

F1 RACING

К ПОРТРЕТУ ЧЕМПИОНА



**ФЕРНАНДО
АЛОНСО**
от А до Z

ПЛЮС

От гонки к гонке:
«Как я выиграл
этот титул»

ДЕТАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

ПОЧЕМУ КИМИ НЕ ПОБЕДИЛ?

САМЫЙ БЫСТРЫЙ ГОНЩИК,
САМАЯ БЫСТРАЯ МАШИНА —
ТАК В ЧЕМ ЖЕ ДЕЛО?

ЭКСКЛЮЗИВ

**ЧТО ЗА
ЧЕЛОВЕК
МАКС
МОСЛИ?**

Питер Уиндзор
пообщался
с главой FIA



» ОЧЕРЕДНАЯ ОШИБКА
СКАНДАЛИСТА **БАТТОНА?**

» ЧТО ТАКОЕ «ПАРОВОЗИК ИМЕНИ
ТРУЛЛИ» И ПОЧЕМУ ЕГО
НИКТО НЕ ЛЮБИТ?

» ВЫ НЕ СЛЫШАЛИ О РУПЕРТЕ
КИГАНЕ? А ЗРЯ...

РЕДАКЦИЯ

главный редактор
Андрей Ларинин

выпускающий редактор
Андрей Лось

редактор
Александр Кабановский

литературная редакция
Елена Эйдинова
Татьяна Захарова

корректор
Марина Ионова

переводчик
Ирина Ветохина

и. о. директора по рекламе
Евгения Багрянцева

менеджер по маркетингу
Анастасия Залогина

арт-директор
Витаутас Черняускас

ответственный секретарь
Анна Медведова

допечатная подготовка
Сергей Миленко

верстка
Трофим Чикин

ITC PUBLISHING
International Trade Consumer Publishing

президент
Сергей Арабаджи

вице-президенты
Михаил Лаптев
Наталья Петровская

исполнительный директор
Ольга Горянинова

директор по рекламе
Наталья Иванчикова

директор по развитию
Олег Овчинников

технический директор
Алексей Груша

директор интернет-проектов
Владимир Возняк

менеджер по
распространению
Галина Крюкова

ПОДПИСКА

МИРОВОЙ ЛИДЕР СРЕДИ ЖУРНАЛОВ О ФОРМУЛЕ 1

Телефон для справок: (095) 681 9142; факс: (095) 681 3920; электронная почта: info@f1racing.ru

Сезон Ф1 закончен... Да здравствует сезон А1!

Ну вот и все! Самый яркий за последние годы сезон Формулы 1 завершен. Чуда не произошло – сине-желтый экспресс Renault привез к победе в чемпионате мира испанца Фернандо Алонсо, попутно опередив McLaren и в Кубке конструкторов.

Второе кажется особенно примечательным. Стремительного полета «серебряных стрел» оказалось недостаточно, чтобы добыть главную, по мнению Рона Денниса, награду в автоспорте!

Впрочем, его мнение мало кто разделяет. Да, всем нам хорошо известно, что результаты Кубка конструкторов имеют для команд реальный денежный эквивалент – об этом давным-давно позаботился Берни Экклстоун, на этом построена «его» Формула 1. Но для нас, болельщиков, хозяйственные заботы владельцев команд, согласитесь, – дело совершенно пустое!

Тем не менее нельзя не поздравить истинного героя нынешнего чемпионата – Флавио Бриаторе, мастера переигравшего старину Рона на всех фронтах. Флав с максимальной выгодой для Renault использовал малейшие просчеты McLaren, создав в первой половине сезона комфортное преимущество в личном зачете, а затем организовал работу команды так, чтобы дожать своих соперников и в Кубке конструкторов.

Не сомневаюсь: болельщики и эксперты еще долго будут смаковать подробности великолепной схватки Renault и McLaren, так украсившей нынешний сезон. Ну а нас, поклонников отечественного автоспорта, ждут волнения на другом фронте. Российская сборная вышла на старт нового многоэтапного чемпионата, А1 Гран При, который не даст нам скучать в ожидании нового сезона Ф1. Его формула – Кубок мира по автоспорту – кажется необычной, ведь во главу угла поставлено сражение национальных сборных. Но и здесь на первых ролях, несомненно, будут личности, гонщики. И

Николай Фоменко и Алексей Васильев
первыми вошли в бурные воды А1 Гран При



для наших ребят это великолепная возможность доказать всему миру, что мы в состоянии составить достойную конкуренцию гонщикам стран, имеющих богатые традиции в автоспорте.

АНДРЕЙ ЛАРИНИН,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Авторы

Питер Уиндзор

Нет в Формуле 1 другого журналиста, столь же глубоко знающего спорт, как Питер. Его опыт позволяет смотреть на вещи гораздо шире, и в этом номере он предлагает нам свои интервью с Кими Райккёненом (с. 44) и Максом Мосли (с. 96)



Дом Тэйлор

Его сильная сторона – умение оперировать очевидными, хотя не всегда и не для всех приятными фактами. К примеру, как ни крути, а Ярно Трулли был в этом году досадной помехой более быстрым гонщикам, проигравшим ему квалификацию, – с. 68



Стивен Ти

Этот парень – между прочим, и сам отличный фотоснайпер – руководит агентством LAT, обслуживающим F1 Racing. Полистайте этот и другие номера нашего журнала – и вы наверняка оцените наш выбор



Тед Хамбл-Смит

Взгляните еще разок на фото McLaren MP4-20 на обложке этого номера, а также снимки в материале об этой машине (с. 50). Все они – дело рук Теда, тягу к машинам которого в свое время оценили и в армии (на фото – справа)



Стюарт Уильямс

Этот номер – 79-й и последний для нашего Уигги, отработавшего в лондонской редакции последние шесть лет на посту исполнительного директора. Он будет руководить новым проектом, обслуживая PR-программы футбольного клуба Manchester United



Русская Редакция F1 Racing
(F1 Racing Russian Edition)

Издатель
ООО «АйтиСи Паблшинг»

Учредитель
ООО «АйтиСи Паблшинг»

Свидетельство о регистрации
ПИ №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 лицензии. Журнал печатается и распространяется ООО «АйтиСи Паблшинг» с разрешения

Progress Media Limited и Haymarket Consumer Publication Limited (Великобритания).

Печать – Политехнический комплекс «Трушинская площадь» тел: (095) 781-1010, www.pkp.ru За содержание рекламной информации ответственность несет рекламодатель. Он также отвечает за достоверность рекламы, за соблюдение авторских прав

и других прав третьих лиц, за наличие в рекламной информации необходимых ссылок, предусмотренных законодательством. Передачей материалов рекламодатель подтверждает передачу издательству прав на их изготовление, тиражирование и распространение. Полная или частичная перепечатка материалов журнала допускается только по предварительному разрешению компании.

© «АйтиСи Паблшинг», 2005
Все права защищены
Русская Редакция F1 Racing
Ноябрь 2005

Тираж 60 000 экз.
Подписной индекс – 11165
Цена свободная

↓ НАШИ РУБРИКИ

- 3 **КОЛОНКА РЕДАКТОРА**
Гоночный сезон закончен. Требуем продолжения!
- 10 **ПАДДОК**
В 2006 году на старт могут выйти 11 команд
- 32 **ПИТЕР УИНДЗОР**
Флавио дал миру еще одного чемпиона
- 34 **АЛАН ХЕНРИ**
Фернандо Великолепный – настоящий клад для Ф1!
- 36 **ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ**
Алонсо, конечно, чемпион, но Кими – тоже герой
- 62 **Ф1 НА ОДИН: ДЖАНКАРЛО ФИЗИКЕЛЛА**
Как ему гоняется в одной команде с чемпионом мира?
- 74 **Ф1 НА ОДИН: РАЛЬФ ШУМАХЕР**
Сезон прошел лучше, чем Ральф ожидал...
- 128 **ЧЕРНЫЙ ФЛАГ**
Эдди Джордан не верит, что Кими перейдет в Ferrari

↓ НАШИ СТАТЬИ

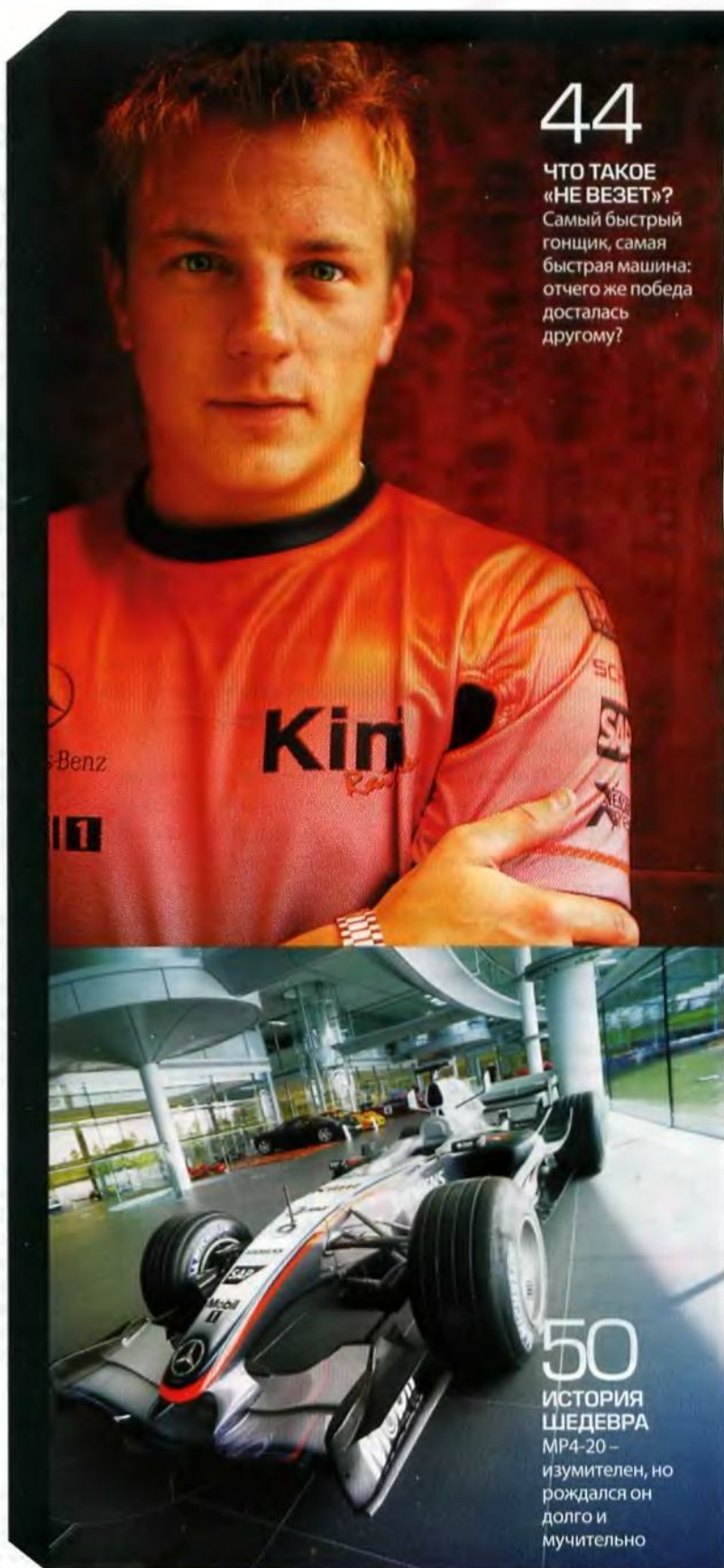
- 38 **ФЕРНАНДО АЛОНСО: ОТ А ДО Z**
Букварь его чемпионского сезона
- 44 **ПОЧЕМУ КИМИ НЕ ПОБЕДИЛ?**
Дело не только в ненадежности техники
- 50 **ИЗУМИТЕЛЬНЫЙ McLAREN MP4-20**
История возрождения команды Рона
- 56 **ЕЩЕ ОДНА ОШИБКА СКАНДАЛИСТА БАТТОНА?**
Послушаем, что говорят в падрокке
- 64 **СИДЯ НА КРАСИВОМ ХОЛМЕ...**
Есть в Сузукэ местечко, откуда смотреть гонки лучше всего
- 68 **«ПАРОВОЗИК ИМЕНИ ТРУЛЛИ» ОТПРАВЛЯЕТСЯ!**
Все по местам! Вот только гонка ваша пойдет прахом...
- 76 **ТЬЯГО МОНТЕЙРУ – МИСТЕР НАДЕЖНОСТЬ**
До него такое не удавалось ни одному новичку...
- 80 **НОВАЯ СЕРИЯ A1**
Плоть от плоти Формулы 1, практически ее сестра
- 86 **БРЭНДС-ХЕТЧ – ЛУЧШАЯ БРИТАНСКАЯ ТРАССА**
Какие были времена, какие гонки, какие гонщики!
- 90 **НАШИ В ФОРМУЛЕ RENAULT**
Алешин: Пост сдал! Афанасьев: Пост принял!
- 96 **ЧТО ЗА ЧЕЛОВЕК МАКС МОСЛИ?**
А президент FIA – интереснее, чем мы думали!
- 102 **КИГАН И СЕЙЧАС БЫСТРЕЕ МНОГИХ БЫСТРЫХ**
Плейбой «поневоле» и забытый талант
- 106 **ТИХОНЯ СПЕНС**
Трагическая судьба улыбчивого британца

↓ БОЛЬШИЕ ПРИЗЫ

- 110 **ГП БРАЗИЛИИ АЛОНСО БЕРЕТ ТИТУЛ**
- 116 **ГП ЯПОНИИ ПОБЕДА КИМИ ВОЗРОЖДАЕТ НАДЕЖДЫ McLAREN**
- 122 **ГП КИТАЯ RENAULT СТАВИТ ЖИРНУЮ ТОЧКУ**

Фото на обложке: Ted Humble-Smith, Steven Teet/LAT
 Фото в номере: Damien Heath, Martin Trebble, Ted Humble-Smith, Glen Dunbar, AAT, LAT Archive
 Особая благодарность: Mark Ansell, Claire Bateman, Pat Behar, Andy Bothwell, Ann Blackshaw, Dan Broadway,
 Sophia Cloughston-Wallis, Ian Cunningham, Emma Gilbey, Hannelore Gude, Hohensinner, Martin Hadden,
 Anouck Heinrichs, Philipp Herzog, Peter Higham, Peter Jones, Bruce Jones, Graham Jones, Ellen Kirby, Yan Lefart,
 Bradley Lord, Sarah Lovell, Robin Murphy, Paul Osborn, Christel Picot, Dave Robertson, Pietro Spinelli, Helen
 Temple, Desmond Turnally, Kate Tweedie, Richard Woods, Eniko Zarankin, Russian Age Racing, Lukoil Racing.

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



44

ЧТО ТАКОЕ «НЕ ВЕЗЕТ»?
Самый быстрый гонщик, самая быстрая машина: отчего же победа досталась другому?

50

ИСТОРИЯ ШЕДЕВРА
MP4-20 – изумителен, но рождался он долго и мучительно

СЕРИАЛ

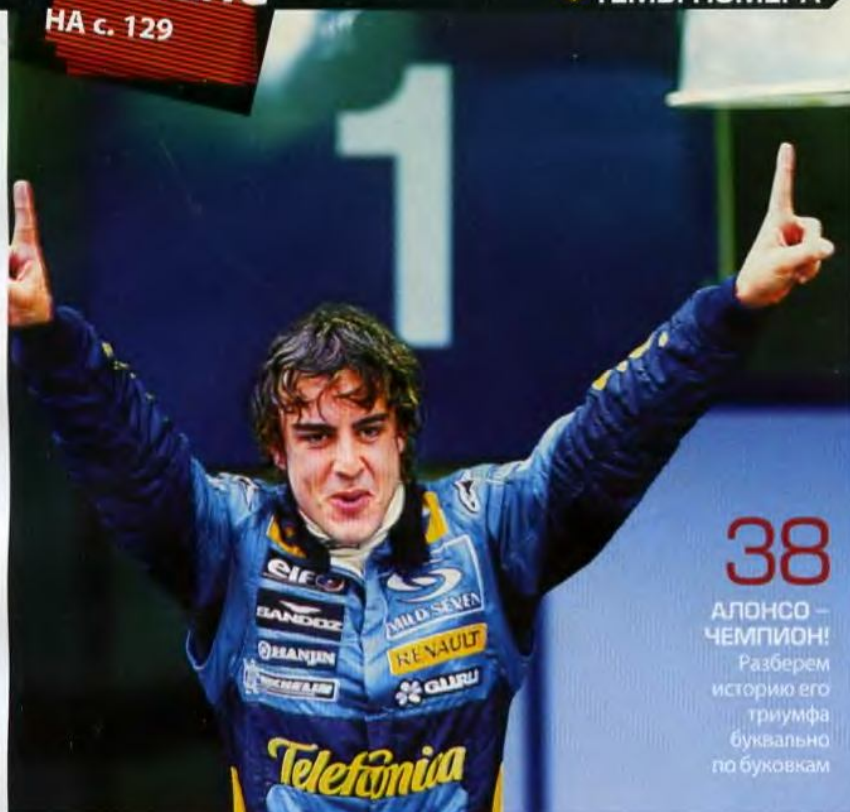
АНКЕТА
F1 RACING
НА С. 129

↓ ТЕМЫ НОМЕРА

56

**БАТТОН ИДЕТ
ВА-БАНК**

F1 Racing
поинтересовался,
что об этом
думают
в пэддоке



38

**АЛОНСО —
ЧЕМПИОН!**

Разберем
историю его
триумфа
буквально
по буквам

68

**ГЛОТАЯ
ПЫЛЬ ЗА
ТРУЛЛИ**

В квалификации
он — гений,
но в гонке
часто создает
очередь



96

**ПОПЫТКА
ПОНЯТЬ
МАКСА
МОСЛИ**

Мало кто
работает в Ф1
дольше, чем
президент FIA



102

**КИГАН ИЗ
КОМАНДЫ
HESKETH**

А ведь были времена,
когда, глядя на пит-
лейн, глаз радовался...



1300

ПАРАД НОВОСТИ ТАЙНЫ ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС

Алфонс

1300

Властелин мира!

Самый молодой чемпион Ф1 Фернандо Алонсо наслаждается – и слаще этого чувства ничего нет! – своим... третьим местом в Бразилии. Ведь оно принесло ему чемпионский титул за два этапа до окончания сезона.

Трасса Интерлагос, Бразилия

Дата Воскресенье, 25 сентября, 16.48

Фотограф Питер Спинни/LAT

Оборудование Canon EOS 1D MkII,
объектив 70-200 мм, 1/200 при F5.2



13.09.13

ПАРАД / НОВОСТИ / ТАЙНЫ / ТЕХНОЛОГИИ / БИЗНЕС

Парад

Несчастливая птичка

В Репалл уверили, что состояние трассы в первый день Гран При было не очень. «Завтра будет держаться лучше», — посчитал Фернандо и оказался более чем прав: ведь именно он на своем R25 завоевал поул-позицию.

Трасса Интерлагос, Бразилия

Дата Птичка, 23 сентября, 13.23

Фотограф Поль-Анри Коле

Оборудование Canon EOS 1Dx,

объектив 135/2,0 мм с конвертером 1,4, 1/13 при F4,5





Jordan приветствует Коллеса

Из четырех команд, пославших в Шанхае прощальный привет, самым забавным отличилась Jordan: ее сотрудники облачились в кепки от Burberry в честь главы команды Колина Коллеса



Теперь, когда Honda завлела B.A.R., не исключено, что в 2006-м появится и ее дубль

ПРОЦЕСС ПОШЕЛ

ЯПОНЦЫ ЗАКРЕПЛЯЮТСЯ В Ф1

Honda планирует создать дубль, а Toyota расширяет сеть клиентов и ждет ГП у себя в Фудзи

Японские команды Ф1 Honda и Toyota достаточно незаметно ведут себя в Европе, но стоит Формуле 1 отправиться на Восток, как они тут же становятся сверкающими звездами на ее небосклоне. Обе отличаются впечатляющими PR-программами – и это можно воспринимать как знаковое явление...

Во-первых, Honda заручилась услугами Джерсона Баттона, укоровившего Фрэнка Уильямса оставить его в покое за \$30 млн и готового демонстрировать свою лояльность новым хозяевам за 5-летний контракт стоимостью \$90 млн.

Далее, она полностью выкупает у British American Tobacco команду B.A.R. Правда, есть и незадача: из-за Баттона и Рубенса Баррикелло не осталось места Такуме Сато – и его просто задвинули в сторону. Эта новость вызвала в Японии лавинооб-

разную реакцию – и вынудила боссов Honda передумать. Они объявили о намерении помочь средствами и поставками 11-й команде, имя которой пока неизвестно, – она получит моторы Honda V8 и клиентские шасси B.A.R. Интересно, что, кроме Такумы Сато (которому в Ф1 рады не все – см. колонку), эта акция может помочь выйти на старт и Энтони Дэвидсону.

Загадочная 11-я команда – очередной признак растущего интереса японцев к Ф1, а ведь говорят и

“Из-за нового контракта Баттона не осталось места для Сато – его просто подвинули”

еще об одной новой команде – Direxiv, дебют которой в Ф1 на клиентских шасси McLaren ожидается в 2007-м.

Toyota тоже накачивает мускулы. Во-первых, ходят слухи о том, что Williams в 2007-м получит тойотовские моторы под брендом Lexus. Кроме того, в Toyota мечтают привести Ф1 на их собственную, только что обновленную трассу в Фудзи. Место там замечательное – реконструкция выполнена по самым высоким стандартам, к тому же она находится ближе к отелям и ночной

жизни Токио, чем Сузука.

Берни Экклстоун относится к последней идее позитивно, но, по слухам, вряд ли подпишет с этим автодромом контракт, если Toyota не присоединится к Договору Согласия 2008 года. С другой стороны, возможно, это всего лишь игра, с помощью которой Берни держит в напряжении другие трассы вроде Имолы.

Вместе с тем подмечено, что из пяти членов Ассоциации автопроизводителей Гран При в Toyota меньше всего одобряют методы, применяемые Экклстоуном при заключении сделок – и потому остается лишь гадать, чью сторону они примут.

Стало быть, японский фактор набирает силу? Пока рановато утверждать это наверняка, но последние несколько месяцев показали, насколько важно удержать оба японских автогиганта в Ф1...



И Сато, и Дэвидсон могут появиться в гонках



Ральф обидел главу Michelin F1
Отработав в спортивном отделе Michelin 28 лет, Пьер Дюпаскье расстался с Ф1 на ГП Китая. Приветствие ему подписали все гонщики Формулы 1 – исключая Ральфа Шумахера



Любимец Minardi отклонялся
У Minardi, как у Sauber и B.A.R., в 2006-м будет новый владелец, и старина Стодди (на фото с Джанкарло Минарди) организовал грандиозный прощальный вечер в австралийском стиле с барбекю

Сато вернется...

Но рады этому не все:

Джанкарло Физикелла
Малайзия-2002 Сато врезался в Jordan своего напарника: «Стоит ли поминать старое! Думаю, это его многому научило». А может, и не научило...



Рубенс Баррикелло
ГП Европы-2004 Сато влез внутрь 1-го поворота, и они столкнулись: «Если бы я не увернулся, Сато меня просто вынес бы».

Фелипе Масса
США-2004 Они столкнулись во время пятничной тренировки: «(Сато) просто сумасшедший. Стюардам надо что-то с этим делать».

Михаэль Шумахер
Бельгия-2005 Ударил Шуми сзади (на фото): «Мы часто видим в его исполнении действия, напоминающие хакари. Даже не знаю, чем его лечить».

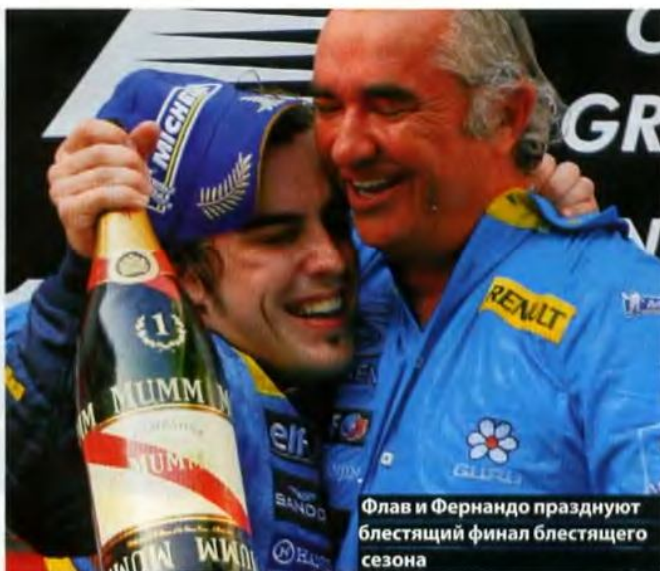


Ярно Трулли
Япония-2005 Сато убрал его в шикане: «По-моему, кое-кто из нас опасен. Федерации следовало бы принять меры».

По нашим подсчетам, в 51-м Гран При Сато допустил как минимум 28 серьезных ошибок в квалификации, тренировках или гонках – больше чем по одной на каждые 2 старта. И в этого парня хотят вложить \$200 млн, запустив дубль Honda?..

VIVE LE RENAULT!

McLAREN ВНОВЬ «ПЕРВЫЙ ИЗ ПРОИГРАВШИХ»



Флав и Фернандо празднуют блестящий финал блестящего сезона

В конце концов им даже не удалось оказаться совсем рядом: дубль в Шанхае принес Renault 15 очков в дополнение к 176 завоеванным ранее – в сумме 191. McLaren, отстававшая от французской команды Китая всего на 2 очка (174), заработала только 8, доведя итоговый результат до 182.

И все же, если верить Рону Деннису, «вряд ли стоит считать сезон-2005 катастрофой». Да, McLaren осталась в чемпионате только второй, что – по словам того же Рона – означает «первой из проигравших», но она добыла 10 побед против 8 у Renault, а их машина, безусловно, была самой быстрой, начиная с Мельбурна и кончая до Шанхаем.

Вспомним еще один популярный «ронизм»: «Чтобы финишировать первым, сначала надо финишировать». Из 36 возможных финишей (исключая Инди) на счету Renault 30 (Алонсо 17, Физико 13), а у McLaren 29 (Ряйккёнен 16, Монти/де ла Роса/Вурц – 13). Но такая статистика может отчасти ввести в заблуждение. Когда гонщики Renault добивались до финиша, они обычно оказывались в числе первых. McLaren и, в частности, Кими столкнулись с серией отказов мотора и других узлов – в результате они заработали гораздо меньше очков, чем рассчитывали.

В довершение ко всему в Китае открылась крышка дренажного люка, из-за чего на трассу вышел сейфти-кар – очень не вовремя для McLaren (и очень кстати для Renault). Мы так и не смогли увидеть, достаточно ли высока скорость MP4-20, чтобы одолеть R25. И хотя Кими ехал как обычно и записал на свой счет лучший круг, Фернандо в этот день продемонстрировал убедительную скорость, да и Джанкарло поначалу ехал великолепно, наглухо заблокировав позади себя оба McLaren и позволив лидеру команды оторваться на 19 с.

Как злобно заметил один из ведущих инженеров Renault, покидая шанхайский пaddock в воскресенье вечером: «McLaren может уверять кого угодно, что проиграла Кубок конструкторов из-за этого лючка, но на деле все это полная чушь. Это мы продумали тактику и обеспечили скорость – что и принесло нам результат. McLaren упирается в эту проблему далеко не первый раз – и все никак не научится».

Неспортивно? Возможно. Но в Формуле 1 важны победы, а не участие...

Отчет о ГП Китая, с. 122 ➔

ГЕРОИ И НЕУДАЧНИКИ

ХОРОШИЙ МЕСЯЦ...



...для Фернандо Алонсо, конечно. Не каждый месяц становятся самыми молодыми чемпионами мира, не так ли!



...для Ральфа Шумахера, отлично выступившего на TF105B – особенно на фоне Ярно Трулли. Новая подвеска

предназначена для машины следующего сезона.



...для российского автоспорта – Михаил Аleshин стал вице-чемпионом Германии в Формуле Renault, а наша команда дебютировала в широко

распиаренной серии A1 Гран При.

ПЛОХОЙ МЕСЯЦ...

...для российского автоспорта – Алексею Васильеву не удалось добыть для нашей сборной первое очко в серии A1, хотя он был к этому довольно близок.



...для Айртона Сены, водителя автобуса из Шотландии, взявшего это имя в честь своего бразильского героя. Он был признан виновным в том, что показал неприличный жест девушке, ехавшей в другом автобусе.



...для Шуми. Опять вылет в Китае. К тому же Алонсо пролетел мимо него в 130R на Сузукэ, словно это был не Шуми, а старый дед. Может, и в самом деле пора на покой?



НА РАСПУТЬЕ

КТО ЗА БЕРНИ? КТО ПРОТИВ?

Диспут о будущем Ф1 после 2007 года вступил в решающую фазу

В начале осени пять ведущих автокомпаний, представленных в Ф1, подписали в Мюнхене соглашение, обязывающее их всех участвовать в какой-то одной гоночной серии.

Такой поворот событий делает крайне маловероятным разделение Ф1 на два чемпионата — один под флагом GPMA (Ассоциации производителей Гран При), второй — под руководством Берни с участием Ferrari, Red Bull Racing и Midland. Вместе с тем и единения ждать пока не стоит.

«FIA желает быть в Ф1 и законодателем в технической и спортивной областях, и судье, и исполнительной властью», — говорит президент GPMA Буркхард Гешель. — А нам нужно разделение властей, как в других видах спорта».

Понятно желание автокомпаний (BMW, DaimlerChrysler, Honda, Renault и Toyota) увидеть в 2008 году обновленную Ф1, но они по-прежнему живут в доме, построенном Берни, — и это может вызвать проблемы.

Приход новых команд — заводской BMW, дубля Honda и Direxiv (см. октябрьский номер) в сочетании с желанием Toyota гоняться в Фудзи и потерей интереса к Ф1 со стороны некоторых автокомпаний — означает, что козыри в руках у Берни. Так какой же чемпионат предпочтут команды? И кто будет выжидать до последнего?



▼ FERRARI

Президент Ferrari Лука Монтедземоло любит повторять, что доходы Ф1 распределяются несправедливо, и в этом смысле критикует Берни по делу. Но это не более чем игра — ведь еще в январе команда подписала контракт с Берни до 2012 года.



▼ HONDA

Как и Toyota, Honda предпочитает держаться вне политики. При этом она не склонна доверять Эклстоуну и Мосли, а значит, мало что теряет, поддерживая GPMA... до поры до времени.



▼ RENAULT

Президент Renault F1 Патрик Фор завязан с GPMA — но новый директор компании Карлос Гозн к Ф1 равнодушен. Пока Renault побеждает, она останется в Ф1, но многие уверены, что Гозн это дело прикроет, как только команда споткнется. И Флавио Бриаторе, сторонник Берни, ничего не сможет с этим поделать.



▼ WILLIAMS

В последнее время Фрэнк предпочитает соблюдать нейтралитет, однако вновь обретенный им статус независимого хозяина команды означает, что он больше, чем любая из крупных команд, зависит от регулярных подачек Берни. Но Фрэнк — опытный игрок:



Toyota колеблется: GPMA — это хорошо, а самостоятельный чемпионат — нет

«Мы выжидали весь год. Главное, что нам нужно, чтобы присоединиться к кому-либо, — 17 гонок в сезон и куча денег».



▼ McLAREN

Рон Деннис считается наиболее последовательным сторонником GPMA. Mercedes — один из ее основателей и наиболее активных членов. Однако Рон и К^о рискуют остаться в изоляции, если японские команды перестанут поддерживать GPMA.



▼ BMW

Учитывая, что главой GPMA является босс BMW Буркхард Гешель, эти компании связаны между собой очень прочно. Но сейчас, выйдя из спасительной тени Williams, они оказались на линии огня и



▼ RED BULL И SQUADRA TORO ROSSO

Будучи богатой и независимой, Red Bull Racing не нуждается ни в бюрократии GPMA, ни в хитроумных построениях Эклстоуна. Однако именно Берни благословил появление владельца Red Bull Дитриха Маттешица в Ф1. А контракт с Ferrari на поставку моторов — лишний повод поддержать позицию Берни в отношении будущего Ф1.



▼ TOYOTA

Политика неприсоединения в исполнении Toyota стала в Ф1 притчей во языцех. Будучи крупнейшей из автокомпаний в Ф1, она обладает огромным влиянием — и чью сторону примет, та и возобладает. Состоит в рядах GPMA, но не поддерживает идею самостоятельной серии.



▼ MIDLAND

Главу Midland Алекса Шнайдера в Ф1 привел Берни — и он считает русского канда своим сторонником. Сегодня практически нет сомнений в том, что Шнайдер заключит контракт с Эклстоуном — при том, что представители команды участвовали в паре заседаний GPMA.

БЕРНИ vs GPMA: КТО КАК СТОИТ НЫНЧЕ?

В КАРМАНЕ У БЕРНИ	НЕ ПРОТИВ БЕРНИ	СОМНЕВАЕТСЯ В БЕРНИ	КАКОЙ ТАКОЙ ЭТОТ БЕРНИ?	БЕРНИ — МЕРЗАВЕЦ
--------------------------	------------------------	----------------------------	--------------------------------	-------------------------



Ковалайнен – тест-пилот Renault

Нынешний тестер Renault Франк Монтаньи (на фото) мечтает о гонках в следующем году, и потому его место переходит к вице-чемпиону GP2 Хейкки Ковалайнену. Многие считают, что в 2007 году он может получить место в основном составе



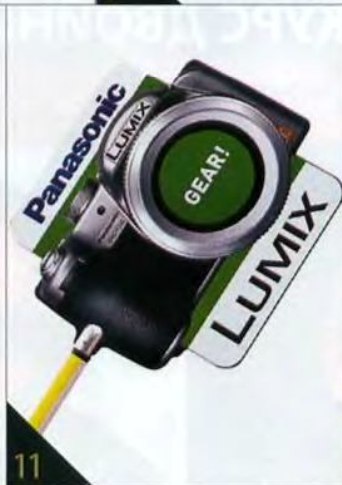
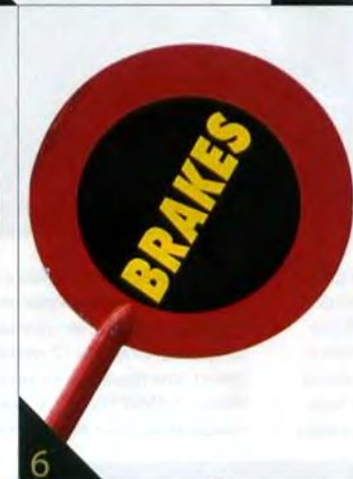
Алешин – вице-чемпион Германии

Гонщик «Лукойл Рейсинг» Михаил Алешин покидает Формулу Renault 2000, в которой он провел три последних сезона, завоевав титул вице-чемпиона Германии. В следующем сезоне 18-летний москвич собирается выступать в классе Renault V6



ПАПАРАЦЦИ

ТОЛЬКО ПОСМОТРИТЕ, ФОРМУЛА 1 ПРОСТО ЖИТЬ НЕ МОЖЕТ БЕЗ «ЛЕДЕНЦОВ»!..



- 1 Ferrari (A)** Это больше похоже на поддон для приготовления пиццы за своим макияжем! **3 B.A.R.-Honda** С функциональной точки зрения – супер! 5 баллов! **4 Jordan** Да, парни, покидая пит-лейн, не забывайте о скорости! **5 McLaren** Два в одном – проверка интеллекта гонщика по Рону **6 Minardi** Небогатые команды экономят даже на словах **7 Williams** Не сомневаемся, у парней Фрэнка остались вопросы... **8 Sauber** Петер, это же пит-стоп, а не рекламная пауза! **9 Red Bull** Слушай! **10 Renault** Чем проще, тем эффективнее **11 Toyota** Что-то с чем-то **12 FIA** Всем стоять! Сейчас будет новый регламент...



Терегулов помогает BMW

Российнин Рустем Терегулов выступает в туринговом чемпионате Германии (DMSB), попутно отрабатывая на своем BMW программу испытаний узлов и систем по заказу баварской фирмы. Результаты? 3 подиума в 4 гонках

НИКО ЗАПИСАЛСЯ В F1

РОСБЕРГ ПОКОРИЛ WILLIAMS

Сын Кеке заработал репутацию победителя и доказал, что тонко знает свое дело

Команда Williams подписала с 20-летним Нико Росбергом долгосрочный (и по слухам, не подлежащий расторжению) контракт, отметив при этом, что первый чемпион серии GP2 продемонстрировал мастерство, какого раньше им видеть не доводилось.

И потому в следующем сезоне Росберг может получить место боевого гонщика Williams, как когда-то его ныне 56-летний отец Кеке, принесший команде чемпионский титул в 1982 году. Стоит ли удивляться, что Росберг-старший в восторге от юного немца (Нико по рождению отнюдь не финн!). «На мой взгляд, по работоспособности и преданности гонкам он превосходит в GP2 любого», — заявил F1 Racing гордый папа.

Что касается «нерасторжимого» контракта, то пройдя через два Баттонгейта, Фрэнк Уильямс не хотел бы пережить еще и Росберггейт — и получил соответствующие рекомендации от своих юристов.

Технический директор команды Сэм Майкл восхищен пацаном не меньше, чем Кеке. «На тестах он зачастую так же быстр, как наши гонщики (Марк Уэббер, Ник Хайдфельд и Антонио Пиццония), — го-



Росберг рапортует Сэму Майклу — Нико оказался не менее сведущ, чем инженеры, и так же быстр, как боевые пилоты Williams

ворит Майкл, — и совершенно бесподобен в техническом анализе».

Последние пять лет в Williams предлагают любому, кто садится за руль их машин в гонках или на тестах, сдать своеобразный экзамен, ответив на 36 вопросов, каса-

ющихся участия гонщика в решении инженерных вопросов. Нико сдавал его в 2002-м — примерно в то время, когда он, 17-летний, получил приглашение на тесты Williams-BMW FW24. Он стал тогда самым молодым из тех, кому дове-

лось тестировать машину F1.

Он неплохо провел эти тесты, но выдавших виды инженеров Williams поразил отнюдь не тем, что продемонстрировал на трассе, а умением шевелить мозгами. И по сегодняшний день ни одному из гонщиков Williams, включая Уэббера, Хайдфельда, Ральфа Шумахера или Хуана Пабло Монтойю, не удалось переплотнуть в этом отпрыска Кеке.

«Мы были потрясены, — поделился с F1 Racing своими впечатлениями один из ведущих специалистов. — Нечто подобное мы рассчитываем получить от инженеров, но никак не от гонщиков».

Итак, доведется ли юному гению в следующем сезоне стать напарником Уэббера или он проведет этот год в роли гонщика по пятницам? Не исключено ни то, ни другое. Но если учесть, что 2006-й станет для Williams годом перестройки — им надо будет осваиваться с новым мотором (Cosworth) и новыми шинами (Bridgestone), — Фрэнк запросто может решить (как это было с 20-летним Дженсоном Баттоном в 2000-м), что неплохо было бы бросить юниора в пучину вод. Авось выплывает...

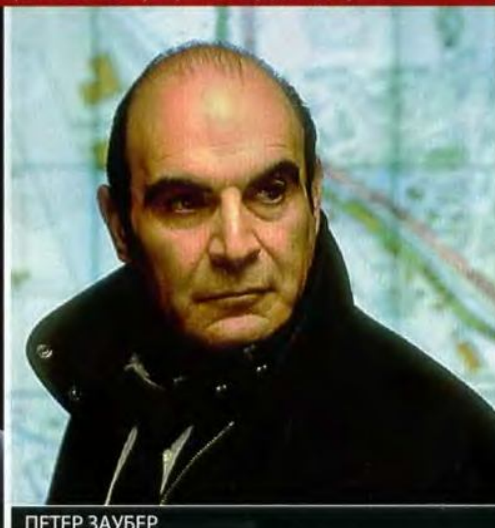
О Дженсоне Баттоне, с. 56

КОНКУРС ДВОЙНИКОВ

Читатель, не открывший свое имя, буквально открыл наши глаза на очевидное: взгляните в эти лица. Кстати, Петер Заубер не менее проницателен и мудр, чем Эржоль Пуаро, играя которого стал популярен актер Дэвид Суше



ДЭВИД СУШЕ



ПЕТЕР ЗАУБЕР



Все в одном

Начиная со следующего сезона, билеты на гонки, авиабилеты, гостиницы и машины можно будет заказать через официальный сайт Ф1 (www.formula1.com), заключивший соглашение с компанией Expedia. Ничего подобного в Ф1 до сих пор не было



Red Bull наплевать на фанов Minardi

Более 15 000 рассерженных поклонников Minardi подписали петицию, призывая Red Bull сохранить имя команды. Результат? Команда, видимо, будет названа Squadra Toro Rosso – с явным намеком на итальянские корни

ПЕРЕКРАИВАЕМ ПРАВИЛА



В 2006-м снова можно будет менять резину? Это еще вопрос

ФОРМАТ КВАЛИФИКАЦИИ ВНОВЬ ПЕРЕСМАТРИВАЮТ

Как показал искрометный Гран При Японии, однокруговая квалификация – это не так уж плохо. Да, смешать карты помог субботний ливень, но это не остановило FIA от предложения очередных нововведений, радикально отличающихся от того, что было раньше, и – очень вероятно – вступающих в силу со следующего сезона.

Как и предполагал F1 Racing, субботнюю часовую квалификацию предложено разделить на три части, в каждой из которых из борьбы будут выбывать пятеро худших. Первые две сессии продлятся по 15 минут, финал с участием 10 гонщиков – 20 минут.

Возможно, это положит конец квалификации с полными баками, но предложения таят и вопиющую несправедливость. Худшие 10 машин можно будет заправлять в любое время вплоть до

старта гонки, но первым 10 предстоит провести 20-минутный финал с запасом топлива, рассчитанным на участие в гонке. По окончании квалификации уровень топлива можно будет восстановить.

Но хотя нынешнюю систему ненавидят буквально все, а новый план поддержан и командами, и Берни Экклстоуном, все же вряд ли он вступит в силу в 2006 году.

Предлагаемый формат может повлечь за собой и возврат к смене шин в гонке – спустя всего год после введения соответствующего запрета. Гонщикам будет разрешено использовать за уикенд 7 комплектов резины. Впрочем, это еще подлежит обсуждению на заседании комиссии Ф1 в конце октября.

Прочие предложения включают ограничения по тренировкам, запрет на использование третьей машины, шинных грелок, ограничение числа механиков на пит-столе.

Между тем кое-кто из боссов команд крайне раздражен этими предложениями, появившимися буквально в последний момент.

«Любые предложения ввести что-то в силу немедленно всегда вызвали в Ф1 сопротивление, – говорит Рон Деннис. – Если речь идет о чем-то, что мы можем планировать, к чему можем приспособиться, проблем нет. Но, как сказал однажды Колин Чепмен, мне все равно, что вы там предложите, – но предупредите меня об этом года за два».

“Пятеро худших будут выбывать в обеих 15-минутных сессиях”



Вурцу и другим резервистам придется сесть на лавочку

МАСТЕРА СКОРОСТИ

Пять ветеранов, представители пяти декад Ф1, рассказывают, как оно было в их времена

- 1 Суеверны ли вы? Есть ли у вас талисман?
- 2 Расскажите о самой долгой или забавной поездке на гонки.

Стирлинг Мосс
50-е

Родился в 1929 г. Старты 66 (1951–61)
Победы 16 Титулы 0



1 Да, у меня были любимая цифра (7), талисман и подкова. Но стоит потерять один из них – и это вызывает беспокойство, так что я постарался от всего этого избавиться.

2 Как-то я тянул прицеп на своем Jag XK120. Замок сломался – и вся эта дура потянула меня под гору.

Джек Брэбем
60-е

Родился в 1926 г. Старты 126 (1955–70)
Победы 14 Титулы 3 (1959/60/66)



1 Нет.

2 На гонки я летал на своем самолете. Самым длинным из европейских был перелет из Англии в Энну на Сицилии.

Ники Лауда
70-е

Родился в 1949 г. Старты 171 (1971–79, 82–85)
Победы 25 Титулы 3 (1975/77/84)



1 Нет, чушь все это.

2 Я летал обычными рейсами, как все. В 1973-м, когда я летел на старом Boeing 707 «Аргентинских авиалиний», я трясся всю дорогу. Я сидел, вцепившись в свой шлем, потому что был уверен, что они его потеряют, если я сдам его в багаж.

Кеке Росберг
80-е

Родился в 1948 г. Старты 114 (1978–86)
Победы 5 Титулы 1 (1982)



1 Нет, я не суеверен.

2 Сам я начал летать, помнится, в 1979 году. Я летал на частном реактивном самолете, когда зарабатывал достаточно, чтобы его содержать. Сейчас летаю обычными рейсами.

Дэймон Хилл
90-е

Родился в 1960 г. Старты 115 (1992–99)
Победы 22 Титулы 1 (1996)



1 Суеверие ассоциируется у меня с подзрительностью – я избегаю следовать ритуалам и заведенным процедурам.

2 Если вы имеете в виду Гран При, то я летал на гонки на своем Leag. Но когда я был молод, то поехал в Ле-Ман с другом (на машине) и всю дорогу разговаривал голосом одного популярного комментатора.

ПИАСТРЫ, ПИАСТРЫ!

Ф1 ИДЕТ НА ЗАПАХ ДЕНЕГ

Как вы думаете, что привело ведущих менеджеров в дни ГП Китая в одну из гостиниц, расположенных в даунтауне Шанхая? Шанс найти деньги для своих команд, вот что!

Первую международную деловую конференцию Ф1 придумал советник FOM по вопросам менеджмента Майкл Пейн, эксперт в области спортивного маркетинга, 20 лет отработавший в Международном олимпийском комитете.

Однодневная встреча включала беседы один на один с Берни Экклстоуном, выступление Макса Мосли и кулуарные встречи боссов Ф1 (Рона Денниса, Флавио Бриаторе, Норберта Хауга и Ника Фрая), нынешних спонсоров (Vodafone, Shell, Siemens AG, Johnnie Walker, Hilton, HP и RBS) и представите-



Синорес, и так уже заметный игрок в Ф1, может еще добавить денег

лей заинтересованных китайских компаний (Синорес, Aigo, Sohu, Lenovo).

«ГП Китая послужил китайским компаниям платформой для укрепления своего имиджа в мире, – заявил Пейн. – Наша цель состояла в том, чтобы вооружить китайских предпринимателей принципами маркетинга Ф1».

Экклстоун продолжил любимую тему: «Европа становится страной третьего мира. Будущее – за Азией и Ближним Востоком». Мосли его поддержал: «Нет сомнений в том, что в ближайшие годы Китай будет активно представлен в Ф1».

Учитывая стремление Ф1 к расширению границ, наверняка подобных конференций будет еще несколько – возможно, снова в Китае и, видимо, в Бахрейне.

КОЛЕСО В КОЛЕСО

ВЕЛИКИЕ АБСТРАКТНЫЕ
ЭКСПРЕССИОНИСТЫ: ЖАК И ПОЛЛОК

ЖАК В КРЕЙГ
ВИЛЬНЁВ ПОЛЛОК
РУЛЕВОЙ МЕНЕДЖЕР

1 Кто написал «Код да Винчи» (одна из любимых книг Жака)?
О: Дэн Браун

2 Сколько раз и где Жак превзошел Дэймона Хилла в квалификациях-1996?
О: Трижды – в Австралии, Бельгии и Японии

3 Сколько очков заработал Жак, когда стал чемпионом серии Champ Car?
О: 172

4 Полное название кредитки, выпущенной в честь Жака?
О: Jacques Villeneuve Platinum Plus Mastercard

5 Кому не удалось пройти квалификацию в Канаде и Лас-Вегасе в 1981-м и в Канаде-1983?
О: Жаку Вильнёву-старшему

6 Кому, кроме Жака, удалось завоевать поул в дебютной гонке?
О: Карлосу Ройтеману и Марио Андретти

7 Где состоялся сотый ГП Жака и как он для него закончился?
О: В Австралии-2002; 13-й в квалификации, сход

8 Сколько гонок Жак провел в В.А.Р?
О: 81

9 Вспомните всех напарников Жака в В.А.Р?
О: Рикардо Зонта, Мика Сало, Оливье Панис, Дженсон Баттон

10 Первую гонку в составе В.А.Р Жак провел в Австралии-1999. Почему он там сошел?
О: Из-за поломки заднего крыла

Итог месяца
Ничья 3,5/10

Гонщика и менеджера, некогда партнеров по В.А.Р – их точно водой не разольешь!



