



released by BOG

[s.can.all@gmail.com]

F1

RACING



ВПЕЧАТЛЕНИЯ Р. РУСИНОВА, с. 74

“ИЛИ ОН, ИЛИ Я,
ИЛИ ОДНО
ИЗ ДВУХ...”

ЯНВАРЬ-ФЕВРАЛЬ 2006 WWW.F1RACING.RU

РУБЕНС vs ДЖЕНСОН: ЧЬЯ ВОЗЬМЕТ?

НАКАНУНЕ СЕЗОНА РЕПОРТАЖ С ТЕСТОВ:

Каждый гонщик,
каждая команда,
каждый круг...

ЭКСКЛЮЗИВ ДЭЙМОН ХИЛЛ 10 ЛЕТ СПУСТЯ

Разговор по душам
с чемпионом мира
1996 года

ЖИЛЬ ВИЛЬНЁВ
ЗАБЫТОЕ ИНТЕРВЬЮ —
ДАЖЕ МЫ ЕГО РАНЬШЕ
НЕ ЧИТАЛИ

НОВАЯ НАДЕЖДА Ф1:
НИКО РОСБЕРГ
БЕРЕГИСЬ, УЗБЕРГ:
СЫН ЧЕМПИОНА
МОЖЕТ УДИВИТЬ ВСЕХ

АЛОНСО + MCLAREN = ?
А ЧТО БУДЕТ С КИМИ?



РЕДАКЦИЯ

главный редактор
Андрей Ларинин

выпускающий редактор
Андрей Лось

редактор
Александр Кабановский

литературная редакция
Елена Эйдинова
Татьяна Захарова

корректор
Марина Ионов

переводчик
Ирина Ветихина

и. о. директора по рекламе
Евгения Багрянцева

менеджер по маркетингу
Анастасия Залогина

арт-директор
Витаутас Черняускас

ответственный секретарь
Анна Медведева

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 Горяинова

директор по рекламе
Наталья Иваничкина

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: (495) 681 9142; факс: (495) 681 3920; электронная почта: info@f1racing.ru

F1 Racing – 10 лет!

Номер, который вы держите в руках, всего лишь 23-й по счету, подготовленный российской редакцией, но уже 120-й за всю историю журнала *F1 Racing*.

Да, он дебютировал в феврале 1996 года – и нашим первым чемпионом мира был Дэймон Хилл. Первым из тех, чьи успехи мы протоколировали гонка за гонкой, разочарование за разочарованием, надежда за надеждой, переживание за переживанием, цитата за цитатой. На наш взгляд, 10 лет спустя было вполне уместно выделить для интервью с ним целых 10 страниц – и мы не ошиблись: результат, благодаря его интеллигентности, остроумию, искренности, терпению и хорошему чувству юмора, превзошел все ожидания. Это одно из самых поучительных интервью, когда-либо опубликованных в *F1 Racing*, – убедитесь в этом сами (с. 104).

Кстати, цифра 10 встретится вам на страницах номера еще не раз. В честь нашего юбилея мы подготовили несколько традиционных для *F1 Racing* «десяток». Некоторые из них написаны вполне серьезно – например, статья Роберта Холмса об аэродинамических трубах десяти команд Формулы 1 (с. 130). Другие носят, скорее, шуточный характер (мы искренне надеемся, что хотя бы часть из них покажется вам забавной).

Но самая главная «десятка» в 2006 году – это первая десятка Кубка конструкторов (в спор за которую, похоже, вступят 11 команд), а главная «двадцатка» – это те 20 гонщиков (ну или 22 – если 11-я команда действительно выйдет на старт), которые сразятся за титул чемпиона мира. Кто победит? Не так-то просто делать прогнозы на сей счет, учитывая, сколько неизвестных входит в условие задачи: и новый регламент, и новые гонщики в новых машинах плюс кое-кто из старых, которым не сидится на месте...

Хилл, Вильнёв, Хяккинен, Шумахер, Алонсо... По мнению Ала, следующим в этом списке должен быть Ряйккёнен. А вы как считаете?



Будет очень интересно посмотреть, как сложится соперничество Дженсона и Рубенса, наверняка вновь будут блистать Михаэль и Фернандо – но я бы поставил на Кими.

И тогда что же – McLaren начнет сезон-2007 с двумя чемпионами? А вот и необязательно. Почитайте наш новостной раздел (с. 10)...

АНДРЕЙ ЛАРИНIN,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Авторы

Питер Уиндзор

На этот раз самому опытному сотруднику *F1 Racing* пришлось потрудиться больше, чем обычно. Он порассуждал о том, какие мысли могли посетить в 2005 году Физико и Монти (с. 52), задумался о грядущей схватке шинников (с. 114) и оценил двух новичков, Scuderia Toro Rosso и Midland F1 (с. 68).

Том Кларксон

Всегда занятно понаблюдать за тем, как происходит процесс сближения гонщиков, которых судьба свела в одной команде. Месяц назад Том оказался свидетелем первого рукопожатия Рубенса и Дженсона. Его рассказ о том, как складываются их отношения, – один из самых интересных материалов номера (с. 44).

Бен Райт

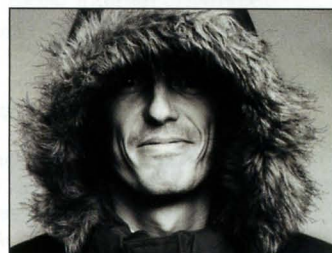
Ей и раньше приходилось слышать эту фразу: «Ты совершенно не похожа на знакомого мне парня, которого зовут Бен». Как бы то ни было, а Бен неплохо разбирается по крайней мере в одной из профессий, которой чаще всего занимаются парни. Она – отличный фотопортретист! Убедитесь сами: с. 76.

Чарльз Бест

За 15 лет своей карьеры фотографа Чарли повидал, пожалуй, все: вы с равной вероятностью можете застать его за работой и в африканских джунглях, и, к примеру, в уборной оперной звезды Кири те Канава. В этом номере он помог нам оформить интервью чемпиона мира 1996 года Дэймона Хилла (с. 104).

