка, что ты обязательно увидишь как минимум одну, а то и несколько статей или сюжетов о себе. Представьте, как трудно при этом становится отличать правду от вымысла: есть ты, о котором пишут газеты, и другой «ты», тот, что касается на лыжах и попутно «ты», тот, что касается на лыжах и попутно «ты», тот, что касается на лыжах и попутно «ты»... Представьте, каково это — иметь состояние, которое не потратить и за целую жизнь. Представьте, как мучительно мысли о том, что в этой жизни что-то произошло, да и все гонимки на пил-лене значительнее сложнее его? Вероятно, не нужно.

Ни один чемпион мира не оставался на вершине так долго, как Шумахер. Ники Лауде настолько понадеялся, уходить на пенсию, что он провезел эту операцию дважды. Ален Прост выиграл свою последнюю битву, когда Уильямс-Найши считались непобедимой, и быстро ушел, пока волшебство еще было в силе. Джеки Стюарт всегда понимал, что его карьера не будет длиться вечно — правда, в 70-х профессия гонимки была куда опаснее. Мика Хюккинну стало неинтересно уже после второго чемпионского титула.

А вот Михаил все наоборот, он качает побед и наслаждается каждой минутой своей жизни. Вот он в спорте отел, делает раскраску, работает со свободными весами, даже шлем надел, чтобы потренировать мышцы

даже Шумахер, добывавший титулы с размерностью метрочма. Меняются правила, разнаеваются команды, машины становятся совершеннее.

Вот и сейчас. Михаил, образца 2005 года еще еще отнюдь не к своей работе с окисленным газом, хотя и испытывает такое острое счастье. Пускай он и не президент какой-нибудь там страны, и не кинозвезда, но его имя стоит в одном ряду с самыми известными именами на планете. Рядом с Фетти — скажете вы. Мы встретились в Мельбурне, где Михаил вновь предстоит вступить в бой, защищая свой титул (в седьмой раз подряд) и рассчитывать при этом, возможно, не только конкурентов Фетти 2004 года. Но и самому обыкновенно зму он проведет дома в Швеции и в Норвегии, где только и может быть самим собой и наслаждаться обществом подражателей детей — Джона Марри (8 лет) и Мика (6 лет).

Представьте себе, каково это, разорочивая любую газету или включая телевизор, зная наверняка, что ты обязательно увидишь как минимум одну, а то и несколько статей или сюжетов о себе. Представьте, как трудно при этом становится отличать правду от вымысла: есть ты, о котором пишут газеты, и другой «ты», тот, что касается на лыжах и попутно «ты», тот, что касается на лыжах и попутно «ты»... Представьте, каково это — иметь состояние, которое не потратить и за целую жизнь. Представьте, как мучительно мысли о том, что в этой жизни что-то произошло, да и все гонимки на пил-лене значительнее сложнее его? Вероятно, не нужно.

Ни один чемпион мира не оставался на вершине так долго, как Шумахер. Ники Лауде настолько понадеялся, уходить на пенсию, что он провезел эту операцию дважды. Ален Прост выиграл свою последнюю битву, когда Уильямс-Найши считались непобедимой, и быстро ушел, пока волшебство еще было в силе. Джеки Стюарт всегда понимал, что его карьера не будет длиться вечно — правда, в 70-х профессия гонимки была куда опаснее. Мика Хюккинну стало неинтересно уже после второго чемпионского титула.

(НЕ)ПРЕВЗОЙДЕННЫЙ МАСТЕР?



‘Именно жажда побед держит его в Формуле 1. Однако трудное это дело — побеждать’

лось занять то место, которое он занимает сегодня. Он не только самый успешный гонимок за всю историю Ф1, он еще и самый успешный менеджер на пил-лене, не говоря уже о том, что он — основная движущая сила технического прогресса. В этом и состоит одна из причин профессионального долголетия Михаила. Будь он просто гонимком, как Prost или Хюккин, ему, наверное, уже давно надоело бы все. Но Михаил гонит на машине, созданной командой, в формировании которой он сыграл ключевую роль. Он всегда знает, что именно нужно команде, он умеет делиться полными, управлять персоналом, поддерживать общий настрой. Настоящий чемпион-оркестр.

А что можно сказать о команде Ferrari образца 2005 года? Какую тактику выбрал Ми-

В Австралии после очень медленной квалификации, проехавшей в дождь (всезаверху), перед Михаилом открылся весьма неприятный вид на стартовое поле (вверху): что, Михаил, первая седина?

включая Ferrari, от этой команды не ожидал. Между тем новый сезон начался для Михаила непросто. Сопоставляя на новый формат квалификации, Ferrari нашла на том, чтобы порядок старта в суботней сессии не накаивал победителя предыдущей гонки, а был ему на руку. Другими словами, чтобы в первый сессии победитель предыдущей гонки стартовал последним, тогда как в 2003 — 2004 годах он открывал квалификацию, когда трасса была еще «не раскисана». Это было логично, так как первая квалификация становилась более яркой и значимой: раньше на этом этапе просто разыгрывался порядок старта, а теперь, время, показанное в этой сессии, учитывается в итоговом квалификационном результате. С доводами Ferrari все отпало.

халь? В самом начале сезона он и его окружение (Росс Брон, Жан Тодт, Рори Бери, Паоло Мартинелли) вполне логично решили продолжать выступать на машине образца 2004 года, приведенной в соответствие с требованиями нового технического регламента. Новое правило «один двигатель на две гонки» заставляет больше внимания уделять надежности, но ведь именно надежность была фирменным знаком F2004. Может, одна-две команды, использующие шины Michelin, и будут быстрее в первых гонках, но Ferrari намеренно упущенное...

А что можно сказать о команде Ferrari образца 2005 года? Какую тактику выбрал Ми-



> Чемпионы «постарше» Шуми

Только девять бывших чемпионов мира завоевывали свои последние титулы, будучи старше Михаэля.

Составил Оливер Пигэм

Из 27 гонщиков, побеждавших в чемпионате с 1950 года, девять были старше Михаэля Шумахера на момент, когда он выиграл свой седьмой титул в 2004 году: ему было 35 лет, 7 месяцев и 26 дней. Вот эти «старые перечницы»:

Ники Лауда — 35 лет 7 месяцев 30 дней, в 1984 г. (третий титул)

Дэймон Хилл — 36 лет 1 месяц 26 дней, в 1996 г.

Ален Прост — 38 лет 7 месяцев 2 дня, в 1993 г. (четвертый титул)

Марио Андретти — 38 лет 7 месяцев 10 дней, в 1978 г.

Найджел Мэнселл — 39 лет 8 дней, в 1992 г.

Грэм Хилл — 39 лет 8 месяцев 19 дней, в 1968 г.

(второй титул)

Джек Брэбем — 40 лет 5 месяцев 2 дня, в 1966 г. (третий титул)

Джузеппе Фарина — 43 года 10 месяцев 3 дня, в 1950 г.

Хуан-Мануэль Фанхио — 46 лет 1 месяц 11 дней, в 1957 г. (пятый титул)

А если вам кажется, будто Шуми пора уходить на пенсию, то напомним, что самым старшим по возрасту победителем Гран При был Луиджи Фаджиоли. Он выиграл ГП Франции 1951 года, когда ему было 53 года и 22 дня...

Гонка в Сепанге могла бы быть и лучше (левое и правое фото сверху: в закрытом парке среди прочих, добравшихся до финиша), но, учитывая недостатки машины, Михаэль провел ее неплохо и даже заработал очки; однако класс, который показала в начале сезона Renault, в планы Ferrari не входил

Трудности Михаэля в Мельбурне были связаны с тем, что в соответствии с новым форматом квалификации ему предстояло, в лучшем случае, выехать на трассу, когда она еще была грязная, а в худшем — под дождем. Из-за капризов природы ему пришлось стартовать из глубины стартового поля, но ситуация осложнилась еще больше, поскольку он (решив в первой гонке перестраховаться — и, разумеется, это решение было принято еще до первой квалификации) сделал выбор в пользу более жесткого из двух вариантов шин, предложенных Bridgestone. А Рубенс (видя несущиеся по небу тучи) остановился на мягком.

Вот почему после пит-стопа Михаэлю явно не хватало сцепления с трассой, и его быстро нагнал Ник Хайндфелд на Williams. Ник начал атаку издалека, чем удивил Михаэля, спокойно входившего в поворот, — и они столкнулись. Немецкая бульварная пресса тут же обозвала его Рэмбо, стареющим уличным бойцом, который вместо того чтобы просто сдать позиции выпихивает с трассы других гонщиков. Михаэль покинул автодром, как только удостоверился, что Рубенс великолепно провел гонку и финишировал вторым, хотя и стартовал из середины поля. Все шло по плану, если не считать триумфа Renault.

Но интересно, что и в Малайзии Михаэлю пришлось несладко — но уже по другим причинам. Дело было не только в том, что скакался возраст машин Ferrari в сравнении с Renault; начались проблемы и у Bridgestone. Их шины оставались слишком жесткими даже при температурах под 40°C. Гонщикам Ferrari не хватало сцепления с трассой по ходу единственного круга квалификации, но и

после 15 кругов гонки шины лучше работать не стали. Почему так вышло — загадка, но имеет смысл вспомнить, что в прошлом году перед ГП Малайзии Баррикелло отправили в Европу — испытывать шины.

В этом году ни у кого не повернулся язык попросить его сделать это еще раз, но и Михаэль не собирался этим заниматься... так что перед ГП Малайзии тесты шин проводили Марк Жене и Лука Бадрер. В то же время в Michelin от множества ее клиентов стекалась самая разнообразная информация, которая позволила учесть все возможные варианты.

В итоге мы увидели Михаэля таким, каким не видели уже давно: сражающимся в квалификации за место в середине стартового поля, чтобы потом в гонке добыть всего несколько очков. События развивались по наименее сценарию. Другими словами, в экстремальных условиях машиной, которая плохо держит трассу, управлять гораздо сложнее, чем, например, Renault и Toyota, отличающимися высоким уровнем сцепления. Если бы Михаэль заранее начал стелить соломку, потихоньку готовясь к окончательному уходу из спорта, эта гонка в Малайзии могла бы послужить хорошим началом такого процесса: никто и не заметил бы, что он пришел седьмым или десятым.

Но Михаэль безупречно провел гонку от первого до последнего круга, почти не делал ошибок, берег шины и демонстрировал удивительную концентрацию и физическую готовность. В трафике Михаэль ведет себя как волк-одиночка — всегда готов к атаке. Неважно, на кого идет охота — пусть даже на Sauber или на Red Bull. На ГП Малайзии Ми-

хаэль вел свою машину так, словно от исхода гонки зависела судьба чемпионского титула. В награду он получил два очка — только о них, конечно, забыли в атмосфере праздничного безумия, охватившей всех после триумфа Фернандо Алонсо и Ярно Трулли. Однако скромные два очка, добытые Михаэлем, стоили гораздо больше, чем можно было предположить с точки зрения математики: они говорят о том, что Михаэль все еще не утолил свою жажду побед.

Михаэль знает, как выигрывать чемпионаты, и знает, что этот сезон будет долгим. Пока, до Бахрейна, он ошибся лишь в выборе резины в Мельбурне и, возможно, зря не обеспечил свое или Рубенса участие в шинных тестах перед ГП Малайзии. Больше его упрекнуть не в чем. Теперь у него есть цель и есть что отыгрывать. С этого момента чемпионский титул Михаэля в основном будет зависеть от возможностей Ferrari F2005. На решение вопроса выпускать или не выпускать новую машину на трассу до Бахрейна повлияли некие проблемы, связанные с краш-тестами, и эта задержка может привести к серьезным последствиям. А может и не привести.

А то, что происходит сейчас, называется кормлением акулы сырым мясом. Раньше твердили: «Ф1 стала скучной. Михаэль Шумахер всегда выигрывает. Никто не хочет смотреть гонки Ф1», — и эти слова, повторяемые из раза в раз, могут свести с ума. Но теперь все изменилось. Теперь говорят по-другому: «Михаэль уже не тот. Ferrari проиграла. Михаэль не станет чемпионом мира».

Как вы думаете, какое из этих высказываний сильнее заденет здоровую психику Михаэля Шумахера? **1**



ШУМИ

И ЕГО ОБОЧИНЫ

Потеря контроля над собой, петушиные наскоки, чрезмерные амбиции, циничные игры – Михаэль Шумахер повинен в каждом из этих грехов. Перед вами все случаи, когда его гонки, начиная с Австралии '91, заканчивались авариями

10 СЕПТЕМЬ 2001 ГОДА Журнал «Автоспорт»

1991 Австралия (ниже)

Тропический ливень затопил трассу и вынудил стюарда остановить гонку уже после 14 кругов. Михаэль (это был его 6-й ГП) ехал блестяще и к концу второго круга держался 4-м, опережая своего напарника Нельсона Пике. Потом его развернуло, он попытался вернуться, но в него врезался Нельсон. Шуми вновь закрутился, приняв на себя Fagat Жана Алези и Lamborghini Николы Ларини, от чего обломки разлетелись по всей трассе. Скорее, хотя уже эти первые круги стали смертельным его гоним.

1992 Франция (справа)

Одна из самых богатых на приключения гонок Михаэля. На первом круге в шпильке Adelaide он боднул McLagen Honda Айртона Сенны. Сenna выбыл из гонки, но долго злорадствовал по поводу Шумахера, когда гонку из-за дождя прервали на 19-м круге. «Так ему и надо, маленькому уползунку», – сказал Сенна, когда возмужденный Шуми вылезал на рестарт. И был прав! Михаэль уперся в Turrent-Honda Стефано Модены в том же повороте – и тоже оказался вне игры.



Первый круг: Михаэль выбивает разъяренного Айртона из ГП Франции '92

Дождь испортил Шуми пилота в Аделаиде '91



1992 Сан-Марино

Мартин Брандл пришел в Benetton в 1992 году и не стеснялся соперничать с Шуми. В Имоле в начальной фазе гонки Айртон ехал пятым, а Михаэль шестым – и предпринимал отчаянные попытки обойти своего британского соперника. В конце концов будущий чемпион ошибся и на 19-м круге вылетел в барьер из шин на ступе в левый поворот Pivazza. Он выбрался обратно на трассу и попытался продолжить гонку, но передняя подвеска его B192 была повреждена слишком сильно.

1993 Япония

Михаэль занял в квалификации на Сузукэ четвертое место вслед за Простом (Williams) и гонщиками McLaren Сенной и Хаккинемом (Мика проводил за эту команду только вторую гонку). Со старта Шуми держался шестым, а когда шедший перед ним Джимон Хилл атаковал Герхарда Бергера, попытался воспользоваться ситуацией и обойти их обоих. Не вышло. Переднее левое колесо Benetton ударило в правое заднее Williams. Подвеска была разбита, и гонка для Шуми на этом закончилась.

1993 ЮАР

И вновь Михаэль сошелся с Сенной колесо в колесо в первом раунде чемпионской гонки 1993 года. На второй круг он ушел на уступах Айртону всего 1,7 с. Обойти его не удалось. Ален Прост на Williams-Renault, но эта пара продолжила свою битву, пока на 40-м круге Михаэль не предпринял попытку пропустить мимо соперника. Айртон не уступил трассу и отправил гонщика Benetton в разворот. Мастер преподал Шумахеру тонкий урок дисциплины и твердости.

1993 Европа

Михаэль вырвал у Сенны третье место на старте гонки, проходившей в холодный и сырой пасмурный понедельник, после чего вынужден был проклипать неэффективность своей системы треккин-контроля, наблюдая, как Айртон обходит всех. Шуми понемногу шел 6-м, но на 23-м круге улетел в гравий. Вилли он в этой аварии только себя, поскольку рискнул оторваться в гонку по мокрой трассе на сликах. При переломлении на 3-ю передачу задок Benetton сорвался – и все было кончено. ▶

Вилли за вылет не
Интересно-добр
Михаэль, долгие
только себя:
развернуло
Фаворит, что злот
участок очно, авария
(стр. 4-5)



Вне себя? Сами видите – Михаэль возвращается в боксы в Имоле '95

1994 Австралия (справа)

Аделаида (Benetton-Ford B194)

Громкое и преднамеренное столкновение, на долгие годы бросившее тень на репутацию Михаэля. Он и Дэймон Хилл ехали в Австралию, имея разницу в 1 очко, что предвещало самую жесткую решающую схватку за титул за многие годы. В квалификации Шуми втиснулся между гонщиками Williams Найджелом Мэнселлом (обладатель поула) и Хиллом (3-е место). Но уже на старте стало ясно, насколько серьезно Михаэль воспринял угрозу, исходящую от Хилла, – ради скорости он даже облегчил аэродинамику своего Benetton. До первой дозаправки оба претендента держались вплотную друг за другом. Затем на 36-м круге недостаток прижимной силы сказался – и Михаэль «поцеловал» стенку в одном из поворотов. Он шел впереди Хилла, но момент аварии Дэймон не видел. Для него это выглядело желанным шансом – и он нырнул в открывшуюся щель. Но Михаэль вывернул руль, машины столкнулись, при этом Benetton встал на два колеса и так въехал в барьер из шин. Шуми оказался вне игры, но и Дэймон тоже (была разбита подвеска). Михаэль добыл свой первый титул, но осталось ощущение, что он умышленно «убрал» Хилла.



Столкновение в Аделаиде '94 решило судьбу титула



Херес '97: за это столкновение с Вильнёвом у Шуми отобрали очки, заработанные за сезон

> А вот тут, ребята, он ни при чем

Хунгароринг '92, Силверстоун '95, Спа '98, Силверстоун '99

Худший момент в своей карьере Михаэль пережил на первом круге ГП Великобритании '99. Уступив на старте своему напарнику Эдди Эрвайну, Шуми устремился вслед за ним в Stowe – и на скорости за 300 км/ч вылетел в заграждение из шин. Михаэль сразу понял, что у него сломана нога, но при этом сообщил команде по радио, что причиной аварии, на его взгляд, стал отказ тормозов.

Это была его единственная травма за время карьеры в Ф1, но ему чудом удалось избежать неприятностей

в Венгрии '92, когда Мартин Брандл, его напарник по Benetton, сбил крыло на машине Михаэля, в результате чего тот на полной скорости вылетел с трассы.

В Силверстоуне он побывал в гравии и до своей аварии на Ferrari – помог Дэймон Хилл, предпринявший непродуманную атаку на Михаэля.

В Спа в 1998-м на пути к победе Михаэль влетел в хвост McLaren Дэвида Култарда, не заметив его в тумане брызг. Потом он обвинял ДиСи в том, что тот неожиданно сбросил скорость.

Силверстоун '99: Шуми врезается в барьер из шин в Stow



1995 Сан-Марино(слева сверху)

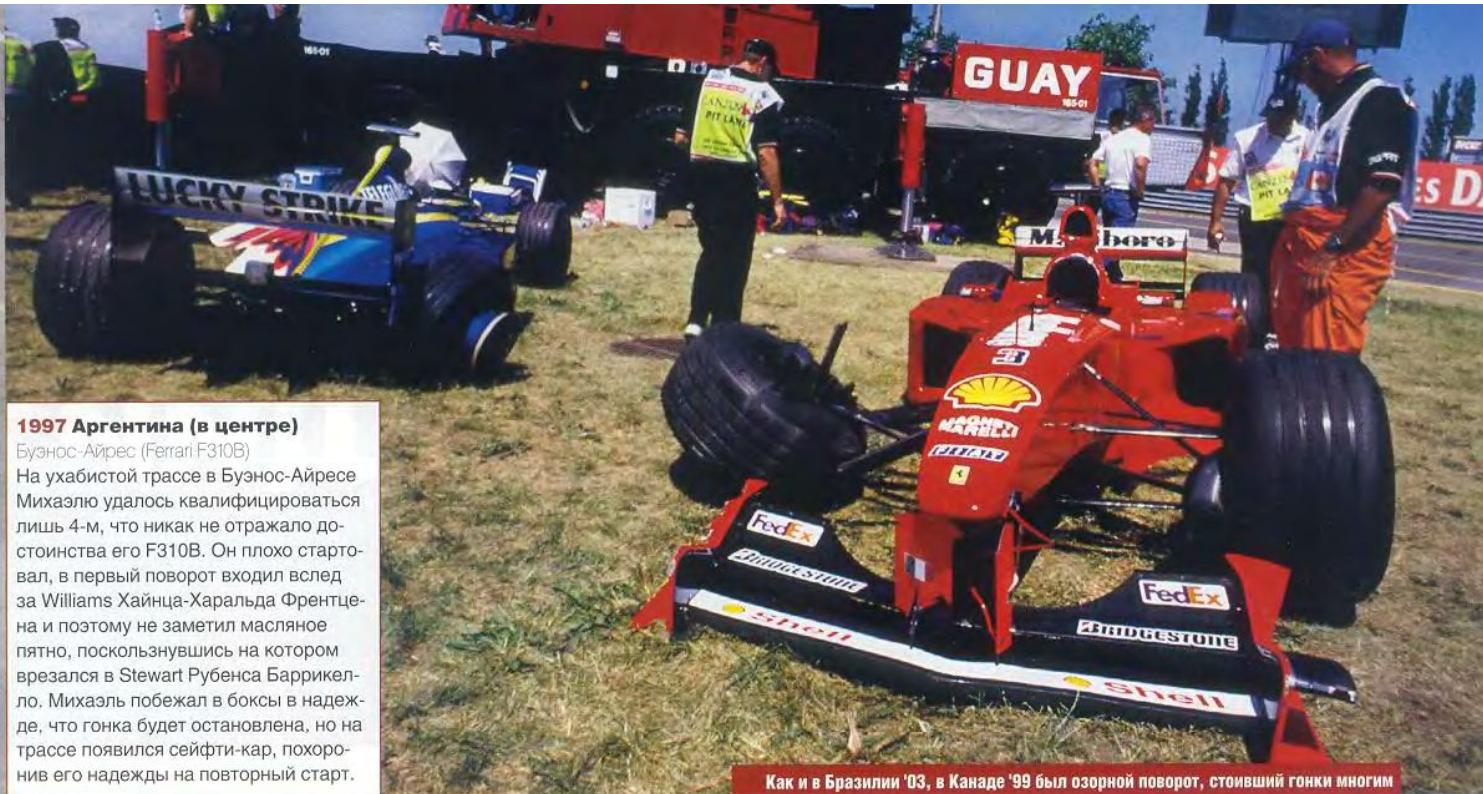
Имола (Benetton-Renault B195)

Михаэль стартовал с поула на дождевых шинах, поскольку перед гонкой шел дождь. Но трасса подсыхала, и уже через 9 кругов он поменял их на слики. Яростно атакуя на непрогретых шинах, Шуми потерял контроль над машиной на выходе из Piratella. Машина ударились о барьер и, лишившись двух колес, отлетела на противоположную сторону трассы, где и застряла в гравии. Михаэль предположил, что была какая-то поломка, но ревизия машины не выявила никаких признаков отказа.

1996 Монако

Монте-Карло (Ferrari F310)

Одна из самых коротких гонок Михаэля. Он завоевал поул, но улицы Монте-Карло предательски сверкали после дождя и на стартовом разгоне его опередил Дэймон Хилл. На первом же круге в правом повороте перед Portier Михаэль слишком глубоко заехал правым передним колесом на поребрик, Ferrari сорвался в неконтролируемый занос, и прежде чем Михаэль успел что-то сообразить, левое переднее колесо оказалось оторвано после жесткого удара о стену. Uncl..



1997 Аргентина (в центре)

Буэнос-Айрес (Ferrari F310B)

На ухабистой трассе в Буэнос-Айресе Михаэлю удалось квалифицироваться лишь 4-м, что никак не отражало достоинства его F310B. Он плохо стартовал, в первый поворот входил вслед за Williams Хайнца-Харальда Френтцена и поэтому не заметил масляное пятно, поскользнувшись на котором врезался в Stewart Рубенса Баррикелло. Михаэль побежал в боксы в надежде, что гонка будет остановлена, но на трассе появился сейфти-кар, похоронив его надежды на повторный старт.

Как и в Бразилии '03, в Канаде '99 был озорной поворот, стоивший гонки многим

1997 Европа (слева)

Херес (Ferrari F310B)

Происшествие не менее спорное, чем Аделаида '94. В схватке с Жаком Вильнёвом за титул Шуми попытался выдать канадца с трассы, когда тот пошел на вполне обоснованный обгон. Но в результате на обочине оказался не Williams, а Ferrari. Жак завоевал титул, FIA позднее назвала маневр Михаэля «инстинктивным» и хотя и преднамеренным, но выполненным без злого умысла — формулировка столь же невразумительная, сколь и сам маневр.

1999 Канада (вверху)

Монреаль (Ferrari F399)

Михаэль вырвал поул у Мики Хяккине-на и после 20 кругов оторвался от группы лидеров, увеличив преимущество с 3,9 с на 26-м круге до 4,6 двумя кругами позже. И тут все рухнуло. Завершая 30-й круг, он влетел в последнюю эску, выводящую на стартовую прямую, и тут Ferrari понесло наружу. Возможности исправить эту ошибку в том месте нет, и Михаэль со всей силы шмякнулся о стенку, ограждающую трассу с правой стороны трассы, отдав победу Хяккине.

2003 Бразилия (с. 42-43)

Интерлагос (Ferrari F2003)

Гонка принесла неожиданную победу Джанкарло Физикелле и Jordan, но самым ярким отрицательным моментом стало зрелище шестерых гонщиков, включая Шуми, вылетевших в 3-м повороте (на ручейке, пересекавшем подсыхающую после дождя трассу), и еще четырех, чудом избежавших этой участи. «Погодные условия были непростыми, но приемлемыми, — заметил Шуми. — Я не справился с аквапланингом, а в такой ситуации сделать ничего нельзя...»



Михаэль тщательно рассчитывал на рестарт после этого побоища в Аргентине '97



Шумахер сошел за 15 кругов до финиша Гран При Австралии '05

2005 Австралия (слева)

Мельбурн (Ferrari F2004M)

Крайне неудачное для Михаэля начало сезона-2005 увенчано необязательной стычкой Шуми и Ника Хайдфельда. Михаэль оправдывался тем, что на время потерял ни в чем неповинного Хайдфельда из вида, а тот решил воспользоваться дыркой, оставленной Шуми, который ехал на непрогретых шинах. Впрочем, ненадолго. Шуми подрезал Ника, выдавив того на траву, после чего оба отправились в гравий. Михаэля вытолкали на трассу, но он все равно сошел. ①

КТО СЛЕДУЮЩИЙ?

Ошеломляющий список побед Михаэля доказывает его абсолютное превосходство над всеми гонщиками Ф1. Но кто из современных гонщиков способен превзойти великого мастера?

Мы провели опрос среди 72 знатоков Ф1 из 25 стран — экс-чемпионов, бывших гонщиков, боссов команд, инженеров, телевизионных комментаторов, журналистов и (что не менее важно) болельщиков — на тему:

«Кто сегодня является лучшим гонщиком в Ф1 после Михаэля Шумахера?» Мы получили поразительные и разнообразные ответы. Но вывод ясен. Шуми, будь начеку: он у тебя на хвосте. Мы предупредили!..

Мнение ЭКС-ЧЕМПИОНОВ Ф1

Новая суперзвезда Ф1



Дэймон Хилл, Великобритания
Кими Раяккёнен

«Потому что он победил и он одолел Шуми. Потому что он молод и редко ошибается. Потому что теперь у него есть опыт и он твердо намерен стать чемпионом мира. А еще ему совершенно до фонаря все эти рассуждения об имидже команды».



Эмерсон Фиттипальди, Бразилия
Хуан Пабло Монтойя

«Я считаю, что Хуан Пабло и Кими невероятно талантливы. Алонсо тоже очень быстр. Но я выбираю Хуана Пабло. Я знаю его еще по гонкам в США, в нем живет сильный дух соперничества, его сложно обогнать. Из него получится настоящий чемпион».



Мика Хяккинен, Финляндия
Кими Раяккёнен

«Кими кажется тихоней, но у него очень сильный характер. В нем чувствуется уверенность чемпиона. Кроме того, хотя опыт и скорость есть и у других, Кими демонстрирует невероятное спокойствие в условиях стресса».



Кеке Росберг, Финляндия
Фелипе Масса

«Они все прекрасные гонщики. Но в этом году мне в глаза бросился талант Фелипе. Он великолепно делает свое дело, поэтому — да, в будущем он может стать звездой».



Джоди Шектер, ЮАР
Кими Раяккёнен

«Он быстр, как молния. Очень хорошо показал себя в первые сезоны работы в McLaren, но в 2004 году не блистал. Это станет ему хорошим уроком и поможет его взрослению, росту его мастерства».



Джон Сертис, Великобритания
Рубенс Баррикелло

«Сейчас я поставил бы на Рубенса. Но Фернандо может его затмить, да и Кими невероятно талантлив. Но на счету Рубенса есть безукоризненно проведенные гонки, и его явно недооценивают».

Выбор экс-чемпионов Ф1: Раяккёнен



Мнение ИНЖЕНЕРОВ И РУКОВОДСТВА Ф1

Новая суперзвезда Ф1

Тони Парнелл, Великобритания
Марк Уэббер

«Марк – новый Михаэль. Вот такого я высокого мнения о нем. Он умный, быстрый и работоспособный гонщик, а главное, он берет-ся за дело сразу, без всяких проволочек. Хоть убей, не могу понять, почему им до сих пор не заинтересовались в Ferrari».

Гэри Андерсон,
Великобритания
Джанкарло Физикелла

«У него огромный талант от природы, а стиль вождения полностью соответствует новому шинному регламенту. И у него до сих пор не пропал юношеский блеск в глазах».

Даниэле Аудетто, Италия
Фернандо Алонсо

«Алонсо уже можно назвать лучшим: он молод, физически крепок, собран, стабилен, никогда не отвлекается, умеет подобрать правильные настройки, достаточно напорист, чтобы пользоваться уважением остальных гонщиков. И очень быстр».

Бернард Фергюсон,
Великобритания
Рубенс Баррикелло

«Он всегда был быстр, даже на слабых Jordan и Stewart. Несмотря на то что Ferrari диктует ему линию поведения, он никогда не расслабляется, и если его спускают с поводка, всегда показывает отличные результаты».

Кристиан Хорнер,
Великобритания
Дэвид Култард

«В 34 он на пике карьеры, на его счету уже много побед, и он один из лучших гонщиков Ф1, способных сражаться колесо в колесо».

Эдди Джордан, Ирландия
Джанкарло Физикелла

«ДиСи, Жак и Рубенс уже сделали все, что могли. Кими, Хуан Пабло и Фернандо – все они претендуют на победу. Не стоит забывать и о Ральфе с Ярно – быстрых, достойных парнях, когда-то гонявших за Jordan. Но я отдам свой голос за Джанкарло – он невероятно талантлив. Алонсо придется попотеть, чтобы одолеть его, ведь прежде Физи никогда не позволял напарнику вырваться вперед».

Колин Коллес, Румыния
Фернандо Алонсо

«Фернандо Алонсо – будущее Ф1. Это очень молодой и очень сильный гонщик, который с годами будет становиться все лучше. В картинге он выиграл все, что только возможно. Дайте срок – он начнет выигрывать Гран При и станет чемпионом мира».

Боб Макмарри,
Новая Зеландия
Кими Райккёнен

«На него можно положиться: он всегда работает с полной отдачей. Это большой плюс для инженеров, цель которых – выявить достоинства/недостатки машины, а не следовать капризам гонщика. Он ослепительно быстр и предельно откровенен; смелый, но не наглый. Кроме того, он молод и хорош собой».

Иан Филлипс,
Великобритания
Джанкарло Физикелла

«Джанкарло прошел долгую суровую школу, но всегда был полон решимости. Его исключительные способности, проявляющиеся в любых условиях, тесно связаны со спокойной, но страстной волей к победе».

Дэйв Питчфорт,
Великобритания
Марк Уэббер

«Марка отличают стойкость и стремление следовать нормам профессиональной этики. Если на Williams он сможет сделать то, что делал на менее достойных машинах, то, несомненно, сможет стать чемпионом».

Серхио Ринланд,
Аргентина
Кими Райккёнен

«Он ослепительно быстр, особенно в скоростных поворотах, где сразу узнаешь настоящего мужчину. Он полностью контролирует машину и лучше всех справляется с заносами. И у него инстинкт победителя: когда надо, он становится агрессивным, в остальных случаях – абсолютно спокоен».

Выбор инженеров и руководства Ф1: Физикелла

Мнение ТЕЛЕКОММЕНТАТОРОВ



Алексей Попов, Россия

Джанкарло Физикелла

«Сложный вопрос, ведь Шумахер – это сплав многих качеств, остальные же блещут (в основном) в чем-то одном. Так, Култарт раскрылся сейчас в Red Bull как лидер, способный повести за собой команду. Баррикелло – незаменимый командный боец. Монтойя – здоровая гоночная агрессия. Райккёнен или Алонсо – молодость, талант и амбиции. Но когда мы выбираем одного лучшего гонщика, видимо, имеем в виду все-таки чистую скорость, рефлекс, врожденный пилотаж. Значит – Физикелла».



Кай Эбель, Германия

Кими Райккёнен

«У Кими есть все, что нужно чемпиону: скорость, железная воля и контролируемая пробивная сила. Ему бы только голос погромче. Но если McLaren все сделает правильно, он станет следующим Шуми».



Эндрю Франкл, Венгрия

Фернандо Алонсо

«Я предлагаю кандидатуру Фернандо, потому что он молод, уже выиграл свой первый Гран При, он умен, трудолюбив и охотно идет на контакт. В нем нет заносчивости Хуана Пабло, у него нет тяги к спиртному (как у Кими), юридических проблем (как у Дженсона) и комплекса неполноценности (как у Ральфа)».



Тьерри Тассан, Бельгия

Фернандо Алонсо

«Думаю, после Сепанга я должен назвать Алонсо. Но в Малайзии Ferrari еще раз подтвердила всем известную истину: если комбинация «машина-двигатель-шины» подобрана неверно, шансов постоянно побеждать нет».

Выбор телекомментаторов: Алонсо

Мнение БОЛЕЛЬЩИКОВ Ф1



Иан Карби, Испания

Фернандо Алонсо

«Несомненно, благодаря своей скорости и плавному стилю вождения Алонсо – второй после Михаэля гонщик Ф1. Чемпион мира уже вступает в завершающую фазу своей карьеры, так что в будущем Алонсо обязательно его превзойдет».



Стефан де Грэв, Франция

Джанкарло Физикелла

«Я выбираю Джанкарло Физикеллу: у него богатый опыт, красивый, плавный и гибкий стиль вождения, и он четко и ясно описывает поведение машины».



Тосиоки Эндо, Япония

Кими Райккёнен

«Сейчас Кими находится в полном расцвете сил; в прошлом он блестяще показал себя в картинге, а в 2000 году стал чемпионом Формулы Renault; у него превосходная команда».