Какой-то Браун... Не помню. Угадал?

Наполовину

Австралия, э-э-э... Эшторил? Нет. А, черт: в Японии и Спа. И это за весь год?

Точно

Много! Точно не знаю. 150? (Узнав ответ.) Ух, почти попал

Мимо

Очень хороший вопрос. Понятия не имею. (Узнав ответ.) Слишком длинно, чтобы запомнить

Мимо

Понятия не имею. (Узнав ответ.) Ах, моему дяде...

Мимо

Эмерсону. Нет? Не знаю. (Услышав ответ.) О, черт!

Мимо

Без понятия. (Узнав ответ.) А, я сошел – потому и не помню

Мимо

69. (Узнав ответ.) Да, экзамен по математике я не прошел. Год пропустил...

Мимо

Зонта, Панис, Баттон, Мика

Точно

Отлетело заднее крыло

Точно

Канадский гусь
Колесо в колесо 3,5/10



Э-э... «Код да Винчи»? (Улыбается.) Читал-читал. Но – понятия не имею

Мимо

В 1996-м три или четыре раза. В первой гонке в Австралии. Спа? Силверстоун?

Близко

60 с чем-то

Мимо

MBNA JV World (Узнав ответ, смеется.)

Мимо

Понятия не имею. Как я понимаю, кому-то известному? Не подсказывайте... Кристиану Даннеру?

Мимо

Видимо, кому-то вроде Джима Кларка? Фиттипальди? Андретти?

Тепло

Понятия не имею. Испания? Черт...

Мимо

Недостаточно. Пять лет, 17 гонок минус одну на Сузуке-2003. Итого 79

Хорошая попытка

Зонта, Панис, Баттон и Мика Сало. Я их приглашал, так что уж должен знать

Точно

Отлетело заднее крыло

Точно

Швейцарский сыр
Колесо в колесо 3,5/10





Мове опробовал Ф3000

Полку российских гонщиков, попробовавших себя в Формуле 3000, пришло. Вслед за В. Масловым, С. Злобиным, Р. Русинковым, В. Петровым и А. Тюрюминым за руль мощной Lola сел 19-летний Даниил Мове, принявший участие в одном из этапов 3000 ProSeries (бывшей Euro3000)

ПРОЩАЙТЕ, МОЩНЫЕ «ДЕСЯТКИ»!

Знаменитые V10 доминировали в эпоху безнаддувных моторов, в начале которой были и V8, и V12

В воскресенье, 16 октября, в закрытом парке шанхайского автодрома в последний раз взревела гоночная «десятка», салютуя окончанию эпохи моторов V10, начавшейся в Бразилии-1989. Да, китайцы услышали последними, как в пылу боя звучат двадцать 3-литровых «десяток».

Не исключено, что в 2006-м такой двигатель будет стоять на машинах второй команды Red Bull, но лишь в кастрированном виде. В общем, самое время послать прощальный привет моторам V10, которые все мы так любили и почитали...

ПЕРВАЯ ПОБЕДА V10

Ее добыл на своем McLaren-Honda

великий Айртон Сенна – во второй гонке славной эры, ГП Сан-Марино '89. А последнее поражение V10 отмечено в 1995 году, когда в Канаде на Ferrari с мотором V12 победил Жан Алези. С 1998-го все без исключения используют V10. До 1995 года их объем составлял 3,5 л, затем был снижен до 3,0 л.

ПРОСТО ЛУЧШИЙ

На ГП Китая «десятки» одержали 239-ю победу в 750 гонках – это самые успешные моторы в истории Ф1. По числу побед их в 2006-м превзойдут «восьмерки» – это случится на 15-м этапе. На V10 завоевано 257 поулов.

ЛУЧШИЕ ПИЛОТЫ НА V10 (по победам)

C V10 побеждали 22 гонщика. Почти треть этих побед прилась на долю Михаэля Шумахера (74 – 9 на Benetton, 65 на Ferrari). За ним идут Дэймон Хилл (22), Мика Хяккинен (20), Найджел Мэнселл (16) и Дэвид Кулхард (13). Только Шуми удалось выиграть титул в период, когда в Ф1 были представлены и V10, и V8 (Benetton-Ford, 1994 год).



Сенна на MP4/5 первый в Имоле '89



Хилл выиграл 22 Гран При с V10



74 победы Шуми с V10 – это рекорд

ЛУЧШИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ V10

«Десятки» Renault принесли больше побед, чем моторы других фирм (85). За ними идут Ferrari (78), Mercedes (44), Honda (16) и BMW (10). 26 фирм строили мото-

ры V10. На Jordan сменилось больше всего таких моторов – шесть: Hart, Peugeot, Mugen-Honda, Honda, Ford, Toyota.

ЛУЧШИЕ V10

Самым успешным V10 был Renault RS7 (16 побед на Williams FW17 и Benetton B195 в 1995-м). Далее идут Ferrari 051 (15 побед на Ferrari F2002 и 2002/3), Ferrari 053 (15 побед на Ferrari F2004 в 2004-м), Renault RS8 (12 побед на Williams FW18 в 1996-м) и Mercedes FO110R (10 побед на McLaren MP4-20 в 2005-м).

ЛУЧШИЕ КОМАНДЫ C V10

Больше всего побед среди изготовителей шасси с моторами V10 у Ferrari (78). Далее – Williams (73), McLaren (60), Benetton (12) и Renault (10).

САМЫЕ НАДЕЖНЫЕ V10

Из нынешних производителей лучшей надежностью отличаются «десятки» Ferrari – всего 2,4% схода из-за отказа двигателя. Далее – Toyota (3,5%), Cosworth (5,3%), Renault (5,9%), Honda (10,2%), BMW (10,3%) и Mercedes (10,9%). Ничего не меняется, не правда ли?

ПОПАЛСЯ В КАДР

Щелкнули гоночную знаменитость? Пришлите фото нам!

ПОЗВОНИ МНЕ...



Пол Стоддарт

Монреаль, 2005 год
Фото: Питер Хоурвуд

Эй, Стодди, не спеши! На дворе всего лишь июнь, и Minardi пока еще мозолит глаза Red Bull

Хотите увидеть в этом разделе ваши снимки? Присылайте их нам на info@f1racing.ru

МЕНЬШЕ – НЕ ЗНАЧИТ ЛУЧШЕ

«С V8 могут гонять и девчонки», – считает Зонта



Чего можно ожидать от моторов нового поколения? Наверняка поведение машин образца 2006 года с этими маленькими и менее острыми «восьмерками» значительно изменится. Они будут не такими мощными, как V10, а значит, аэродинамическую нагрузку придется снизить. При этом появление новых моторов вряд ли заметно отразится на размерах и форме машин – разве что радиаторы и понтоны станут меньше, а топливные баки

будут не такими объемными.

«Речь идет о том, как лучше приспособиться к этим изменениям, – сказал F1 Racing технический директор McLaren Эйдриан Ньюи. – Можно уменьшить колесную базу и размеры радиаторов – а значит, и понтоны станут уже и ниже. А на задние колеса будет передаваться меньше энергии, потому что снизится мощность».

Эти элементы, по мнению главы Mercedes Motorsport Норберта Хауга, и выражают основной порядок вещей в 2006 году: «Отличительной осо-

бенностью следующего сезона будут не двигатели. Куда большая нагрузка придется на шасси, гонщиков и шины».

Именно с этими проблемами уже сталкиваются пилоты, проводящие испытания переходных шасси с «восьмерками» – они просто ненавидят новые моторы. «Даже девчонкам по силам управлять такими машинами, – заявил Рикардо Зонта, впервые опробовав Toyota V8. Его коллега из McLaren Педро де ла Роса добавляет: «Они значительно слабее – и это меня шокирует».



Индекс что надо!..

Первый болид Midland получит индекс M16. Похоже на известную американскую винтовку, но это всего лишь продолжение индексации, заведенной в Jordan, – EJ15, как мы помним, был представлен в Москве

F1 ТАЙНЫ

ЖИЗНЬ НАЛАЖИВАЕТСЯ?

ПЕРЕСТРОЙКА В JORDAN

Если верить слухам и ворчанию персонала, предшествующим дебюту Midland в Ф1 в 2006-м, период беременности складывается непросто. Что же там происходит на самом деле?

Тойотовская десятка на шасси 2004 года – не лучшее сочетание для старта в Формуле 1 в 2005 году. Но у русской команды, дебютировавшей на год раньше, чем планировалось, просто не было иного выбора.

Алекс Шнайдер, россиянин по рождению и канадец по паспорту, владеющий командой, собирался посвятить этот сезон разработке шасси (с помощью итальянской Dallara), чтобы броситься в драку в 2006-м.

Его решение приобрести Jordan изменило все и потянуло за собой массу осложнений. Скептики утверждали, что команда разваливается, персонал уходит, кредиторы теряют терпение, а контракт с Dallara расстроен. Ходили даже весьма упорные слухи, будто бы Шнайдер готов продать команду уже через полгода после ее приобретения. К счастью, она получила новый

импульс благодаря перестановкам в руководстве и появлению популярного Джонни Херберта на посту директора по спортивным связям. И теперь у Midland, команды, которую мало кто рассчитывал увидеть на старте следующего сезона в нормальном состоянии, явно есть будущее.

Кто ушел, кто у руля?

Инженер Renault Марк Смит, приглашенный в конце прошлого года на пост технического директора Jordan, сбежал в Red Bull, едва увидев, как расходуются ресурсы команды.

Те же проблемы смутили спортивного директора Трево-ра Карлина, кото-

рый привел в команду Тьяго Монтейру и Нараина Картикеяна. Он вернулся в Carlin Motorsport.

Но затем на сцену вышел заместитель Карлина Эйдриан Бёрджесс, отработав остаток сезона спокойно и прагматично и помог команде разобраться, в какую сторону надо двигаться.

«Ситуация значительно выровнялась, – говорит Бёрджесс. – Мы провели некоторые перестановки, подобрав нашим людям более удачные позиции. Теперь они понимают, за что несут ответственность и перед кем отчитываются».

Кто руководит техническим отделом?

Как только Midland объявила о сотруд-

ничестве с Dallara, итальянская фирма пригласила бывшего технического директора Jordan Гэри Андерсона в качестве консультанта. Он задал направление проектным работам, уточнил концепцию машины и ушел в начале лета. Jordan и Dallara по-прежнему поддерживают тесные отношения, которые координирует Джеймс Ки.

Джон Маккиллиям, автор EJ14 2004 года, остается на посту главного конструктора.

«Все, что делает Dallara, утверждается в Jordan, – говорит Бёрджесс. – Это равносильно тому, как если бы они работали в соседнем офисе и делали то, о чем мы их просим».

В чем заключается сделка с Dallara?

Сотрудничество с Dallara продолжается, но летом, когда Midland на время застыла в раздумьях,

МЫ ПРОВЕЛИ ПЕРЕСТАНОВКИ, И ЛЮДИ ТЕПЕРЬ ПОНИМАЮТ, ЧТО ОНИ ДЕЛАЮТ И ПЕРЕД КЕМ ОТЧИТЫВАЮТСЯ

Эйдриан Бёрджесс, спортивный директор Jordan, о проблемах команды



Midland: перекур продолжается
B&H спонсирует эту команду с 1996 года (на снимке – в золотистой раскраске с Мартином Брандлом за рулем). Если они продолжат сотрудничество и с Midland, то, скорее всего, с брендом Sobranie



Снова в ту же воду
Последний раз Dallara видели в Ф1 в 1992-м. Эта фирма строила шасси для Scuderia Italia с 1988 по 1992 год. Лучший результат – 3-е место в Канаде '89 (Андреа де Чезарис – на фото)

Перетасовка по-Шнайдеру

ПЛЮС



МИНУС

С точки зрения Шнайдера-бизнесмена, а не фаната Ф1, достаточно уже того, что в 2006-м команда будет выходить на старт

интенсивность контактов снизилась. Это отразилось на темпах развития, но в команде уверены в том, что заказ на разработку шасси 2006 года будет выполнен.

Срок действия контракта с Dallara истекает в конце года, но Бёрджесс уверяет, что команда может продолжить сотрудничество с итальянцами и в следующем сезоне. Кокпит будет изготовлен в Великобритании, но презентация машины состоится не раньше последних чисел января. В ноябре и декабре команда будет работать с переходным шасси EJ15B, укомплектованным тойотовской восьмеркой.

«2006 год станет годом перестройки», – говорит директор по маркетингу Иан Филлипс. – Но новая машина в отличие от нынешней даст нам хоть какой-то шанс. Мы поставим новый мотор на переходное шасси и в течение 11 недель будем проводить

испытания. Это уже немало, хотя такая схема таит в себе массу компромиссов».

Будет ли команда и дальше рассчитывать на рента-драйверов?

Бёрджесс пытался привести в Midland Такуму Сато и Энтони Дэвидсона – напарников по Carlin Motorsport в британской Ф3. Обоих прочат в дубль Honda, но для Дэвидсона двери остаются открытыми – на случай, если японцы передумают.

«На тестах в Силверстоуне Энтони зарекомендовал себя от-

лично, – говорит Бёрджесс. – Нет, мы не настаиваем на том, чтобы наши гонщики обязательно приводили спонсоров – хотя это нам и не помешало бы».

Энтузиазм Бёрджесса понятен, но отсутствие финансовой поддержки по-прежнему мешает Дэвидсону пробиться. В общем, японские инвестиции могут обеспечить место Таку, кроме того, в поле зрения находится Кристиан Алберс. По слухам, после переговоров в Спа голландец даже внес необходимый депозит.

Останется ли с командой Benson & Hedges?

Переговоры с Gallaher Tobacco (владельцем бренда Benson & Hedges), заинтересованной в сохранении отношений с Midland, если в команде поедет британский гонщик, продолжаются, несмотря на проблемы с законодательством ЕС. Кое-кто из инсайдеров уверен, что команда сохранит у себя бренд B&H, и ходят даже разговоры, что за британца компания готова платить на \$5 млн больше.

«Мы рассчитываем, что Gallaher будет сотрудничать с нами и в следующем году, – говорит Бёрджесс. – И я надеюсь, это позволит нам посадить в кресло второго пилота Энтони. Возможно, покупка Minardi компанией Red Bull сыграет нам на руку: ведь для рента-драйверов мы теперь единственная надежда».

В чем заключается план Шнайдера?

Ф1 для Шнайдера – не ключевой, вид бизнеса, а лишь способ вложения средств и потому вряд ли его так уж волнует будущее команды. Он не ночной романтик, он заинтересован в продвижении бренда Midland – а для этого обязательно выигрывать гонки. Одно очевидно. Если Шнайдер решит уйти, он наверняка постарается извлечь из этого прибыль. И все уже будут знать о том, что такое группа Midland и кто ею владеет. А большего, в общем-то, и не требуется.

← О дубле Honda на с. 10



“ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА” ЖИЛЬ ДЕ ФЕРРАН

“Очень жаль, что Таку не удалось побороться за очки в его домашнем Гран При – но происшествие в первом повороте лишило его малейших шансов”. Жиль де Ферран, после гонки в Японии

ПЕРЕВОД:

“Это надо же так обделаться, да еще на глазах у руководства Honda – не только завалившись в Ярно на машине, позволявшей бороться за очки, но еще и вылетев в первом повороте. В общем, не зря мы решили от него избавиться!”



«Экстрим» для Формулы 1

Как стало известно F1 Racing, в 2007 году на территории подмосковного парка «Экстрим» (54 км Дмитровского шоссе), по соседству с которым расположен картодром «Маяк» (на фото), планируется построить трассу уровня Формулы 1

ПОДВОДИМ БАЗУ

В БОЙ ИДЕТ «ИТЕРА»

Отличная новость для российских болельщиков: наши гонщики примут участие во всех оставшихся этапах серии A1 Гран При (с. 80), которые пройдут на автодромах Индонезии, Австралии, Дубая, Малайзии, ЮАР, Бразилии, Мексики, США и Китая.

Гарантом выступлений российской сборной в этом первенстве стала нефтегазовая компания «ИТЕРА». Ее логотипы появились на бортах российских машин на третьем этапе в португальском Эшториле.

По словам председателя Совета директоров НГК «ИТЕРА» Игоря Макарова, принимая решение об участии в серии A1 Гран При, компания исходила из интересов национального автоспорта, полагая, что для России это – отличный шанс занять достойное место в мировой гоночной табели о рангах.

Серия стартовала в конце сентября на британском автодроме в Брэндс-Хетч, где цвета российской флага защищали Алексей Васильев и Николай Фоменко. Немецкий этап команда России пропустила, а в Португалии за руль наших машин сели 18-летний Михаил Алешин (на фото) и 25-летний Александр Тюрюмин.

• «ИТЕРА» – не новичок в международных гонках. С 1999 по 2003 год одним из лидеров национального автоспорта была команда «ИТЕРА Ралли», неплохо выступавшая и на европейских раллийных трассах.



«ИТЕРА» дает молодым российским гонщикам шанс заявить о себе во весь голос

30 СПОСОБОВ ДАТЬ ГАЗУ В НОЯБРЕ



2 ПРОПУСТИТЕ стаканчик австралийского шираза – в честь Алана Джонса, отмечающего сегодня 59-летие

6 ПОДШУТИТЕ НАД ПРИЯТЕЛЕМ – Питер Коллинс (он родился в этот день в 1931-м) очень любил проделывать такие шуточки с Майком Хоторном

7 МИНУТА МОЛЧАНИЯ в память об Айртоне Сенне. В этот день в Австралии '93 он одержал свою последнюю победу



4 ЛЕТИТЕ В КАНАДУ на гонки снегоходов Eastern Pro Tour. Жаку Вильнёву-старшему (дядюшке Жака), регулярно в них побеждавшему, сегодня 52

5 ПОАПЛОДИРУЙТЕ ЭДДИ ЧИВЕРУ – в этот день в 1989-м он провел свою последнюю гонку в Ф1, 132-ю – это больше, чем у любого другого американца

10 САМОЕ ВРЕМЯ как следует покутить и соблазнить как можно больше женщин – Эдди Эрвайн отмечает свое 40-летие

11 ДА ЗДРАВСТВУЕТ Мария Тереза де Филиппис, первая женщина-гонщица Ф1! Она родилась в этот день в 1926 году, а в 1958-м провела 3 ГП

12 А ТЕПЕРЬ ПОИЩИТЕ подходящие слова в честь последнего ГП в Аделаиде (1995). Зайдите на www.aussieslang.com

13 ПОПРОБУЙТЕ ЗА ДЕНЬ научиться произносить Deutsche Vermoensberatung. Это спонсор Шуми, добывшего свой 1-й титул в этот день в 1994-м



14 БЕДНЯГА ЭЛИСЕО САЛАЗАР (ему сегодня 51) – его поход к славе в Ф1 наткнулся на кулаки Нельсона Пике в Хоккенхайме-1982

15 ПОСЧИТАЙТЕ, сколько 911-х проедет мимо вас за день. В этот день (Австралия '87) моторы TAG-Porsche звенели в Ф1 в последний раз



16 ПОЛЮБУЙТЕСЬ на одну из самых красивых машин мира, Lambo Espada, сконструированную Джанпаоло Далларой (ему сегодня 69)

17 СОИТИРО ХОНДА, основатель Honda Motor Company, родился в этот день в 1906 году

18 ПОМЯНИТЕ АРГЕНТИНЦА Нази-фа Эстефано (родился в этот день в 1932-м). Максимум, чего он достиг в Ф1, – 14-е место на ГП Аргентины-1960

19 РАЗДОБУДЬТЕ \$0,5 млн. Именно столько заплатил за 2 гонки в Lotus бельгиец Филипп Адамс (ему сегодня 36). На ГП Португалии-1994 был 16-м

20 ОТМЕТЬТЕ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ Штефана Беллофа (48 лет). Яркий, быстрый – он вполне мог стать чемпионом мира



21 СОСТРОЙТЕ КОМУ-НИБУДЬ РОЖУ: записной весельчак Жак Лаффит (ему сегодня 62) был в свое время любимцем всего пaddockа

22 БРИТАНСКИЙ F1 RACING объявит сегодня (российское издание выйдет чуть позже) победителей опроса Человек года по 14 номинациям



23 КУПИТЕ СЕБЕ ОЧКИ, как у Росса Брона (ему сегодня 51), – такие были в большой моде в начале 90-х годов

24 ПОСЛУШАЙТЕ ВОЛЫНЩИКОВ – Дэвид Култард выиграл в этот день в 1991-м ГП Макао в составе Paul Stewart Racing

25 А СЕГОДНЯ НАЙДИТЕ записи ABBA. Швед Слим Боргудд, барабанщик этой группы (ему сегодня 59), гонял на ATS ('81) и Tyrrell ('82)

26 НУ ВОТ И ДОЖДАЛИСЬ! Запрет на тесты истек – да здравствует грядущий сезон-2006!

27 ОТВЕДАЙТЕ GUINNESS: за плечами у североирландца Кенни Эйксона (ему сегодня 48) блестящая гоночная карьера – но лишь 3 гонки в Ф1

28 ПОМЯНИТЕ ЧИКО ГОДИА, гонщика Ф1 пятидесятых, скончавшегося в этот день в 1990-м. В гонках Ф1 он дважды был четвертым

29 ПОМОЛЧИМ в память о двукратном чемпионе мира Грэме Хилле, погибшем в этот день в 1975-м в авиакатастрофе под Лондоном

30 ПОБРЕНЧИТЕ НА ГИТАРЕ – может, когда-нибудь у вас это получится лучше, чем у Мики Сало, отмечающего сегодня 39-летие...

Велосипед горючий

Renault не планирует испытывать свою «восьмерку» в дорожных условиях, пока не будет готово шасси 2006 года. По их мнению, слишком долго и дорого подгонять под 90-градусный V8 шасси, построенное под 72-градусный V10

Ф1 КАК НАУКА

ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ МОТОРА Ф1

Снять с каждого литра мотора Ф1 300 л.с. – тонкая и сложная задача

Концепция



САД-проектирование, компьютерное моделирование, изготовление прототипов, тестирование, может занять 6 месяцев

Стандарты



Функциональные, затем ресурсные испытания, подтверждающие работоспособность, над повышением характеристик

Как говорит в Ф1, если что-то кажется быстрым, значит, так оно и есть. И мы не сомневаемся в том, что инженеры уделяют просто нездоровое внимание каждому элементу корпуса машины – за крыльями, отряпками, крыльями. Иногда даже покажется, что под двигателем, спрятанным под корпусом, они работают меньше.

Между тем доводка мотора отводится ничуть не меньше сил и средств, чем его одной программой работ по аэродинамике, – просто это не так бросается в глаза, сколько за год прибавляет в скорости и мощности мотор V10, а в будущем сезоне V8. Вот почему F1 Aspid решил изучить, как выглядит сверхнапряженный двухтактный цикл жизни мотора Ф1.

МЕСЯЦЫ 1-6
РАЗРАБОТКА И ИЗГОТОВЛЕНИЕ
Эти первые месяцы посвящены определению концепции и разработке мотора. Опыт предыдущих сезонов, безусловно, учитывается, но каждый мотор создается с чистого листа с применением компьютерных технологий. Кроме того, в дело вступают моделистики – они, к примеру, создают модель одного цилиндра для проведения тестов.

Компьютерное моделирование – очень точная вещь. «Всегда остаются какие-то сомнения», – говорит технический директор Renault Роб Уайт. – Но в наши дни очень обидно получить неприятный сюрприз во время испытаний двигателя на стенде».

Когда проектные работы завершены и главные параметры мотора определены – будь то повышенная надежность, высокий крутящий момент, экономичность и так далее – определяется план производства основных узлов.

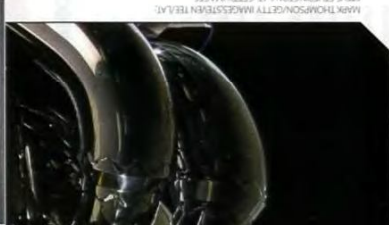
«В это время многое делается параллельно», – говорит Уайт. – Как правило, начинают с деталей, требующих больше времени на производство. Обычно самой сложной бывает головка блока цилиндров – с ней и начинают все работы».

Первые тесты



Как работает мотор, установленный на шасси? Необходимо провести проверку в условиях реальных нагрузок и вибраций

Гонки / Доводка



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES/STEVE GRANITZ



Гонимая придется поручиться По мнению Педро де ла Роса, гонимая придется привыкнуть к менее мощным моторам V8. «Надо будет тормозить не так резко и сохранять в поворотах более высокую скорость», – говорит он

ГОВОРЯТ ЦИФРЫ!

Все, о чем мечтают фанаты статистики

Общая стартовая позиция	2005 года
1 Renault	4,7
2 McLaren-Mercedes	5,9
3 Toyota	7,4
4 B.A.R-Honda	8,7
5 Ferrari	9,5
6 Williams-BMW	9,5
7 Red Bull-Cosworth	11,4
8 Sauber-Petronas	12,0
9 Jordan-Toyota	17,1
10 Minardi-Cosworth	17,7

Пройденная в 2005 году дистанция, км	2005 года
1 Тьерри Буржуа	5520
2 Рубен Баррикелло	5488
3 Фернандо Алонсо	5329
4 Ральф Шумахер	5315
5 Жак Вильнёв	5102
6 Ярно Трулли	5077
7 Кими Райккёнен	5059
8 Фелипе Масса	5051
9 Микаэль Шумахер	4822
10 Кристиан Алберс	688

Шины: всего км на тестах, тренировках и в гонках (22.11.04* – 16.10.05)

1 Michelin 444 840

2 Bridgestone 150 220

Цифра месяца

Сезон Формулы-1 прошел под знаком молодости – средний возраст гонщиков, поднявшихся в этом году на подиум, 28 лет 61 день – самый юный в истории чемпионатов.

Моторы: всего км на тестах, тренировках и в гонках (22.11.04* – 16.10.05)

1 Toyota	110 792
2 Ferrari	88 981
3 Cosworth	80 739
4 Honda	79 460
5 Renault	67 097
6 Mercedes	65 117
7 BMW	62 857
8 Petronas	37 936

Тесты: наибольший пробег, км (22.11.04* – 16.10.05)

Команда: Ferrari 69 382

Гонщик: Луис Бадер 25 308

* дата начала предсезонных тестов в сотрудничестве с





К станку!

Компания Gillette представила новый гель для бритья – Mach3 Comfort. Он содержит алоэ, витамин Е и уникальное смазывающее вещество, которое позволяет станку скользить наилучшим образом. Рекомендуем всем, кто в начале сезона дал обет: «Если Алонсо станет чемпионом – сбрею бороду!»

БИЗНЕС Ф1

МАТАДОРЫ НА ЧЕТЫРЕХ КОЛЕСАХ

Видя растущую популярность Ф1 на Пиренеях (работает «эффект Алонсо»), испанское правительство задумалось о создании в 2008 году своей команды в королевских гонках, частично финансируемой из государственного бюджета. Разработка технико-экономического обоснования такого проекта была поручена команде Racing Engineering, базирующейся в Хересе, которой руководит Альфонсо де Орлеан-Бурбон, племянник испанского короля Хуана Карлоса III. Возможно, именно де Орлеан-Бурбон и станет в будущем боссом этой новой команды Ф1.

Ее явная принадлежность к Испании будет подчеркнута в названии Team Espasa, и, как рассчитывают в правительстве, ее база будет располагаться в Мадриде. Впрочем, не исключены и Херес с Барселоной.

По мнению Орлеана-Бурбона, шансы на то, что план будет успешно осуществлен, примерно 50 на 50. Самым серьезным препятствием считается стоимость найма специалистов из-за пределов Испании.

Правда, возможна и экономия за счет покупки шасси у другой команды, если это предложение FIA получит зеленый свет в 2008 году. Необходимость внести \$48-миллионный депозит (как новой команде) проблем не вызовет.

Этот проект уже поддержали испанская нефтяная компания Repsol и телекоммуникационная сеть Telefonica (и та, и другая спонсируют Racing Engineering, а Telefonica сотрудничает еще и с командой Renault). Repsol, вероятнее всего, будет титульным спонсором. Интерес к проекту проявили еще несколько испанских фирм, включая страховую компанию Mapfre, энергетическую Iberdrola, газовую Gas Natural, строительную Dragados и банк La Caixa.

Правительство рассчитывает, что привлекательный имидж Ф1, подкрепленный успехами Алонсо, поможет всем этим компаниям продемонстрировать уровень испанских технологий. Судя по последним данным, представленным Initiative Futures, испанская телеаудитория Ф1



Испанское правительство решительно настроено заработать на популярности Алонсо

возросла на 56% к уровню 2004 года, благодаря чему Испания вышла на 4-е место по количеству зрителей Ф1 на душу населения, уступая только Финляндии, Венгрии и Италии.

Алонсо в этом проекте не участвует, но Орлеан-Бурбон уже нашел новую звезду в лице 17-летнего Хавьера Вилья, уроженца Астурии (от-

куда родом и Фернандо). Вилья примет участие в тестах Toyota F1, если выиграет испанский чемпионат Ф3, – а выступает он в этом году блестяще. Он может стать членом команды Ф1 уже в 2008 году – после пары сезонов в GP2.

Об Алонсо читайте на с. 38 ➔

В ЧУЖИХ КАРМАНАХ

Зарплаты в компаниях Берни FOM/FOA/FOPA (в сумме)

1996	\$ 94.045.890
1994	\$ 46.247.253
2003	\$ 11.767.954
1999	\$ 3.622.184
2000	\$ 3.501.649
2002	\$ 3.469.550
2001	\$ 3.133.840
1995	\$ 1.681.437
1998	\$ 1.494.039
1997	\$ 1.420.750

Данные по трем основным компаниям Экклстоуна в Ф1 (FOM, FOA и FOPA), указанные в декларациях о директорских окладах (зарплате) за последние 10 лет. После 1996 года FOPA такую декларацию не сдавала. Данные за 2004-й и 2005 год пока недоступны

HONDA ОБЗАВОДИТСЯ НОВЫМИ СПОНСОРАМИ

У B.A.R.-HONDA репутация команды, неспособной найти солидных спонсоров, но это может измениться, когда она расстанется со своим табачным партнером.

До конца 2006 года команду в качестве титульного спонсора будет поддерживать бренд Lucky Strike (а команда будет называться Lucky Strike Honda F1). Ну а с 2007-го – F1 Racing уверен в этом – у команды будет новый титульный спонсор, Vodafone.

Этот контракт с любой точки зрения подходит B.A.R. Зная, что свободных мест в Ferrari Inn

(в 2007–2011 годах полностью отданной на откуп Marlboro) нет, Vodafone ищет ведущую команду, нуждающуюся в титульном спонсоре по окончании 2006 года. B.A.R. – естественный выбор, особенно теперь, когда Дженсон Баттон, мечта маркетологов, подписал контракт с этой командой до 2010 года.

По слухам, бразильская нефтяная компания Petrobras (ныне сотрудничающая с Williams) тоже намылилась в B.A.R. в 2006-м, что отлично гармонирует с новыми бразильскими нотками в теме команды, привнесенными Рубеном Баррикелло и Жилем де Ферраном.

Говорит Джим Райт, директор Williams по маркетингу: «B.A.R. пытается их сманить. Petrobras сотрудничает с нами с 1998 года, у них жесткий контракт на следующий сезон, и их все устраивает. Пусть-ка B.A.R. идет себе...»

А еще говорят, что Coca-Cola и Virgin Mobile тоже крутятся вокруг Honda – и не только вокруг нее.



На презентации B.A.R. в 1999-м ее табачные владельцы были представлены сразу двумя брендами



F1 – это песня!

Оригинальную форму получил новый MP3-плеер компании Cowon. Его корпус выполнен в форме гоночного автомобиля, а меню стилизовано под приборную панель. Новинка, получившая громкое имя iAudio F1, доступна в трех версиях с разными объемами памяти



Мобильный ТВ

Даже если в вашем авто штатное аудиоместо имеет размер 2DIN, новинка от Prology позволит смотреть любимые фильмы и записи гонок Ф1, находясь вдали от дома. Стильный тандем мультистандартного проигрывателя DVD-100B и широкоформатного TFT-монитора AVM-700R с диагональю 7" – удобное и недорогое решение!



ШЕДЕВР ОТ MAURICE LACROIX

Каждый, кто собирается на ГП Монако, задумывается о важной проблеме: как я буду смотреться на фоне этой звездной тусовки? Впрочем, вас там примут за своего, если ваше запястье будет украшать часы новой модели Masterpiece Tourbillon Retrograde, выпущенные знаменитой швейцарской фирмой Maurice Lacroix в ознаменование своего 30-летнего юбилея. Это настоящий ювелирный шедевр, на платиновом корпусе которого даже выгравировано имя владельца. Кроме того, часы отличаются поистине уникальным механизмом с оригинальным набором функций, обеспечивающий высочайшую точность хода. Впрочем, сразу предупреждаем: таких часов изготовлено всего 30 штук, и стать их обладателем весьма непросто.

БОЛЬШИМ ПРИЗМАМ – БОЛЬШОЙ ЭКРАН

Мировой лидер в области технологий отображения информации, компания ViewSonic, предлагает всем поклонникам Ф1 – а равно и других видов спорта – портативные проекторы для домашнего использования. Они обеспечивают отличное качество изображения на экране с диагональю до 12 метров, а значит, и совершенно другой уровень ощущений во время просмотра.



PANASONIC И TOYOTA

В октябре компания Panasonic провела в Москве выставку «Мир будущего», где показала множество невероятных новинок, которые уже в скором времени могут войти в нашу жизнь. Например, видеокамера Panasonic SDR-S100 – одна из самых маленьких и легких в мире, ее вес – всего 243 грамма,

к тому же она готова к съемке уже через полторы секунды после включения.

В Москве было представлено немало и других интересных «гостей из будущего», и лишь один экспонат выпадал из этого ряда: ведь гоночная Toyota TF105 – самое что ни на есть настоящее Формулы 1.



НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ULTRA GRIP



Шинный концерн Goodyear представил очередное, уже седьмое по счету поколение зимних шин Ultra Grip. Они разработаны в Техническом центре компании в Люксембурге и прошли испытания в условиях альпийского высокогорья и скандинавского Заполярья. У нешипованных шин Ultra Grip 7 и шипованных Ultra Grip 500 немало особенностей: резина специального состава, ламели, созданные по фирменной технологии, рисунок протектора V-Tred. Кстати, первые шины Goodyear модели Ultra Grip появились еще в 1971 году.

ШАРАПОВА – В Ф1?

Теннисная звезда Мария Шарапова приобщилась к гламурной стороне Ф1. Будучи представителем марки TAG Heuer, россиянка активно участвовала в разработке дизайна часов Formula 1 Lady Glamour Diamonds. Именно благодаря Марии на циферблате, помимо черного и белого, появился розовый – любимый цвет теннисистки. В честь Шараповой была выпущена ограниченная серия часов, где есть и 120 бриллиантов, и изящный атласный ремешок, и перламутровый циферблат розового цвета.



ПЕРВАЯ СЕРИЯ

Динамика, практичность и стиль – вот три главные черты новинки от BMW, модели 130i. Флагман новой серии – это пятидверный хэтчбек с ярко выраженным спортивным характером, оснащенный классической рядной «шестеркой» и приводом на задние колеса. Трехлитровый мотор развивает мощность 265 л.с., позволяет разогнаться до 100 км/ч всего за 6,1 с, а максимальная скорость автомобиля ограничена электронной на отметке 250 км/ч. Одним словом – мал да удал.

НЕ ПОДМАЖЕШЬ – НЕ ПОЕДЕШЬ

В 2005 году команда «Лукойл Рейсинг» пополнила свою копилку еще пятью чемпионскими титулами. Одним из важных составляющих успеха стало моторное масло компании «Лукойл», которое используется в двигателях гоночных машин. «Можно сказать, что команда является своеобразной лабораторией по тестированию современных высокотехнологичных продуктов для автомобилей», – считают в «Лукойл Рейсинг». Масло Лукойл-Синтетик SAE 5W-40 API SL/CF, проверенное на гоночных трассах, подойдет и для вашей машины.



ВПЕРЕД, КИСТОКАМ!

Восемь чемпионов за два дня — таков итог финала российского кольцевого сезона. В последний уикенд сентября на Воробьевых горах был разыгран Гран При Москвы на Кубок мэра, собравший лучших представителей национальных соревнований

Текст Александр Кабановский Фото Манускрипт

Д рессо отечественного кольцевого авто-спорта в последние годы регулярно прирастает новыми ветвями. Это, без сомнения, здорово, вот только получается такое, что новые классы помаленьку с заимчивой регулярностью — в сезоне-2005 их число достигло уже восьми — а вот особую разнородность гоночных трасс как не было, так пока и нет. Застерженная в подосновных полых «петлях» в Митино, которую спортсмены вынуждены делить с пилотами малой авиации, да «Насекое кольцо» на Крестовском острове Санкт-Петербурга — вот и весь небогатый выбор.

Конечно же, полыхать расширить географию чемпионата предпринимались неоднократно, но раз за разом все возвращалось на круги свои. И лишь в нынешнем году дуэт трасс стал полноценным трио. Большие гонки вернулись туда, где лет десять назад возрождался российский автоспорт — на Воробьевы горы. Первые же соревнования на Кубок мэра, состоявшиеся у подножия МГУ 12 июня, собрали немаленькую аудиторию — тонаблюдать за ходом заездов пришли около 70 тысяч человек! После этого и было принято решение провести на временной трассе протяженнос-

тью 1942 метра еще и заключительный этап сезона, приехав выехать вместе все классы.

Что из этого выйдет — вы можете увидеть на этих страницах. Головокружительное с обеих сторон заключенное в бетон отбойников практически на всем своем протяжении, трасса от гонок от гонок, поэтому победить здесь смогли лишь действительно сильные. В предварительных календарь следующего сезона уже включены два этапа на Воробьевых горах, так что гонки вернулись сюда всерьез и надолго. И жалко лишь, что эту трассу при всем желании невозможно использовать для гонок более десяти дней в году. Впрочем, в Митино ведь очень похожие проблемы.



ЧЕМПИОНЫ РОССИИ-2005

ФОРМУЛА 1600

Виталий Петров (Арт-Лайт Протин)

ТУРИНГ

Владимир Нечуев (МТС-Эйфел Рейсинг)

«АВТОСОС»/МТ Рейсинг BMW Россия

ЛАДА REVOLUTION

Виталий Петров

«Максимум» — Ульяновск

ФОРМУЛА РУСЬ

Сергей Голубченко

«Лукойл Рейсинг Юниор Тим»

ТУРИНГ — ЛАЙТ

Александр Сотников

«Динамо Автоспорт»

СУПЕРПРОДАКШН (КУБОК РОССИИ)

Илья Буранко

«ОНЗА Спорт»

ХОНДА СМВИК

Александр Дувакелло

«Лукойл Рейсинг»

КУБОК ЛАДА

Артём Козырев (Автоцентр Горький/ВАЗ СКП)



Пятно контакта



Плейбой? Вовсе нет. За всем этим шиком скрывается человек, не менее жесткий, чем его соперники, просто более успешный

Питер Уиндзор

Не будем забывать подлинного победителя чемпионата мира 2005 года. Можно сколько угодно говорить о Фернандо или Кими, о Хуане Пабло или Михаэлле, но никакие их подвиги не сравнятся с достижениями синьора Флавио Бриаторе.

Вопреки всему, презрев скепсис соседей по пит-лейну, Бриаторе провел почти идеальный сезон. Можно даже сказать, идеальный. Ему удалось все. Renault R25 оказался настолько хорош, что на нем удалось выиграть Кубок конструкторов, а чемпионский титул команда завоевала за два этапа до конца сезона. Что важно: этой команде не пришлось переманивать звездных гонщиков и инженеров из других команд и платить им космические гонорары. Флавио сам делает звезд.

Итак, с чего начать? С признания, что Флавио удалось выиграть два типа чемпионатов: с Михаэлем Шумахером (на которого эффективно работала вся команда) и без него? Это, между прочим, самое главное. Это как если бы Жан Тодт завтра перешел в Williams, не взяв с собой никого из Ferrari, а тремя годами позже выиграл бы чемпионат.

В боксах Renault молодежь слушает рэп, а инженеры — старые хиты 80-х, и почти на

ли бы иметь дело только с супер-звездами, что лишний раз говорит о неспособности мыслить творчески. Флавио же заключает контракты с гонщиками, находя для них места в других конюшнях, если в его собственной все занято.

Уверен, многие считают, что в прошлом году Флавио ошибся, когда уволил Ярно Трулли. Но сегодня я понимаю, что он поступил правильно. В год, когда Алонсо и Renault готовились выиграть чемпионат, Физикелла лучше подходил на роль второго гонщика. Хотя Ярно и быстрее, но он более эмоционален и чувствителен. Все то, к чему Физико относился достаточно спокойно, Ярно воспринимал бы как личную драму. Жизнь Фернандо из-за этого осложнилась бы, и провести столь удачный сезон ему было бы труднее. Да, конечно, Флавио промахнулся с Жаком Вильнёвом, что, кстати, показало его еще и с другой стороны: он ведет себя абсолютно политкорректно (в понимании Бернарда Экклстона). Усадить Жака за руль было не такой уж страшной ошибкой — зато нужные люди неделю-другую были просто счастливы.

Надо ли продолжать? А что скажете по поводу уникальных способностей Флавио руководить Renault с присущими только ему элегантностью и стилем? У него есть собственное мнение о людях, отвергнутых владельцами других команд, и при этом он делает все, чтобы его работодатели были довольны, поскольку Renault остается очень французской по духу.

Другой на его месте наверняка бы в пух и прах разругался со своим начальством уже на третьем или четвертом заседании правления. Но Флавио удается найти идеальный баланс: концерн Renault лишь финансирует команду, но в ее работу не вмешивается.

Но есть и другой Флавио, которого мы видели летом, в августе, на Сардинии. Какая-то женщина, купаясь, погибла, попав под катер недалеко от яхты Бриаторе. Возникла паника, но Флавио во время этой трагедии сохранял редкое самообладание и собранность, которые были свойственны героям прошлой автогоночной эпохи. И в этот момент он менее всего походил на знаменитость с обложки глянцевого журнала.

Тогда мы увидели настоящего Флавио. Его имидж — не более чем имидж, инструмент решения тех или иных задач. С таким человеком можно смело идти в разведку, если понадобится. Не дай бог, конечно... **FO**

“Флавио стал первым, кому за последние 14 лет удалось выиграть чемпионат мира без помощи Ньюи или Брона”

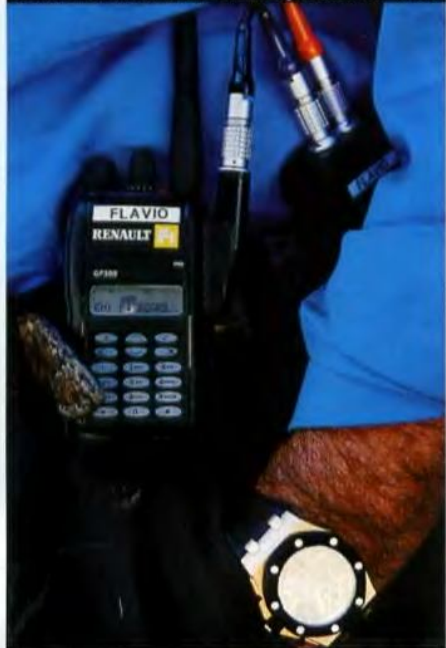
каждой гонке мы замечаем, что в униформу Renault переоделся очередной старый знакомый. Сначала это был Тим Райт, бывший инженер McLaren, потом Дэвид Норт, который еще при Гордоне Марри конструировал коробки передач для Vagham, теперь появился Тим Деншем, работавший в Lotus во времена Чепмена, а в Спа мы увидели Дэйва Уосса, того самого, которому в слове «Attows» принадлежит буква «w». Интересно, поколение Сэма Майкла вообще в курсе, кто они такие?

Одно можно сказать точно: Флавио-то как раз в курсе, хотя по его пижонскому виду этого и не скажешь. Ведь все эти люди не стучались в его двери, не просились на работу. Вот почему Флавио уже столько лет верит в Пэта Симондса, почему дал шанс Майку Гаскойну, а затем и Бобу Беллу. У Бриаторе просто нюх на людей, которые умеют работать, которым можно доверить любое дело; к тому же он знает, какие слова, кому и в какой момент сказать. Ему первому за последние 14 лет удалось выиграть чемпионат мира без помощи признанных гениев конструкторской мысли вроде Эйдриана Ньюи, Росса Брона или Рори Бёрна.

Подход Флавио к гонщикам мне тоже нравится. Заметив молодой талант, он начинает его пестовать, помогая, если надо, деньгами, помогая пробиться.

Он верит в своих гонщиков, работает с ними, пристраивает в разные команды — но бывает с ними весьма жесток, если они его разочаровывают. Иные боссы команд хоте-

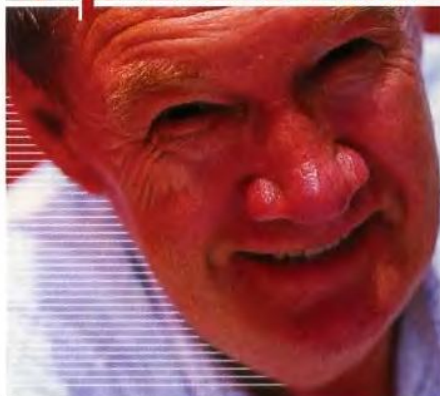
Растегнутые манжеты и огромные часы стали своеобразными «фишками» Бриаторе, но на капитанском мостике он смотрится неплохо...



5 ЛУЧШИХ ГОНЩИКОВ RENAULT

по Питеру Уиндзору:

1. Фернандо Алонсо
2. Ален Прост
3. Жан-Пьер Жабуй
4. Джанкарло Физикелла
5. Рене Арну



Алан Хенри

Отдадим Фернандо
должное – он
великолепный
чемпион! И пусть на
трассе он не столь
ярок, как Кими, но у
него есть другие
достоинства

Одно из условий игры, имя которой Ф1, состоит в ее публичности. Лучшие гонщики всегда находятся под безжалостным вниманием не склонной ничего прощать публики, а уж чемпионы мира – тем более. И всегда найдутся люди, которые будут приводить некие веские доводы, доказывая, что титул достался не тому. В 1964-м такие критики уверяли, что Джон Сертис получил его незаслуженно, потому что Джим Кларк на Lotus был быстрее, но его машина оказалась не так надежна. В 1990-м Айртон был недостойн титула, потому что в Сузуке выбил с трассы Проста; и уж, разумеется, Ники Лауда был недостойн титула в 1984-м, ведь он выиграл только пять гонок, тогда как Ален, его напарник по McLaren-TAG, – семь.

На эту тему, конечно, приятно посудачить вечером в пабе за кружкой пива, но в нестойких душах некоторых педантов она порождает червь сомнения. Однако кто бы что ни говорил, правда проста и очевидна: плохих чемпионов мира не бывает. С Фернандо Алонсо в этом году нам вообще повезло, и мы наблюдаем взлет одного из самых ярких талантов современного поколения Ф1.