Ripley & Ripley

А это целый фотодуэт, Колетт и Дэвид. В их активе – галерея отличных портретных работ. С ними охотно сотрудничают такие звезды, как Дэвид Бекхэм или Prodigy. Ну а в Японии – как вы сами можете убедиться (с. 44) – они неплохо провели время с Рубенсом и Дженсом.



Русская Редакция F1 Racing
(F1 Racing Russian Edition)

Издатель
ООО «АйТиСи Паблишинг»

Учредитель
ООО «АйТиСи Паблишинг»

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 Паблишинг» с разрешения

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

Печать – **Полиграфический комплекс «Пушкинская площадь»**

«Пушкинская площадь»
тел: (495) 781-1010, www.pkrp.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 Паблишинг», 2006
Все права защищены
Русская Редакция F1 Racing
Январь–февраль 2006

Тираж 60 000 экз.
Подписной индекс – 11165
Цена свободная

НАШИ РУБРИКИ

- 3 **КОЛОНКА РЕДАКТОРА**
У нас – юбилей!
- 10 **ПАДДОК**
Будущий переход Алонсо расшевелил весь муравейник
- 38 **ПИТЕР УИНДЗОР**
Ах, Монте-Карло! Здесь все будит воспоминания...
- 40 **АЛАН ХЕНРИ**
Серьезность намерений Red Bull просто пугает...
- 42 **ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ**
Похоже, результаты нашего опроса устроили не всех
- 74 **Ф1 НА ОДИН: РОМАН РУСИНОВ**
О тестах в MF1 Racing и видах на будущее
- 88 **Ф1 НА ОДИН: НИК ХАЙДФЕЛЬД**
Новый лидер BMW-Sauber
- 146 **ЧЕРНЫЙ ФЛАГ**
Эдди Джордан и «Наблюдатель» режут правду-матку

НАШИ СТАТЬИ

- 44 **РУБЕНС ПРОТИВ ДЖЕНСОНА**
Ставки высоки: чья возьмет?
- 52 **ФИЗИ ПРОТИВ ХПМ**
Есть гонщики № 2, которые на самом деле не совсем № 2
- 58 **ТРИДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ**
Герои-1975 против героев-2005
- 64 **ИЗ ГРЯЗИ – В КНЯЗИ**
Из чемпионов – в аутсайдеры?..
- 68 **ТОРО! ТОРО!..**
Одолеет ли «Красный бычок» MF1 Racing?
- 76 **НИКО РОСБЕРГ: НОВАЯ НАДЕЖДА WILLIAMS**
Верьте нам, этот мальчишка покажет всем!
- 84 **НАПОЛЕОНОВСКИЕ ПЛАНЫ BMW**
Марио Тайссен рассказывает...
- 90 **РIT (АНГЛ.) – ПРОВАЛ, ЯМА**
10 самых провальных пит-стопов: бывает и хуже, но реже...
- 96 **КРИСТИАН КЛИН**
В 2005 году он нас приятно удивил. Далеко пойдет!
- 100 **СКОТТ СПИД**
Быстрый американец с тяжелым характером
- 104 **ДЭЙМОН ХИЛЛ: 10 ЛЕТ СПУСТЯ**
Экс-чемпион всегда был приятным собеседником
- 114 **ПОСЛЕДНЯЯ ШИННАЯ ВОЙНА?**
Michelin хочет уйти непобежденным, Bridgestone хочет этому помешать
- 118 **ЖИЛЬ ВИЛЬНЁВ**
Забывтое интервью с легендарным канадцем
- 128 **ЖАК ВИЛЬНЁВ-СТАРШИЙ**
Брат Жили, дядя Жака: нераскрывшийся талант
- 130 **ЧЬЯ ТРУБА КРУЧЕ?**
Оцениваем аэродинамические трубы команд Ф1
- 134 **ТЕСТЫ, ТЕСТЫ, ТЕСТЫ**
Каждая команда, каждый гонщик, каждый круг...