Эльберт Гатмайтан, Филиппины

Рубенс Баррикелло

«Ferrari – лучшая команда, за которую выступают лучшие гонщики, поэтому я выбираю скромного бразильца. Шуми уйдет раньше, чем Рубенс, и никто не может потеснить Ferrari с лидирующих позиций».



Петер Хеденфальк, Швеция

Кими Райккёнен

«Кими – потому что он стабилен, исключительно быстр, и – помимо таланта – у него еще и железные нервы».



Северин Кубацки, Польша

Кими Райккёнен

«О человеке многое может сказать его энергичное рукопожатие – я это знаю, так как мне выпала честь пожать ему руку. Добавьте к этому профессиональное мастерство и хладнокровие, и вы поймете, что этому парню просто суждено стать чемпионом».



Дмитрий Бухаров, Россия

Хуан Пабло Монтойя

«У Монти есть скорость и драйв. Остальное – дело времени».



Алан Ов, Малайзия

Рубенс Баррикелло

«Я бы сказал – Рубенс. Уже много лет он демонстрирует высокую скорость и стабильность; он оптимист, и у него очень крепкие нервы, что он всем доказывает, как только появляется шанс».

Выбор болельщиков Ф1: Райккёнен



Марри Уокер, Великобритания

«Сегодня второй после Михаэля гонщик Ф1 – это Рубенс. Почему? Да потому что он быстрее многих, у него подходящий для этого вида спорта характер вкупе с 11-летним опытом работы в Ф1. Он устал выполнять приказы команды и до сих пор жаждет побед».





Карл Эксманн, ЮАР
Дженсон Баттон

«В прошлом году он завоевал слишком много подиумов, чтобы в этом году не взойти на верхнюю ступеньку как минимум несколько раз».



Мнение ГОНЩИКОВ ДРУГИХ СЕРИЙ



Маркку Ален,
Финляндия
Кими Райккёнен

«Нет никаких сомнений — он лучший после Михаэля гонщик Ф1. Он очень молод, очень быстр и он финн».



Сергей Злобин,
Россия
Джанкарло Физикелла

«Моя первая тройка в Формуле 1: Джанкарло Физикелла, Михаэль Шумахер, Марк Уэббер — именно в таком порядке. Я видел всех троих в деле и считаю, что если отключить всю электронику, Джанкарло однозначно будет лучшим».



Маркус Грэнхольм,
Финляндия
Кими Райккёнен

«Райккёнен очень хороший гонщик — да и парень он не промах, если верить тому, что пишут о нем и о его надувном дельфине».



Брайан Херта,
США
Рубенс Баррикелло

«Я выбираю Рубенса. Его жутко недооценивают».



Юха Канккунен,
Финляндия
Рубенс Баррикелло

«Сложно сказать, но каждый год успехи Рубенса производили на меня огромное впечатление. Думаю, этот год не будет исключением».



Себастьян Лозб, Франция
Кими Райккёнен

«Конечно же, Кими. У меня такое ощущение, что он, как никто другой, способен прибавить скорость, когда это необходимо».



Томми Мякинен,
Финляндия
Кими Райккёнен

«Он очень быстр, и иногда кажется — он интуитивно понимает, что нужно сделать, чтобы машина пошла быстрее».



Колин Макрэй,
Великобритания
Дэвид Култард

«После ГП Австралии 2005 года я отдам свой голос за ДиСи. То, как он, выброшенный McLaren, вернулся в строй, говорит об огромной силе характера».



Роман Русинов, Россия
Марк Уэббер

«Во всех классах, где выступал Марк, он ездил быстро, а в Jaguar в прошлом сезоне он показал себя просто молодцом: в любых условиях — в дождь, в жару, на недоделанной машине — ехал выше всяких похвал».



Карлос Сайнс, Испания
Фернандо Алонсо

«Я бы сказал, что следующим чемпионом будет Алонсо. Он уже побил один рекорд Ф1, став самым молодым победителем, и он способен из любой машины выжать все по максимуму».



Петтер Сольберг,
Норвегия
Джанкарло Физикелла

«После Михаэля мне больше всего нравится Джанкарло. Он очень быстрый, много работает и не витает в облаках — это важно».



Скотт Диксон,
Новая Зеландия
Кими Райккёнен

«Мне нравится Кими: он лихой гонщик, который не теряет голову даже в условиях стресса. Ему плевать на прессу; он просто делает то, что ему нужно. Он всегда остается собой — даже когда в пьяном ступоре валяется на тротуаре. Я думаю, в скором времени он станет чемпионом мира».

Выбор гонщиков других серий: Райккёнен



Джефф Гордон, США
Хуан Пабло Монтойя

«Он уже не раз побеждал, не только в Ф1, но и в других сериях. Он очень напористый, но осторожный гонщик».



Джанкарло Физикелла



Кими Ряйккёнен



Фернандо Алонсо



Кими Ряйккёнен



Кими Ряйккёнен



Кими Ряйккёнен



«Формула 1 – предел мечтаний гонщика, а предел подразумевает предельные скорости. Думаю, что на хорошей машине Ярно может обставить в скорости прохождения круга всех, даже Михаэля».



Хуан Пабло Монтойя



Кими Ряйккёнен



Кими Ряйккёнен



Фернандо Алонсо



Кими Ряйккёнен



Фернандо Алонсо



Кими Ряйккёнен

Выбор журналистов Ф1: Ряйккёнен

Мнение ФОТОГРАФОВ Ф1



Райнер Шлегельмих, Германия
Ник Хайдфельд

«Может, он и выглядит зеленым юнцом, но очень быстр и опытен. В Sauber в 2001-м он часто выступал лучше Ряйккёнена — и это о многом говорит. Теперь, когда он, наконец, получил в Williams хорошую машину, думаю, он составит серьезную конкуренцию Уэбберу. Последите за ним — парня здорово недооценивают...»



Даррен Хит, Великобритания
Кими Ряйккёнен

«У него есть и целеустремленность, и впечатляющая скорость — все это необходимо для того, чтобы завоевать чемпионский титул».



Жан-Франсуа Галерон, Франция
Рубенс Баррикелло

«Он уже давно выступает за лучшую команду, а это многому учит. Опыта ему не занимать, и Рубенс может заткнуть за пояс любого гонщика, если Ferrari ему это позволит».



Патрик Гослинг, Великобритания
Рубенс Баррикелло

«Рубенс будет новым Михаэлем — я в этом уверен. Если Ferrari восстановит свое техническое господство в Формуле 1, Рубенс, при Шумахере бывший «ведомым», станет лидером».



Витас Черняускас, Россия
Дэвид Култард

«Карьера Дэвида складывалась непросто: он всегда выступал в топ-командах, но вечно был на вторых ролях. Может быть, именно поэтому он и не смог до конца раскрыться в McLaren, несмотря на весь свой талант и профессионализм. И мы знаем немало примеров, когда, даже добившись заметных успехов, вполне крепкие гонщики начинали катиться вниз. Но Дэвид, похоже, исключение из правил: я желаю ему удачи в Red Bull». ►

Выбор фотографов Ф1: Баррикелло



Бернар Ассе, Франция
Фернандо Алонсо

«Трудно выбрать между Фернандо и Кими; оба не слишком дружелюбно, почти враждебно относятся к нам, фотографам. Может, это как-то связано со скоростью? Но все равно я выбираю Фернандо, потому что в стрессовых ситуациях он делает меньше ошибок. Ну, конечно, он еще и выступает за Renault».



Мнение БЫВШИХ ГОНЩИКОВ Ф1

Новая суперзвезда Ф1



Стирлинг Мосс, Великобритания
Джанкарло Физикелла

«Физикелла – сложившийся, опытный и быстрый гонщик. У него плавный стиль вождения, он умеет держать скорость – как на разных трассах, так и во время отдельно взятой гонки. В трафике он тоже хорош и, что не менее важно, умеет работать в условиях прессинга».



Клифф Эллисон
Великобритания
Дженсон Баттон

«Сегодня завоевание чемпионского титула – это, по большей части, дело всей команды, но если говорить о гонщиках, то мне кажется, что Дженсон стал очень серьезным соперником. В 2002 году он был слишком неопытен, чтобы по достоинству оценить машину Williams; однако теперь, в В.А.Р., время ученичества подошло к концу, он готов к великим свершениям».



Мартин Брандл,
Великобритания
Фернандо Алонсо

«Я считаю, сейчас в Ф1 есть 9 отличных гонщиков. Если Михаэль – лучший из них, а я думаю, что так оно и есть, то, хорошо подумав, я бы без колебаний сказал, что на фоне остальных выделяется Фернандо».



Тони Брукс, Великобритания
Кими Райккёнен

«Кими очень быстр, ездит он напористо, но без эмоций и не боится Михаэля. В 2003 году в борьбе за победу в чемпионате он очень близко подошел к Михаэлю – и это несмотря на то, что сидел за рулем машины, уступавшей Ferrari и в скорости, и в надежности. Это большое достижение».



Дэн Гурни, США
Фернандо Алонсо

«Кажется, Фернандо обладает удачным балансом навыков, здравого смысла и правильного отношения к работе. Не знаю, насколько верно можно об этом судить по телетрансляциям – я в последнее время редко езжу на гонки, – но свой голос я отдаю ему».



Марк Зурер, Швейцария
Фернандо Алонсо

«Фернандо – самый молодой победитель Гран При. Может быть, успех пришел к нему слишком рано. Почему? Потому что ему еще только предстояло научиться настраивать машину, и его успех в Венгрии-2003, вероятно, замаскировал этот пробел в его навыках. Но он очень быстр и он отличный боец. Он станет победителем».



Патрик Тамбэ, Франция
Фернандо Алонсо

«Это настоящий боец с сильным характером, очень стабильный от начала и до конца гонки. Наблюдать за ним – одно удовольствие. Но Кими тоже производит глубокое впечатление...»



Джон Уотсон,
Великобритания
Фернандо Алонсо

«Я бы назвал Кими, но за эту зиму некоторые не связанные с гонками события вселили в меня беспокойство. Сложно выбирать между Фернандо и Кими, но если бы нужно было выделить одного, то это был бы Фернандо. Он очень талантлив, он никогда не сдаётся, а его способности и решимость производят неизгладимое впечатление».

Выбор бывших гонщиков Ф1: Алонсо

Фернандо Алонсо Ярно Трулли Джанкарло Физикелла Ральф Шумахер Кими Райккёнен Кристиан Клин Дэвид Култара
Хуан Пабло Монтойя Фелипе Масса Энтони Дэвидсон Жак Вильнёв
Нарайн Картикеян Тьяго Монтейру Патрик Фришазер Кристиан Алберс

Вердикт

Новая суперзвезда Ф1

1 Кими Ряйккёнен, 25, McLaren

Удивлены? Мы тоже. Не столько кандидатурами Кими и Фернандо – оба парня невероятно быстры и еще достаточно молоды (25 лет и 23 года соответственно), чтобы до конца своей карьеры успеть завоевать множество побед в Гран При и чемпионатах. Что нас поразило, так это то, с каким отрывом победил Кими – особенно если учесть, что большинство наших респондентов голосовало между этапами в Австралии и Малайзии, где Алонсо гораздо больше задал жару своим соперникам, чем Кими.

2 Фернандо Алонсо, 23, Renault



РЕЗУЛЬТАТЫ

Ряйккёнен: 24
Алонсо: 15
Баррикелло: 9
Физикелла: 9
Монтойя: 4
Култард: 3
Уэббер: 3
Баттон: 2
Хайдфельд: 1
Масса: 1
Трулли: 1

3 Рубенс Баррикелло, 32, Ferrari



4 Джанкарло Физикелла, 32, Renault



Успех Рубенса и Физико (поделивших третье место) свидетельствует о том, что, по мнению наших респондентов, для успеха в Ф1 возраст не помеха. Ни того, ни другого никогда не считали суперзвездами Ф1, а может статься, что и не будут считать: они недостаточно ярки. И все же, если спросить профессионалов и просто знающих людей, то окажется, что им очень нравятся природный талант, рвение и собранность этих недооцененных гонщиков.

5 Хуан Пабло Монтойя, 29, McLaren-Merc



6 Дэвид Култард, 34, Red Bull Racing

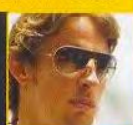


Далее идут Монтойя и Култард. Они тоже принадлежат к элите Ф1, но наши респонденты ясно дали понять, что Монти и ДиСи не входят в круг Кими/Фернандо/Рубенса/Джанкарло. В отношении Монти мы такого не ожидали! Как это получилось? Полагаем, что хотя наши респонденты высоко оценивают обоих гонщиков и без колебаний внесут их имена в список «10 лучших»... когда пришлось выбирать лишь одного гонщика, только 8 из 72 назвали ХПМ или ДиСи. Любой политик вам скажет, что такой опрос всегда был самым сложным – но и самым показательным.

7 Марк Уэббер, 28, BMW-Williams



8 Дженсон Баттон, 25, B.A.R.-Honda



Уэббо и Дженс получили совсем немного голосов. Интересно, что четыре голоса из пяти принадлежат либо друзьям Дженсона и Марка, либо их британским поклонникам. За своих стоим горой!..

Что касается восьми гонщиков Ф1, не получивших ни одного голоса, больше всего нас удивило присутствие в их рядах Ральфа Шумахера. Полудюжина побед не обеспечила ему преимущества перед Трулли, Хайдфельдом или даже Массой, каждый из которых получил по одному голосу. **1**

? Ральф Шумахер, 29, Toyota

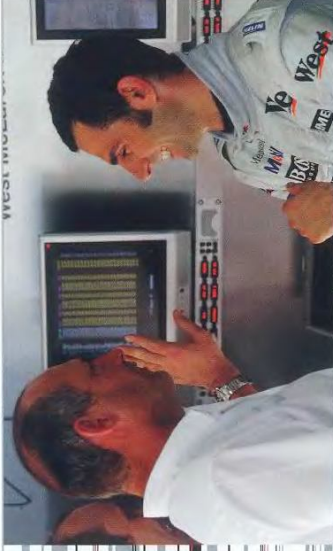


БАХРЕЙНСКИЙ БЕНЕФИС

ПЕДРО

Будем реалистами: если вам 34 года, если когда-то вы отъездили в Формуле 1 несколько сезонов, ничем особым не блеснув, а в последнее время вообще сидели на скамейке запасных, пусть и в West McLaren Mercedes, лишь монотонно накручивая на тестах бесконечные километры, — вероятность того, что вы вновь выйдете на старт Гран При, ничтожно мала. Для этого должны сложиться некие особые обстоятельства...

Текст Андрей Лось Фото West McLaren Mercedes, LAT и автора



‘Подобрать настройки или прохватить быстрый круг — это ничем не отличается от тестов. Но борьба на трассе — совсем другая история’

Если бы за неделю до Гран При Бахрейна кто-нибудь сказал Педро де ла Росе, что ему суждено стать одним из главных героев третьего этапа сезона и привлечь к себе за один уикенд такое внимание телевидения и прессы, какого, пожалуй, он не получил за всю свою карьеру, испанец, наверное, расхохотался бы, оценив шутку. Но жизнь распорядилась так, что Педро не просто вышел на старт, но и провел на раскаленном асфальте Саудара лучшие 57 кругов своей жизни — хотя вся эта история началась с обстоятельств не слишком веселых. Хуан Пабло Монтойя, поскользнувшись на теннисном корте, шлепнулся, да так неудачно, что повредил руку. Собственно, нитивидный перелом плеча, по словам главы McLaren Рона Денниса, объяснявшего журналистам ситуацию, — еще полбеды. Главная проблема — это начавшееся болезненное восстановление сустава, из-за чего медик и порекомендовали Хуану пропустить гонку, дабы избежать осложнений. Случись подобное в прошлом году или, например, даже в этом, но ближе к лету,

скорее всего, вместо Монтойи команда выпустила бы на трассу Алекса Вурца, который и помолоче, и поопытнее будет, и, такое впечатление, как гошчик котировался выше. Но именно сейчас, во время первых этапов чемпионата-2005, третьим пилотом «серебряных стрел» официально считается Педро, договорившись Вурца не слишком

удобно в копилке нового McLaren MP4-20, и по плану машина для него должна быть подготовлена только к Имоле. Вот и толпились, что проблемы напарников обринулись для де ла Росы счастливым шансом вновь выйти на старт. Когда он впервые узнал об этом, то одновременно и обрадовался, и разволновался. С одной стороны, во время тестов он намотал на новой машине тысячи и тысячи километров, а с другой — все-таки он пропустил целых два сезона и не знал, как ему удастся справиться с реальной гоночной ситуацией, когда вокруг него будут почти два десятка других машин. Со всем остальным он справится без проблем, ведь подобрать настройки, хотя и на трассе, на которой раньше никогда не ездил, или прохватить быстрый круг в квалификации — это, по сути, ничем не отличается от тестов. Но реальная борьба колесо в колесо — совершенно другая история. И, конечно, самым нервным моментом будет старт. Эх, вот если бы ка-



В Бахрейне было еще жарче, чем в Малаксии, но Педро продемонстрировал отличную физическую форму и завидную выносливость: свежая вылазка над боксами McLaren испанца закончилась на всю жизнь



Рон Деннис (на снимке слева) довольно много улыбался в Бахрейне, несмотря на непростую ситуацию, связанную с травмой Монтойис занимавший позицию де ла Роса блестяще справился с возложенной на него задачей

НЕ ЖМЁТ?

ПРИМЕРКА ПРОШЛА

УСПЕШНО

К

Когда выяснилось, что в Бахрейне вместо травмированного Монтойи поедет Педро де ла Роса, команде пришлось в спешном порядке решать еще одну проблему: роль третьего пилота в пятницу накануне гонки должен был взять на себя Алекс Вурц, но машина для него еще не была готова. Часть сотрудников срочно отозвали с пасхальных каникул, и в итоге в боксах автодрома «Сахир» появилась модифицированная версия McLaren MP4-20. В пятницу Алекс впервые опробовал ее на трассе, да еще и показал лучшее время, что, впрочем, объяснялось почти пустыми баками. А в субботу утром Вурц поделился с русской редакцией F1 Racing своими впечатлениями и о трассе, которую тоже открыл для себя накануне, и о новой машине, на которой ему предстоит выезжать на пятничные тренировки и на следующих этапах.

«Трасса мне понравилась, и несмотря на то, что здесь слишком много медленных поворотов, она интересна. В новой машине я сразу почувствовал себя удобно и скоро понял, как с ней надо работать. Я был поражен, насколько она стабильна в быстрых поворотах, что говорит о действительно хорошей аэродинамике. В медленных поворотах картина пока не идеальна, но я знаю, что вско-



ре будут готовы новые элементы подвески, у которых иная геометрия, и есть у меня пара-тройка идей, в каком направлении идти. По сравнению с этой машиной прошлого года была более нервной на входе в быстрые повороты, но зато лучше держала трассу в средней фазе поворота. И если нам удастся объединить две эти характеристики, мы немного прибавим в скорости. Теперь я собираюсь убедить в этом инженеров. Я уверен: задача нам по силам, но другой вопрос, сколько это займет времени?»

Андрей Лось: «Именно поэтому McLaren пока несколько уступает Renault и Toyota?»

Алекс Вурц: «И да, и нет, но о других причинах я предпочел бы в интервью не говорить».

Ан: «Когда весь мир рассуждал о том, что MP4-20 просто не подходит тебе по размеру кокпита, насколько это соответствовало действительности?»

АВ: «Дело не в самом кокпите, а в его внутренней компоновке. В расположении кое-каких частей, которые находятся внутри кокпита. И понятно, что поскольку в Ф1 все устроено очень сложно, изменить компоновку было затруднительно. По планам машину для меня должны были подготовить еще только через пару-тройку недель, но после того как стало известно о травме Монтойи, команда в спешном порядке взялась за дело, работали даже по ночам и многое успели сделать, хотя и не все. Эта фантастическая работа была проделана в кратчайшие сроки».

Разговор закончился на веселой ноте: Алекс удачно пошутил в ответ на вопрос, не хотел бы он оказаться на месте Педро? Буквальный перевод этого вопроса с английского на русский и сам по себе звучит забавно: «Хотел бы ты оказаться в ботинках Педро?»

На это Алекс не задумываясь ответил: «Не в его ботинках, а в его машине!»

Исторический кадр: Алекс Вурц забирается в кокпит McLaren MP4-20 (вверху), перед тем как выехать на свой самый первый круг в Сахире; в Бахрейне австриец, довольствуясь ролью третьего пилота, испытывал специфическое чувство, ведь на месте де ла Роса мог быть и он (справа)





Педро признает, что на старте переосторожничал, пропуская Кими, и эта заминка обошлась ему дорого; пробиваться вперед было очень и очень непросто, а первым препятствием на его пути оказался Такума Сато (вверху справа); команда приветствовала де ла Росу на финише, и такое впечатление, что его пятое место вызвало больше эмоций, чем подиум Кими

ким-нибудь волшебным образом до Бахрейна принять участие еще в парочке гонок, вот тогда бы все его боевые навыки восстанали и тогда он бы всем показал...

Педро и Хуан — не просто коллеги, они хорошие приятели, и жены их тоже дружат. Когда команда приняла окончательное решение выпустить на трассу де ла Росу, Монтойя тут же ему позвонил. Вообще-то сначала он даже собирался прилететь в Бахрейн, но медики были против, настоятельно порекомендовав не прерывать цикла интенсивной реабилитации и остаться в клинике в Испании.

«И что сказал Хуан твоему мужу?» — спросил я Марию де ла Росу, которая обожает автоспорт и не пропускает гонки с участием ее любимого Педро.

«Хуан пожелал ему удачи и посоветовал так проехать гонку, чтобы все запомнили, ведь это редчайший шанс», — улыбаясь, ответила Мария, которая производит впечатление женщины не только красивой, но и очень умной. Мы разговариваем в пaddockе автодрома «Сахир» на крылечке покоев для VIP-гостей команды McLaren Mercedes. Дело происходит вечером в субботу, уже стемнело и не так жарко, хотя на завтра прогноз обещает все 45 градусов. Сквозь дымчатые витрины помещения напротив видно, как Педро де ла Роса внимательно слушает своих инженеров, которые что-то ему объясняют насчет тактики воскресной квалификации и гонки. Понятно, на каких правах здесь находится Мария де ла Роса — на правах жены Педро, а вот русскую редакцию F1 Racing в Бахрейн любезно пригласила компания West, словно зная наперед, сколь интересным будет этот Гран При.

Двумя часами ранее я спросил у самого Педро, будет ли он осторожничать, чтобы



гарантированно привезти команде какие-нибудь очки, или?..

«О какой осторожности может идти речь?! — искренне удивился вчерашний тест-пилот, а сегодня полноправный призовой гонщик де ла Роса. — Возможно, это моя единственная гонка за McLaren — так с какой стати я должен сдерживать себя? Я не осторожничал в ходе первой квалификации, хотя мой круг внешне был, может

быть, не столь ярким, но это не значит, что я не рисковал».

Что было дальше — все видели. Благодаря бахрейнскому бенефису Педро де ла Росы в наш любимый спорт вернулись подлинная страсть, азарт и восторг — согласитесь, не такие уж частые гости в доме Ф1 в последние годы. Конечно, это чувствовали и телевизионщики, казалось, забывшие, что впереди в гордом одиночестве мчался

Фернандо Алонсо, которому никто в тот день не мог помешать выиграть вторую гонку подряд и принести марке Renault ее юбилейную сотую победу на трассах Гран При. Редко мелькала на экране и белокрасная Toyota Ярно Трулли, вновь занявшего второе место, что на этот раз никого особо не удивило. Кими Райккёнена (который, кстати, провел сильную гонку и смог финишировать на подиуме, хотя старто- ▶

ОСОБЫЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

вал с далекой 9-й позиции) показывали, скорее, чтобы напомнить: на трассе есть еще один McLaren. Но настоящим героем дня был де ла Роса, фактически не исчезавший с телеэкранов, потому что всю дорогу упорно атаковал сначала Сато, потом Баррикелло, потом Марка Уэббера и постепенно пробивался все ближе к лидерам. Казалось, за Педро болели все, но, конечно, самой страстной его поклонницей была жена Мария, которая не отрываясь наблюдала за происходящим на экране, смеялась, плакала, вскрикивала по-испански «давай!», «жми!» и — самое главное — «Я тебя люблю!» И хотя клетчатый флаг Педро увидел лишь пятым, ни у кого не было сомнений, что 4 очка, добытых им в Бахрейне, стоят намного дороже.

банок и бутылочек со всевозможным питьем, на потного и распаренного Педро накнулись лучшие друзья, волтузя его по плечам и чуть не задушив в восторженных объятиях. И все-таки после этого мне тоже удалось сунуть под нос герою диктофон. Послегоночный монолог Педро де ла Роса произнес экспансивно, горячо, с трудом справляясь с эмоциями и периодически вставляя в речь ненормативную лексику — для восточной экспрессии:

«До первого поворота, честно скажу, я все же осторожничал. Я оказался слишком близко от Кими, и мне пришлось оставить какой-то зазор, что стоило мне пары позиций. В общем, я дорого за это заплатил, ведь у меня и скорость была, и машина вела себя отлично, и задние шины пре-

И в каком-то смысле я счастлив, что не провалил эту гонку. Когда тебе выпадает единственный шанс, его так легко упустить. Особенно в квалификации, когда мне пришлось выезжать на скользкую трассу самым первым. Думаю, только из-за этого я потерял 4–5 десятых секунды. И если посмотреть на стартовое поле и сравнить разрывы — вы увидите, что мне это действительно... дорого... обошлось. *(Произносит нарочито раздельно, делая гипертрофированные ударения на каждом слове, как бы давая понять, что в иных обстоятельствах он смог бы взойти и на подиум.)* И мысль как-то остыть, успокоиться и просто зацепиться за призовую зону мне и в голову не приходила. Я гнал, сколько мог, и думал: «Fuck! Машина отличная, и мне нужен только про-

Путь де ла Росы с пит-лейна до места дислокации McLaren был долг, потому что журналисты буквально не давали ему прохода, как бы накатываясь волнами: англоязычную волну сменяла родная испанская, которую вновь теснили англичане... И уже перед самыми дверями, ведущими в покои McLaren, где неслышно работают мощные кондиционеры, а холодильники ломаются от

красно себя показали, но вот обгонять я не мог, поэтому и провёл столько кругов, вися у кого-нибудь на хвосте. И все эти парни совершенно не собирались упрощать мне жизнь, хотя я на их месте вел бы себя точно также.

И все-таки это было великолепно! Возможно, это был первый и последний шанс в жизни выступить в Гран При за McLaren.

стор, дайте мне свободу, мне нужна только свобода!» — повторял я про себя... А то ведь всю гонку можно за кем-нибудь болтаться и потом выглядеть серым середнячком... Я просто удивлен, что машина дошла до финиша целая и невредимая. Это я к тому, что обычно такие гонки, как сегодня, заканчиваются в гравии. Адреналин у меня просто зашкаливал!»

В общем смехе кто-то из англичан, очевидно, вспомнив о том, как бесславно в свое время закончилась карьера Педро в Jaguar (Ники Лауда, тогдашний босс команды, его просто уволил), поинтересовался: «А можно ли сказать, что этой гонкой ты хотел кому-то что-то доказать?»

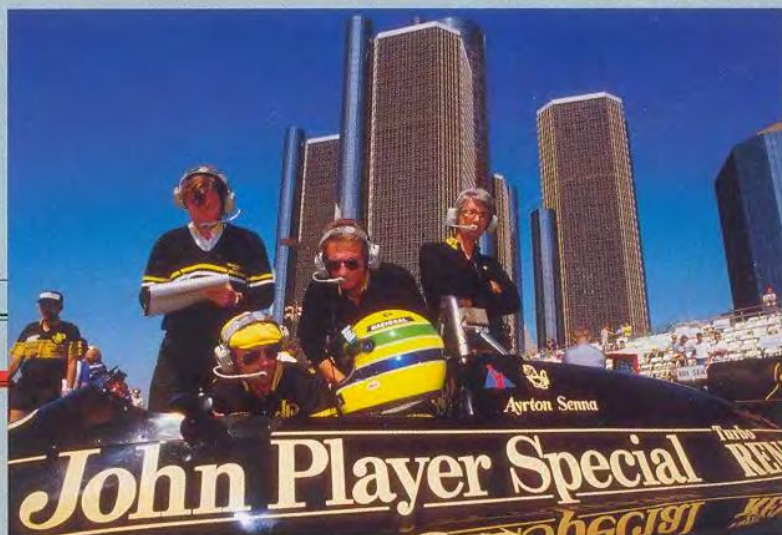
«Прежде всего мне хотелось доказать кое-что Ники Лауде! *(Новый взрыв хохота.)* Абсолютно точно, это была моя лучшая гонка в Формуле 1!»

В тот день на бахрейнской трассе не было гонщика более активного, чем де ла Роса: испанец жестко прессингует Дженсона Баттона *(основное фото)* и скоро его обойдет; после финиша Педро смотрит запись гонки в компании своих друзей в расположении McLaren *(на врезке)* и, кажется, тоже получает немалое удовольствие: на заднем плане — его жена Мария отвечает на поздравительные звонки

‘Все эти парни совершенно не собирались упрощать мне жизнь, хотя я на их месте вел бы себя точно также.’

Педро де ла Роса





Сегодня Стив Хэллам занимает должность старшего гоночного инженера команды McLaren. Работа ответственная, и, понятное дело, случайному человеку ее не доверят. Кто же вы, мистер Хэллам? Если вам удастся с ним поговорить, не сомневаюсь, вы сможете многое узнать и о сегодняшней Ф1, и о той, какой она была почти четверть века назад, ведь этот интеллигентный англичанин с аристократическими манерами и изысканной речью начинал свою карьеру в Ф1 еще в ранних 80-х в легендарной команде Lotus, когда ею командовал сам Колин Чепмен. Стив был гоночным инженером Найджела Мэнселла, а после того как Биг Найдж перешел в Williams, стал работать с молодым Айртоном Сенной. Если обратиться к сухой статистике, то вместе эти двое завоевали 16 поулов, позиций и 6 побед. Позже, когда дела Lotus шли уже неважно, Хэллама пригласили

ции мы будем хотя бы третьими или четвертыми, дела пойдут хорошо и в гонке».

А как старший инженер оценивает результаты Кими и Педро в Бахрейне?

«Кими стартовал 9-м, финишировал 3-м. Гонку проехал сильно. В паре случаев ему мешали впереди идущие машины: например, перед первым пит-стопом он надолго застрял за Хайдфельдом, а перед вторым уперся в Уэббера. Так всегда бывает, если вам не удалось реализовать потенциал машины: такое уж наследство досталось нам после квалификации. Что касается Педро, то он, возможно, был Человеком дня. Он всю дорогу по-настоящему сражался то с Сато, то с Дженсоном, то с Рубенсом, то с Уэббером и провел просто фантастическую гонку. Я полчаса назад разговаривал со своей женой, и она сказала, что это был лучший Гран При за долгие годы. Она смотрела

гонку по телевизору и получила колоссальное удовольствие».

Сегодня наша машина настолько хорошо сбалансирована, что мы можем добиться каких-то улучшений, если чуть-чуть поколдуем над аэродинамикой, чуть-чуть – над подвеской, над двигателем. По сути, любое такое улучшение в любой сфере отражается на машине, она становится еще быстрее. Но пока шли эти первые заморские гонки и мы были вдали от базы, такого развития не было. На чем мы вышли на старт в Австралии, точно на том же самом выступали и здесь, в Бахрейне. Что касается надежности, то обе наши машины дошли до финиша во всех трех гонках. Теперь, перед европейскими этапами начинается период тестов, когда мы сможем заняться доводкой техники. Накануне сезона все внимание было направлено на достижение именно надежности, и хотя сегодня можно сказать, что в гонках мы по разным причинам не смогли показать те результаты, на которые рассчитывали, после сегодняшнего Гран При мы вышли на третью позицию в Кубке конструкторов и от лидеров отстаем не сильно».

ЧЕЛОВЕК, КОТОРЫЙ РАБОТАЛ С СЕННОЙ

В 80-х, когда Стив Хэллам начинал свой путь в Ф1, автогонки были другими, на машинах стояли турбомоторы, а звезда Сенны только-только хохотала: верхний снимок сделан во время ГП США 86 года – ту гонку Айртон выиграл, одержав свою четвертую победу; (внизу) когда Стив Хэллам стал гоночным инженером в Ф1, Кими еще и трех лет не было

в McLaren, и он стал гоночным инженером Герхарда Бергера.

С тех пор Стив Хэллам хранит верность этой команде, переживая вместе с ней все взлеты и падения. Сегодня, такое впечатление, McLaren вновь на подъеме. В Бахрейне «серебряные стрелы» заняли 3-е и 5-е места, но, судя по улыбкам всего генералитета команды, и этот результат был воспринят вполне позитивно. И все же, быть может, машине чего-то еще не хватает?

«Если начинать гонку с 8-го или 9-го места, то к концу первого круга вы неизбежно будете проигрывать лидерам уже секунд 10-12, – говорит Хэллам. – Если мы добьемся, что наша машина будет показывать хорошее время в квалификации, тогда и в гонке это преимущество не уступим. Ведь в двух последних Гран При лучшие круги гонки были за нами, значит, машина особенно хороша, когда подготовлена именно для гонки. В Малайзии лучший круг на счету Кими, а сегодня отличился Педро. Так что у машины большой потенциал, который нам необходимо полностью реализовать. Главное, что по мере прохождения дистанции она не теряет скорости. Так что как только по итогам квалифика-



В Мельбурне у Ника были шансы, но их перечеркнул Шумахер в Спааге (фото на этой странице) за рулем Williams FW27, лучшей из машин, на которых ему доводилось ездить, он пробился с 10-го места на 3-е и завоевал свой второй подиум



ТАМШЕ ЕДЕЩЕ Р - ДА ПТЯ Е БУЩЕ

Наконец-то у Ника Хайнд-фрейда есть достойная машина – долго же он этого ждал! С другой стороны, его можно утешить: в излитий скромности: парень явно не перетрудился, рекламируя собственный талант

Текст Питер Уиндзор

Тогда, в 1996-м, все было ясно: на первом месте – работа, а прочее, включая известность у публики, – дело десятое. В том году он, дебютант, блеснул в Гран-при Макао, хотя на старт вместе с ним вышли Ярно Трулли и Гальф Фернан, и Макс Анжелелли. Ник выиграл не только полу-позицию, но и первый звезд. Потом, во втором заезде, когда на кону стояло все, его развезло, и спятился он аж на шестое место...

В памяти всплывают странные видеокадры: 17-летний Микель Шумахер выступает в роли механика 10-летнего брата Гальфы во время какой-то немецкой картинговой гонки, а на заднем плане мы видим похожее на ангелочка Хайндфрейда восьмилетнего отроду, который топчет ножками и плачет, потому что какой-то мальчишка выбил его с трассы.

Но после той международной гонки Ф3 в Макао Ник не слишком переживал. Это



43^о
GRANDE PRÉMIO DE MACAU
第43屆澳門格蘭披治大賽
MACAU GRAND PRIX

В «вазуско»
Мика 1998 года
было немало
«отличников»,
и некоторые из них
удостижили своего
присутствия в Ф1
(с разным успехом).