Спокойный и расслабленный внешне, он обладает всеми качествами подлинной звезды. Никаких сомнений – он стал чемпионом совершенно заслуженно, выдержав яростный натиск со стороны Кими Райккёнена, на вооружении которого был стремительный, но слишком уж хрупкий в техническом отношении McLaren-Mercedes. Более того, есть мнение, что Райккёнена можно считать самым быстрым из нынешнего поколения гонщиков. Если угодно, он – Йохен Риндт XXI века, тогда как Алонсо сравним с Джеки Стюартом.

Подобно Риндту, для которого было обычным делом танцевать на своем Lotus 49 за гранью разумного риска, Кими творит за рулем чудеса, полагаясь на собственные инстинкты. Алонсо же более склонен к анализу; он мастер тактики и стратегии, и это сочетание талантов позволило ему прийти четвертым в Монако, хотя задние шины его Renault были стерты практически до корда. Но если надо, он, как и Стюарт, может быть в числе самых быстрых и вдохновенных гонщиков, что он более чем убедительно доказал на Сузуке, пробиравшись на третье место чуть ли не через весь пелетон.

Когда Алонсо обошел Шуми по внешней стороне поворота 130R, кто-то назвал это лучшим обгоном Гран При Японии. Я бы так не сказал: в наши дни 130R не так уж страшен, поскольку окружен более чем обширной зоной безопасности. Зато маневр, благодаря которому Кими обошел Физикеллу перед первым поворотом, был лучшим обгоном, что я когда-либо видел. Но в остальном тот прорыв Фернандо можно считать подлинным украшением сезона.

Оба – гонщики чемпионского калибра. Однако такое впечатление, что в этом году Алонсо в Renault чувствует себя более комфортно, чем Райккёнен в McLaren. И команда Renault, выносив и выпестовав этого удивительного ребенка, вооружила его всем необходимым для выполнения миссии – и он исполнил, проявив завидную стабильность на протяжении всего сезона, самого длинного в истории Ф1.

Наблюдать за тем, как Алонсо просто идет по пэддоку, не менее интересно, чем смотреть, как он работает за рулем Renault R25. Из мальчишки с горящим взором Фернандо вдруг превратился в молодого человека, от которого веет спокойной уверенностью – а ведь ему только 24. Он не станет без необходимости привлекать внимание к собственной

“Прорыв Алонсо можно считать подлинным украшением сезона”

персоне. А ведь всего пару лет назад, когда Фернандо притирался к команде и жил в ожидании успеха, который ему все пророчили, он казался вечно встревоженным, может быть, даже нервным. И вот теперь, когда пришло удовлетворение от побед и завоеванного титула, мозаика сложилась окончательно.

Когда Алонсо находится в моторхоуме Renault, у него вид всеобщего любимца. Вот он приветствует напарника: «Привет, Физи!» А потом делает жест, как будто сдает карты. Это какая-то шутка, понятная только им? Или он собирается опять развлекать команду некими фокусами? Во всяком случае, Физикелла, ухмыльнувшись, словно старший брат, выпавший из фавора, понимает, о чем речь, и они отправляются куда-то вместе...

Одним словом, звезда! **FO**

5 ЛУЧШИХ ГОНЩИКОВ RENAULT по Алану Хенри

1. Ален Прост
2. Фернандо Алонсо
3. Джанкарло Физикелла
4. Рене Арну
5. Дерек Уорик



Renault, создав атмосферу более комфортную, чем в McLaren, смогла выпестовать достойного чемпиона

Обратная связь



Слова благодарности финскому народу растрогали Русскую редакцию F1 Racing. В какой-то мере мы их даже разделяем, поэтому приз за Письмо номера получает Руслан Шарипов.

ПИСЬМО НОМЕРА

СПАСИБО, СУОМИ!

Низкий тебе поклон, маленький, но гордый финский народ, за сыновей твоих! Откуда в этих хмурых и молчаливых парнях столько напора, характера и хладнокровия? После Сузуки (или во время) в памяти всплывает Мика... Я не умаляю ничьих заслуг, но, наверное, так и должны побеждать настоящие чемпионы.

А представьте, что после таких гонок, как Сузука '05, в Финляндии на фоне всеобщей эйфории происходит нечто, и примерно через девять месяцев на свет появляются много-много маленьких будущих чемпионов. Прямо-таки небывалый бэби-бум. Здорово, правда?

Руслан Шарипов, Москва, по e-mail

А где потом их всех трудоустроить? Финляндия, конечно, маленькая страна, но F1-то еще меньше!



Автору лучшего письма номера причитается элитный мужской парфюмерный набор из коллекции Roberto Verino, предоставленный компанией «Парфюм Палас». www.parfum-palace.ru

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

ФЕРНАНДО, ПРИМИ ПОЗДРАВЛЕНИЯ!

Но, во-первых, титул нужно еще подтвердить, а то получится, как у Вильнёва. Феномен его одноразового чемпионства не поддается никакому объяснению. Стоило парню завоевать титул, как в следующем сезоне он, по его же собственному выражению, «облажался».

Во-вторых, можно попытаться преодолеть планку, поставленную Михаэлем Шумахером. Так что, Фернандо, даешь восьмикратного чемпиона! Хотя, задача, скажем прямо, непростая. Конкуренты-то не дремлют: взять хотя бы молодцев из «серебряных стрел». Кими чуть было не отобрал у тебя титул, и то, что он сделал в Сузуке, мало кто сможет повторить. Может, в следующем сезоне ему следует взять на вооружение лозунг: «Трезвость – норма жизни!»?

Светлана Тараканова, Санкт-Петербург, по e-mail

НЕХОРОШО ПОЛУЧАЕТСЯ!

Когда Алонсо стал чемпионом, то радовался как ребенок, стоя на колесе своего болида, но в тот момент все забыли о победителе Гран При Бразилии – Монтойе. Мне было даже как-то неудобно за него: вроде победил, а все внимание нацелено на другого. Он понимал это и ничего не мог поделать... А особенно мне не понравилось поведение механика Renault в футболке с надписью «Шумахер кто?» Это просто неуважение к человеку, который принес этой команде 2 титула: забыли они, что ли? А Шумахер не забыл и пришел после гонки поздравить команду и нового чемпиона...

Сергей Журавлев, Санкт-Петербург, по e-mail

ДОРОГОЙ КИМИ!

Все больше слухов о том, что ты можешь покинуть McLaren в пользу Ferrari, заме-

нив Михаэля. Поверь, это не лучший ход. Уже никогда не повторится ситуация, когда вся команда сконцентрируется вокруг одного человека и будет работать на его взлет. Ferrari снова станет командой, какой она была до Михаэля – сильной и знаменитой, но не такой, какой она показала себя в 2002-м и 2004 году. Подумай как следует и останься в McLaren.

Денис Киселёв, Молдавия, Кишинёв, по e-mail

НЕ ХОДИЛ БЫ ТЫ, ВАЛЁК, ВО FERRARI

Я считаю, что в мотогонках Валентино Росси бесподобен, но в Формулу 1 ему лучше не приходить. С его амбициями вряд ли ему понравится проигрывать. А ведь это его точно ждет, хотя бы в первом сезоне. Тем более он же понимает, что не будет первым пилотом. Не думаю, что он перейдет в Формулу, хотя, конечно, очень бы хотелось увидеть «команду мечты»: Райккёнен – Росси

Александра, по e-mail

САТО КАК СТАТЬЯ РАСХОДОВ

Что-то пугает меня перспектива появления Сато в Midland. Начнет долбить машину за машиной – коптитов на него не напасешься. И ведь Шнайдер недавно заявлял, что денег у частных команд не густо, шансов бороться

с автогигантами мало. А сами такую расходную статью себе хотят завести! ☺

Костя Исаченко, Екатеринбург, по e-mail

Во-первых, это далеко не факт. А во-вторых, дело не в том, какие расходы понесет команда, а какие доходы получит: гонщики с такими спонсорами, как Сато, на трассе не валяются. Просто надо все хорошенько просчитать.

НЕ ОБИЖАЙТЕ ВЕТЕРАНОВ!

В письме Доброжелателя в октябрьском F1 Racing есть реплика в адрес Шумахера, которая меня оскорбила. Я, конечно, понимаю – он в этом году потерял титул, и в Кубке конструкторов Ferrari выглядела ужасно, но высказывания типа «джентльмен в летах с пенсионным удостоверением в кармане» подходят Максиму Мосли, но никак не Михаэлю! Я не понимаю, почему, если он хочет гоняться, все говорят, что ему пора уходить! По-моему, он и сам в состоянии решиться! Когда такой чемпион переживает кризис, создается впечатление, что укусь его побольнее – святое для всех его недоброжелателей! Мое письмо, конечно, напечатано не будет, но я надеюсь, что оно будет прочитано, и впредь редакция будет осмотрительнее в своих высказываниях.

Юлия, Георгиевск, по e-mail



В Спа Сато вновь погорячился, после чего имел неприятный разговор с Шуми

Ну, не надо так уж переживать, ведь наш Доброжелатель выступает в совершенно особом жанре автогоночного фельетона, где некоторые передержки не только допустимы, но даже желательны – исключительно красного словца ради. Типа, для смегу. Так что не принимайте близко к сердцу и вместе со всем прогрессивным человечеством празднуйте окончание волнующего сезона!

Пришло время поговорить о гонках, об их подоплеке, об авариях и личностях, благодаря которым Фернандо выиграл свой первый титул

Фернандо Алонсо

Текст Оливер Пикет и Дом Тейлор

Главный технический консультант Renault, создавший машину, благодаря которой Фернандо выиграл титул. Боб человек тихий, но фантастически эффективный!

Здесь Фернандо допустил свою единственную ошибку в 2005 году (влетел в стену на выходе из 4-го поворота, разбил заднее правое колесо)

Шаг-квартира

Пришло время поговорить о гонках, об их подоплеке, об авариях и личностях, благодаря которым Фернандо выиграл свой первый титул

Фернандо А

Дом Тэйлор

кий
и,
лу, благодаря
о выиграл
к тихий,
и эффективный!

ТУРИЯ

Прибрежный район
Испании, где родился
Фернандо. Поедете ту
на отдых – не вздумайте
носить футболку
с надписью: «Кими – с

БОБ БЕЛЛ

Главный технический
волшебник Renault,
создавший машину, благодаря
которой Фернандо выиграл
титул. Боб человек тихий,
но фантастически эффективный!

КАНАДА

Здесь Фернандо допустил свою единственную ошибку в 2005 году (влепился в стену на выходе из 4-го поворота, разбив заднее правое колесо)

СИНТИС

После гонки в Интерлагосе даже Рон вынужден был признать, что в этом году Фернандо «отлично поработал».

ДИАВНО

Он умеет делать чемпионов, со-
гласитесь? Британцы нынче со-
своими протеже и глаз с него не спу-
скают — так же, как он в свое время
сработал с молодым Шуми. Не со-
гласитесь ставить на то, что это пер-
вый и последний титул Феофандо

Штаб-квартира

Renault, где
вынашивались планы
завоевания титула.
И хотя каждый раз, когда
Renault выигрывает гонку,
оркестр исполняет
«Марсельезу», большинство
команды гордятся тем,
что они британцы!

ПЖАНКАРПО

Физи почти идеально сыграл гонщика № 2. Он все сделал как надо, и теперь они настоящие друзья

Фернандо выиграл титул за две гонки до конца сезона, так что борьба была не такой напряженной

Как я выиграл титул

Рассказывает
Фернандо Алонсо

В Австралии я не рассчитывал подняться на подиум, но мне повезло, что я избежал травмы и сумел пробиться вперед. Единственное, что я бы поменял, так это погоду в субботу. В Малайзии было очень тяжело физически, но победить было безусловно приятно. Все прошло хорошо, и вот тут я начал думать, что у нас есть реальный шанс выиграть чемпионат.

Наконец, крайне R25 показал себя, 26 очков из 30 возможных, отличный результат, но я было нельзя: прошли из 19.

Пока **Имола** — моя лучшая гонка в Ф1: я признаю, что Михаил меня догоняет, и мне приходится идти на пределе до самого конца.

В итоге все получилось, и я не могу передать, какие чувства испытывал, одержав три победы подряд.

Второе место в **Испании** было равносильно победе: мы знали, что McLaren быстрее нас. Возникшие у меня небольшие проблемы облетчили Кими задачу.

В Монако было очень трудно. Сначала я бегал по берегу, поэтому не слишком волновался, но когда Кими ушел вперед, то после 20 кругов начались настоящие проблемы: я очень старался сдерживать натиск Williams, но не смог. ▽

Ноябрь 2005 F1 Racing 39

(H) ХОКЕНХАЙМ

Здесь Фернандо почувствовал, что ситуация в чемпионате складывается в его пользу — после того как из-за проблем с гидравликой Кими лишился верных 10 очков

(I) ИМОЛА



(K) КАРТИНГ

Гонимся с трех лет. На самом деле карт предназначался сестре, но он помог Алонсо развить первые навыки вождения и по-настоящему заботиться о своем спорте

(L) ЛАТТУНЕДУ



Паскуале Латтуедеу, правая рука Берни. Еще когда Фернандо выступал на слабеньком Minardi, опытный итальянец помог парню адаптироваться в Ф1

(Q) «QUE?»



В смысле: «А кто это?» Так нынче реагируют испанцы, если при них упомянуть имя Кими

(J) ХУАН



В Спа и Турции он допустил детские ошибки, благодаря чему Фернандо неожиданно получил дополнительные очки. Спасибо, Монти!

(M) МЕРСЕДЕС



Спасибо этим людям за всю их неоценимую помощь. Конечно, Фернандо мог стать чемпионом и без них, но давайте смотреть правде в глаза: пропала бы немцев ему были только на руку

(O) ОКСФОРД



Здесь он живет. Это место здорово отличается от его родного города Овьедо, прежде всего потому, что тут он может гулять по улицам, оставаясь неузнанным. Впрочем, сейчас ситуация, видимо, изменится...

(R) RENAULT R25



Логично, не так ли? Может быть, в конце сезона он и не был самой лучшей машиной, но в руках Алонсо выглядел безупречно

(N) НЕЙТРАЛЬНАЯ ПОВОРАЧИВАЕМОСТЬ



(P) ПЭТ



Пэт Симондс, главный инженер Renault и одна из самых светлых голов на всем пит-лейне. Кладешь опыта и мудрости, который трудно переоценить

(S) SPAIN / ИСПАНИЯ



Благодаря Фернандо страна, влюбленная в гонки на двух колесах, превратилась в нацию, которая столь же истово поклоняется четырехколесному богу

Так окрестил стиль езды Фернандо главный гоночный инженер F1 Racing Питер Уинкзор. Этот стиль Алонсо практикует в кокпите Renault R25 — и только он умеет так ездить

“Меня устраивало и второе место, пока у Кими не начались проблемы”



ГОНКА ЗА ТИТУЛОМ (КВ./ГОНКА)

Австралия (13/3)	Бразилия (1/3)
Малайзия (1/1)	Великобритания (1/2)
Бахрейн (1/1)	Германия (3/1)
Сан-Марино (2/1)	Венгрия (6/11)
Испания (3/2)	Турция (3/2)
Монако (2/4)	Италия (2/2)
Европа (6/1)	Бельгия (4/2)
Канада (3/скл)	
США (6/НС)	
Франция (1/1)	

На Норбурнграде (Европа) я получил на старте удар от Ральфа Шумахера, но все обошлось. Второе место меня вполне устраивало, но по радио мне сообщили, что у Райккёнена проблема и что я должен подкачать. Допилил Кими, я разок чуть не вылетел сам и увидел, как он разбил машину в первом повороте. В тот момент мы доказали серьезность своих претензий на титул.

В Канаде все сложилось неважно. У меня были проблемы, а потом я влетел в стену. В США, как вы помните, никто из лагеря Michelin в гонке не участвовал.

Я очень горжусь тем, что выиграл ГП Франции, — та победа далась легко. Но до конца сезона было еще далеко, и мы знали, что в Великобритании соперники будут быстрее. И все же я был уверен, что когда в Silverstone финишировала на подиуме и увеличила отрыв от Кими. Победа в Германии меня тоже порадовала. McLaren доминировал весь уикенд, но ведь известно, что немцы привозят за скорость не дают, если ты не доедешь до финиша.

И все же накануне Венгрии мы знали, что нам следует прибавить. Но нам тогда не повезло. В первом повороте Ральф снес мне переднее крыло, которое отвалилось, повредило машину. Я продолжал гонку, чтобы добиться как можно более выгодной отдачи на квалификационной отрезке, где мы начинали гонку в Турции, где мы начинали гонку на легкой машине. Мне повезло, что у Монтойи возникли проблемы, и я смог выйти вперед, поскольку отставал испанского.

Своему второму месту в Италии я тоже был искренне рад. В последних гонках сезона наша тактика в том и заключалась, чтобы финишировать на подиуме. Хорошо было и то, что мы с Дженардо оба опередили Кими. >

(T)

«Toma!»



По-испански: «Даёшь!» Алонсо часто повторял это слово в 2005-м, и оно было первым, что он прокричал в Бразилии, едва сдернув с головы шлем

(U)

UNBELIEVABLE

То есть невероятно. Удача была невероятно щедра к Алонсо, тогда как у Кими все было совсем наоборот. Вспомним хотя бы Нюрбургринг



(V)

V-КИЛЬ

Renault была единственной командой, которая в 2005 году построила такое шасси, благодаря чему R25 был надежен, сбалансирован и легок в управлении



(W)

УАЙТ



Роб Уайт, моторист Renault, мог бы, пожалуй, прочесть лекцию о надежности парням из Mercedes

(X)

X-ФАКТОР



Когда Симондс рассуждает о том, что Алонсо на роду написано стать чемпионом, и обо всем таком прочем, на самом деле он имеет в виду, что Фернандо помогает некий загадочный «фактор Икс»

(Y)

YOUNGEST



По-английски – «самый молодой»: он стал чемпионом в 24 года и 58 дней. В общем, у него все еще впереди (уж извини, Эмо...)

(Z)

ZEITGEIST



По-немецки – «дух времени». В том смысле, что наконец настало время, когда Ф1 благодаря Алонсо воспрянула духом, стряхнув затянувшееся иго Шуми. Молодец, Фернандо!

“Приятно было получить дополнительную помощь от McLaren”

В Бельгии сложилась непростая ситуация с погодой, но у нас не было нужды рисковать. 3-е место меня более чем устраивало, но 2-е (после аварии Монтойи) было еще лучше. Приятно, что McLaren нам снова помог.

И вот мы добрались до Бразилии. Было ясно, что McLaren быстрее нас, поэтому для меня главным было удержаться впереди Михаэля Шумахера.

На последних кругах я явственно слышал, что машина начала издавать какие-то странные звуки, и только когда я пересек финишную черту, то понял: я стал чемпионом мира!» **FO**



Райккёнен сказал Уиндзору (фото на соседней странице), что он превзошел всех своих соперников

«ЛЕДЯНОЙ ЧЕЛОВЕК» ИЗ MCLAREN

Почему он не победил?

У него украли титул? Возможно...
И дело не только в ненадежной машине.
В 2005-м у Кими были и другие проблемы

Текст Питер Уиндзор Фото Даррен Хит

Итак, Кими проиграл чемпионат-2005. А можно сказать и по-другому: он его не выиграл. В реальности он не был даже близок к победе и в этом году выиграл гонки в первом повороте Сузуки уже не смогли бы повлиять на судьбу титула. День, когда Кими тихо повалился в Бразилию, был для него грустным. Надеюсь, повеселится дома — он это заслужил.

Вопрос в другом: почему так случилось? Ответить на него можно по-разному. Например, привести список технических проблем, из-за которых Кими, возможно, недополучил целых 40 очков. Вспомните шины в Малайзии. Привод в Имоле. Подвеска в Германии. Гидравлика во второй немецкой гонке. Зато Renault Фернандо Алонсо был не менее надежен, чем внедорожник с небольшим пробегом, у которого был лишь один хозяин, да и тот — женщина.

Но ведь за все приходится платить. McLaren MP4-20 не хватало надежности, чтобы выиграть чемпионат, но он был достаточно быстр, чтобы выиграть большую часть гонок (см. статью на с. 38). И если говорить о балансе между надежностью и скоростью, то обе машины были к нему одинаково близки — каждая по-своему. Если McLaren был исключительно быстр, то Renault — исключительно надежен. ▽





На Нюрбургринге Кими боролся до последнего, хотя его шина была повреждена после неудачного обгона отстававшего на круг Вильнёва

Однако присмотревшись, можно увидеть и другие факторы. В этом году впервые применялось правило «один двигатель на две гонки», которое, по сути, означало, что надежность и успех вознаграждались... надежностью и успехом. И наоборот, за малейшие ошибки (ведь даже отказы моторов вызваны, как правило, какими-то мелкими просчетами) следовала суровая кара: перемещение на 10 стартовых мест назад и ранний выезд на квалификацию в следующем Гран При.

Конечно, все были в одинаковой ситуации, так что кивать на регламент столь же продуктивно, как и напоминать о том, что в 1988 году Айртон Сenna одолел Алена Проста только потому, что тогда засчитывались лишь 11 лучших результатов. И тем не менее как-то это неправильно, если гонщик, а не машина оказывается дважды наказан за то, что где-то в недрах мотора возникают проблемы с подшипником коленвала.

Получается, сам Кими ни в чем не виноват? Я бы так не сказал. В Мельбурне перед стартом, разминая пальцы, он задел главный выключатель. Кими считает, что система, препятствующая выключению двигателя, должна была его спасти. Как выяснилось, эта система сконструирована так, что не может «подхватить» глохнущий мотор, если его обороты падают почти до нуля. Тут уж вина McLaren не более чем 20%, а остальные 80% лежат на Кими.

А еще он ошибся в последнем повороте во время квалификации в Бахрейне: потерял 2–3 десятых — и место в первом ряду. Опере-

«Я уверен: Хуан не знал, чтобы чемпионат выиграл Фернандо»

Поворотные моменты

1 Круг 59, Гран При Европы
Если бы в этом году Кими везло, то на Нюрбургринге правый передний рычаг подвески продержался бы еще 5,148 км. Но на деле, когда он начал тормозить перед первым поворотом в 59-й и последний раз, подвеска, испытывавшая на протяжении предыдущих 25 кругов зубодробительную вибрацию после того как во время обгона Вильнёва на шине появилась проплешина, развалилась. Кими вылетел, а Алонсо, который находился лишь в 1,58 с позади него, вышел в лидеры.



ди он Фернандо Алонсо на входе в первый поворот — и мог бы победить. Но Кими решил пройти гонку ровно и надежно. Впрочем, он оказался достаточно быстр, чтобы подняться на подиум.

Подвеска на Нюрбургринге развалилась потому, что на одной из шин образовалась проплешина — но в какой мере это была вина Кими? В 2005-м смена резины запрещена, и все-таки лидеры вовсе не обязаны уходить с траектории и скакать по кочкам, только чтобы обойти кругового. На Нюрбургринге из-за Жака Вильнёва Кими пришлось сделать именно это: на прямой канадец лишь слегка сбавил скорость, после чего Кими налетел на кочку и заблокировал колесо. Остальное вам известно.

Наш разговор состоялся накануне Гран При Бразилии в номере отеля неподалеку от Интерлагоса. Он смотрел в окно, словно пытался разглядеть в закатном мареве некие предзнаменования: будущее должно было определиться очень скоро. Был он абсолютно спокоен, как будто никакого стресса нет и в помине. «Как тебе удалось сдержаться, — спросил я, — когда после британского ГП Хуан Пабло сказал: «Я знал, что смогу одолеть Кими, и я сделал это»? Любый разозлился бы, даже Мика».

Кими лишь улыбнулся и произнес: «Я на такие вещи не обращаю внимания. Монтойя может говорить все, что ему вздумается. Я занимаюсь своим делом. Остальное меня не волнует».

«А было ли когда-нибудь иначе? — продолжал я. — В детстве ты бросался шлемом? Ты

швыряешь шлем нынче, когда возвращаешься домой в Швейцарию?»

«Нет, я всегда был такой. Мне всегда казалось, что драться или по-настоящему злиться нет смысла, — говорит Кими, оставаясь предельно спокойным. — Я считаю, что надо жить своей жизнью и не обращать внимания на всякие разговоры».

Люди, знающие Кими, уверяют, что его уравновешенность — это особый дар. Я готов согласиться, но с оговоркой: любой дар надо развивать, а то ведь можно его и утратить.

Ясно, что Кими много работал над этой способностью не реагировать на события, окружение, интриги. Полагаю, по эмоциональной стойкости он вполне сравним с Михаэлем Шумахером.

Давным-давно во время обычного визита к врачу Паула, мама Кими, оставила восьмилетнего сына подождать в детской игровой комнате. Сначала все было хорошо, но потом начался шум: Кими плакал и топал ногами. «Ваш сын страдает от расстройства внимания, — заметил доктор. — Когда ему скучно, он начинает капризничать. Ему надо учиться терпению».

Правда выяснилась только дома: Кими любил складывать мозаичные картинки и, увидев на полке такую игру, хотел ее достать, но не смог. Он попросил нянечку, но она сказала, что мозаика — для десятилетних, и ему еще рано в нее играть. Но Кими-то давно уже все это освоил. В общем, разыгралась целая трагедия.

Тогда мама кушила ему большую мозаику и с умилением наблюдала, как Кими ее складывает. Она говорит, что на ее памяти это был последний случай, когда Кими вышел из себя.



В Турции он провел безупречную гонку, но Алонсо все равно был рядом

Поворотные моменты

②

Четвертая тренировка перед ГП Великобритании. Во Франции, за неделю до Силверстоуна, на машине Кими отказал мотор. В Англии ситуация повторилась, и стало ясно, что у моторов Mercedes-Ilmor явные проблемы с надежностью. Именно в тот момент и в пресс-центре, и в боксах McLaren начали подозревать, что эти проблемы будут стоить Кими титула. И что бы ни говорил Рон Деннис, факт остается фактом: не будь технических сходов, в Японии Кими достаточно было бы добыть два очка, чтобы завоевать титул. В реальности же Алонсо к этому времени уже стал чемпионом.



Отчего же тогда на квалификации в Интерлагосе он заблокировал колеса на торможении перед первым поворотом? «Ледяной человек» дал слабинку? Сказалось нервное напряжение?

Так или иначе, да. Тем более что эта гонка подводила итог года, когда он с самого начала был в роли догоняющего и вынужден был противостоять двум факторам, которые от него никак не зависели: ненадежной технике и Хуану Пабло Монтойе. Все это я, разумеется, говорю в контексте сезона, который провел Фернандо. Надежность машины? Почти безупречная. Напарник? Джанкарло Физикелла — быстрый и стильный гонщик, но по части психологической стойкости и упрямства его вряд ли можно сравнивать с Монтойей. Фернандо взял верх примерно со второй гонки, с того самого момента, когда Джанкарло сказал себе, что он — классный итальянский парень, не то что эти трудяги-англичане. Упорная работа и талант помогли Алонсо победить.

Хуан Пабло — другой. Крутой и нахальный колумбиец считает, что абсолютно все должно вращаться вокруг него. Когда у него есть шанс победить, он побеждает для себя. Когда он не выигрывает, интересы команды волнуют его меньше всего. И хотя он никогда этого не признает, я все-таки уверен: как только Хуан понял, что лично ему титул не светит, он желал победы Фернандо.

Если McLaren выиграет Кубок конструкторов — это в интересах Хуана. А вот если бы титул завоевал Кими — это ущемило бы интересы Хуана. В 2005 году он не вредничал в открытую, но... не думаю, что в Турции и Бельгии у него были бы проблемы с круговыми, если бы за титул бился не Кими, а он, Хуан. Одно дело — просто снять ногу с педали газа, ▶



Неудачи и разного рода провокации в отношении Кими впечатляют не меньше, чем его стиль вождения, и все же он не теряет спокойствия

Поворотные моменты

③

Круг 55, ГП Турции

Отставание в 26 очков за 6 гонок до конца сезона еще можно было наверстать, и Кими рассчитывал на помощь Монтойи. Если бы гонщики McLaren смогли добыть 6 победных дублей, это позволило бы отыграть 24 очка при условии, что Алонсо финишировал бы третьим. Если бы Алонсо разок не поднялся на подиум, то в Шанхае Кими стал бы чемпионом. Но Монтойя провалил этот план в Турции, когда обвинил Монтейру в том, что тот въехал в него сзади. При этом Монтейру говорит, что затормозил на 43 м раньше, чем на предыдущем круге. Монтойя уверяет, что диффузор на его машине был поврежден, что привело к вылету в восьмом повороте за два круга до финиша – но и это вызывает вопросы. Как бы то ни было, Алонсо был рад, что ему досталось второе место.



В Спа Кими был неуправляем, но Алонсо вновь стал вторым по милости Монтойи, совершившего аварию за 4 круга до финиша

и совершенно другое – сохранить при этом холодную голову.

Но гораздо важнее, что Хуан – гонщик исключительно быстрый и искусный, который при любой возможности старается одолеть Кими. Он получал такой шанс в Силверстоуне и Монце, когда Кими был оштрафован перестановкой на 10 мест, или когда Кими начинал гонку на тяжело заправленной машине и на первых кругах застревал в трафике, как это было в Турции или в Спа. К тому же Хуан, когда терять было уже нечего, мог себе позволить применить рискованные настройки машины. В ходе сезона, когда после травмы плеча и прочих проблем (проплешина на шине в Малайзии, перебои с радиосвязью в Канаде, авария во время квалификации в Германии) он выбыл из борьбы за титул, Хуан мог экспериментировать с такими вещами, которые Кими и в голову не пришли бы. Стиль Хуана-гонщика полностью построен на реакциях: в большинстве поворотов начальное движение руля у него более резкое, чем у Кими. Он любит повелевать машиной, словно дразня ее газом и рулем, начиная поворот достаточно поздно и загружая в основном задок. Кими же, действуя намного более мягко, мыслит только категориями прямых линий. Находит точку минимальной скорости, меняет направление и увеличивает газ пропорционально снижению боковой нагрузки. В целом все просто – трудно лишь объяснить это в деталях.

Когда Хуан впервые сел за руль этой машины, его стиль вождения и поведение MP4-20 в начальной фазе поворота были совместимы так же, как Патрик Хед и Марио Тайссен. Едва Хуан делал энергичное движение рулем, корму начинало водить – и за этим следовала борьба с собственными рефлексом и педалью газа McLaren на фоне бешеной работы рулем. На новых шинах он еще мог нормально пройти квалификацию и нарезать пару кругов, но в ходе гонки преимущество было за Кими.

Дальнейшие рассуждения строятся на догадках, но, полагая, в McLaren решили сделать поведение передка машины Хуана менее «острым», возможно, уменьшив отрицательные значения углов развала и поставив более жесткий передний стабилизатор. При этом динамическое перераспределение веса в сторону задка происходило медленнее, благодаря чему Хуан получал больше возможностей манипулировать передком машины за счет экстравагантной игры рулем и газом. Рйяккёнен попробовал такие настройки на тестах, почувствовал некоторую разницу, но справедливо рассудил, что в этой фазе чемпионата ничего менять уже не стоит. Он знает, что его стиль значительно отличается от стиля Монтойи, и знает также, что пока опережает колумбийца. Другими словами, не надо чинить то, что не сломалось. (И наоборот: лучше заняться теми узлами машины, которые продолжают ломаться.)

Впрочем, изменение геометрии передней подвески на машине Хуана могло привести к общему снижению уровня сцепления с трассой: Кими доказал это, продемонстрировав лучшее время прохождения секторов практически во всех гонках – от Монако до Спа. С другой стороны, в Монце, с ее поворотами по-





Кими победил в Венгрии, но на этот раз Хуана подвела машина: полетел привод

стоянной кривизны, где машина стоит на траектории как вкопанная, Хуан выглядел неплохо. А еще можно вспомнить, что в Бразилии все, кто ездил на Michelin, страдали от зернения резины, зато Монтойе, на машине которого не столь нервный передок, удавалось не подвергать задние колеса чрезмерным нагрузкам.

Теперь представьте себе эту картину: Ряйккёнен готовится к своему квалификаци-



В Бахрейне Кими ошибся в квалификации, и поул достался Алонсо (справа)

онному кругу в Интерлагосе. Результат Хуана Пабло, более довольного своей машиной, чем Кими (шины у которого были уже на грани), оставался лучшим почти до конца сессии, хотя колумбиец выехал только седьмым, когда трасса была медленнее. Но поднялся ветер, и когда он дул во встречном направлении, это отражалось на максимальной скорости. Затем Фернандо, в баках машины которого было вызывающе мало топлива, чуть улучшил это время. И теперь у Кими не оставалось права на ошибку, хотя его машина была тяжелее. Ему предстояло одолеть и Фернандо, и напарника. Напряжение было колоссальным.

Перед первым поворотом он затормозил на 0,1 с (14 метров) позже, чем когда-либо. И не было бы проблемы — если бы он не налетел на кочку и не заблокировал вывешенное колесо. В другой ситуации, чтобы это компенсировать, он раньше начал бы поворачивать. Но сейчас, когда ему нужно было войти более плавно, чтобы оказаться на оптимальной позиции перед вторым поворотом, ничего уже не оставалось, кроме как продолжить движение по прямой — и, следовательно, потерять время. Поул упущен. Вероятно, вместе с победой. Так и вышло: Фернандо пришел третьим и взял титул. А если бы Кими удалось выиграть поул, он мог диктовать свои условия.

А теперь вспомним, что все говорили, когда Хуан Пабло пришел в McLaren: «Зачем им нужен Монтойя, если у них уже есть Ряйккёнен?»

Кими не будет громко возмущаться по поводу своего напарника, поскольку знает, что лучше умеет складывать мозаику. С другой стороны, всем понятно, что со сбалансирован-

ным дуэтом гонщиков команде проще жить. Если вы пытаетесь выиграть чемпионат, то иметь во второй машине Джанкарло Физикеллу намного лучше, чем Хуана Пабло, — так Дэвид Култард идеально подходил McLaren в годы Мики Хяккинена.

Говорите, Хуан Пабло быстрее и лучше, чем ДиСи? Да! У Кими было бы больше шансов выиграть чемпионат-2005, если бы его напарником был ДиСи? Ответ снова утвердительный. ДиСи — командный игрок, он зарабатывал бы немало очков и, вероятно, не сломал бы плечо, во что-то там играя. Кими же приходилось бороться и с Фернандо, и с Хуаном Пабло, так же как Карлосу Ройтеману в 1981-м приходилось противостоять Алану Джонсу, его напарнику по Williams, и Нельсону Пике. А самому Пике в 1986-м пришлось бороться и с Найджелом Мэнселлом, и с Аленом Простом.

Команды с этим поспорили бы, ведь им всегда хочется заполучить двух самых лучших гонщиков. Учитывая, что долгосрочность карьеры Кими вызывает некоторые сомнения, в McLaren хотели прикрыть тылы. И все же история подсказывает, что баланс между напарниками важнее, чем итоги чемпионата.

Поэтому Кими, когда мы разговаривали с ним в номере отеля, был на удивление спокоен. Почувствовав его настроение, я спросил: «Значит, всегда есть следующий сезон?»

«А кто сказал, — его глаза вдруг сузились, — что в следующем году наша машина даст нам такое же преимущество?» А потом повернулся и ушел уверенной походкой сверхбыстрого, удивительно одаренного гонщика, чью работу рулем, дросселем и тормозами можно считать образцом мастерства и высочайшего класса. **FO**

"Зачем McLaren Монтойя, если у них есть Ряйккёнен?"

ПЛАК

ЭВОЛЮЦИИ

McLaren MP4-20

Трудности лишь вдохновляют конструкторский гений на создание подлинных шедевров. Именно такой путь избрала команда McLaren: вот история их изумительного MP4-20

Текст Стив Купер Фото Тед Хамбл-Смит

Может быть, в 2005 году McLaren MP4-20 и был самым быстрым в Ф1, но история его происхождения долгая и трудная. F1 Racing всегда открыто восхищался и талантами Кими Райккёнена, и достижениями этой машины, на самом деле рождавшейся в муках. Сначала в 2003 году появился MP4-18A, мучимый таким количеством проблем, что ему вообще не суждено было выступать в гонках. MP4-20 стал продолжением предыдущих MP4-19 и 19B — не лишенных недостатков, но перспективных. И хотя это второе поколение не было окончательно избавлено от врожденных болезней, MP4-20 стал настоящим прорывом и подтвердил старый тезис о том, что стоит гоночной команде преодолеть застой, как она набирает обороты и прогресс уже трудно остановить: совершенствование этой машины продолжалось на протяжении всего 2005 года.

ДЕТСКИЕ БОЛЕЗНИ

И все же не будем забывать генезис. Пережили в 2002 году тотальный разгром со стороны Ferrari, босс McLaren Рон Деннис решил, что машина сезона-2003 (MP4-18A) должна стать гигантским равном вперед: только так, полагал он, можно вернуть себе утраченные позиции. И хотя нынешнюю машину можно считать вещью

Инженеры McLaren более всего гордятся передней подвеской, аэродинамикой и «нулевым килем»

ЭВОЛЮЦИЯ ШЕДЕВРА

McLaren
MP4-18A
(AUTOS
BEZNADEGAS)
2003 г. н. э.



McLaren
MP4-19
(AUTOS
TICHODUS)
2004 г. н. э.



McLaren
MP4-19B
(AUTOS
PERSPEC-
TIVUS)
2004-05
г. н. э.



McLaren
MP4-20
(MEGAS
SUPERUS)
2005 г. н. э.



ROGER VIOLET/REX FEATURES

В 2005 году изменения в регламенте снизили прижимную силу на 28%, но эти потери удалось компенсировать практически полностью



Удобный кокпит? Его пришлось серьезно переделывать, чтобы там мог разместиться высоченный Алекс Вурц



философии Дениса, тот технологический «рыцарь». 2003 года не раз доставлял команде серьезные неприятности.

«Теперь мы понимаем, что переход от 17-й модели к 18А произошёл слишком резко, — признает технический директор Эддиран Ньюи. — От старой машины мало что осталось, да ещё эта работа совпала со значительными переменами в конструкторской команде. Люди не успели свыкнуться с новыми ролями, а мы уже требовали от них слишком много. Но 19-я оказалась ошибкой: это была лишь переименованная 18А, унаследовавшая все её проблемы. Версию 19В следовало бы создать к началу прошлого сезона».

Но неудачи начала 2004 года только стимулировали команду, и когда модель 19В наконец увидела свет, она стала первым вестником возрождения McLaren.

«Неудачи дают огромный опыт, — говорит главный конструктор Майк Кофлен. — На них ты учишься быстрее, чем на победах. В период успехов наш главный враг — самодовольство. И только лучшим командам под силу выкарабкиваться из глубокой ямы».

ЭВРИКА! МЫ НА ВЕРНОМ ПУТИ!

Два сезона, в ходе которых в McLaren было создано 4 разные версии шасси, команда с неуловимой решимостью работала над MP4-20. Несмотря на то что в середине прошлого года технический регламент-2005 был неожиданно изменён, McLaren без расчётов вошёл за дело. Вскоре стало ясно, что 20-я будет машинной совершенно собой.

«Впервые я осознал, насколько быстра эта машина, ещё в конце 2004 года, — вспоминает Питер Профороу, глава отдела аэродинамики. — В ноябре и декабре, работая над ней в аэродинамической трубе, мы добились колоссального прогресса. После того как прошлым летом были объявлены изменения регламента, у нас не оказалось ни времени, ни ресурсов, чтобы заниматься перебором различных вариантов: пришлось действовать решительно.

Трудная была пора, поскольку на проверку правильности наших решений оставалось лишь несколько месяцев».

Когда в начале года F1 Racing удалось проникнуть за закрытые двери штаб-квартиры McLaren в Уошингтон, мы почувствовали, насколько команда гордится своим новым детищем. «Когда работа над MP4-20 была завершена, у всех было ощущение, что машина получилась очень продуманной, — продолжает Кофлен, — ладно сложенной и крепко сшитой».

НЕОЖИДАННЫЙ ПРОКОЛ

«Мы не знали, насколько хорошо другие команды приспособились к регламенту 2005 года, — вспоминает Ньюи предсезонную тренировку. — Нам казалось, что за зиму мы неплохо поработали над аэродинамикой в части компенсации потерь, но, конечно, мы и понятия не имели, как идут дела у других».

В первых завоёванных гонках проявилась проблема, связанная с резиной: в квалификации на этой машине невозможно было прогреть передние шины. «К сожалению, мы не смогли окончательно с этим разобратись вплоть до

Бригады инженеров McLaren, работающие над шасси и аэродинамикой, за два года фактически создали четыре разные машины



На Нюрбургринге, после того как шина получила пролешины, передняя подвеска выдержала 25 кругов

Странно, что конкуренты до сих пор не скопировали у McLaren эти характерные «рожки»



до третьей гонки, — рассказывает Ньюи. — В Мельбурне было сыро, в Малайзии мы не испытывали с этимвлением особых проблем, но когда мы приехали в Бахрейн, то уже знали, что его нельзя отнести к разряду простых соревнований. Мы сделали машину, которая в условиях гонки позволяла бы беречь шины, и не хотели менять настройки, только чтобы добиться быстрого прогрева шин в ходе одного круга — и потом доказывать в гонке. Найти нужное решение оказалось непросто».

НЕТ ПРЕДЕЛА СОВЕРШЕНСТВУ

К Имоле была проведена модернизация, и Кими уверенно привел машину на поу, а затем лидировал, пока не сошел, чему виной были жесткая езда и крупный прикол. К Барселоне недостатки были полностью устранены, и там машина показала образцовую скорость, с легкостью выиграв Гран При Испании. К тому же к этой гонке были значительно усовершенствованы аэродинамика и двигатель. Затем команда занялась более тонкими вопросами.

«В ходе сезона мы провели две глубокие модернизации и предприняли несколько шагов по улучшению аэродинамики, — говорит Ньюи. — Мы много занимались механической частью, преимущественно работая над уменьшением веса. Но последовательная эволюция машины продолжалась весь сезон. Мы постоянно доводили ее весь год».

Корфел добавляет: «Мы гордились тем, что на каждую гонку машина выходила обновленной. Изменения были небольшими, но важными».

ТОЧНО В ДЕСЯТКУ

Если попросить Ньюи и его команду назвать самую любимую область машины, то ответ последует незамедлительно: передняя подвеска, киль, работа с гидравликой и аэродинамикой.

В нижней части монокока McLaren применили уникальную конструкцию под условным названием «нулевой киль». Это сложное решение дает максимальную аэродинамическую эффективность, превосходя по отдаче одно-, двух- и трехкилевые конструкции и V-образный киль.

«Мы пошли по пути, который до нас не выбирал никто. Если другие и пробовали что-то подобное, то вскоре от этого отказывались», — говорит Ньюи, намекая на эксперимент с двойным килем, который в прошлом году предпринял Williams.

Питер Пророму добавляет: «Мы знали, что столкнемся с проблемами. У нас было очень мало времени на поиск альтернативных вариантов, и поэтому мы предлагали свое оригинальное прочтение. Идея была отличная, и все сложилось просто замечательно».

Это подлинный инженерный шедевр, в котором идеально сочетаются конструктивная простота и аэродинамическая эффективность.

Остается лишь догадываться, сколько раз всем этим людям пришлось обсуждать свой проект на разном роде совещаний и кому из ключевых фигур пришлось в чем-то переступить через себя, когда работа над ним только начиналась.

Эта машина явно заслуживает большого, нежелая просто холодного анализа. Можно ведь и просто, по-человечески сказать, как это сделал Корфел: «Она очень акурратная, она была хуство, что мы создаем нечто особенное». **F1**

Более компактная компоновка задней части способствует улучшению аэродинамики и управляемости

“Мы пошли по пути, который до нас не выбирал никто. Если другие и пробовали что-то подобное, то вскоре от этого отказывались”
Эйдриан Ньюи





ПОБЕДИТЕЛЬ ПОЛУЧАЕТ... ЧТО?

Дженсон Баттон связал себя пятилетним контрактом с командой V.A.R., единоличным владельцем которой стала Honda. Хорошо ли он устроился? Или оказался один на один с безжалостными конкурентами? Послушаем, что говорят в падоке...

Фото Стивен Тиллат

Месец назад, проведя лето в напряженном безмолвии, Баттон, наконец, нарушил обет молчания, договорившись о продолжении выступления в V.A.R.-Honda (ныне полностью принадлежащей японцам).

Согласие Франка Уильямса отпустить Дженсона на все четыре стороны — это шанс для молодого британца утисниться в V.A.R., команде, которая входит в нем своего будущего чемпиона мира. Впрочем, эта сделка обошлась Баттону недешево: он заплатил за все на собственную карману \$30 млн, заработанных потом и кровью.

После того как ситуация с Баттоном прояснилась, F1 Racing полигресивален мнением падока. Оказалось, что хотя большинство одобряет решение Дженсона и Фрэнки, ни у кого нет сомнений в том, что за командой в 2006 году будут присматривать строже, чем когда бы то ни было — еще один сезон несбывшихся надежд ей пережить будет непросто.

Кроме того, Дженсон наконец-то решается открыто поговорить о команде, о ее будущем и о своей роли.

Но сначала мы задали 26 наиболее востребованным людям в падоке простой вопрос: «Правильное ли решение принял Дженс?» Как всегда в Ф1, мнения разошлись. ▷

О ДЖЕНСОНЕ...

Составили Стив Купер и Том Кларксон

▽ Гонщики

**Рубенс Баррикелло**
Гонщик, Ferrari;
напарник Дженсона
в 2006-м

«Я очень рад, ведь теперь у команды очень хорошие шансы на победу в чемпионате. У нее теперь два гонщика, каждому из которых по силам завоевать титул. Хорошо, когда за команду выступают два победителя — вот почему я рад».

**Дэвид Култард**
Гонщик, Red Bull
Racing; приятель
Дженсона

«Я всегда считал, что если достичь компромисса не удалось бы, Дженсону следовало выполнить свои обязательства перед Williams. Но в данном случае он сумел найти решение, и теперь все довольны. Если он будет быстр, волноваться за свое будущее ему не придется».

**Джанкарло Физикелла**
Гонщик, Renault;
бывший напарник
Дженсона

«Он очень хотел остаться в B.A.R. Думаю, он принял верное решение — ведь B.A.R. выступает намного лучше, а теперь она еще и пользуется полной поддержкой Honda. С Williams сложнее — у них будет Cosworth, и я не уверен, что они располагают достаточным бюджетом. У Дженсона дела идут неплохо, так что он может попробовать уйти в другую команду, хотя контракт у него, кажется, достаточно длинный».

**Фелипе Масса**
Гонщик, Sauber

«Он принял правильное решение, ведь потенциал B.A.R. намного выше, чем у Williams. Ситуацию с контрактом комментировать не хочу, так как не знаю всех деталей».

**Хуан Пабло Монтойя**
Гонщик, McLaren-
Mercedes; занял
место Дженсона
в Williams в 2001-м

«Дженсон принял неверное решение. Смотрите, сначала он дал обещание работать на Фрэнка (Уильямса), а потом его нарушил».

Трудно представить, что еще год назад он был вне себя, когда B.A.R. отказывалась его отпустить».

**Антонио Пиццония**
Тест-пилот, Williams
«Я считаю, что это замечательное решение»

Желаю Дженсону удачи в B.A.R., хотя вся эта история, похоже, выставила его не в лучшем свете. Другие команды теперь еще подумают, связываться с ним или нет. Но если он будет ехать быстро и побеждать, об этой истории скоро забудут».

**Жак Вильнёв**
Гонщик, Sauber

«Абсолютно верное решение, ведь будущее B.A.R. явно определеннее, чем Williams, и лучших вариантов у него все равно не было. Однако теперь кое-кто из боссов сто раз подумает, прежде чем подписывать с ним контракт».

**Алекс Вурц**
Третий пилот,
McLaren-Mercedes

«Дженсон совершил большую ошибку, вляпавшись

ко сильно они захотят его переманить».