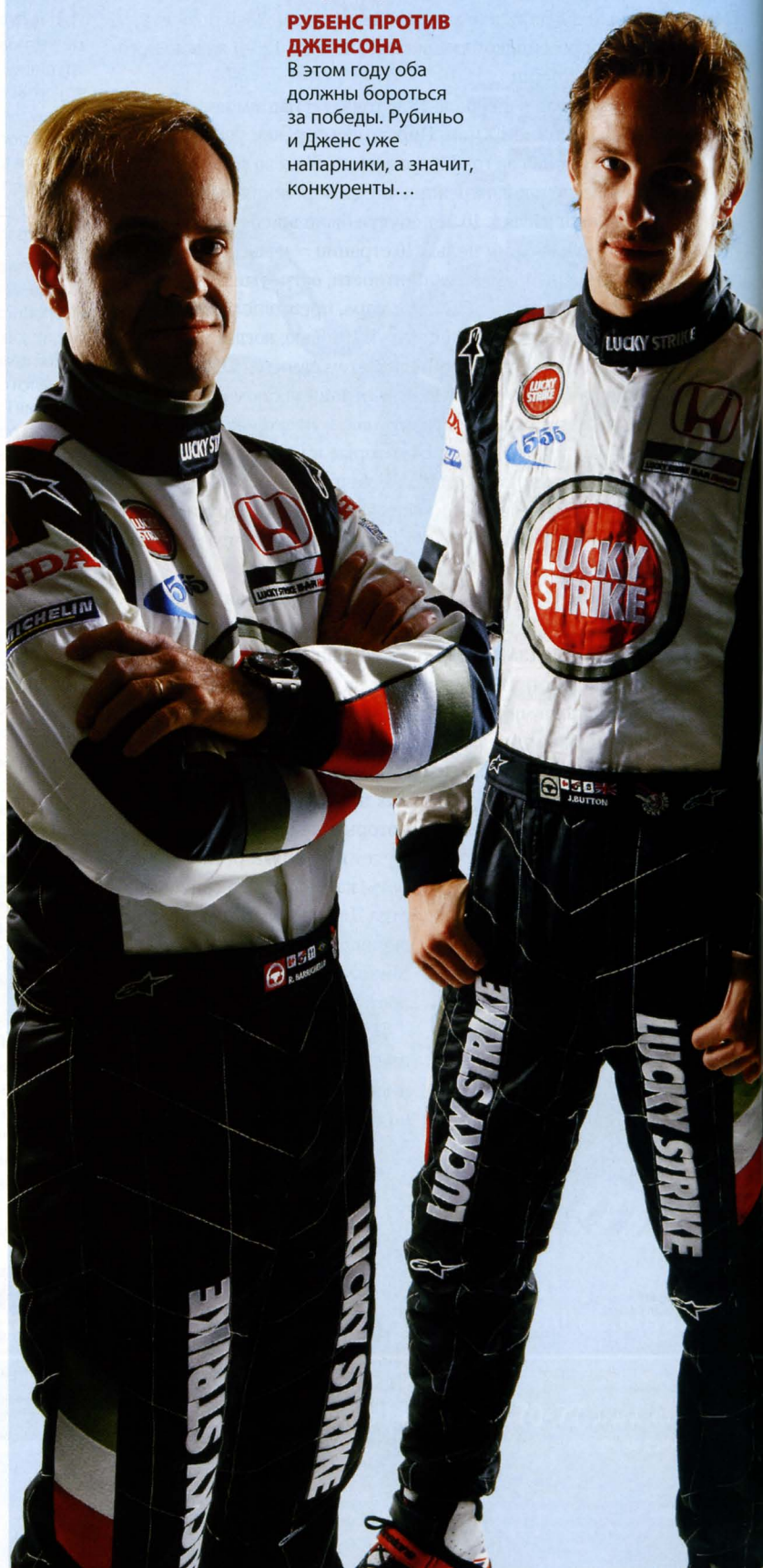
Фото на обложке: Ripley & Ripley
Фото в номере: Ripley & Ripley, LAT Archive, Lorenzo Bellanca/LAT, Charles Coates/LAT, Charles Best
Особая благодарность: Ben Agathangelou, Emma Bearpark, Hanspeter Brack, Gary Bogden, Joao Paulo Cunha, Richard Goddard, Ross Gregory, Ellen Kolby, Jorg Kottmeier, Jules Kulpinski, Ruth Mathewson, Dave Pitchforth, Tony Purnell, Tracy Novak, Agron Selita, Helen Temple, Sonja Wessels, Richard Woods, Елена Александровой

Правила игры В конкурсах, проводимых российской редакцией F1 Racing, могут участвовать только граждане России, Украины, Казахстана и Беларуси.
Не допускается участие сотрудников ITC Publishing и членов их семей.
Победители будут уведомлены по телефону и должны быть готовы вносить содействие в проведении промоакций, связанных с данным конкурсом. Для участия необходимо 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

РУБЕНС ПРОТИВ ДЖЕНСОНА

В этом году оба должны бороться за победы. Рубиньо и Дженс уже напарники, а значит, конкуренты...



Содержание

**ПОДПИШИСЬ НА
F1 RACING**
с. 95

↓ **ТЕМЫ НОМЕРА**

118

**ЖИЛЬ
ВИЛЬНЁВ**

Это интервью
пролежало в
архиве почти
30 лет...



**76 НИКО РОСБЕРГ –
СЫН ЧЕМПИОНА**

Он хорош собой и у
него гоночные гены:
чем не звезда?



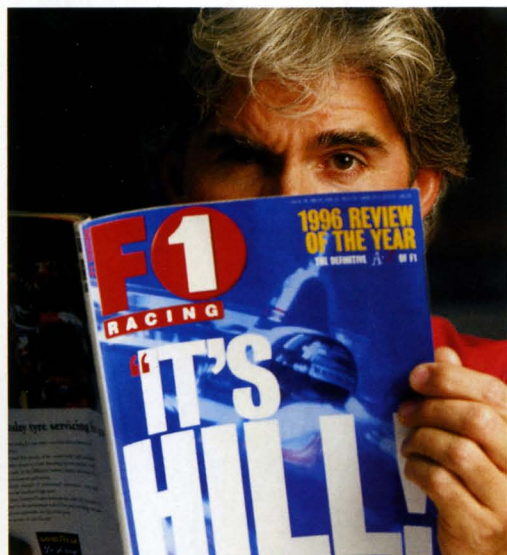
134 ПОДРОБНО О ТЕСТАХ

Зима!.. Команды, торжествуя,
на тестах обновляют путь:
до марта им предстоит
накрутить бесчисленное
количество кругов.
Начинались они так...



104 ТОЛЬКО В F1 RACING

Дэймон 10 лет спустя:
с годами экс-чемпион
стал еще более
красноречив



10 ЧТО ЖДЕТ КИМИ?

Переход Алонсо
в McLaren
заставляет
Ряйккёнена
задуматься. А вот
так, мы полагаем,
будет выглядеть
Фернандо через год



Pravda

ПАРАД

НОВОСТИ

ТАЙНЫ

ТЕХНОЛОГИИ

БИЗНЕС

ПОД РЕДАКЦИЕЙ СТИВА КУПЕРА





Allianz

тарада

Правь, Австралия?!

Новый регламент, новая раскраска, новый мотор, новый напарник – Марку Уэбберу есть с чем разбираться в этом году. Мы будем присматривать за тобой, Уэббо! Покажи нам, чего ты стоишь!

Трасса Херес, Испания

Дата Четверг, 8 декабря 2005 года, 16:29

Фотограф Гленн Данбар/LAT

Оборудование Canon EOS 1D MkII,
объектив 300 мм, 1/200 при F16

парад

ПАРАД

НОВОСТИ

ТАЙНЫ

ТЕХНОЛОГИИ

БИЗНЕС

парад

Накануне сенсации

Монтойя наматывает километры на зимних тестах накануне сенсационной новости о том, что в 2007 году в McLaren придет Алонсо. Можно себе представить, как отреагировал на это темпераментный латиноамериканец!