Кругами
обведены: Педро
де ла Роса (седой
ряд), Хуан Пабло
Монтойя (в центре),
Ник Хайнфельд,
Ральф Шмидт,
Ярно Трулли
(левый ряд)

жизнь — штука сложная. Карьера Ника стала бусоватой. У Prost была важная машина, и Ник перешел в Sauber, радуясь, что имеет дело с таким честным и разумным джентльменом, как Петер Заубер. Его напарником стал Кими Райккёнен — еще одна восходящая звезда. Ник гулял своею личиком, общался с Кими по-человечески и впервые финишировал на подиуме (Бразилия), но в конце сезона, когда Мика Хаккинен объявил о своем уходе, Деннис заменил его Райккёненом, а не Хайнфельдом. Это был серьезный удар.

Ник не стал его привлекать к себе внимания, оставаясь верным принципам, слава, которая он продавался уже тогда, точно далеко. Еще от Шайдера он усвоил, насколько важны знания технологий, а также старомодная привычка работать много и тяжело. У Брауна он научился использовать эту технологию в пылу гоночных сатаний. И с самого начала он интуитивно понимал: главное — это держаться середины, быть осторожным со слухами и деньгами в лич, когда все хорошо, и быть стойким и сильным, когда все рухнуло.

А было всекое. Например, в Бразилии утром перед гонкой он столкнулся со стоящим медицинским автомобилем. В Асфетрии, когда все ехали за сейфит-кармом, он ударил по негнущимся еще тормозам и вошел на тротуар в Joazeiro Takyumi Sato. В обоих случаях, несмотря на все потрясения, Ник сохранил внешнее спокойствие. Он выиграл — не пережил. Разговор окончен.

Иначе он повел себя, заняв то самое знаменитое третье место в Бразилии в 2001-м. В 1998–1999 годах при поддержке McLaren Mercedes (и имел на руках контракт тест-пилота Ф1) неслучайно выступал в новой команде McLaren F1, который руководил Дэвид Браун. Перед решающей финальной гонкой 1998 года Ник завоевал пол, но в топливе McLaren что-то напало, и ему пришлось стартовать из последнего ряда, а победа досталась Хуану Пабло Монтойе. И все-таки в 1999 году Хайнфельд стал чемпионом Ф1. Капалос, Ник Райккёнен и его угловатый Шумахер после Ральфа и ему угловатого Заубера будучие. Вот только места в McLaren не нашлось, и Рон Деннис отправил его в команду Prost. И то в награду за упорный труд и талант перед человеком, часто открывающим новые возможности. Но

у Ярно было чувство, что у него украли победу (гонку остановили за круг до финиша), и потому на третьей ступени подиума он выглядел мрачнее тучи. Ангелелли, напарник Хайнфельда по команде BSR (Benetton Schaefer Racing), пришел вторым, а на верхней ступени стоял сияющий Форман.

Внуку, затерянный в толпе, Хайнфельд аплодировал этой тройке, когда они подняли вверх свои кубки и брызгались шампанским. 19-летний Ник должен был стоять на подиуме и оказался бы там, не совершил на гонку ошибку. У него уже тогда была характерная черта: он по-настоящему уважал соперников, отчего жизнь его тогда шла поному сценарию.

После гонки, когда в паддоке остались лишь механики да гузники, Ник не покидал гараж BSR, помогая паковать запчасти и поднимать шасси. «Удивительный парень! — произнес Шайдера, человек более чем опытный и много повидавший. — Все время в трудах. В Горниши каждый день торчит в мастерской, помогает, все время пытается узнать что-то новое. И талант у него есть. Он очень быстр. А из того, что случилось сегодня, он извлек урок и уже не повторит этой ошибки».

Как и предсказывал Шайдера, в последующие два года Хайнфельд прогрессировал быстро. Тест в Формуле Ford он заслужил благодаря результатам в картинге, а за успехи в Формуле Ford его пригласили в Ф1, в команду BSR. В 1997-м он выиграл немеческий чемпионат Ф1 и гонку в Монако. В 1998–1999 годах при поддержке McLaren Mercedes (и имел на руках контракт тест-пилота Ф1) неслучайно выступал в новой команде McLaren F1, который руководил Дэвид Браун. Перед решающей финальной гонкой 1998 года Ник завоевал пол, но в топливе McLaren что-то напало, и ему пришлось стартовать из последнего ряда, а победа досталась Хуану Пабло Монтойе. И все-таки в 1999 году Хайнфельд стал чемпионом Ф1. Капалос, Ник Райккёнен и его угловатый Шумахер после Ральфа и ему угловатого Заубера будучие. Вот только места в McLaren не нашлось, и Рон Деннис отправил его в команду Prost. И то в награду за упорный труд и талант перед человеком, часто открывающим новые возможности. Но



Бразилия-2001: свой
парень Ник
отпраздновал вместе с
Заубером; благодаря
Sauber (слева), благодаря
Зауберу; благодаря
третьему месту
в Малайзии (справа)
он оправдал доверие
Фрэнка Уильямса

На Эдди Джордана произвела впечатление сила характера Ника, которого не итересовали деньги — лишь бы выступать в гонках. Так неслучайно трудный 2004 год в составе Jordan-Ford. Команда была сильно стеснена в средствах, и каждый случайный выпавший день тестов воспринимался как роскошь. В Монако Ник приехал седьмым, в Канаде — восьмым. Но в конце года из Williams соблазнился, уходя в Монтойю, и Ральф, и тогда BMW — точнее, технический директор команды Марио Талссен и один из

менеджеров Франк Тост — предложил Ника как замену логичной замены.

Когда в конце июля Хайнфельд пригласили на тесты в Williams, Эдди его не отпустили. Но все же в конце года Ник угадосель за руль FV28 и удержал всех своих скорости и дисциплины. Однако место в команде должно было достаться победителю дуэли между Хайнфельдом и официальным тест-пилотом Williams Антонио Пичинон.

Зимой оба тонщика часто работали на тестах в одинаковых условиях — с равным запасом топлива, на одинаковых шинах, — но Ник не позволял себе переключать и в этой ситуации. Он просто сосредоточился на работе, на испытаниях новой коробки передач, на ресурсных тестах двигателя. Кста-ти, его поразила открытость Пичинона. Команда показывала Ник удерживался в зрелище, что было полезно для расширения круга: больше зная — лучше ездишь. Но были и сложные моменты. Однажды, выехав на свежих шинах и с толстыми ба-

ком, он заметил, что Антонио тоже стартует с пил-лейна. И тут он почувствовал, что машина стала вести себя хуже. «Что делать? Попытаться приспособиться или все таки сбить проблему? Он выбрал второе, раскрасав инженером о симптомах и продолжив варианты решения, — и оказался прав.

В итоге, по словам инженеров, все стало ясно из телеметрии, и очевидным выбором было именно Ник. Но с другой стороны, у Антонио обнаружился удивительный тонкий дар, который он продемонстрировал в Ста, заменив травмированного Ральфа.

Принять решение должен был Фрэнк Уильямс, буквально разрывавший между двумя тонщиками. Ник хранил отстойное спокойствие. Что сделано, то сделано. Больше ему нечего предложить. Патриция чувствовала, что возьмут Ника, но остальные не были так уж в этом уверены.

Фрэнк, во всем любящий порядок, решил, что свое слово он скажет утром 31 января в Валенсии накануне презентации FW27. Все происходило в огромном авиаци-

онном ангаре, где в то холодное утро явно стало теплее от сверкающих стней, музыки, публики и машин. Наконец-то Фрэнк вызвал Ника в свою маленькую комнату: «Проздравляю, мы берем тебя».

Ник даже удивило, насколько спокойно он принял это известие. Он просто сказал: «Окей. Хорошо. Поздравляю».

Выход: не надо везет, не надо падений, лучше держаться здоровой середины. В Мельбурне все прошло не слишком гладко. Из-за ошибки в первой квалификации ему досталось незавидное стартовое место, а потом в ходе гонки он столкнулся с Михаэлем. Даже при детальном анализе ситуации не совсем ясно, был Ник виноват или не был. Но дело в другом: не за то Фрэнк Уильямс платит тонщикам, чтобы они в кого-то врезались. И не за то, чтобы врезались в них.

В Малайзии он ошибся во второй квалификации, когда вошел в 4-й поворот — чуть быстрее, чем следовало, и поэтому на выезде оказался уже за бордюром, зацепив тра-

Удивительный парень. Все время в трудах

Бартрам Шафбер

«Мне не нужна шумиха. Что мне нужно, так это подиум»

Получить место в Williams было непросто; в Малайзии Ник оказался на 10-м стартовом месте только из-за ошибки, допущенной в квалификации (основное фото); Ник – любитель панка (правая врезка)



ву. Однако, стартовав с 10-й позиции, Ник провел гонку великолепно. В трафике, даже в пылу борьбы он смог свести к минимуму снос передка машины за счет чуть более раннего входа в повороты. С истинно тевтонской четкостью и точностью он реагировал на все команды, которые получал по радио. Ник старался изо всех сил, все время шел на пределе, но при этом аккуратно обращался с резиной (в отличие, к примеру, от Монтойи и Вильнёва, которые шины не сберегли). Он маячил в зеркалах у соперников, действовал им на нервы... и позволял ошибаться. Мы вновь увидели того Ника Хайдфельда, который выступал в Ф3 и Ф3000, но прошедшего через трудную пятилетку в Ф1.

Это третье место стало для него наградой: уже второе выступление за новую команду принесло подиум. Он почти не вспотел и выглядел вполне бодро, продемонстрировав такие качества, как вера в себя и скромность. Именно скромность, а не застенчивость. Похвалы в свой адрес заставили его слегка смутиться. Он держался в стороне от Фернандо и Ярно. После подиума, когда всякие важные люди, шампанское, полотенца и бейсболки для победителей только подчеркивали торжественность



> Суров, молчалив – но предан рок-н-роллу

Хелен Темпл, экс-пресс-секретарь Jordan, рассказывает о «другом» Нике Хайдфельде:

«После года работы с ним в Jordan я стала поклонницей его рок-н-рольной натуры, которую он всячески скрывает. Он настоящий крепкий профессионал, но не обманывайтесь. За пределами трассы Ник совершенно другой – ничего общего с образом сурового затворника, который сложился у всех. А еще у него отличное чувство юмора. Иногда, сам того не замечая, он может насмешить до колик. Он классно одевается – в стиле «грандж»: мешковатые джинсы, кофты с капюшоном, широченные штаны, в каких на скейтбордах катаются. Ник – тайный почитатель панк-рока, в основном слушает современные американских команды, типа Green Day и Good Charlotte, но любит и классиков: Sex Pistols и The Clash.

Иногда свое истинное лицо он открывает и на гонках. В прошлом году в Малайзии я видела, как во время разговора со своим инженером он тряс головой под мелодию, которую играл его мобильник. Это была песенка 'Hey Ya!' группы Outkast».

момента, было ясно, что больше всего ему хотелось забыть всю эту шумиху и как можно скорее улететь в Бахрейн.

Тихий немецкий парень – живущий в Швейцарии на берегу озера, вдали от слишком уж материального мира Монако, зато рядом с горами, где можно гонять на маунтин-байке, – просто-напросто сделал то, что умеет лучше многих. Причем движет им не слава или деньги и даже не успех, но нечто более прочное: его «я»; ошибки, на которых учился; знания, которые почерпнул у таких людей, как Шафер и Браун; Патриция, которая ждет их первого ребенка; семья и близкие друзья.

Конечно, предстоит еще многого добиться. Конечно, он верит, что может выигрывать гонки на Williams-BMW. Похоже, они с Марком Уэббером составляют неплохой дуэт, и своей скоростью в Малайзии Ник показал, что напарнику он спуска не даст. Что касается будущего – кто знает? В BMW его уважают, как уважали бы каждого, кто быстр, трудолюбив и ставит интересы команды превыше всего. Его любят и в Sauber, и кое-кто уже связывает Ника с будущим партнерством швейцарской команды и баварского концерна. Но ему все эти разговоры малоинтересны. Он, как и раньше, сосредоточен на главном, на том, что действительно важно.

«Это неизбежно будут считать твоим серьезным достижением, – сказал кто-то на послегоночной пресс-конференции в Куала-Лумпуре. – Ты, немец, одолел не одного, а целых двух братьев Шумахеров – это явно привлечет к тебе внимание. Что это значит лично для тебя?»

«Лично мне, – ерзая в кресле, сказал смущенный Ник, – это внимание не нужно. Что мне нужно, так это подиум».



Гонщик должен делать то, что должен, но думать все же надо; болельщики Williams остались довольны отличным результатом Ника в Сепанге

Red Bull

ДЛИННОЕ ИНТЕРВЬЮ: ДЭВИД КУЛТАРД, RED BULL RACING



Хорошо быть молодым...

Он выиграл 13 Гран При, бивал Шumi в честных поединках, восторгался Williams и McLaren...
А сегодня оказался в Red Bull Racing – и вновь одолевает ЛЛМи в честном бою

Интервью Мэтт Бишоп Фото Даррен Хит





Колеса слегка заглохли (основное фото), но РБГ, к управлению, не отказался и быстрым и надежным — что самое главное, Дикси не-прежнего и участвует в удовольствии от гонки; Бишоп играет Култарда (врезка на соседней странице)

Итак... кто такой Дэвид Култард? Точнее, кто он сегодня? Мы беседуем в подвале Сепанга, он сидит перед мной: загорелое лицо, подбородок покрыт заметной рябиной с проседью шейной (демонстрация?). Похоже, он действительно расслаблен. Именно в первую очередь употребляют люди, близкие к Дэвиду, описывая его нынешнее состояние. Но что он хочет сказать своей шейной? Старый леопард вряд ли может поменять расположение пятен на своей шкуре — тем не менее наш 33-летний герой, покинув McLaren, тут же позволил себе то, что ему запрещалось все 9 лет, проведенных в команде, который построил Рон Деннис. А именно: если раньше он должен был бриться каждое утро, нравилось ему это или нет, то теперь — лишь когда захочет. И я полагаю, что сей простой, хотя и запоздалый акт не подчинения, каким бы малозначительным он ни был, говорит о том, что Дэвид Култард — тот, который из Red Bull — сегодня чувствует себя лучше, чем когда-либо. И хотя в течение всех девяти с лишним лет, проведенных в McLaren, внешне он всегда казался абсолютно счастливым человеком, при ближайшем рассмотрении удавалось заметить кое-что еще: зрелище болезненное раздражение. Ошибиться было трудно.

Несмотря на то, что, выступая в Williams и McLaren, Дэвид выиграл 13 Гран При и, следовательно, его карьера развивалась по счастливым сценарию, о котором 9 из 10 гонщиков F1 могут только мечтать, первый номер всегда оставался его напарником. И он очень остро чувствовал это

неравенство. Посмотрим, готовы ли Дикси более открыто говорить на все эти темы сегодня, когда он свободен от оков McLaren, где гонщики находятся на службе 24 часа в сутки и без выходных...

Жизнь в McLaren: (серебряная) клетка?
Мэтт Бишоп: Сегодня ты выглядишь счастливым и расслабленным, верно?

Улыбается, зная, к чему я клоню...

Дэвид Култард: Верно. В целом в McLaren было неплохо, хотя, конечно, случались и невыесы.

МБ: Из-за чего?

Дикси: Так уж складывалась ситуация, особенно в последние годы. Ты же знаешь, машина не ехала, в команде царил удручающее настроение — это было ужасно. Последние два сезона результаты шли на убыль, были проблемы с F1 и даже с несчастной МР4-18А образца 2003 года, которая никогда не участвовала в гонках... все это неизбежно влияло,

Не сомневался, что это влияло, но я хочу занять своей теорией «болезненного раздражения»...



на нас вся ответственность. И основное напряжение испытываем тоже мы. Если бы я собирался критиковать что-нибудь в связи с этой ситуацией, я бы обратил внимание на то, о чем Рон не сказал: когда я работал в McLaren, мой напарник получал полную поддержку. Должно быть, это обстоятельство сильно на меня влияло — ведь тогда я управлял сознанием, а не наоборот. Даже сейчас мне трудно определить, насколько сильно.

МБ: Ты кого имел в виду — Кими (Райккёнен) или Микку?

Дикси: Микку. Так что когда Рон говорит, будто я «мало что делал для победы»... (пауза). Зная, я вспоминаю очень личный и очень серьезный разговор, который состоялся у меня с таким другом и коллегой Питером (Индрозери) в 1997-м, сразу после Хереса (когда Деннис приказал Култарду пропустить Хаккинена, чтобы тот выиграл свой первый Гран При). Я тогда не мог осознать случившееся.

И когда понял, что для Рона было совершенно нормальным приказать мне пропустить Микку... мне это показало совершенно ненормальным. Фактически это поколебало веру в себя.

Есть такая поговорка: обманешь меня один раз — твой вина; обманешь второй — моя вина. Такой случай я пропустить не могу...

МБ: И потом, сразу после зимних каникул, это произошло в Мельбурне в 1998-м...

Дикси: Совершенно верно, буквально в следующий момент. То, что тогда случилось (Хаккинен по ошибке лишний раз заехал на пит-лейн, уступив лидерство Култарду, и тогда Деннис велел Дикси позволить Микку выехать вперед и выиграть гонку), было похоже для спорта и трудно как для меня, так и для Микки.

МБ: Почему?

Дикси: Мы неизбежно оказывались в незавидной роли, когда нам приходилось объяснять всем нам (автогонимой прессе) ситуацию, которая была плохо продумана. Кстати, в аналогичном положении был Джексон (Белтон), когда после недавнего Гран При Австралии ему пришлось защищать тактику В.А.Нотто (команда велела гонщикам не прерывать линию финиша, чтобы в соответствии с техническим регламентом 2005 года следовать Гран При). Я начал с новыми моторами, и Джексон в гонке теледиффуза заявил, что у него были проблемы с машиной. Я не вино Джексона — возможно, он был плохо информирован — но слова его уже через пять минут в другом телепередаче Ник (Брай — главный редактор) сказали правду. Не сделав из этого, спорт серьезно пострадал бы. Люди, которые туловище лугу, спорту не помогают. Так, что те две тонкие (Хе-

рес-1997 и Мельбурн-1998) создали фон, который неизменно присутствовал все последующие годы. Иногда Рон мне очень помогал, но в других случаях он был слишком занят своим бизнесом.

Последнюю фразу он прокинул осторожно, замедлив дыхание, — словно оговоренно решил муреную заднюю из области кивковой фразы. Но думаю, фактически задан было две: рассказать о застарелой омерзительности и при этом сделать так, чтобы слова звучали чуть смелее, чем любые его прежние высказывания на эту тему. Наблюдая за легкой усмешкой, идущей в тот момент на его губах, я подумал, что он нравится самому себе. Многие считают, что Култарду с его подчеркнутым профессорским нажимом всегда легко дашлось в атмосфере корпоративного ледничества, который просто-таки давит в недрах удивительно роскошного технологического центра McLaren (MTC). Это ошибка — ему там всегда было тяжело.

МБ: Есть чувство, что тебя недоценивали?

Дикси: В разное время у меня появлялась такая мысль: «Ну почему они не верят в меня и в мою уверенность? Но надолго она не задерживалась, поскольку, как ты знаешь, если я полагаю, что обо мне написано нечто, не соответствующее фактам, и могу это доказать, то снимаю трубку и требую объяснений от журналиста, это написавшего. Было дело, если честно, однажды он и мне позвонил, и по-настоящему решил о моих писаниях, размещенных в Интернет, а тут же внес исправления! Уже не знаю, недоценен я или переоценен. Но я был счастлив до 01 и, я уверен, буду счастлив и после нее. Однако сегодня 01 меня все еще волнует. Что-то громкое и доброе звучит во мне каждое второе воскресенье, когда гаснут пять огней и я стартую. «Мерсес! Мне это нравится! Отлично».

МБ: Но нет ли ощущения, что из McLaren тебя увольняют несправедливо?

Дикси: Это был вполне логичный шаг со стороны Рона. Надо было что-то менять. Так что на него не обиде. Я свое в McLaren отработал, победы достали мне немало радости, но должен сказать, что груз разочарований, которые я испытывал, когда дела шли не так, как бы мне хотелось, тоже со мной. Но я ни дня не думал. В моей жизни начался новый этап. И я счастлив.

Думаешь, один из важных жизненных уроков состоит в том, что, когда происходит нечто хорошее, ты всегда должен говорить себе: «Вот и славно, чего еще желать?». Если воспринимать жизнь только как предисловие к чему-то лучшему, это ведет к разочарованиям. Пожалуй, сейчас Дикси искренен.

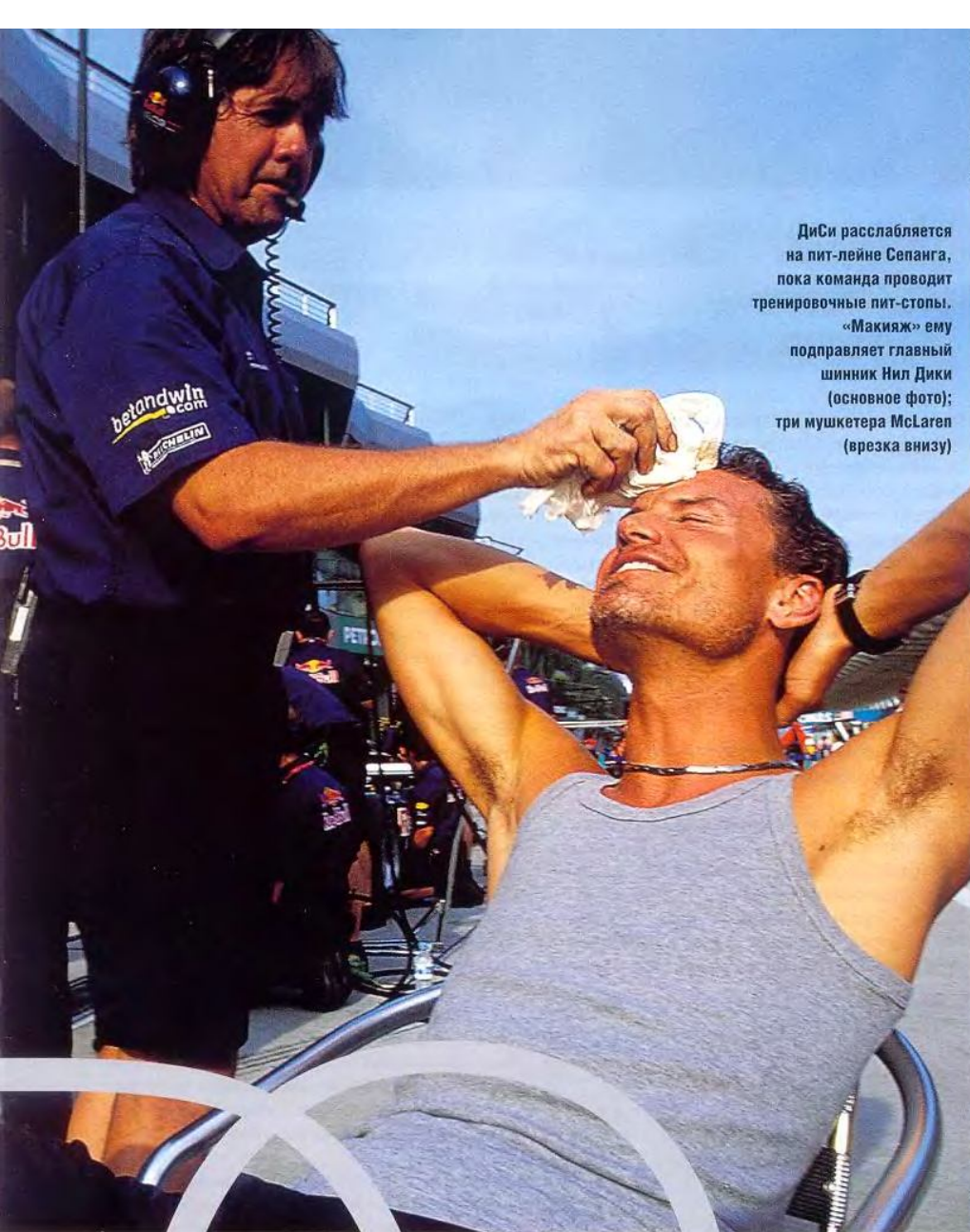
МБ: Ты сразу начал зарабатывать очки. Дела идут неплохо...

Дикси: (Переводит, говорит весьма эмоционально) Как только в пятницу я выехал на Мельбурнскую трассу, я почувствовал прилив вихревой энергии. И тут я понял, что правильное решение, которое я принял в Red Bull. Как я уже сказал, я остался в F1, потому что спорт до сих пор волнует кровь.

МБ: Ты подписал контракт на год, но уже, наверное, задумался о 2006-м?..

Дикси: Конечно. Но я спокоен на этот счет. В конце концов, ведь казалось, когда в этом году у меня нет шансов выступать в гонках, но я ►

«Иногда Рон мне очень помогал, но в других случаях он был слишком занят своим бизнесом»



ДиСи расслабляется на пит-лейне Сепанга, пока команда проводит тренировочные пит-стопы. «Макияж» ему подправляет главный шинник Нил ДиКи (основное фото); три мушкетера McLaren (врезка внизу)

> Кими или Мика: ДиСи выбирает

«Трудная задача. Оба — исключительные гонщики. Если, конечно, вы заставляете меня сделать выбор, то могу сказать лишь следующее: в середине моей карьеры в Ф1, когда я изучал телеметрию Мики, я говорил себе: «Офигительно! Это впечатляет...»

Но от Кими я не испытываю этих эмоций, хотя он тоже отличный гонщик. Не помню, чтобы я когда-либо так же восторгался его телеметрией. Он провел немало отличных гонок — он был великоколепен в Спа в прошлом году, — но я бы сказал, что в целом Мика быстрее.

Можно сказать, что у Мики было все. Он был не просто быстр, он мог по-настоящему концентрироваться и только под конец своей карьеры начал

понемногу лентяйничать. И хотя Кими иногда делает странные ошибки — я сейчас не придираюсь, нет, — думаю, что его психологическая подготовка тоже на высоком уровне.

Но, конечно, о Мике проще сказать, что он был по-настоящему великим гонщиком, поскольку Кими еще предстоит многое доказать. Ведь Мике порой удавалось показывать всем, как надо побеждать. Шуми, Мика дважды выиграл чемпионат и ушел со сцены, когда был на пике карьеры. Вспомним, в 2001-м в Инди, где он выиграл свою предпоследнюю гонку, Мика был явно сильнее Михаэля.

Но, думаю, и Кими сможет добиться многого ко времени, когда он соберется оставить Ф1».



как они хотят, — например, Марка Смита (заместителя технического директора) и Антона Стипиновича (главу отдела исследований), которым я посоветовал переходить к нам. Это нормально.

МБ: Что ж, справедливо. Ну, хорошо, это мой последний вопрос из серии «что, черт побери, там у вас происходит?» Ты всегда очень серьезно, почти научно подходил в проблеме физической подготовки и диеты. Значительная часть этой работы лежала на плечах Джерри (Конви), который тренировал тебя в McLaren. Сегодня он работает с Хуаном Пабло (Монтойей). Когда ты перешел в Red Bull, у тебя быстро завязались хорошие отношения с Ником (Харрисом), который был главным тренером и физиотерапевтом команды со времен (Эдди) Эрвайна. Но, насколько я понял, он тоже ушел. Это наверняка как-то нарушило ритм твоей подготовки?

ДиСи: (Пауза.) В общем, да. Из всех тех, кто покинул команду, именно с Ником у меня были наиболее частые контакты. Взаимодействие гонщика и тренера — важнейший момент. Гонщики проводят с тренерами больше времени, чем с кем-либо, больше, чем с женой или подругой. Они видят все ваши взлеты и падения. (Еще одна пауза.) В любом случае по разным причинам команда решила на перемены и в этой сфере. (Следующая пауза.) У меня было чувство, что момент для этого был выбран неправильный — практически накануне сезона. Я считаю Ника отличным специалистом и желаю ему всех благ. Я только начал работать с новыми ребятами, но, уверен, мы поладим.

Он пожимает плечами, а потом бросает на меня короткий взгляд, в котором я читаю: «Паддок Ф1 — дикое место, что ж я могу поделаться?» Разумеется, ничего. Дело дрянь.

МБ: А как ты ладишь с Кристианом Хорнером (новым спортивным директором Red Bull)?

ДиСи: Замечательно. Он бывший гонщик, как тебе известно, поэтому может разговаривать со мной так, как не смог бы ни один глава команды, который через это не прошел. Отличный и способный парень.

МБ: А что скажешь о Хельмуте Марко (сером кардинале Red Bull)?

ДиСи: Он тоже бывший гонщик — фактически, бывший гонщик Ф1, — но его знают лишь те, кто уже давно имеет отношение к автоспорту. У него обширные знания, он вплотную занимается программой Red Bull по подготовке молодых гонщиков. Ему не надо погружаться в повседневную управленческую рутину — это дело Кристиана. Хельмут может оперативно вмешаться и высказать свое мнение — как и я. В Мельбурне у нас была проблема — прошу прощения, но говорить о ней подробно я не буду, — и когда я поинтересовался у инженеров ее причиной, мне сказали, что это результат прежнего ограниченного финансирования. И я обратился напрямую к Хельмуту и Кристиану и сказал: «Настоятельно советую снять ограничения по финансированию этой конкретной области, иначе проблема будет повторяться».

МБ: И тебя послушали?

ДиСи: Да.

У ДиСи, может, и нет привычки повышать голос, но он умеет настоять на своем, когда его что-то не устраивает, даже если это мелочь. Кремень!

О том, каково быть главным... и о Williams

МБ: Твои напарники (Кристиан Клин, 22 года, и Тонио Лиuzzi, 23 года) намного младше. Говорят, они называют тебя «Дядя Дэйв». Это правда?

ДиСи: (Улыбаясь.) Правда.

МБ: Но тут ведь есть и серьезный момент: сегодня ты являешься безоговорочным лидером команды, а ни в Williams, ни в McLaren ты не был в таком положении. Влияет ли это как-то на твою работу? Как ты себя чувствуешь в этой роли по сравнению с твоей ситуацией в McLaren и Williams?

ДиСи: По ходу карьеры ты развиваешься и, несомненно, опыт позволяет высказывать суждения, которых раньше у тебя не было. Так что если раньше во время совещаний я мог тихо сидеть в заднем ряду и копить все в себе, то сегодня у меня есть возможность поделиться своим мнением, и я чувствую себя более комфортно. Но я готов изменить это мнение, если слышу весомый аргумент. В конечном итоге, все что нам нужно, это найти подходящие настройки, знать, куда мы идем. Крайне редко есть один-единственный путь решения проблем. Очень редко бывает так, что достаточно приделать какую-то примочку — и машина тут же раскроет свой потенциал.

Думаю, самое время для следующего трудного вопроса...

МБ: Сегодня ты в Red Bull и говоришь, что не прочь остаться здесь еще на год. А как насчет Williams? В августе прошлого года Фрэнк (Уильямс, глава команды) попытался заполучить Дженсона, но не вышло. Как думаешь, если бы ты вел иную игру и более энергично «обрабатывал» Фрэнка, мог бы ты сейчас оказаться в Williams, а не в Red Bull, хотя бы с контрактом на один год? На мой взгляд, это было реально. Ведь тогда, в августе, Ник (Хайдфельд) явно не вписывался в планы Фрэнка.

ДиСи: Я не оглядываюсь назад. Ситуация такова, что я в Red Bull и стараюсь устроиться здесь как можно удобнее. Но если все-таки предаться воспоминаниям, я не думаю, что мы (т. е. Култард и его менеджер Мартин Брандл) могли вести себя как-то иначе. Скажем так, выяснилось, что со стороны Williams было больше желания разговаривать с нами, чем со стороны BMW.

Он смотрит на меня дружелюбно, но с некоторым вызовом. Видимо, пора менять тему...

О будущем Ф1

МБ: Хватит о твоей карьере. А как ты думаешь, все ли сегодня в порядке с Ф1?

ДиСи: Должен признать, что политическая возня, которая сейчас происходит, мне не очень нравится. Слишком много нашего белья стирается на глазах у публики. Может, конечно, я чего не понимаю. Может, это хорошо, что газетные заголовки заставляют людей говорить об Ф1 в том же ключе, как они привыкли спорить о решениях футбольных арбитров: а что было бы, если... Может, существует некий гениальный план. Но, может, и нет никакого плана? Мне кажется, в идеале мы должны больше говорить о драмах, которые происходят на трассе, больше интересоваться техническими проблемами и подвигами гонщиков, а не заниматься все этой подковерной политической возней.

Если вы солидарны с Дэвидом, пишите нам по электронному адресу info@f1racing.ru. Готовы спорить, что солидарны.

МБ: В последнее время я со многими людьми обсуждал ситуацию в Ф1. И мне кажется, что те из них, кто имеет непосредственное отношение к спорту, в один голос обвиняют в его болезнях всех, кроме себя. Все, кто к Ф1 отношения не имеет, похоже, во всем винят Макса (Мосли, президента FIA). Но если компания плохо работает, увольняют менеджера. Мосли уже очень давно руководит FIA, и многие боссы команд готовы открыто заявить, что он должен уйти в отставку. Твое мнение о руководстве Ф1: в хороших ли руках спорт?

ДиСи: (Пауза.) Думаю, Ф1 руководят умные люди, это несомненно. Макс — очень умный человек. Критиковать легче всего, и я абсолютно ничего не понимаю в работе Макса, поэтому не считаю себя вправе высказываться. Кроме того, твой следующий вопрос будет такой: «Кто мог бы стать потенциальным кандидатом на место Макса?» Но ведь никто не будет менять короля, если нет готового преемника, правильно? И надо быть уверенным, что он будет лучше предшественника — между прочим, я это не к тому, что Макс — плохой король (умное и своевременное замечание, Дэвид, молодец!). И еще в его защиту: надо сказать, что меры по снижению скоростей машин, с которыми многим было трудно смириться, на качестве гонок не сказались.

МБ: Нет, но вообще-то и скорости машин не слишком снижались...

ДиСи: (Смеется.) Нет, но если бы этого не было сделано, машины стали бы еще быстрее. А что касается руководства спортом, полагаю, самой заковыристой

проблемой является вот что: как я ни пытаюсь, так и не смог выяснить, кто же составляет правила в Ф1, кто их принимает? По-моему, этот процесс рассогласован. Я не знаю, к кому можно подойти и сказать: «Я думаю, что такую-то проблему лучше решать такто, и вот мои доводы».

МБ: Но, Дэвид, если ты проанализируешь собственные слова, то найдешь в них принципиальную критику всей системы, верно? Это же идиотизм, что ты, с 1994 года один из лучших гонщиков одной из топ-команд, не можешь понять, откуда берутся правила! И раз уж мы об этом заговорили, я тоже не могу понять.