▽ Бывшие гонщики

**Мартин Брандл**
Комментатор;
гонщик 1984–96

«В следующем году комбинация B.A.R.-Honda-Michelin будет смотреться вполне выигрышно, но кто знает, что будет через пять лет. Надеюсь, что B.A.R.-Honda останется в обойме лидеров. Не думаю, что эта история может подмочить репутацию Баттона — все очень быстро забудется».

**Иван Капелли**
Комментатор;
гонщик 1985–93

«Теперь, зная о том, что творится в Williams, мы понимаем, что с точки зрения будущего Дженсон принял правильное решение. Однако B.A.R. всегда недоставало каких-то 0,3 с на круге, и я, скрестив за Баттона пальцы, очень надеюсь, что они смогут решить эту проблему за зиму, в особенности теперь, когда Honda будет все контролировать. Что касается отношения к Дженсу в пaddockе, не думаю, что кто-нибудь еще согласится подписать с ним контракт. С какой стати?»

**Педро Диниц**
Гонщик 1995–2000

«Он поступил правильно. Я не сомневаюсь в эффективности B.A.R.-Honda в будущем году. Более того, зная Рубенса достаточно хорошо, я уверен, что они прекрасно сработаются».

**Джонни Херберт**
Менеджер, Jordan;
гонщик 1989–2000

«В былые времена я выбрал бы Williams. В последние четыре года обе команды держались наверху, хотя особых достижений не было. В будущем Honda, конечно, будет иметь в команде, которой она теперь владеет, большое влияние, но это может и выйти боком. На карьере Дженсона это не скажется — к началу следующего, а может, и к концу этого года все уже будет забыто».

**Ральф Шумахер**
Гонщик, Toyota;
бывший напарник
Баттона

«Если Дженсон хочет обеспечить себе будущее в Ф1, он должен остаться в B.A.R. Однако после заключения контракта с Williams отношение к нему изменилось. Ему повезло, что B.A.R. предложила долгосрочный контракт».

**Ярно Трулли**
Гонщик, Toyota;
бывший напарник
Баттона

«Думаю, он поступил правильно, так как у него будет время расти вместе с командой. Но со стороны всего не видно».

Баррикелло — напарник Дженсона в 2006-м — подрезает его в Интерлагосе в 2005-м; в Имоле'04 Баттон взял поул и пришел вторым

в эту историю. Со спортивной точки зрения в B.A.R. ему будет лучше, но он дорого заплатил за подпись, поставленную не там, где надо».

**Рикардо Зонта**
Тест-пилот, Toyota

«Дженсон сделал верный карьерный шаг, но я не уверен, что в следующем году B.A.R. будет выигрывать. Соперники ушли далеко вперед, и я думаю, что в 2006 году команда останется на прежних позициях. И я не исключаю, что боссы других команд после всего этого будут оценивать Дженсона по заслугам — впрочем, все будет зависеть от того, насколько



“ДЖЕНСОН ДОРОГО ЗАПЛАТИЛ ЗА ПОДПИСЬ,
ПОСТАВЛЕННУЮ НЕ ТАМ, ГДЕ НАДО”

АЛЕКС ВУРЦ

ДЖЕНСОН О...



...переговорах с Фрэнком

«Торговаться с друзьями всегда тяжело — а мы с Фрэнком друзья. Но мне пришлось настоять на том, что мне казалось правильным, и, думаю, я сумел показать Фрэнку, насколько серьезно я настроен остаться в B.A.R-Honda, насколько это важно для меня. Он тоже осознал, что для нас обоих — это лучший вариант. Думаю, он понял, что работать с гонщиком, чье сердце отдано другой команде, будет непросто. Переговоры затянулись надолго, а это ситуация не из приятных.

Я жутко рад, что мы смогли решить эту проблему. Мы неоднократно встречались с Фрэнком, и я настаивал на своем, пока он наконец не понял, что дело во мне, а не в моем окружении, — и в моем собственном решении.

Контракт я заключал с Фрэнком, и он касался нас обоих. Конечно, я был очень рад, когда все наконец разрешилось. Отступные сильно ударили меня по карману, но я все равно хочу сказать Фрэнку спасибо».

...своим будущим в B.A.R-Honda

«Я очень рад! Меня ждет хорошая карьера в B.A.R-Honda (тем более сейчас, когда Honda единолично владеет командой). Все только начинается. Конечно, никто не может дать 100-процентную гарантию успеха; все мы будем ошибаться в 2006-м — все мы люди. Я готов выигрывать гонки. В этом сезоне команда была не совсем в форме. Но в следующем году мы будем бороться.

Приятно ощущать поддержку команды. Я здесь уже давно, я «сросся» с командой. Подобные возможности перед гонщиками открываются не каждый день — в последнее время такой поддержкой пользовались только Михаэль и, может быть, Дэвид Култард. Я хочу не просто ехать как можно быстрее — я хочу быть частью процесса».

...завоевании чемпионского титула

«Я думаю о будущем — и о чемпионском титуле. В B.A.R-Honda я вижу настойчивость и решимость, равных которым я не встречал нигде в Ф1.

Мы будем стремиться стать лучше, и я считаю, мы сможем бороться за титул. Не верь я в это, я не стал бы так упорно бороться. То, как работают англичане и японцы у нас, сильно отличается от того, как это происходит в других командах. И те, и другие прикладывают все силы для достижения поставленных целей».

...непростых уроках сезона

«Я многому научился за этот год. Я понял, что мир Ф1 не ограничивается гонками и борьбой за титулы. Он намного сложнее. Это большой бизнес, и нужно быстро учиться.

Я оказался в неприятном положении и в сложившейся ситуации хотел найти наилучшее решение. В этом году было несколько трудных моментов — самым сложным было вынужденное бездействие в начале сезона. Теперь, когда сделка заключена, я чувствую себя спокойнее».

...том, как Баттонгейт отразится на его репутации

«Я совершенно не беспокоюсь на этот счет. Не сомневаюсь: многие считают, что эта история мне аукнется, но я искренне верю, что результаты гонок — мой лучший аргумент. Об остальном можно договориться. О более далеком будущем я не задумываюсь — это было бы ошибкой. В таких ситуациях трудно угодить всем, но я сделал все, что мог».



“ФРЭНК ПОНЯЛ, ЧТО РАБОТАТЬ С ГОНЩИКОМ, ЧЬЕ СЕРДЦЕ ОТДАНО ДРУГОЙ КОМАНДЕ, ОЧЕНЬ ТРУДНО”



▽ Менеджеры



Джулиан Джекоби
Менеджер

«Успех можно оценивать только постфактум. За два года Дженсон пытался увильнуть от двух контрактов, что характеризует его не лучшим образом, но Фрэнк Уильямс с достоинством вышел из положения — во всяком случае, в финансовом плане».



Дэйв Робертсон
Менеджер, занимавшийся Дженсоном в 2000–2001-м

«Британская пресса должна ликовать: Дженсон останется в заводской команде, гоняющей на Michelin (Williams переходит на Bridgestone, в то время как Michelin — единственный правильный выбор); этого хотят все гонщики. У Фрэнка прекрасная команда, но сейчас у них началась черная полоса».



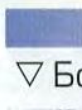
Николя Тодт
Менеджер

«Со спортивной точки зрения он поступил правильно, так как в краткосрочной перспективе у В.А.Р. больше шансов. Думаю, на его будущем это не скажется, ведь он хороший гонщик. Но для Ф1 это неприятная история. Скажем так, если Фелипе (Масса) подпишет контракт, я заставлю его этот контракт выполнить».



Энрике Дзанарини
Менеджер

«Он принял верное решение остаться в В.А.Р., ведь в ближайшее время эта команда будет сильнее и гармоничнее Williams. Менеджеру Дженса стоило получше изучить ситуацию, прежде чем подписывать контракт с Williams. В результате Баттон лишился доверия некоторых людей, но если он начнет побеждать, все об этом быстро забудут».



▽ Боссы

Эйдриан Берджесс
Спортивный директор, Jordan

«Правильное это решение или нет, станет понятно толь-



В 2000-м Дженсон выдержал сезон в Williams; отличная езда вывела Дженса на третье место в Спа'05 (в центре) и в Бахрейне'04 (слева)



Кристиан Хорнер
Руководитель команды, Red Bull Racing

«Он все-таки принял правильное решение. Просто так неудачно сложилось, что за год до этого он требовал обратного. Но при нынешнем положении В.А.Р.-Honda и Williams он совершенно правильно поступил — хотя теперь мы видим, как быстро все меняется в Ф1. В конце концов, если он достаточно быстр, им заинтересуются другие команды, но советники его подвели».



Джон Хауэтт
Президент, Toyota Racing

«Если у Дженсона был контракт, его не следовало нарушать, но в таких делах до правды не докопаешься. И все же: если у Баттона был контракт, он должен был его выполнить».



Иан Филлипс
Директор по маркетингу, Jordan

«Дженсон ошибся.

Williams из породы чемпионов — и теперь, когда команду приперли к стенке, она вернется в первые ряды, как это бывало уже не раз. И если Дженсон и вправду хотел побеждать, ему следовало вернуться в Williams. Не сомневаюсь, что он станет богатым человеком, но он не станет победителем, а мне казалось, что именно это его и интересовало...»



Петер Заубер
Руководитель команды, Sauber

«Отпустив Дженса в 2000-м, Фрэнк Уильямс совершил серьезную ошибку. Теперь Баттон до конца жизни будет гоняться в Honda. В последние недели было столько метаний, что осталось только надеяться: Дженсон принял верное решение. Ведь он прекрасный гонщик».



Пол Стоддарт
Руководитель команды, Minardi

«Решение верное — не из-за денег, а потому, что команде не нужен гонщик, который не предан ей и душой, и сердцем. Похоже, что Баттон сработался с Ником Фраем и В.А.Р.-Honda. Но на будущее все запомнят, что в его контракте не должно быть ни одной лазейки».



Марио Тайссен
Директор, BMW Motorsport

«Думаю, что решение принял Фрэнк, а не Дженсон. Правильным ли оно было? Это мы узнаем только через два-три года. Но я не стал бы подписывать с ним контракт с отсрочкой на год».



Цутому Томиита
Руководитель команды, Toyota Racing

«Вопрос очень щекотливый — и мы предпочитаем не обсуждать дела других команд. Для японцев это неприятный поворот событий. Такума (Camo) — отличный и целеустремленный гонщик, он все еще может добиться успеха (в дубле Honda) — во всяком случае, я на это надеюсь». **FO**

Ф1 НА ОДИН

Джанкарло Физикелла Гонщик: Renault

О своих результатах в 2005-м, о Renault, о дружбе и соперничестве с Алонсо

Когда накануне этого сезона ты вернулся в Renault, Флавио Бриаторе сказал, что это твой шанс «подтянуть» свою репутацию. Как ты считаешь, сделать это удалось?

Ну, первый старт сезона был великолепен: я победил на новом шасси, которое мне очень понравилось. На мой взгляд, я ехал там очень хорошо, и это помогло мне укрепить уверенность в себе. Но потом удача от меня отвернулась: разные технические проблемы помешали выступать с тем же успехом. Всякий раз, когда что-нибудь случалось, я вел борьбу за подиумы. Конечно, это здорово удручало, но я-то знал, что в принципе еду неплохо. И в 2006-м это докажу.

Значит, в целом репутация твоя упрочилась?

Да, думаю, можно так говорить. Ведь Флавио предложил мне контракт в середине 2004 года, зная о моих успехах в Sauber, так что ответ на ваш вопрос, думаю, может быть положительным.

Главное для любого гонщика Ф1 – выдержать сравнение со своим напарником. Это значит, что тебе в большей степени, чем кому-либо иному, было трудно в сражениях с Фернандо Алонсо. Насколько важное значение все это имело для тебя самого?

Мы соперничаем без всяких скидок. Фернандо очень быстр и очень стабилен, и потому одолеть его непросто – он редко ошибается. Но мне удавалось ехать быстрее него. «Сделать» его в квалификации в Спа – на одной из сложнейших трасс в нашем календаре – было очень при-

ятно. Но потом, к сожалению, я получил штраф за замену мотора, а в гонке вылетел, когда пробился с 14-й позиции на седьмую. Это было очень обидно.

Но по всему видно, что у вас с Алонсо прекрасные отношения. Они сложились такими сами собой или над этим пришлось поработать?

Да, верно. Мы по характеру очень похожи. Он очень приятный парень. Мы вместе играем в теннис, карты, гоняем мяч. На гонках мы, как правило, обедаем вместе, и наша дружба, по-моему, очень позитивно отражается на команде.

А что ты думаешь о слухах, будто команда временами вроде бы больше внимания уделяет Алонсо, а не тебе – вспомним, к примеру, твои проблемы на пит-лейне?

Да нет, на деле все не так. Команде крайне важно зарабатывать как можно больше очков. У нас одинаковые машины, а проблемы могут возникнуть у кого угодно. Вон, к примеру, у Кими из McLaren, который сражается за победу в чемпионате. Ему тоже досталось, как и мне, – и все это просто невезение, ничего больше. К примеру, в Малайзии мне трудно было удерживать машину на трассе, когда я оказался участником происшествия с Марком Уэббером. Да, но ведь такова Ф1! Подобное случается – на ком бы ни лежала ответственность за это.

Ну а что ты скажешь о Renault R25? Что в нем восхищает тебя больше всего?

Мощный мотор, характеристики шасси стабильны – он

был великолепен с самого начала. R25 понравился мне с первых же тестов. Это очень хорошая машина, хотя у меня была с ней уйма проблем.

Насколько изменилась команда Renault с тех пор, как ты выступал за нее прежде?

По-моему, она разрослась, но, как и прежде, настроена все-рвез и располагает в высшей степени профессиональными специалистами.

За прошедшие годы твое имя не раз связывали с Williams.

Насколько ты был близок к подписанию контракта с этой командой?

Я был к этому очень, очень близок. Но потом появился Флавио с очень приличным контрактом, и я договорился с ним. Не забывайте, я ведь ездил в Renault еще в те времена, когда у них не было особых успехов. И мне очень хотелось поработать с хорошо знакомыми мне механиками и инженерами теперь, когда команда выступает намного удачнее. Для меня на этом этапе моей карьеры очень важно было оказаться в одной из ведущих команд. Но должен сказать, что я с огромным уважением отношусь к Williams. В прошлом это была одна из лучших команд Ф1, и я уверен, они будут одной из лучших и в будущем.

Сохранилась ли у тебя хоть капля мотивации после более чем 150 проведенных Гран При?

В этом можете не сомневаться! Я чувствую себя молодым, здоровым, мотивированным и ужасно хочу продолжать гоняться в Ф1. У меня в этом нет и тени сомнения. Я готов гоняться годы и годы! **FO**

+ еще 5 фактов

1 Без чего ты не можешь выйти из дома, когда отправляешься на гонки? Без смены белья (смеется)

2 Твоя любимая безделушка? Мой iPod

3 Твоя любимая рок-группа? U2

4 Когда ты напивался в последний раз? Напивался? То есть в хлам? В прошлом году в Канаде, когда провел на Sauber очень хорошую гонку. Я тогда пошутил, что мне стоит попробовать неразбавленную водку. Мне ее принесли, я здорово напился и очень скоро свалился на пол. Это был неплохой вечер, но когда я очнулся, то чувствовал себя довольно плохо

5 Самое большое достижение в твоей жизни? Я бы сказал – моя семья, двое моих детей



Физико (справа), победивший в Австралии, приветствует Алонсо, финишировавшего 3-м



“Фернандо ужасно быстр
и стабилен, но бывало,
что я ехал быстрее него”

ХОЛТИМЕ...

Фото Стивен Тв/ЛАТ

Есть на **Сузуке** одно такое местечко, о котором знают лишь фотографы да несколько журналистов (не считая японских маршалов, конечно), потому оно всегда бесплатно. Отсюда открывается прекрасный вид на повороты 130R и оба Degner – и именно здесь 6 октября побывал **Стив Кулер**

Шумахер (основное фото), выигравший 4 из 5 последних ГП Японии, проходит второй Degner

X – место, где мы сидим

Два поворота по цене одного – с холма в центре трассы видны оба Degner и 130R



Стив Кулер из F1 Racing убедился в том, что Degner – технически сложный участок трассы, где оба Renault (внизу) демонстрируют великолепный разгон



Вставьте беруши, найдите морскую тропинку в высокой траве, наполненной стрекотанием цикад, и идите по ней до зеленого, продуваемого всеми ветрами холма на дальнем краю автодрома в Сузуке.

Здесь почти никого нет, но ваше маленькое путешествие – нет, назовем его лучше по-уникальной точки можно увидеть не только Degner – технически сложный двойной правый поворот, сразу за которым начинается туннель (отличительная черта Сузуки). Развернувшись на 180 градусов, вы увидите небезвестный 130R – безумно быстрый, пуляющий левый поворот, где гоношнику не обойтись без твердости рук и присутствия духа, чтобы пройти его в полный газ.

Здесь вы можете в равной степени насладиться впечатляющим зрелищем (130R) и оценить техническое мастерство гоношников (Degner). Такое сочетание не предлагает ни один другой наблюдательный пункт в Ф1. Доступ сюда открыт только тем, у кого есть

билет FIA, – то есть фотографам и журналистам. На этот холм поднимаются лишь самые ретивые мастера объектива, полные решимости запечатлеть величайшую краше-сосу Сузуки на пленку (или на цифру, что в последние время встречается все чаще). Журналистов здесь почти не встретишь. А как же боксод падшоа? Им сюда нельзя – жидета-то у них нет.

Так что – присоединяйтесь...

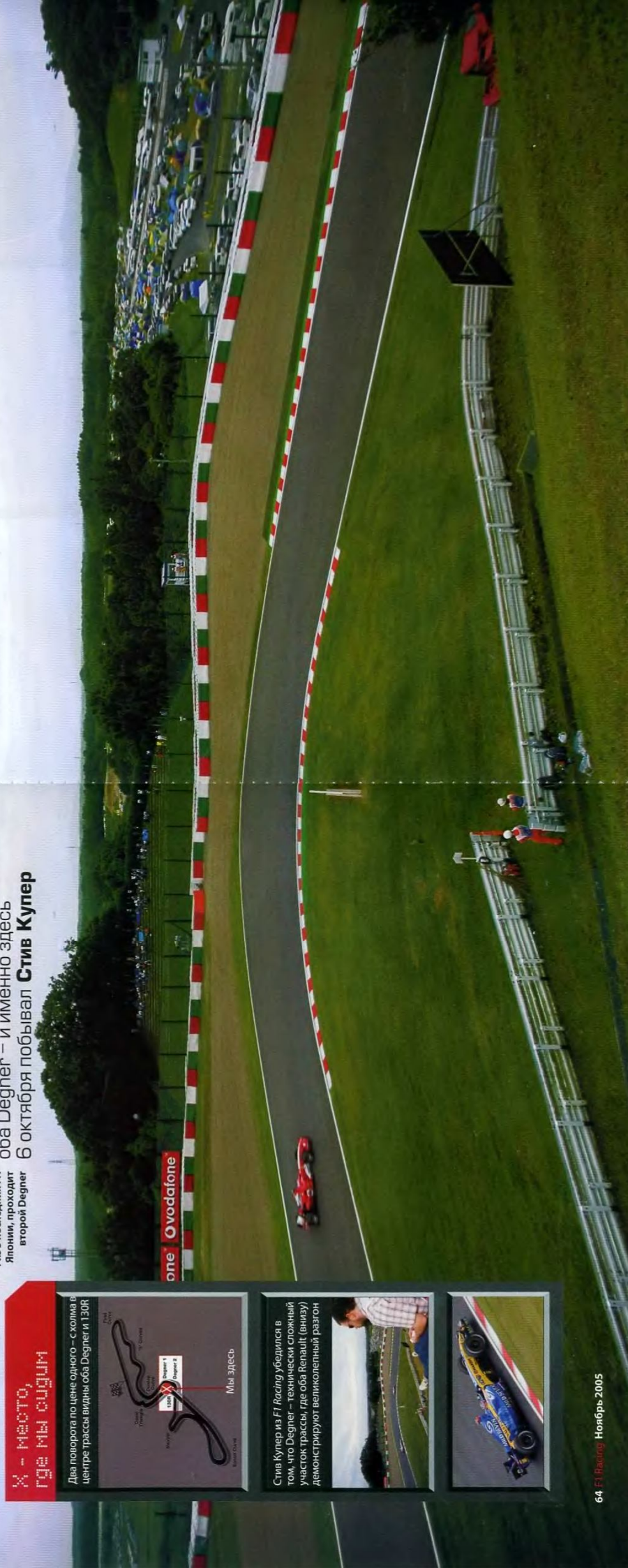
DEGNER 1 И DEGNER 2

ЛОВКОСТЬ РУК И НИКАКОГО МОЩНОСТВА С 15-метровой высоты этот двойной правый поворот кажется обманчиво незамысловатым. Но из коопита, насколько я слышала, угол обзора очень мал. В этом повороте главное – точность. Небольшой поперечный уклон гоношник на руку: он позволяет им выскочить на апекс, быстро переключиться вправо и тут же дать газу. Новичкам поначалу сложно отыскать точку входа в узкий поворот, но когда она найдена, даже машинающие гоношники с восторгом говорят о скорости, с

которой машина выстреливает из Degner на выходе, где трасса расширяется.

Кому лучше удается его пройти? Кими Райккёнен безупречно работает газом от начала до конца поворота – легко и непринужденно. Через несколько кругов Витантонио Льюцци делает то же самое. Искушно управляет машиной, он превращает два поворота в один – но в отличие от Кими он не может раз за разом повторять этот фокус. Он крут за кругом пытаясь нащупать траекторию и, наконец, ошибается: широко заходит в поворот, сильно теряет в скорости, заставляя дачит на газ, но двигатель уже не поет, а скрежещет. Даже мелкая ошибка чревата здесь серьезными потерями.

Тем, у кого хорошая (а лучше, отличная) машина, легче. Все три McLaren могут быстро проскочить Degner 1 и уже в Degner 2 есть на хвост тому, кто едет вперед. А вот Баттона и Сато еще раз понижают переднюю как раз в тот момент, когда их B.A.R.-Honda касаются внутреннего бордюра Degner 2: перекрученные моторы просто захлебываются ревом. >



Позади вас — 130R

Кулер наблюдает за грозным поворотом 130R, в котором проверяются эффективность аэродинамики машины и смелость гонщика



Сато (основное фото) — отважный гонщик, мало кто проходит 130R с таким же бесстрашием

Выход из Degner 2 медленнее, чем из Degner 1. Гонщикам приходится более точно разогнать газом и рулем, по мере того как траектория поворота расширяется, вплоть до бордюра на выходе. Здесь можно оценить и разнотонные характеристики любой машины: набирающий скорость Renault издаст ровный звук, тогда как у Williams срывается траектория-контроль, и взрывающийся к шпильке FW27 рычит, как засасывающий гравий пылесос.

130R

ВДОХНИТЕСЬ, ДЕРЖИТЕСЬ КРЕПЧЕ...

А теперь повернемся к Degner спешной и посмотрим на самый быстрый и опасный поворот Сузуки. Отсюда мне видны вход, апекс и выход из поворота. Изумительное зрелище, внушающее благоговейный трепет. Из-за деревьев с безумной скоростью вылетают машины, но если проследить за тем, как они прохлывают этот длинный, узкий, неровный поворот, то они... ну... просто проезжают мимо. На скорости, близкой к 320 км/ч,

прижимная сила так велика, что возникает ощущение, будто машины приклеены к трассе: они едут настолько быстро, что кажутся медленными. Звук двигателей едва ли становится громче: V10 работают внятно,

“На скорости, близкой к 320 км/ч, прижимная сила так велика, что кажется, будто машины приклеены к трассе”

пытаясь хоть как-то компенсировать потерю сцепления, уменьшающегося по мере износа шин.

Эта безмятежность, разумеется, обманчива, так как именно здесь проверяются эффективность аэродинамики машины и смелость гонщика. Все три McLaren, оба Renault, Дэвид Култарад на Red Bull и Такума Сато на B.A.R. поворот проходил легко. А вот Jordan и Minardi едут нервно и заметно медленнее, трясущаясь по ухабам, заходят так широко, что кажется, вот-вот вылетят с трассы.

В 2003 году 130R был перепрофилирован, но в середине поворота осталась пара довольно жестких кочек. Заметить их легко — отбейте, оставшиеся деревянными планками, выдают их с головой. Внутреннюю траекторию пересекает одна большая полоса неровностей; это настолько серьезное препятствие, что большинство гонщиков пред-

почитают заходить в поворот со значительным смещением к внешней стороне трассы — так, чтобы объехать ухаба и не потрепать устойчивость машины.

И только на последних минутах тренировки, когда колеса не справляются с управлением Вильяма «вылетают» на трассе четыре жирные полосы, ты понимаешь, насколько быстрым и опасным может оказаться этот поворот.

Утренняя тренировка подходит к концу, реи моторов больше не заглушают пения ди-кад, и ты, наконец, можешь отвести взгляд от трассы. На юге виднеется стальная глыба осыни, на западе за горизонт уходит окутанные дымкой скалистые горы. Собирается дождь. Ветер кружит, становится холоднее, и вот уже первые капли густо посыпались на кроны деревьев. Выпавшая беруши. Пора возвращаться домой. **FO**



ПРЕДЪЯВИТЕ БИЛЕТЫКИ!

Если перед тобой едет
Toyota, а сам ты – участник
Гран При Формулы 1,
то считай, что день

безнадёжно испорчен.
Особенно если за рулем
этой TF105 сидит Ярно
Трулли, признанный

гений однокруговой
квалификации – что он
доказал нам, к примеру,
в Мельбурне, Имоле,
Манья-Куаре и Будапеште.
Он пробивается на

невероятно высокую
стартовую позицию –
и в гонке соперники
(те, кто остался
позади) просто кият
от возмущения...

Паровозик

РАЗУМ

Текст Дом Тайлор

ОТПРАВЛЯЕТСЯ!

Первый поворот
в Монце,
и за Группы
выстраивается
хвост машин –
но на этот раз он
умчался далеко
вперед



В этом сезоне в пелетоне Ф1 можно было наблюдать очень любопытное явление: несколько сбившихся в кучу машин выстраивались в очередь позади неторопливой Toyota Ярно Трулли, который все больше и больше отставал от лидеров гонки.

F1 Racing назвал это «Паровозиком Трулли», прыгнуть с которого застрявшим в нем гонщикам и командам не так-то просто.

Дав этому явлению название, F1 Racing принялся его изучать. Мы беседовали с лучшими стратегами Ф1, включая Росса Брона из Ferrari, Пэта Симондса из Renault, Сэма Майкла из Williams и главного инженера Toyota Дитера Гасса. Мы говорили и с Дэвидом Култардом, который время от времени становится пассажиром этого поезда. И, разумеется, с самим машинистом — с Ярно Трулли.

Название, может, и новое, но суть этого явления известна давно.

ЧТО ТАКОЕ «ПАРОВОЗИК ТРУЛЛИ»

Итак, слышали ли вы о «Паровозике Трулли»?

«А, да, «Паровозик Трулли», — вздыхает Симондс. — Мы иногда становимся его пассажирами».

«Да. Это просто кошмар какой-то», — соглашается Майкл.

«Такого выражения я не слышал, но в этом году нам действительно случилось проехаться на этом паровозике», — говорит Брон.

Даже Гасс понимает, о чем мы, и смеется: «Я о таком не слышал, но догадываюсь, о чем идет речь».

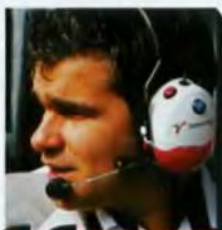
Сам Ярно отвечает: «Нет. Что вы имеете в виду?» Мы пускаемся в разъяснения, и он тут же улавливает суть дела.

ДиСи, дай ему бог здоровья, схватывает не так быстро. «Ну, наверное, это поезд, который, по идее, называется... «Трулли»? Ну, не знаю». В конце концов, доходит и до него: «А, понял. Это то, позади чего мы все застрянем завтра».



«ПАРОВОЗИК ТРУЛЛИ»? ТАК ЭТО ТО, ПОЗАДИ ЧЕГО МЫ ВСЕ ЗАСТЯНЕМ ЗАВТРА

Это признает на ГП Италии Дэвид Култард, один из самых мудрых ветеранов



«ПАРОВОЗИК ТРУЛЛИ» ВОЗНИКАЕТ ИЗ-ЗА ТОГО, ЧТО ГОНЩИКИ НА БОЛЕЕ БЫСТРЫХ МАШИНАХ ОТСТАЮТ В КВАЛИФИКАЦИИ

Дитер Гасс из Toyota считает, что другим гонщикам следовало бы лучше пройти квалификацию

«Паровозик Трулли» в Венгрии был не самым длинным в этом году

ДиСи говорит о ГП Италии, который должен состояться на следующий день. И он абсолютно уверен, что без «Паровозика Трулли» не обойдется. Почему? Потому что в квалификации Ярно был 5-м (вообще-то 6-м, но после того как Кими был оштрафован за замену двигателя, он поднялся на позицию выше); а когда Ярно хорошо проходит квалификацию — и это случается довольно часто, — появляются опасения, что в гонке ему не хватит скорости, чтобы на равных бороться с теми, кто будет идти рядом, позади и впереди него.

В Монце обошлось без «Паровозика». Трулли отчаянно рвался вперед и финишировал пятым. Но в других гонках этого сезона «Паровозик» все-таки отходил от перрона. Имола — классический тому пример. В квалификации Трулли был 5-м, уступив Рийккёнену, Алонсо, Баттону и Уэбберу, но опередив других гонщиков, которые в гонке шли быстрее него: Сато, Вурца, Баррикелло, Ральфа Шумахера, Вильнёва, Физикеллу и Михаэля Шумахера.

На старте Трулли обошел Уэббера, но не смог обскатить Баттона, которому, в свою очередь, не по силам было угнаться за Рийккёненом и Алонсо. В начале гонки лидеры проходили круг быстрее 1:23, Баттон — чуть хуже 1:23. Темп Ярно составлял примерно 1:25, и все, кто был позади него, теряли около 2,0 с на круге. Обгонять в Имоле чрезвычайно сложно, поэтому к пятому кругу «Паровозик» тянул за собой уже 9 «вагонов»: Уэббера, Сато, Вурца, Вильнёва, Баррикелло, Хайдфельда, Физикеллу, Р. Шумахера, М. Шумахера. Они ехали в том же темпе, что и Ярно, а последний уступал ему

ОСТАЕТСЯ ЛИБО СМИРИТЬСЯ С ТЕМ, ЧТО ЗАСТЯНЕШЬ, ЛИБО СДЕЛАТЬ ЧТО-НИБУДЬ, ЧТОБЫ ЭТОГО ИЗБЕЖАТЬ

Такое эмоциональное объяснение неудачному сезону дал технический директор Williams Сэм Майкл



всего 9,285 с. Все «вагоны» (за исключением Баррикелло, который на 17-м круге сошел) так и шли позади Трулли до 22-го круга, когда Ярно уступил дорогу, отправившись на свой пит-стоп. К этому времени отставание от лидеров составляло уже более 30 с.

Трулли финишировал 7-м — позади Вильнёва, Сато и Вурца. Стратегия и скорость Михаэля в тот день были настолько хороши, что он сумел наверстать упущенное и финишировать вторым вслед за Алонсо. Но если бы Шуми не застрял в «Паровозике Трулли», то после пит-стопа на 27-м круге он мог вернуться на трассу впереди Баттона (а не отставая от него на 21,886 с), и тогда у него было бы больше шансов в борьбе за первое место. Вот сколь высока стоимость билета на «Паровозик Трулли»!

ПОСАДКА ПАССАЖИРОВ

Почему же образуется этот «Паровозик»? Из-за Ярно, его машины или проблем с шинами? Вероятно,

все эти факторы играют свою роль.

«Во-первых, предсказать появление «Паровозика» невозможно, — говорит Гасс. — Поэтому заранее подготовиться к нему нельзя. Но если он все-таки появляется, мы надеемся, что все останется без изменений, так как знаем, что если те, кто едет позади, уйдут на пит-стоп позже, ты потеряешь позицию».

Гасс считает, что «Паровозик Трулли» — это скорее следствие умения Ярно хорошо проходить квалификацию, а не его невысокого темпа в гонке: «Когда машина работает без сбоев, его скорость в гонке не уступает скорости в квалификации. Если же с машиной что-то не так, он начинает отставать. Но дело-то в том, что по сравнению с другими гонщиками он делает меньше ошибок в квалификации. «Паровозик Трулли» — если вам уютно так это называть — возникает из-за того, что гон-



В Имоле Уэббер и Вильнёв застряли позади Трулли, теряя по 2,0 с на круге

щики на более быстрых машинах проигрывают в квалификации. И это их проблема, а не наша. По-моему, дело совсем не в том, что Ярно медленно едет в гонке».

Может, это некая психологическая проблема? «Ну уж не в самом начале гонки, когда совершенно очевидно, что он идет на пределе».

Трулли настолько силен в квалификации, что несколько раз добивался таких результатов, о которых инженеры не могли даже мечтать. «Иногда он показывает просто поразительные результаты в квалификации, но со временем к этому привыкаешь и приспосабливаешься», — говорит Гасс.

Проблему усугубили и технические характеристики Toyota TF105 — в частности то, как на ней работают шины Michelin. Пока они не изношены, машина идет превосходно, но через несколько кругов управляемость ухудшается. В некоторых случаях, когда износ шин был невелик, а погода прохладная, на TF105 не удавалось как следует прогреть шины, чтобы обеспечить нормальное сцепление с трассой. А вот в Малайзии, например, шины и машина работали хорошо, что позволило выдерживать темп на протяжении всей гонки.

Снова Гасс: «На новых шинах машина идет нормально, и на этом этапе Ярно едет особенно хорошо, чего нельзя сказать о его езде на изношенных шинах, когда ему, похоже, сложнее управлять машиной. Но мы постепенно решаем проблему управляемости».

ВЫСАДКА Пассажиров

Но как же спрыгнуть с «Паровозика Трулли»? Очень просто — никак! Придется дожидаться остановки — то есть момента, когда Ярно уйдет на свой пит-стоп.

«Стоит в него попасть — и все, считай, гонка пропала», — говорит Майкл. — Остается либо смириться с тем, что ты застрял, либо сделать что-нибудь, чтобы этого избежать. Иногда получается, иногда нет». Выходит, топ-команды,

принимая решение о количестве топлива на квалификацию, учитывают и фактор «Паровозика Трулли».

«Это явление нельзя не учитывать», — говорит Брон. — Кажется, в одной или двух гонках мы так рассчитывали объем топлива, чтобы идти впереди (Ярно), даже несмотря на то, что такая стратегия была для нас неидеальной. Но должен признать, что в последних гонках Toyota добилась явного прогресса, и эта проблема уже не так очевидна, как раньше».

Симондс с ним солидарен: «Есть такие, кого ты всегда принимаешь в расчет, кто может в корне изменить твой подход к выработке стратегии. Классический пример — Ярно. И так как он тоже иногда может идти «налегке», приходится отказываться от оптимальной стратегии пит-стопов, ведь ты прекрасно понимаешь, что можно застрять позади него».

Мы спросили Симондса, возникала ли такая проблема, когда Ярно выступал за Renault? «Да нет, вообще-то. Сейчас это беспокоит меня гораздо больше».

СЛОВО МАШИНИСТУ

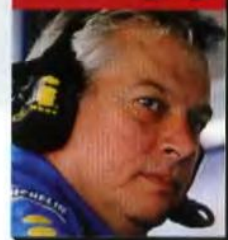
Ярно — настоящий спортсмен. Вместо того чтобы обижаться, он с удовольствием обсуждает проблему «Паровозика Трулли».

«Я видел, как (Михаэль) Шумахер проделывал то же самое, поэтому думаю, что можно говорить и о «Паровозике Шуми»».

Вполне справедливое замечание. В Монце за Михаэлем выстроился целый хвост, да и другие гонщики, в особенности Вильнёв и Сато, в разных гонках тоже выступали в роли мобильных препятствий. Но Ярно все-таки признает, что именно для

ЕСТЬ ЛЮДИ, КОТОРЫЕ МОГУТ В КОРНЕ ИЗМЕНИТЬ ТВОЙ ПОДХОД К ДЕЛУ. КЛАССИЧЕСКИЙ ПРИМЕР ТОМУ — ЯРНО

Пат Симондс, главный стратег Renault, знает, как решить эту задачу



В НЕСКОЛЬКИХ ПОСЛЕДНИХ ГОНКАХ ТОУТА ДОБИЛАСЬ ОПРЕДЕЛЕННОГО ПРОГРЕССА, И ЭТА ПРОБЛЕМА УЖЕ НЕ ТАК ОЧЕВИДНА, КАК РАНЬШЕ

Росс Брон из Ferrari обнадёживает пилотов

него это стало серьезной проблемой.

«В этом сезоне нам несколько раз приходилось испытывать сильное разочарование — особенно когда у нас были проблемы с машиной. Хорошо пройти квалификацию, а потом так медленно ехать в гонке! Очень неприятно задерживать остальных и выслушивать их жалобы. Но, думаю, другие гонщики тоже создавали такие ситуации, и никто особо не жаловался».

Проблема в том, что все, как правило, критикуют мою скорость на Гран При, но ведь я в конце концов выиграл гонку, не раз отлично проходил квалификацию и завоевывал подиумы, так что я считаю, что

для серьезной критики оснований нет. Я не однажды доказывал, что когда машина ведет себя нормально, я могу ехать быстро, — с улыбкой говорит он. — А когда народ начинает жаловаться на «Паровозик Трулли», им стоит обратить внимание и на то, с какой скоростью едет мой напарник».

Еще одно справедливое замечание. «Паровозик Ральфа» (хотя нам ни разу не доводилось его наблюдать) мог бы, по крайней мере, показать, что напарник Ярно отлично провел квалификацию. Вероятно, Дитер Гасс прав, и «Паровозик Трулли» — это признак необыкновенной способности Ярно на одном круге выйти за пределы возможностей своей машины, а не свидетельство того, что ему чего-то не хватает.

Ну что, поехали? Паровозик отправляется! Ту-ту!..



Я НЕ РАЗ ДОКАЗЫВАЛ, ЧТО КОГДА МАШИНА ВЕДЕТ СЕБЯ НОРМАЛЬНО, Я МОГУ ЕХАТЬ БЫСТРО

Когда машина быстра — я тоже быстр, говорит Ярно, которому случалось видеть и «Паровозик Шуми»

Ф1 НА ОДИН

Ральф Шумахер Гонщик: Toyota

О своем первом сезоне в Toyota, о том, почему Трулли быстрее, и о титуле Алонсо

Ты мог победить в Спа...

Ну, команда приняла решение поставить сухую резину, что, безусловно, было ошибкой — но очень непросто было угадать, как изменится состояние трассы. Задним-то умом мы все крепки, но эта история стала нам уроком.

Как ты оцениваешь свой первый сезон в Toyota?

Он прошел лучше, чем я думал. Начало положено, и это хорошо, но теперь нас ждет следующий и очень серьезный шаг: нужно выигрывать гонки. TF105B, появившаяся в конце сезона, не только стала большим шагом вперед с точки зрения результатов, но и помогла определить направление работы над новой машиной. На ней опробовано немало идей и узлов, разработанных для машины следующего сезона.

Поговаривают, что в этом году у тебя было много аварий...

Если учесть, что авария в Индианаполисе произошла не по моей вине, не думаю, что аварий у меня было больше, чем у других. Всем гонщикам свойственно ошибаться.

Но ведь с профессиональной точки зрения тебе есть над чем работать?

Любому гонщику есть над чем работать, особенно если принять во внимание все эти бесконечные изменения регламента. Любое из них означает, что некоторые вещи нужно делать немного иначе, чтобы не потерять скорость и нормально работать с командой.

Какие изменения в Toyota произошли благодаря тебе?

Благодаря мне лично — почти никаких. Я пришел в прекрасную организованную команду, и мне пришлось лишь немного подогнать под себя машину, но это в порядке вещей, когда ты переходишь на новое место. У нас с Ярно не было особых воз-

можностей повлиять на подготовку машины этого года, но Ярно удалось показать на ней несколько лучшие результаты.

Почему Ярно был быстрее?

Я никак не мог вывести машину на предел ее возможностей. Она не отвечала моему стилю вождения, поэтому в квалификациях я просто боялся выйти на максимум. Мне так хотелось чисто пройти круг, что я немного осторожничал на торможениях. Это не очень-то хорошо.

Ярно — самый быстрый из всех твоих напарников?

Несомненно, один из самых быстрых. Ему всегда отлично удаются квалификации, поэтому сейчас в Toyota есть как бы два «полюса», и надеюсь, что в следующем году у меня уже не будет проблем с машиной.

Как ты считаешь, Алонсо — достойный чемпион мира?

В этом году он отлично поработал, это факт. Он быстр и редко ошибается. Для Испании очень хорошо, что он выиграл чемпионат, ведь у этой страны не такая уж заметная история в Ф1.

Насколько хорош Майк Гаскойн?

Он очень помог команде, в частности, набрал хороших специалистов, и в Ф1 у него отличная репутация. Некоторые думают, что мы с ним раньше уже работали, но это не совсем так. Майк пришел в Jordan как раз тогда, когда я уходил, и перед тем как я перешел в Williams, мы поговорили всего пару раз.

Что случилось с Williams в 2005-м?

Я ушел из команды 12 месяцев назад, поэтому мне сложно судить. Но мне было ясно, что скоро начнется спад, поэтому я и решил уйти. Что бы там ни говорили, я не думаю, что проблемы Williams как-то связаны с BMW. Они всегда поставляли команде превосходные моторы.

Ты уже тестировал двигатель следующего сезона — Toyota V8?

Нет, я буду его тестировать только в межсезонье. Но Риккардо (Зонта) и Оливье (Панис) уже намотали на нем много километров, и мне говорили, что работа над ним идет нормально. Что касается введенных в этом году изменений регламента по шинам и аэродинамике, то они должны были несколько сбить скорости. Не уверен, что для этого был найден лучший способ, но сам более удачных идей предложить не могу, потому и критиковать не буду.

Будешь ли ты побеждать в 2006 году?

Это моя цель, но это большой шаг вперед. По Williams я знаю, насколько большой.

Сезон состоял из 19 гонок. Тяжело было?

Не думаю, что такой график создавал особые проблемы для гонщиков. Гораздо труднее было остальным членам команды, ведь им приходилось надолго уезжать из дома. Скорее всего, в следующем году ситуация повторится, так что нам придется как-нибудь к этому приспособиться.

Рассчитываешь ли ты, что до конца своей карьеры в Ф1 будешь выступать в Toyota?

Сейчас у меня нет причин задумываться о переходе в другие команды. У меня пятилетний контракт с Toyota, и меня здесь все устраивает. Пока дела идут лучше, чем планировалось.

Какие у тебя планы на зиму?

Я хочу побыть дома с семьей и друзьями. Перерыв перед зимними тестами не такой уж большой, и я хочу использовать эту возможность, чтобы побывать дома. Мой сын Дэвид уже довольно большой, и у нас найдется множество интересных занятий. **FO**

+ еще 5 фактов

1 Что играет в твоём плеере iPod?

У меня нет плеера. Я вообще редко слушаю музыку

2 Последний фильм, который ты смотрел?

«Лига выдающихся джентльменов», по пути на ГП Японии. Хороший фильм с Шоном Коннери, но я смотрел его только потому, что в самолете мне было совершенно нечем заняться

3 Без чего ты не можешь выйти из дома?

Без мобильного телефона. Нет, правда!

4 Самое главное достижение вне Ф1?

Жена Кора и сын Дэвид

5 Когда ты в последний раз напился?

После ГП Бразилии. Бразильцы знают толк в вечеринках



Ральф согласен с тем, что в 2005 году Ярно был быстрее



“Машина не отвечала
моему стилю вождения,
поэтому в квалификации
я просто боялся
выводить ее на предел”

«Он всегда приходит к финишу». Невелик комплимент для гонщика, согласитесь? Но Тьяго Монтейру — первый новичок в истории Ф1, финишировавший в 16 Гран При своего дебютного сезона. И он продолжает набирать скорость...

Къто не такъ покаянъ привелъ

Правильно: лучше отметить свои недостатки, прежде чем это сделают другие. Наш фотограф застал за вами часы Тьяго — хотел примерить часы Тьяго — большие красивые Cartier Santos. «У меня маленькие запястья, так что тебе, наверное, подойдет».

Тыю зря перенимает: все у него в порядке с запятыми, и они абсолютно соответствуют пропорциям его художавого, натренированного тела.

Бывший студент, изучавший
гостиничный бизнес,
и Дом Тэйлор из *F1 Racing*
совершают вечерний
моцион по старой Монце

лет фонда LiveStrong, помогающего бороться с раком. На пике карьеры он потерял половину своего состояния из-за рака простаты. В интервью журналу *«Time»* он рассказывает о том, как он борется с болезнью и как он пытается изменить мир к лучшему.

Он изучал гостиничный менеджмент в швейцарской школе бизнеса Glion Hotel School. Но в 1996 году, когда Тяго учился на втором курсе, появились подло-

Я никогда не даю карт и да

ТОЛКОМ НЕ У

французских топочных трасс — и все изменилось. До этого Тяго-
никогда не сидел за рулем спор-
тивного автомобиля, но после
нескольких кругов на Porsche
оказалось, что у него неплохо по-
лучается. Профессионалы, на-
блюдавшие за его первыми шага-
ми, подтвердили это.

Его умение быстро учиться опередило все. Тяго было уже 30 лет. В этом возрасте у Фернан

“Я никогда не гонялся на картах и даже обгонять толком не умел”

жил ему показаться на одной из французских гоночных трасс — и все изменилось. До этого Тьето никогда не сидел за рулем спортивного автомобиля, но после нескольких кругов на Porsche

«И просто влюбился в скорость. Я и понятия не имел о траекториях или торможении, но у меня было хорошее чувство машины, и я хорошо прогнозировал».

Его умение быстро учиться опережало все. Было бы удивительно, если бы в этом возрасте у Фернандеса не было бы опыта, который он отдал все силы гонкам во французском Клубе Сингра — и стал его победителем. Следующие четыре года он провел во французской Ф3, причем в 2001-м и 2002-м закончил чемпионат вторым и третьим соответственно в нескольких международных гонках — например, в 2002-м победил в Спа.



Бывший студент, изучавший гостиничный бизнес, и Дом Тейлор из *F1 Racing* совершают вечерний моцион по старой Монце

Новый гонщик
на старой трассе:
Монтейру на
развалинах
легендарного,
но ныне брошенного
банкинга в Монце

“Окажись я в Австралии сейчас, то ехал бы на секунду с лишним быстрее, это точно. А то и на две”

Пять лучших и пять худших новичков

До Тьяго самым надежным новичком считался Оливье Панис (1994). Он финишировал в 15 из 16 гонок и прошел почти 94% дистанции чемпионата. По состоянию на ГП Бельгии Монтейру прошел более 96% дистанции и финишировал во всех 16 этапах. Далее идут: Кристиан Клин (2004) — 14 из 18; Жак Вильнёв (1996) 12/16; Кристиано да Матта (2003) 12/16; Нараин Картикен (2005) 12/16.

На противоположном конце шкалы: Адриан Кампос (1987) в 14 гонках добрался до финиша только раз; Алессандро Наннини (1986) 13 НФ/15; Эстебан Тузаро (1998) 12 НФ/16; Педро де ла Роса (1999) 11 НФ/16; Хуан Пабло Монтойя (2001) 11 НФ/17.