Трасса Барселона, Испания

Дата Четверг, 1 декабря 2005 года, 16:30

Фотограф Лоренцо Белланка/LAT

Оборудование Canon EOS 1D MKII,
объектив 70–200 мм, 1/60 при F14





WINE
ER

Mobil 1
Mercedes-Benz

BOSS

JUAN

SIEMENS

juan



Марафонские рекорды Ф1

Тест-пилот Ferrari Лука Бадеро накрутил за 2005 год колоссальный километраж – 22 950 км, на 5300 больше, чем Рикардо Зонта, второй в рекордном списке. Лучшим из боевых пилотов стал Дженсон Баттон (15 420 км)

ДЕННИС-УСТРАШИТЕЛЬ

ВСЕ ДОРОГИ ВЕДУТ К РОНУ

McLaren молча и безжалостно перетягивает к себе лучшие активы своих соперников

Утром 14 декабря стало известно о том, что Vodafone, второй (после Marlboro) спонсор Ferrari, приносивший команде \$80 млн ежегодно, с 2007 по 2016 год будет титульным спонсором McLaren.

Пять дней спустя разорвалась еще более мощная бомба, подготовленная Роном Деннисом: с 2007 года лидер Renault Фернандо Алонсо тоже станет собствен-

ностью McLaren. По всем статьям худшего кошмара нельзя было и представить.

MCLAREN ПОВЫШАЕТ СТАВКИ

Сделка McLaren-Vodafone, сумма которой оценивается в \$800 млн на ближайшие 10 лет, – вторая по величине в истории Ф1 (больше только новый контракт Ferrari-

Marlboro на 2007–2011 годы стоимостью \$1,1 млрд). Но если у Ferrari есть только Marlboro и (до 2010 года) Shell – и ничего более, поскольку вся рекламная поверхность ее машин принадлежит Marlboro, то Vodafone для McLaren – лидер в группе перво-классных спонсоров.

Да, McLaren сегодня в долгах, поскольку она вложила более

\$500 млн в постройку спроектированного Норманом Фостером Техцентра McLaren – на зависть другим командам. Однако, по словам Рона, эти долги «не превышают \$40 млн. По сравнению с нашим оборотом это не так уж много».

Если же учесть, что не так давно McLaren подписала контракты с Johnnie Walker и Hilton – не говоря уже о переходе Фернандо Алон-



Деннис собрал колоду козырей – его позиции столь сильны, что блефовать нет нужды



У BMW-Sauber появился третий пилот

Чемпион Мировой серии Renault Роберт Кубица стал третьим пилотом BMW-Sauber. Поляк произвел сильное впечатление на зимних тестах, и теперь мы увидим его в пятничных тренировках



Трулли нужны гарантии

Ярно Трулли уже требует от Toyota решения на свой счет на 2007 год. «Я предпочел бы остаться в этой команде, – сказал он. – Но у меня приглашения и от других, и мне не хотелось бы ждать ответа слишком долго»

Что не поделили Флавио и Алонсо?

Новость о том, что Алонсо решил уйти в McLaren, разъярила и уничижила главу Renault – и дело не только в том, что Фернандо – и лидер команды, и клиент Бриаторе. Весьма символично, что вскоре после этого известия Флавио обнаружил личный пресс-релиз (опубликованный не на бланке Renault и не являющийся инициативой PR-службы команды), заявив, что «ни прямо, ни косвенно он не имел отношения к этим переговорам» и что Алонсо «договорился и подписал контракт с McLaren от своего имени».

F1 Racing подозревает, что этот релиз может оказаться прелюдией к предстоящему судебному разбирательству. Ведь контракт, подписанный Алонсо с Бриаторе (не с Renault), возможно, запрещает ему вступать в переговоры с другими командами без ведома или участия Флавио. И, учитывая разочарование маркетологов Renault, лишившихся в лице Алонсо важного актива еще до его первого старта на Гран При в роли чемпиона мира, Бриаторе должен прикрыть себя, атаковав Фернандо, – не исключено, что через суд. В общем, в лагере желто-синих в этом сезоне будет не до праздников...

Flavio Briatore

Speculation following yesterday's announcement of Fernando Alonso's signature with McLaren from the beginning of the 2007 season, has suggested that Flavio Briatore, Managing Director of the Renault F1 Team, was involved in these negotiations.

Refuting this speculation, Mr Briatore has said: "I was at no time directly or indirectly involved in the conduct of these negotiations. Fernando made a personal decision that his future lies outside the Renault team when his current contract expires at the end of 2006. He contacted, and negotiated with McLaren at his own instigation."

Suite à l'annonce d'hier, que Fernando Alonso a signé avec McLaren à partir de la saison 2007, des spéculations ont suggéré que Flavio Briatore, Directeur Général du Renault F1 Team, aurait été impliqué dans ces négociations.

Mr Briatore a répliqué : « Je n'ai été impliqué à aucun moment, directement ou indirectement, dans ces négociations. Fernando a pris la décision, que son avenir se situe en-dehors de l'écurie Renault après la fin de son contrat actuel en 2006. A son initiative, il a contacté et a négocié avec McLaren. »

зона 2005–2006 еще летом 2003 года), не исключено, что McLaren расстанется в этом году и с Кими, и с Хуаном. Кто тогда составит пару Алонсо? Кто знает... Может, нас ждет третий Баттонгейт?

КОМУ ПРИНАДЛЕЖИТ MCLAREN?

Ныне 40% акций

McLaren принадлежат концерну DaimlerChrysler, моторы которого стоят на серебристых машинах с 1995 года. По слухам, несколько лет назад Mercedes пытался выкупить остальные 60%, которыми владеют Рон и его давний деловой партнер Мансур Оджей, но стороны не договорились об условиях. Теперь, когда на борт поднялись Vodafone и Алонсо, акции McLaren наверняка возросли в цене.