ДиСи: Знаешь, меня больше беспокоит, что у тебя тоже нет ясного представления о том, как составляются правила. Я ведь гонщик и занят своим делом. Твоя же роль шире. Я-то надеялся, что ты лучше любого гонщика понимаешь, что и как делается в спорте. Но, похоже, что ты тоже этого не знаешь, как и все те, к кому я обращался.

Ты что, читаешь мои мысли? Если Макс все-таки уйдет в отставку (на этот раз по-настоящему), или проигрывает выборы, или уйдет на пенсию, или сойдет с ума, или еще что-нибудь... тогда некто Дэвид Маршалл Култард мог бы стать куда более достойным его преемником, чем многие другие кандидаты. Посмотрим, интересно ли ему это?

МБ: Думал ли ты когда-либо о руководящей работе — например, в FIA?

ДиСи: Для того чтобы принимать подобные решения, надо действительно оказаться перед таким вы-

бором. Могу ли я представить, что, закончив карьеру гонщика, я буду стремиться войти в руководство Ф1? Нет, не могу, потому что не понимаю, что это за работа. С другой стороны, когда я закончу выступать в гонках, вот тогда я, видимо, и начну изучать возможности, которые предлагает жизнь. Так что, кто знает? Я не хотел бы прерывать связь с автоспортом, потому что автоспорт доставляет мне радость. Но чем именно я мог бы заниматься, я пока не знаю.

МБ: Ты все еще любишь Ф1?

ДиСи: Конечно. Я всегда защищаю автоспорт в целом — все его виды, не только Ф1. Терпеть не могу, когда кто-то называет гонки ерундой, потому что считаю, что гонки — это здорово. Если вспомнить историю спорта, то каких-то ярких событий раньше было меньше и происходили они реже, чем сегодня кажется людям, которые видят прошлое исключительно в розовом свете. Например, говорят о дуэли (Жилия) Вильнёва и (Рене) Арну в Дижоне в 1979-м, но ведь в те времена жаркие схватки колесо в колесо, которые длились бы целую гонку, явно случались не в каждом Гран При, верно?

МБ: Верно, хотя та гонка была просто сказочной. Я помню, как смотрел ее в прямом эфире на маленьком черно-белом телевизоре, что стоял в моей комнате. Тогда мне было 16. Но мы, 40-летние, вспоминаем сегодня Вильнёва и Арну, а ведь так же точно нынешние 16-летние будут впадать в лирику, рассказывая своим внукам, как Мика обогнал Михаэля (Шумахера) в Спа или как в том же 2000 году ты обошел Шуми в Маны-Куре. Правильно?

ДиСи: Согласен. 

«Дядя Дэвид»
для более молодых
в Red Bull
(то есть практически
для всех);
ДиСи нравится его
статус фактического
лидера команды

‘Я абсолютно ничего не понимаю в работе Макса’

Три года ждешь

Экспериментальный



Три года ждешь появления новой команды Ф1 – и вдруг на трассу выйдут сразу две. Несмотря на то что обе они принадлежат миллиардерам, они сильно отличаются друг от друга. Red Bull – воплощение маркетингового лоска и напористых пиарщиков, к которым прилагаются безукоризненно сконструированные шасси и первоклассный мотор. Jordan же, такое впечатление, донашивает прошлогодние одежды и сильно нуждается в инвестициях и внимании.

F1 Racing был свидетелем рождения обеих команд и следил за тем, как они делают свои первые неуверенные шаги на мировой сцене Ф1. Расказывают очевидцы...

Текст Стив Купер и Дом Тэйлор

Red Bull

Еще на тестах RB1 привлекал к себе одобрительные взгляды на пит-лейне. Сам Фрэнк Уильямс сказал, что эта машина способна преподнести немало сюрпризов.

Напомним, что RB1 была создана под руководством Дэйва Питчфорта и Тони

Парнелла, менеджер Jaguar Racing. «Вы показали хорошую скорость, но все пото-

му, что у вас машина Питчфорта», — заявил после гонки Марк Узбер новому тех-

Штайнеру. Незаметно, чтобы подобные

высказывания особенно беспокоили

РЗ: «логическим продолжением» которой

стала RB1. Мы не видим здесь никакой логики. Как бы то ни было, но ясно, что та

В Мелайзии она показала, что высокая

В Малайзии она доказала, что высокая скорость в Австралии была не случайна.

Ярче других это явление прокомменти-
ровал Кристиан Хорнер: «Мы изо всех сил
старались сделать так, чтобы Кристиан

старались сделать так, чтобы Кристиан (Клин) опередил Михаэля Шумахера, но

ли бы Дэвида Култарда не развернуло в

4-м повороте, он оставил бы далеко позади McLaren Хуана Пабло Монтойи.

В основном это заслуга фирмы Cosworth, которая увеличила мощность на 70 -

80 л. с. Неплохо для единственного в Ф1 независимого производителя двигателей.

C4ET 20/25

Jordan
EJ15 – машина далеко не новая, несмот-

ря на то что глава команды Колин Коллес уверяет всех в обратном. Основа маши-

ны — монокок, в котором в прошлом году сидели Хайдфельд, Глок и Пантано, пусть

и немного переделанный под новый двигатель Toyota. Впрочем, Коллес готов усту-

пить: «Хорошо, тогда это не новая машина. Новая машина появится в сентябре».

ЕУ15, несомненно, соответствует нынешним требованиям аэродинамики, но

поскольку при разработке шасси эти требования не учитывались, все, от носа до

заднего крыла, словно топором сработано. В результате уже на первой сессии в Авст-

рации стало ясно, что это не машина, а сущее наказание. Однако в гонке она проде-

монстрировала удивительную скорость, особенно в руках Нараина Картикеяна, ко-

торый проходил круги в темпе, близком к темпу гонщиков Toyota, использующих та-

кие же моторы. Однако результаты, показанные в Малайзии, заставили команду

спуститься на землю. «В Альберт-парке мы лишь на 0,7 с отставали от Toyota, — со-

крушался индус. — А здесь — на 5,0 с. Мы не думали, что все будет настолько пло-

хо». Из-за потери скорости (вину за которую возлагают на связанные с жарой про-

блемы Bridgestone) команде пришлось из-
браться на гонку неагрессивную стратегию.

Счет 10/25 ▲

E4 DACING 75

НА ПЕРВЫЙ-ВТОРОЙ РАССЧИТАЙСЬ!

ПРОЕКТИРОВАНИЕ И НАДЕЖНОСТЬ

Red Bull

Демонстрируемая Red Bull Racing говорит о том, что ее опытные инженеры наделены большим талантом. В Австралии и Малайзии команда правильно выбрала машины, с толком использовала выгоды информаций, полученной во время пятничных тренировок. Выигнано оно лучше. Умение команд работать с настройками позволяют им также скорректировать дисбаланс в управлении всеми машинами в Малайзии, поладив так же хорошие настройки, как и в Австралии. Команда инженеров работает быстро и профессионально, а Хорнер все же тотот подчеркнуть, что во время точных измерений ольст Куттарда приносит огромную пользу.

Двигатель Cosworth Tj2005 после двух гонок не проявлял признаков утраты надежности. Когда это было необходимо, шасси работало как надо, хотя были и сбои. На пятничной тренировке в Малайзии у Луции развалилась задняя подвеска и он вылетел в гравий — к счастью, обошлось без серьезных последствий. В тот же день у Клина возникли проблемы с электроникой.

Назначение Марка Смита (ранее работавшего в Jordan и Renault) на должность заместителя технического директора, а Антона Стипиновича (пришедшего из Ferrari) — на должность главы конструкторского отдела еще больше усилит техническую мощь Red Bull.

Cyt 21/25

Jordan

На первой сессии в Альберт-парке Карп-типен сильно напугал инженеров Jaguar. Тойота, которая в клубе серого дымовалого из задних частей его E115, севшая на обочину. Думали, что отказал двигатель, но выяснилось, что это просто небольшая утечка масла, которую можно было сравнительно легко устранить. В ходе двух гонок двигателя Тойота доказал свою высочайшую надежность, и Тревор Карпин не замедлил похвалить японцев. «Для отгеля двигателя в Кальне очень важно, что все четыре машины, на которых стояли двигатели Тойота, пришли к финишу», — сказал он после гонки на Спанге.

Шасси тоже не подвели: в двух самых сложных в техническом отношении гонках сезона оба гонщика привели машины к финишу. Конечно, раз догнал не расстается по-настоящему новой машины, значит, и боева в надежности в начале сезона должно быть меньше, но команда все равно заслуживает похвалы за то, что сумела быстро и успешно адаптироваться к новому двигателю.

Привлечение Роберта Дорнбоса в качестве тест-пилота на пятничных тренировках тоже стало верным ходом. Рассудительность голландца оказалась очень полезной не только при выборе шин, но и при подборе настроек.

Cyt 18/25



В ходе первой сессии в Альберт-парке на машине Картикаана (справа) произошла утечка масла, но опасения по поводу отказа двигателя оказались необоснованными; в Малайзии Red Bull спалил резину, чем слугал карты критикам (вверху).

«Успех в Мельбурне не случаен», — говорит Хорнер. — Трулли в квалификации был вторым а финишировал девятым. Мы в квалификации заняли четвертое место, а в гонке некоторое время удерживали вторую позицию и пришли четвертыми. Мы могли бы завоевать подиум. Это вселяет оптимизм»



ТАКТИКА И РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

Red Bull

Пятая позиция Кулгарда на стартовом повороте в Мельбурне не стала для Red Bull со-
бытием из ряда вон выходящим: как изве-
стно, в 2004 году в Малайзии Уэбстер был
был Jaguar Racing место в первом ряду.
Удивительно то, что команда сумела не
только удержать свои позиции, но и улуч-
шить их в ходе гонки.

«Успех в Мельбурне был отнюдь не случайным», говорит Хорнер. — Мы в калификации заняли четвертое место, а в гонке некоторые веры удержали 2-ю позицию и прошли 4-м. Мы могли завоевать подиум. Это вселяет оптимизм». Однако до IT Австралии его больше всего беспокоила способность RB1 стартовать. Эта проблема преследовала Jaguar RS и команда упорно работала над своей системой ручного старта. Кажется, теперь все в порядке, хотя Кэли и потерял две позиции на первых трех поворотах в Малайзии.

Что касается тактики, недоумение вызывает нежелание Fed Byll оставить Кристиана на Клиппа на весь сезон. Первоначально планировалось, что Луиджи сменит его в июле, но результаты Клиппа на первых двух этапах сезона доказали его право на место бового пилота. Хорнер доволен тем, как конкуренция отражается на работе молодых гонщиков: «Все можно переиграть. Кристиан повысил ставку — у нас здохшая, а не-destructивная конкуренция».

Счет 19/25

Jordan

В роли кокадиющего ойс-час выступает Тревор Карпин. На данный момент стратегическое мышление направлено только на извлечение максимальной выгоды из возможностей, которые дает срок действия, а также на умение свои вести, когда теора обогнано на круг. Оба тонщика должны научиться более адекватно реагировать на синие флаги: в Австралии Тэяго Монтейру потеряли слух; много времени, а в Малайзии оба тонщика слишком сильно держали лидеров.

Что касается устранения ошибок, то в течение всего гоночного уикенда в Малайзии у EJ15 возникли проблемы с управлением — со временем, так как из-за высокой температуры, создаваемой двигателем Toyota, команда была вынуждена все больше подрезать задиры корпусу, чтобы таким манером повысить эффективность охлаждения. Это привело в итоге к тому, что в последние круги гонок в состоянии шока как гонщики, так и инженеры, а из-за зноящих в корпусе дыр машины вели себя нервно в быстрых поворотах.

Однако г



Сегодня у Jordan (вверху) почти нет спонсоров; многих поразила скорость, которую Кэртикьян (слева) показал в Мельбурне; Штайн (в центре) ставит недавние успехи Real Bull себе в заслугу



В ходе первых двух гонок Кляй (внизу и слева) удивил своих критиков, продемонстрировав гоночную смекалку и скорость, практически равную скорости более опытного Кингстона.



ПИАР И МАРКЕТИНГ

Red Bull

После неуверенного старта — поначалу у Red Bull не было отлаженных процедур общения с прессой — ее PR-машина набрала обороты. В команде теперь работает целая армия пиарщиков. Правда, есть разные мнения насчет ее эффективности. Кроме того, в команде, похоже, нарушена связь между отделами. Но в целом здесь царит дружеская и оптимистичная атмосфера.

В падаке полагают, что Red Bull подняла планку работы PR-отдела, сделав свою маркетинговую стратегию привлекательной и — смеем сказать — понятной простым людям. Их вечеринка в Мельбурне, стоившая команде \$2,2 млн, несомненно, привлекла внимание общественности. Некоторые сотрудники маркетинговых отделов других команд полагают, что эти деньги были потрачены впустую. Но в действительности такое мероприятие помогло Red Bull заработать репутацию самой модной, самой молодой и самой шикарной команды Ф1. Red Bull не свойственно выбрасывать деньги на ветер, и эта команда — не связанная по рукам и ногам корпоративной культурой автоконцернов — может позволить себе позиционировать деятельность в Ф1 как часть своей захватывающей программы в экстремальных видах спорта.

«Цель Red Bull предельно ясна, — сказал Хорнер в Австралии. — Они хотят нравиться зрителям на трибунах, и вся наша деятельность направлена на достижение этой цели». Понравится ли такой подход спонсорам? Скоро узнаем.

Счет 22/25

Jordan

В последние годы уход крупных спонсоров, вроде Deutsche Post, и неспособность привлечь других, вроде Vodafone, привели к тому, что на корпусах Jordan оставалось все больше и больше свободного места. В Австралии машина была девственно чистой — за исключением наклеек Sobranie, индийской Tata и загадочной зеленой полоски вдоль крышки моторного отсека (отведенной для Superfund, бывшего спонсора Minardi; но после встречи со Шнайдером, на которой им не удалось договориться об условиях, Superfund вышел из игры). С тех пор сотрудничество с командой возобновили мелкие спонсоры — Remax, например, — но больших денег ждать пока не приходится. Без Эдди Джордана команда Jordan отчасти потеряла привлекательность в глазах спонсоров. Никто не понимает, что в этом году символизирует Jordan, — кажется, даже сама Jordan.

Что касается PR, совершенно очевидно, что новое руководство Jordan могло бы уделять больше внимания журналистам Ф1. На пресс-ланче в Австралии из знакомых персонажей присутствовали только Иан Филлипс и пресс-атташе команды Аннук Хайрихс. Не было ни Коллеса, ни Шайдера. Зря они упустили эту возможность, очень зря. «Старожил» Jordan Филлипс все больше выглядит белой вороной в команде, где он провел более десяти лет.

Счет 11/25

> Расстановка сил в первых двух гонках

Цель каждой команды Ф1 — постоянно прогрессируя, добиться за гоночный уикенд наилучших результатов. Ниже приведены данные по первым двум гонкам, иллюстрирующие продвижение Red Bull Racing и Jordan от пятничных тренировок (Т1) к первой квалификации (К1). Для сравнения мы также

приводим статистику по Sauber и Minardi: Sauber — «обутая» в Michelin независимая команда, которую часто сравнивают с Red Bull; Minardi на Bridgestone можно сравнить с Jordan.

(Ниже приведены средние значения лучших кругов всех гонщиков указанных команд в сессии/гонке).

ГП Австралии	T1	T2	T3 (дождь)	T4 (дождь)	K1 (дождь)	K2	Гонка
Red Bull	1:27,458	1:27,829	1:48,369	1:31,158	1:37,903	1:29,442	1:26,659
Sauber	1:28,652	1:26,935	—	1:32,884	1:36,984	1:29,862	1:27,319
Jordan	1:33,298	1:28,820	1:49,549	1:40,812	1:45,602	1:33,109	1:28,485
Minardi	—	—	1:51,037	1:38,010	1:50,047	1:37,499	1:32,998

ГП Малайзии	T1	T2	T3	T4	K1	K2	Гонка
Red Bull	1:36,890	1:37,631	1:37,046	1:32,881	1:33,767	1:35,878	1:36,846
Sauber	1:37,690	1:36,865	1:37,419	1:34,767	1:34,519	1:37,921	1:37,635
Jordan	1:40,078	1:38,829	1:38,897	1:37,975	1:37,831	1:39,978	1:40,133
Minardi	1:43,633	1:41,049	1:41,711	1:38,824	1:39,850	1:42,244	1:43,012

Нелегко делать выводы, исходя из данных по ГП Австралии, так как все сессии со второй пятничной тренировки по вторую квалификацию в воскресенье проводились в дождь. И все же даже беглого взгляда на таблицу достаточно, чтобы понять, что скорость Red Bull в воскресенье была на 0,799 с выше, чем в пятницу. Да, это солидное улучшение, но в сравнении с прибавкой скорости Sauber (1,333 с) и Jordan (4,813 с) оно явно проигрывает. Разумеется, рост скорости Jordan может объясняться тем, что оба гонщика команды — новички, и в ходе уикенда они набирались опыта и ехали все увереннее.

Проходивший в сухую погоду ГП Малайзии гораздо более показателен. От первой пятничной тренировки до первой квалификации Red Bull в двух сессиях наращивала темп быстрее, а в двух других сессиях — медленнее. Sauber, напротив, в течение трех сессий подряд улучшала свои результаты.

В целом от первой до четвертой пятничной тренировки Red Bull увеличила скорость на 4,009 с; Sauber — на 2,923 с. Однако достаточно консервативное выступление Red Bull в квалификации привело к тому, что в целом от начала пятничных тренировок до первой квалификации команда стала быстрее на 3,123 с, в то время как Sauber добились чуть большего увеличения скорости — на 3,171 с. Jordan — подобно Sauber — в промежутке с Т1 по К1 сумела в течение трех сессий подряд совершенствовать свой результат. Minardi, как и Red Bull, только дважды добились увеличения скорости. Однако если говорить о времени, то Minardi с первой по четвертую пятничную тренировку смогла добиться значительной прибавки в скорости — 4,809 с, но снизила ее до 3,783 с в промежутке от Т1 до К1. В том же промежутке времени Jordan увеличила скорость лишь на 2,247 с (2,103 с в промежутке с Т1 по Т4) — это худший из рассмотренных нами показателей.



Гонщики Red Bull экипированы по последней моде, команда (справа) знает, как поддерживать связи с общественностью



РЕЗУЛЬТАТЫ

Red Bull 82/100

Jordan 55/100

С самого начала было ясно, что победа будет на стороне Red Bull Racing. Они сконцентрировали все усилия на своей деятельности в 2005 году, в то время как в Jordan — в надежде добиться успеха в 2006-м — решили в этом году не напрягаться. Поэтому у них не было шансов достойно выступить в первых гонках. А Red Bull доказала, что может преподносить сюрпризы критикам как на трассе, так и вне ее. 1



ЖИЗНЬ

Jordan – уже не то уютное местечко, каким оно было раньше. Теперь это часть Midland Group, и управляет им Колин Коллес, большой модник

Интервью Дом Тэйлор

Во всем виновата кепка от Burberry: в хороших руках, в смысле — на соответствующей голове она выглядит стильно, классно и даже сексуально. В противном случае отдает плембейством.

У Колина Коллеса, нового главы команды Jordan, видимо, не та голова.

Механики и шоферы моментально подметили этот промах и в четверг накануне австралийского Гран При окрестили Коллеса «кепкой». Фамильярно? Может быть, но это была Первая Гонка Коллеса в Ф1, и нет ничего удивительного, что его собственные работники начали над ним посмеиваться. И не они одни.

«Они ведь все работают на Алекса Шнайдера?» — усомнитесь вы — и будете неправы. Понимаете, Колин Коллес — это Алекс Шнайдер. Помните, Иисус из Назарета сказал: «Я и Отец — одно» (От Иоанна, 10.30) — вот так и Колин Румыно-Германский может заявить: «Я и Олигарх — одно».

Коллес — посланец Шнайдера на Планете Jordan. Он не какой-нибудь мальчик на побегушках, он — второе «я» Шнайдера. Главная забота Коллеса — помочь Алексу Шнайдеру добиться успеха. Шнайдеру, а не команде Jordan Grand Prix. Если эти две задачи совпадают, как сегодня, — тем лучше.

«Мне все равно, что думают обо мне, — уверяет он. — Я работаю на Алекса Шнайдера, и для меня важно, что думают об Алексе Шнайdere».

Он абсолютно предан своему шефу, и это выходит за рамки чисто профессиональных отношений. Их семьи дружны, и Коллес говорит, что знает Алекса дольше, чем кого бы то ни было. Но больше вы от него ничего не добьетесь. Он не станет рассказывать, где, как, когда и почему они встретились. «Вы просто напишите, что у нас с Алексом очень близкие отношения, что я доверяю ему, а он доверяет мне. Я к тому, что это личное. Не думаю, что об этом стоит рассказывать».

Однако есть подозрение, что пути родителей Шнайдера и Коллеса изначально пересеклись в мрачном и пугающем мире... стоматологии. Мать Шнайдера была стоматологом, как и мать Коллеса, и жили семьи на соседних улицах. Более того, в Германии Коллес и сам был зубных дел мастером целых 12 лет, а теперь намерен подобно бормашине внедриться в твердые ткани Формулы 1.

«Для меня важно добиваться максимума возможного. И если говорить о моих прошлых достижениях — мне есть чем похва-

тать. Я стал самым молодым дантистом Германии, у которого была собственная клиника. В течение 12–13 лет я очень много работал. Очень много». Что ж, неплохо, но вряд ли это говорит о наличии некоего удивительного таланта, который мог бы посеять панику в рядах McLaren и Williams.

Коллес, надо отдать ему должное, не такой уж новичок в автоспорте. Сражаясь в Германии за гигиену полости рта, он параллельно создал две заводские команды Ф3 —

Коллес (на соседней странице и вверху, слева направо с Карлином, Шнайдером и гонщиком Нараином Картикеяном в Австралии) гордится своим кепариком, коллекционной вещичкой от Burberry, из-за которой, похоже, команда не сразу его приняла



для Mercedes и для Toyota. Непосредственным руководством командами он вообще-то не занимался, однако нужно быть искусным дипломатом, чтобы работать с двумя автогигантами в рамках одной серии. Колин полагает, что сегодня из всех искусств важнейшим является именно умение вести переговоры, чем он и намерен заняться в Jordan.

«Тревор (Карлин) занимается спортивной стороной, а вот политика — больше мое дело», — говорит Коллес. Это значит, он будет посещать встречи руководителей команд, обхаживать спонсоров и торговать лицом на пресс-конференциях, занимаясь при этом общим руководством. То есть играть роль Эдди, а ведь это большая работа, масштабы которой — по мнению некоторых приверженцев старой школы (боссов команд и ветеранов-журналистов) — Коллес недооценивает.

«По-моему, это они нас недооценивают, — парирует он. — Не думаю, что это я недооцениваю кого-то или что-то».

Однако многие в команде, похоже, пока не воспринимают Коллеса как настоящего начальника. Парней задело, что новый хозяин

Алекс Шнайдер появился в ней только через пять недель после того, как купил команду 24 января. А когда он появился — таки — на специальном обеде, устроенном в Мельбурнском аквариуме в среду накануне ГП Австралии, — команда была разочарована еще больше, потому что не услышала от Шнайдера никаких напутственных речей для поднятия боевого духа (то, чем на подобных обедах всегда угощал Эдди). Но все же он подходил к каждому столику, что несколько успокоило ворчунов.

«Люди неверно понимают некоторые моменты», — говорит Коллес. — Алекс ведь не глава команды, он не занимается ею каждый день. Он очень занятой человек. Если у вас под началом работают 55 тысяч человек, вы же не можете пообщаться с каждым. Он живет на другой планете».

Действительно, ведь переговоры с Эдди Джорданом вел и контракт подписывал вовсе не Шнайдер, а Коллес. Подобные детали говорят о том, какое место в жизни Шнайдера и его Midland Group занимает Ф1 — явно не первое. Jordan — маленькое, заметное и яркое подразделение Midland, проект, вписанный в общий маркетинговый бюджет фирмы. Это не значит, что в Midland относятся к Ф1 недостаточно серьезно. Вовсе нет. Кстати, идея заняться спортом появилась у Шнайдера после того, как он познакомился с командой Коллеса, выступающей в Ф3.

«Он попросил меня проанализировать ситуацию (в Ф1). И я взялся за дело. Это было год назад», — рассказывает Коллес. В общем, ерундой эти ребята не занимаются. И теперь Колин должен добиться, чтобы команда сплотилась вокруг него. Эдди Джордан был настолько уникальной личностью, что атмосфера неизбежно изменится. Коллес хочет, чтобы акции Jordan выросли в цене, но если он будет действовать неосторожно, от его более серьезного подхода гоночная душа команды может просто задохнуться.

Маленький пример: много лет на корпусах запорочных машин Jordan были приклеены ▶

‘Коллес хочет, чтобы акции Jordan выросли в цене, но если он будет неосторожен, душа команды может просто задохнуться’

ГОНЩИК: JORDAN-TOYOTA

Нараин Картикеян

О Карлине и Коллесе, о квалификации в дождь, о переживаниях первой гонки и о поддержке в Индии

Контракт с Jordan был заключен очень быстро, не так ли?

Да, все произошло очень быстро. Сначала был звонок от Тренора Карлина (*спортивного директора Jordan*) — он сообщил, что есть шанс поработать в Ф1. Затем позвонил Колин Коллес (*руководитель Jordan*), объяснил ситуацию и сказал, что они заинтересованы в таком контракте. Я поговорил со своими спонсорами — поскольку команда нуждалась в спонсорской поддержке, — и их эта перспектива тоже увлекла, ведь они уже знакомы с Тревором и им известно, что в прошлом он сделал для меня много хорошего. Так все и началось.

Сколько времени прошло с первого телефонного разговора до подписания контракта?

Не так уж много! В течение 20 дней мы работали на пределе. Я так волновался, что даже сон потерял. Очень много всего происходило одновременно, но оно того стоило, ведь все усилия окупились сполна.

Как эту новость восприняли в Индии?

Она вызвала шок. За моей карьерой там следят еще со времен Ф3 и Формулы Nissan, но эта новость попала на первые страницы всех газет. Формула 1 очень популярна в Индии. Она всегда пользовалась большим успехом на телевидении, а сейчас по воскресеньям все спортбары буквально забиты до отказа. Люди приходят туда даже для того, чтобы посмотреть квалификацию.

Как все это изменило твою жизнь дома?

Не знаю, что было бы, если бы я сейчас вышел на улицу, ведь я улетел в Европу в тот же день, когда объявил о контракте в Ф1! И раньше, когда я бывал в ресторанах, магазинах или кино, люди подходили и заговаривали со мной. Думаю, с момента моего отъезда все могло сильно измениться.

Должно быть, не слишком приятно выступать на машине, которая мало чем отличается от прошлогодней?

Я счастлив просто быть в Ф1! Да, это меня немного огорчает, но я должен максимально использовать то, что есть. Если бы мне было 30, я бы расстраивался сильнее, но я знаю, что сейчас у меня есть неплохой шанс. Я — в Ф1 и планирую здесь задержаться. Всякое бывает, но пока все идет хорошо. Думаю, многие довольны моей работой.

Как ты считаешь, для новичка лучше, когда он постигает азы в новой команде?

Это потрясающее ощущение — нервное напряжение здесь не так велико. Индийские болельщики проявляют терпение, понимая, что мы пока не можем тягаться с ведущими командами. Индийская пресса придерживается той же позиции, поэтому мы не чувствуем, что на нас кто-то пытается слишком сильно давить. Наши цели вполне достижимы: во-первых, финишировать во всех гонках и, если получится, заработать несколько очков. В прошлом году даже Ник Хайдфельд заработал всего три очка, а он отличный гонщик. Так что если мне удастся добиться того же результата, я буду просто счастлив.

Как тебе работаете с Тревором Карлином и Колином Коллесом?

Мне всегда нравилось работать с Тревором — я знаю его более 10 лет, и мы отлично ладим. У него очень легкий и спокойный характер, так что рядом с ним любая задача кажется выполнимой. Колина я тоже давно знаю. У нас хорошие отношения. Разумеется, Тревор я знаю лучше, ведь я выступал за его команду. Но в то время Колин тоже работал в Ф3, так что он меня знает и понимает, на что я способен.

Нет такого чувства, что тебя просто бросили в воду: авось выплывешь? Ведь тестов было так мало...

К Ф1 невозможно подготовиться — это совершенно другой мир. Однако если быстро ухватить суть дела, времени на волнения просто не остается. Мне, несомненно, помогло, что я уже знал некоторых членов команды, но наша машина — лишь модернизированная прошлогодняя модель, так что мы не надеемся зарабатывать очки в каждой гонке. Но я был к этому готов.

Что ты чувствовал, когда впервые сел за руль EJ15?

В первый раз это было в Барселоне. С тех пор мы внесли в конструкцию множество мелких изменений. На самом деле мне трудно судить, насколько легко ею управлять — ведь это единственная машина Ф1, с которой я по-настоящему имел дело. Но это вполне приличная техника. Конечно, еще в 2002 году я участвовал в тестах Jordan, но если ты не сидел в кокпите несколько лет, сравнивать машины невозможно.

Сильно ли ты нервничал во время твоего дебютного Гран При в Мельбурне?

Конечно. Все произошло так быстро — и я постоянно был чем-то занят и на трассе, и за ее пределами. Но я научился расслабляться: прилетев в Малайзию, я уже гораздо лучше разбирался в том, что и как работает. Квалификация в Мельбурне выдалась непростой, особенно когда пошел дождь: там много линий дорожной разметки, которые в дождь становятся очень скользкими. Но гонку мы прошли хорошо, и я остался доволен нашей скоростью.

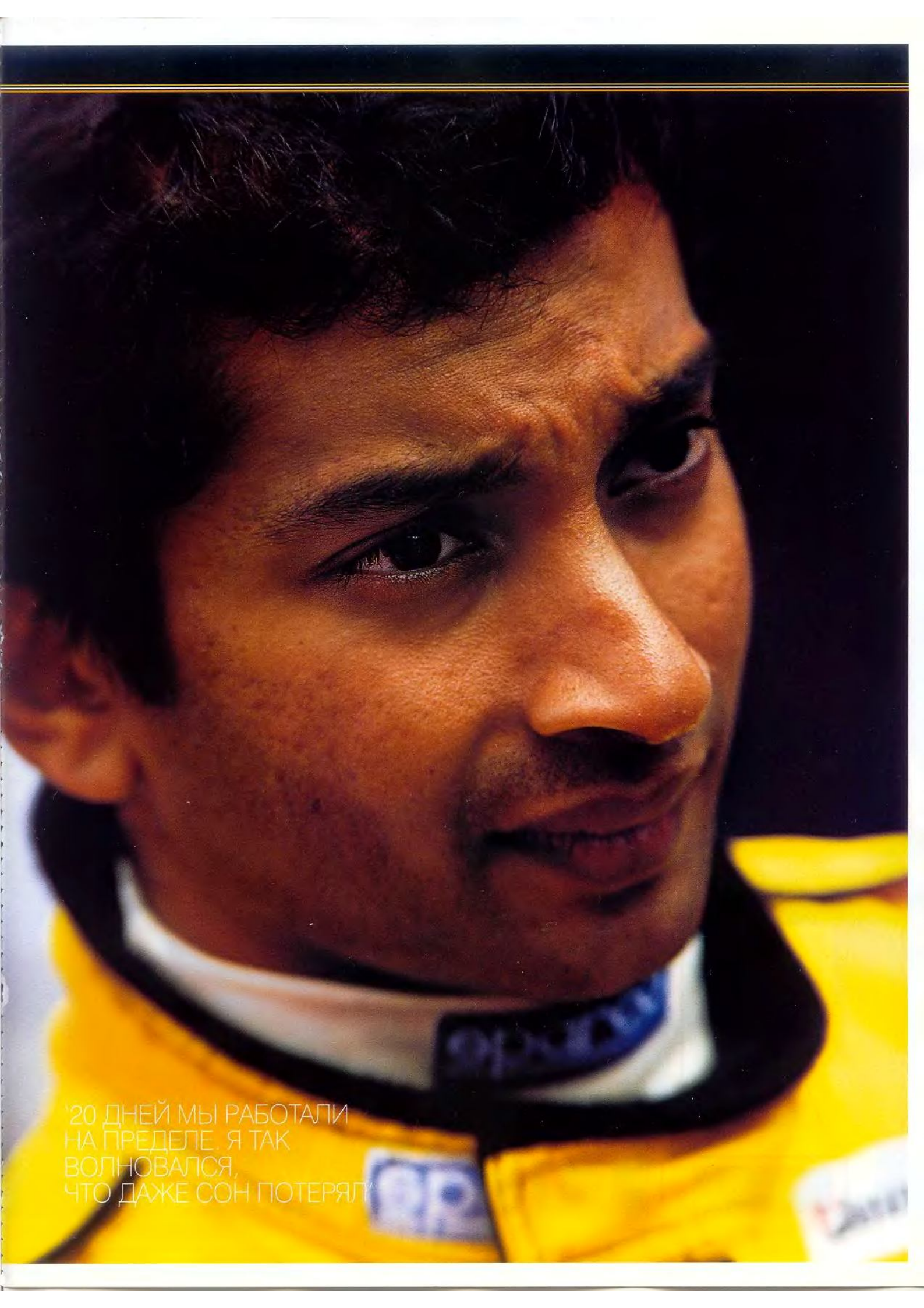
Удалось ли тебе получить больше информации о трассе в Малайзии?