(НФ — гонки, в которых новичок не добрался до финиша)
Данные предоставлены fox.com

На ГП Италии Тьяго не только финишировал, но и был лучшим из гонщиков Jordan и Minardi

В 2002-м Монтейру был включен в программу Renault для молодых гонщиков (тогда же его участником стал и нынешний лидер серии GP2 Хейкки Коувалайн), откуда прямою попадой в Ф300. Проложившая труднотю, Тьяго быстро шел в гору, заслужив право участвовать в тестах Renault в Ф1. Вспомнил те первые впечатления, Тьяго обхватывает колено руками, словно ему до сих пор тяжело сдерживать эмоции: «Стоит один раз попробовать, и все — пропал, ты просто утонул в этой машине... Сверхчеловеческая сумасшед-

шее чувство! Родн этого стоит жить!» Увы, дороги Монтейру и Renault вскоре разошлись. В 2003 году он принял приглашение выступить в Champ Car в составе новой команды Эверсона Фиттипальди, хотя Тьяго и жаловался, что это шаг назад. Впрочем, за океанские гонки ему неожиданно понравились, но все закончилось раньше, чем можно было предложить команду, с которой Тьяго подписал трехлетний контракт, в конце сезона обанкротилась. В 2004 году стал тест-пилотом Minardi и выступил за Carlin

Моторспорт в мировой серии Nissan (где он уступил лишь Коувалайн), Монтейру вернулся на европейскую сцену (начал Ф1). В конце сезона он начал переговоры и с Эдди Джорданом и с Кошином Коллессом, пригласив, что раньше 2006 года это предложение не примет.

Но все сложилось как нельзя лучше: Джордан продал команду, а Коллас, ставший в главе Jordan/Midland, пригласил на должность спортивного директора Треора Каррина. Так, на год раньше, чем планировалось, Тьяго стал гонщиком Ф1.

гонимой машины: в Швейцарии Жак утонул вместе с Ингрид, бывшей подругой Тьяго, и в начале карьеры помогал ему советами.

Они с Вильнёвом поехали. Оба почти идеально гонорит по-аппетитно, обоим свойственны точность выражений и густавый разговор, какой бывает только у тех, кто учился в Швейцарии.

Тьяго считает Жана одним из своих друзей в Ф1. А еще дружит с Алессандро Баттоном, Уэббером и с Парамом Картикен-ном, с которым, по его словам, они «очень близки».

Но не во всех смыслах и не всегда: на ГП Испании Колин Коллас сказал мне, что в среднем Монтейру проходил круг на 0,7 с медленнее Картикена. Тьяго возражает: «Он был намного быстрее в начале сезона, но не думаю, что я отставала на 0,7 с. Скорее, на 0,3–0,4 с».

А сейчас? «Сейчас я быстрее, — неслышно думая, говорит он, тут же пытаюсь связать несвязным разговором. — Ну, то есть... это очевидно. И он об этом знает. Но разрыв не так уж велик, на этом уровне он и не может быть значительным. В среднем 2–3 десятых».

Нараин, конечно, с этим не согласен, по мнению завоевавший Монтейру в США, подтверждает слова португальца. В честной борьбе — когда не мешали шине фалит, которые обычно не дают обоим проявить себя в гонке, — Тьяго опередил Нараина на 31 секунду. Тем не менее в подходе Картикена хитрый чале, чем Монтейру. «Если ехать медленно, то доберешься до финиша во всех гонках не так и сложно!» — обычно такие отзывы сопровождают удачные выступления Тьяго.

Эти высказывания создают неверное представление о таланте Монтейру. Его явно недооценива-

ют. И это неправда, что Мистер Надежность не платит за участие в машинах все что можно. Если не принимать в расчет Иди, то на всех гонщиках Jordan и Minardi Тьяго Монтейру в этом сезоне удалось заработать около (после великобританской гонки в Спа). Его способность набирать неприлично-стей и не совершать никаких ошибок (инцидент в Турини может списать на скупость Монтейру) свидетельствует о профессиональной зрелости, опровергая разговоры об отсутствии опыта. У Монтейру свой четко выверенный подход к скорости, который по ходу сезона только возрастал.

«Окажись я в Австралии сейчас, то ехал бы на секунду с лишним быстрее, это точно. А то и на две секунды. Жаль, что это реально — ведь теперь-то и знаю возможности машины».

Если за год он сумел сбросить всего за девять лет пробитки в Ф1, — представляете, чего он может добиться еще через год?

Возможно, в 2005-м в Midland будет выступать Энтони Дэвидсон, и Тьяго вполне мог бы составить ему конкуренцию — если, конечно, португальца оставят в команде. А если учесть, что Картикен не ползает в Jordan собой популярности (в 2005 году их отношения с Коллессом были весьма бурными), то вероятность такого развития событий достаточно велика.

Будем надеяться, что Тьяго останется. Будет несправедливо, если вспоминать об этом талантливом и обаятельном парне сведущих к тому, что в своем первом и единственном сезоне в Ф1 он практически всегда добирался до финиша.

И, наконец, боссы Ф1 не отпугнет его пунктир насчет худших записей.

>CV
Тьяго Монтейру
Родился: 24 июля 1976 г., Массареллош, Спорту (Португалия)
Живет в Лондоне
Семейное положение: холост, подруга Паула

- 1996 Одна гонка — Французский Кубок Porsche Carrera
 - 1997 Французский Кубок Porsche Carrera: чемпион (5 побед, 5 поулов)
 - 1998 Французская Ф3: 12-е место (Ноямский год)
 - 1999 Французская Ф3: 6-е место (1 победа)
 - 2000 Французская Ф3: 2-е место (4 победы), Евросерия Ф3: 2-е место (победа в Спа); 2-е место в гонке за Суперприз Кореи, 9-е место на ГП Макао, 2-е место на ГП Португалии
 - 2001 Французская Ф3: 2-е место (4 победы, 6 поулов)
 - 2002 Ф3000, Super Nova: 13-е место, 2 очка; тесты в Renault F1 в Барселоне
 - 2003 Champ Car, Fitzpatrick: 15-е место
 - 2004 Мировая серия Nissan, Carlin: 2-е место (5 побед, 4 поула, 2 лучших круга), 154 очка; тест-пилот Minardi
 - 2005 Ф1, Jordan Grand Prix (1 подиум, США)
- Дебют:** Австралия-2005
* **Старта** 16
* **Очки** 7
* **Победы** 0
* **Поулы** 0
* **Лучшие круги** 0

* По состоянию на ГП Бельгии включительно

СЕТР A1

Стартовала новая гоночная серия – плоть от плоти Ф1. И с первых ее гонок в один ряд с 24 национальными командами, представляющими пять континентов, встала сборная России

Текст Андрей Ларинин. Фото автора и из архива LAT



на Уилла Наваса и лично прошил его по шее. Неужели в тизингом павороте Surtees, паряла первую позицию в гонке, цена победы в которой – ни много ни мало \$50 тысяч.

«Обгон как обгон, – сержиничал юный Пинк. – Удала зашнуровался, слишком глубоко ушел внутрь, а я лишь выдержал оптимальную траекторию. И никакой «вашильной»

Вдох восхищения, пронесший по переполненной трибуне классического британского автодрома в Брандс-Хэтч, громким эхом отозвался во всем мире: «Вот оно! Вот они, гонимые давно их не видели!»

Нельсон Пинк (разумеется, младший) атаковал на своей бело-зеленой машине австралий-

кнопкой», помогающей на пару секунд усилить мощность двигателя, при этом не позволяющей – и даже не зная, как это делается...»

Ф1 ИЛИ A1?

Организаторы новой гоночной серии A1 Гран При предпочитают ее и без того весьма престижному национальному чемпионату еще более



Обязательный пит-стоп не дает расслабиться никому (вверху); на капитанских мостиках и в составах команд А1 немало известных гонщиков: от чемпионов мира Джона Сертиса и Алана Джонса до Йоса Ферстаппена (в центре); сборную России в дебюте серии представляли Алексей Васильев и Николай Фоменко (справа). А драматизма в гонках А1 более чем достаточно: в полете соборная Ливана (на соседней странице)

грандиозное – Кубок мира по автоспорту. Наца цель – устроить такой чемпионат, где гонщики выступали бы в абсолютно равных условиях, не стоило представляли самих себя, сколько защищали честь национального флага, – говорит организатор серии А1 28-летний шеф Максум аль Махмуд. – При этом мы считаем очень важным, чтобы рядом с представителями государств, известных своими традициями в автоспорте, мастера могли продемонстрировать пилоты из стран, менее заметных на гоночной карте мира. Вот почему этапы нашей серии и называются Гран При Наций.

Поскольку чистое искусство Гран При такие расхождения явно не по душе. Гран При – это борьба личностей, а не команд, – напоминает он. Принцип, заставляющий входить на сцену, где важно, какая команда придет первой (и кому она принадлежит), а не лишь ее название – в автоспорте не проходит. Те, кто покупает билеты на трибуны автодромов, прежде всего хотят насладиться мастерством гонщиков.

Что же, как показала первая же этап А1, истинные ценители автоспорта получили именно то, что хотели. – И при этом национальный аспект отнюдь не отошел на задний план. Лучшие гонщики молодежных серий, экс-пилоты Формулы 1, подающие надежды юниора – глядя на это широкое гоночное талантов, кому-то даже посмели противостоят чемпиону А1, первой Королеве автоспорта!

На расценки так говорят, – считает экс-чемпион мира Кенне Гибсон. – И какой это не соперник Формуле 1. Но А1 – великолепная зрелищная гоночная серия, хорошо развивающаяся и прекрасно адаптирующаяся к современным условиям. Как для гонщика, так и для болельщиков. И в этом смысле лично я считаю, что у нее неплохое будущее.

Честно говоря, покажу я был настроен по отношению к этой серии несколько скептически, – говорит Жан-Поль Дрю, возглавляющий команду Франции. – Но мой светился быстро прошел. Организаторы разработали великолепный план ее продвижения – как предприниматель, я оцениваю его эффективность очень высоко. Кроме того, это очень демократи-



тупный чемпионат, широко открытый для публики (что так бьется Ф1), великолепное социальное-экономическое явление. Знаете, я так уверен, что даже если свою машину мой кри-сисник

Его отношение к этому новому чемпионату вполне разделяют многие известные в мире междунациональные автоспорте люди, в том числе и чемпионы, представляющие в А1: Эмерсон Фиттипальди, Нельсон Пике, Дэвид Суртис, Аман Дювель, Нико Далуа и даже Вилли Вебер, менеджер британца Шумахера, выступавший лицензией сборной Германии.

И МЫ ТАМ БЫЛИ!

А ведь опять могли не быть! Ричард Дорфман, ставший в А1 на про-двинутой позиции, не раз и не два в этом году приезжал в Москву, пытаясь заинтересовать наших спортивных чиновников – увы, без особого успеха. В конце концов лицензия, выданную в А1 России, выкупили швейцарский предприниматель Фредерик Дор, тесно сотрудничавший с гонщиками, выступавшими в чемпионате FIA GT на автомобилях Ferrari.

Он что-то рассказывал мне об этой серии еще в феврале, когда мы встречались на заседании, – признается Николай Фоменко. – Конечно, я тогда не понимал, о чем идет речь, – мне показалось, что это просто очередная серия типа Формулы 3000. Нам с Алексеем это было не очень интересно. И только когда в конце августа он неожиданно выкатил нас в "Полу Рекорд" на тестах А1, стало понятно. Да – это чемпионат, в котором обязательно должна участвовать Россия. Это прекрасная возможность показать, что и наши гонщики кое на что способны. Жаль, в тот момент уже не оставалось времени на решение массы организационных вопросов, неизбежно возникающих в связи с участием в серии. Зато исследователи умнейшей контингента у нас с Алексеем оказались свободны – и мы с удовольствием приняли приглашение Дора выйти на старт.

«Кузовные» гонщики за рулем форшера? Да, конечно, – соглашается Алексей Васильев. – Много непрерывных пейте: нная посуда, небывалый обзор, другая техника



Основные правила

На этап разрешается выступать из одного до трех гонщиков. Каждый из них должен принять участие хотя бы в одной из трех тренировок сессии (при этом в любви из тренировок от команды может участвовать только один гонщик), по результатам которых команда обычно решает, кто поедет квалификацию, кто – спринт, а кто главную гонку.

Квалификация состоит из четырех 15-минутных сессий, разделенных 10-минутными перерывами. В каждой из сессий гонщики должны проехать по одному быстрому кругу (в этом квалификация похожа на ту, что принята в Ф1, разве что время выхода на каждую из четырех попыток команда определяет сама, а на трассе одновременно может оказаться несколько машин).

Время двух лучших из четырех кругов суммируется – и по результату определяется место на старте 30-минутной спринтерской гонки, которая проводится в воскресенье. Главная (часовая) гонка стартует через час после финиша спринта, а стартовая расстановка определяется по итогам первой гонки.

В обиходе звезд разогнаться очки, которые получают первые десять колечек (за победу – 10 очков, 9-8 – 7-6 – 5-4 – 3-2 – 1 очко обладателю лучшего круга). Но ценностью каждой позиции в главной гонке усиливают щедрые призовые. На каждом этапе разыгрывается призовой фонд \$1 млн, из которого команда-победитель



ние достается 8300 тысяч – а далее по убывающей (стоимости последнего из призовых, 10-го места – \$10 тысяч).

Все – во имя спортивной борьбы

Шасси, на котором установлен 3,5-литровый двигатель Zetec V8 мощностью 520 л.с., разработала фирма Lola. Парадахи, как и в Ф1, перекладываются с помощью рывков подругам, но на этих машинах стоят шины «слики», а аэродинамика сделана с таким расчетом, чтобы отвести возмущенный поток воздуха вверх, обеспечив возможность для предельно плотной борьбы и обгона: шипы сплит не только по асфальту, но и на очень скользкой поверхности, они и не очень красивы, но зато исключительно эффективны.

Скорости у машин А1 не столь впечатляющие, как их мощностные характеристики. В Бразилии – Хетче участники серии проходили круги всего не 2 с быстрее, чем их коллеги из британской «трешки» и на 4 с медленнее, чем гонщики Ф3000 пять лет назад.

Зато в А1 нет никаких «примочек», которые так любят в Формуле 1, – ни антипро-буковых систем, ни автоматических дифференциалов, ни автоматических ко-робок передач. В техническом отношении здесь все находится в равных условиях, а на первом месте выходит мастерство гонщика – этим прежде всего и интересна серия А1.



КУБОК КАРТЛЭНД 2005 СОРЕВНОВАНИЕ ПО КАРТИНГУ

Генеральный партнер

Panasonic **DECT**

Идем 4 этап!

Главный приз - автомобиль
"SUBARU IMPREZA"!

Регистрация по телефону:
290-95-95



НАШИ ПАРТНЕРЫ



Подробный регламент "Кубка Карплэнд 2005" выложен в официальном разделе в форуме на сайте www.kartland.ru

Каждый понедельник и вторник пилот, зарегистрированной команды платит всего 400 рублей за заезд на 9-ти сильном карте

Финал 4 этапа состоится 21 ноября 2005

Победи в финале, участвуя в Гран-при в декабре 2005 года и получи автомобиль Subaru Impreza, комплект зимних и летних шин Pirelli или швейцарские часы Oris



СЕМЕЙНЫЙ РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

Рублево-Успенское ш., 2, 300 метров от МКАД,
www.kartland.ru

очень высоки и борьба за победы (и награды) развернется нешуточная. После Брэндле-Хэтч сомнений в этом просто не осталось.

«Вы увидите — игры в двух-трех гонщиков на этап очень скоро прекратятся», — считает Николай Фоменко. — Сильным дорогом это обходится. Многие команды наверняка будут приносить на гонки одного, максимум двух пилотов, чтобы первый бился за результат, а второй тренировался на случай, если лидеру понадобится замена».

Справедливость этих слов была подтверждена уже на втором этапе в Германии (куда наши не поехали, так как кортского перерыва между этапами оказалось мало, чтобы решить несколько проблем, связанных с дальним участием в серии). Чехи привезли на Лауэнбург Томаша Энгле, который заменил выступавшего на первом этапе Яна Харуза, и сборной ЮАР вместо Стивена Симпсона на старт вышел бывший тест-пилот Jaguar Тони

У Эмерсона Фитцпатрика (слева) и Нельсона Пике-старшего (в центре), руководящих сборной Бразилии, на двоих пять титулов чемпиона мира Формулы 1; Нельсона-младшего (справа). Судя по его выступлениям в последние годы в британской Ф3, в сериях GP2 и A1 Гран При, ждет не менее яркое спортивное будущее



ме Шенгер, а в сборной Ирландии пополнил Ральф Ферман, пару лет назад выступавший в Jordan. Французы и британцы, сохранявшие в составе своих гонщиков, отстраняли в бой только одного из них, решив продолжить ретацию между этапами. Канадцы, наоборот, и даже Фитцпатрик (несмотря на уверения выступавшего Нельсона Пике-младшего) завершили о том, что надо бы пригласить на отдельные этапы более опытных топшинов — Пола Трейси, Скотта Диксона или Тони Канаана.

Ну а что Россия? «Я считаю, что как только будут решены финансовые вопросы, мы должны дать возможность проматывать себя нашим молодым гонщикам», — говорит Фоменко. — Ведь это для них — и для всего нашего автоспорта — могло бы стать величайшей раскладкой».

Да, но мы там ни говорили о нашем дебюте в A1, но мы были близки к призовому месту, а значит, нам вполне по силам достойно себя показать в этой серии.

И значит, нам тоже пора поднимать ставки! **W**

интересное должно случиться в главной гонке. И тогда: второй заезд буквально с самого старта наполнен яростной борьбой, единственной которой становится авария — и появление на трассе сейфти-кара (который организаторы A1 Гран При судят по первым этапам, выискивают при каждом удобном случае, еще больше путая карты участникам гонок). После одной из таких заварушек Алексис Вассильев вышел в заезде на пятое место.

Да, краткий план, продуманный опытными стратегами из DAMS, обуславливающий нашу команду, вполне мог принести свои плоды... если бы не замеска на обкаточном пит-стоппе на-за проблем с тайм-овером (это — одно из двух слабых мест у машин A1; второе — незначительные отказы аккумуляторов, из-за чего пострадали несколько сборных, включая Францию и Великобританию). Чуть застряв на пит-стоппе, Алексис вернулся на трассу позади лидера, а значит, проигрывал ему круг. Оказавшись он впереди —



«СТАВКИ ОЧЕНЬ ВЫСОКИ, И БОРЬБА ЗА ПОБЕДЫ (И ПРИЗОВЫЕ) РАЗВЕРНУЛАСЬ НЕШУТОЧНАЯ»

и сейфти-кар (вошедший в тот момент на трассу за собой) пропустил бы его вперед — а это практически верное призовое место! Когда дали рестарт, Алексис шел в пятом окружении лидеров, буквально стирался от на- правленного ветра, когда

могли будет продолжить борьбу. Решив уступить дорогу (его машину также обслуживали пилоты из DAMS), Алексис сместился на правую сторону трассы — и потерял управление. Разворот, удар о бордюр, потуги на вылезти — гонка для нас на этом закончилась...

СТАВКИ РАСТУТ

О том, что серия не станет протестной забавой, заполняющей зимнюю паузу, что ставки

возрастают, — во всемо приходится припоминать буквально на ходу». К числу наших гонщиков (а Леша отбывал обе пятничные часовые тренировки, одну поуху, вторую — по влажной после дождя трассе), он показал вполне достойные результаты, а главное — умение перестраиваться и постоянно наращивать темп.

«А ведь в последний раз в календаре формулы в сезоне было 12 лет назад, — вспоминает Леша. — По забавному стечению обстоятельств, это тоже было в Англии (только на другом автотреке — в Донингтоне) в серии, где нам с Виктором Казановым довелось защищать честь страны. Тогда мы боролись за Кубок Наций, который разыгрывали на машинах Формулы Lotus Vauxhall».

Фоменко высказал на свою тренировку в субботу — и уже через 15 минут закончил ее в гравии в лобовике между Rabobank Hill Bend и Druids.

«Ну вот, потеряли драгоценные 45 минут...» —



почти бесценным гонок проанализирует, перелопачивая в распоряжение российской сборной, но в глазах у него при этом что-то такое, что вынуждает ждать продолжения этого мини-эпопеи. «Нет, ну какая-то трагедия! — словно ошущив, добавляет Коля с восхищением, сияет раскрасневшимися глазами, и глаза у него в этот момент блещут прямо как у Карсона, только что сани- лившись с потопом вместе с лоскостями, на кото- рой он бежал. — Просто улетел! Под ступицу!..»

Леша тем временем готовится к квалификации и гонкам. Прекрасно понимая, что соперничать в скорости с гонщиками, постоянно выступающими в формулах, ему будет тяжело, команда разработала план, в том числе угла которого — ставка на опыт и точный расчет. Спринт-Леша провел спой- койно, шифруя технику вождения, — все самое

Марш-парад

Национальные сборные обслуживают лучшие из команд, не предоставляя с ней связанных: от ASM/ART и Super Nova, лидеров GP2, до Hase for Holland и Chamberlain Motorsport, выступающих в гонках GT. В A1 работают британские Arden, Carlin, West Surrey Racing (команда, в которой начинали свою карьеру Сенна, Хаккинен и Эрвин), испано-американская BSN во главе с бывшим конструктором Ф1 Эррике Скалони, немецкая Team Rosberg, бельгийская Ghinzoni и итальянская Team

Ну а нашу сборную (а также французскую, мексиканцев и швейцарцев) обслуживает французская DAMS, которую возглавляет Жан-Поль Дрио (на фото). В ее составе чемпионы и призеры Формулы 3000 становились французские Эрик Комас, Оливье Панис, Жюль Булон и Себастьян Бурда, в Формуле Renault V6 аргентинец Хосе Мария Лопес в 2003-м завоевал Еврокубок, а швейцарец Нил Яни в этом году одержал четыре победы и занимает в личном зачете 4-е место. Между прочим, буква «A» в аббревиатуре DAMS которая ныне расшифровывается как Driot et Associats (Motor Sport), некогда принадлежала известному гонщику Ф1 Рене Арну. «Да, было такое, — подтверждает Дрио. — Команду я создавал в конце восьмидесятых вместе с Рене. К сожалению, он оказался ненадежным партнером: у нас практически не появлялись, не интересовались нашими делами, а когда я узнал, что он сотрудничает с нашими прямыми конкурентами, Forti (это случилось как раз в то время, когда мы готовились к выходу в Ф1), я выкинул его долю в DAMS с тех пор веду дела без него».

Дебют в Формуле 1 планировался на середину девяностых. Тогда Зидри-ан Рейнард спонсировал по заказу DAMS гоночное шасси, но сделать последний шаг Дрио не рискнул. «Еще наш конкурентоспособный мотор, — поясняет он. — Все, что нам могла предложить, — это слабая Alfa Romeo. Я предпочел свернуть программу и переквалифицироваться на гонки GT, продолжив выступления и в младших формулах. Нам удалось заключить соглашение с Universal Motors, стать ее официальной коман- дой в Ле-Мане, серии

ALMS и чемпионате FIA для спортпрототипов. Кстати, мы помогли Люку Бассону в съемках его фильма "Мишель Байан" — многие сценаристы в Ле-Мане сняты с помощью камер, уста- новленных на наших машинах».





УЗНАВАЕМЫЙ БРЕНД

1986 год: со старта лидируют два Williams (Пике и Мэнселл)



Экклстоун «жарит» на своем Cooper F3



Брюс приводит McLaren к первой победе: «Гонка чемпионов» '68



Кларк впереди Герни в «Гонке чемпионов» '65

Хетч, автодром значительно разросся: благодаря новой петле длина трассы возросла до 4,26 км.

Вся «соль» Брэндс-Хетч заключалась в поворотах, где меняются и направление, и горизонт. Сложная, узкая и тесная, без зон безопасности – Брэндс-Хетч была в высшей степени коварной и опасной трассой даже для самых опытных и одаренных гонщиков.

Возьмем, к примеру, «Гонку

мо в стену, но в последний момент он сумел-таки четким движением руля выровнять свой Ferrari 312.

Шесть лет спустя, на проходившей под проливным дождем «Гонке чемпионов» '74, Икс на своем Lotus 72 доказал, что может ходить по воде, когда в повороте Paddock он вырвался вперед, обогнав по внешней стороне измученного Ники Лауду, выступавшего на Ferrari 312B4.

«На ГП Великобритании '68 Жаки Икса так потяло из стороны в сторону, что в жилах стыла кровь»

чемпионов» 1965 года. На выходе из поворота Bottom Bend великий Джим Кларк, преследуемый Дэном Герни (Brabham), слишком далеко съехал на обочину. В мгновение ока зеленый Lotus с желтой полосой пролетел по траве и врезался в земляной вал. Хотя Джимми не был пристегнут ремнем безопасности (да и у кого они тогда были?), он отделался лишь ссадиной на колене.

Разумеется, истинные болельщики стремились оказаться поближе к повороту Paddock Hill. Он впечатляет даже сегодня: правый поворот, круто срывающийся вниз, он имеет небольшой поперечный уклон, и кажется, что гонщика несет прямо в заграждения, но в самый последний момент машина, достигнув нижней точки спуска, выравнивается.

На ГП Великобритании 1968 года меня на мгновение сковал леденящий ужас, когда Жаки Икса, боровшегося за третье место, с невероятной силой начало мотать из стороны в сторону. Где-то с секунду мне казалось, что блистательного бельгийца вынесет пря-

мо в стену, но в последний момент он сумел-таки четким движением руля выровнять свой Ferrari 312. Шесть лет спустя, на проходившей под проливным дождем «Гонке чемпионов» '74, Икс на своем Lotus 72 доказал, что может ходить по воде, когда в повороте Paddock он вырвался вперед, обогнав по внешней стороне измученного Ники Лауду, выступавшего на Ferrari 312B4.

Но вернемся к ГП Великобритании 1968 года. В результате напряженной борьбы с Крисом Эймоном (Ferrari) победа досталась харизматичному швейцарскому гонщику Йо Зифферту, выступавшему на Lotus 49, принадлежавшем Робу Уокеру. Через три года Зифферт трагически погиб здесь же, в Брэндс-Хетч. В один из солнечных октябрьских дней здесь проходила незабываемая гонка. Перед подъемом, ведущим к повороту Hawthorn Hill, на BRM P153 Зифферта отказала подвеска. Произошла чудовищная авария, машина взорвалась, и прекрасный осенний денек в один миг превратился в сущий кошмар.

В «Гонке чемпионов-1968» Брюс Макларен впервые победил на машине Ф1, несшей его имя: это был элегантный, выкрашенный в оранжевый цвет M7 Cosworth. А на ГП Великобритании 1976 года Джеймс Хант, сражавшийся за чемпионский титул за рулем McLaren M23, получил беспрецедентную поддержку болельщиков: фанаты яростно освистали стюардов, когда им показа-

A1GP – новый дебют Брэндс-Хетч

«Господа, во славу своих государств – заводите моторы!» – провозгласил вдохновитель A1GP шейх Мактум Хашер Мактум Аль Мактум на церемонии открытия своей новой серии – Кубка мира по автоспорту.

Событие и правда было неординарное. Ничего, что уродливые машины A1, сконструированные Lola, проходили круг всего на пару секунд быстрее, чем машины Ф3 два года назад. Ничего, что о половине гонщиков, принимавших участие в гонке, мы до этого и слыхом не слыхивали. Когда пелетон во главе с Нельсоном Пике-младшим нырнул в правый поворот

Paddock Hill, все мы услышали звук – звук двадцати пяти 3,4-литровых восьмерок Zytek, мощностью 520 л. с. каждая. И это главное! Восхитительная какофония оглушительного рева, акустическая вакханалия для собравшихся в Брэндс-Хетч 60 000 любителей автоспорта!

На задней части трассы, когда машины по обсаженной деревьями дороге неслись в направлении Hawthorn, Westfield и Dingle Dell, звук был еще лучше. Машины скользили на своих сликах, и казалось, что управлять ими очень непросто. Сама гонка тоже смотрелась неплохо, главным образом благодаря обязательному пит-стопу для замены шин, а также тому, что гонщикам разрешали во время обгонов изредка пользоваться кнопкой «bust» (плюс 30 л. с.).

Не Формула 1, конечно, но было весело.



LAT ARCHIVE: DREW GIBSON

Рекорды круга в Брэндс-Хетч

*1960	1:40,600 / 152,594 км/ч /
Джек Брэбем (Cooper T53-Climax) и	
Джим Кларк (Lotus 18-Climax)	
1961	1:40,200 / 153,205 км/ч /
Брюс Макларен (Cooper T55-Climax)	
1964	1:38,800 / 155,378 км/ч /
Джим Кларк (Lotus 25-Climax V8)	
1965	1:35,400 / 160,930 км/ч /
Джим Кларк (Lotus 33-Climax)	
1967	1:32,600 / 165,790 км/ч /
Дэн Герни (Eagle-AAR103-Weslake)	
1968	1:31,600 / 167,609 км/ч /
Брюс Макларен (McLaren M7A-Cosworth)	
1969	1:26,800 / 176,878 км/ч /
Йохен Риндт (Lotus 49B-Ford)	
1970	1:25,800 / 178,938 км/ч /
Джек Брэбем (Brabham BT33-Cosworth)	
1971	1:24,000 / 182,768 км/ч /
Эмерсон Фиттипальди (Lotus 72-Cosworth)	
1972	1:23,800 / 183,203 км/ч /
Эмерсон Фиттипальди (Lotus 72D-Cosworth)	
1973	1:23,000 / 184,973 км/ч /
Жан-Пьер Беллуаз (BRM P160E),	
Ники Лауда (BRM P160E) и	
Ронни Петерсон (Lotus 72D-Cosworth)	
1974	1:21,100 / 189,302 км/ч /
Ники Лауда (Ferrari 312B3)	
*1976	1:19,910 / 189,479 км/ч /
Ники Лауда (Ferrari 312T2)	
1977	1:19,480 / 190,509 км/ч /
Джеймс Хант (McLaren M23-Cosworth)	
1978	1:18,600 / 192,649 км/ч /
Ники Лауда (Brabham BT46-Alfa)	
1979	1:17,460 / 195,482 км/ч /
Нельсон Пике (Brabham BT48-Alfa)	
1980	1:12,368 / 209,233 км/ч /
Дидье Пирони (Ligier JS11A-Cosworth)	
1986	1:09,593 / 217,610 км/ч /
Найджел Мэнселл (Williams FW11-Honda)	
*1988	1:15,880 / 198,507 км/ч /
Мартин Доннелли (Reynard 88D-Cosworth)	
*1989	1:15,510 / 199,489 км/ч /
Эрик Бернар (Lola T89-50-Cosworth)	
1990	1:14,620 / 201,854 км/ч /
Педро Чавес (Reynard 90D-Cosworth)	
1991	1:13,860 / 203,947 км/ч /
Эммануэле Наспетти (Reynard 91D-Cosworth)	
*1999	1:19,860 / 190,268 км/ч /
Нараин Картикеян (Dallara F399-Mugen Honda)	
2000	1:18,822 / 192,778 км/ч /
Антонио Пиццония (Dallara F399-Mugen Honda)	
2001	1:16,170 / 199,489 км/ч /
Тони Уорсвик (Jordan 194-Peugeot)	
2005	1:16,547 / 183,396 км/ч /
Нельсон Пике-мл. (A1GP)	

* Длина и конфигурация трассы менялись. Составлено Мартином Хедуэном (www.motorsport-archiv.com)



Фиттипальди (Lotus 72D), британский ГП '72



После стычки Регацони и Ханта (крайний справа) на ГП Великобритании 1976 г. пришлось давать рестарт



Икс одержал великолепную победу в дождевой «Гонке чемпионов» 1974 г.



Джонс, Хант (будущий победитель) и Лауда в «Гонке чемпионов» 1976 года

лось, что те не хотят допустить англичанина на повторный старт, когда гонка была остановлена из-за аварии в первом повороте. В итоге Хант занял свое место на стартовом поле, и его преданные болельщики были вознаграждены легендарной погоней, в ходе которой Хант насаждал на Ferrari 312T2 Лауды. Он проскользнул мимо австрийца, совершив решающий бросок по внутренней стороне на входе в коварную шпильку Druids, после чего одержал блистательную победу, которой его впоследствии лишил Апелляционный суд FIA.

В «Гонке чемпионов '76» отличился и Алан Джонс: на изящном Surtees TS19 он занял солидное 2-е место, уступив только Ханту (McLaren). Через 4 года, вооружившись Williams FW07B, Джонс штурмом взял первую ступеньку подиума на ГП Великобритании. Эта гонка заставила боссов Ф1 задуматься о потенциальных недостатках трассы, учитывая колоссальный рост скорости прохождения круга, продемонстрированный машинами нового поколения с граунд-эффектом.

В следующих двух британских ГП, проходивших в Брэндс-Хетч (1982 и 1984 гг.), победа досталась Ники Лауде, выступавшему за команду McLaren, во главе которой к тому времени уже стоял Рон Деннис. В 1982 году на машине австрийца стоял мотор Cos-

worth; в 1984-м – TAG Turbo. Почему-то Ники всегда очень тепло принимали в Брэндс-Хетч, его сдержанный стиль нравился изкушенной британской публике. Каждый раз, когда Лауда проезжал мимо трибун, сбрасывая скорость после финиша, он не месил воздух кулаками, а лишь помахивал указательным пальцем в знак благодарности. И толпы болельщиков с бешеным восторгом встречали маленького австрийца. Фанаты почитали его прежде всего как друга и напарника погибшего Ронни Петерсона – их лю-

«Для Найджла это была первая победа в Ф1, и болельщики буквально посходили с ума»

бимца, которого они с таким же энтузиазмом встречали более десяти лет назад.

К этому можно добавить, что когда в 1985 году Найджел Мэнселл на Williams-Honda FW10 на огромной скорости вылетел из правого поворота Clearways и помчался к победе на ГП Европы, от хваленной британской сдержанности не осталось и следа. Это была его первая победа в Гран При, поэтому и он, и болельщики буквально с ума посходили.

Ну а теперь в историю Брэндс-Хетч вписана еще одна славная страница. **FO**



Пост сдал!



Пост... принял?

В команде «Лукойл Рейсинг», выступающей в Формуле Renault 2000, грядет смена. Михаил Алешин, закончив третий сезон в этом классе в ранге вице-чемпиона Германии, в 2006 году переходит в другую серию, а бремя лидерства готовится принять на себя его напарник Сергей Афанасьев

ПЕРВЫМ – ВСЕГДА ТРУДНЕЕ

По всему видно – он чуть обескуражен. С одной стороны, второе место в чемпионате Германии – это явный успех, лучший результат за три года выступлений Михаила Алешина в Формуле Renault. С другой – он прекрасно понимает, что можно – и нужно было добиться большего. Вот и инженер команды Мауро ди Просперо, человек исключительно прямой, поздравляя с окончанием сезона, не удержался, заметил, что второе место – это все же, скорее, неудача, чем достижение. А как считает сам Миша?

«Если исходить из задач, которые ставила передо мной команда, то они выполнены –

чемпионат Германии я закончил в первой тройке».

Он держится немного напряженно, на вопросы отвечает кратко. Совершенно очевидно, что итогами сезона Миша не очень-то доволен. Но эту тему лидер «Лукойл Рейсинг» предпочитает не развивать, хотя прекрасно понимает, что мог быть и первым: «Мог. Но задача была – попасть в тройку. И она выполнена».

Судьба первых трех мест решалась на последнем этапе в Ошерслебене. В Германию Миша ехал, занимая второе место в общем зачете с дефицитом в 26 очков по отношению к лидеру, финну Пекке Сааринену,

Интервью Андрей Ларинин
Фото автора и «Лукойл Рейсинг»



Справа сверху по часовой стрелке: сезон-2005 Михаил Аleshин начал с победы в Формуле Renault 2000 он провел три сезона, дебютировав в чемпионате Германии 2003 года в возрасте 15 лет; в следующем сезоне М. Аleshин переходит в более мощный класс,

Формулу Renault V6; лидер «Лукойл Рейсинг» ведет гонку; инженер Мауро ди Просперо (на фото – слева от Михаила) критично оценивает итоги сезона, но признает, что команда за два года ее существования добилась немало

и на 27 очков опережая португальца Фелипе Альбукерка, занимавшего третье место. Учитывая, что за победу в каждом из двух оставшихся заездов в Германии начисляют 30 очков, исход чемпионата мог быть для этой тройки любым.

Гонки в Ошерслебене сложились чрезвычайно драматично. Стартовав в первом заезде со второй позиции, Алешин вышел в лидеры — а на втором круге ошибся, потеряв сразу четыре места. Он так и закончил гонку пятым, практически утратив шансы на титул и позволив Альбукерку сравняться с собой по очкам. Второй заезд Миша начинал из-за спины своего теперь уже главного соперника, зная, что в этой гонке он во что бы то ни стало должен пересечь линию финиша раньше португальца. Алешину опять удался отличный старт, после которого он вновь едва не возглавил гонку. Однако судьи усмотрели в действиях русского гонщика фальстарт — и отправили его на штрафной проезд через пит-лейн.

Что, надеждам конец? Но ведь это же гонки! Погнавшись за победой в чемпионате (заметьте, весьма призрачной — теоретически она была возможна, но лишь при условии схода исключительно стабильного и осторожного Сааринена), Альбукерк столкнулся с одним из соперников и погнул рычаг подвески. Почувствовав изменения в поведении машины, он заехал в боксы, где механики выправили рычаг и отправили его обратно в гонку. Португалец еще только покидал пит-лейн, когда Алешин уже входил в первый поворот — вот так Миша и стал вице-чемпионом.

Но что же помешало завоевать титул?

«Выиграть чемпионат на последнем этапе — это нереально. На самом деле я проиграл его раньше, потому что не смог создать необходимый запас в очках, который позволил бы чувствовать себя в последних гонках достаточно комфортно».

А ведь сезон начинался для Миши удачно: поул, победа в заезде, лидерство в общем зачете. Правда, на предсезонных тестах дела как-то не складывались. Появилось даже ощущение, что Миша потерял интерес к гонкам в Формуле Renault...

«Да, бывает и так, что какие-то вещи перестают нравиться. Я провёл в Формуле Renault три сезона — так долго в одном классе ездил впервые в карьере. Но идти дальше было просто рановато — мне ведь в этом году исполнилось всего 18. Хотя дело не в этом. Просто в нынешнем сезоне мне немного не везло. Иногда с машиной были проблемы, иногда в гонках что-то происходило. В этом классе важны любые мелочи. Что-то не так с настройками в квалификации — и ты оказываешься в задних рядах на стартовом поле, а выбираться оттуда непросто. В общем, сезон получился довольно тяжелый. Возможно, отсюда и могли возникнуть сомнения в моей мотивации».

Насчет настроек — это что, намек на недоработки команды?

«Да нет, сегодня, анализируя этот сезон, я могу однозначно сказать, что к команде никаких вопросов быть не может — ребята отработали нормально. Хотя в начале года, быва-

“

КОНЕЧНО,
МИШЕ БЫЛО
НЕЛЕГКО.
КОМАНДА
СКЛАДЫВАЛАСЬ
ВОКРУГ НЕГО И
РОСЛА ВМЕСТЕ
С НИМ

”

ло, закрадывались разные нехорошие мысли на их счет — но это были, скорее, эмоции».

«Конечно, Мише было нелегко, — подтверждает ди Просперо. — Команда складывалась вокруг него и росла вместе с ним. Естественно, были ошибки, в какие-то моменты не хватало опыта — особенно в прошлом году. Но знаете, если новая команда уже на второй год своего существования добивается того, чего добились мы — борется за титул, — она этим вполне может гордиться!»

«Да, Сергеем было намного легче, чем мне. Во-первых, команда сработалась, во-вторых, ему было за кем тянуться. Трудно расти, если у тебя нет напарника, хотя бы равного тебе по силам. В этом смысле мне очень много дал мой первый сезон в Формуле Renault, который я провел в чужой команде, располагавшей двумя сильными гонщиками. Опыт, который я тогда приобрел, наблюдая за их работой, очень помог мне в последующие два года».

Между тем Сергеем удалось обойти Мишу по очкам в более престижном и сложном первенстве — Еврокубке Формулы Renault.

«Это можно назвать везением. Бывали случаи, когда я мог приехать в призах, но что-то помешало. В Ошерслебене, где Сергей был четвертым, я мог финишировать вторым. В Донингтоне, где я шел третьим со старта, прямо передо мной развернуло кабриолет Макинтоша, и мне просто некуда было деваться. В Бильбао мне не удалось пройти квалификацию, потому что при выезде на трассу оборвался тросик привода переключения передач — весь тот этап пришлось пропустить...»

В 2006 году Миша переходит в более мощный класс, Renault V6, лучшим представителям которого открывается прямая дорога на самую вершину — в Формулу 1.

«Очень хочется попробовать себя за рулем большой мощной машины. Наверное, в следующем году будет тяжело, и многое будет зависеть от количества тестов, от команды и, разумеется, от меня самого. Самое главное — было бы у кого поучиться. Хотелось бы, чтобы моим напарником оказался гонщик, более быстрый, чем я. Это был бы идеальный вариант — я попытался бы к нему подтянуться к концу сезона, а может, и раньше. И если все сложится удачно, то не грех будет поехать в новом классе и еще год. Что дальше? Хотелось бы, чтобы дальше была Формула 1. Вот только очень не хочется попадать туда неподготовленным».

Первым из россиян?

«Мне важно быть первым из всех! Не из наших, российских — я и так впереди многих — а из всех. В своем классе, в своем чемпионате. Можно найти дорогу в Ф1 и покороче — в результате провести там сезон сеньором и закончить на этом. Мне важно прийти — и побеждать, быть готовым к этому. Иначе — какой смысл...»

В ПОИСКАХ СТИЛЯ

«Снимайте, снимайте!..»

Я с готовностью вскидываю фотоаппарат и начинаю прицеливаться.

«Да не меня — девочек снимайте», — уточняет юный гонщик Афанасьев, махнув

из кокпита своей машины в сторону красавиц, выстроившихся на стартовом поле.

Те, кто следил за его карьерой в предыдущие годы, наверняка удивлялись, увидев Сергея в этом году. Вчерашний аккуратный стриженный школяр-отличник за зиму превратился в этакого патлатого красавчика.

«Меняем стиль», — улыбается он в ответ на невольный вопрос, но поясняет, что под этим подразумевается, не спешит. Кстати, в жизни он и есть школяр-отличник, хотя школу уже окончил — с медалью. Сергей продолжает учиться, причем сразу в двух институтах — а ведь это отнимает массу времени и сил. Как же гонки? Неужто одно совсем не мешает другому?

«В чем-то, конечно, мешает, — признает Сергей. — Почти не остается свободного времени. А я хотел бы еще и поработать — у нас в институте ребята уже на третьем курсе начинают профессиональную практику.

Что касается учебы, она очень здорово развивает голову. Ты можешь мыслить во всех направлениях — а это очень важно во время гонки. Нужно уметь просчитывать все ситуации, которые могут возникнуть на трассе перед твоим носом».

«Я тоже считаю, что учиться, получать образование — важно, — подхватывает разговор Андрей Афанасьев, отец Сергея. — Не затем, чтобы заниматься спортом как хобби, если карьерный рост вдруг затормозится по каким-либо причинам. Я считаю, что в некоторых видах спорта интеллектуальный уровень человека играет очень важную роль. Растет уровень техники — и справиться с этим легче гонщику, имеющему образование. Да и думать в гонках — крайне важно. Быстрый гонщик — это, как правило, интеллект».

«Как Ален Прост, — подсказывает Сергей. — Мне самому очень хочется постоянно развиваться во всех направлениях — все время чему-то учиться, и в этом отношении мне повезло со школой. Там нас с самого начала учили постоянно думать, анализировать, постоянно трудиться.

С другой стороны, гонки — это тоже моя работа, профессия. Причем профессия, в которую вложены масса усилий, средств, папиных и маминих нервов...»

Нет, ну каков, а! Вот оно, подрастающее поколение! Между прочим, этот 17-летний юниор отнюдь не стремится к рисовке. К теме ответственности перед командой, родителями, перед теми, кто тратит на него свои силы и средства, Сергей возвращается постоянно. Он так воспитан.

Но мы, собственно, собрались поговорить о гонках. В этом году Сергей Афанасьев дебютировал в Формуле Renault. Как сложился первый сезон?

«Мне долго не удавалось почувствовать машину, — говорит Сергей. — Поначалу дела шли неплохо, я постоянно прибавлял, но потом этот процесс замедлился, и нужные ощущения пришли только после городской гонки в Бильбао».

В этом испанском портовом городе, где проходил 4-й этап Еврокубка, Сергей пережил серьезную аварию. Во время заезда его машина сошла с траектории, «присло-



В 2005 году Сергей Афанасьев (вверху) был в Формуле Renault 2000 учеником; насколько прилежным — покажет следующий сезон

нилась» к стенке из бетонных блоков, ого-
раживавших трассу, после чего ее отброси-
ло прямо под колеса пелетона. К счастью,
Сергей отделался лишь испугом, да ушибом
коленки, хотя машина была полностью
разбита.

«Когда я понял, что будет авария, то по-
думал только об одном: жаль, что сейчас я
разобью машину и не смогу поехать во вто-
ром заезде. Не было ни страха, ни других
переживаний — только сожаление о том, что
подведу команду. Эта история стала для меня
своеобразным переломным моментом.
После нее у меня была еще одна провальная
гонка — спустя две недели на Нюрбургринге.
Мне дали там взамен разбитой новую маши-
ну, и она была немного сырая. Но в целом
дела снова пошли в гору. К концу сезона
стали получаться старты — на последних
трех этапах удавалось как минимум сохра-
нять свою позицию, а иногда и обходить од-
ного-двух соперников. В общем, это был
нормальный учебный год».

ГОНКИ — ЭТО МОЯ ПРОФЕССИЯ, В КОТОРУЮ ВЛОЖЕНЫ МАССА УСИЛИЙ, СРЕДСТВ И НЕРВОВ...

«Мы боялись, что после аварии в Бильбао
у него произойдет психологический слом, —
вспоминает Андрей Афанасьев. — Когда на
Нюрбургринге начались проблемы с маши-
ной, Малиновский (руководитель команды
«Лукойл Рейсинг») очень переживал — не в
парне ли проблема. Но за ней последовала
великолепная гонка в Ошерслебене на этапе
Еврокубка, которую Сергей закончил чет-
вертым. Это была просто фантастическая
гонка! Мы с Малиновским сидели на три-
буне в одном из первых поворотов, и после
каждого Сереего обгона (а стартовал он
17-м) Евгений Владимирович вскакивал со
своего места и орал как сумасшедший от
восторга. Да, очень удачный получился
день. Команда отлично подготовила маши-
ну, угадали с настройками...»

«Я помню, с каким удовольствием догонял
и обходил соперников: еще один, а теперь
этот, а там недалеко уже маячит следую-
щий... — продолжает Сергей. — Поначалу бы-
ло сыро, а на последних крутах, когда трасса
подсохла, меня начал догонять парень, кото-
рый стартовал на сликах. А я в этот момент
тоже атаковал, сражался за третье место с
Фелипе Альбукерком. Мы так и пересекали
линию финиша: Альбукерк, я — на полкор-
пуса позади него, а тот парень на сликах — на
полкорпуса позади меня».



Сергея отличают
умение слушать,
учиться и
удивительная
трудолюбивость:
авария в Бильбао
стала переломным
моментом — после нее
дела снова пошли
в гору: «Лукойл
Рейсинг» проводит
рекогносцировку

Интересно, что в Еврокубке Сергей вооб-
ще выступил удачнее, чем Михаил Алешин,
заработал очки в трех заездах. Но в ответ на
попытку спровоцировать его на разговор о
напарнике Сергей переводит разговор в
другое русло.

«Секрет моих успехов — в наставнике,
Диме Щеглове. В гонке я постоянно помню
его любимую фразу: «Тише едешь — дальше
будешь». Это значит, что бывает момент,
когда нужно «остановиться», успокоиться,
понять, что перед тобой более быстрые со-
перники — сражаться с ними пока сложно,
разумнее потерпеть, подождать ошибок с их
стороны. Разумеется, борьба на этом не за-
канчивается — но это психологическая борь-
ба, обычная для гонок: начинаешь «наез-
жать» на соперников, показывать себя в
зеркала, давить на нервы. Иногда срывает-
ся».