Их стоимость – как и стоимость акций других команд – будет еще выше, как только развалится идея организации альтернативного чемпионата, с которой носит GPWC/GPMA. Одна из опор этой организации, команда Williams, недавно переметнулась на сторону FOM/FIA, присоединившись к Ferrari, Red Bull, Scuderia Toro Rosso и MF1. Это заметно ослабило позиции «раскольников», и ремарка Рона на встрече с прессой 14 декабря («все теперь движется навстречу друг другу») явно означает, что свое дело GPWC/GPMA уже сделала. Другими словами, удалось найти приемлемые решения в вопросах распределения доходов от телетрансляций, рекламы на трассах и деятельности Паддок-клуба, и сопротивление вскоре должно прекратиться. Ну а без такого лидера, как Рон Деннис, GPWC/GPMA вряд ли сможет существовать как альтернатива F1.

Сегодня, когда BMW единолично владеет командой F1, DaimlerChrysler может повторить Деннису и Оджею свое предложение. С другой стороны, заручившись 10-летним контрактом с Vodafone, Рон и Мансур и сами могут предложить DaimlerChrysler продать принадлежащие ей 40% акций. И то, и другое вполне возможно.

со, – то команда явно на подъеме, и это привлекает других солидных партнеров.

КТО БУДЕТ НАПАРНИКОМ АЛОНСО?

Контракт с Алонсо – невероятная удача для McLaren (что бы об этом ни думали Кими Райккёнен или Хуан Пабло Монтойя). С гонщиками у команды вообще все в порядке – своей очереди ждут Педро де ла Роса, Гэри Паффет и Льюис Хэмилтон.

В нахальстве Рону точно не откажешь! Зная о возможности перехода сверхбыстрого Райккёнена к старым соперникам из Ferrari, Деннис завязал затяжные переговоры с его сообразительными менеджерами, Дэйвом и Стивом Робертсонами, пытаясь это дело предотвратить. Между тем Робертсоны отнюдь не торопятся опровергать слухи о контактах Кими с Ferrari, скорее всего, рассчитывая поднять ценность своей суперзвезды, если Кими захочет продлить отношения с McLaren.

(Кстати, появившиеся недавно слухи о том, что Toyota предлагает Райккёнену \$100 млн, свидетельствуют о том, что Робертсоны по-прежнему играют свою игру.)

Теперь, когда подписан контракт с Алонсо, позиции Робертсонов заметно ослаблены. Можно

не сомневаться в том, что Рон хотел бы видеть в составе команды в 2007-м пару Алонсо–Райккёнен, но если Кими прельстится посулами Ferrari – что же, пара Алонсо–Монтойя тоже выглядит неплохо.

Ну а что сам Монтойя? Сегодня он знает, что в иерархии McLaren его номер – третий, и это его задевает. Вместе с тем его менеджер, опытный Джулиан Джекоби, внимательно следит за ситуацией вокруг Кими: если финн уйдет в Ferrari, лучшие условия для побед в гонках и лучшую зарплату Хуану сможет предложить только McLaren – и Джекоби это знает. Правда, он вынужден держать про запас и другой вариант – на случай, если контракт с колумбийцем в конце этого года не будет продлен. По мнению F1 Racing, Джекоби присматривается к Red Bull, Toyota и BMW.

Если же принять во внимание, что современные гонщики F1 стремятся подписывать контракты как можно раньше (Алонсо – свежий пример, но ведь и Монтойя подписал контракт с McLaren на се-

Уж не переговоры ли Кими с Ferrari подвигли Денниса к приглашению Алонсо?



ЭПОХА НЕДАВНИЙ

ХОРОШИЙ МЕСЯЦ...



...для Рона Денниса, потрясшего мир F1 огромным (\$800 млн) контрактом с Vodafone.

Спустя неделю он рассказал и об Алонсо – и его удивил, что при этом наверняка была видна из космоса.



...для соперников Михаэля Шумахера. Ему исполнилось 37, на что Эдди Эрвайн сказал: «Он соперничает с пацанами вдвое моложе и вдвое отважнее него». Звучит обидно.



...для Романа Русинова, дождавшегося своего часа. 25-летний россиянин неплохо показал себя на тестах команды MF1 Racing. Дашь следующий шаг!

ПЛОХОЙ МЕСЯЦ...

...для Флавио Бриаторе. Один из самых ловких менеджеров, Флавио поразил всех нас, упустив Фернандо Алонсо. Renault от этого тоже не в восторге.



...для российских гонщиков, надежды которых продемонстрировать свое мастерство в серии A1 оказались обмануты в силу странной позиции компании «Итера».



...для Нараина Картикеяна, не добившегося места тест-пилота Williams. Будем надеяться, его рупии все же сослужат индусу добрую службу.



См. другие материалы, с. 12



Дубль Honda выходит на старт
Super Aguri, вторая команда Honda, в конце концов получила право выйти на старт в 2006 году. Все 10 соперников сказали «да», и теперь осталось лишь внести \$48-миллионный депозит

С ЗАБОТОЙ О БУДУЩЕМ

ХЭМИЛТОН – МАКЛАРЕНОВСКОЕ ЗАВТРА

Будет ли у McLaren дубль? Не исключено; подтверждение тому – судьба юного Хэмилтона

McLaren известна своей скрытностью, когда речь идет о планах на будущее, но мы уверены в том, что эта команда по-прежнему планирует создать свой дубль. Почему? А вот почему.

В 2004 году Рон Деннис и Мартин Уитмарш вели переговоры с Расселом Кингом и Джоном Байфилдом из Essentially Sport (менеджерами Дженсона Баттона), намереваясь выпустить на трассы годовальные машины McLaren-Mercedes под флагом команды Team Dubai, которая должна была базироваться в бывшей штаб-квартире McLaren в Уокинге. Подробности переговоров остались неизвестны, но можно не сомневаться в том, что Денниса и Уитмарша интересовала возможность заработать на этом.

В 2005 году они предприняли вторую попытку – на этот раз с японской инвестиционной фирмой Direxiv, спонсором итальянской команды Durango в серии GP2. И вновь переговоры (пока) не закончились ничем, хотя F1 Racing считает, что точка в этой истории еще не поставлена.