Осваивать Сепанг было нелегко, поскольку у трассы «текучая» конфигурация и для многих поворотов было сложно подобрать оптимальную траекторию прохождения. И вы видели, что там совершали ошибки даже самые опытные гонщики. Изучить трассу в Мельбурне было намного проще, чем в Сепанге. В Малайзии мы занимались доводкой машины, и команда стала сплоченной. Все прошло так, как мы ожидали — дальше будет весело, и если нам удастся заработать несколько очков, это будет лучшей наградой для всех членов нашей команды. 1

Картикеян отчитывается перед Карлином (слева) и Коллесом (справа), которые высоко ценят его скорость — и, естественно, его деньги. Он чувствует большую ответственность — ведь за ним стоит все население Индии (по данным последней переписи — 1 027 015 247 человек)



ОСНОВНОЕ ФОТО: DARREN HEATH; SUTTON-IMAGES.COM



'20 ДНЕЙ МЫ РАБОТАЛИ
НА ПРЕДЕЛЕ. Я ТАК
ВОЛНОВАЛСЯ,
ЧТО ДАЖЕ СОН ПОТЕРЯЛ

3 А года

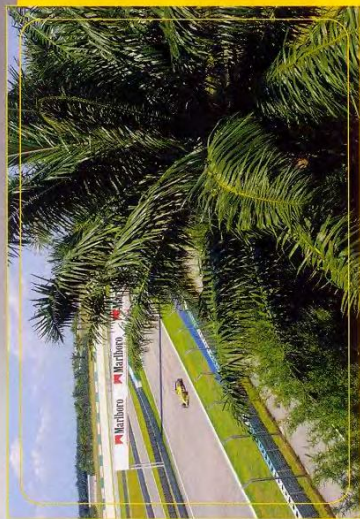
Д. ПЕРЕМЕН

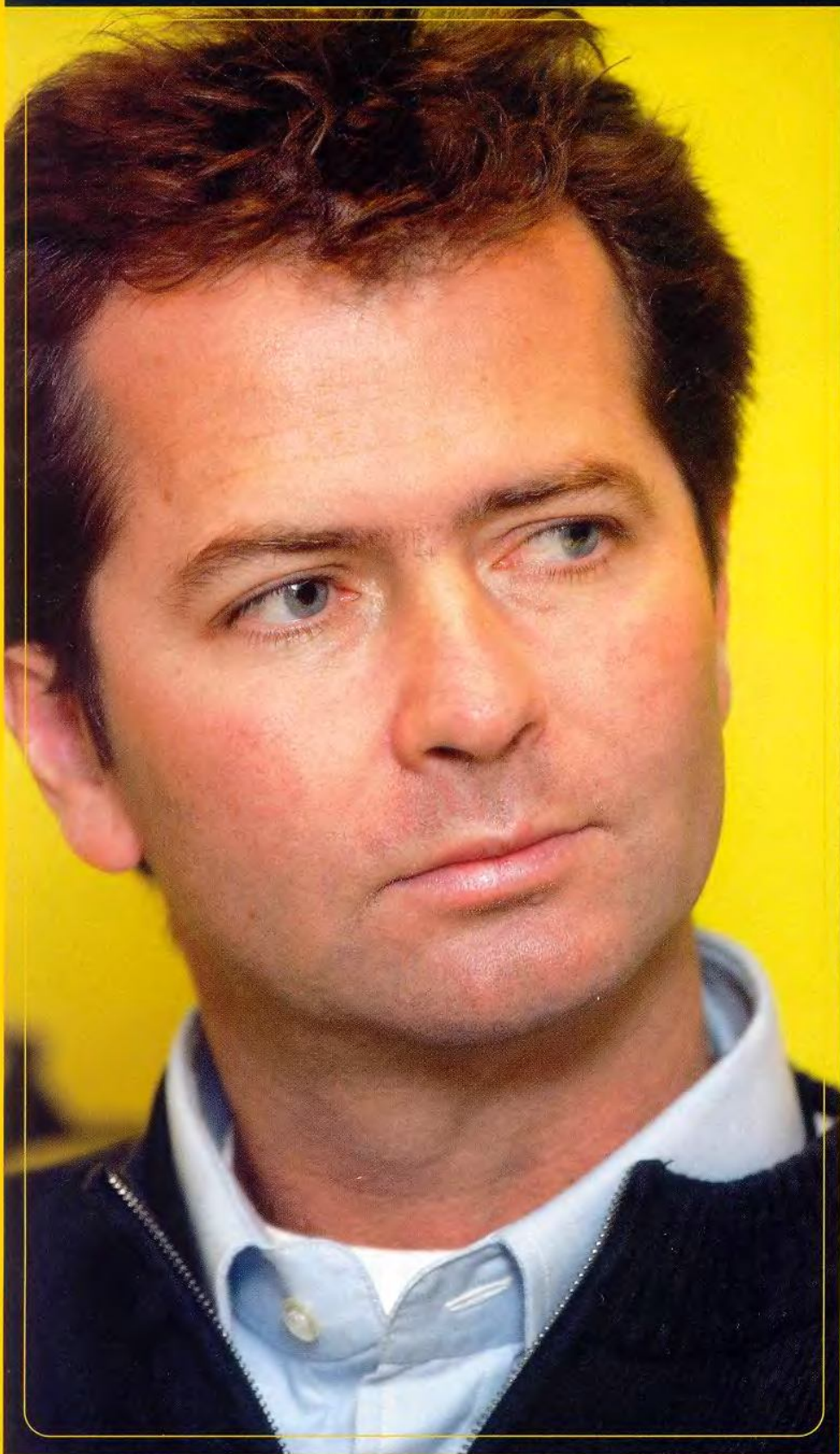
СКАЖИ-КА, ТРЕВОР...

Первые гонки 2005 года наглядно показали, что соперников у команды Jordan в современной Ф1 просто нет. Звучит внушительно, вот только конкуренты в подавляющем большинстве отнюдь не плетутся далеко позади, а, напротив, скрываются впереди за поворотом. Как оценивают ситуацию в команде, как собираются ее менять?

Текст Александр Кабановский

Опнче здесь совсем не такое, как у нас. Лимонно-желтый диск монументально появляется из-за горизонта утром, весь день висит в дымке высоко над землей, а затем стремительно падает вниз. Его лучи несут на привычное и приятное тепло, а удивляющую жару, которую только усиливает высокая влажность. Люди, особенно приезжавшие издалека, с трудом переносят послеполуденный малайзийский зной, стараются без нужды не покидать мест, где работает кондиционер. Но Тревор Карлин все же вышел из боксов Jordan и присел к нам за столик под чепным зонтиком. Он готов рассказать о том, что происходит в команде, совсем недавно принадлежавшей Эдди Джордану. ▶





«Наша команда – пока еще Jordan GP, но мы стараемся при помощи новых ресурсов и финансов преобразовать ее к модели Midland, – начинает разговор британец. – Хотя отлично понимаем, что нынешний год будет для нас переходным».

Тревору Карлину не позавидуешь – в команду он попал в тот момент, когда там меняли коней на середине переправы

Что и говорить, Карлину приходится непросто. Всего год назад он носил неофициальное звание «самого известного в кольцевых гонках британца, не имеющего отношения к Ф1»! Его гонщики успешно выступали под флагом Carlin Motorsport в наи-

более престижных континентальных чемпионатах – Мировой серии Nissan, английских Ф3 и Формуле BMW, его воспитанники составляли практически третью часть пелотона Формулы 1. Но теперь из хозяина Карлин превратился в наемного работника, и пока упитанный Колин Коллес, готовясь к следующему сезону и полноценному дебюту Midland F1, неспешно прогуливается по пaddock или потягивает прохладительные напитки в моторхоуме Jordan, именно Тревор руководит тем, что осталось от команды Эдди Джордана, потерявшей нескольких ведущих специалистов.

«Уход главного конструктора Марка Смита – для нас большая потеря, – признает Карлин, и по глазам видно, что говорить с журналистами на эту тему ему приходится, к его собственному неудовольствию, слишком часто. – Теперь техническим направлением руководит Пол Монехэн, старший гоночный инженер. Он занимается как работой на гонках, так и совершенствованием автомобиля. Марку в сложившейся ситуации просто не нашлось поля для деятельности. (Небольшая пауза.) Но в команде продолжают работу отличные специалисты, и мы постараемся их сохранить».

Пару часов назад закончилась субботняя квалификация. Инженерный штаб Jordan, накануне трудившийся до позднего вечера, и сейчас занят делом. Разработка стратегии на завтрашнюю гонку – задача ответственная. Тревору наверняка хочется быть в этот момент вместе с остальными, но такое вот общение – тоже часть его работы. За соседним столиком (и кто только догадался покрыть их черной полиэтиленовой пленкой?!) целая бригада человек из десяти с двумя камерами и несколькими фотоаппаратами взяла в оборот Нараина Картикеяна. Индус улыбается, отвечая на вопросы, – ему, коренному южанину, чуть проще в этой парилке. Нам же, к счастью, никто не мешает, и беседа о том, что происходило в команде с тех пор, как сюда пришел Карлин, продолжается.

«Предсезонная подготовка оказалась очень напряженной. Договор с Toyota о поставках моторов заключали еще Эдди Джордан и Иан Филлипс, и подписан он был довольно поздно, – говорит Тревор. Говорить о японских моторах ему явно приятно, а завтрашний послегоночный пресс-релиз Jordan он начнет с того, что поздравит Toyota с подиумом, добытым Ярно Трулли. – Коробки передач мы получили всего за месяц до старта чемпионата. Японские двигатели очень хороши, но и работы с ними было немало. В некоторых случаях приходилось из-за недостатка времени идти на компромиссы. В итоге мы успели сделать все, хотя, что называется, уложились впритык».

Секундомер неумолим: в Австралии и Малайзии пилоты желтых автомобилей уступали лидерам от 4,5 до 5 секунд на круге, а от ближайших конкурентов из Sauber отставали почти на две. Понятно, что такое положение дел сложилось не вчера – после громких успехов пятилетней давности Jor-

дап опускалась все ниже и ниже в таблицах чемпионатов, и даже великолепная победа, одержанная Джанкарло Физикеллой в Интерлагосе '03, не помогла ей подняться в том сезоне выше предпоследнего места в Кубке конструкторов.

Безусловно, люди, которых, в подавляющем большинстве, приглашал на работу еще Эдди Джордан, не собираются опускать руки. Ведь Jordan есть что терять — пример записного аутсайдера Ф1, команды Пола Стоддарта, у них перед глазами. Поэтому уже после дебютной гонки в Австралии в машины были внесены некоторые изменения. В Малайзии на EJ15 в районе дефлекторов появились новые элементы аэродинамики, подверглись модернизации «дымоходы» выхлопной системы.

Впрочем, по мнению Тьяго Монтейру, все эти изменения пока носят, скорее, косметический характер и не слишком сказываются на скорости автомобиля: «Три первые гонки мы проведем на этих машинах, а после Бахрейна у нас запланированы тесты на "Поль Рикаре". Вот тогда можно будет рассчитывать на улучшения».

Уже много позже, в холодной Москве, выяснилось, что диктофон, честно отработавший до этого не один сезон, не выдержал-таки малайзийского климата. Голос Тренора Карлина, поначалу звучащий четко и громко, стал постепенно пропадать в шуме и треске. Ну что же, Сепанг известен

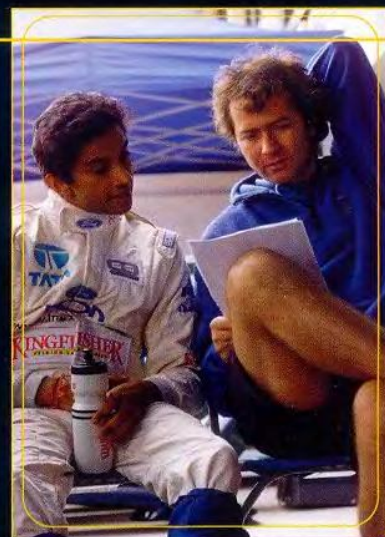
Большую половину жизни Карлин связан с автогонками, хотя сам за руль никогда не садился (справа вверху — с Нарайном Картикеяном накануне Гран При Макао-2000). Соперники в последние годы часто видят автомобили Jordan сзади — перед тем как обогнать их на круг (в центре). Команда сохранила механиков, а с ними — веселый и бесшабашный дух (внизу)

с парой дебютантов. Даже третий пилот Роберт Дорнбос имеет едва ли не больший опыт за рулем машины Ф1, чем нынешние боевые пилоты, — еще в конце прошлого сезона он трижды был на Гран При «гонщикам по пятницам».

«Конечно, опыта в Ф1 у ребят маловато, но оба очень быстры и стремятся учиться. Нарайну больше подходят автодромы со скоростными поворотами, а Тьяго здорово работает с техникой и силен на техничных трассах, — поясняет Карлин и добавляет с улыбкой: Вот если бы взяли от обоих лучшие качества и объединить в одном человеке — это был бы суперпилот».

Когда же речь вновь заходит о машинах, улыбка по-прежнему остается на лице Тренора Карлина, но тон речи его меняется. Шасси EJ15, несомненно, нуждается в доработке и совершенствовании. И основной акцент, по словам британца, будет сделан на аэродинамику — главную составляющую современной Формулы 1: «У нас есть отличный мотор — мощный и надежный, а над шасси надо еще работать и работать».

Казалось бы, располагая поддержкой специалистов Dallara, Коллес, Карлин и К^о могут рассчитывать на серьезную прибавку в скорости. Но не все так просто. «Специалисты Dallara сейчас всецело заняты созданием нового шасси, так что работами над EJ15 будет заниматься исключительно команда инженеров из Силверстоуна», — поясняет Тревор, подтверждая, что накану-



не дебюта Midland F1 в чемпионате мира основные силы брошены именно на разработку перспективной машины.

Ну а Jordan... Jordan предстоит тяжелый сезон. Гонщикам, как и их шефу, характера не занимать, в их распоряжении хорошие двигатели, и, как показали первые гонки сезона, желтые машины надежны. А это, между прочим, не так уж и мало.

«Думаю, перемены к лучшему станут заметны уже через полгода, — говорит Карлин. — Но до конца сезона мы все же будем оставаться Jordan Grand Prix. А в 2006-м у нас будут новая команда и новый имидж». 1



‘У нас есть отличный мотор, мощный и надежный, а над шасси надо еще работать и работать’

своим суровым отношением к любой технике. К тому же механики Minardi, легки на помине, на задворках боксов начали громко стучать молотками по чему-то металлическому. К счастью, спустя несколько минут они прекратили это свое занятие — то ли успешно выполнив задуманное, то ли спасовав перед местным солнцем. Собственно, никто и не обещал, что будет легко. И наша беседа продолжается.

О своих пилотах Карлин рассказывает с удовольствием — и Нарайн Картикеян, и Тьяго Монтейру давно уже гоняются в его командах, оба начинали под его руководством еще в младших формулах. Другое дело, что Jordan впервые за 15 лет участия в чемпионате мира Формулы 1 начала сезон



Прозвища в Ф1 заурядным личностям не дают. У этого невысокого парня очень высокая зарплата и голова, полная идей, которые в этом году уже привели Тоюта на подиум. Майк «Газза» Гаскойн — самый высокооплачиваемый технический директор на пит-лейне, и он считает, что он того стоит.

Текст: Стелс Купер

Майк Гаскойн прогуливается под пальцами малайзийским солнцем, и на лице его ясно читается: «Я же вам говорил!» В рубашке, мокрой от пота и шампанского, не обращая внимания на жару и духоту, он гордо расхаживает по подиуму, принимая поздравления и от друзей, и от соперников. Его машина не только что поразила все сообщество Ф1, показав в квалификации настоящую чемпионскую скорость, и как-то так незаметно добравшись до подиума.

Шампанское льется рекой, механики обжигают, как будто отменить успех после гонки, Гаскойн улыбается. Конечно, ему все это не впервые. На месте Тоюта-2005 легко можно представить Renault-2003. Обе команды ощутили на себе благотворное влияние таланта этого британского технаря-коротышки, известного своим умением приправлять реактивный ускоритель под хвост любой команде, с которой ему пришлось работать. ▶



ЗА \$8 МЛН

Так выглядит человек, который знает, что (какое-то) движется в правильном направлении и пользуется репутацией своего японского хозяина: Гаскойн. Турция и члены команды (переска на соседней странице) празднуют успех в Стамбуле

ДАЙ ГАЗУ, ГАЗЗА!



Вот она, награда за тяжкие труды (вернее: команда восторженно приветствует завоеванный Третьим первым местом; уставший, но довольный Гаскойн (на врезке)



Да он и сам замечает некое сходство. При первой возможности этот лютый самореклама без тени смущения поделит вам о своих прежних достижениях, а затем спокойно объяснит, почему он собирается продвигать то же самое в Toyota. Его нахальство подкупает — такое впечатление, что ему доставляет удовольствие рыть себе яму, зная, что вопреки всеобщим ожиданиям он в нее все равно не упадет.

Так как же Майк Гаскойн вновь провалился в первые ряды?

Реформирование Toyota

Основная — черная, но неизбежная — подготавливаемая работа началась более года назад, когда Гаскойн вихрем пронесся по всем отделам базы в Калье и минакаль-ной решимости положить конец череде неудач и воплотить в жизнь свой план, который позволил бы команде улучшить позиции.

«В первый день я прошел по цехам и убедился, что работа идет нормально, — вспоминает он. — Потом я отправился к аэродинамической трубе, просмотрел данные и понял, что корень всех проблем — в аэродинамике. Поэтому мне пришлось реорганизовать весь процесс. Нам нужно было создать новые модели, ввести новые системы, все установить и искоренить ошечки и проблемы, которые обязательно будут возникать. На это ушло почти девять месяцев. Только после этого мы начали работать как надо».

Именно это внимание к деталям, самоотверженность и блестящий аналитический ум ценят в Гаскойне прежде всего. Всем известно, что Toyota очень щедро платит

его услуги: там с пониманием отнеслись к тому, что новая метла по-новому метет, и с интересом наблюдали за тем, как он принялся за дело.

«Главное — направить ресурсы на то, что делает машину быстрее», — добавляет Майк. — Но Toyota это не давало. Они напряженно работали на тех направлениях, где можно выиграть сотые, десятые, но продолжали проигрывать лидерам по полторы секунды на круге, а все потому, что аэродинамика была дурью. К примеру, мне с самого начала сказали, что у наших проблемы при торможении. Посмотрев телеметрию, я сразу понял, что все дело в аэродинамике, ведь на этой машине невозможно было тормозить в той же точке, где тормозили соперники, машины которых развивали на 15% больше прижимной силы. А в команде этого не понимали. Чтобы указать на это, потребовался человек с опытом».

Стиль управления Гаскойна

Все очень просто, верно? Однако бескомпромиссный план Гаскойна далеко не сразу

стал приносить плоды. А ведь в этот чрезвычайный ответственный период вся стратегия может развалиться: если руководство не проникнется идеями своего технического директора, если босс команды или еще более высокое начальство вдруг станут или засомневаются в способностях своего главного конструктора, тогда вся работа пойдет наперекосяк и команде придется начинать с начала.

К счастью, и немецкое, и японское руководство одобрило стратегию Гаскойна и в течение последнего года полностью его поддерживало. Гаскойн, безусловно, внушает доверие: в конце концов, на всем протяжении не найти более решительного и непоколебимого технического директора. Он знает, чего хочет, и твердо стоит на своем. Легко догадаться, что он не стесняется высказать голос, когда что-то идет не так или когда ему приходится убеждать кого-то в своей правоте.

«В течение первого года самой сложной задачей было не дать команде сойти с правильного пути, когда результаты оставляли желать лучшего и все писали о нас га-

дости», — говорит он. — В Велетон в 2001 году дела шли неважно, а потом, когда Физик завоевал подиум в Спа, жить вдруг стало значительно легче — никто не приставал, все в тебя верит и хочет работать. Все произошло. И такую же роль подиум сыграл для Toyota.

Убеждение надо заслужить. Тебе дается определенный кредит доверия, но до тех пор пока ты на деле не докажешь свою правоту, нужно обходиться со всеми очень осторожно. Но все же мне кажется, что руководство ошарашено результатом. Они так просто не ожидали».

И тут как по заказу звонит телефон — это Джейсон Сомервилл, специалист по аэродинамике, который минушею змюк руководил большей частью исследовательских работ в трубе. «Наверное, хочешь его похвалить», — говорит Гаскойн, с легкостью переключаясь в режим менеджера по персоналу. Он берет трубку: «Молодец, старик», улыбается и расправляется в водоворот событий того дня.

Ясно, что все и все вернется именно в этот круг.

2005 год: решающая проверка. Какую пользу Toyota извлечет из своей победы в Малайзии? Зачастую в Формуле 1 неожиданный положительный результат в первый раз дает всем понять, что команда преодолела полосу неудач и стала набирать обороты. Это похоже на айкберг — огромная часть работы происходит где-то в глубине и скрыта от внимания публики. Позиция Renault в 2003 году в Сепанге, череда уверенных побед McLaren в 1997 году или поразительные результаты зимних тестов B.A.R.-Honda в начале 2004 года — все это были свидетельства прыжков на техническом фронте, которые уже давали обильные урожаи очков и подиумов к тому моменту, когда они становились очевидными для всех.

Разумеется, это относится и к Toyota. Малайзийский результат придает энергии всем членам команды. Несмотря на то что Гаскойн и боссы Toyota будут показывать всех с осторожностью, завоеванный Третьим подиумом придал команде к вышней лиге и укрепил уверенность в том, что они все делают правильно. ▶

CHARTS CONSULT, PETER SPINNEY

> Знакомьтесь: ревизор Toyota в Ф1

У руля команды тоже стоит британец, но гораздо более спокойный

Имя Майка Гаскойна часто упоминается в прессе, но есть еще один человек, который фактически руководит этим проектом Toyota. Это Джон Хауэрт — 52-летний англичанин, проработавший в компании более 25 лет.

Хотя Хауэрт руководит командой без особого шума, его методы управления — в сочетании с менеджерскими талантами другого руководителя команды, японца Цutomу Томи-та, — дают стабильные результаты.

«Я занимаюсь текущими делами коман-

ды, — говорит он. — То-мита-сан обеспечивает взаимодействие с японской стороной и консультирует меня. Вот уже 15 лет он является членом совета директоров Toyota, поэтому он прекрасно разбирается в ее корпоративной политике. Вместе мы, вероятно, сильнее всех остальных команд, потому что любой вопрос решается совместно представителем компании и представителем команды. В McLaren Mercedes, например, тако-го нет.

По-моему, Томи-та понимает, на что Toyota

готова согласиться исходя из интересов всей компании, а это намного превышает дневной, недельный, месячный, годовой и двухгодичный бюджет базы в Кельне».

Кажется, сейчас японская сторона более терпимо относится к неожиданностям в Ф1 и больше доверяет Хауэрту и Томи-те.

«Мы работаем практически автономно, — говорит Хауэрт. — Никто не вмешивается в наши дела. Изначально возникло ложное впечатление, будто все наши решения должны сначала получить одобрение в Японии. На самом деле в рамках бюджета мы можем делать все, что считаем нужным. Мы пользуемся значительной свободой действий. Toyota — компания, влюбленная в свое дело, и они искренне хотят, чтобы мы добились успеха».



Хауэрт и его второй супергонщик — Шуми-младший



«Не все понимают, каким требованиям должна соответствовать топ-команда. Но я-то знаю»

Практика показывает, что команда, несомненно, столкнется с трудностями (так, в 2004-м Renault пришлось оставить надежды на титул, поскольку у шасси R24 проявились проблемы с управляемостью), но теперь в Toyota уверены в том, что избранные пути и методы приближают их к цели.

«Я знал, что все в компании будут нервничать, — говорит Гаскойн. — Но сейчас видно, как нервозность постепенно ослабевает. То, чего мы сумели добиться в Малайзии, безусловно, превзошло ожидания Джона Хауэрта (президента команды). Трудно ожидать от тех, кто не работал в автоспорте, понимания, каким требованиям должна соответствовать топ-команда. Но я-то знаю и я доказал это в Малайзии».

Остальные факторы успеха постепенно встают на свои места. Оба гонщика способны помочь команде выполнить поставленную задачу («В Малайзии они почуяли запах победы, притихли и задумались», — говорит Гаскойн), а отдел двигателей под

руководством Луки Марморини вот уже три сезона штампует надежные, супермощные «десятки».

И хотя об этом открыто не говорят, есть ощущение, что Toyota готова воспользоваться временным затишьем в Honda, чтобы стать лидирующим представителем Японии в Ф1.

Перспективы

Хочет ли Майк Гаскойн вместе с Toyota добиться чемпионской славы? Хороший вопрос. Он ведь дезертировал из Jordan и Renault, как только эти команды, наконец, стали получать «дивиденды» от его работы. Что может на этот раз помешать Гаскойну соблазниться другими предложениями до того, как кельнская команда завоюет главный приз?

«Обо мне говорят, что я никогда не дождался, пока команда выиграет чемпионат, — соглашается он. — В некотором смысле меня завораживает сама мысль «а могу ли я изменить команду к лучше-

му?» Но я не знаю, что ждет меня в будущем. Семья осталась в Англии, а я работаю в Германии и за год выезжаю на 19 гонок. Это непросто, и в жизни рано или поздно наступает такой момент, когда ты начинаешь сильно скучать по семье: ведь так приятно по вечерам возвращаться домой, а по утрам будить детей и отвозить их в школу. В будущем я должен буду как-то решить эту проблему».

Значит, Гаскойн ждет не дожидается дня, когда Toyota начнет выплачивать ему огромную пенсию? Вряд ли. «В конце концов, мы пока еще не добились своего, черт побери, — заявляет он, неожиданно вставив крепкое слово. — Мы взяли подиум, но гонка пока не выигрывали. Нам нужно закрепить свой успех».

Гаскойну есть чем заняться в Toyota. И почему бы ему не остаться, ведь японцы платят ему по \$8 млн в год, а в контракте черным по белому написано, что если Toyota решит досрочно отказаться от его услуг, он получит всю сумму за 4 года работы? Добавьте сюда бонус за подиум в Малайзии (предположительно на сумму \$500 000) — и получится, что Гаскойн неплохо устроился.

Как всегда, он не придает никакого значения причитающимся ему по статусу деньгам. «Думаю, в Toyota хотят, чтобы я продолжил работу, — с улыбкой говорит он. — Наверное, считают, что оно того стоит...»

• См. Отчет о ГП Малайзии, с. 112

После гонки Трулли (вверху с Гаскойном) размышляет о своем малайзийском прорыве; несколькими часами раньше Ярно развил такую скорость (верхнее фото), что обогнать его смог только занявший первое место Алонсо; взгляните, как мало изношены задние шины на TF105 (в центре)

◀ **Монца, 1979 г.**
Гонка, которая стала для Жилья поворотной. Хотя его новый напарник (теоретически имевший статус первого пилота) Джоди Шектер мог тогда стать чемпионом мира, Жиль тоже сохранял шансы на титул. Я помню, как после квалификации он болтал с Карлосом Ройтманом (в том году он выступал за Lotus), советовавшим Жилью самому попробовать выиграть, ведь такой шанс выпадает нечасто и пропустить возможность надо использовать до конца. Но Жиль не согласился, сказав, что, как командный игрок, он должен помочь Джоди, а Джоди окажет ему ответную услугу в 1980-м.

Билл Вильнёв

Изысканное угощение — ранее никогда не публиковавшиеся снимки канадского фотографа Билла Мьоренбилда, запечатлевшие легендарного Жилья Вильнёва в дни его славы. У Питера Уиндзора, который был другом Вильнёва, эти кадры вызывают особые воспоминания



▲ Труа-Ривьер, 1977 г.

Возможно, один из лучших снимков Вильнёва. Классическая «поза»: газ в пол, корма на отлете, колеса вывернуты в сторону заноса. В этом весь Жиль: накануне той гонки 1977 года он завоевал очередной поул. Жиль любил машины Формулы Atlantic: они идеально подходили для уличного кольца в Труа-Ривьер. У него была привычка отталкиваться задними колесами от барьеров на выходе из поворотов. Обратите внимание, что Жиль уже стал гонщиком Marlboro: эта новая расцветка его шлема Bell стала знаменитой.

‘Классический Вильнёв:
газ в пол, корма на отлете,
руль в сторону заноса’



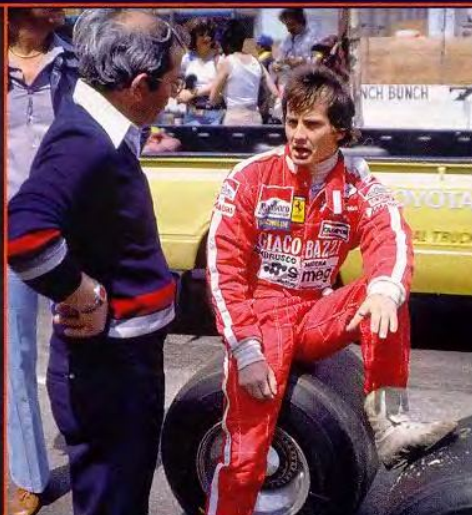
◀ Моспорт, 1977 г.

К тому времени за плечами Жили были тесты в Marlboro McLaren и гонка за эту команду, но в итоге он был ею отвергнут — зато подписал контракт с Ferrari. Более того, ему тут же представился шанс: Ники Лауда, досрочно выиграв чемпионат 1977 года, перешел в Brabham-Alfa, и в Ferrari на две заключительные гонки сезона освободилось место, которое и занял Жиль. Шасси Ferrari 312T было ужасным, и его просто шокировало, насколько трудной в управлении оказалась эта машина. Складывалось впечатление, что ее задняя и передняя части вообще никак не связаны.



▲ Монреаль, 1978 г.

Долгожданный триумф — да еще и в «домашней» гонке. Жиль был поражен, когда Карлос, теперь уже напарник, обошел его в квалификации, но в воскресенье переломил ситуацию, одержав красивую победу. В тот год гонка проходила в холодном октябре, что напомнило Жиле молодость, когда он гонялся на снегоходах. Слева его держит за руку Карлос. Обратите внимание: на куртке Жиле нет ни одного логотипа. В 1978-м это никого не волновало.



▲ Лонг-Бич, 1979 г.

Жиль любил уличные трассы, особенно классический Лонг-Бич в изначальной конфигурации с его крутыми спусками, кочками и бетонными стенками. На снимке он беседует со своим гоночным инженером Антонио Томаини. Во время ГП Лонг-Бич Жиль частенько приглашал меня на ужин, потому что обычно гонка совпадала с моим днем рождения. И он всегда заканчивал трапезу одним и тем же десертом — мороженым с шоколадным соусом.



▲ Уоткинс-Глен, 1979 г.

На снимке наглядно видно, что в Ferrari 312T4 гонщик был практически незащищен. То были времена граунд-эффекта и скользящих «юбок», а бензобак находился за спиной гонщика, из-за чего сиденье было максимально сдвинуто вперед. Отдельной проблемой Ferrari были ее широкие 12-цилиндровые «оппозитники», но Жиль все же выиграл ту гонку, а команда — чемпионат 1979 года.



▲ Уоткинс-Глен, 1978 г.

Ferrari 312T3 на шинах Michelin Жиле нравилась больше, чем T2, обутая в Goodyear, и в Уоткинс-Глен в том году он просто летал. Он лидировал, пока из-за проблемы с поршнем не вышел из строя двигатель, и победа досталась Ройтеману, его напарнику и другу. Мы с Карлосом были близки, но к тому времени я подружился и с Жилем. После гонки он подписал для меня фотографию, и там были такие слова: «Проклятому Питеру, который, видимо, подстроил, чтобы у меня полетел поршень...» ▶



◀ Семейное приключение

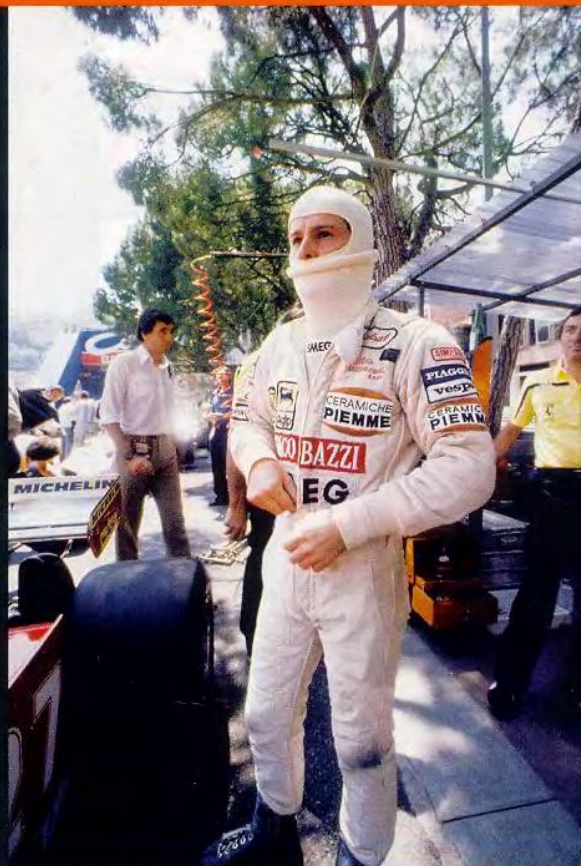
У Жилия и Джоанн все было общее: гонки, дети, путешествия. Джоанн знала всю правду о том, что происходит, — и даже больше. Когда в поведении Дидье Пирони начались странности, она первая сказала Жилию, чтобы он был начеку. Но Жиль был очень доверчив и не мог себе представить, что Дидье способен его предать. И все же Джоанн оказалась права — как всегда. Они преданно любили своих детей, Жака и Мелани, хотя иногда было трудно сказать, кто из них всех больший ребенок.

▶ Монако, 1980 г.

Замечательный снимок, сделанный утром на одной из любимых трасс Жилия. Какое-то время он жил недалеко от Канн, в горах, где было достаточно места для стоянки огромного трейлера, служившего ему вторым домом во время европейских этапов чемпионата. Но потом он купил прекрасный дом в Монако, классическую французскую виллу, которая ему очень нравилась. На заднем плане Пино Алльеви, писатель и один из лучших итальянских журналистов, которого Жиль безмерно уважал. Это было в 1980 году, когда на форме Жилия появился логотип нового спонсора — фирмы Piemme (производителя керамической плитки).

▼ Монреаль, 1980 г.

Для Жилия существовал единственный способ ездить в дождь: управляемый занос. На снимке он демонстрирует филигранную технику, выравнивая ужасную Ferrari 312T5 образца 1980 года: правая рука делает молниеносное движение влево, акселератор чуть отпущен. Он тогда выступал под вторым номером и, казалось, должен был выиграть чемпионат мира. Ха! Для этого ему была нужна не только помощь Джоди Шектера. Для этого ему нужен был Williams — ни больше ни меньше...



‘Он с филигранной техникой выравнивает машину: правая рука делает молниеносное движение влево’





Монреаль, 1978 г.

Жиль на пит-лейне накануне той суматошной «домашней» гонки, которую он выиграл: шлем заливает осеннее солнце, руки на руле. Помню, однажды в Рио по дороге в отель мы поставили рекорд скорости, и он тогда сказал, что один из главных уроков, который он усвоил, — никогда не держать руль одной рукой. Руки всегда должны быть в позиции «без десяти два». И он это продемонстрировал, пока мы неслись на прокатном чадающем «фольксвагене»...



Монако, 1981 г.

В том году в Монако громоздкая Ferrari 126CK с турбомотором не должна была отличаться скоростью, но Жаку не было до этого никакого дела. Он заставил ее работать. Более того, он одержал там свою знаменитую победу, справившись с турбоямой и прочими неприятностями. Это был лучший из его дней. Тогда родилась легенда, связанная с номером 27... через год после того, как Алан Джонс победил за рулем Williams под этим же номером.

Австрия, 1980 г.