Дима Щеглов, в недавнем прошлом сам
гонщик, работает с Сергеем еще с картинга.
В чем состоит его помощь?

«Он учит меня продумывать тактику,
правильно строить план гонки. Плюс мо-
ральная поддержка — она гонщику нужна
всегда, иначе легко потерять настрой. У меня
такого пока не было. Наоборот, я все
больше и больше думаю о следующем сезо-
не, хочу доказать, что мы, русские, в гонках
можем все».

Новый сезон может оказаться намного
сложнее нынешнего. Не исключено, что в
немецкое первенство выльются участники
чемпионатов Скандинавии и Бенилюкса.
Прибавится соперников, в том числе и бы-
стрых.

«По-моему, из-за этого чемпионат станет
даже интереснее».

Планы на следующий год?

«Место в первой десятке в Еврокубке и
борьба за победы в гонках в Германии, — это
снова вступает отец. — Но вообще-то надо
подождать, пока не определится, кто с нами
поедет. Нужно будет изучить список участ-
ников, понять для себя, кто может быть впе-
реди, а кто должен быть сзади, — и работать!
Я очень надеюсь, что у Сергея в следующем
году произойдет переход количества в каче-
ство. До сих пор так всегда и было — как
правило, второй сезон в том же классе про-
ходил гораздо лучше первого, особых про-
блем не возникало».

Пожалуй, и мы готовы разделить осто-
рожный оптимизм Афанасьева-старшего:
прогресс в автоспорте как раз и состоит из
таких вот диалектических переходов — ра-
зумеется, при условии, что учебная про-
грамма составлена правильно, а ученик не-
бесталанен и проявляет достаточное приле-
жание. Афанасьев-младший, несомненно,
прилежный студент, и минувший год уже
показал, как много он сумел получить от
своих наставников, сколь многому научить-
ся у соперников. Может, кстати, и имидж
сменил, насмотревшись на стильных евро-
пейских парней?

«Да нет, это так. Просто чтобы меняться,
не стоять на месте».

Золотые слова, если, конечно, речь идет
не только об имидже. **FO**

Так кто же та/кой Макс/Мосли?

Президент FIA действует во имя интересов спорта? Или он — подручный Берни? Не слыхом ли он увлекся макиавеллизмом? А может, он просто добрый малый?

Текст Питер Уиндзор Фото Даррен Хит

Я немного нерничал, открывая дверь этого офиса, который внушает всякому сюда входящему легкий трепет, ведь президент FIA — человек могущественный не только по масштабам Ф1. Но в данном случае дело в другом: я погружен в мысли о том, что безнадежно уступило владетью этого кабинета по части интеллекта, логики, знаний и еще много в чем.

Вряд ли найдется на свете человек более умный, логичный и знающий, чем Максимилиан Мосли, — разве что Бернارد Экклстоун.

Раньше я иногда встречал Макса в Лондоне: видел его читающим газету за завтраком в каком-нибудь тихом ресторанчике или прогуливающимся в задумчивости по Уолтон-стрит, где располагается его офис. Обычно в таких случаях у меня появлялось желание поинтересоваться, что он думает, скажем, о положении в Африке, проблеме уличного мусора

или предстоящих выборах в США. И хотя робостью я не отличаюсь, каждый раз меня что-то останавливало. У меня всегда было чувство, что Макс смотрит на мою проблему как-то иначе, с высоты своего положения.

Мне также известно, что к таким, как я, Макс бывает просто нетерпим. Когда я пытался организовать гоночную команду, он был категорически против, называя меня высокочной-журналистом, которому нет места среди элиты автоспорта. Я тогда обиделся, но сегодня, по прошествии времени, думаю, что он, скорее всего, был прав. Помимо и другой случай, произошедший в Хокенхайме задолго до того, как Макс стал президентом. Вне себя от гнева, с налитыми кровью глазами, он лично вышвыривал из пиджака какого-то кинооператора, у которого не было аккредитации. Буквально враз. Да еще и ботинком наподдал.

Так что я вхожу осторожно, но моя осторожность объясняется не страхом,

Президент FIA Мосли: политик, высокоинтеллектуальный и настолько лояльный, что это даже вызывает порознения



а тем, что мне нужно хотя бы несколько минут пообщаться с ним на его уровне.

Макс Мосли, Берни Экклстоун и — по своему — такие люди, как Лука Монтедземоло, Рон Деннис, Фрэнк Уильямс, Михаэль Шумахер, Флавио Бриаторе, Джеки Стюарт, Эйдриан Ньюи, Пэт Симондс, Росс Брон и Патрик Хед, — прекрасно знают, что в «реальном» мире настоящего успеха добиться куда легче, чем в Ф1. Как говаривал мой крестный, бывший военный моряк: «Есть только один человек, способный управлять этой страной, но в данный момент я слишком занят». Макс улыбается шутке: «Я понимаю, к чему вы клоните. Я много думал о политической карьере, но по ряду причин подходящий момент для этого так и не настал. С одной стороны, у меня для этого не самая подходящая фамилия, с другой — существует ведь и вопрос денег. Тому, кто родился богатым, такой выбор сделать много проще. Но когда приходится самому зарабатывать на жизнь, есть масса более привлекательных вариантов».

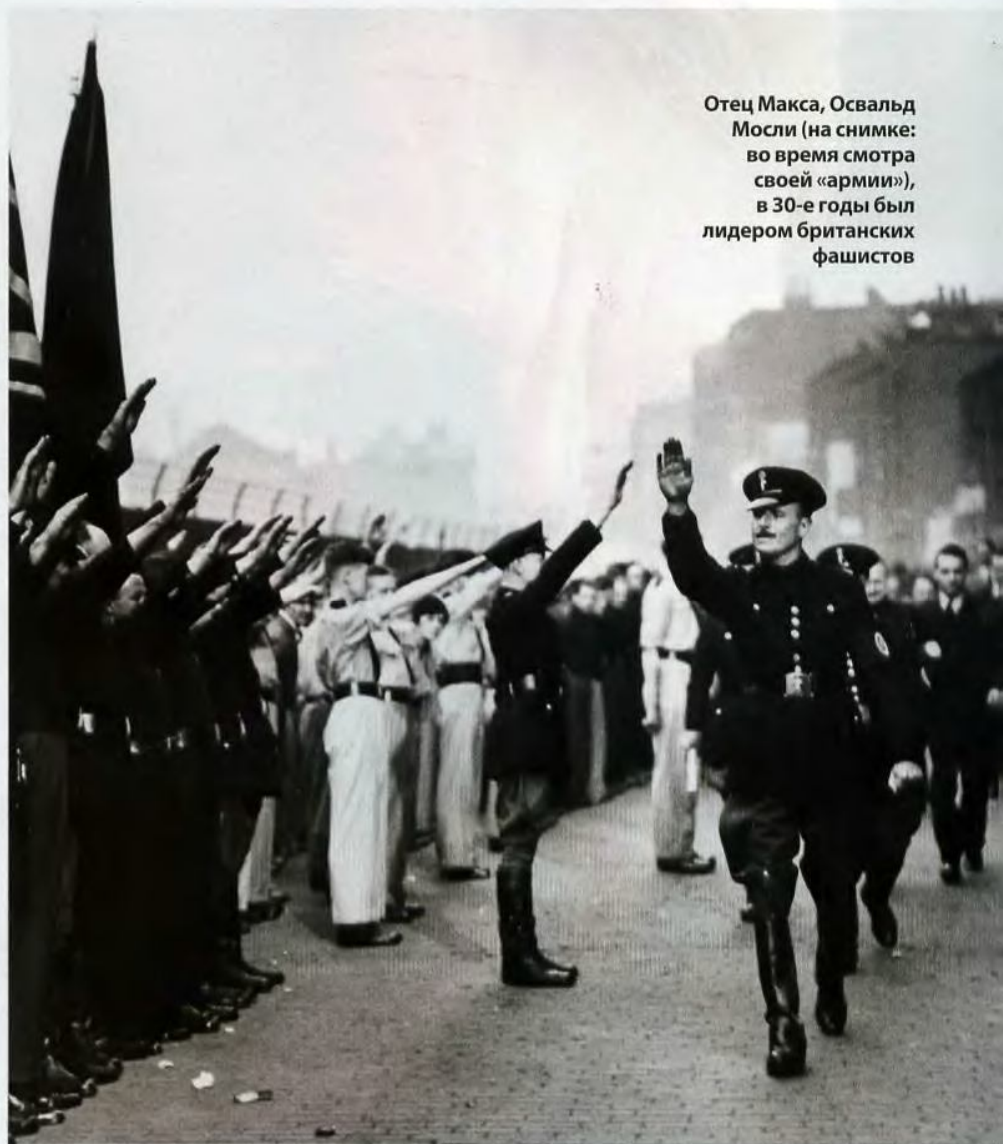
В молодости Макс посвятил немало времени попыткам осмыслить карьеру и жизнь своего отца, сэра Освальда Мосли. Слушаешь Макса, и создается ощущение, что его память хранит больше воспоминаний о том, каким смелым человеком был его отец, нежели каким он был политиком. «Я думаю, — говорит Макс, — что по молодости он натворил немало глупостей, как это бывает со всеми, но он сделал то, что сделал. Когда-то я пытался понять отца как можно глубже, но должен сказать, что теперь это меня мало занимает. В любом случае, не в моих правилах подолгу предаваться мыслям о прошлом — во всяком случае, о своем».

В молодые годы Макс был адвокатом, так что говорит он великолепно: в его длинных, сложно выстроенных фразах много придаточных предложений. Стройный и подтянутый, он всегда безукоризненно одевается: сегодня на нем дорогие шерстяные брюки, рубашка в полоску, галстук и пиджак спортивного покроя — идеальное сочетание аристократичности и буржуазности. Уверю вас, это удивительный представитель рода человеческого.

Понятно, за что Берни любит Макса и почему Макс столько лет отвечает за юридическую сторону дела в доме, который построил Берни. Он — наместник Берни в таинственном мире двойных стандартов, дипломатии и бюрократии FIA, который самого Экклстоуна приводит в бешенство.

Макс с блеском справляется с любой ролью, какая только потребует, и даже иногда выступает против Берни — по крайней мере, так кажется со стороны. Разумеется, он осознаёт всю важность Берни для Ф1 — и Берни это знает.

Макс стал президентом благодаря тому, что в 80-х Берни решил проблему раскола Ф1. По одну сторону баррикад были тогдашний глава FIA Жан-Мари Балестр, Ferrari, Alfa Romeo и еще несколько серъ-



Отец Макса, Освальд Мосли (на снимке: во время просмотра своей «армии»), в 30-е годы был лидером британских фашистов

“
КАК ПРАВИЛО,
ПРОШЛОЕ
МЕНЯ
ЗАНИМАЕТ
МАЛО — МОЕ
ПРОШЛОЕ,
ВО ВСЯКОМ
СЛУЧАЕ
”

езных конюшен, по другую — британские команды: Williams, McLaren, Lotus и др. Берни всех помирил и предложил нового президента, Макса Мосли, в то время представителя автоконцернов в FIA.

Я тогда работал в Williams и помню, как радовался Фрэнк, когда было объявлено о назначении Макса. Долгожданный мир! Президент — наш человек!

Помню, я спросил: «Как вы думаете, на чьей стороне будет Макс?»

«Конечно, на нашей!» — ответил Фрэнк.

Я же полагал, что, скорее всего, на стороне Экклстоуна.

Спустя годы, когда Фрэнк и прочие владельцы команд начали жаловаться, что Макс стал неуправляем, что у него замашки диктатора, я напомнил о том разговоре. «Я был неправ, — печально сказал Фрэнк. — Макс изменился».

Нет, ни Макс, ни Берни никогда не менялись. Напротив: последние 25 лет они отлично играют свою роль. Доказательством тому служат не только популярность и безопасность Ф1, но и фантастический уровень благосостояния таких людей, как тот же Фрэнк, Рон Деннис, Эдди Джордан, Крэйг Поллок и Флавио Бриаторе.



Этим двум молодым и дерзким было суждено стать самыми могущественными столпами Ф1: Берни и Макс в 1975 году

Сие экономическое чудо стало возможно благодаря «Товариществу Берни и Макса», а любые жалобы со стороны тех, кто свои состояния именно с их помощью и заработал, звучат лишь как признание заслуг этого дуэта.

Макс много сделал и для того, чтобы обеспечить будущее спорта. Конечно, финансовая система Берни всегда была предельно эффективной, но Макс позаботился о том, чтобы она получила юридическую надстройку, которая надежно работала бы даже в условиях давления со стороны Ferrari, или автоконцернов, или еще какой-нибудь третьей силы.

Ему это удалось, и он продолжает делать свое дело — именно потому, что он вовсе не такой президент, каким 20 лет назад его хотели видеть Фрэнк Уильямс, Кен Тиррел и Рон Деннис. Он лично вел переговоры с командами по наиболее важным проблемам, таким как снижение скорости машин, уменьшение затрат, — в своей характерной манере, не давая им времени на размышления, а потом нанося удар, предлагая очередное невообразимое изменение правил. Таким образом, FIA как будто оставалась в стороне, и теоретически человек, который придет



Макс с Фрэнком Уильямсом и с тогдашним президентом FIA Балестром: через 10 лет, в 1991-м, Мосли его свергнет

после Макса, окажется в довольно комфортной ситуации: сама организация ни в чем не виновата. При любом ином подходе было бы то, чего хотел Фрэнк: все вопросы решались бы келейно, по-семейному.

«То есть все вернулось на круги своя, — говорю я. — Просто вместо Балестра теперь Мосли».

«Почти, — говорит Макс. — Однако разница в том, что сегодня мы пытаемся вникать в проблемы и принимать независимые решения без учета интересов конкретных команд. Им это не нравится. Но мы, FIA, существуем вовсе не для того, чтобы помогать той или иной стороне».

Поэтому Макс до известной степени уверен в том, что Ф1 сможет плавно перейти в будущее и за гранью их с Берни дуэта. Впрочем, я эту уверенность не разделяю, ведь система Экклстоуна в основном держится за счет его давних отношений с командами. Но FIA благодаря Максиму занимает очень правильную позицию — сам он при этом играет специфическую роль эдакого просвещенного деспота.

Рабочий день близится к концу, и Макс готов переключиться на другие темы. Из

>> МАКС: МОЛОДЫЕ ГОДЫ



Своих лучших успехов в Ф2 Макс добился за рулем Brabham BT23

Задолго до того как Макс обосновался в FIA или с пит-уолла следил за успехами команды March, он и сам гонялся в Ф2, кочуя в конце 60-х по европейским трассам вместе с London Racing Team и Frank Williams Racing Cars.

Особых высот он не достиг – лучшим результатом Мосли было 8-е место в гонке Gran Premio della Lotteria di Monza 1968 года. Тогдашние соперники Макса, например, бывший владелец Arrows Джеки Оливер, мало что могут рассказать: «Помню только, что он там тоже был. Скорее всего, он не отличался скоростью и ехал где-то сзади. А я был среди лидеров вместе с Фрэнком Уильямсом, Джонатаном Уильямсом и Пирсом Кариджем, который был особенно быстр. Макса я считал чудачком – и за манеру одеваться, и потому что не понимал, чего он вообще здесь делает. Он – интеллигент, что для гонщиков того времени было нетипично, он носил длинное меховое пальто, даже когда не было холодно. Думаю, этим он хотел что-то подчеркнуть. В 60-е студенты любили выделяться».

Кое-какие результаты у него были, но быстрым я бы его не назвал. Ему просто нравились автогонки. Как человек умный, он быстро понял, что славы ему не добиться, и занялся другим делом, которое у него получалось лучше.

Помню, что он участвовал в гонке в Crystal Palace, но, по-моему, разбил машину на тренировке, что было делом обычным (в той гонке 1968 года Мосли не прошел квалификацию). Мы тогда еще объяснили ему, что лучше всего поворот Crystal Bend проходить, срезая по траве. По-моему, он воспринял это вполне серьезно».

Оливер Пигем

Джеки Оливер:
«Кое-какие
результаты у него
были, но быстрым
я бы его не назвал»



Гибель Петерсона (вверху) в Монце в 1978 году стала страшным ударом для Макса; современные машины настолько прочны, что Сато и Хайдфельд (внизу) после аварии в Австрии в 2001-м остались целы и невредимы



“АВАРИЯ РОННИ – УЖАСНАЯ ТРАГЕДИЯ. МЕНЯ ОЧЕНЬ РАССТРОИЛА И ГИБЕЛЬ РОДЖЕРА УИЛЬЯМСОНА”

длинного списка книг, запланированных к прочтению, летом он нашел время для двух-трех, а именно: труда по вулканологии («ужасно интересно!»), биографии британского политика Джона Смита и книги об истории борьбы Германии, Турции и Великобритании за господство в черноморском регионе.

Никакой художественной литературы («Романы не читаю вовсе») и определенно никаких книг об автоспорте. А как насчет книжек, написанных тетюшками Митфорд, занимавшимися его воспитанием (они считали себя писательницами)? «В свое время мне это было интересно, но не сейчас».

В свое время... В свое время его имя давало букву «М» названию команды March, весьма успешно выступавшей в Ф1, Ф2 и Ф3. Он и сам был неплохим гонщиком (см. врезку слева), но в 1969-м полностью ушел в автоспортивный бизнес, где быстро добился успеха.

Давно это было, но для него – как будто вчера: «У меня остались очень яркие вос-

поминания, я все прекрасно помню».

В год, когда все радиостанции крутили песни группы «Криденс», Макс подписал контракт с Ронни Петерсоном, который должен был выступать за рулем March 701: «Фантастическое было время. Кажется, нет ничего невозможного».

Макс очень ценил Ронни, и чувствует, что уход из жизни этого удивительно быстрого шведа в 1978 году оставил в его душе незаживающую рану: «Та авария в Монце была жуткой. Меня очень расстроила и гибель Роджера Уильямсона – это произошло в Зандфорте (в 1973-м). Он выступал на одной из наших машин, и мы так и не узнали причину случившегося. Извещать его отца выпало мне: это было ужасно».

Вот почему последние 20 лет Макс планомерно и тщательно работает над проблемой повышения безопасности. Сегодня гонщики остаются невредимыми после аварий, которые были бы фатальными для их предшественников: их защищают крепкий монокок, энергопоглощающие



Дайана, мать Мосли (справа), со своей сестрой Юнити и сыновьями Десмондом и Джонатаном – детьми от ее первого брака с наследником ирландских пивоваров Брайеном Гиннесом

элементы, отличные шлемы, «воротники» HANS, легкосъемные сиденья, зоны безопасности и т. п. «Но успокаиваться нельзя, — считает Мосли. — Риск аварий есть всегда, и мы должны об этом помнить».

В счастливые минуты покоя он слушает музыку (в основном классику, но иногда и какие-нибудь популярные мелодии 60–80-х: «Не переношу всю эту современную муть»), читает, размышляет или ужинает с друзьями, с семьей или в одиночестве. Не страдает без Лондона, великолепно чувствуя себя в Монако, где по вечерам всегда тепло, а кругом прелестные виды.

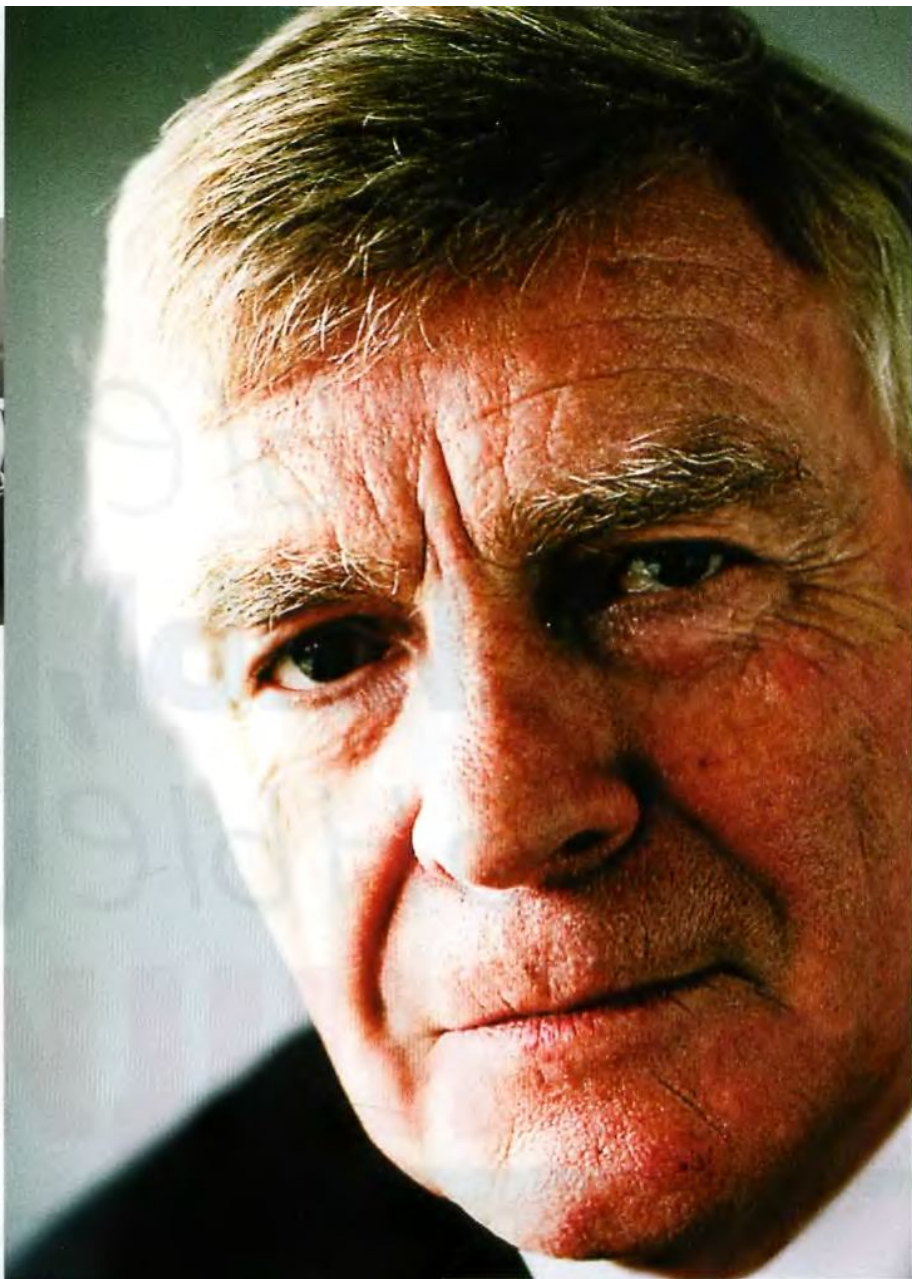
Я спросил, кого из исторических деятелей он пригласил бы на ужин. Подумав, Макс сказал: «Чингисхана, Цезаря, Александра Македонского, Исаака Ньютона (который и представить не мог, какую роль будут играть его открытия в Ф1!), Дизраэли и Ленина».

Лидеры, агрессоры, люди власти и яркого ума. А как насчет Черчилля?

«Видите ли, он был другом нашей семьи, и я его воспринимал чуть ли не как дядю. Мне кажется, я его и так знаю». Ах да, конечно. (Лорд Редесдейл, дедушка Макса по материнской линии, был кузеном леди Клементины Оджилви, вышедшей замуж за Черчилля в 1908 году. Поэтому мать Макса, леди Дайана Мосли, урожденная Митфорд, хорошо знала Черчилля, хотя в годы войны их отношения по понятным причинам были натянутыми).

Развивая тему, спрашиваю, есть ли что-либо после смерти?

«Смерть — это конец полный и безоговорочный, и у меня нет причин думать иначе. Меня это не слишком занимает, поскольку я мыслю категориями логическими. К примеру, если душа не зависит от нашего существования, то почему тогда личность человека меняется, когда его мозг оказывается поврежденным? Я к тому, что душа, как считают некоторые, лишь функция мозга, поэтому она умирает со смертью тела».



“
**СМЕРТЬ —
ЭТО КОНЕЦ,
И У МЕНЯ
НЕТ
ПРИЧИН
ДУМАТЬ
ИНАЧЕ**
”

Я выдвигаю тезис о том, что способностью мыслить рационально (или даже иррационально, если мы говорим о некоторых деятелях Ф1) обладают лишь Homo sapiens.

«Так ли это? — возражает Макс. — Помимо, животным тоже свойственны про-

явления альтруизма. Не думаю, что мышление — привилегия только человека».

«Вы о мышлении или об инстинкте?»

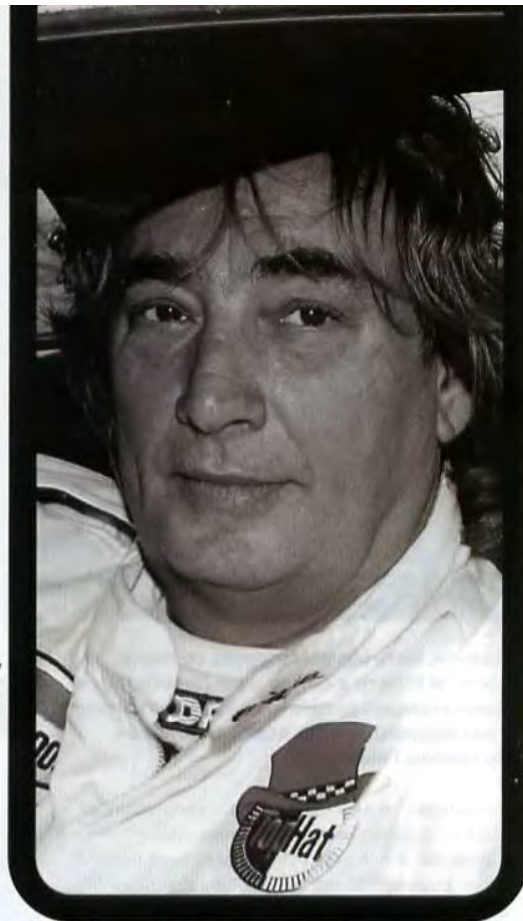
«Все зависит от того, что понимать под “мышлением”»...

То есть этого интеллектуала можно считать экзистенциалистом и — с поправкой на Ф1 — материалистом в самом буквальном смысле слова.

Если нет жизни после смерти, то уж после Формулы 1 она точно есть: «Я был бы не прочь заняться многими вещами. Мне интересна политика — в широком смысле, хотя я с трудом могу понять человека, который действительно верит, что он может управлять целой страной в одиночку. А еще я хотел бы пару лет просто путешествовать по фестивалям музыкальной классики, а в перерывах между ними читать и предаваться раздумьям».

Не сомневаюсь, он примет решение о том, что делать дальше, — в своей обычной манере. И потом отдастся этому новому делу целиком, не жалея усилий. **FO**

слабые машины, сильные женщины



Машина – и спонсоры, придавшие Ф1 немного распутного блеска

Те, кто в этом году видел выступление Руперта Кигана (вверху) на фестивале Goodwood Revival, не скоро забудут это зрелище. Но почему же его карьера в Ф1 не удалась?

Интервью Алан Хенри

Вы были на фестивале Goodwood Revival в этом году? Нет? Тогда вы многое потеряли. Вы упустили шанс увидеть Руперта Кигана – 50-летнего гуляку из фешенебельного района Саутенд, парня, который не только не прочь выпить и покурить, но и выглядит как человек, приверженный к табаку и алкоголю. Но на Goodwood Revival он «зажигал» на восхитительном старом Ferrari от души.

Этот автомобиль – великолепный GT/L 250 1964 года, принадлежащий земляку Кигана Полу Осборну, принимает участие в главной гонке Goodwood Revival (TT) с 1998 года, когда состоялся первый фестиваль. На нем гонялись как опытные ветераны (в частности, Тони Дрон, выдающийся гонщик на антикварных автомобилях), так и молодежь, совсем недавно выступавшая на Гран При, – например Джонни Херберт и Алан Макниш.

В Гудвуде Ferrari Пола проходит круг за 1:39. «Если поднажать, старушка пройдет круг и за 1:38», – говорит Дрон. Действительно, Херберт и Макниш в свое время выдали именно такой результат. А Киган? В этом году толстяк Киган сел за руль с бодуна, как следует порывал 41-летним маранельским мотором и понесся с места в карьер. За 15 минут он показал устроивший его результат. Какой? 1:37,6.

Значит, он быстр. И если ему по силам проделывать такое сейчас, вы не удивитесь, если я скажу, что тридцать с чем-то лет назад это был тот еще сорвиголова. Уж я-то знаю, сам видел. Давайте на минуту вернемся в 1977 год...

О том, что 21-летний Руперт Киган стал пилотом Ф1, было объявлено на утреннем приеме в одном из шикарных лондонских отелей. На приеме было полно шампанского и полуодетых красоток из журнала Penthouse. Мероприятие проходило в столь «официальной» обстановке,

РУП КИГАН

Такие спонсоры
получше, чем какой-
нибудь скучный банк
или нефтяная
компания. Только
представьте, что
сказал бы о таком
«наряде» Фрэнк
Уильямс!

PENTHOUSE

что швейцарцам пришлось выпроваживать на свежий воздух целую ораву пьяных в дым писак.

Руперт был из богатой семьи, и отец спонсировал его увлечение гонками. Он оказался в Ф1, гоняясь на машинах второго дивизиона, но так и не сумел заработать ни одного очка. Его отцом был Майк Киган, бизнесмен с пиратскими наклонностями, владелец авиакомпании, заложивший основу своего состояния, когда принимал участие в операции по переброске по воздуху грузов в послевоенный Западный Берлин.

British Air Ferries (BAF) — авиакомпания Кигана-старшего — оплачивала все счета, пока Руперт взбирался по гоночной лестнице от Формулы Ford до Ф3. Нужно отдать ему должное, Киган-младший оказался неплохим гонщиком. Если исходить из результатов Руперта в Ф1, где он выступал на неконкурентоспособных машинах, его легко принять за дилетанта, но в 1976 году молодой Киган на Chevron после напряженной борьбы с гонщиком March Бруно Джакомелли, продолжавшейся весь сезон, выиграл британский чемпионат Ф3.

Руп подписал контракт, по которому он должен был выступить в Гонке чемпионов 1977 года на новом Hesketh 308E, а затем на нескольких этапах чемпионата мира.

Кое-кто называл его «новым Джеймсом Хантом», но, как мне кажется, это прозвище

CV Руперт Киган

Родился: 28 февраля 1955 г. в Эссексе
Живет в Лондоне
Годы в Ф1: 1977–1982
Старты 25
Лучший финиш 7-й: ГП Австрии 1977 г.
Лучшая квалификация 13-й: ГП Великобритании 1977 г.
Круги 1028
Километры 4658



он получил за свою склонность к красивой жизни, а не потому, что выступал в Hesketh — команде, на машине которой Хант блестяще выиграл ГП Голландии 1975 года.

Дебютная гонка Кигана прошла в Хараме. В квалификации он был 16-м из 24, уступив 2,5 с обладателю поула Марио Андретти на Lotus 78 с граунд-эффектом.

Но нам, разумеется, остается только гадать, насколько быстр был бы Киган, если бы все силы отдавал только гонкам. На самом деле, казалось, ему гораздо интереснее строить глазки девицам на пит-лейне, чем ходить на брифинги и проводить «разборы полетов» с конструктором Hesketh 308E 26-летним Фрэнком Дерни, которого поведение машины смущало ничуть не меньше, чем Кигана.

«Нам обоим сильно не хватало опыта, — вспоминает Дерни, — поэтому весь сезон мы пытались решать проблемы там, где их на

самом деле не было. Так, Руперт считал, что время от времени машина вдруг срывается в занос, и только когда в кокпит сел Эдди Чивер, мы узнали, что в действительности все дело было в недостаточной поворачиваемости».

«Многообещающий дебют в Гран При» (как охарактеризовала его британская пресса) закончился в тот момент, когда на Hesketh Кигана сама по себе воткнулась четвертая передача и Руперт врезался в заграждение. В Монако он был последним и в квалификации, и в гонке. На ГП Бельгии, проходившем в Золдере, он не справился с управлением на мокрой трассе и вылетел. В Швеции он был 13-м. Остальные гонки сезона проходили в том же «многообещающем» духе, правда, Hesketh явно не хватало денег.

Руперт прекрасно помнит ту машину. «Шасси постоянно трещало в точках крепления рычагов передней подвески, — вспоминает он. — Думаю, в тех обстоятельствах мы показали себя совсем неплохо, но моя карьера застопорилась, когда я подписал контракт с Колином Чепменом, стал напарником Марио Андретти в Lotus — и оказался не у дел».

Не знаю, польстился ли Коротышка Чепмен на немалые деньги, которые принес Киган, но многие эксперты Ф1 считают такое объяснение очень похожим на правду. «Но оказалось, что граф Занон (гоночный филантроп) одолжил Чепмену пару моторов

“Я подписал контракт с Lotus — и оказался не у дел”



Руперт (справа — обратите внимание на McLaren Ханта сзади) в своей первой гонке, ГП Испании '77, вылетел с трассы; на фестивале Goodwood Revival 2005 Киган (вверху) с ветерком прокатился на Ferrari 250 GT 1964 года



Cosworth в обмен на место гонщика для Ронни Петерсона, — говорит Руперт. — На этом все для меня и закончилось».

В 1978 году деньги Кигана-старшего помогли Руперту получить место в Surtees, но на тренировке перед ГП Голландии в Зандфорте он попал в аварию и сломал руку. «Это помешало мне выступить на Lotus 79 в Канаде и США. Место досталось Жан-Пьеру Жарье, и у меня не осталось ни малейшего шанса поговорить за вторую команду Lotus, которую планировалось создать в 1979 году».

Он перешел в британскую серию British Auroga AFX F1 и выиграл чемпионат, пережив серьезнейшую аварию на своем Arrows A1B. На следующий сезон Руперт вернулся в Ф1 и провел два североамериканских ГП в команде RAM Джона Макдоналда. После 1982 года он попробовал себя в гонках на спорткарах, отметился в серии Indycar, а потом окончательно повесил шлем на гвоздь.

Сейчас Руперт живет в Лондоне. Из первого повеса Ф1 он превратился в образцового отца. Как он считает, смог бы он добиться большего, если бы в свое время больше времени уделял работе и меньше вечеринкам?

«Полагаю, да, — отвечает он. — В некотором смысле я был заложником спонсоров из Penthouse. Они платили по счетам и хотели, чтобы я был эдаким шикарным парнем, не пропускающим ни одной юбки на пит-лейне. Им такой имидж был на руку — ну и пришлось соответствовать...» **FO**



В 1977 году лорд Хескет (на фото крайний слева) представил ошалевшим журналистам Кигана, машину и команду

Майк Спенс был застенчив и вовсе не считал себя знаменитостью. А когда его звезда наконец стала восходить, разбилась в Индианаполисе

Подписи: Александр Кабановский
Фото: Арно ЛАТ

С веторфы моргнули желтым еще до того, как машина ударила, о бетоне о-рождение треса. Облако порою сазало старшему на-пыли на входе в первый по-каского автокубу) Уолту Майеру более чем достаточно: машина пошла слишком высоко, выше траектории, у нас пробле-мы. Времени в стну под углом 45°, Lotus 56/2 оставил на бетоне след дли-ной более 120 метров, прежде чем за-мереть окончательно. Его турбина Pratt & Whitney все еще издавала жуткий вой, когда бригада спасате-лей ячалась к месту аварии. Надо сказать, что повреждения машины выглядели не такими уж катастро-фическими, но гошник сидел в ней неподвижно — и без шлема.

Майка Спенса быстро переправи-ли в больницу, где он скончался сту-дента четыре с небольшим часа. На его теле не было повреждений, но резни-вая отметина в верхней части раско-ловленного шлема (когда его нашли, ре-мешок оставался застегнутым) сказала ужасную правду о случившемся.

В команде Коллина Чепмена Майк про-вел большую часть своей гоночной карьеры. Но только когда он ушел из Lotus, где подби-рал лишь крохи со стола Джекма Кларка, в его глазах загорался огонь.

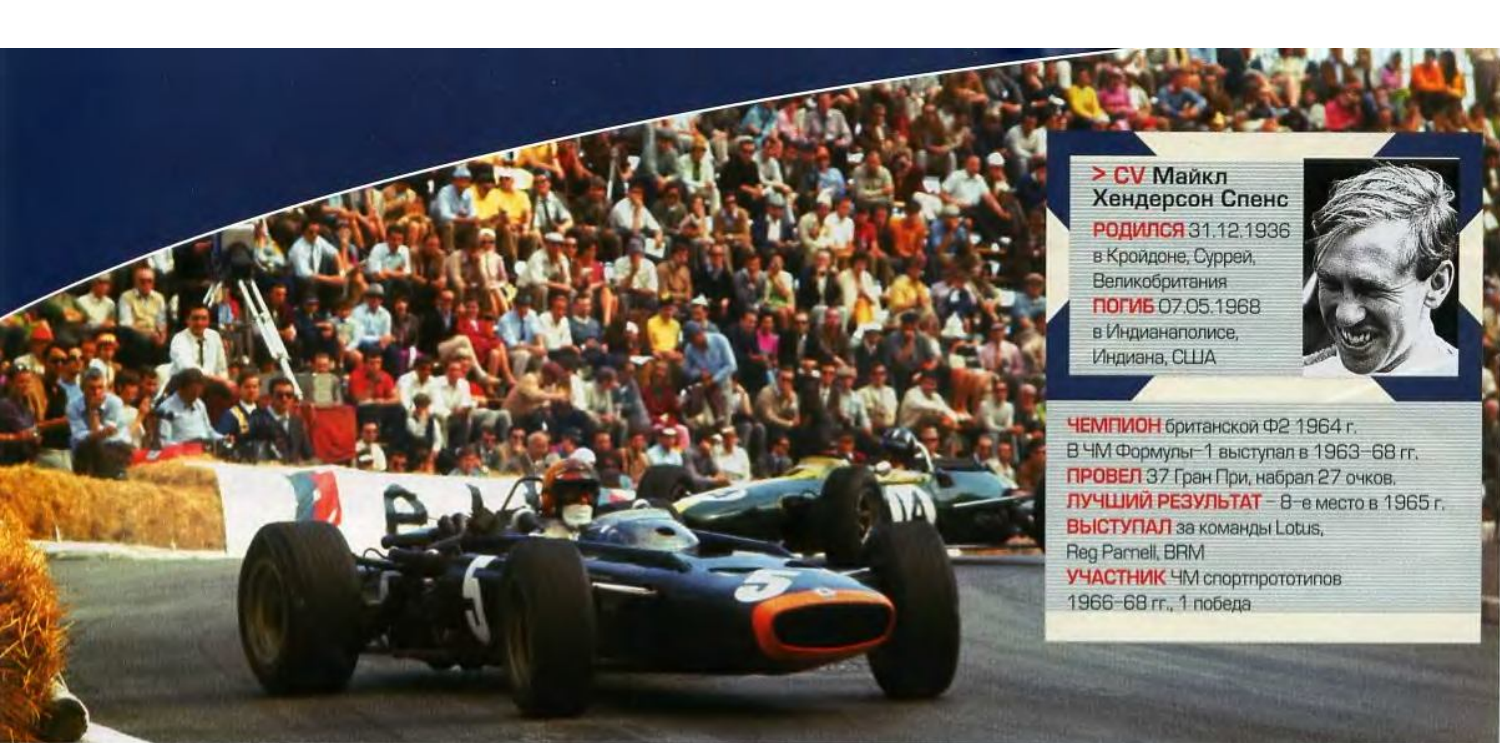
Непритязательный и улыбающийся британец отличался в первую очередь стабильностью, а не яркой ездой. В качестве подарка к 21-летию он получил спортивный AC Bristol, на котором выступал в гонках на протяжении двух лет.

Спенс отнесся к нему бережно, крайне редко попадая в аварии и регулярно — в первую де-сятку. Он был одним из лидеров второго диви-зиона и порой выигрывал малозначительные гонки в Снеттертоне или Стивертоне.

В 1960-х Майк решил начать формуль-ную карьеру: в марте он дебютировал в Гуду-де в Формуле Junior за рулем Cooper — и фи-нишировал шестым. А вскоре Спенс выступал уже на собственном Lotus 22, выигравшем в шеста полузащедной команде Йона Уокера. «Майк был спокойным парнем, — вспоминает Джон Шелджер, работавший у Уокера шеф-механиком. — Он никогда не валит дурака, не то что его напарники Фрэнк Гарднер и Пол Ховинс. Он был серьезным юношей».

Будущий напарником
Спенс провела в Ф1
несколько гонок
на машине под №2,
1965 г., Норбуртлинг,
Майк за рулем
Lotus 33

ТНХОР



> CV Майкл Хендерсон Спенс

РОДИЛСЯ 31.12.1936

в Кройдоне, Суррей,
Великобритания

ПОГИБ 07.05.1968

в Индианаполисе,
Индиана, США



ЧЕМПИОН британской Ф2 1964 г.

В ЧМ Формулы-1 выступал в 1963–68 гг.

ПРОВЕЛ 37 Гран При, набрал 27 очков.

ЛУЧШИЙ РЕЗУЛЬТАТ – 8-е место в 1965 г.

ВЫСТУПАЛ за команды Lotus,

Reg Parnell, BRM

УЧАСТНИК ЧМ спортпрототипов

1966–68 гг., 1 победа

«В то время он казался мне замкнутым, – говорит Джон Феннинг, напарник Спенса по команде Ron Harris Team Lotus в 1963 году. – Но, быть может, я и ошибался: он был всего лишь застенчив».

В том же 1963 году Майк дебютировал в чемпионате мира, подменив в ГП Италии получившего травму Тревор Тэйлора. В квалификации он показал девятый результат, а в гонке занимал шестую позицию до того самого момента, когда за 12 кругов до финиша не выдержал мотор. Для самого Спенса это было гораздо больше, чем просто хороший результат – на Чепмена произвели впечатление его вдумчивость и хладнокровие.

И когда во время гонки Ф2 в Руане-64 угодил в серьезную аварию призовой пилот Lotus Питер Арунделл, новым напарником Джима Кларка стал именно Спенс. Быть может, 18 месяцев в команде пролетели слишком быстро, и Майк был чересчур осмотрителен, но первый подиум он завоевал лишь в своей 15-й гонке, ГП Мексики '65. Кроме того, британец добился побед в Гонке чемпионов '65 и незачетном Гран При ЮАР '66.

«Майку, парню ловкому и подтянутому, в машине было удобно, – вспоминает шеф-механик Lotus Джим Эндрюейт. – Но, возможно, он испытывал благоговейный страх. Ведь было в какой-то степени неважно, кто ездил у нас вторым пилотом. У нас было две машины, но Джимми, что неудивительно, всегда был впереди». Для Кларка любой из механиков был готов сделать все что угодно. Отношение к гонщику № 2 было далеко не таким благожелательным.

Майк вынужден был оставить Lotus сразу же после победы в южноафриканском Ист-Лондоне – в строй

вернулся Арунделл, и для Спенса места просто не осталось.

Lotus-BRM 25 его новой команды Parnell Racing не отличался особой надежностью, и максимум чего удалось добиться за сезон '66 – два 5-х места в Монце и Зандфорте. «Это не вина Майка, – уверен менеджер команды Тим Парнелл. – Он оказался жертвой обстоятельств».

Дела пошли в гору, когда Спенс следом за Парнеллом в 1967 году перебрался в BRM. Невероятный мотор конфигурации H16 был сущим кошмаром, но пока Джеки Стюарт, в звездной карьере которого возникла неприятная заминка, рвал волосы от досады, Майк сохранил свои в целости и добыл на P83 четыре 5-х и одно 6-е место, чем еще раз подтвердил свое умение работать с техникой.

«Майк был настоящим джентльменом, – считает Стюарт. – Он делал все мягко и незаметно: как раз с такими уверенными исполнителями и любят работать инженеры. Но он никогда не стремился занять мес-

В Монako '67 Майку пришлось сразаться с грузным BRM P83 (вверху), во время Гран При Голландии-1966 – с Cooper T81 Йо Зифферта (№28; внизу). В обоих случаях британец финишировал в первой шестерке

“ Майк был настоящим джентльменом и делал все мягко и незаметно. Инженеры любят работать с такими ”



то получше и, казалось, был идеальным “номером два”».

Такая оценка шотландца кажется объективной. Но выступления Спенса за команду Chaparral в чемпионате спорткаров в том же году позволили наблюдателям увидеть новые грани его таланта. Он дебютировал в Дайтоне, где в паре с Филом Хиллом лидировал на протяжении трех часов, пока американец не расколотил машину. В Себринге Майк – уже в паре с хозяином команды Джимом Холлом – также лидировал в гонке. Это было что-то новое: самая быстрая машина, первый экипаж команды. А еще он нашел общий язык с 2F, весьма продвинутой по тем временам машиной, оснащенной системой регулировки угла атаки антикрыла и всего двумя педалями.

В Ле-Мане Спенс боролся с Ford MkIV под управлением Марио Андретти, пока не проявились хронические неполадки в трансмиссии. Некоторой компенсацией можно считать гонку BOAC 500, финальный этап мирового чемпионата, прошедший в Брэндс-Хетч 30 июля, в котором экипаж 2F одержал блестящую победу. Выступление было настолько убедительным, что Хилл решил завершить на этом гоночную карьеру.

Ну а Спенс словно получил новый импульс. Майк наконец повеяло, что кое-что собой представляет – как за рулем, так и вне машины. Он обратил замкнутость в приятную скромность, а техническую подкованность – в скорость. Педро Родригес, новый напарник Спенса в BRM, был талантлив, но до уровня Кларка и Стюарта неотягивал. Позиция лидера команды оказалась вакантной, и Спенс знал, что ему по силам сделать важный шаг в карьере.

В Гонке чемпионов Майк стартовал из первого ряда и уверенно занимал вторую позицию, пока не



лопнул маслопровод, а 25 апреля во время гонки International Trophy в Силверстоуне Спенс с самого старта начал поединок с Брюсом Маклареном и Денни Хьюмом, выступавшими на McLaren M7A. На протяжении 40 кругов этой схватки ни на секунду нельзя было перевести дух, гонщики несколько раз сменяли друг друга на первой позиции, но Майк вновь сошел — на этот раз из-за обрыва цепи ГРМ.

И тем не менее британец начал раскрываться в совершенно новом качестве. Именно поэтому он оказался за рулем спортпрототипа Ford F3L команды Алана Манна во время его дебютной гонки, ВОАС 500, 7 апреля 1968 года.

«До встречи с Майком я его недооценивал, — вспоминает Манн. — Но он просто поразил нас: был невероятно уверен в себе, быстр и очень грамотно общался с техникой. Фрэнк Гарднер и Джек Брэбем опробовали F3L — и машина им не понравилась. Оба заявили, что автомобиль ведет себя неправильно и что его колесная база, возможно, маловата. Майк же проехал по

трассе в Гудвуде всего четыре круга, а вернувшись в боксы, предположил, что рама утратила прочность. И точно — некоторые соединения ослабли. Затем он попросил увеличить задний спойлер на четыре-пять дюймов — и только за счет этого улучшил время на две секунды». Макларен и Спенс возглавили гонку, но очень быстро пробиты шину.

Впрочем, тот уикенд запомнился прежде всего трагической гибелью Джима Кларка в Хокенхайме. Но гонки продолжались, и занять место шотландца в Инди-500 осиротевший Колин Чепмен пригласил Спенса. «Мы с Майком говорили об этом больше часа, — говорит Алан Манн. — Он не слишком хотел возвращаться в Lotus, хотя и понимал, что ему представляется уникальная возможность. В конце концов он все же позвонил Колину — прямо из моего офиса — и дал свое согласие».

Вспоминает Тим Парнелл: «Майк был блестящим испытателем. Чепмен очень ценил его за это, именно потому и пригласил к себе».