Совершенно очевидно, что создание неофициального дубля McLaren под флагом Direxiv или под каким-то другим и с участием нынешних дублеров (Педро де ла Роса, Гэри Паффет и Льюис Хэмилтон) – вполне разумная идея. Мы уверены, что такое рано или поздно произойдет, особенно если новый регламент позволит (на что надеется президент FIA Макс Мосли) более скромным командам соперничать в относительно равных условиях с лидерами Ф1.

Добавим к этому заботу, с какой Рон Деннис опекает 20-летнего Льюиса Хэмилтона, признавая при этом желание поскорее вывести «своего» парня в Ф1. В этом сезоне Льюис поедет в серии GP2 в составе ART, и поскольку речь идет о лучшей команде серии, Хэмилтон просто обязан выиграть чемпионат. Если парень эту задачу решит, то Деннис обещает, что он выйдет на старт в Ф1 уже в 2007 году – правда, не в составе McLaren. (На встрече с прессой 14 декабря Рон сказал, что машину для дебюта Хэмилтону предоставит более скромная команда.)

Вам еще интересно? О'кей, а как вам такая новость: прежде

чем предоставить место третьему пилота BMW относительно неприметному поляку Роберту Кубице, Марио Тайссен запросил McLaren о возможности пригласить на эту роль в 2006 году Льюиса Хэмилтона. Рон отказал – и в Хинвиле и Мюнхене решили, что причина этого – ревнивое желание убе-

речь своего протеже от чужих посягательств.

Итак, если Хэмилтону предстоит дебютировать в Ф1 в 2007 году, но не в McLaren и не у ее соперников... тогда где же еще, как не в дубле McLaren! А кто может составить ему лучшую пару, как не

Педро де ла Роса!

Следите за новостями...



Хэмилтон на тестах GP2 в Хересе (вверху): его ждут великие дела

“Рон намекнул, что вскоре приведет Хэмилтона в Ф1, но не в McLaren”





Super Aguri: только для японцев

Пару Такуме Сато (который практически наверняка поедет в составе Super Aguri) составит один из японских гонщиков – либо Юдзи Ито, либо Сакон Ямамото (на фото), неплохо проявивший себя на Сузуке



Ричардс и Пенске думают об Ф1

Не только Дэвид Ричардс (на фото с Максом Мосли) думает о создании собственной команды Ф1. По словам президента FIA, вернуться в Формулу 1 не прочь и американец Роджер Пенске

ПРОРЫВ ПАФФЕТА



Паффет на зимних тестах в Хересе в декабре: забываемо!

ЧЕМПИОН DTM ПРОБИЛСЯ В Ф1

Гэри Паффет произвел неплохое впечатление на McLaren в декабрьских тестах и получил место тест-пилота на 2006 год. Он сменил Алекса Вурца и в паре с Педро де ла Росой будет работать над доводкой новинки McLaren – MP4-21.

Невозможно представить более удачный момент для перехода Паффета в McLaren. Учитывая слухи о создании второй команды, твердая рука и профессиональный подход к делу со временем могут помочь ему найти место боевого гонщика. Ведь должна же рано или поздно прерваться грустная традиция, когда тест-пилотам не удается повысить свой статус (спросите Педро де ла Росу, Энтони Дэвидсона, Марка Жене, Рикардо Зонту или Алекса Вурца).

«Мы уверены, что не ошиблись, отдав предпочтение Паффету, –



Мика поздравляет Паффета с победой в гонке DTM в Турции

сказал исполнительный директор McLaren Мартин Уитмарш. – Мы предпочитаем приглашать лучших, и Гэри великолепно соответствует этому условию».

Паффет впервые появился на тестах McLaren еще в 2000 году – это был его приз за победу в престижном ежегодном конкурсе молодых гонщиков, проводимом McLaren и журналом Autosport.

“Сам Хяккинен отметил, что Паффет готов к броску в Формулу 1”

В конце девяностых он блистал в британских молодежных чемпионатах, но из-за отсутствия необходимой спонсорской поддержки его формульная карьера прервалась.

Зато Mercedes предоставил ему место в своей команде в кузовной серии DTM. На третий год он обставил таких грандов, как Мика Хяккинен, Жан Алези и Бернд Шнайдер, – и завоевал чемпионский титул, заслужив аплодисменты от самого Хяккинена, заявившего, что британец вполне готов к броску в Ф1.

И Гэри наконец-то получил возможность подтвердить это на тестах...

ЦЕПНАЯ РЕАКЦИЯ

ПЕРЕХОД АЛОНСО – ЗНАК ГРЯДУЩИХ ПЕРЕМЕН?

Безусловно, подписание Фернандо Алонсо четырехлетнего контракта с McLaren – главная новость последних месяцев, которая по принципу домино может вызвать цепную реакцию во всей системе Ф1, как известно, равновесием не отличающейся. Став чемпионом мира, он намекнул своему менеджеру Флавио Бриаторе, что неплохо бы поговорить о повышении зарплаты, ибо гонорар порядка \$8 млн в год не соответствует его, Фернандо, новому статусу. Бриаторе, зная жесткую позицию Renault по этому вопросу, оттягивал разговор или вовсе его избегал. И тогда Алонсо воспользовался оговоренным в его контракте правом самостоятельно, независимо от воли менеджера рассматривать любое предложение, условия которого окажутся более привлекательными. Тут и подоспел McLaren, к тому моменту уже заключивший долгосрочное соглашение с Vodafone (см. с. 10).

Все это выглядит вполне логично, ведь Алонсо сегодня – мечта любого спонсора, и деньги под него дадут с удовольствием. По слухам, испанец, примерив серебристый комбинезон McLaren, будет получать в два с половиной раза больше, чем в Renault.

Комментируя все эти новости, специалисты почти единодушно:

потеря Алонсо неизбежно подтолкнет Renault к уходу из Ф1, поскольку она усиливает и без того негативное отношение руководства компании к этому гоночному проекту. Нынешнего главу концерна Карлоса Гозна отличает предельно прагматичное видение проблемы: спорт – это маркетинговый инструмент, который должен помогать продавать автомобили. Если же по каким-то причинам рост сбыта не происходит, несмотря на двойной успех Renault в Ф1, значит, этот инструмент неэффективен. А результаты прошлого года, увы, говорят о том, что на рынках Западной Европы французы свои позиции теряют. И потому они запросто могут продать команду, сохранив свое присутствие в Ф1 лишь в качестве поставщика моторов, как это уже было в начале 90-х.