Жиль и Джоди, Австрия, 1980 год. Джоди — чемпион мира; надежды Жилиа на титул разбиты, и он, возможно, уже жалеет, что годом раньше в Монце не проявил твердости. И все же Жиль очень хорошо относился к Джоди, и, думаю, это было взаимно. Полагаю, Джоди хотел бы, чтобы Жиль стал чемпионом, — и, наверное, помог бы ему, вот только машина не позволила. ❶



Полный шТИЛЬКЕ

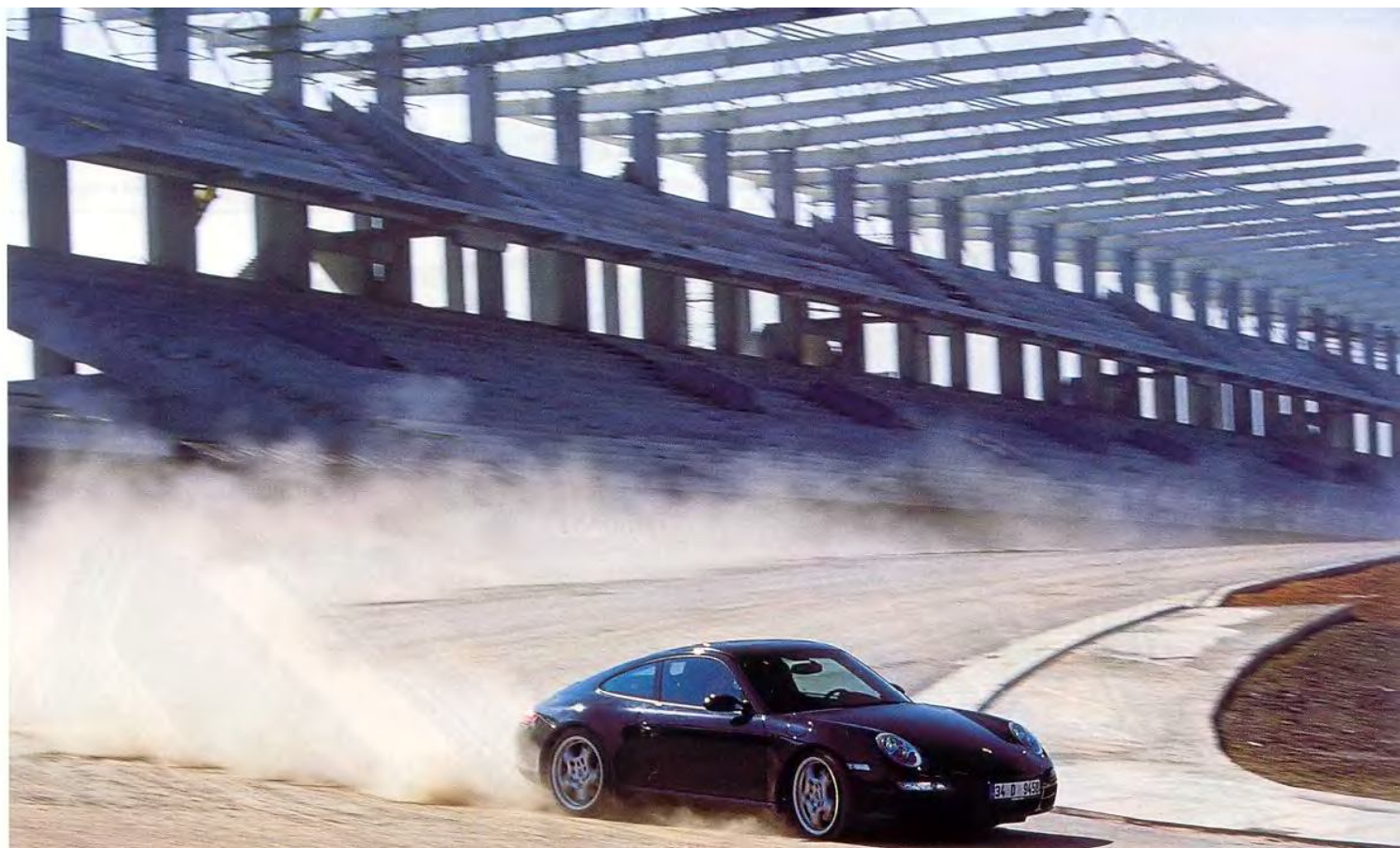


ОХ УЖ ЭТА ТУРЦИЯ!

Он заставляет здорово поволноваться, этот «Иstanbul Отодром», — как темпами строительных работ (неспешными), так и впечатлениями, полученными в заезде (стремительном) с лучшим гонщиком Турции. Давайте вместе оценим положение дел на турецкой трассе

Текст Дом Тэйлор **Фото** Марк Брэмли

‘Сбросив скорость, мы влетаем в шикану из грузовиков, напоминающую 1-й поворот Монцы’



Дорога на «Оттодром» ведет с запада. Во всех смыслах этого слова. Та часть Стамбула, где будут расквартированы команды и гонщики, расположена в Европе. Трасса, до которой ехать минут 45 в восточном направлении, – в Азии. И это чувствуется, когда к ней подъезжаешь. «Дорога», связывающая трассу с шоссе, пересеченная бурлящими потоками грязной воды, пока еще в процессе строительства. Во всяком случае, так тут говорят. Что подразумевает и «строительство», и «в процессе». Но до самого въезда на автодром мы не обнаружили ни одного рабочего, а на трассе только четверых, медленно пересыпающих вручную громадную гору пыли.

Впрочем, местный управляющий уверяет нас, что трудятся здесь отнюдь не 4 человека (их 900, в основном курды, и это число дойдет до 1400 к завершающей фазе работ, которые должны быть закончены в мае) и что все идет по графику. «А кое в чем мы его даже опережаем», – говорит он. Вообще-то, кого бы вы не спросили, каждый на 100% уверен в том, что в Турции не повторится история с Бахрейном – т. е. обойдется без суеты и нервотрепки, лишь бы успеть принять гонку в назначенные сроки.

Однако за оставшееся время им предстоит сделать очень многое. Покрывшие трассы готово на 80%, уложены 4 или 5 слоев асфальта, но смонтированы пока только один или два поребрика. Боксы, пaddock и главная трибуна все еще в опалубке. Смонтированы лишь три коротеньких ряда кресел – в VIP-зоне над боксами, – чтобы посмотреть, годится ли их расцветка (синяя, если вам это интересно). Рабочими сооружениями пока можно считать лишь сборные домики дирекции.

Территория пока не спроектирована, рукотворный пруд внутри 8-го поворота не готов. В местах, отведенных под дешевые стоячие трибуны, не уложен дерн, до сих пор нет никаких сооружений, предназначенных для обслуживания публики. Но, может, это нормально за 5 месяцев до гонки. Сниму каску, если они успеют сделать все! ▶

911-й возбужденно танцует, несясь из поворота в поворот; редкие рабочие наблюдают за тем, как Porsche борется с трудностями; отсутствие поребриков добавляет риска

Основные характеристики

Длина трассы
5,340 км
Ширина трассы
14–21,5 м
Длина ст. прямой
655,5 м
Поворотов
14: 6 (л), 8 (п)
Макс. скорость
320 км/ч
Макс. уклон
8,15%
Перепад высот
43 м
Вместимость
175 000 чел.
Главная трибуна
25 000 мест
Трибуны
50 000 мест
Стоячие места
50 000
VIP
5000

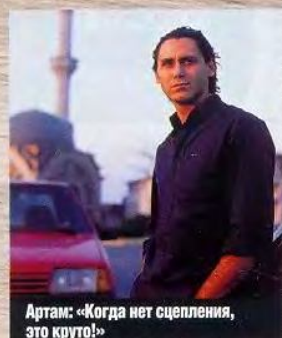
> Пыльное сумасшествие

За рулем – надежда Турции, гонщик серии GP2 Джан Артам

Представьте себе американские горки, на которых от ужаса сводит желудок, да еще с препятствиями в виде вагонов, незакрепленных на промасленных рельсах, людей, улетающих с дороги, когда вы вылетаете из слепого поворота. Вот так это было!

«Когда мощи много, а сцепления нет, это всегда весело», – кричит в восторге Джан Артам, забрасывая задок Porsche 911 в первом повороте. «Кому весело?» – ворчу я, вливаясь ногтями в дверную ручку. Не то чтобы я не доверял умению Джана держать машину под контролем – с этим-то все в порядке. Проблема в том, что здесь нет места для ошибки. Здесь нет поребриков – только канавки под них на каждом апексе да рвы, отделяющие нас от заполненных работающими людьми зон безопасности.

Юзом, поднимая с грязной трассы тучи пыли, мы проходим от 1-го поворота до входа во 2-й. Здесь покрытие, на удивление, много чище, и мы выравниваем машину. Аккурат в точке поворота в 3-м вираже лежит бетонный блок, а на апексе 4-го стоит бетономешалка. 5-й и 6-й пролетаем чисто и быстро, но когда мы входим в 7-й, там рискуют своими жизнями трое кулпов, заливающих бетон. Куча



Артам: «Когда нет сцепления, это круто!»

скрывает от нас апекс. Но 8-м поворотом я наслаждаюсь от души – риск здесь кажется частью удовольствия.

Впрочем, реальность напоминает о себе, когда Джан едва не вылетает в запыленных 9-м и 10-м поворотах, где мы скачем по канавкам. Теперь быстрый рывок к 11-му повороту, но газ надо сбросить, чтобы увернуться от грузовика, съезжающего с обрыва прямо на нас. Заключительная часть (с 12-го по 14-й поворот) покрыта слоем грязи, нанесенной грузовиками. В 13-м мы соскакиваем с трассы – к счастью, именно здесь канавки еще нет, – возвращаясь на нее в 14-м. Сбросив скорость, пересекаем линию финиша, подбегая к искусственной шикане, состоящей из трех кулпов, заливающих бетон. И переводим



Istanbul Otodrom: очередной шедевр Германа Тильке

Этот автодром – несомненная удача известного архитектора. Гран При Турции состоится на трассе, изобилующей эффектными подъемами и спусками



Вот так должен выглядеть «Отодром», когда все работы будут завершены. На деле его рельеф куда более выразителен, чем на этом рисунке

	1-й поворот напоминает эску Сенны на Интерлагосе и короткий «кивок» в конце стартовой прямой. Трасса начинает уходить вниз в зоне торможения, затем внезапно ныряет и ввинчивается в поворот. Занятно будет посмотреть, как сюда со старта разом ввалят 20 машин. При этом он достаточно широк, чтобы позволить обгоны по внешнему краю.		7-й поворот – первое место для обгонов, правда, весьма условное. Он куда более быстр, чем показывают расчеты. Зона торможения и точка поворота находятся на спуске, зато у поворота неплохой профиль. Благодаря этому, равно как и раскрывающемуся выходу, гонщики могут себе позволить поиграть скоростью на входе.
	Спуск заканчивается на входе во 2-й поворот, после чего трасса круто взлетает вверх, закладывая правый вираж. Он имеет положительный уклон, так что можно будет ходом лететь из 1-го поворота вплоть до торможения перед 3-м. Этот участок чем-то напоминает 2-й поворот Маньи-Кура, но благодаря уклону он интереснее.		Самый интересный и оригинальный поворот трассы. Пожалуй, ближе всего он к устрашающей «Ложке» на Сузукэ. Поворот на 180°, четыре апекса. Как и в 1-м повороте в Китае, гонщики здесь наверняка будут искать разные траектории, выбирая лучшую. Можно быстро войти, пожертвовав скоростью в середине и на выходе, а можно наоборот.
	3-й поворот плоский, как стол. Трасса выравнивается на самом апексе и не меняет уклона, вплоть до входа в 4-й поворот. Вообще-то в 3-м повороте есть небольшой отрицательный уклон. Машину чуть сносит, когда она переваливает через вершину холма, а потом сильно болтает на апексе. Сложный, техничный поворот!		Перед зоной торможения в 9-м повороте резкий спуск (уклон 8,15%). Торможение будет едва ли не самым интенсивным за весь круг. Трасса здесь расширена, чтобы дать возможность для обгонов. 10-й поворот – спокойный, он ведет на подъем, так что сражение колесо в колесо в 9-м может быть продолжено и здесь.
	В 4-м повороте трасса резко ныряет вниз, причем спуск начинается с его апекса и продолжается вплоть до апекса 7-го поворота. Машины набирают приличную скорость, влетая в 5-й поворот. Их сносит влево, но перед входом в 5-й поворот очень важно прижаться как можно ближе к правому краю.		Простой правый вираж – самый быстрый поворот на автодроме. Трасса чуть ныряет на входе, но ведет в гору на выходе. Машины Ф1 могут взять его с ходу. Легкий подъем позволяет им даже плотнее держаться друг к другу – и это здорово, ведь если они будут идти достаточно плотно, то в 12-м повороте тоже возможны обгоны.
	Это место чем-то напоминает Rouhон в Спа. Трасса падает вниз, а 5-й и 6-й повороты составляют единое целое – нужно точно поймать ритм между двумя апексами. Первая часть уже, чем Rouhон, подход короче, так что скорость здесь ниже. Но 6-й открыт больше, и скорость нарастает. На тренировке здесь возможны вылеты.		Круг заканчивается медленной связкой влево-вправо-влево в стиле Инди. Трасса горизонтальна на всем этом участке. Перед 12-м поворотом самое жесткое торможение на круге, и там возможны обгоны. 13-й довольно техничен и уже, чем кажется, а 14-й проще и быстрее с хорошим выходом на стартовую прямую.

10 лет Мельбурна

Дарен Хит (слева), ведущий фотограф F1 Racing, работал на всех Гран-При, состоявшихся в Мельбурне. Сегодня он приглашает вас отметить десятилетие этих гонок.



2005 Марк Уэббер

2005 ветеран

Большинство профессиональных фотографов, работающих на уличных трассах, признаются вам в желании заснять позы в поисках удачного кадра. В этом году так поступил и я, и должен заметить, результат меня очень порадовал. Довольно необычный ракурс: такая гоночная трасса и сам Альберт так редко кто видел. Красиво!



1996 Фьюришер

Гленн Дункан, работавший судьей-финишером в Аделаиде, был переведен в Мельбурн вместе с гонкой. Он обладает невероятной эстетической техникой всего дела. Я попробовал помахать для меня флажок в Альберт-парке – скорость и подлинность его руки просто феноменальны.



2003 Марк Уэббер

Марк пользовался (и пользуется) исключительным вниманием прессы, что естественно: он – герой местной публики. Переход в Jaguar только добавил жару – каждый хотел/ожидал от него как минимум повторения драматической ситуации предыдущего года, когда он на Minardi финишировал пятым. А Марк, как всегда, оставался спокоен и невозмутим.

1999 Михаэль Шумахер

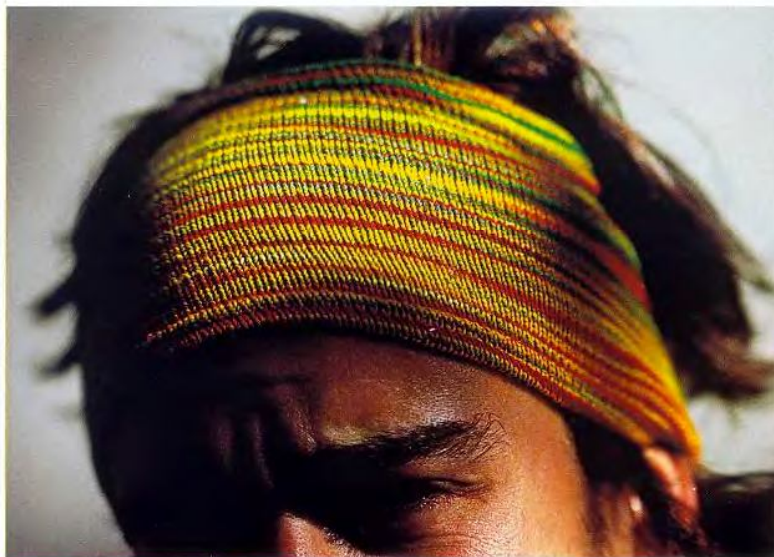
Это случилось на тренировке в 3-м повороте: признак растренированности Шуми перед первым уикендом сезона. Мельбурн – одна из немногих трасс, где красят гравийные зоны – в данном случае в желтый цвет, и солнце здорово подчеркнуло эти краски.





1998 Мика Хяккинен

По ряду причин это очень эмоциональный момент: солнце, растворившееся в брызгах шампанского, абсолютный восторг на лице Мики — плюс факт, что речь идет о той печально известной гонке, когда ДиСи пропустил Микку вперед, соблюдая предварительный уговор. Интересно, как мог сложиться тот сезон, если бы Дэвид игнорировал их соглашение?



2004 Фернандо Алонсо

Своей победой в Венгрии в 2003-м Алонсо подтвердил статус человека, привлекающего к себе всеобщее внимание. Добавив в свой гардероб крутую бандану, в которой он впервые щеголял на первом этапе 2004 года, Фернандо окончательно стал похож на звезду. Стоит ли удивляться, что люди из службы маркетинга не упустили этот момент из виду, и на следующей гонке бандана была украшена логотипом Mild Seven...

1997 Оливье Панис

Первая гонка года для фотографов связана с особыми хлопотами: все хотят заснять каждую машину во всех мыслимых и немыслимых ракурсах. Естественные ограничения (заборы) еще больше усложняют их работу. Если трасса освещена солнцем, она оживает, как видно на примере Оливье Паниса (я нашел удачную точку между 5-м и 8-м поворотами).



ГОНКИ ЧЕМПИОНОВ

2001 Кими Райккёнен

Дебют очередной финской звезды: первая гонка Ф1 для Кими — и вся эта чепуха о том, что он недостаточно опытен!... Этот кадр я делал с трибун, используя смазанное изображение заградительной сетки, чтобы подчеркнуть его скорость. А на заднем плане — настоящая регата: слишком много лодок, чтобы просто спокойно покачаться на волнах...



2002 Австралиец

В какую бы точку планеты вы ни приехали, обязательно найдете там преданного поклонника Ferrari. Меня никогда не переставало поражать, какой поддержкой пользуются алые. Думаю, это потому, что победителей любят все.

2000 Рубенс Баррикелло

Мельбурн — очень фотогеничная трасса, что отлично видно по этому снимку. Имея озеро, солнечный луч, глубокое синее небо, заградительную сетку и Ferrari, трудно не сделать отличный кадр — даже с закрытыми глазами!



2 Toyota удивила всех

Ярно Трулли поразил критиков своей скоростью и доказал, что с Toyota надо считаться – рассказывает Питер Уиндзор

Мельбурн стал очередным классическим примером «недо-гонок» Ярно – гонок, которые он начинает в первых рядах, после пит-стопов проваливается в середину пелетона... и пропадает бесследно. Это выступление Трулли вызвало улыбки у парней из Renault: оно напомнило им о том, почему в 2004 году их так разозлил победитель гонки в Монако, когда позволил Баррикелло вырваться вперед в Маньи-Куре за два поворота до финиша. По иронии судьбы Физико, сменивший Ярно в Renault, без видимых усилий выиграл гонку в Мельбурне.

Комментируя итоги ГП Австралии, Ярно угрожающе ссылался на проблемы с задними шинами Michelin: из-за этого сцепление с трассой падало и управлять машиной было непросто. Знакомая картина. В этом весь Ярно: очень быстро проходит один, от силы два круга, потом что-то происходит – и все валится из рук. Говорят, на пит-лейне нет другого гонщика, настолько «чувствительно» к переменам». Другими словами, столь же нестабильного, как Трулли.

‘Критиковать Toyota было легко – считалось, что там слишком много денег бросают на ветер’

Вот почему накануне ГП Малайзии Ярно выглядел бледным и расстроенным. Ему было над чем подумать после неудачной гонки в Австралии, а тут еще и проблемы с желудком. Неблагоприятная обстановка могла только усугубить ситуацию.

Однако выступает он ныне не в Renault. Он выступает в Toyota – команде, разительно отличающейся от своих соперников по Ф1. Это было ясно еще до Малайзии: у Toyota много достоинств (приверженность выбранному курсу, уважение традиций, желание доставить удовольствие), но и множество недостатков (частая смена состава команды, расположение в Германии, слишком сильный корпоративный дух). До ГП Малайзии критиковать эту команду было легко.

Считалось, что на достижение скромных результатов расходуется слишком много денег.

Однако не стоит недооценивать такую вещь, как человеческий фактор, сила внутренней убежденности. Например, после Мельбурна можно было с легкостью утверждать, что Ярно просто сдался. По заявлениям Michelin, единственная проблема, которую он испытывал, была связана с неравномерным износом правой задней шины: после второго пит-стопа появилась темная полоска, но к концу гонки она исчезла, как и на других машинах. Из этого следовал вывод, что вряд ли дело было в комбинации «машина + шины».

Ерунда! С таким выводом Ярно, естественно, не согласится; ведь только гонщики знают, что именно происходит во время гонки. Однако, глядя на Алонсо – испанского тореадора, скачущего по траве на своем Renault, из которого веером вылетают элементы аэродинамики, но при этом показывающего лучший круг, – становится понятно, почему Renault потеряла интерес к Ярно.

В Toyota все иначе. В Toyota проявляют понимание. Майк Гаскойн работал с Ярно в Jordan и Benetton/Renault и убедил Toyota выпустить Ярно из Renault, когда в прошлом

В этом полном сюрпризов сезоне Трулли и Toyota (основное фото) превзошли всех – Малайзия показала, что наступает их час





> Личный зачет: 2-й этап, Малайзия

1	Фернандо Алонсо	16	11	Михаэль Шумахер	2
2	Джанкарло Физикелла	10	12	Кими Ряйккёнен	1
3	Ярно Трулли	8			
4	Рубенс Баррикелло	8			
5=	Хуан Пабло Монтойя	8			
5=	Дэвид Култард	8			
7	Ник Хайдфельд	6			
8	Ральф Шумахер	4			
9	Марк Уэббер	4			
10	Кристиан Клин	3			

> Кубок конструкторов

1	Renault	26
2	Toyota	12
3	Red Bull Racing-Cosworth	11
4	Ferrari	10
5	BMW-Williams	10
6	McLaren-Mercedes	9



Сверху вниз слева:
Шуми уступил в этот день почти всем; спустившая шина перечеркнула Кими неплохую гонку; Монтойя унес ноги от ДиСи — из-за вылета последнего; через 16 км после старта на обоих В.А.Р. взорвались новые моторы. По главной прямой Сепанга идут шесть машин в ряд. А могли бы все семь (в центре)



Сверху вниз справа:
третье место стало для Хайдфельда повторением лучшего результата; Трулли посвятил подиум памяти своего погибшего друга; столкновение Физикеллы и Уэббера в шпильке



году у того начались неприятности с командой. Как и Росс Брон, Майк не просто менеджер технического подразделения команды Ф1. Он обладает даром чувствовать людей; он настоящий гоночный инженер, а не просто конструктор, создающий гоночные машины. Он понимает Ярно Трулли.

Поэтому загадочные проблемы с шинами даже не обсуждались. Зато Майк всех подряд убеждал в том, что Ярно хорошо провел гонку в Мельбурне, несмотря на трудности с «задней частью машины». И ему верили, потому что говорил он очень убедительно — и потому что Майк хотел, чтобы в это поверил и сам Ярно. В тот момент его заботил не имидж команды и даже не технические характеристики машины, а Ярно.

ГП Малайзии Ярно начал неспешно, помня о том, что в Австралии его двигатель уже прошел 640 км. В пятницу утром он тихо сидел в глубине роскошного бокса. Затем, в пятницу днем, неполадки в электронике — опять простой. Есть время понаблюдать за Ральфом Шумахером (5-е место) и Рикардо Зонтой (3-е место). Ярно видит, что третья машина Toyota явно помогает команде двинуться вперед. С ней многого можно добиться, особенно сейчас, когда нужно беречь двигатель. Шины? После Австралии у Michelin нет проблем с температурой. Базовый состав резины идеально подходит для этих условий.

В субботу Лучио Кавуто, менеджеру Ярно, сообщают из Италии по телефону, что один из лучших друзей Трулли, летчик Стефано Бандини, погиб, участвуя в тушении лесного пожара. Лучио знает, что Ярно будет раздавлен горем. Заручившись поддержкой команды, он решает ничего ему не говорить до конца первой квалификации.

Toyota хорошо сбалансирована и отлично держит трассу. Ярно выдает один из своих фирменных изумительно плавных квалификационных кругов, заставляя поверить в то, что в этом нет ничего сложного. На входе в поворот невозможно точно уловить момент,

когда он начинает работать рулем и сбрасывать газ. Ярно грамотно использует характеристики двигателя, безупречно распределяет вес машины.

Как и в Австралии, у него 2-е время (1-е у Алонсо). Позже, узнав о гибели Стефано, он замыкается в себе и избегает разговоров.

Однако к утру он приходит в себя. Какими бы ни были причины, TF105 показывает хорошие результаты. Майк отлично поработал с данными. Они на коне! В воскресенье утром Ярно и его гоночный инженер Осси Ойкаринен определяют с количеством топлива и находят идеальный вариант. Подтверждением правильности их выбора может служить то, что Фернандо Алонсо, имея в своем распоряжении более совершенную машину и технический гений Пэта Симондса, остановится на дозаправку тоже после 21-го круга.

И потому во второй квалификации Ярно может идти в темпе Алонсо: постоянно преследуя своего бывшего напарника, не оставляя тому права на серьезные ошибки, Ярно удерживает вторую позицию, уступив взявшему поулу Алонсо всего лишь 0,2 с. Скептики уверены, что у Ярно было мало топлива и ему просто повезло: они никак не могут поверить, что Toyota действительно занимает место в первом ряду. Шины сотрутся, говорят они; Ярно будет верен себе.

Но Трулли, ободренный поддержкой Майка и переживший потрясение в связи с гибелью друга, силен как никогда. Перед стартом люди говорят ему: «Гони, гони!», и он знает, что в Малайзии у него появился реальный шанс. Он постарается сберечь шины, а потом, как только горизонт расчистится, ринется вперед. Он постарается провести гонку иначе, чем прежде. Монако — да, но в Монако

было много остановок из-за сейфти-каров, масса возможностей сделать паузу и перестроиться. На Сепанге все будет по-другому. Сепанг станет гонкой на выносливость.

Он провел гонку с удивительной силой и мощью, постоянно наседа на Фернандо, ни на секунду не забывая о шинах и оставив позади всех претендентов на 3-е место. Ни на одном из пит-стопов он не уступил своей позиции. Он сбросил темп, чтобы поберечь машину, — и сохранил отрыв. Время его лучшего круга на десять доли секунды отличается от результата Фернандо (и также приходится на 18-й круг).

Пока предполагаемые соперники Toyota борются с непредвиденными проблемами, Toyota выходит на арену в образе V.A.R. образца 2005 года. На Сепанге они с максимальным эффектом использовали сильные стороны своей прекрасной машины, хотя переезд в Великобританию или Италию наверняка сделал бы команду еще сильнее.

Честь и хвала им — Луке Марморини, разработчику двигателей Toyota с 1999 года; специалисту по аэродинамике Джейсону Сомервиллю; Ральфу Шумахеру, чей проницательный ум способствует успеху команды; Густаву Бруннеру и Полу Уайту — руководителям проектов, добившимся колоссального улучшения работы шин; президенту Джону Хауэту; генеральному менеджеру Ричарду Крегану; ну и, конечно же, Майку Гаскойну, человеку, поставившему реальные задачи конструкторам TF105 и верившему в Трулли тогда, когда остальные не верили. И, разумеется, самому Ярно, который ни в чем не уступит Михаэлю, если это будет его день.

Пусть такие дни, как в Сепанге, выпадают на долю Ярно чаще и чаще! 1

Алонсо (основное фото) был так же быстр и надежен, как и в тот день, когда одержал свою первую победу на ГП Венгрии-2003: он был лучшим в обеих квалификациях, а гонку провел с уверенностью победителя

‘Ярно может идти в одном темпе с Алонсо, не оставляя ему права на ошибки’



2 Калейдоскоп

Honda срывает клапан (Дженс тоже), Ferrari пытается удержаться на плаву, а Renault делает все как надо – рассказывает Морис Хэмилтон



Дэвидсон упустил свой исключительный шанс – он вынужден был запарковать В.А.Р.-Honda (слева) уже после 2 кругов; изнуренный Алонсо (вверху) на подиуме; Култард и Клин (внизу) вновь заработали очки



Масло под колеса Honda

Катастрофический для В.А.Р.-Honda уикенд начался с утечки масла на машине Дженсона Баттона, случившейся в субботу утром. Мотор был демонтирован, и Баттон с Энтони Дэвидсоном (сменившим сказавшегося больным Такуму Сато) потеряли время, необходимое для оценки работы шин и шасси при полупустых баках. Баттон выстрадал в квалификации 9-е время, а Дэвидсону повезло меньше, поскольку в субботу на грязной трассе он вынужден был стартовать первым.

Казалось, проблема отказа решена, но в гонке уже на третьем круге моторы на обеих машинах сгорели – как оказалось, из-за 10-долларовой прокладки!

«Мы ехали по-настоящему быстро, – сказал Баттон. – Я без проблем прошел оба Red Bull и был близок к тому, чтобы обогнать Ряйккёнена. Машина вела себя прекрасно. Учитывая избранную нами тактику, могу сказать, что мы здорово себя подвели».

Широкие улыбки

Учитывая катастрофический провал своих земляков, неудивительно, что Toyota в своем постгоночном релизе уделила подробное внимание тому, что все 4 их мотора (в том числе на Jordan) успешно выдержали два трудных уикенда. Для статистики: у Тьяго Монтейру километраж самый большой (1300 км), у Ральфа Шумахера самый маленький (1170 км).

Ferrari пошла пеной

Как говорят на Руси, пришла беда – отворят ворота. Как будто проблем с резиной Bridgestone, не позволяющей вписаться в формат однокруговой квалификации, Ferrari было мало, так Рубенсу Баррикелло пришлось сойти из-за чрезмерного износа задних шин. Ferrari позднее сообщила, что кусок резины налип на заднее крыло, ухудшив управляемость и провоцируя повышенный износ шин. В пэддоке же говорили, что резины там вообще не было, а помеху создавал кусок пены, выпавшей в кокпит. Рубенс выкинул его за борт, но великолепная аэродина-

мика Ferrari припечтала пену к заднему крылу.

Тем временем Михаэль Шумахер потихоньку выкарабкался с 13-й позиции и заработал свои первые 2 очка в этом году. «На данный момент мы попросту уступаем на некоторых направлениях», – так он прокомментировал свой самый неудачный старт с 1992 года.

Усталый, но счастливый

Забравшись на верхнюю ступеньку подиума, Фернандо Алонсо с трудом держался на ногах. Его комбинезон был насквозь пропитан потом, потому что испанцу на протяжении большей части гонки пришлось терпеть 50-градусную жару, не имея возможности хлебнуть водички. Но это нисколько не убавило у него энтузиазма в связи со второй победой в Ф1 – в гонке, в которой он доминировал с первого до последнего круга.

«Фернандо провел гонку блестяще, – сказал Пэт Симондс, главный инженер Renault. – Она была нелегкой, но Алонсо не сделал ни одной ошибки. Это была гонка, достойная претендента на титул чемпиона».

Не задалось...

Для Джанкарло Физикеллы гонка оказалась богатой на переживания. После разворота на тренировках и мелких ошибок в квалификации победитель первого этапа стал жаловаться на управляемость. Тем не менее он уверенно шел третьим, пока не соскочил с трассы, повредив переднее крыло.

Он начал терять скорость, и Марк Уэббер, подтянувшись к итальянцу вплотную, атаковал его по внешней траектории в последнем повороте. Физикелла, пытавшийся защищаться, заблокировал тормоза (отчасти из-за недостатка прижимной силы, отчасти из-за того, что ушел с оптимальной траектории внутрь) и въехал в Williams. Стюарды погрозили ему за это пальцем. Уэббер реагировал куда эмоциональнее.

Вот это начало!

В это невозможно поверить! За две гонки Red Bull добыла больше очков, чем Jaguar за весь прошлый год! К тому же лишь этой команде удалось финишировать в очках двумя машинами в обеих гонках.

Все факты Сепанг

Дата 20.03.2005 Погода Жарко и влажно, 35° Температура трассы 51° Кругов 56 Дистанция гонки 310,408 км Зрители на трибунах Более 100 000

ГОНКА

Позиция Гонщик	Время гонки	После 1-го круга
1 Фернандо Алонсо Renault R25 (Michelin)	1 ч 31:33,736	1
2 Ярно Трулли Toyota TF105 (Michelin)	+24,327	2
3 Ник Хайдфельд Williams-BMW FW27 (Michelin)	+32,188	8
4 Хуан Пабло Монтойя McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	+41,631	11
5 Ральф Шумахер Toyota TF105 (Michelin)	+51,854	5
6 Дэвид Култард Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	+1:12,543	9
7 Михаэль Шумахер Ferrari F2004 (Bridgestone)	+1:19,988	14
8 Кристиан Клин Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	+1:20,835	10
9 Кими Ряйккёнен McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	+1:21,580	6
10 Фелипе Масса Sauber-Petronas C24 (Michelin)	-1 круг	13
11 Нараин Картикеян Jordan-Ford EJ15 (Bridgestone)	-2 круга	18
12 Тьяго Монтейру Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	-3 круга	17
13 Кристиан Алберс Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	-4 круга	19

НЕ КЛАССИФИЦИРОВАННЫЕ

Рубенс Баррикелло Ferrari F2004 (Bridgestone)	рул. упр./шины – 49 кругов	12
Джанкарло Физикелла Renault R25 (Michelin)	столкновение – 36 кругов	3
Марк Уэббер Williams-BMW FW27 (Michelin)	столкновение – 36 кругов	4
Жак Вильнёв Sauber-Petronas C24 (Michelin)	разворот – 26 кругов	15
Дженсон Баттон B.A.R.-Honda 007 (Michelin)	двигатель – 2 круга	7
Энтони Дэвидсон B.A.R.-Honda 007 (Michelin)	двигатель – 2 круга	16
Патрик Фризахер Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	разворот – 2 круга	20



СЕПАНГ

Длина круга 5,543 км

© 2005 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

Знаете ли вы?

Цены на билеты в Малайзии были самыми низкими в Ф1: 100 ринггитов (около 750 руб.) Ледяное гала-шоу в четверг накануне Гран При посетили королевская чета и весь кабинет министров. После гонки на трассе выступили Status Quo.