“Спенс не слишком хотел возвращаться в Lotus, но в итоге все же позвонил Колину Чепмену и дал свое согласие”

Спенс отличался от многих гонщиков 60-х своим отношением к технике. На капризном Chaparral 2F он победил в Брэндс-Хэтче '68 (вверху). Вместе с конструктором BRM Тони Раддом Майк рассматривает новинку Ф1 — Lotus 49 с мотором Cosworth DFV (внизу; справа у колеса)

Спенс наскоро опробовал в Силверстоуне полноприводную машину с газовой турбиной, на которой ему предстояло выступать, после чего без лишних волнений отправился через океан — точно так же за шесть лет до этого поступил и сам Кларк.

7 мая, в последний тестовый день, Майк регулярно показывал среднюю скорость на уровне 169 миль в час, даже несмотря на порывистый ветер и полные баки. На лучшем круге он выдал 169,555 мили в час — второй результат за все время тестов. По скорости, манере поведения и чувству юмора он превосходил американских гонщиков. Наступало время Майка Спенса. Но лишь немногие успели насладиться этой внезапной вспышкой.

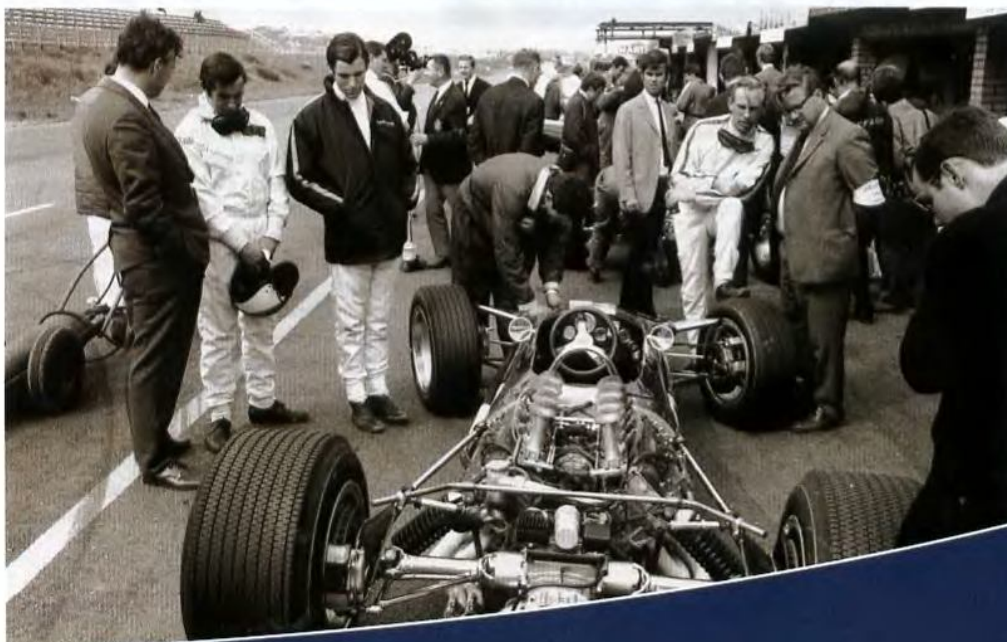
Энди Гранателли, представляющий компанию STP (спонсор Lotus), убедил Чепмена, что Спенс должен опробовать одну из его собственных машин, дабы помочь Грегу Уэлду — новичку, который никак не мог привыкнуть к необычной машине, хотя и был чемпионом USAC в спирите.

Первый поворот считается самым сложным из четырех, особенно когда во второй половине дня туда падает тень от главной трибуны. Возможно, сказалось изменение освещенности, но так или иначе эта была маленькая ошибка с большими последствиями. Монокок отлично поглотил энергию удара, но внешнее переднее колесо повернулось на рулевой тяге — единственном элементе, который еще удерживал его — и ударило Майка по голове. Удар оказался фатальным.

Через четыре дня Джо Леонард, заменивший Спенса за рулем Lotus 56/1, стартовал в Индианаполисе с поула-позиции и лидировал, когда всего за девять кругов до финиша развалился топливный насос. Мог ли британец, с его бережным отношением к технике, выиграть эту гонку?

«Майк заметно прогрессирует как гонщик, — вспоминает корреспондент The Times Джон Бландсен. — В нем скрывались качества, о которых он, быть может, не подозревал и сам. Когда произошла эта проклятая авария, он всего лишь совершал доброе дело, помогая своему коллеге».

«Это было типично для Майка, — заключает Тим Парнелл. — Он был самым приятным человеком, которого я когда-либо встречал в гоночном мире». **FO**



Гран При БРАЗИЛИИ

Чемпионат мира

17-й этап

Интерлагос 25.09.05

РАСЧЛАНЫВАЕТ

Питер Уиндзор



Фернандо наслаждается этим великим моментом:
он стал первым новым чемпионом Ф1 за последние 6 лет

Вот теперь Алонсо действительно чемпион!

Мы все ждали, кто же положит конец господству Михаэля Шумахера. И дождались

На последних кругах, когда было ясно, что титул практически в кармане, и оставалось лишь избежать каких-нибудь глупостей, он слегка сбавил темп. Тормозил рано – а вдруг внезапно хлынет дождь? Прибавлял газу плавно, дождавшись, когда задок нормально загрузится. И держался в стороне от соперников. Вот в зеркалах показался Williams-BMW Марка Уэббера, отстававший на целую вечность. Пусть себе едет, пропустим его. Последние круги своей прежней жизни Фернандо хотел провести спокойно, в одиночестве.

Впрочем, мыслями он был уже на финише. Чемпион мира! Но он вновь осаживал себя: пока надо думать только о гонке. О возможном дожде, о сцеплении резины с асфальтом. О чем угодно. Он видел, что на передней левой шине появи-

лась серьезная проплешина, но, несмотря на это, особых вибраций не было. А еще чувствовалось, что задняя левая шина тоже почти кончена. Спокойно, плавно. Осталось всего три круга...

Фернандо Алонсо постарался сделать так, чтобы Гран При Бразилии прошел для него про-

“Сбросил скорость, пропуская Уэббера: пусть себе едет. Последние круги прежней жизни Фернандо хотел провести в одиночестве”

сто как обычная гонка. Все вокруг твердили, что здесь он может взять титул – для этого надо только подняться на подиум – но на самом деле ему достаточно было в оставшихся гонках финишировать 7-м, что не так уж и трудно.

Но ведь гонка, в которой ты не ставишь цель победить, – и не гонка вовсе. Чтобы прийти к финишу третьим, или пятым, или седьмым, надо ехать, стараясь избегать неприятностей. Как это сделать? В Венгрии Renault и Фернандо попробовали: консервативно подошли к выбору резины, по итогам квалификации оказались в середине пелетона, и в результате... в первом же повороте первого круга Алонсо попал в переделку.

В пятницу дела в Интерлагосе складывались непросто. Трасса была пыльная и медленная,

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

после 17 из 19 этапов

1	Фернандо Алонсо	117
2	Кими Райккёнен	94
3	Хуан Пабло Монтойя	60
4	Михаэль Шумахер	60
5	Джанкарло Физикелла	45
6	Ярно Трулли	43
7	Рубенс Баррикелло	38
8	Ральф Шумахер	38
9	Дженсон Баттон	32
10	Марк Уэббер	29
11	Ник Хайдфельд	28
12	Дэвид Култард	21
13	Жак Вильнёв	9
14	Фелипе Масса	8
15	Тяго Монтейру	7
16	Алекс Вурц	6
17	Нараин Картикеян	5
18	Кристиан Клин	5
19	Кристиан Алберс	4
20	Педро де ла Роса	4
21	Патрик Фризахер	3
22	Антонио Пиццония	2
23	Такума Сато	1
24	Витантонио Лиуцци	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

после 17 из 19 этапов

1	McLaren-Mercedes	164
2	Renault	162
3	Ferrari	98
4	Toyota	81
5	BMW-Williams	59
6	B.A.R-Honda	33
7	Red Bull-Cosworth	27
8	Sauber-Petronas	17
9	Jordan-Toyota	12
10	Minardi-Cosworth	7



Монтойя, догнав Алонсо, обошел его на втором круге – и выиграл гонку

и разброс результатов оказался весьма велик – в зависимости от машины, резины, груза топлива и направления ветра. Фернандо почти все утро просидел в боксах, экономя ресурс нового мотора версии D, а днем определился в пользу основного варианта шин Michelin. Как выяснилось, только пять гонщиков остановили выбор на более мягкой резине, которая позволяла ехать чуть быстрее, но интенсивнее изнашивалась: Sauber, Red Bull и кто-то из Toyota.

В субботу, когда началась настоящая работа, Фернандо, как и в начале года, действовал быстрее и агрессивнее напарника, Джанкарло Физикеллы. На кочке в середине пятого поворота его Renault немного виляла, но поражаало, сколь мастерски Фернандо контролировал машину. Быстро поймав ритм, следующие пять кругов на этой самой кочке он в точности повторял свой маневр.

Джанкарло, открывая квалификацию (следствие его аварии в Eau Rouge в Сна), проехал чисто, красиво и искусно. Круг Хуана Пабло Монтойи, выехавшего седьмым, был не менее красив, но вдобавок, в стиле McLaren, стал образцовым в части сцепления с трассой и сбала-ндрованности. Его время долго оставалось

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

ГРАН ПРИ
БРАЗИЛИИ КРУГ 1



Култард (слева) и Пиццония сталкиваются

WILLIAMS БЕРЕТ ДиСи В «КЛЕЩАХ»

Это был один из тех случаев, когда стрелочника найти непросто. На стартовом поле в шестом ряду справа осталось пустое место – как раз перед Уэббером и Пиццонией, поскольку Тяго Монтейру после формирующего круга свернул на пит-лейн (якобы затем, чтобы отрегулировать сцепление: читай, дозаправиться после 12-го результата в квалификации). Дэвид Култард стремительно стартовал позади пары Williams, пытаясь протиснуться между ними. Его Red Bull шел вровень с бело-синими машинами, но Уэбберу и Пиццонии можно простить, что они его не видели: боковой обзор у них весьма ограничен. Уэббер сместился вправо, чтобы объехать мокрое пятно перед первым поворотом, а Пиццония сдвинулся влево, чтобы занять траекторию. Итог: колеса, машины и их обломки полетели в разные стороны.

С правого переднего колеса машины Култарда после первого же удара о Williams Пиццонии сорвало шину, которая поскакала по трассе, не причинив никому вреда. В гонках такое бывает редко. ДиСи и Пиццония сошли сразу, а Уэббер добрался до боксов, где его машину чинили битых полчаса. Вероятно, все это время он размышлял о том, за что же на его долю в 2005 году выпало столько неудач...

Морис Хэмилтон



Все поняли, что у Renault действительно серьезные намерения, когда Алонсо взял поул, а потом сдерживал парней из McLaren перед первым поворотом; обратите внимание: Пиццонию уже начинает разворачивать

лучшим. Налетевший ветер поднял пыль и повлиял на максимальные скорости. Как ни странно, но до того как на трассу выехали Фернандо и Кими, явными претендентами на первый ряд казались Хуан и Физико.

Затем Фернандо показал один из своих великолепных кругов, с точностью до миллиметра прочерчивая по Интерлагосу траектории, бросая Renault в повороты так, чтобы заставить передние шины прогреться как можно лучше. Это была заявка на поул.

Когда он уже возвращался в боксы, стараясь беречь шины и топливо, ему сообщили по радио, что Кими ошибся в первом повороте. Остаток круга Фернандо поглядывал в зеркала не менее внимательно, чем на трассу: меньше всего ему хотелось, чтобы его оштрафовали за попытку помешать Кими. Радио вновь включилось в тот момент, когда он нырнул на пит-лейн: «Поздравляем, Фернандо! Отличный круг! Поул – твой!»

Конечно, оставался открытым вопрос о количестве топлива. Кими заблокировал колеса в▷

ОБЗОР

Гран При БРАЗИЛИИ



Выигрывать в Бразилии стало для Хуана хорошей традицией; может быть, он иногда и блокировал колеса, но в целом провел отличную гонку

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

ГРАН ПРИ
БРАЗИЛИИ 25 КРУГ



Шуми, как обычно, бился до конца, чтобы одолеть Физико

И ВЕЧНЫЙ БОЙ!

Если вам нужны доказательства того, что Михаэль Шумахер просто не умеет сдаваться без боя, даже если он не может рассчитывать на победу, то вот, пожалуйста: момент, которого он ждал, наступил в Бразилии.

Он шел пятым, преследуя Джанкарло Физикеллу: их поединок начался еще на 5-м круге. Шуми увидел, как Renault свернул в боксы. Это был его единственный шанс, и Михаэль выжал из машины все, хотя кочки Интерлагоса не нравились его Ferrari с самой первой тренировки. Это было ясно любому, кто в пятницу наблюдал за тем, что происходило в хитром и длинном правом повороте Ferra Dura. Шуми буквально сражался с машиной, которая в этом повороте так и норовила улететь с трассы. Но он не сдавался. Седьмое место на старте для этой машины — даже слишком хорошо. И вот теперь он пытался прорваться на четвертое место.

Шуми отставал от Физико на 4,1 с, а до пит-стопа оставалось еще три круга, которые он прошел очень быстро. Секунду он отыграл по дороге в боксы, а в ходе короткой дозаправки и на выезде из боксов — еще три. Дело сделано. Физико пытался контратаковать, но Михаэль легко отбил. Даже расставаясь с титулом в пользу Алонсо, он сражался так, будто решил тут же отвоювать его назад.

Морис Хэмилтон

первом повороте: это признак того, что его машина, видимо, тяжело заправлена. Фернандо рассчитывал добыть себе место в первых двух рядах, поэтому ему пришлось избрать несколько рискованную тактику дозаправки: топлива у него было на 5 кг меньше, чем у Физико. Впрочем, в Renault знали, что McLaren в любом случае будет тяжелее. Вопрос в том, насколько?

Фернандо готовился к воскресенью, как обычно. Хорошо выспавшись, вовремя приехал на трассу вместе с отцом, посидел на совещании с командой, повстречался со спонсорами и принял участие в параде гонщиков, размахивая маленьким флагом Бразилии. Вся команда, друзья и некоторые гонщики пожелали ему успеха, а потом он в одиночестве отправился в гараж и всеми мыслями был уже на старте, прикидывая, как проведет первые круги...

Когда светофор загорелся, а потом погас, он чисто и энергично стартовал, позаботившись о том, чтобы гарантированно войти в первый по-

“Кими держится в 2 с от Фернандо, вроде бы пытаюсь наседать, но не слишком”

ворот раньше Хуана Пабло. Он знал, что Монти попытается его прижать, и даже готов был пропустить колумбийца вперед — но знал он и то, что Хуан в глубине души желал, чтобы титул достался ему, Алонсо, а не Кими. Другими словами, он понимал, что Хуан не будет делать глупостей. Сейфти-кар! О'кей, никаких проблем.

Вновь прикинем, что у нас там с топливом? Немного сбросим темп. Не позволим Хуану себя запугать. Придержим его на выходе из последнего поворота. Хуан, виляя, оказывается пугающе близко от заднего крыла Renault. Фер-

нандо разгоняется, Хуан едет следом. Он все-таки слишком близко. Фернандо вновь притормаживает, еще больше сдерживая Хуана, а потом внезапно выстреливает. Оторвался! Хуан бросается вдогонку, но Фернандо опять входит в первый поворот раньше него.

Но во втором повороте Хуан оказывается быстрее. На задней прямой Алонсо чувствует, что McLaren его нагоняет. Хуан выскакивает из аэродинамического мешка... и Фернандо уступает ему дорогу. Теперь он второй. Никаких проблем. Будем беречь шины и топливо. Кими идет третьим.

Фернандо отлично проводит первый отрезок дистанции. Хуан немного отрывается, но разрыв между ними не превышает 4 с. Кими отстает от Фернандо на 2 с, вроде бы пытаюсь наседать, но не слишком. Фернандо прикидывает, что если Хуан сбавит темп, то ситуация осложнится. А пока все идет более-менее.

Но после первого пит-стопа ситуация изменилась: Кими продержался на трассе на 9 кругов дольше и в результате пробился на 2-ю позицию.

Физико, борясь с машиной (его не устраивал баланс), уступил свою позицию Михаэлю Шумахеру. Вот это уже плохо: теперь тылы Фернандо не прикрыты.

Но у него есть и другие поводы для беспокойства: машина теряет сцепление с трассой. Пока он пробивался через круговых, на его передней левой шине образовалась проплешина.



В.A.R.-Honda Баттона не хватило скорости, чтобы оторваться от Ferrari Баррикелло

“Пожалуй, это была самая долгая гонка на памяти Фернандо”

Новые мотор и аэродинамика сделали свое дело во время квалификации, но в условиях гонки McLaren все-таки были значительно быстрее. К тому же сегодня у всех, кто едет на Michelin, проблемы с зернением шин. Проблемы у Дженсона Баттона, у обоих гонщиков Toyota. Фернандо раздумывает, не рассказать ли инженерам о своих шинах, но потом решает, что не стоит. Не надо их беспокоить – пусть работают спокойно. И он просто продолжает нарезать круги. Наверное, это была самая долгая гонка на памяти Фернандо. Он всю дорогу старался сосредоточиться на текущих проблемах и пытался, хотя и не совсем успешно, выкинуть из головы мысли о чемпионате.

Когда он, наконец, увидел клетчатый флаг, возникло ощущение, будто его с головой накрыло цунами. Мир словно остановился. Люди кругом кричали, и он тоже кричал. Они разма-



Все следили за первой тройкой, а Михаэль тем временем провел отличную гонку, пробившись с 7-го места на 4-е

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

ГРАН ПРИ 71
БРАЗИЛИИ КРУГ



Стодди поздравляет Фернандо: «Моя школа!»

ЕЩЕ ОДИН ВОСПИТАННИК ПОЛА СТОДДАРТА

«Вот увидишь, – говорит Пол Стоддарт, глубоко затягивая сигарой и кивая в сторону дальнего конца пит-лейна, – хоть отсюда до подиума и не близко, но если Фернандо станет чемпионом, вся Minardi побежит туда».

Так и случилось. Толпа, окружившая ограждение возле подиума, пестрела не только голубыми униформами Renault и оранжево-черными McLaren, но и черными футболками Minardi. Это было признание незаметной, но жизненно важной роли Minardi в иерархии Ф1. Алонсо дебютировал за рулем Minardi, квалифицировавшись 19-м в Мельбурне в 2001 году и закончив гонку 12-м, что стало одним из его лучших результатов в том сезоне.

Под занавес нынешнего чемпионата Стоддарт с удовольствием наблюдал, как два его голландских гонщика подхлестывают друг друга, ведь Роберт Дорнбос заставил Кристиана Алберса поднажать. В Бразилии верх взял Алберс, поскольку Дорнбос совершил нетипичную для него ошибку, вылетев с трассы на квалификации. Исправить ситуацию он уже не мог, и погоня за напарником и парнями из Jordan закончилась после разрыва маслопровода. Алберс финишировал 14-м.

Морис Хэмилтон

хивали руками, и он тоже, но при этом Фернандо казалось, что за происходящим он наблюдает как бы со стороны. Вот он медленно, но как-то механически ведет свою машину, словно не касаясь ее, не ощущая ни руля, ни педалей. Как в кино.

Когда он выбрался из кокпита, его буквально распирало незнакомое мощное чувство. Он вскинул руки к небу, а потом, на подиуме, когда остальные двое убежали вперед и там брызгались шампанским, он остался на месте и вылил бутылку Muntz в кубок так, словно наполнил сидром стакан на каком-нибудь деревенском празднике. И в тот момент он думал о доме, о семье, о трех-четырех лучших друзьях, и перед ним пронеслись все 20 с лишним лет, отданных автогонкам, которые увенчались этим удивительным, незабываемым днем в Бразилии... **FO**



Первый победный дубль McLaren за последние 5 лет вернул «серебряным» надежды на победу в Кубке конструкторов

Рекордная череда из 16 финишей подряд, которые на свой счет записал новичок Монтейру, прервалась из-за отказа техники



Гран При БРАЗИЛИИ

СТАТИСТИКА

Все факты о 17-м этапе ЧМ Ф1



Знаете ли вы?

Первый ГП Бразилии (1973 года) выиграл Эмерсон Фиттипальди – до Алонсо самый молодой чемпион мира. Год назад Рубенс Баррикелло впервые заработал дома подиум (3-е место) – с 12-й попытки! Рйккёнен третий год подряд становится вице-чемпионом мира

СТАРТОВОЕ ПОЛЕ

КВАЛИФИКАЦИОННОЕ ВРЕМЯ	1-й ПИТ-СТОП (КРУГ)	ГОНЩИК ПОЗИЦИЯ НА СТАРТЕ
1:11,988	22	Фернандо Алонсо
1:12,145	28	Хуан Пабло Монтойя
1:12,558	23	Джанкарло Физикелла
1:12,696	26	Дженсон Баттон
1:12,781	31	Кими Рйккёнен
1:12,889	24	Кристиан Клин
1:12,976	26	Михаэль Шумахер
1:13,151	17	Фелипе Масса
1:13,183	23	Рубенс Баррикелло
1:13,285	26	Ральф Шумахер
1:13,372	34	Жак Вильнёв*
1:13,387	23	Тяго Монтейру*
1:13,538	1	Марк Уэббер
1:13,581	-	Антонио Пиццония
1:13,844	-	Дэвид Култард
1:14,520	18	Нараин Картикеян
1:14,763	20	Кристиан Алберс
1:13,041	32	Ярно Трулли**
-	23	Роберт Дорнбос
-	37	Такума Сато***

* стартовал с пит-лейна ** штраф за замену мотора *** штраф за аварию в Спа

ИТОГИ ГОНКИ

ПОЗИЦИЯ НА ФИНИШЕ	ПОСЛЕ 1-го КРУГА	ВРЕМЯ ГОНКИ
1	2	1 ч 29:20,574
2	3	+2,527
3	1	+24,840
4	4	+35,668
5	5	+40,218
6	8	+1:09,173
7	6	-1 круг
8	9	-1 круг
9	7	-1 круг
10	11	-1 круг
11	10	-1 круг
12	16	-1 круг
13	14	НФ – 69 кр./пневматика
14	13	-2 круга
15	12	-3 круга
16		
17		
18		
19		
20		
НЕ КЛАССИФИЦИРОВАННЫЕ		
ПРИЧИНА СХОДА		
Тяго Монтейру	17	отказ машины – 55 кругов
Марк Уэббер	18	-26 кругов
Роберт Дорнбос	15	мотор – 34 круга
Антонио Пиццония	20	столкновение – 0 кругов
Дэвид Култард	19	столкновение – 0 кругов

ИНТЕРЛАГОС

Дата 25.09.2005 Погода Пасмурно, 24°

Температура трассы 23° Кругов 71

Дистанция гонки 305,909 км Зрители 65 000 (в день гонки)



© 2005 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

ИНТЕРЛАГОС
Длина круга 4,309 км

СКОРОСТЬ, ПИТ-СТОПЫ

Лучший круг Кими Рйккёнен 1:12,268 на 29-м круге (214,651 км/ч)

Наивысшая скорость Кими Рйккёнен 326,789 км/ч

Низшая скорость Роберт Дорнбос 305,991 км/ч

Самый быстрый пит-стоп Ральф Шумахер 22,386 с

Самый медленный пит-стоп Марк Уэббер 32:26,712 мин

КАРТИНА СЕЗОНА

	С	7	С	2	С	7	5	2	1	3	6	5	2	С	10	С	4	-	-
Михаэль Шумахер	С	7	С	2	С	7	5	2	1	3	6	5	2	С	10	С	4	-	-
Рубенс Баррикелло	2	С	9	С	9	8	3	3	2	9	7	10	10	10	12	5	6	-	-
Дженсон Баттон	11	С	С	ДК	-	-	10	С	НС	4	5	3	5	5	8	3	7	-	-
Такума Сато	14	НС	С	ДК	-	-	12	С	НС	11	16	12	8	9	16	С	10	-	-
Энтони Дэвидсон	-	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Фернандо Алонсо	3	1	1	1	2	4	1	С	НС	1	2	1	11	2	2	2	3	-	-
Джанкарло Физикелла	1	С	С	С	5	12	6	С	НС	6	4	4	9	4	3	С	5	-	-
Марк Уэббер	5	С	6	7	6	3	С	5	НС	12	11	НС	7	С	14	4	НС	-	-
Ник Хайдфельд	С	3	С	6	10	2	2	С	НС	14	12	11	6	С	-	-	-	-	-
Антонио Пиццония	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	15	С	-	-
Кими Рйккёнен	8	9	3	С	1	1	11	1	НС	2	3	С	1	1	4	1	2	-	-
Хуан Пабло Монтойя	6	4	-	-	7	5	7	ДК	НС	С	1	2	С	3	1	14	1	-	-
Педро де ла Роса	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Алекс Вурц	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Жак Вильнёв	13	С	11	4	С	11	13	9	НС	8	14	15	С	11	11	6	12	-	-
Фелипе Масса	10	10	7	10	11	9	14	4	НС	С	10	8	14	С	9	10	11	-	-
Дэвид Култард	4	6	8	11	8	С	4	7	НС	10	13	7	С	7	15	С	С	-	-
Кристиан Клин	7	8	С	-	-	-	8	НС	С	15	9	С	8	13	9	9	-	-	-
Тонио Лиuzzi	-	-	-	8	С	С	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ярно Трулли	9	2	2	5	3	10	8	С	НС	5	9	14	4	6	5	С	13	-	-
Ральф Шумахер	12	5	4	9	4	6	С	6	НС	7	8	6	3	12	6	7	8	-	-
Рикардо Зонта	-	-	-	-	-	-	-	НС	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тяго Монтейру	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17	13	15	17	8	С	-	-
Нараин Картикеян	15	11	С	12	13	С	16	С	4	15	С	16	12	14	20	11	15	-	-
Кристиан Алберс	С	13	13	С	С	14	17	11	5	С	18	13	НС	С	19	12	14	-	-
Патрик Фризакер	17	С	12	С	С	С	18	С	6	С	19	-	-	-	-	-	-	-	-
Роберт Дорнбос	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	С	13	18	13	С

Обозначения: С – Сход; ДК – Дисквалифицирован; НС – Не стартовал; - – Не классифицирован

КРУГ ЗА КРУГОМ

До старта Трасса еще влажная после дождя, все команды поставили на свои машины слики. Жак Вильнёв остался на пит-лейне, поскольку механики не успели привести в порядок его Sauber – в закрытом парке выяснилось, что ослабло одно из креплений заднего стабилизатора поперечной устойчивости. После формирующего круга компанию ему составил Тьяго Монтейру, на Jordan которого обнаружили проблемы со сцеплением.

1 Алонсо уходит в гонку первым, вторую позицию сохраняет Монтойя, а на третью, отеснив Физико, выходит Рьяйккёнен. Перед Ferra d'ara мимо итальянца, едва не «потеряв» машину, протиснулся и М. Шумахер. Пелетон тем временем несет первые потери: в результате столкновения из гонки выбыли Пиццония и Култард, а Уэббер вынужден свернуть в боксы на ремонт, затянувшийся на полчаса.

2 На трассу выходит пейс-кар (нужно убрать обломки в первом повороте), за которым следуют Алонсо, Монти, Кими, Шуми, Физико, Баттон, Клинтон, Баррикелло, Ральф, Масса, Сато, Картикеян, Алберс, Трулли, Дорнбос, Вильнёв и Монтейру.

3 После рестарта Монти атакует Алонсо – и выходит вперед в конце Reta Opota. Физико в первом повороте отбирает четвертую позицию у Шуми. Трулли (14-й) обгоняет Алберса.

4 Монтойя оторвался от Алонсо на 2,4 с. На испанца насаждает Кими.

10 Хуан довел свой отрыв до 4,1 с, несколько раз улучшив время круга (быстрее – 1:13,002). Фернандо вышел из-под атак Рьяйккёнена – их разделяют 1,7 с.

14 Трулли (13-й) обходит Картикеяна.

20 Монтойя уверенно лидирует, на 4 с опережая Алонсо, которому 3 с проигрывает Кими. Физико уступает финну 4,4 с.

21 Алонсо взвинчивает темп (1:12,653) и немного сокращает отставание от Монти. Вильнёв в первом повороте обгоняет Дорнбоса и выходит на 12-ю позицию.

22 Алонсо первым из лидеров уходит на дозаправку, откатываясь при этом со второй позиции на 6-ю. Кими становится вторым (-7,0 с позади Монтойи), третьим идет Физико, четвертым – Шуми.

23 Физикелла сворачивает в боксы, уступая 3-ю позицию Михаэлю.

26 В боксах М. Шумахер (3-й) и Баттон (4-й). После их пит-стопов Алонсо выходит на третью позицию. Немец возвращается на трассу четвертым, успев набрать скорость и не пустить вперед Физикеллу. Далее идут Сато, Баттон и Трулли.

28 Монтойя сворачивает на пит-стоп и пропускает лишь Кими, значительно опережая Алонсо (которому его 3-й позиции вполне достаточно для победы в чемпионате). Физико (5-й) застрял позади Михаэля Шумахера.

29 Рьяйккёнен проходит круг за 1:12,268...

31 ...проводит дозаправку и уступает первую позицию Монтойе (их разделяют 2 с). Положение в гонке: Монти, Кими, Алонсо, Шуми, Физико, Сато, Баттон, Трулли, Баррикелло, Клинтон, Ральф, Вильнёв, Масса, Алберс, Картикеян, Дорнбос и Монтейру. Сато, Трулли и Вильнёв пока не проводят свои дозаправки.

35 У Minardi Дорнбоса (16-й) дымит мотор – Роберт заезжает в боксы и сходит.

СТОП-КАДР



Быстрее, папочка!

Этот трогательный лозунг вместе с отпечатками двух детских ладошек украсил шлем Антонио Пиццонии во время бразильского Гран При. Причем к новому дизайну «приложил руки» не кто-нибудь, а девятилетняя София, дочь бразильского гонщика. В Монце «парень из джунглей» финишировал седьмым, повторив лучший результат в карьере. Разумеется, в домашней гонке Пиццония стремился развить успех – но ему не повезло.

38 Монтойя и Рьяйккёнен вдвоем ведут гонку (из разделяют 1,7 с), на 10 с опережая Алонсо. Испанец чувствует себя вполне комфортно, поскольку Шумахера-старшего (он идет 4-м) связал борьбой Физико. Далее Баттон, на которого насаждает Баррикелло; на 8-й позиции Клинтон.

44 Баррикелло отважно атакует своего будущего напарника Баттона на входе в первый поворот – и отыгрывает у него позицию, выдавив британца на обочину и вынудив тем самым сбросить газ.

48 Алонсо, опережавший Шуми всего на 10 с, уступает немцу 3-ю позицию, отправившись на второй пит-стоп. Спустя круг он получит 4-ю позицию из рук Физикеллы, который также проводит дозаправку.

50 Монтойя лидирует с преимуществом в 3,8 с перед Кими, Шуми идет 3-м, Алонсо – 4-м. Баррикелло сворачивает в боксы и с 6-й позиции откатывается на 9-ю.

54 Дозаправки проводят Монти и М. Шумахер. Лидирует вновь Рьяйккёнен, Хуан Пабло и Алонсо занимают 2-ю и 3-ю позиции. Михаэлю опять удается вернуться на трассу перед Физико.

55 Баттон (6-й) проводит дозаправку и возвращается в гонку позади Баррикелло.

57 Впервые в этом сезоне досрочно выбывает из гонки Монтейру (14-й) – сверхнадежного португальца подвела машина.

59 Кими проводит второй пит-стоп – и возвращается на трассу непосредственно позади своего напарника. Публика в ожидании: получит ли Монтойя указание пропустить Рьяйккёнена вперед?..

60 Положение в гонке: Монтойя, Рьяйккёнен (их разделяют всего 0,9 с), Алонсо (-25 с), Шуми, Физико, Баррикелло, Баттон, Ральф, Клинтон, Сато, Масса, Вильнёв, Трулли, Алберс и Картикеян. На трассе и Уэббер, но он уступает лидерам 26 кругов.

63 Гонщики McLaren чуть сбрасывают темп. Судя по всему, рокировки не будет – это бессмысленно, ведь даже 3-е место приносит Алонсо титул.

71 Монтойя одерживает победу на ГП Бразилии во второй раз подряд. Кими финиширует в 2,5 с позади него. Алонсо заканчивает гонку третьим – и в свои 24 года 57 дней становится самым молодым чемпионом мира в истории Формулы 1. М. Шумахер впервые после ГП Венгрии зарабатывает очки, финишировав 4-м, далее в призовой группе Физикелла, Баррикелло, Баттон и Ральф Шумахер. Трулли сходит на последнем круге.



Гран При ЯПОНИИ

Чемпионат мира

18-й этап

Сузука 09.10.05

РАССКАЗЫВАЕТ Питер Уиндзор



Мастерство Кими, помноженное на совершенство MP4-20, – сокрушительная сила

Кими выигрывает гонку года

В ней было все – переменчивая погода, непредсказуемая квалификация, упорная борьба и удивительная победа

Вечер пятницы прошел под знаком шуточки насчет четырех пальцев Кими (в знак четвертого в этом сезоне отказа двигателя и соответственно 4-й по счету перестановки на старте на 10 мест назад) – по аналогии с жестом Алонсо в Хокенхайме, когда тот показал шесть пальцев (шестая победа в сезоне). Но Кими было не до смеха. Самые докучливые персонажи на пит-лейне – а Кими считает таковыми почти всех, у кого есть пропуск туда, – даже начали шептаться о том, что все это неспроста. Должно быть, Кими делает что-то не то. Человеку не может так хронически не везти. Вырисовывается некая тенденция...

С другой стороны, вспомним, что в этом году, несмотря на все неприятности с двигателями,

только Кими Ряйккёнену удалось выиграть две гонки подряд с одним и тем же мотором. Этот положительный момент, разумеется, не компенсирует его неудачи, но смысл уравнивания понятен. Как и McLaren, Ilmor-Mercedes балансирует на грани между скоростью и надежностью.

“Ба-бах! Кими почувствовал удар на входе в 1-й поворот. Боковым зрением он увидел Хуана Пабло”

Renault отстает лишь на пару шагов: чуть меньше скорости, зато больше надежности; остальные – далеко позади.

Но все это не могло утешить обожаемого Ряйккёнена (тут я выступаю от лица тысяч японских болельщиков, собиравшихся у его отеля на протяжении всего гоночного уикенда). Для Кими, еще не оправившегося от резкой смены часовых поясов, пятничный отказ двигателя стал лишь подтверждением того, что все идет наперекосяк. Сколько там? Сорок... сорок пять очков псу под хвост, причем абсолютно не по его вине? И вообще, что это за штраф такой? Разве гонщик виноват в отказе мотора?

Да, на Сузуке в ту пятницу позитивный настрой стоило поискать где-нибудь подальше от

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

после 18 из 19 этапов

1	Фернандо Алонсо	123
2	Кими Райккёнен	104
3	Михаэль Шумахер	62
4	Хуан Пабло Монтойя	60
5	Джанкарло Физикелла	53
6	Ярно Трулли	43
7	Ральф Шумахер	39
8	Рубенс Баррикелло	38
9	Дженсон Баттон	36
10	Марк Уэббер	34
11	Ник Хайдфельд	28
12	Дэвид Култарт	24
13	Жак Вильнёв	9
14	Фелипе Масса	8
15	Тьяго Монтейру	7
16	Алекс Вурц	6
17	Нараин Картикеян	5
18	Кристиан Клин	5
19	Кристиан Алберс	4
20	Педро де ла Роса	4
21	Патрик Фризахер	3
22	Антонио Пиццония	2
23	Такума Сато	1
24	Витантонио Лиуцци	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

после 18 из 19 этапов

1	Renault	176
2	McLaren-Mercedes	174
3	Ferrari	100
4	Toyota	82
5	BMW-Williams	64
6	B.A.R-Honda	37
7	Red Bull-Cosworth	30
8	Sauber-Petronas	17
9	Jordan-Toyota	12
10	Minardi-Cosworth	7



Сато, вылетевший в гравий в первом повороте, возвращается на трассу и пытается догнать остальных. Баррикелло, получив изрядную порцию камней и пыли из-под колес Сато, тоже возвращается в строй. Тем временем Шуми обгоняет Жака

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

ГРАН ПРИ ЯПОНИИ 1 КРУГ

Ральфу опять не хватило скорости

СЕЙФТИ-КАР ИСПОРТИЛ РАЛЬФУ ГОНКУ

Для Хуана Пабло Монтойи неудачный японский уикенд начался двумя неделями раньше, в Бразилии. Празднуя свою третью победу в этом сезоне, он и не догадывался, что успех на Интерлагосе отбросит его в конец стартового поля на Сузукэ: сильный ливень начнется как раз тогда, когда он выйдет на квалификацию.

Шансы Монтойи составить пару атакующему из конца стартового поля Кими растаяли в тот момент, когда на выходе из шиканы он попытался обойти Жака Вильнёва и врезался в заграждение. Эта авария не только предредишила исход битвы McLaren и Renault за первенство в Кубке конструкторов, но и спровоцировала выход сейфти-кара, разбив при этом надежды Ральфа Шумахера использовать преимущества поула.

Ральф довольно долго удерживал лидерство, но шесть кругов за сейфти-каром разрушили стратегию Toyota (3 пит-стопа). «Я хорошо стартовал и уходил в отрыв, но сейфти-кар был на трассе так долго, что наши шансы свелись к нулю», — говорит Шумахер. — К сожалению, во второй половине гонки началась сильнейшая вибрация, и мне пришлось сбавить темп. Я финишировал 8-м, хотя благодаря нашей стратегии мы могли бы оказаться на третьем, четвертом или пятом месте».

что, когда настанет их очередь выезжать, будет лишь сыро (еще до настоящего дождя), поэтому, наоборот, остановились на тактике двух пит-стопов и решили залить полные баки. Обе команды оказались правы в своих метеопрогнозах.

А Кими? Из-за штрафа ему ничего не оставалось, как заправиться по пробку. Перед самым его выездом из боксов хлынул сильный осенний дождь, поэтому Кими, скользя, кое-как добрался до конца круга, став последним из гонщиков, показавших в квалификации хоть какое-то время, и очутился ближе к концу стартового поля. Хуан Пабло, надеясь на старте отыграть несколько мест, взял на борт на 15 кг топлива меньше, не стал завершать круг и свернул в боксы.

Как выяснилось, в данном конкретном случае штраф на 10 позиций был весьма кстати. Дождь не мог ухудшить положение Кими, к тому же он удачно выбрал стратегию пит-стопов. Впрочем, когда он бросил сцепление и сквозь пелетон стал прорываться к 1-му повороту, он об этом еще не знал. Его интересовали Алонсо и прочие мобильные препятствия в лице шедших впер-



Несмотря на то что Honda связывала с Сузукой главные надежды, Дженсон опять провалился: он финишировал пятым

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

ГРАН
ПРИ
ЯПОНИИ 9
КРУГ



Сато погорячился и врезался в Toyota Трулли

ОЧЕРЕДНОЙ ПРОМАХ САТО

Ярно Трулли, стартовавший с пит-лейна, на подходе к шикане занимал 17-ю позицию. И тут Такума Сато окончательно угробил его уикенд, предприняв слишком рискованный маневр и врезавшись в итальянца. Toyota получила серьезные повреждения, и для Трулли гонка была окончена.

У Сато проблемы были и до этого: он слишком широко вышел из первого поворота и вылетел в гравий, в результате чего потерял преимущество, которое ему дала пятая позиция на старте. Рубенс Баррикелло последовал за ним из чувства солидарности и задел переднее крыло B.A.R.-Honda Сато, вследствие чего японцу пришлось ехать в боксы.

Инцидент с Трулли стал последней каплей, переполнившей чашу терпения обычно сдержанных представителей B.A.R.-Honda, а ставший непривычно разговорчивым Цутому Томита из Toyota назвал поведение Сато «неприемлемым». Энтони Дэвидсон, комментировавший гонку на BBC Radio 5, лишь задался вопросом, означает ли все это, что у него есть шанс выступить в Китае.

Разочарование в B.A.R. достигло апогея, когда ушедшего в тройке лидеров Дженсона Баттона сначала возникли проблемы с лючком бензобака, что стоило ему 7 с на пит-стопе, а к середине гонки он – как это уже не раз случалось – потерял темп.

ди Red Bull и Ferrari. Сколько топлива у них в баках – ему известно не было.

Ба-бах! Кими почувствовал удар на входе в 1-й поворот. Боковым зрением увидел Хуана Пабло. Хуан Пабло приложился Кими! Ну спасибо тебе! Машина прыгнула в сторону, но энергичным движением руля Кими сумел ее поймать.

Далее – терпение и только терпение, до самого пит-стопа. Стратегию Ральфа Шумахера полностью разрушил сейфти-кар, чрезвычайно долго остававшийся на трассе (11 минут) после того, как на выходе из шиканы Хуан Пабло вылетел и вцепился в отбойник. Возможно, вина за это лежала на Жаке Вильнёве, однако, если разобраться, причина, скорее, была в том, что машина Хуана была легче заправлена, и ему приходилось нажимать, чтобы оправдать избранную тактику.

Как ни странно, но оба гонщика Renault, подобно Монтойе, шли с небольшим запасом топлива. Фернандо застрял в трафике, Джанкарло Физикелла (прошедший квалификацию как раз тогда, когда начался ливень) опережал его на 5,5 с, и до пит-стопа ему оставалось 8 кругов. Из остальных самым быстрым долгое время был Марк Уэббер. На B.A.R.-Honda Дженсона Баттона передок перестал держать трассу. Михаэль снова пытался выжать все возможное из капризной и своенравной Ferrari, а машина Дэвида Култарда в середине гонки перестала держать трассу и потеряла баланс – причем не в первый раз.



И снова Михаэль (слева) выжимал из своей F2005 все, но так и не смог противостоять Алонсо (справа)

Кими и Михаэль провели пит-стопы последними (ровно в середине дистанции). Но их все-таки ждала еще одна остановка. Во второй раз Михаэль заехал в боксы за 11 кругов, а Кими – за 9 кругов до финиша.

К этому моменту машина Физико сине-желтым штрихом еще маячила на некотором отдалении. Кими был беспощаден – острый финский нож, кромсающий нежную итальянскую салими. До конца динамичной, захватывающей гонки оставалось всего три круга. В поворотах Михаэль вычерчивал безупречные траектории и не сделал ни единой ошибки, но ему пришлось довольствоваться лишь 7-м местом. Фернандо,

“Теперь, когда он стал чемпионом мира, Фернандо не уступал Кими в скорости”

став явно агрессивнее после того как завоевал титул, в скорости не уступал Кими и нервничал, поскольку отставал от напарника на 17 с, хотя сам стартовал 16-м и потерял минимум 12 с, разбавляясь с Кристианом Клином. По ходу дела он обошел Михаэля по внешнему радиусу в повороте 130R. Между тем Кими и Фернандо, прорываясь сквозь круговых, при малейшей



Марк Уэббер, стартовав седьмым, отлично провел гонку, обошел Баттона и финишировал четвертым

“Победила страсть, идущая от самого сердца”

возможности ускоряться до предела – и Кими при этом нагонял Джанкарло.

«Сколько еще?» – Кими по радио спрашивает «штаб» McLaren.

«Круг, один круг, Кими», – отвечает Стив Хэллам. Может, подбодрить его как-нибудь? Типа, «Держись!» или «Молодец!»? Ну да, конечно. А то Кими Райккёнен не знает, как выигрываются гонки...

В зеркалах Физико уже не видит ничего, кроме серебристого McLaren, и наверняка вспоминает те круги, когда трасса была чистой и можно было поднажать, увеличив отрыв. Он начинает паниковать. Перед шиканой в начале последнего круга чересчур увлекается обороной внутреннего радиуса, но Кими, которому в этот день просто не было равных, заходит в поворот чуть плавнее и шире.

Когда они разогнались на спуске, Кими шел на 7, может, на 9 км/ч быстрее; в сущности дело было сделано, разве что Физико мог слегка осложнить ему жизнь какими-нибудь хитрыми маневрами. Од-



В 130R на предпоследнем круге Физикелла явно нервничает, а неотразимый Кими сохраняет спокойствие

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

ГРАН ПРИ 20
ЯПОНИИ КРУГ



Алонсо снова пропускает вперед Клина

АЛОНСО ВАЛЬСИРУЕТ С КЛИНОМ

В Бразилии, став обладателем титула, Фернандо Алонсо заявил о своем намерении забыть об осторожности и гоняться более агрессивно. Оказавшись из-за дождя на 16-й стартовой позиции, он получил такую возможность – и воспользовался ею. К концу первого круга он поднялся до восьмой позиции и быстро догнал Кристиана Клина.

Допустив ошибку в шикане, Алонсо обошел Клина по траве, но понял, что ему грозит штраф, и снова пропустил австрийца вперед. Затем он повис на хвосте у Клина, чтобы на законных основаниях завершить маневр на входе в 1-й поворот. Но у FIA было свое мнение на этот счет. Когда Алонсо обходил Ferrari Михаэля Шумахера, ему сообщили, что его маневр был незаконным. Поэтому он опять пропустил Клина вперед – и тут же услышал, что FIA, в конце концов, признала его правоту. Но момент был упущен. Фернандо застрял в трафике.

Позже Фернандо блестяще обошел Шуми по внешнему радиусу 130R, но было уже слишком поздно. Алонсо сказал, что Renault вел себя выше всяких похвал, хотя по выражению лица парня, стоявшего на третьей ступеньке подиума, поверить в это было сложно.

нако когда оба достигли выезда с пит-лейна, они уже шли колесо в колесо. Кими смотрел прямо вперед, ведя машину по обычной траектории прохождения первого поворота. Защита Физико свелась лишь к тому, что он занял внутреннюю часть трассы, что, естественно, не дало никакого результата. Кими обошел его по внешнему радиусу. Гейм – за Кими!..

...а также и сет, и матч в целом! После гонки побелевший Физико говорил, что McLaren лучше разогнался, а он сделал все, что мог.

Однако это не так: победу в гонке одержала не обычная комбинация технических параметров – превосходного сцепления, баланса, стабильности и скорости. Победила страсть, идущая от самого сердца. Эта гонка, несомненно, оставит свой след в карьере Кими Райккёнена и Джанкарло Физикеллы.

Эта гонка войдет в историю. **FO**



Физико держался молодцом, но последний круг, когда его в пух и прах разгромил Кими, стал ударом для бедного итальянца



Как трогательно... Кажется, Деннис никогда так не радовался после гонки; Кими, несомненно, это заслужил

Гран При ЯПОНИИ

СТАТИСТИКА

Все факты о 18-м этапе ЧМ Ф1



Знаете ли вы?