Кстати, людская молва уже нашла и потенциального покупателя: Дэйв Ричардс, который в 1997–1998 годах уже руководил этой командой, носившей тогда имя Benetton. И хотя Ричардс в интервью *F1 Racing* эти предположения не подтвердил, тем не менее он заявил, что поддерживает политику FIA, направленную на снижение затрат: «Я твердо верю, что через год-два в Ф1 появится место и для небольших частных команд».





Минарди покинул Toro Rosso

Джанкарло Минарди покинул основанную им команду, переименованную ныне в Scuderia Toro Rosso. Ему не удалось договориться с новыми владельцами о том, какую роль он будет там исполнять

БОЛЬШАЯ ПОЛИТИКА

ПОСОЛЬСТВО ФОРМУЛЫ 1

В декабре в России создано представительство команды MF1 Racing. Его глава Елена Александрова отвечает на вопросы *F1 Racing*

Какие задачи решает создание российского представительства команды MF1 Racing?

— Наше представительство — это, по сути, своеобразное «посольство» Формулы 1 в России. Если коротко, то наша задача — обеспечить России достойное место в Ф1. Речь идет прежде всего о появлении российского гонщика в составе MF1 Racing и о привлечении в команду российских спонсоров. Одно невозможно без другого, ведь Формула 1 сегодня — это не только спортивное зрелище, но и очень серьезный бизнес. И мы работаем ради того, чтобы Россия стала полноценным и полноправным участником этого спорта и этого бизнеса.

Какие планы у представительства на этот год?

— Прежде всего продолжение переговоров с потенциальными спонсорами. После тестов Романа Русинова интерес к MF1 Racing в России возрос многократно, и мы рассчитываем обратить этот интерес на пользу команде. Помимо этого, мы, конечно, займемся популяризаци-

ЕЛЕНА АЛЕКСАНДРОВА

Родилась в Ленинграде, выросла в США. В 1997 году окончила МГУ. Одновременно с обучением на социологическом факультете начала работать в табачной индустрии (маркетинг и PR). Занималась корпоративными коммуникациями в компании Gallaher Group в Москве и в Лондоне. В 2004 году, вернувшись в

Москву, получила от Эдди Джордана предложение представлять интересы его команды в России. После покупки Jordan Grand Prix Алексом Шнайдером занималась продвижением команды в России в качестве PR-директора. В декабре 2005 года была назначена главой представительства команды в России.



ей Формулы 1 в России, будем работать с прессой, займемся созданием российского фан-клуба нашей команды и поиском новых талантов.

Российская команда Ф1 — PR-ход или стратегия?

— Я бы не стала разделять эти два понятия: продуманная стратегия обязательно включает в себя PR-поддержку. Стратегическая цель была определена основателем команды Алексом Шнайдером еще год назад — российский гонщик в российской команде с рос-

сийскими спонсорами. Сами понимаете, чтобы привлечь спонсоров, без PR не обойтись, ведь мы предлагаем российским компаниям то, что никто прежде им никогда не предлагал: глобальный маркетинг с использованием глобального и самого

зрелищного вида спорта. Говоря на языке бизнеса, мы выводим на рынок уникальный новый продукт, которому, как и любому новому продукту, нужна реклама. **Учитывая, что прошлый сезон был сезоном проб и ошибок и проходил в экстремальных условиях, какие задачи на 2006 год (минимум/максимум) ставят перед командой ее владельцы?**

— В Формуле 1 нет такого понятия, как задача-минимум. Согла-





Жерар «Жабби» Кромбак, 1929–2005

Как написал Питер Уиндзор: «Это был дотошный человек, фанат Lotus, знаток людских душ; глава и владелец команды, эксперт в области регламента; политик, журналист и многое другое. Плюс ко всему этому он был оригинал»



Физикелла стартует в GP2

Не сам, разумеется. Физико заключил партнерское соглашение с Паоло Колони (на фото – слева), команда которого – Coloni – выступает в серии GP2. У самого Джанкарло тоже есть команда – в итальянской серии F3000

ситесь, в этом виде спорта, как, впрочем, и в любом другом, все стремятся добиться максимально высокого результата. На самом деле задача формулируется предельно просто – провести предстоящий сезон лучше, чем прошедший: сохранить высокий уровень надежности техники, сократить отставание от соперников, максимально эффективно использовать ресурсы, имеющиеся в распоряжении команды, и привлечь новые.

Что касается конкретных результатов, то сейчас сложно что-либо загадывать, потому что сезон-2006 будет, пожалуй, одним из самых непредсказуемых за последние несколько лет: переход от моторов V10 к V8 может смешать карты и изменить расстановку сил. Но мы точно знаем, что Toyota сделала отличный двигатель, а наша машина 2006 года – это по-настоящему новая и современная машина Формулы 1, так что у нас есть все шансы преподнести соперникам сюрпризы.

Какое место в планах команды отводится российским спонсорам и партнерам? Есть ли успехи в переговорах с ними?

– Мы готовы ответить российским спонсорам и партнерам команды центральное место, но, сами понимаете, это зависит в первую очередь от желания самих компаний. Я считаю, что успехи, несомненно, есть, потому что сегодня российские компании, с которыми мы контактируем, благодаря нам лучше понимают, в чем суть Формулы 1 как маркетингового инструмента, и с интересом идут на контакт. Мы с самого начала понимали, что процесс поиска спонсоров в России будет трудным, и не рассчитывали, что к нам сразу же выстроится очередь. Все-таки ставки здесь очень высоки, поэтому прежде чем прийти в Формулу 1, любой потенциальный спонсор должен четко понять для себя, каким образом он будет использовать свой альянс с командой.