СТАРТОВОЕ ПОЛЕ

Позиция Гонщик	1-я попытка	Место	2-я попытка	Место	Общее время	Прогресс	1-й пит-стоп
1 Фернандо Алонсо	1:32,582	1	1:35,090	1	3:07,672	=	21
2 Ярно Трулли	1:32,672	2	1:35,253	2	3:07,925	=	21
3 Джанкарло Физикелла	1:32,765	3	1:35,683	3	3:08,448	=	22
4 Марк Уэббер	1:33,204	6	1:35,700	4	3:08,904	+2	22
5 Ральф Шумахер	1:33,106	5	1:35,901	7	3:09,007	=	19
6 Кими Ряйккёнен	1:32,839	4	1:36,644	10	3:09,483	-2	25
7 Кристиан Клин	1:33,724	10	1:35,865	5	3:09,589	+3	18
8 Дэвид Култард	1:33,809	11	1:35,891	6	3:09,700	+3	20
9 Дженсон Баттон	1:33,616	9	1:36,216	8	3:09,832	=	-
10 Ник Хайдфельд	1:33,464	8	1:36,453	9	3:09,917	-2	20
11 Хуан Пабло Монтойя	1:33,333	7	1:36,757	11	3:10,090	-4	23
12 Рубенс Баррикелло	1:34,162	14	1:37,340	13	3:11,502	+2	25
13 Михаэль Шумахер	1:34,072	12	1:37,561	14	3:11,633	-1	24
14 Фелипе Масса	1:34,151	13	1:37,733	15	3:11,884	-1	21
15 Энтони Дэвидсон	1:34,866	15	1:37,024	12	3:11,890	=	-
16 Жак Вильнёв	1:34,887	16	1:38,108	16	3:12,995	=	23
17 Нараин Картикеян	1:37,806	17	1:39,850	17	3:17,656	=	20
18 Тьяго Монтейру	1:37,856	18	1:40,106	18	3:17,962	=	19
19 Кристиан Алберс	1:40,432	20	1:42,569	20	3:23,001	=	15
20 Патрик Фризахер*	1:39,268	19	1:41,918	19	3:21,186	=	-

* штраф за замену двигателя

КАРТИНА СЕЗОНА

Гонщик	Австралия	Малайзия
Михаэль Шумахер	0	7
Рубенс Баррикелло	2	6
Дженсон Баттон	11	6
Энтони Дэвидсон	-	6
Фернандо Алонсо	3	1
Джанкарло Физикелла	1	6
Марк Уэббер	5	6
Ник Хайдфельд	6	3
Кими Ряйккёнен	8	9
Хуан Пабло Монтойя	6	4
Жак Вильнёв	13	6
Фелипе Масса	10	10
Дэвид Култард	4	6
Кристиан Клин	7	8
Ярно Трулли	9	2
Ральф Шумахер	12	5
Тьяго Монтейру	16	12
Нараин Картикеян	15	11
Кристиан Алберс	6	13
Патрик Фризахер	17	6

Сокращения: С Сход

КРУГ ЗА КРУГОМ

Трассу укрыла дымка от лесных пожаров в окрестностях Сепанга, и температура воздуха немного упала, хотя асфальт все равно прогрелся до 52°C, – говорят, это была самая жаркая гонка в истории Ф1

В пятницу вечером на Minardi Фризахера заменили двигатель.

1 Стартуя с поула в четвертый раз в своей карьере в Ф1, Фернандо Алонсо возглавил гонку, преследуемый Трулли и Физикеллой. Далее Уэббер, Р. Шумахер, Рйккёнен, а также Баттон и Хайдфельд, опередившие гонщиков Red Bull. Хуже всех начинает гонку Култард, проигравший три позиции.

2 Алонсо лидирует с преимуществом в 1,2 с. Баттон выходит на 6-ю позицию, опередив на торможении перед первым поворотом Рйккёнена. Тяго Монтейру побывал за пределами трассы в последнем повороте (поскользнулся на масле, которое начали терять моторы обоих V.A.R.) и откатился на 20-е место. Фризахер обошел Алберса.

3 Двигатель на машине Дженсона Баттона испустил струю дыма – сход. Спустя 32 с та же участь постигла и второго гонщика V.A.R., Энтони Дэвидсона. Из гонки после разворота на масляном пятне выбыл Фризахер.

9 Алонсо довел отрыв от Трулли до 5,8 с. Ярно опережает Физикеллу на 2,5 с. Монтейру обходит Кристиана Алберса перед поворотом Langkawi и поднимается на 16-ю позицию – в остальном порядок мест в пелетоне остается неизменным.

14 Алонсо, продолжая увеличивать темп, обходит первого из круговых, Кристиана Алберса. М. Шумахер (по-прежнему 13-й) уступает испанцу уже 40 с.

15 Физикелла начинает терять темп и все больше отстает от Трулли.

23 Рйккёнен, ненадолго возглавивший гонку в период пит-стопов, показывает лучшее время круга (1:35,483 – быстрее в этот день уже никто не поедет).

СТОП-КАДР



Драмы последнего поворота

Ральф Шумахер «уводит» на край трассы Марка Уэббера, позволяя Дж. Физикелле, которого они преследовали, на время перевести дух. Спустя несколько кругов, избавившись от Ральфа, Марк попытается атаковать Джанкарло, как и Шуми-младшего, по внешней траектории – и это закончится столкновением, а Кими Рйккёнен благополучно увернется от гусарской атаки Фелипе Массы. Все эти события происходили в одном и том же месте – последнем повороте Сепанга, ставшем истинным героем ГП Малайзии.

24 Кими уходит на дозаправку – вновь лидирует Алонсо. Трулли на секунду опережает Физикеллу, которого преследуют Уэббер и Баррикелло, ожидающий своей очереди на дозаправку (ее на этом круге проводит и М. Шумахер).

25 На машине Рйккёнена спустило левое заднее колесо (по уверениям команды, из-за ослабшего ниппеля), и Кими большую часть круга вынужден хромать на трех колесах, чтобы добраться до пит-лейна. В гонку он возвращается 13-м.

27 Машину Вильнёва на торможении перед 1-м поворотом резко бросает в сторону и выносит в гравий – сход. Физикелла начинает явно проигрывать соперникам на 2-м секторе.

30 Алонсо опережает Трулли на 13,5 с, а тот, в свою очередь, – Физикеллу на 10 с. На Джанкарло насаждают Уэббер и Р. Шумахер.

32 Уэббер атакует Физикеллу в Sunway Lagoon – неудачно, зато сам попадает под атаку Р. Шумахера. Ральф занимает внутреннюю траекторию на входе в последний поворот, откуда его выносит на Уэббера.

Toyota и Williams, теряя темп, смещаются к внешнему краю трассы. Ник Хайдфельд, пользуясь случаем, пытается проскочить обоим, но Уэббер сопротивляется и вновь выходит вперед в первом повороте.

33 Сражение Ральфа с гонщиками Williams продолжается в первой эске, но в конце концов он уступает позицию Никку, который не оставляет преследование своего напарника.

34 Култард (в Langkawi) и Клин (в последнем повороте) один за другим обходят Баррикелло, оттесняя его с 8-й позиции.

35 Дуэт гонщиков Williams стремительно нагоняет Физикеллу. Баррикелло неожиданно рано проводит второй пит-стоп и с 10-й позиции откатывается на 13-ю.

37 Уэббер вновь атакует Физикеллу, который явно испытывает проблемы, – Марк четко проходит поворот Sunway Lagoon и оказывается впереди, но Джанкарло пытается контратаковать, занимая внутреннюю траекторию на входе в последний поворот, где его сносит на Williams Уэббера – точно так же, как до того Ральфа, только эта стычка приводит к более драматичному итогу. Подско-

чив на переднем колесе машины соперника, Физикелла перелетает через Williams Уэббера. На Williams и Renault разбиты подвески – двойной сход (стюарды объявляют о решении провести расследование инцидента). Хайдфельд оказывается на третьем месте.

40 Алонсо проводит свой второй (и последний) пит-стоп. На трассу он возвращается 6-м, в 6 с позади лидирующего Трулли (до пит-стопа он опережал итальянца на 17 с).

42 Трулли уходит на дозаправку, и Алонсо вновь становится лидером.

43 Монтойя, продержавшийся полкруга на 3-м месте, уступает его Р. Шумахеру, уходя на пит-стоп.

45 Фелипе Массу, пытавшегося закрыть траекторию на входе в последний поворот, выносит далеко в сторону, и его без труда обходит Рйккёнен (он теперь 9-й).

49 Баррикелло выбывает из гонки, запарковав машину в боксе Ferrari.

56 Испанец одерживает свою вторую победу в Формуле 1. Трулли финиширует вторым, впервые выводя Toyota на подиум. Третьим заканчивает гонку Хайдфельд – это его первый подиум с 2001 года (Бразилия). Остальные призовые места достаются Монтойе, Ральфу Шумахеру, Култарду, Михаэлю Шумахеру и Кристиану Клину, отстоявшему очко в заключительном спринте с Рйккёненом из последнего поворота.

Скорость, пит-стопы

лучший круг

Кими Рйккёнен

1:35,483 на 23-м круге (208,987 км/ч)

наивысшая скорость

Михаэль Шумахер 316,600 км/ч

низшая скорость

Кристиан Алберс 305,300 км/ч

самый быстрый пит-стоп

Михаэль Шумахер 24,565 с

самый медленный пит-стоп

Кими Рйккёнен 30,893 с



Обзор Бахрейн, 3-й этап, Сахир, 3 апреля

3 Ряйккёнен: лучше поздно, чем никогда

Этот день должен был стать днем Кими Ряйккёнена. А также Хайдфельда с Уэббером. А еще – Шуми вернулся... Рассказывает Питер Уиндзор

В этот уикенд Кими собирался показать все, на что способен: Монтойя участия в гонке не принимал, поскольку повредил плечо, занимаясь каким-то спортом, который явно опаснее Ф1, а McLaren-Mercedes-2005 уже продемонстрировал свой потенциал. В Малайзии за Кими осталось лучшее время круга, да и в ходе зимних тестов он тоже был неизменно быстр. Чувствовалось, что в Бахрейне он приехал с серьезными намерениями, ведь Хуан Пабло вскоре поправится!

У BMW-Williams оптимизма было не меньше. В Малайзии Ник Хайдфельд был 3-м – несмотря на то что это одна из трех самых жарких гонок чемпионата, что FW27 по самой концепции создавался в расчете на средние температуры 16 остальных этапов, проходящих в местах с более щадящим климатом. Для Малайзии, Бахрейна, Турции и, может быть, Монако (где тоже есть риск перегрева) конструкторы Williams, жертвуя прижимной силой, решили обеспечить больший доступ воздуха к двигателю. На менее жарких трассах сверхминиатюрные радиаторы Williams еще себя покажут, но в Бахрейне было решено пойти на компромисс, потому что в 2004-м там было не так жарко, как в Малайзии, да и на Сепанге в этом году Williams выглядел неплохо.

Первые круги по бахрейнской трассе оказались непростыми для всех команд. Кими на MP4-20 терял время в медленных поворотах – особенно на входе, то есть, по сути, на большей части круга. Трасса в Бахрейне – одно из тех творений Тильке, где гораздо проще потерять время в медленных по-

‘Кими нырнул в поворот на 10 км/ч быстрее, чем следовало... и потерял приблизительно полсекунды’

воротах, чем отыгаться в редких быстрых. Кроме того, новый McLaren на невысоких скоростях в принципе держал трассу не так хорошо, как, скажем, Renault. До сих пор в McLaren объясняли это тем, что они не использовали весь потенциал шин – другими словами, тем, что машина слишком хороша для таких шин, – но гонка в Бахрейне заставила взглянуть на ситуацию иначе. «С одной стороны, мы можем работать с Michelin над созданием уникальных шин, – сказал Рон Деннис в субботу вечером. – С другой – и мы склоняемся к этому варианту – можем попытаться увеличить нагрузку на те шины, которые есть сейчас».

Чувствуя, что из-за дефицита сцепления с трассой первый квалификационный круг складывается не так, как хотелось бы, Кими нырнул в последний поворот – скоростной правый – на 10 км/ч быстрее, чем следовало, зашел слишком широко, вылетел на бордюр... и потерял приблизительно полсекунды. Потом оказалось, что, учитывая результаты второй квалификации, без этих пяти десятых Кими мог бы стартовать не из пятого ряда, а из второго. Педро де ла Роса, заменивший Хуана, подтвердил, что у McLaren есть проблемы с управляемостью, но тем не менее обошел Кими в квалифика-

ции. С самого начала пятничных тренировок он ездил быстро и аккуратно, в субботу отстав от Кими только на 0,13 с (а ведь он самым первым выехал на пыльную скользкую трассу), а вторую квалификацию прошел на 0,27 с быстрее, хотя топлива у него было не намного меньше. Потрясающий результат, если учесть, что у Педро нет опыта однокруговой квалификации на новых шинах и с малым запасом топлива.

В BMW-Williams были озабочены тем, что температура двигателя поднималась до тревожных значений. Проблему можно было решить, увеличив приток воздуха, но температура продолжала расти. Так уж вышло, что в 2005 году в Бахрейне было за 40°C, а это намного больше, чем в прошлый раз, и даже на 5°C больше, чем в Малайзии. Более того, в Бахрейне лишь на машине Ника Хайдфельда стоял двигатель, прошедший малайзийскую гонку. ►

Если бы Кими не ошибся в квалификации, он мог бы пробиться в первый ряд. Но вышло так, как вышло, и Ряйккёнен, продемонстрировав скорость MP4-20, завоевал свой первый подиум 2005 года



> **Личный зачет:** 3-й этап, Бахрейн

1	Фернандо Алонсо	26
2	Ярно Трули	16
3	Джанкарло Физикелла	10
4	Ральф Шумахер	9
5	Дэвид Култард	9
6	Рубенс Баррикелло	8
7	Хуан Пабло Монтойя	8
8	Кими Райккёнен	7
9	Марк Уэббер	7
10	Ник Хайдфельд	6

11	Педро де ла Роса	4
12	Кристиан Клин	3
13	Фелипе Масса	2
14	Михаэль Шумахер	2

> **Кубок конструкторов**

1	Renault	36
2	Toyota	25
3	McLaren-Mercedes	19
4	BMW-Williams	13
5	Red Bull Racing-Cosworth	12
6	Ferrari	10
7	Sauber-Petronas	2



В первом повороте Алонсо удерживает лидерство, а Шуми ныряет на внутреннюю траекторию, пытаясь отбиться от Трулли. После этой схватки Михаэль сохранил вторую позицию, но ненадолго



Уэббер и де ла Роса (слева) сражались не на шутку – гонщику McLaren удалось пробиться на пятое место; Трулли (справа), уверенно проехав гонку и финишировав вторым, доказал, что его подиум в Сепанге не был случайностью





В Сепанг Williams привезла новые элементы для FW27, и в команде надеялись, что это позволит поехать быстрее, но все отошло на задний план из-за проблем с охлаждением. А после Малайзии Ник опробовал новые шины Michelin, сразу отметив, что машина стала лучше держать трассу, вести себя более стабильно и четче входить в повороты. В McLaren их тоже опробовали, и только Renault, кажется, отказалась от новых передних Michelin, что свидетельствует о качестве проработки передка их R25. Поставь Renault эту же переднюю резину — вероятно, они бы получили такую избыточную поворачиваемость, которая просто убila бы машину.

McLaren стартовали с чуть большим количеством топлива, чем Williams: легче всего бак был у Марка (пит-стоп на 21-м круге), и уже после него дозаправлялись Ник (23-й круг), Педро (23-й круг) и Кими (24-й круг). Но могли ли они тягаться с Renault (Фернандо Алонсо второй раз подряд стартовал с поула), или с Toyota (Ярно Трулли шел 3-м, Ральф Шумахер — 6-м), или даже с Михаэлем (в первом ряду на новой Ferrari F2005, хотя и на подозрительно быстрых Bridgestone и с полупустым баком)?

Нет, не могли. С каждым кругом Фернандо, Михаэль и Ярно отрывались от гонщиков Williams и McLaren чуть ли не на секунду. Марк сумел по чистой части трассы пробиться на 4-ю позицию, но был не в силах поддерживать заданный тремя лидерами темп. Его машина хуже держала трассу, медленнее шла на прямых и была менее устойчива в поворотах. Кими застрял позади Марка, Ника и Ральфа, хотя мог идти быстрее них. Это была плата за ошибку в суббютней квалификации и за более тяжелые баки в воскресной, хотя корень зла все равно заключался в особенностях самой MP4-20.

‘Машину занесло, и Марк пустил ее по обочине, пытаясь сберечь шины, но о подиуме пришлось забыть’

Михаэль жестко прессинговал Фернандо, но обойти его так и не смог. И тут у него вдруг заклинило пятую передачу из-за неполадок в гидравлике и он сошел еще до первых пит-стопов: удивительно, но это был его первый «сход по техническим причинам» с Хокенхайма-2001. Ральф, в баках которого также было относительно немного топлива, после раннего пит-стопа на 18-м круге уже не мог претендовать на призовые места.

Ник тоже сошел довольно рано. Его мотор, слишком долго работавший на «температурном пределе» (формулировка BMW), стал первой жертвой нового правила «один двигатель на две гонки».

В результате третье место оспаривали Марк и Кими. Преимущество было на стороне Марка — красиво защищаясь, он держался впереди до первой из двух дозаправок. Но на 34-м круге, когда до второго пит-стопа оставалось совсем немного, Марк вылетел в очень быстром 9-м повороте. Машину занесло, и он дал ей пропылить по обочине, пытаясь сберечь шины... но о подиуме пришлось забыть. Ближе к концу гонки, в попытках удержать пятую позицию, инженеры BMW вновь подняли максимальные обороты двигателя. Температура была очень высокой, а ведь этому мотору еще предстоит гонка в Имоле.

В итоге Марк пришел 6-м, опередив Ferrari и B.A.R.-Honda, но далеко отстав от Renault, Toyota и (пока) McLaren-Mercedes.

Кими финишировал 3-м — это его первый подиум в нынешнем сезоне. Ему пришлось нелегко: через 3 круга после ошибки Марка он зашел слишком широко в быстром 15-м повороте — к тому же у него были проблемы с радио. Кими забеспокоился насчет второго пит-стопа уже в тот момент, когда команда отчаянно зазывала его в боксы. Он дозаправился на 43-м круге и



На старте Алонсо (основное фото и фото слева) отбил атаку Шуми, но к 12-му кругу все закончилось, потому что Михаэль столкнулся с первым отказом с 2001 года. Теперь преимущество Алонсо составляет уже 10 очков

потом спокойно ехал к финишу. А вот если бы он стартовал из второго ряда, картина была бы иной. Кими закончил гонку в 18,6 с позади Ярно Трулли, обеспечив себе — что важно — неплохой задел к Имоле, где у него есть шанс пробиться в первый ряд.

Тихий испанец Педро де ла Роса блестяще провел Гран При, финишировав пятым. Он по-настоящему сражался, сначала застряв за Такумой Сато, теряя время из-за собственных ошибок (когда пытался обойти японца, а затем Рубенса Баррикелло), а когда со всеми разобрался, то оторвался и от Рубенса, и от Марка. Более того, по дороге на свой второй пит-стоп на 43-м круге Педро показал великолепное время: 1:31,447, что не только на 0,4 с превышало лучший результат Кими (финн показал его на том же самом круге), но и оказался самым быстрым в гонке. Это говорит и о потенциале McLaren, и о недооцененном (до сих пор) мастерстве де ла Росы. Команда должна поднажать и по-настоящему ярко выступить в Имоле.

BMW-Williams тоже ждут не дождутся, когда начнется турне по более прохладной Европе. Ни Марк, ни Ник во время этого Гран При не смогли преодолеть барьер в 1:33, но в Бахрейне было жарко, очень жарко — слишком жарко для их FW27.

Горячей была гонка и для Renault R25 — настолько горячей, что о нее обожглись все, кто пытался с ней тягаться. ①





3 Калейдоскоп

Крещение новой Ferrari вышло (почти) ужасным; Renault в экстазе, да и Toyota практически тоже – рассказывает Морис Хэмилтон



Несчастный Рубенс смотрит на отказавшую F2005 (слева) – в воскресной квалификации коробка не выдержала и круга; 100-я победа Renault (вверху); гнев в дыму (внизу) – ДиСи стукнул Вильнёва



Ferrari: уязвлены, но стали мудрее

Статистика вновь не радует Ferrari – впервые с Гран При Бразилии 2003 года команда не смогла заработать ни одного очка. Шумахер сошел по техническим причинам впервые за 58 гонок, а уикенд в целом оказался не более чем успешными тестами новой машины.

Михаэль продемонстрировал потенциал F2005, завоевав место в первом стартовом ряду и поборовшись за лидерство, но проблемы с гидравликой оказались фатальными для механизма перемены передач. Шуми выбрал более мягкий тип резины и, как многие подозревали, ехал в финальной квалификации на легкой машине, понимая, что покрышки – а возможно, и сам автомобиль – не выдержат всю дистанцию.

Баррикелло, который на тестах F2005 проехал всего 85 кругов, в пятницу утром в Бахрейне добавил еще лишь пять из-за поломки коробки передач.

Рубенс появился на трассе только в суботней квалификации, где

слишком широко зашел в первый поворот. Новую коробку доставили из Италии и установили к воскресному утру, но она отказала в конце квалификационного круга, повредив и мотор, что привело к старту с последнего места. В гонке Баррикелло смотрелся отлично, но за 20 кругов до финиша поплыли задние шины, и с 6-го места он опустился на 9-е.

«Разочаровывающий результат, – сказал Росс Брон. – Но мы правильно поступили, привезя сюда F2005. Нам это было очень полезно».

100-я победа Renault

А вот статистика Renault имеет знак «плюс». Победа Алонсо стала для французских двигателей сотой в F1, а для шасси – 20-й, причем впервые Renault выигрывает три гонки подряд.

«Фернандо впечатляюще контролировал ход гонки, – сказал Пэт Симмондс. – Его результат поражает еще больше, если учесть, что на первых кругах он не раскручивал мотор до предельных оборотов. Он мог поднять темп (во время дуэли с

М. Шумахером), не подвергая машину чрезмерным нагрузкам».

Может, и так. А вот Физикелла в квалификации боролся с машиной и наделал ошибок, а в гонке продержался три круга, после чего мотор начал сдавать.

ДиСи дотянулся до очков

Интересным получился перелет обратно в Монако для Жака Вильнёва и Дэвида Култарда. Они летели одним частным самолетом после того, как не смогли поделить один участок трассы всего за три круга до финиша. Дэвид стукнул Sauber сзади, вынудив Жака сойти. А на последнем круге Култард отнял у Баррикелло 8-е место – и одно очко. С машиной ДиСи не все было ладно, но он сумел финишировать в призовой группе в третий раз подряд – подобное удалось еще только Алонсо.

Это стало для команды некоторым утешением после того, как у Кристиана Клина заглох мотор и он не смог стартовать. Австриец, который демонстрирует в этом сезоне отличную форму, был горько разочарован.

В.А.Р.: борьба продолжается

Двойной сход пилотов В.А.Р.-Honda на этот раз был обусловлен разными причинами. У Такумы Сато отказали тормоза, а Дженсона Баттона донимали разные беды, и в итоге он простоял в боксах больше минуты из-за проблем со сцеплением.

Своевременный подарок

В субботу Майк Гаскойн отмечал день рождения, но празднования продолжились и в день гонки, когда пилоты Toyota заняли второе и четвертое места и вывели команду на уверенную вторую позицию в чемпионате. Пока Ральф Шумахер устранял последствия неудачи в первой квалификации, Ярно Трулли вновь выглядел молодцом, показав третий результат по сумме двух попыток и поборовшись с Алонсо после того, как сошел Шуми. «У меня вообще не было проблем с машиной, – сказал Ярно, занимающий в чемпионате второе место. – Все было здорово: отличная надежность и ни малейших замечаний».

Все факты Сахир

Дата 03.04.2005 Погода Очень жарко, 42° Температура трассы 55° Кругов 57 Дистанция гонки 308,523 км Зрители на трибунах Около 35 000 (в день гонки)

ГОНКА

Позиция Гонщик	Время гонки	После 1-го круга
1 Фернандо Алонсо Renault R25 (Michelin)	1 ч 29:18,531	1
2 Ярно Трулли Toyota TF105 (Michelin)	+13,409	3
3 Кими Райккёнен McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	+32,063	7
4 Ральф Шумахер Toyota TF105 (Michelin)	+53,272	6
5 Педро де ла Роса McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	+1:04,988	9
6 Марк Уэббер Williams-BMW FW27 (Michelin)	+1:14,701	5
7 Фелипе Масса Sauber-Petronas C24 (Michelin)	-1 круг	12
8 Дэвид Култард Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	-1 круг	16
9 Рубенс Баррикелло Ferrari F2005 (Bridgestone)	-1 круг	13
10 Тьяго Монтейру Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	-2 круга	17
11 Жак Вильнёв Sauber-Petronas C24 (Michelin)	НФ – 56 кругов/столкновение	14
12 Патрик Фризахер Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+3 круг	18
13 Кристиан Алберс Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+4 круг	19

НЕ КЛАССИФИЦИРОВАНЫ

Дженсон Баттон B.A.R-Honda 007 (Michelin)	сцепление – 46 кругов	10
Такума Сато B.A.R-Honda 007 (Michelin)	тормоза – 27 кругов	11
Ник Хайдфельд Williams-BMW FW27 (Michelin)	двигатель – 25 кругов	4
Михаэль Шумахер Ferrari F2005 (Bridgestone)	гидравлика – 12 кругов	2
Джанкарло Физикелла Renault R25 (Michelin)	двигатель – 4 круга	8
Нараин Картикеян Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	электрика – 2 круга	15
Кристиан Клин Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	электрика – 0 кругов/НС	-



САХИР

Длина круга 5,417 км



© 2005 Fédération Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

Знаете ли вы?

На автодроме в Сахире строятся картодром, трасса для ралли-спринта в форме восьмерки и полигон для внедорожников. На ГП Бахрейна выходила собственная ежедневная газета на английском и арабском языках, Bahrain Speed News.

СТАРТОВОЕ ПОЛЕ

Позиция Гонщик	1-я попытка	Место	2-я попытка	Место	Общее время	Прогресс	1-й пит-стоп
1 Фернандо Алонсо	1:29,848	1	1:32,054	1	3:01,902	=	20
2 Михаэль Шумахер	1:30,237	3	1:32,120	2	3:02,357	+1	12
3 Ярно Трулли	1:29,993	2	1:32,667	5	3:02,660	-1	21
4 Ник Хайдфельд	1:30,390	4	1:32,827	8	3:03,217	=	23
5 Марк Уэббер	1:30,592	6	1:32,670	6	3:03,262	+1	26
6 Ральф Шумахер	1:30,952	11	1:32,319	3	3:03,271	+5	18
7 Кристиан Клин	1:30,646	8	1:32,723	7	3:03,369	+1	-
8 Педро де ла Роса	1:30,725	9	1:32,648	4	3:03,373	+1	23
9 Кими Райккёнен	1:30,594	7	1:32,930	9	3:03,524	-2	24
10 Джанкарло Физикелла	1:30,445	5	1:33,320	10	3:03,765	-5	3
11 Дженсон Баттон	1:30,957	12	1:33,391	11	3:04,348	+1	24
12 Фелипе Масса	1:30,933	10	1:34,269	12	3:05,202	-2	22
13 Такума Сато	1:31,113	13	1:34,450	13	3:05,563	=	25
14 Дэвид Култард	1:31,211	14	1:34,633	14	3:05,844	=	20
15 Жак Вильнёв	1:32,318	16	1:35,665	15	3:07,983	=	25
16 Тьяго Монтейру	1:33,424	18	1:36,004	17	3:09,428	+1	21
17 Нараин Картикеян	1:33,190	17	1:36,953	20	3:10,143	-1	20
18 Кристиан Алберс*	1:34,005	19	1:36,417	19	3:10,422	=	1
19 Патрик Фризахер*	1:34,848	20	1:36,413	18	3:11,261	=	17
20 Рубенс Баррикелло*	1:31,826	15	1:35,867	16	3:07,693	=	25

*штраф за замену двигателя

КАРТИНА СЕЗОНА

Гонщик	Австралия	Малайзия	Бахрейн
Михаэль Шумахер	С	7	С
Рубенс Баррикелло	2	С	9
Дженсон Баттон	11	С	С
Такума Сато	14	НС	С
Фернандо Алонсо	3	1	1
Джанкарло Физикелла	1	С	С
Марк Уэббер	5	С	6
Ник Хайдфельд	С	3	С
Кими Райккёнен	8	9	3
Педро де ла Роса	-	-	5
Жак Вильнёв	13	С	11
Фелипе Масса	10	10	7
Дэвид Култард	4	6	8
Кристиан Клин	7	8	НС
Ярно Трулли	9	2	2
Ральф Шумахер	12	5	4
Тьяго Монтейру	16	12	10
Нараин Картикеян	15	11	10
Кристиан Алберс	С	13	13
Патрик Фризахер	17	С	12

Сокращения: С Сход; НС Не стартовал

КРУГ ЗА КРУГОМ

На Ferrari Баррикелло между квалификацией и гонкой сменили мотор – Рубенс вынужден стартовать последним. Кроме того, в пятницу вечером двигатели поменяли на обеих Minardi. На старте формирующего круга заглох Red Bull Клина, машину откатили на пит-лейн, но и там оживить ее не удалось – в гонке Кристиан участия не принял.

1 В первой шестерке лишь одно изменение – поменялись местами пилоты Williams (Уэббер 4-й, Хайдфельд 5-й). Баррикелло лихо прорвался на 13-е место. В 10-м повороте Алберс запоздал с торможением и ударил сзади Red Bull Култарда – Кристиану пришлось заехать в боксы для замены носового обтекателя.

2 Сато (11-й) и Баррикелло (13-й) провели по два обгона. Потеряли позиции де ла Роса (9-й), Баттон (10-й) и Масса (12-й).

3 Двигатель на Renault Физикеллы (8-й) начал терять мощность – итальянец пропустил вперед Сато, де ла Росу и Баррикелло, а в конце круга свернул на пит-лейн. В команде уже знали, что мотор обречен, но дали Джанкарло сигнал вернуться на трассу. В 13-м повороте застыл Jordan Картикеяна (15-й) – проблемы в электро-системе.

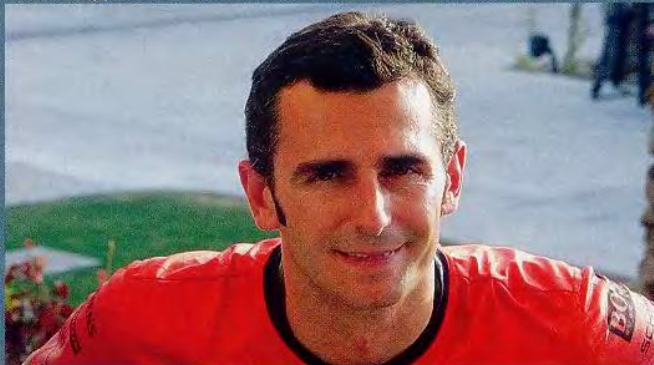
4 Физикелла возвращается в боксы и выбывает из гонки.

9 Хайдфельд (5-й) несколько раз слишком широко заходил в повороты и в итоге Р. Шумахеру удалось-таки обойти земляка (в 8-м повороте).

10 Фризахер отобрал 15-ю позицию у Монтейру – в баках Jordan топлива больше.

12 М. Шумахер (2-й) с самого старта держался за Алонсо, но из-за проблем с гидравликой сначала вылетел в 10-м повороте, а затем медленно вернулся в боксы – сход.

СТОП-КАДР



Педро де ла Роса – шанс всей жизни

После 62 гонок за Arrows и Jaguar 34-летний испанец получил едва ли не последнюю возможность напомнить о себе – и блестяще ею воспользовался. Безусловно, сказались отсутствие гоночного опыта в последние два года, но целая серия красивых атак сделала Педро героем гонки. На финише он был пятым, повторив лучший результат в своей карьере.

17 Алонсо в трех секундах впереди Трулли, Уэббер (3-й) проигрывает лидеру уже 17 секунд. Занимающий 7-ю позицию Сато сдерживает группу из де ла Росы, Баррикелло и Баттона. Фризахер (15-й) начинает первую (из двух) серию пит-стопов.

21 Де ла Роса (7-й) остро атаковал Сато в 1-м повороте, но не удержался на асфальте и пропустил вперед Рубенса и Дженсона.

24 Фризахер (15-й) ошибся, пропуская на круг Р. Шумахера (10-й). Minardi, а следом за ней и Toyota выскочили в зону безопасности на выходе из 10-го поворота, но благополучно вернулись на трассу.

26 Выбыл из борьбы Ник Хайдфельд (8-й) – мотор BMW не вынес двух подряд гонок при +40°C. Култард завершил серию пит-стопов, которая не дала изменений в первой тройке (Алонсо–Трулли–Уэббер). Рйяккёнену удалось потеснить Р. Шумахера с 4-й позиции, Баррикелло поднялся уже на 6-ю.

28 Еще один сход: проблемы с тормозами, уже несколько кругов доминавшие Сато (11-й), вынудили японца прекратить борьбу.

33 Алонсо довел отрыв от Трулли до 10 секунд. В первом повороте де ла Роса (8-й) опередил Баттона.

34 Уэббер, шедший третьим, ошибся в связке 9-го и 10-го поворотов – Williams австралийца вынесло с трассы, и его обошли Рйяккёнен и Р. Шумахер.

36 Не удержался на асфальте и Кими (в 13-м повороте), но сумел вернуться в гонку, не потеряв позиции. Фризахер (13-й) открывает вторую серию пит-стопов.

38 Де ла Роса (7-й) догнал Баррикелло и пошел в атаку в первом повороте, но вновь вылетел с трассы и оказался в нескольких секундах позади соперника.

41 Поединок испанского и бразильского гонщиков пришел к логическому завершению. На Ferrari все хуже работают изношенные до предела задние шины, и Педро выходит вперед перед 14-м поворотом.

43 Оказавшись на оперативном просторе, де ла Роса, в баках машины которого почти не осталось топлива, показал лучшее время круга в этой гонке – 1:31,447.

44 Баррикелло не смог отразить и атаку Баттона в споре за пятую позицию (в 4-м повороте). Р. Шумахер (7-й) вновь выскакивает в песок на выходе из 10-го поворота, пропуская вперед Массу.

46 Баттону из-за неполадок в трансмиссии долго не удается тронуться с места после остановки в боксах. Дженсон все же доехал до выезда с пит-лейна, но там машина остановилась окончательно. Все плановые пит-стоны завершены: положение в гонке осталось неизменным (исключая сход Баттона). Продолжают борьбу 14 участников.

51 У Баррикелло дела все хуже. Он не в силах противостоять даже Массе (8-й), а сзади его быстро нагоняют Вильнёв и Култард.

54 В борьбе за 9-е место Дэвид протаранил Sauber Жака в первом повороте. Канадец возвратился в боксы и закончил гонку из-за повреждения подвески.

55 Долгий и упорный поединок Уэббера (5-й) и де ла Росы (6-й) завершился в 4-м повороте в пользу испанского гонщика.

57 Алонсо побеждает во второй гонке подряд и укрепляет лидерство в общем зачете. Култард, отстающий от Фернандо на круг, отнял у Баррикелло восьмую позицию, оставив Ferrari без очков на этом этапе. Трулли и Рйяккёнен поднялись на подиум, Масса открыл счет очкам Sauber в этом сезоне, а один из гонщиков Jordan (Монтейру) пробился в первую десятку. До финиша добрались обе Minardi.