Honda объявила о своем намерении выкупить оставшиеся 55% акций B.A.R. – это совпало с празднованием ее 100-го ГП с этой командой. Дэвид Култард на Сузуке четырежды финишировал 3-м – свою результативную серию он продолжил, заняв на этот раз 6-е место

СТАРТОВОЕ ПОЛЕ

КВАЛИФИКАЦИОННОЕ ВРЕМЯ	1-й ПИТ-СТОП (КРУГ)	ГОНЩИК ПОЗИЦИЯ НА СТАРТЕ
1:46,106	13	Ральф Шумахер
1:46,141	22	Дженсон Баттон
1:46,276	20	Джанкарло Физикелла
1:46,464	22	Кристиан Клин
1:46,841	2	Такума Сато
1:46,892	23	Дэвид Култард
1:47,233	23	Марк Уэббер
1:47,440	27	Жак Вильнёв
1:48,248	1	Рубенс Баррикелло
1:48,278	25	Фелипе Масса
1:48,718	13	Нараин Картикеян
1:48,898	-	Антонио Пиццония
1:50,843	16	Кристиан Алберс
1:52,676	26	Михаэль Шумахер
1:52,894	15	Роберт Дорнбос
1:54,667	22	Фернандо Алонсо
2:02,309	26	Кими Раяккёнен*
-	-	Хуан Пабло Монтойя
-	-	Ярно Трулли**
-	18	Тьяго Монтейру

* штраф за замену мотора **стартовал с пит-лейна ***дисквалифицирован

ИТОГИ ГОНКИ

ПОЗИЦИЯ НА ФИНИШЕ	ПОСЛЕ 1-го КРУГА	ВРЕМЯ ГОНКИ
1	12	1 ч 29:02,212
2	2	+1,633
3	8	+17,456
4	5	+22,274
5	3	+29,507
6	4	+31,601
7	7	+33,879
8	1	+49,548
9	6	+51,925
10	11	+57,509
11	9	+58,221
12	19	+1:00,633
13	16	-1 круг
14	15	-1 круг
15	17	-2 круга
16	13	-2 круга
17	14	-4 круга
18		
19		
20		

НЕ КЛАССИФИЦИРОВАННЫ

ПРИЧИНА СХОДА

Антонио Пиццония	Williams-BMW FW27 (Michelin)	10	вылет – 9 кругов
Ярно Трулли	Toyota TF105B (Michelin)	18	столкновение – 9 кругов
Хуан Пабло Монтойя	McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	20	авария – 0 кругов

СУЗУКА

Дата 09.10.2005 Погода Жарко, солнечно, 29°

Температура трассы 38° Кругов 53

Дистанция гонки 307,573 км Зрители 156 000 (в день гонки)



© 2005 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

СУЗУКА
Длина круга 5,807 км

СКОРОСТЬ, ПИТ-СТОПЫ

Лучший круг Кими Раяккёнен 1:31,540 на 44-м круге (228,372 км/ч)

Наивысшая скорость Фернандо Алонсо 322,990 км/ч

Низшая скорость Ярно Трулли 288,990 км/ч

Самый быстрый пит-стоп Кими Раяккёнен 18,899 с

Самый медленный пит-стоп Кристиан Алберс 3:54,187 мин

КАРТИНА СЕЗОНА

	С	7	С	2	С	7	5	2	1	3	6	5	2	С	10	С	4	7	-
Михаэль Шумахер	С	7	С	2	С	7	5	2	1	3	6	5	2	С	10	С	4	7	-
Рубенс Баррикелло	2	С	9	С	9	8	3	3	2	9	7	10	10	12	5	6	12	-	-
Дженсон Баттон	11	С	С	ДК	-	-	10	С	НС	4	5	3	5	5	8	3	7	5	-
Такума Сато	14	НС	С	ДК	-	-	12	С	НС	11	16	12	8	9	16	С	10	ДК	-
Энтони Дэвидсон	-	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Фернандо Алонсо	3	1	1	1	2	4	1	С	НС	1	2	1	11	2	2	2	3	3	-
Джанкарло Физикелла	1	С	С	С	5	12	6	С	НС	6	4	4	9	4	3	С	5	2	-
Марк Уэббер	5	С	6	7	6	3	С	5	НС	12	11	НС	7	С	14	4	НС	4	-
Ник Хайдфельд	С	3	С	6	10	2	2	С	НС	14	12	11	6	С	-	-	-	-	-
Антонио Пиццония	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	15	С	-
Кими Раяккёнен	8	9	3	С	1	1	11	1	НС	2	3	С	1	1	4	1	2	1	-
Хуан Пабло Монтойя	6	4	-	-	7	5	7	ДК	НС	С	1	2	С	3	1	14	1	С	-
Педро де ла Роса	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Алекс Вурц	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Жак Вильнёв	13	С	11	4	С	11	13	9	НС	8	14	15	С	11	11	6	12	11	-
Фелипе Масса	10	10	7	10	11	9	14	4	НС	С	10	8	14	С	9	10	11	10	-
Дэвид Култард	4	6	8	11	8	С	4	7	НС	10	13	7	С	7	15	С	6	6	-
Кристиан Клин	7	8	С	-	-	-	8	НС	С	15	9	С	8	13	9	9	9	9	-
Витантонио Лиуцци	-	-	-	8	С	С	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ярно Трулли	9	2	2	5	3	10	8	С	НС	5	9	14	4	6	5	С	13	С	-
Ральф Шумахер	12	5	4	9	4	6	С	6	НС	7	8	6	3	12	6	7	8	8	-
Рикардо Зонта	-	-	-	-	-	-	-	НС	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тьяго Монтейру	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17	13	15	17	8	С	13	-
Нараин Картикеян	15	11	С	12	13	С	16	С	4	15	С	16	12	14	20	11	15	15	-
Кристиан Алберс	С	13	13	С	С	14	17	11	5	С	18	13	НС	С	19	12	14	16	-
Патрик Фризахер	17	С	12	С	С	С	18	С	6	С	19	-	-	-	-	-	-	-	-
Роберт Дорнбос	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	С	13	18	13	С	14	-	-

Обозначения: С – Сход; ДК – Дисквалифицирован; НС – Не стартовал;

НК – Не классифицирован

КРУГ ЗА КРУГОМ

1 На старте Р. Шумахер удержал первую позицию, а вот Баттон пропустил вперед Физикеллу. На четвертое место вышел Култард, в то время как Сато слишком широко забрал в первом повороте и оказался в гравии. Вслед за японцем на асфальте не удержался и Баррикелло, но обоим в итоге удалось продолжить гонку, совершив внеплановый пит-стоп. Монтойя, пытаясь в последнем повороте опередить Вильнёва, оказывается на грязном асфальте и вылетает, разбивая машину.

2 Судьи выпускают на трассу сейфти-кар, чтобы убрать искореженный McLaren.

6 Баррикелло вновь в боксах – его Ferrari дозаправляют, меняя тактику. Положение в гонке: Ральф, Физикелла, Баттон, Култард, Уэббер, Клин, М. Шумахер, Алонсо, Вильнёв, Пиццония, Масса, Рйяккёнен, Картикеян, Монтейру, Дорнбос, Трулли, Сато, Рубенс.

8 Рестарт. Шуми (7-й) сразу же опережает Клина, Алонсо (8-й) пытается сделать это в конце круга, но вынужден срезать «эску», поэтому пропускает молодого австрийца вперед. Кими отбирает 11-ю позицию у Массы.

9 Фернандо дожимает-таки Клина и бросается в погоню за Михаэлем. Рйяккёнен тем временем обходит Пиццонию...

10 ...который через полкруга вылетает с трассы в Degner – гонка для бразильца на этом завершена. Очередной обгон Кими (обошел Вильнёва) – и финн уже девятый. Сато (18-й) таранит Toyota Трулли перед Casio – и Ярно также превращается в зрелище. Алонсо, догнавший М. Шумахера, получает приказ с «командного мостика» Renault – вновь пропустить Клина.

11 Испанец сбрасывает скорость, и Кристиан пронесется мимо. Фернандо пристраивается следом за ним – и оказывается непосредственно перед Рйяккёненом!

13 Ральф отправляется на дозаправку и уступает лидерство Физикелле. Алонсо (8-й) в очередной раз опережает Клина.

14 Кими также оставляет Red Bull позади.

18 Положение в гонке: Физикелла, Баттон (-4 с), Култард, Уэббер, Шуми, Алонсо, Рйяккёнен, Клин, Р. Шумахер. Михаэль, Фернандо и Кими идут плотной группой, но атаки испанца пока безрезультатны.

20 После пит-стопа Физикелла возвращается в гонку 7-м. Лидирует Баттон, а Алонсо тем временем опережает-таки М. Шумахера в повороте 130R...

21 ...и сразу же устанавливает новый абсолютный рекорд трассы – 1:31,599.

22 Плановые остановки у Баттона, Алонсо. Гонку ведут Култард и Уэббер...

23 ...но во время синхронной дозаправки Марк опережает Дэвида.

26 М. Шумахер и Рйяккёнен также проводят пит-стоп одновременно. Немец покидает боксы первым, но в бак его Ferrari успели залить меньше топлива, чем в McLaren финна. Физикелла возглавляет пелетон, за ним следуют Ральф, Баттон, Уэббер, Шуми, Рйяккёнен, Култард, Вильнёв и Алонсо, уступающий своему напарнику чуть больше 20 с.

27 Фернандо опережает Жака и выходит на восьмую позицию, а канадец в конце круга сворачивает на пит-лейн для своего единственного пит-стопа.

СТОП-КАДР



НА ОБОЧИНЕ

Еще год назад Рубенс Баррикелло и Такума Сато купались в лучах славы, добиваясь успехов в составе двух лучших команд чемпионата. Теперь же обоим приходится несладко, и Гран При на Сузукэ стал очередным тому доказательством. В первом же повороте японец и бразилец друг за другом оказались в гравии. Фактически свою гонку оба проиграли именно в этот момент...

28 Р. Шумахер (2-й) проводит второй пит-стоп и на трассу возвращается 9-м. Алонсо опережает Култарда.

30 Физикелла опережает Баттона на 13,8 с, Уэббера – на 14,8 с. На четвертое место выходит Рйяккёнен, обогнавший М. Шумахера в первом повороте.

33 Маневр Кими повторяет и Алонсо. Трудно вспомнить, когда в последний раз Михаэль трижды в одной гонке пропускал соперников вперед.

34 Во время дозаправки Алберса вспыхивает пролившееся топливо! Кристиан выскакивает из кокпита, но когда огонь погашен, продолжает гонку.

36 Алонсо (5-й) проводит второй пит-стоп раньше своих соперников.

38 В боксах и Физикелла. Лидирует плотная группа: Баттон, Уэббер и Рйяккёнен...

41 ...но их также ждет вторая остановка. Дженсон и Марк направляются на дозаправку первыми, и вновь бригада Williams работает оперативнее, помогая своему пилоту выиграть позицию.

42 Шуми после пит-стопа откатывается с 3-го на 8-е место, практически теряя шансы на успешное завершение гонки.

43 Рйяккёнен лидирует, выигрывая у Физикеллы 8,7 с, но Кими еще предстоит остановка в боксах. В споре за шестую позицию Алонсо проходит Баттона.

44 Ральф и ДиСи на дозаправке. Рйяккёнен проходит круг за 1:31,540...

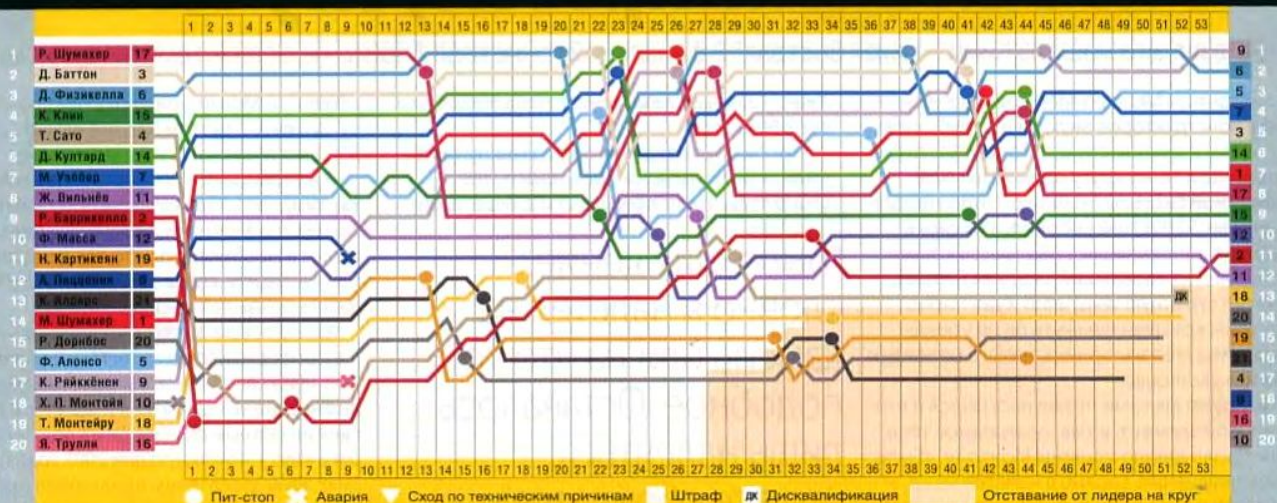
45 ...и тоже отправляется в боксы. Положение на трассе: Физикелла, Кими, Уэббер, Алонсо, Баттон, Култард, М. Шумахер, Р. Шумахер, Клин, Масса.

49 Алонсо (4-й) обходит Уэббера перед первым поворотом. Рйяккёнен тем временем быстро нагоняет Физикеллу.

52 Первая реальная атака в борьбе за победу. Финн атакует в первом повороте, но итальянец успешно держит оборону.

53 Кими атакует вновь – и выходит в лидеры всего за 5 км до финиша. Стартовав 17-м, Рйяккёнен одержал седьмую победу в сезоне-2005. На подиуме оба гонщика Renault – французская команда вновь лидирует в Кубке конструкторов.

После финиша Рассмотрев происшествия на 1-м и 10-м кругах, судьи признали виновными Вильнёва и Сато соответственно. К результату канадца добавлены 25 с (с 11-го места он переместился на 12-е), японец дисквалифицирован.



Гран При КИТАЯ

Чемпионат мира

19-й этап

Шанхай 16.10.05

РАССТРАЗЫВАЕТ

Питер Уиндзор



Флавио Бриаторе и его творенье:
он и Алонсо добились полного триумфа

We are the champions, my friend!

Кто сказал, что машина Кими – самая быстрая? В финальной гонке года Алонсо не оставил ему никаких надежд

Надежды McLaren-Mercedes на Кубок конструкторов вылетели в трубу, причем в данном случае это не просто фигура речи: к 16-му кругу один из лючков дренажной системы (немецкого производства, индекс S200K) высвободился из своей ячейки, приподнявшись над трассой. Кими Райккёнен, следовавший за двумя Renault, заметил странную тень, а вот Хуан Пабло Монтойя, который шел чуть ли не уткнувшись в McLaren напарника, ничего не увидел и не почувствовал.

Но двумя кругами позже раскрылся и второй такой элемент, и сие чужеродное тело пропоролло днище машины Монтойи. «Было такое ощущение, словно я налетел на камень или на что-то подобное, – рассказывал

Хуан. – Закрыв глаза, я лишь понадеялся, что все обойдется»

Пробитую переднюю правую шину заменили, и он попытался продолжить, но... Оказалось, что повреждены и днище, и дви-

“Было ощущение, словно я налетел на камень или на что-то подобное. Оставалось лишь надеяться, что все обойдется”

гатель – и Монти пришлось прекратить гонку. Воевать с дуэтом Renault остался один McLaren Кими – и все было кончено.

Я не собираюсь рисовать гипотетическую картину того, что могло бы произойти, если бы не сход Монтойи: все это уже неважно. Попробую объяснить, что предшествовало тому моменту, когда злосчастный S200K предельски вылез из своего гнезда.

Renault были быстры и в Японии – но сможет ли Фернандо одолеть McLaren в Шанхае? Ключевую роль здесь сыграла новейшая модификация «Е» двигателя RS25 V10. В Китае свежие моторы поставили на оба Renault, что означало уникальную для 2005 года ситуацию: этим двигателям предстояло прослужить всего одну гонку. Значит, можно было

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

ГРАН ПРИ КИТАЯ
ВОСКРЕСЕНЬЕ
ФОРМИРУЮЩИЙ
КРУГ

Кажется, кто-то забыл правила движения?

ШУМИ ПОЛУЧИЛ УДАР

Несмотря на пару вылетов и сходов с трассы во время тренировки, Михаэль Шумахер потрянул стариной и квалифицировался в третьем ряду. Но по дороге на стартовое поле, миновав третий поворот, он получил удар сзади от Кристиана Алберса. Машины обоих гонщиков были серьезно повреждены.

Шумахер добрался до боксов и стартовал с пит-лейна на запасном Ferrari. После первого пит-стопа, когда на трассу вышел сейфти-кар, он пробился было на 10-е место, но... внезапно вылетел с трассы в гравийную ловушку — и гонка для него закончилась.

Ему и Ferrari еще повезло (хотя Баррикелло, тоже страдавший из-за шин, не смог заработать ни очка): они остались третьими в обоих зачетах чемпионата.

«Столь странный финал во многом стал итогом сезона, — сказал Шумахер. — Что касается столкновения, то я почувствовал удар, когда пытался прогреть шины. Я еще не видел видеозапись, поэтому воздержусь от комментариев. А потом, под сейфти-каром, меня развернуло, потому что шины были полностью изношены и успели остыть: передо мной стали тормозить, мне тоже пришлось ударить по тормозам, и я вылетел с трассы». (Впоследствии судьи сделали Шумахеру внушение, посчитав его виновным в том столкновении.)

Морис Хэмилтон



и оборотов прибавить, и проехать больше кругов на тренировках. А вот гонщики McLaren должны были ехать в Шанхае с теми же моторами, что и на Сузукэ. Впрочем, их это не слишком беспокоило, ведь в 2005-м уже бывало, что Кими на одном моторе выигрывал две гонки. Однако в Китае преимущество с самого начала было на стороне Renault.

В пятницу было прохладно, с побережья дул мешавший всем ветер. Renault мотало по всей трассе, а Джанкарло Физикелла даже оказался на обочине в песчаной ловушке. Выбора не оставалось: нужно было делать ставку на более мягкие шины, казавшиеся более быстрыми. Долой консерватизм! Терять все равно нечего.

Тем временем тест-пилот McLaren Педро де ла Роса пытался добиться, чтобы машина держала пыльную трассу. По пятницам он ездит на MP4-20, передняя подвеска которого настроена под стиль Кими (в соответствии с турнирным положением финна) и отличается от того, что предпочитает Хуан. Педро сравнивал шины разной степени жесткости, пытаясь глубже вникнуть в ситуацию: к концу тренировок скорости заметно возросли, поэтому резина, на которой ты проводишь последнюю сессию, обычно и есть самая быстрая. Большинство команд, особенно те, кто в пятницу выпускает по две машины, начинали с основного варианта резины, а потом переходили на дополнительный, делая логичный выбор в пользу более мягких шин. Но в какой мере он будет оправдан в воскресенье, оставалось только гадать. После первой тренировки Педро не был в этом уверен. Он опробовал оба вари-

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

после 19 из 19 этапов

1	Фернандо Алонсо	133
2	Кими Райккёнен	112
3	Михаэль Шумахер	62
4	Хуан Пабло Монтойя	60
5	Джанкарло Физикелла	58
6	Ральф Шумахер	45
7	Ярно Трулли	43
8	Рубенс Баррикелло	38
9	Дженсон Баттон	37
10	Марк Уэббер	36
11	Ник Хайдфельд	28
12	Дэвид Култард	24
13	Фелипе Масса	11
14	Жак Вильнёв	9
15	Кристиан Клин	9
16	Тьяго Монтейру	7
17	Алекс Вурц	6
18	Нараин Картикеян	5
19	Кристиан Алберс	4
20	Педро де ла Роса	4
21	Патрик Фризахер	3
22	Антонио Пиццония	2
23	Такума Сато	1
24	Витантонио Лиуцци	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

после 19 из 19 этапов

1	Renault	191
2	McLaren-Mercedes	182
3	Ferrari	100
4	Toyota	88
5	BMW-Williams	66
6	B.A.R.-Honda	38
7	Red Bull-Cosworth	34
8	Sauber-Petronas	20
9	Jordan-Toyota	12
10	Minardi-Cosworth	7



Когда сейфти-кар выехал в первый раз, то от 20 с отрыва Алонсо не осталось ничего — и Фернандо пришлось все начинать сначала

анта и быстрее ехал на мягких шинах. Но проявились и другие факторы: жесткие шины позволяли пилотировать более остро, что позволяло лучше справляться со сносом передка. К тому же, что очень важно, на этой резине проще ехать, когда она еще не прогрелась. Но все это достаточно субъективно: данные комментарии делались в отрыве от результатов прохождения кругов. Опыт и ощущения против фактов и протокольных результатов. Днем в McLaren решили поставить на машину Педро жесткие шины и отправить его на длинную серию кругов. И шины показали себя великолепно: надо было выбирать их.

Для Монтойи это был идеальный вариант: геометрия передней подвески его машины такова, что передок ведет себя менее остро, позволяя более агрессивно начинать вход в повороты. Жесткая резина позволяла ему «играть» задком машины там, где остальные прилагали усилия, чтобы просто найти хоть какое-нибудь сцепление с трас-



Хуану не повезло: крышка дренажного люка лишила его надежд на возможный подиум...

сой. И он был единственным, кто предпочел жесткий Michelin. Кими же, как и его соперники, выбрал мягкие шины: чаще всего при равном с Хуаном количестве топлива ему удается более аккуратно обходиться с резиной, к тому же они казались быстрее.

В случае с Renault ситуация была иной. R25 изначально ведет себя острее, чем McLaren, поэтому выбор мягких шин позволял добиться лучшей управляемости. Поэтому в субботу именно Renault оккупировали передний ряд, хотя топлива у них, как выяснилось позже, было не меньше, чем у McLaren. Фернандо изучал результаты и не верил своим глазам: было такое впечатление, что баланс его машины и уровень сцепления улучшались буквально с каждым кругом.

Кими же прошел круг неудачно, дважды промахнувшись мимо апекса и заходя по бо-

“Такое впечатление, что баланс машины и уровень сцепления улучшались буквально с каждым кругом...”

лее широкой траектории. Он чувствовал, что в условиях относительно прохладной погоды давала о себе знать старая проблема: шины прогревались с трудом. И тогда все решили, что в баках у Кими намного больше топлива. Другими словами, он, видимо, собирался дозаправляться на 23-м круге, а значит, Renault следовало стартовать налегке.

Как бы не так!

Но тогда мы этого еще не знали. И все же у Кими были проблемы – если исходить из

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

ГРАН ПРИ КИТАЯ 30 КРУГ



У Ральфа нюх на результат, вот он и взмошел на подиум

ШУМИ-МЛАДШЕМУ В КИТАЕ ПОВЕЗЛО

«В этом был определенный риск, – признает Майк Гаскойн, технический директор Toyota, комментируя решение команды не приглашать Ральфа Шумахера на пит-стоп, хотя, когда на трассу снова вышел сейфтикар, большинство отправилось на дозаправку. – Мы шли пятыми, застряв позади Баррикелло, и, оставшись на трассе, поднялись на 2-ю позицию. Ключ к ситуации был у Рубенса. Он достаточно долго сдерживал Клина, Массу и Уэббера – когда они обошли Ferrari, то уже не представляли угрозы.

Сразу после этого Ральф заехал дозаправиться и смог вернуться в гонку четвертым. Штрафной проезд через боксы, которым наказали Физикеллу, оказался бонусом, благодаря которому мы попали на подиум. Но главная заслуга принадлежит Ральфу. Когда он чует результат, он по-настоящему быстр, и ему удалось удержать позицию благодаря серии отличных кругов.

Этот подиум увенчал целый год упорного труда всей команды. Провести заокеанскую гонку под самый конец сезона, да еще на обновленной версии машины и получить такой результат – достойная награда всем, кто работает и в гоночной команде, и на базе в Кельне. 4-е место в Кубке конструкторов – большое достижение и хорошая основа для работы в 2006 году».

того, что в 2005 году он был самым быстрым гонщиком на самой быстрой машине.

Это подтвердила квалификация Хуана Пабло: он выехал одним из первых, когда на трассе еще оставалась резина после заездов участников азиатского Суперкубка Porsche, и изумительно гладко прошел круг за 1:35,188. На более быстрой трассе, мягкой резине и машине, которой пред-

стояло дать бой Renault, Кими должен был показать время не хуже 1:33,5. Но финну с грехом пополам удалось проехать круг за 1:34,488 – почти на полсекунды медленнее, чем Фернандо.

А если бы он выбрал жесткие шины? Предположим, что они лучше прогрелись бы и сцепление с трассой было бы выше. Машина управлялась бы лучше, и Кими наверняка опередил бы Физи или даже выиграл поул. А лидируй он со старта, не пришлось бы терять время позади Физикеллы. Значит, после второго выхода сейфтикара (в связи с аварией Картикеяна) ни Ральф Шумахер, ни Кристиан Клин, ни Фелипе Масса, выигравшие по несколько позиций за счет того, что в этот момент не стали дозаправляться, тоже не стали бы для него препятствием.



Большую часть гонки Уэббер и Баттон провели во взаимных атаках в борьбе хоть за какие-нибудь очки

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

ГРАН
ПРИ 56
КИТАЯ КРУГ

DEAR
PETER
SAUBER

THANK YOU

AND
BEST
WISHES

Sauber: удачный финал истории 13 чемпионатов

ПОСЛЕДНИЙ СТАРТ ШВЕЙЦАРСКОЙ КОМАНДЫ

Паддок в Шанхае бурлил эмоциями, поскольку несколько известных личностей завершали свой путь в Ф1. В свой последний день на посту главы Sauber Петер Заубер получил подарок в виде трех очков, которые Фелипе Масса, занявший 6-е место, добыл благодаря весьма рискованной тактике. Масса шел 9-м, когда технический директор Вилли Рампф решил не загонять его в боксы под вторым сейфти-каром. Масса переместился на 3-е место, а после дозаправки (на 44-м круге) оказался 6-м.

«Для меня и для команды это был один из самых волнующих дней за все время, что я отдал Ф1, – сказал Заубер. – Гонка складывалась нервно, но ее конец был счастливым. Фелипе провел ее отлично. Команда отработала идеально, и наш Sauber Petronas C24 нас не подвел.

Я хотел бы поблагодарить каждого члена команды за великолепную работу, которую они показали и сегодня, и на протяжении всех 13 лет, поблагодарить болельщиков в Швейцарии и во всем мире за ту поддержку, которую мы ощущали все эти памятные годы в Формуле 1».

Морис Хэмилтон



Масса и Клин провели вполне зрелые гонки и заработали очки. Но в следующем году спрос с них будет уже иной

На деле Хуан Пабло в начале гонки буквально уперся в Кими, поскольку машина колумбийца намного лучше держала трассу. Кими же на мягких шинах разогнался только под конец гонки, когда резина уже была изношена, а Фернандо скрылся из виду.

Таким образом, Renault выиграла гонку во всех смыслах. С одной стороны, команда идеально отработала весь уикенд, показав отменную надежность и, самое главное, найдя и сцепление с трассой, и нужный баланс машин (Фернандо, лидируя от старта до финиша, лишь подкорректировал легкую избыточную поворачиваемость, проявившу-

юся в начале гонки, чуть уменьшив угол атаки переднего крыла). С другой стороны, на руку Renault оказалось и то, что это была, вероятно, самая слабая гонка Кими после Бахрейна. Добавим проблемы Хуана Пабло – и получится, что победа далась Renault достаточно легко.

Можно сделать вывод, что в финальной гонке сезона преимущество было на стороне Фернандо и Renault и в части настройки машин, и в скорости. В принципе после того как несколькими неделями ранее Кими проиграл чемпионат, а титул достался Фернандо, это не стало такой уж неожиданностью. **FO**

Закатное солнце заливает трассу финальной гонки, словно приветствуя триумфатора – Алонсо. Самый длинный в истории чемпионат завершился – да здравствует чемпионат 2006!



Гран При КИТАЯ

СТАТИСТИКА

Все факты о 19-м этапе ЧМ Ф1



Знаете ли вы?

Этот ГП стал последним для Пьера Дюпаса из Michelin, отпраздновавшего 92 победы за 28 лет, проведенные в Ф1. Ну а Bridgestone подтвердила важность китайского рынка, вложив \$25 млн в испытательный полигон в провинции Джансу

СТАРТОВОЕ ПОЛЕ

КВАЛИФИКАЦИОННОЕ ВРЕМЯ	1-й ПИТ-СТОП (КРУГ)	ГОНЩИК ПОЗИЦИЯ НА СТАРТЕ
1:34,080	19	Фернандо Алонсо → 1
1:34,401	19	Джанкарло Физикелла → 2
1:34,488	19	Кими Райккёнен → 3
1:34,801	18	Дженсон Баттон → 4
1:35,188	19	Хуан Пабло Монтойя → 5
1:35,301	-	Михаэль Шумахер* → 6
1:35,428	17	Дэвид Култард → 7
1:35,610	19	Рубенс Баррикелло → 8
1:35,723	19	Ральф Шумахер → 9
1:35,739	19	Марк Уэббер → 10
1:35,898	19	Фелипе Масса → 11
1:36,044	17	Ярно Трулли → 12
1:36,445	19	Антонио Пиццония → 13
1:36,472	19	Кристиан Клин → 14
1:36,707	18	Нараин Картикеян* → 15
1:36,788	19	Жак Вильнёв → 16
1:37,083	18	Такума Сато → 17
1:39,105	16	Кристиан Алберс* → 18
1:39,233	15	Тьяго Монтейру → 19
1:39,460	17	Роберт Дорнбос → 20

* стартовал с пит-лейна; НФ – Не финишировал

ИТОГИ ГОНКИ

ПОЗИЦИЯ НА ФИНИШЕ	ПОСЛЕ 1-го КРУГА	ВРЕМЯ ГОНКИ
1	1	1 ч 39:53,618
2	3	+4,015
3	8	+25,376
4	2	+26,114
5	13	+31,839
6	11	+36,400
7	9	+36,842
8	5	+41,249
9	6	+44,247
10	15	+59,977
11	16	+1:24,648
12	7	+1:32,812
13	14	НФ – 55 кр./прокол
14	18	-1 круг
15	10	-1 круг
16	19	НФ – 51 кр./колесо
НЕ КЛАССИФИЦИРОВАННЫЕ		
ПРИЧИНА СХОДА		
17	12	коробка передач – 34 круга
18	20	авария – 28 кругов
19	4	мотор – 24 круга
20	17	вылет – 22 круга

ШАНХАЙ

Дата 16.10.2005 Погода Солнечно, 24°

Температура трассы 33° Кругов 56

Дистанция гонки 305,066 км Зрители 120 000 (в день гонки)



ШАНХАЙ
Длина круга 5,451 км

СКОРОСТЬ, ПИТ-СТОПЫ

Лучший круг Кими Райккёнен 1:33,242 на 56-м круге (210,458 км/ч)

Наивысшая скорость Михаэль Шумахер 342,589 км/ч

Низшая скорость Ральф Шумахер 325,790 км/ч

Самый быстрый пит-стоп Рубенс Баррикелло 20,992 с

Самый медленный пит-стоп Жак Вильнёв 31,353 с

КАРТИНА СЕЗОНА

	МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР	РУБЕНС БАРИКЕЛЛО	ДЖЕНСОН БАТТОН	ТАКУМА САТО	ЭНТОНИ ДЭВИДСОН	ФЕРНАНДО АЛОНСО	ДЖАНКАРЛО ФИЗИКЕЛЛА	МАРК УЭББЕР	НИК ХАЙДФЕЛЬД	АНТОНИО ПИЦЦОНИЯ	КИМИ РАЙККЁНЕН	ХУАН ПАБЛО МОНТОЙЯ	ПЕДРО ДЕ ЛА РОСА	АЛЕКС ВУРЦ	ЖАК ВИЛЬНЁВ	ФЕЛИПЕ МАССА	ДЭВИД КУЛТАРД	КРИСТИАН КЛИН	ВИТАНТОНИО ЛИУЦЦИ	ЯРНО ТРУЛЛИ	РАЛЬФ ШУМАХЕР	РИКАРДО ЗОНТА	ТЯГО МОНТЕЙРУ	НАРАИН КАРТИКЕЯН	КРИСТИАН АЛБЕРС	ПАТРИК ФРИЗАХЕР	РОБЕРТ ДОРНБОС	
МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР	С	7	С	2	С	7	5	2	1	3	6	5	2	С	10	С	4	7	С									
РУБЕНС БАРИКЕЛЛО	2	С	9	С	9	8	3	3	2	9	7	10	10	12	5	6	12	12										
ДЖЕНСОН БАТТОН	11	С	С	ДК	-	-	10	С	НС	4	5	3	5	5	8	3	7	5	8									
ТАКУМА САТО	14	НС	С	ДК	-	-	12	С	НС	11	16	12	8	9	16	С	10	ДК	С									
ЭНТОНИ ДЭВИДСОН	-	С	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
ФЕРНАНДО АЛОНСО	3	1	1	1	2	4	1	С	НС	1	2	1	11	2	2	2	3	3	1									
ДЖАНКАРЛО ФИЗИКЕЛЛА	1	С	С	С	5	12	6	С	НС	6	4	4	9	4	3	С	5	2	4									
МАРК УЭББЕР	5	С	6	7	6	3	С	5	НС	12	11	НС	7	С	14	4	НС	4	7									
НИК ХАЙДФЕЛЬД	С	3	С	6	10	2	2	С	НС	14	12	11	6	С	-	-	-	-	-									
АНТОНИО ПИЦЦОНИЯ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	15	С	С	13								
КИМИ РАЙККЁНЕН	8	9	3	С	1	1	11	1	НС	2	3	С	1	1	4	1	2	1	2									
ХУАН ПАБЛО МОНТОЙЯ	6	4	-	-	7	5	7	ДК	НС	С	1	2	С	3	1	14	1	С	С									
ПЕДРО ДЕ ЛА РОСА	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
АЛЕКС ВУРЦ	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
ЖАК ВИЛЬНЁВ	13	С	11	4	С	11	13	9	НС	8	14	15	С	11	11	6	12	11	10									
ФЕЛИПЕ МАССА	10	10	7	10	11	9	14	4	НС	С	10	8	14	С	9	10	11	10	6									
ДЭВИД КУЛТАРД	4	6	8	11	8	С	4	7	НС	10	13	7	С	7	15	С	С	6	9									
КРИСТИАН КЛИН	7	8	С	-	-	-	-	8	НС	С	15	9	С	8	13	9	9	5										
ВИТАНТОНИО ЛИУЦЦИ	-	-	-	8	С	С	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
ЯРНО ТРУЛЛИ	9	2	2	5	3	10	8	С	НС	5	9	14	4	6	5	С	13	С	15									
РАЛЬФ ШУМАХЕР	12	5	4	9	4	6	С	6	НС	7	8	6	3	12	6	7	8	8	3									
РИКАРДО ЗОНТА	-	-	-	-	-	-	-	НС	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
ТЯГО МОНТЕЙРУ	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17	13	15	17	8	С	13	11									
НАРАИН КАРТИКЕЯН	15	11	С	12	13	С	16	С	4	15	С	16	12	14	20	11	15	15	С									
КРИСТИАН АЛБЕРС	С	13	13	С	С	14	17	11	5	С	18	13	НС	С	19	12	14	16	16									
ПАТРИК ФРИЗАХЕР	17	С	12	С	С	С	18	С	6	С	19	-	-	-	-	-	-	-	-									
РОБЕРТ ДОРНБОС	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	С	13	18	13	С	14	14							

Обозначения: С – Сход; ДК – Дисквалифицирован; НС – Не стартовал;

НК – Не классифицирован

КРУГ ЗА КРУГОМ

Перед стартом Происшествия начались еще до гонки. По пути на стартовое поле Алберс врезался в Шумахера, который решил неторопливо сместиться с одного края трассы на другой перед носом у левешего с приличной скоростью голландца. В результате столкновения обоим пришлось пересечь на запасные машины и стартовать с пит-лейна. Из боксов (свернув туда после формирующего круга) начал гонку и Картикеян.

1 На старте Физикелла отбил атаку Рьяккёнена, прикрыв своего напарника Алонсо. Пара Renault повела гонку, преследуемая парой McLaren (Монтойя отобрал четвертую позицию у Баттона) – для этих команд на ГП Китая должен был решиться спор за Кубок конструкторов. Вслед за ними едут Баттон, Култард, Баррикелло, Р. Шумахер, Уэббер, Трулли, Масса и Сато, явно совершивший фальстарт.

4 Алонсо оторвался от напарника на 5 с. Физикеллу преследуют гонщики McLaren, но подтянуться к итальянцу на расстоянии атаки им пока не удастся. Сато совершает штрафной проезд по пит-лейну и с 12-го места откатывается на 20-е.

7 Алонсо с каждым кругом наращивает скорость – его отрыв составляет уже 8 с.

10 Физикеллу, отпустившего нового чемпиона мира уже на 11 с, начинает настойчиво атаковать Рьяккёнен. Сато уже определил Картикеяна и обоих гонщиков Mipardi. Теперь перед ним – М. Шумахер, который потихоньку отстает от Монтейру!

15 Физикелла явно сдерживает вплотную преследующих его гонщиков McLaren, позволив напарнику оторваться уже на 15,7 с. Если речь идет о командной тактике, то это блестящий образец ее примене-

ния! Монтейру (15-й) сворачивает в боксы, открывая серию пит-стопов.

18 В 10-м повороте со своего места соскочила крышка дренажного люка, на которую наскочил Монтойя, – пробита передняя правая шина на его McLaren.

19 На трассу выходит сейфти-кар. От 19-секундного преимущества Алонсо не осталось ничего, но сорвана и попытка McLaren обойти Renault за счет тактики дозаправок. Большинство гонщиков на пит-лейне – и среди них Монтойя, побывавший в боксах кругом раньше. Положение в гонке (под сейфти-каром): Алонсо, Физико, Кими, Рубенс, Ральф, Уэббер, Баттон, ДиСи, Масса, Шуми, Клин, Пиццония.

22 Вильнёв (13-й) выскакивает с асфальта, но затем возвращается на трассу.

23 Маршалы проверяют состояние люков и пелетон по-прежнему следует за сейфти-каром. Ко всеобщему удивлению, в 8-м повороте разворачивает Ferrari Михазля – Шуми выбывает из гонки!

24 Монти снова в боксах. Колумбиец окончательно паркует свой McLaren и разочарованно покидает кокпит. Готовясь к рестарту, Вильнёв вылетает в последнем повороте, пропуская троих соперников.

25 Рестарт. Перемен в десятке нет.

28 Алонсо вновь оторвался от Физико (на 4,2 с), который чувствует себя вполне комфортно, несмотря на то что позади него идет Кими. Баррикелло возит за собой «паровозик», в «вагонах» которого застряли Ральф, Уэббер и Баттон. Сато (14-й) ошибается в предпоследнем повороте и выкатывается за пределы трассы, пропуская вперед Дорнбоса и Вильнёва.

СТОП-КАДР



Увидимся!

В Шанхае была поставлена финальная точка сезона-2005. Никогда прежде у Ф1 не было столь плотного и насыщенного графика. Гоночный марафон продолжался 225 дней – с 6 марта по 16 октября – и за это время пилоты приняли участие в 19 Гран При на четырех континентах. Но рано или поздно все подходит к концу: смолк рев моторов, опустели трибуны. Формула 1 прощается со всеми до будущей весны.

29 Картикеян (13-й) вылетает в 13-м (!) повороте и, ударившись о стенку, разбивает свой Jordan перед носом у Вильнёва. На трассу вновь выходит автомобиль безопасности.

30 Большинство участников гонки (но далеко не все) сворачивают в боксы, причем Физико, явно прикрывая Алонсо, сбрасывает скорость, придерживая пелетон. Положение на трассе: Алонсо, Ральф, Масса, Клин, Кими, Физико, Баррикелло, Сато, Уэббер.

35 Сразу после рестарта неожиданно теряет скорость Сато – отказала КПП.

36 Алонсо сегодня неудержим – он уже оторвался от Ральфа на 3,3 с и больше не стремится наращивать темп. Кими застрял за спиной у Клина.

43 Быстрейший круг гонки у Клина – 1:33,727! Вильнёв (13-й) обходит Трулли, у которого возникли проблемы с левой передней шиной.

44 Баррикелло ошибается в 14-м повороте – и мимо него с явным облегчением проносится Уэббер и Баттон. Култард не успевает – и приступает к осаде бразильской крепости. Масса (3-й) проводит пит-стоп и продолжает гонку 6-м.

45 Клин (3-й) после дозаправки оказывается впереди Массы. Култард находит брешь в обороне Баррикелло и выходит на 9-е место, а Рубенс сразу после этого отправляется на пит-стоп.

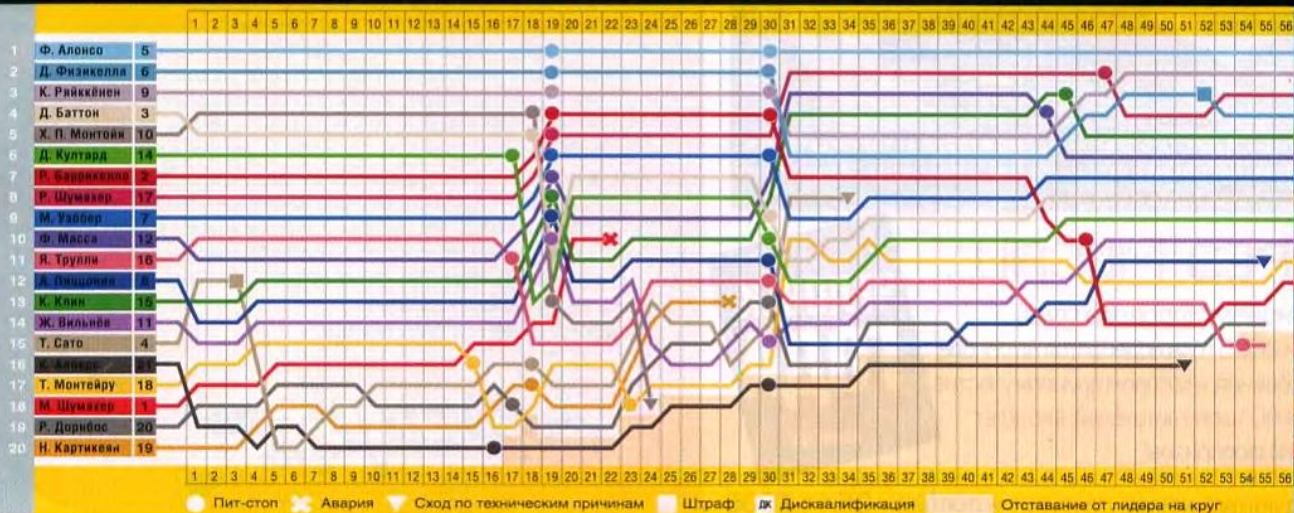
47 Ральф после пит-стопа возвращается в гонку четвертым, а на второе место с отставанием от Алонсо в 13 с выходит Кими. Его темп выше, чем у испанца.

52 Физико выполняет штрафной проезд по пит-лейну в наказание за свои действия на 30-м круге. Алберс теряет гайку крепления левого переднего колеса и вынужден ехать в боксы.

53 Скорость Трулли (13-й) упала настолько, что итальянца обходят Баррикелло и даже Дорнбос, после чего Ярно решает провести внеплановый пит-стоп.

54 Кими сократил отставание от Алонсо до 8,3 с, показав лучшее время круга.

56 Алонсо одерживает 7-ю победу в сезоне. Кими финиширует вторым, Ральф третьим, Физико четвертым – Renault одолела McLaren и в Кубке конструкторов! Пятое место как победу принимают Клин, следом финишируют Масса, Уэббер и Баттон. Пиццония сходит с дистанции на последнем круге.





Как на духу...

Слово Эдди Джордану

Поздравления Фернандо, отличному гонщику и достойному чемпиону! По натуре он парень свободный, спокойный и дружелюбный, но теперь, когда он стал главным посланцем Формулы 1, ему, видимо, придется меняться. Но в следующем году ему будет нелегко, ведь McLaren настроен более чем серьезно и, похоже, в 2006 году чемпионом мира станет либо Кими, либо Хуан Пабло.

Мало кто умеет бороться колесо в колесо лучше Монтойи, что он в очередной раз показал в Бразилии. Яркий латиноамериканский стиль Хуана нравится публике. Может, характер у него и взрывной, но зато его отличают чувство юмора и дружелюбие: когда побеждает, он улыбается. Если честно, он несколько диссонирует с имиджем McLaren.

Кими, который сам себя называет «Ледяным человеком», наоборот, свой характер раскрывает еще не до конца и временами похож на унылого робота. Кими, пожалуйста, расслабься (хотя «расслабься», возможно, неправильное слово...)! Он удивительно талантлив, и нам нравится то, что он делает на трассе. Но то, что Кими позволяет себе за ее пределами, заставляет задуматься: если финн станет чемпионом, то справится ли он с грузом ответственности, правильно ли поймет свою роль? Если ему придется представлять Ф1 по всему миру, хорошо ли это будет для ее имиджа?

Не знаю, кто пустил слух, будто он переходит в Ferrari, но я в это совершенно не верю. Он создан для McLaren и именно эта команда дала ему все. Думаю, что байка о Кими и Ferrari, как и разговоры о Валентино Росси, не имеют под собой никакого основания. Лично я удивлюсь меньше, если в Ferrari перейдет не Рийккёнен, а Монтойя.

Что касается Дженсона Баттона, то я все меньше верю в его чемпионские перспективы: он сам закрыл себе путь во многие топ-команды.

“Лично я удивлюсь меньше, если в Ferrari перейдет не Кими, а Хуан”

ды (кстати, за последние 18 лет только пяти из них удавалось неоднократно выигрывать гонки — и Jordan в их числе). Но теперь, когда Honda выкупила акции B.A.R, похоже, — это единственная команда, с которой он может связывать надежды на титул. Да, B.A.R до сих пор не выиграл ни единого Гран При, но у Honda совершенно иной менталитет. Я это знаю, потому что моя первая победа была добыта с их помощью. Советую Дженсону забыть про иные варианты и оставаться с Honda.

→ О Фернандо читайте на с. 38, а о Кими на с. 44

ФОТОФИНИШ Радикальная тактика Рона



«А теперь, Кими, смотри мне прямо в глаза, которые светятся теплотой, добротой и искренностью, и повторяй: “Я презираю Ferrari и Жана Тодта и все, что они делают”»

ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ...

Выбираем Человека года!
Итоги 2005 года подводятся на основе голосования, в котором приняли участие более 40 тысяч читателей: вас ждет немало сюрпризов!



Следующий номер поступит в продажу 25.11.2005

ОТ НАШЕГО ВНЕДРЕННОГО АГЕНТА

Дорогой Флав!

Ну что, опять добился своего? 14 лет минуло с той ночи, когда в роскошном отеле на озере Комо ты и Берни-Шплинт чуть ли не силой заставили Эдди Джордана отпустить к тебе в Benetton тогда еще никому не известного Шуми — и теперь история повторилась. Ты сделал ставку на Малыша Алонсо, когда он победил в Спа в гонке Ф3000, — и опять сорвал банк.

Важно не что ты для этого делаешь, а как ты этого добиваешься. И, разумеется, самое главное: этим занимаешься именно ты. Когда мальчишка в бандане, любящий поразвлечь своих механиков разнообразными фокусами и кунштюками, затмил серебряные молнии Рона Денниса, последний, должно быть, сильно разозлился. И что с того, что полсезона McLaren был самой быстрой машиной? Для победы в чемпионате этого недостаточно. Зато Алонсо поразил всех не только стабильностью, но и скоростью.

Опять же всех этих убежденных аскетов паддока приводит в бешенство и твой образ жизни. Пока они парятся в своих конторах, ты расслакаешь по Средиземноморью на крутой яхте или принимаешь знаменитостей в твоем клубе на Сардинии. И как тебе это удастся?

Полагаю, твой секрет в том, что в отличие от упомянутых аскетов, которые делают вид, будто заняты неким сверхсложным делом, ты не принимаешь все это близко к сердцу. Многие из них на твоём фоне выглядят просто неудачниками. Твоя жизнь похожа на сказку, а управление делами Алонсо, Марка Уэббера и восходящей звезды Хейкки Ковалайнена лишь укрепляет и без того неплохое материальное положение.

Как-то ты признался, что работа с Алонсо вызывает у тебя ощущение дежавю: словно смотришь кино, уже виденное однажды, — в том смысле, что ты вспоминаешь Михаэля. Глядя на тебя, я думаю: может, и самому заняться таким кинематографом?

Пламенный привет из первого ряда!

Доброе утро, Флав!