Скорость, пит-стоны лучший круг

Педро де ла Роса
1:31,447 на 43-м круге (213,054 км/ч)

НАИВЫСШАЯ СКОРОСТЬ

Педро де ла Роса 337,700 км/ч

НИЗШАЯ СКОРОСТЬ

Нараин Картикеян 288,200 км/ч

САМЫЙ БЫСТРЫЙ ПИТ-СТОП

Дэвид Култард 24,447 с

САМЫЙ МЕДЛЕННЫЙ ПИТ-СТОП

Дженсон Баттон 1:46,193

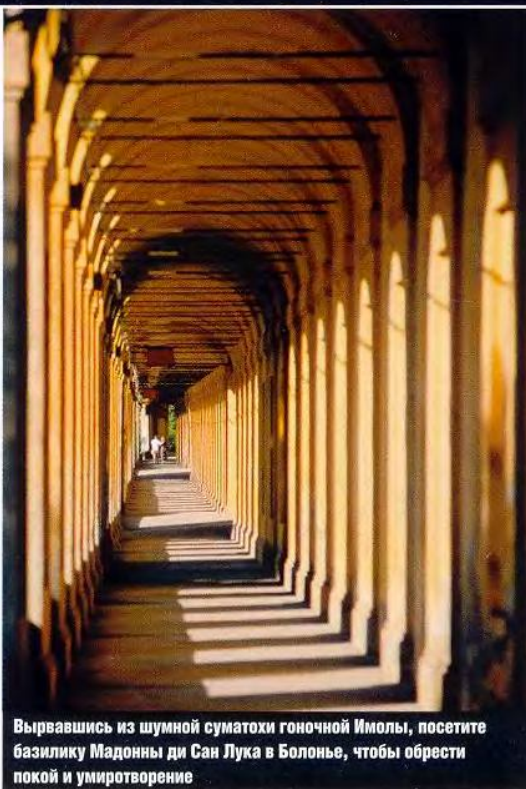


4 Время работает против Имолы

Живописный рельеф и привкус опасности каким-то образом спасают Имолу от исключения из календаря

Статистика

Год	2000 квал	2000 гонка	2001 квал	2001 гонка	2002 квал	2002 гонка	2003 квал	2003 гонка	2004 квал	2004 гонка
Михаэль Шумахер	5	С	4	С	1	1	1	1	2	1
Рубенс Баррикелло	4	4	6	3	2	2	3	3	4	6
Дженсон Баттон	18	С	21	12	9	5	9	8	1	2
Такума Сато	-	-	-	-	14	С	-	-	7	16
Фернандо Алонсо	-	-	18	С	-	-	8	6	6	4
Джанкарло Физикелла	19	11	19	С	15	С	17	15	19	9
Марк Уэббер	-	-	-	-	19	11	5	С	8	13
Ник Хайдфельд	22	С	12	7	7	10	11	10	16	С
Кими Райккёнен	-	-	10	С	5	С	6	2	20	8
Хуан Пабло Монтойя	-	-	7	С	4	4	4	7	3	3
Жак Вильнёв	9	5	11	С	10	7	7	С	-	-
Фелипе Масса	-	-	-	-	11	8	-	-	12	10
Дэвид Култард	3	3	1	2	6	6	12	5	11	12
Кристиан Клин	-	-	-	-	-	-	-	-	14	14
Ярно Трулли	8	15	5	5	8	9	16	13	9	5
Ральф Шумахер	5	С	3	1	3	3	2	4	5	7
Нараин Картикеян	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тьяго Монтейру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кристиан Алберс	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Патрик Фризахер	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Вырвавшись из шумной суматохи гоночной Имолы, посетите базилику Мадонны ди Сан Лука в Болонье, чтобы обрести покой и умиротворение

Результаты 2004 года

Гонка

- 1 Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004 1 ч 26:19,670
(212,405 км/ч)
- 2 Дженсон Баттон**
B.A.R-Honda 006 +9,072 с
- 3 Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW26
+21,617 с
- 4 Фернандо Алонсо**
Renault R24 +23,654 с
- 5 Ярно Трулли**
Renault R24 +36,216 с
- 6 Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2004 +36,683 с
- 7 Ральф Шумахер**
Williams-BMW FW26
+55,730 с
- 8 Кими Райккёнен**
McLaren-Mercedes -1 круг

Квалификация

- 1 Дженсон Баттон**
B.A.R-Honda 006 1:19,753
(222,673 км/ч)
- 2 Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004 +0,258 с
- 3 Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW26 +0,459 с
- 4 Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2004 +0,698 с
- 5 Ральф Шумахер**
Williams-BMW FW26 +0,785 с
- 6 Фернандо Алонсо**
Renault R24 +1,142 с
- 7 Такума Сато**
B.A.R-Honda 006 +1,160 с
- 8 Марк Уэббер**
Jaguar R5 +1,168 с

Лучший круг

- Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004, 1:20,411
(220,850 км/ч)

Знаете ли вы, что...

Фернандо Алонсо в любом случае уедет из Имолы лидером чемпионата мира. До этого ни одному из 10 испанцев, стартовавших а Гран При, не удавалось хотя бы на какое-то время возглавить чемпионат. Выше всех удалось забраться маркизу Альфонсо до Португа, который в 1957 году недолго занимал 5 место.

Хотите съездить?

Информация на сайте
www.autodromoilmo.com
Тел.: +39 05 423 4116

Глазами гонщика



Энтони Дэвидсон

«Мне не очень нравится узкая и ухабистая Имола, хотя здесь можно держать хороший темп. Первая шикана (Tamburello) проста – нужно всего лишь опереться о бордюр. Дальше Villeneuve – один из лучших поворотов. Tosa тоже довольно проста, но выводит она на подъем – важно, чтобы машина хорошо разогналась. Ходом влетаем в Piratella, а оттуда в Acque Minerali – это лучшая связка поворотов. Первый зажимаешь, затем распускаешь машину, и вновь резкое движение рулем – оттуда поднимаемся к Variante Alta, где можно отыграть массу времени. Rivazza – очень серьезный поворот, здесь жесткое торможение, Variante Bassa – просто медленная шикана».



ИМОЛА, САН-МАРИНО

Длина круга 4,933 км Количество кругов 62
Дистанция гонки 305,609 км



Сказочный момент для Тамбэ — и Франции: на подиуме в Имоле он в компании соотечественников, Арну и Проста

ПО ДОРОГЕ ВОСПОМИНАНИЙ

Победить на Ferrari в Имоле!

Патрик Тамбэ был не слишком заметен в Ф1, но дню его славы завидуют многие

Если ты гонщик Ferrari и тебе суждено одержать в Ф1 всего две победы, наверняка тебе хотелось бы, чтобы хоть одна из них пришла в Италии. Вот и Патрик Тамбэ одержал свою вторую (и последнюю) победу в Италии, правда, не в Монце, а в Имоле — но все же в его карьере это был особенный момент.

Накануне сезона-82 он остался без места в Ф1, поскольку из Ligier его уволили, и потому его очень взволновало приглашение заменить в Ferrari трагически погибшего в Цольдере Жюль Вильнёва. За рулем Ferrari под вильнёвским номером 27 Тамбэ дебютировал в Голландии, а тремя гонками позже, в Германии, одержал свою первую победу, оправдав лучшие надежды Ferrari, только что потерявшей в

аварии, произошедшей на квалификации, еще и Дидье Пирони (карьера которого на этом практически закончилась).

Тамбэ остался в Ferrari и на следующий сезон, в котором его напарником был Рене Арну. Забавно, но поначалу гонка в Имоле складывалась не в пользу Патрика. Со старта он держался позади обладателя поула Арну, но потом уступил позицию самому быстрому гонщику в этот день, Рикардо Патрезе (Brabham). Прозевав момент своего пит-стопа, Патрезе пропустил Тамбэ на первую позицию, но вскоре повис у него на хвосте.

Когда до финиша оставалось пройти лишь 6 из 60 кругов, Патрезе проскочил мимо Тамбэ и помчался, как все считали, к победе. Одна-

ко Патрик отыгрался в Asque Minerali, куда Brabham зашел слишком широко. Тамбэ финишировал первым — к огромной радости поклонников Ferrari, а Арну занял третье место, пропустив на второе Алена Проста (Renault). Между прочим, это был последний чисто французский подиум в Ф1.

К сожалению, по ходу сезона конкурентоспособность Ferrari шла на убыль, и в оставшихся шести гонках Тамбэ удалось заработать всего 9 очков. Максимум, чего он добился, проведя два следующих года в Renault, — второе место на ГП Франции '84. Когда Renault покинула Ф1, он отъездил год в слабой команде Haas Lola, после чего ушел из гонок Гран При.

Стюарт Уильямс

‘ПОТЕРЯВ ДИДЬЕ ПИРОНИ, FERRARI ВСЕ СВОИ НАДЕЖДЫ СВЯЗЫВАЛА С ПАТРИКОМ ТАМБЭ’

Тамбэ летит к победе в Имоле; ему достался не только Ferrari Вильнёва, но и его номер 27



ПОГАДАЕМ

Точность — это все!

Ошибка в Имоле может обойтись очень дорого

Каждый год, отправляясь в Имолу, мы надеемся, что едем туда в последний раз. И каждый раз автодрому имени Энцо и Дино Феррари удается устоять. Впрочем, стоит ли удивляться, ведь речь идет о трассе, названной в честь величайшего гоночного патриарха Италии (и его сына). Разве же можно такую закрыть, пусть она и не соответствует стандартам Ф1?

Когда Ф1 впервые приехала в Имолу в 1979 году, комплекс боксов и пит-лейн поразили всех. Сегодня они кажутся безнадежно тесными, а клинообразный пэддок не позволяет разместить необходимое — по мнению команд, во всяком случае — количество тягачей и палаток. Неудивительно, что давно уже сложилось впечатление об Имоле как об отжившей свое трассе. В общем, поспе-



Год назад старт не обошелся без потерь

шите насладиться путешествием в эти края, пока Ф1 сюда еще навевается.

Для гонщиков она не представляет особой сложности, даже несмотря на то, что входит в тройку трасс (наряду с Интерлагосом и Стамбулом), на которых гонки идут против часовой стрелки.

Обычно ГП Бразилии проводился за две недели до Имолы, позволяя потренировать мышцы шеи, хотя боковые нагрузки на шею в Италии не так велики, поскольку здесь всего несколько длинных быстрых левых поворотов. Правда, и здесь она устает от жестких скачков по поребрикам и интенсивных торможений.

Это старая трасса (первую гонку она приняла еще в 1952 году), и потому она узковата, что вынуждает гонщиков быть особенно точными в своих действиях. Одна ошибка — скажем, в Variante Alta — и скользкая трава приведет вас прямо в отбойник.

Узость трассы постоянно провоцирует многочисленные столкновения с повреждением носовых обтекателей в стартовой толчее. В дальнейшем заботиться нужно только о моторах и шинах. Имола для большинства команд будет второй гонкой с одним мотором — серьезная проблема, ведь возможны отказы. Всем остается лишь надеяться, что их мотор выживет — как, собственно, и сама трасса.

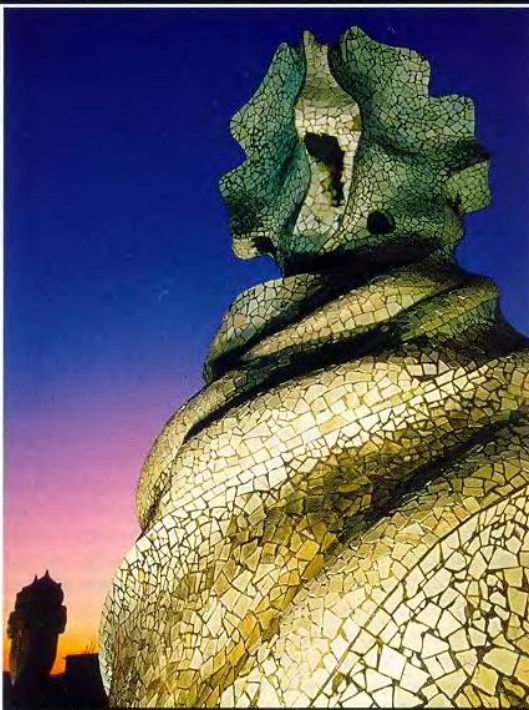
Морис Хэмилтон

5 Знакомая трасса испытает любого

Команды тренируются здесь постоянно и хорошо знают трассу, но загадок с настройками все равно будет предостаточно

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	5	1	1	1	1	1	1	1	1
Рубенс Баррикелло	3	3	4	С	2	НС	2	3	5	2
Дженсон Баттон	10	17	21	15	6	12	5	9	14	8
Такума Сато	-	-	-	-	18	С	-	-	3	5
Фернандо Алонсо	-	-	18	13	-	-	3	2	8	4
Джанкарло Физикелла	13	9	19	14	12	С	17	С	12	7
Марк Уэббер	-	-	-	-	20	НС	12	7	9	12
Ник Хайдфельд	19	16	10	6	8	4	14	10	15	С
Кими Райккёнен	-	-	9	8	5	С	20	С	13	11
Хуан Пабло Монтойя	-	-	12	2	4	2	9	4	2	С
Жак Вильнёв	6	С	7	3	15	7	11	С	-	-
Фелипе Масса	-	-	-	-	11	5	-	-	17	9
Дэвид Култард	4	2	3	5	7	3	8	С	10	10
Кристиан Клин	-	-	-	-	-	-	-	-	16	С
Ярно Трулли	7	12	6	4	9	10	4	С	4	3
Ральф Шумахер	5	4	5	С	3	11	7	5	6	6
Нараин Картикеян	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тьяго Монтейру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кристиан Алберс	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Патрик Фризахер	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Эта удивительная мозаичная крыша – элемент одного из самых нестандартных жилых кварталов в мире – Каса Мила в пригороде Барселоны (построен по проекту Антонио Гауди)

Результаты 2004 года

Гонка

- Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004 1 ч 27.32,841 (209,205 км/ч)
- Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2004 +13,290 с
- Ярно Трулли**
Renault R24 +32,294 с
- Фернандо Алонсо**
Renault R24 +32,952 с
- Такума Сато**
B.A.R.-Honda 006 +42,327 с
- Ральф Шумахер**
Williams-BMW FW26 +1:13,804 с
- Джанкарло Физикелла**
Sauber-Petronas C23 +1:17,108 с
- Дженсон Баттон**
B.A.R.-Honda 006 -1 круг

Квалификация

- Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004, 1:15,022 (222,031 км/ч)
- Хуан Пабло Монтойя**
Williams-BMW FW26 +0,617 с
- Такума Сато**
B.A.R.-Honda 006 +0,787 с
- Ярно Трулли**
Renault R24 +1,122 с
- Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2004 +1,250 с
- Ральф Шумахер**
Williams-BMW FW26 +1,271 с
- Оливье Панис**
Toyota TF104 +1,291 с
- Фернандо Алонсо**
Renault R24 +1,400 с

Лучший круг

- Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004, 1:17,450 (215,070 км/ч)

Знаете ли вы, что...

В конце стартовой прямой на автодроме «Каталунья» колеса автомобиля Формулы 1 совершают полный оборот за 0,02 секунды, а каждый элемент шины контактирует с асфальтом на протяжении 0,002 секунды.

Хотите съездить?

Информация на сайте
www.circuitcat.com
Тел.: +34 93 571 97 71

Глазами гонщика



Энтони Дэвидсон

«Стремительная трасса. 3-й поворот очень быстр, как и 4-й. 5-й напоминает шпильку на спуске, за которым следует подъем из 6-го поворота к 7-му – очень приятное место, если все сделано верно. Campsa – закрытый повороте, перед которым не надо тормозить, лишь чуть убрать газ. Очень кстати появилась новая шпилька – 1-я передача, нужна хорошая тяга. Banc Sabadell – самый противный поворот в Ф1: шины работают здесь на пределе, потому что совсем нет прижимной силы. Но далее следуют два лучших поворота в Ф1: New Holland проходит в пол на 5-й, а в последнем повороте можно действовать весьма агрессивно, потому что здесь развивается приличная прижимная сила».



БАРСЕЛОНА

Длина круга 4,627 км Количество кругов 66
Дистанция гонки 305,256 км



LAT ARCHIVE. LORENZO BELLACALAT. GETTY IMAGES

ПО ДОРОГЕ ВОСПОМИНАНИЙ

Андретти винить некого

Отец блистал, сын разочаровал – но кое-что Майкл все же продемонстрировал

Талантливых американцев в Формуле 1 не было со времен чемпиона 1978 года Марио Андретти. Гран При Испании 1993 года знаменовал собой начало новой американской эры: на старт вышел Майкл Андретти, сын Марио.

От последнего из американцев, участвовавших в гонках Ф1, ждали многого. Чемпион Indycar 1991 года, победитель множества формульных гонок, – он был, безусловно, талантлив. К тому же он получил место в одной из лучших команд, McLaren. И пусть его напарником был несравненный

Айртон Сенна – будущее для Майкла выглядело в розовом свете.

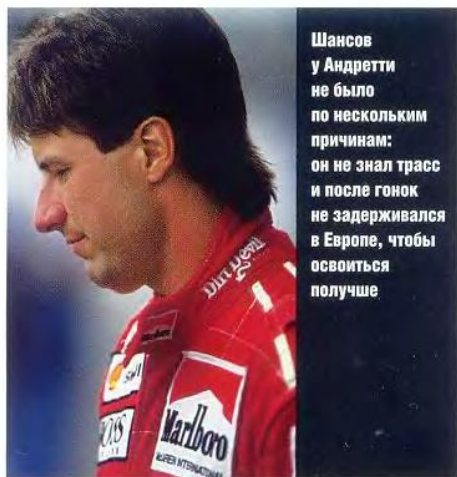
Правда, из-за недостатка предсезонных тренировок освоиться ему было нелегко. К тому же он оказался в невыигрышном положении из-за введенного в том сезоне ограничения на количество кругов в квалификации – ведь он, американец, ни на одной из европейских трасс еще не гонялся. Четыре схода в четырех первых гонках, причем в первых трех он проехал всего 4 круга, не предвещали ему ничего на пятом этапе в Барселоне. Но Майкл, похоже, наконец-то разобрался в своих проблемах. В квалификации он был 7-м (это чуть хуже, чем в двух предыдущих гонках, где он был 6-м), но Сенна был всего на 4 позиции впереди и впервые в 1993-м стартовал из первого ряда.

В гонке Майкл не показал ничего выдающегося, но ехал стабильно и

обнаружил проблески мастерства, которого все от него ждали. Он вышел на 6-ю позицию, благодаря неудачному старту Вендлингера (Sauber), и оказался 5-м, когда сошел Дэймон Хилл (Williams). Ему удалось показать пятое время круга (правда, уступив Сенне 1,5 с) и заработать первые очки.

Дальше дела должны были пойти на лад, но оказалась, что Испания была лишь ярким моментом – и не более того. В следующих семи гонках он был 8-м, 14-м, 6-м, трижды сошел, снова был 8-м и, наконец, поднялся на подиум, заняв 3-е место – но это, по иронии судьбы, была его последняя гонка в Ф1 (ГП Италии). Сразу после нее Майкл объявил о решении вернуться в Америку, которое он явно принял до поездки в Монцу. Сумей он победить, разговор с Ронном мог закончиться иначе, а так в трех последних гонках его заменил тест-пилот команды Мика Хякиннен. Для финна это было началом долгой продуктивной карьеры в McLaren.

Стюарт Уильямс



Шансов у Андретти не было по нескольким причинам: он не знал трасс и после гонок не задерживался в Европе, чтобы освоиться получше

‘ЧЕТЫРЕ СХОДА В ПЕРВЫХ ЧЕТЫРЕХ ГОНКАХ НЕ СУПИЛИ ЕМУ В БАРСЕЛОНЕ НИЧЕГО ХОРОШЕГО’

ПОГАДАЕМ

Ехать нужно очень аккуратно

Длинные быстрые повороты – главная забота в Испании

Испания остается наиболее привлекательным местом для европейских болельщиков. Дешевые авиарейсы, красивый город играют им на руку, даже несмотря на заоблачные цены в местных гостиницах. Сама трасса располагается посреди пыльной и непривлекательной индустриальной зоны рядом с шоссе Барселона–Жерона, но если ехать туда на электричке, то ничего этого не видно.

Но, внимание! Если вы поедете в Барселону в этом году, полагаю, правильнее будет в пятницу не торчать на трассе, а посвятить этот день знакомству с городом. Как известно, каталонская трасса – излюбленное место проведения тестов. Накрутив здесь за год по 2500 кругов, команды знают ее как свои пять пальцев. В общем, в первый день уикенда здесь вряд ли будет что-то происходить, учитывая необходимость беречь моторы, чтобы они отходили еще и следующую гонку в Монако.

Команды, которые имеют право, желают и могут себе позволить выпустить в пятницу третью машину (McLaren, Toyota, Red Bull и Jordan), используют эту возможность, чтобы потренировать своего тест-пилота и уточнить выбор шин на остаток уикенда. Если вы болеете за де ла Росу, то можете не сомневаться – пятничные заголовки в газетах будут принадлежать ему (разве что Вурц вернется на тесты). Впрочем, поклонникам McLaren вряд ли удастся как следует насладиться заездами своих героев – такая обратная сторона регламента, придуманного во имя экономии денег (как тут говорят), а вовсе не для того, чтобы развлекать публику, купившую билеты.

В любом случае команды будут испытывать проблемы в поисках баланса (во всех смыслах). Нейтральная поворачиваемость – главное, что нужно в здешних быстрых поворотах, требующих высокой прижимной силы. Износ шин не так страшен, поскольку покрытие трассы обновлено, но, как ни крути, а Барселона остается территорией Ferrari и Bridgestone. Правда, и Renault с Michelin неплохо выглядели здесь зимой. В общем, подождем субботней квалификации – она покажет, кто тут самый быстрый.

Морис Хэмилтон



Барселона, пятница: звездный час де ла Росы

6 Бриллиант в стальной оправе

Главная гонка сезона сулит два часа безумной карусели в коридоре из стальных рельсов. Пилотам будет явно не до окрестных красот

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	С	2	1	3	2	5	3	4	С
Рубенс Баррикелло	6	2	4	2	5	7	7	8	6	3
Дженсон Баттон	14	С	17	7	8	С	НС	НС	2	2
Такума Сато	-	-	-	-	16	С	-	-	7	С
Фернандо Алонсо	-	-	18	С	-	-	8	5	3	С
Джанкарло Физикелла	8	3	10	С	11	5	12	10	10	С
Марк Уэббер	-	-	-	-	19	11	9	С	11	С
Ник Хайдфельд	18	8	16	С	17	8	14	11	17	7
Кими Райккёнен	-	-	15	10	6	С	2	2	5	С
Хуан Пабло Монтойя	-	-	7	С	1	С	3	1	9	4
Жак Вильнёв	17	7	9	4	14	С	11	С	-	-
Фелипе Масса	-	-	-	-	13	С	-	-	16	5
Дэвид Култард	3	1	1	5	2	1	6	7	8	С
Кристиан Клин	-	-	-	-	-	-	-	-	14	С
Ярно Трулли	2	С	8	С	7	4	4	6	1	1
Ральф Шумахер	9	С	5	С	2	3	1	4	12	10
Нараин Картикеян	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тяго Монтейру	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кристиан Алберс	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Патрик Фризакер	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Гран При Монако – во всех отношениях удивительная гонка в календаре чемпионата. Пятница здесь свободна от заездов и отдана под различные мероприятия – как светские, так и просто приятные

Результаты 2004 года

Гонка

- Ярно Трулли**
Renault R24 1 ч 45:46,601 (145,880 км/ч)
- Дженсон Баттон**
B.A.R-Honda 006 +0,497 с
- Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2004 +1:15,766 мин
- Хуан Пабло Монтойя**
Williams FW26 -1 круг
- Фелипе Масса**
Sauber-Petronas C23 -1 круг
- Кристиано да Матта**
Toyota TF104 -1 круг
- Ник Хайдфельд**
Jordan EJ14 -2 круга
- Оливье Паницс**
Toyota TF104 -3 круга

Квалификация

- Ярно Трулли**
Renault R24, 1:13,985 (162,519 км/ч)
- Дженсон Баттон**
B.A.R-Honda 006 +0,411 с
- Фернандо Алонсо**
Renault R24 +0,423 с
- Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004+0,531 с
- Кими Райккёнен**
McLaren-Mercedes MP 4-19 +0,607 с
- Рубенс Баррикелло**
Ferrari F2004+0,731 с
- Такума Сато**
B.A.R-Honda 006 +0,842 с
- Дэвид Култард**
McLaren-Mercedes MP 4-19 +0,966 с

Лучший круг

- Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004, 1:14,439 (161,528 км/ч)

Знаете ли вы, что...

Шпилька Grand Hotel является самым медленным поворотом всей Формулы 1. Гонщики проходят ее на скорости около 50 км/ч, а чтобы их машины могли вписаться в этот узкий 180-градусный вираж, на них значительно увеличивают максимальный угол поворота колес.

Хотите съездить?

Информация на сайте www.acm.com
Тел.: +377 93 15 26 00

Глазами гонщика



Рубенс Баррикелло

«К первому повороту подлетаешь на скорости 270 км/ч – трасса в этом месте внезапно сужается, что увеличивает вероятность столкновения на старте. Последующий подъем гораздо круче, чем кажется по ТВ. К его концу скорость достигает 250 км/ч, а на площади у казино нужно быть крайне осторожным в дождь. В шпильке Grand Hotel тормозишь на спуске – промедление грозит серьезными последствиями.

В Nouvelle Chicane после прохладного, темного и очень шумного тоннеля нужно за 80 метров затормозить с 290 км/ч до 80 – обогнать можно лишь здесь. Поворот Tabac узкий, и ты не видишь выход из него. В двойном правом Rascasse очень любят собираться фотографы, а в последнем повороте, Anthony Noghes, нужно набраться смелости и пройти как можно ближе к стене».



МОНТЕ-КАРЛО

Длина круга 3,340 км
Количество кругов 78
Дистанция гонки 260,520 км



На улочках Монте-Карло даже не самая быстрая машина в руках умелого пилота может оказаться серьезным оружием – в 1989-м Стефано Модена доказал это

по дороге воспоминаний

Шампанское для Стефано

В Монако Модена впервые поднялся на подиум – он оказался последним для Brabham

Начало карьеры Стефано Модены выглядело весьма многообещающим. В 1986-м итальянец выиграл Европейскую Формулу 3, затем стал победителем Формулы 3000 и под конец 1987-го дебютировал в Brabham. К сожалению для него, Берни Экклстоун продал команду, и она пропустила чемпионат 1988 года. Модена был вынужден целый год ездить на безнадежном EuroBrun, но затем вновь сел за руль Brabham.

Третья гонка сезона '89 проходила в Монако. Для Модены Гран При начался с предквалификации, где итальянец был лучшим. Затем последовала квалификация – по сумме двух дней Стефано оказался восьмым, без малого три секунды уступив времени McLaren Айртону Сенны. Бразилец и в гонке был неудержим – с самого старта он умчался вперед и больше его никто не видел. Вторую позицию с первого до последнего круга занимал напарник Сенны Алэн Прост, а вот позади пары красно-белых машин события разворачивались гораздо увлекательнее.

Началось с того, что еще на стартовом поле заглох двигатель на Williams Рикардо Патрезе – итальянцу пришлось начинать гонку последним. Второй пилот Фрэнка Уильямса, Тьерри Бутсен, поначалу держался третьим, но пробил шину и несколько кругов простоял в боксах. Недолго

занимал высокую позицию и Найджел Мэнселл – на его Ferrari сломался селектор коробки передач.

Модена же тем временем поднялся до пятой позиции, и это было еще не все – сначала идущий перед ним Андреа де Чезарис подтвердил свою репутацию сорвиголовы, зацепив Lotus Нельсона Пике, когда обгонял бразильца на круг, а затем из-за перебоев в зажигании на пит-лейн пришлось отправиться Мартину Брандлу. Так за 30 кругов до финиша Стефано стал третьим.

Эту позицию он никому не уступил до самого финиша, заслужен-

но поднявшись вместе с Сенной и Простом в княжескую ложу для награждения. Для самого пилота этот подиум стал первым в карьере, для моторов Judd – одним из всего лишь восьми, завоеванных в Ф1, а вот в долгой истории Brabham он был 124-м по счету – и последним. На тот момент больше подиумов было лишь у Ferrari, McLaren и Lotus.

Что же касается Модены, то он так и не смог раскрыть свой талант в Ф1. После нескольких сезонов, проведенных в Brabham, Tyrrell и Jordan, Стефано покинул мир Больших Призов.

Александр Кабановский



‘ВМЕСТЕ С СЕННОЙ И ПРОСТОМ МОДЕНА ЗАСЛУЖЕННО ПОДНЯЛСЯ В КНЯЖЕСКУЮ ЛОЖУ ДЛЯ НАГРАЖДЕНИЯ’

ПОГАДАЕМ

Сыграем в рулетку

Трудности с выбором тактики не минуют никого

Пытаться предсказать развитие событий на Гран При Монако – все равно что играть в рулетку в казино, вокруг которого и закручена трасса. Занятие это, несомненно, увлекательное, вот только добиться успеха очень и очень непросто. Начнем с того, что единственная помарка, допущенная пилотом за два часа гонки, приводит не к короткой прогулке по гравийной зоне безопасности, как на других этапах, а к удару в металлический рельс и последующему сходу. Одно лишь это обстоятельство способно перечеркнуть любые гипотетические построения.

Немало головной боли мозговым центрам команд доставит и выбор стратегии гонки. Казалось бы, запрет на замену шин диктует тактику единственного пит-стопа. Более того, кто-то может попытаться даже залить бак до краев, рассчитывая при определенном стечении обстоятельств (появлении на трассе машины безопасности) добраться до финиша и вовсе не заезжая в боксы. Но тогда нечего и думать о хорошем результате в квалификации. А значит – есть шанс застрять за еще более «груженной» и медленной машиной, а то и вовсе повредить автомобиль в традиционной толчее первого поворота.

Если же делать ставку на квалификацию (а поул в Монако – это половина победы), то придется извлекаться от лишнего горючего, раньше конкурентов посещать пит-лейн, что в условиях нынешних правил равносильно проигрышу.

И тем не менее фавориты у гонки есть. Прежде всего это Renault: надо ли напоминать, что именно в Монако год назад Ярно Трулли поставил красивую желто-синюю точку в красной полосе непрерывных побед Михаэля Шумахера. Сам же действующий чемпион не выигрывал здесь с 2001 года – дольше, чем на какой-нибудь другой трассе. Но и его нельзя сбрасывать со счетов – пять побед на улочках княжества тому порукой. Стоит упомянуть и Дэвида Култарда, который всегда выглядит сильно на трассе у стен собственного отеля. Кроме того, еще один действующий пилот уже побеждал здесь – в 2003-м сильнейшим стал Хуан Пабло Монтойя. Впрочем, шансы сорвать банк в Монте-Карло есть еще у многих. Главное – обязательно добраться до финиша.

Александр Кабановский



Год назад пара Renault лидировала в гонке, но Алонсо свою машину разбил

Черный флаг

Дорогой Дженсон!

О боги! Что это за старт сезона, я тебя спрашиваю? Есть ли во всей этой суете, имя которой Ф1, хоть какой-то смысл? Есть ли логика? После десяти подиумов в 2004 году и победы в классе В чемпионата мира по Ф1 (т. е. в трехлитровом классе одноместных машин, которые выкрашены в любой цвет, кроме красного, и за рулем которых нет Михаэля Шумахера), казалось, что 2005 год с самого старта принесет обильные плоды.

Твои глаза горели ожиданием первой победы, а самураи из Honda, улыбаясь, похлопывали тебя по спине, будучи уверенными в силе своего мотора.

И тут – бац! – не успел ты погреться в лучах славы, только собравшись развить прошлогодний успех, как все полетело в тартарары из-за куса замасленного дымящегося железа. Однако будь справедлив, Дженс. Я кропаю эти строки накануне Бахрейна, и вполне возможно, что к этой гонке кудесники из Honda найдут ту потерявшуюся пробку,

Держись, Дженс,
все не так уж плохо:
даже если Ник
покажет себя
в Williams тигром,
Фрэнк тебе заплатит –
отступные

которая не дает маслу вытечь из мотора, и ты помчишься к победе впереди всех конкурентов из Renault, McLaren и Toyota. Но помни: главное в нашем деле – избежать недооценки соперников. (Я, например, был уверен, что в Сепанге Култард очков не наберет – и теперь вынужден расписаться в своем полном незнании Ф1.)

Однако готов держать пари, что в Сахире тебе, старина, тоже ничего не светит. Конечно, после кислого начала сезона вновь пошли пересуды насчет того, чем тебе предстоит заниматься в 2006 году. Ты полагаешь, что говорить об этом рановато, но уже вполне заметны первые признаки того, что следующим твоим работодателем будет некто Ф. Уильямс. После неудачных для тебя разбирательств с комиссией FIA по контрактным спорам я, как и многие, понял так, что



тебе предстоит перейти в Williams, если к концу июля ты не сможешь набрать 70 процентов очков, которые к тому моменту будут у лидера чемпионата. Или там речь шла о 75 процентах и конце августа? Как бы то ни было, мои друзья-журналисты уверяют: если расклад выйдет таким, тебе придется собирать пожитки и отправляться в Гроув. А сэр Фрэнк Уильямс должен будет тебя принять.

Впрочем, поскольку речь идет об Ф1, а Williams – это Уильямс, нельзя исключать, что, когда сей день придет, прагматизм может вновь перевесить все прочие соображения. Тем более что Быстрый Ник выглядел в Малайзии весьма убедительно и финишировал третьим. К тому же он, кажется, немец, так что, я полагаю, высшие бонзы BMW уже распорядились, чтобы духовые оркестры заранее приступили к репетициям, а мюнхенские пивовары готовились к всплеску спроса на их продукт. Стоило Нику взойти на подиум в Сепанге вместе с Фернандо и Ярно, и баварские бюргеры из BMW окончательно уверовали в собственную правоту, поскольку это они заставили Фрэнка предпочесть их земляка бразильскому развозчику пиццы.

Я не утверждаю, что на Фрэнка так уж легко повлиять, но надо признать, что среди ветеранов бизнеса Ф1 он – самый прагматичный. У него может быть заключен с тобой предварительный контракт на 2006 год – велика важность! Если в интересах команды надо будет оставить Хайдфельда и Уэббера, он так и сделает. Даже если ему придется выписать внушительный чек, чтобы только откупиться от тебя.

Само собой, дело B.A.R.-Honda, как они там собираются решать свои нынешние проблемы. Но я не могу избавиться от чувства, что живет в Англии такой человек по фамилии Ричардс, который просто ухаживает, глядя на то, как его бывшая конюшня тащится в хвосте, будто вериги надела. Тебе же, понятное дело, невесело, поскольку ты в этом капризном бизнесе уже шестой год, и пора бы уже перескочить из категории юных дарований в разряд опытных бойцов. Ведь пока ты тут весь в плену переживаний, времечко летит ох как быстро...

За кружечкой пивка искренне твой

Доброжелатель

‘Велика важность: у Фрэнка с тобой предварительный контракт на 2006 год! Если в интересах команды надо будет оставить Хайдфельда, он так и сделает’

Не пропустите следующий, июньский выпуск F1 Racing

McLaren и Кими – волшебство гармонии!

2005-й для Кими Раяккёнена и его команды начался не лучшим образом, но потенциал у этого союза огромный, так что готовьтесь – они себя еще покажут! Плюс: один из наших ведущих авторов, Питер Уиндзор, тестирует прошлогоднюю Toyota TF104!



STEVE ETHEINGTON/LAT