Как в MF1 Racing оценивают результаты тестов с участием Романа Русинова?

– На всех в команде произвели большое впечатление как результаты, показанные Романом в Хересе, так и его профессионализм в работе с инженерами. Когда в тестах участвует гонщик из

новой для Формулы 1 страны – такой, как Россия, – всегда есть определенные сомнения. Но Роман не только развеял все опасения, но и превзошел ожидания команды. В Хересе он доказал, что является гонщиком высшего класса, достойным уровня F1.

Как вы планируете сотрудничать с Романом в дальнейшем? Возможно ли его участие в пятничных тренировках, дебют в ГП?

– Команда заинтересована в продолжении сотрудничества с Русиновым как с конкурентоспособным российским гонщиком. В то же время рынок пилотов очень большой, и свою роль, помимо конкурентоспособности, играет и спонсорская поддержка. Мы уверены, что в 2006 году после успешных тестов Русинова в Хересе нам удастся привлечь в команду российских спонсоров. Мы готовы привлекать Романа к тестам по ходу сезона, в том числе и по пятницам в дни Гран При. Вопрос о его дебюте в гонках в 2006 году пока не стоит, поскольку Роману необходимо прежде набраться опыта за рулем машины Формулы 1, чтобы затем успешно и стабильно выступать в гонках.

Есть ли на примете у MF1 Racing другие гонщики? Планирует ли команда заниматься их отбором и подготовкой?

– В настоящее время мы ведем дискуссии с РАФ, чтобы определить окончательный формат программы поддержки российских гонщиков. Ее суть состоит в том, что мы готовы предложить российским гонщикам возможность сделать карьеру в международном автоспорте и вырасти до уровня Формулы 1. Для решения этой задачи у нас есть команды в F1 и в Евросерии F3. Как известно, ни одно из существующих в России автоспортивных «предприятий», кроме MF1 Racing, не может предложить пилотам прямой выход в F1.

При отборе участников нашей программы для нас важны талант гонщика, его скорость, наконец, его желание связать свое будущее в долгосрочной перспективе с MF1 Racing. Роман Русинов – первый участник программы поддержки российских пилотов, и опыт работы с ним поможет нам решить, какой у нее будет формат.

«ИТЕРА» МЕНЯЕТ КУРС?

Похоже, группа «Итера» готова покинуть серию A1. Возможно, ради F1



Разобраться в политике «Итеры» в автоспорте ничуть не легче, чем в российско-украинских газовых отношениях. Громко заявив о своем дебюте в кольцевых гонках в серии A1 Гран При – под гром барабанов и звон литавр, с высадкой мощного десанта руководителей и гостей компании на один из этапов, с рекламными щитами на трассе и обещаниями провести в России не только одну из гонок, но и запустить и собственное первенство в этом классе, – уже через месяц она резко ограничила свою активность и потихоньку ушла в тень, объяснив свое отсутствие на последних этапах различными «техническими причинами».

«Мы заключили соглашение на три года, и «Итера» оплатила участие российской команды на протяжении всего этого периода – за три сезона! – сообщил F1 Racing исполнительный директор серии Тони Тейсейра. – Она провела свою первую гонку в Португалии, затем выступила в Австралии, а перед Малайзией прислала мне письмо: «Мы не готовы! У нас нет гонщиков, нас не устраивает обслуживающая нас команда. Мы ведем переговоры о технической поддержке с другими. Как только решим все эти вопросы – мы вернемся в гонки». Та же история повторилась и в Дубае: «Мы по-прежнему не готовы. Нам нужна бригада механиков, нам нужна группа подготовленных гонщиков. Как только все будет в порядке, мы вернемся».

Я так понял, что они хотят собраться с силами, подготовить сильную команду и выступать в первых рядах».

Однако там же, в Дубае, мы услышали другую версию – от представителя «Итеры» Бориса Айхлера, приехавшего на этап

серии A1 в качестве наблюдателя.

«Мы не уверены в долговечности этого проекта, – заявил господин Айхлер. – На эту тему ходит много разных слухов, которые нас настораживают. Кроме того, мы считаем, что переплатили за лицензию, а другим командам, говорят, она вообще досталась бесплатно».

Вот те раз! Но о чем же думали консультанты, когда рекомендовали группе «Итера» вступить в этот проект?!

«Нам говорили, что это престижный чемпионат, что у гонок A1 Гран При большая зрительская аудитория, но этого мы пока не увидели. Кроме того, у нас нет гонщиков, чтобы выставить их в этой серии», – поясняет Борис Айхлер и добавляет: «Мы консультировались с Берни Экклстоуном, и он сказал нам, что лучше было бы вложить средства в Формулу 1».

Выходит, дверью ошиблись, попали не туда? У F1 Racing есть основания полагать, что это именно так, и сегодня группа «Итера» всерьез присматривается к другому российскому гоночному проекту – команде MF1 Racing, которая заявляет о готовности выпустить на трассы Гран При Формулы 1 русского гонщика, как только он заручится поддержкой российских спонсоров.

Ну а какая же судьба ждет нашу команду в серии A1?

«Сегодня слово за президентом группы «Итера» Игорем Макаровым – будущее российской команды в его руках. Он сказал мне, что если я смогу найти покупателя на российскую лицензию, он ее уступит – и я ишу такой вариант, – говорит Тейсейра. – Мы хотели бы, чтобы Россия была представлена в нашей серии, и я знаю, что в вашей стране есть люди, интересующиеся участием в гонках A1, – они уже обращались ко мне.

Но сегодня лицензия принадлежит группе «Итера», и все вопросы надо адресовать Игорю Макарову».

СЕРГЕЙ РОМАЩЕНКО 1987–2005



В это трудно поверить, это невозможно постичь...

16 декабря в автокатастрофе погиб Сергей Ромащенко – чемпион России, прекрасный парень, один из наших «дюжины».

Только вчера мы с удовольствием отмечали его достижения, с надеждой следили за тем, как развивается его карьера.

«Как дела, Серега, как успехи?» «Нормально», – простой ответ на простой вопрос – и неизменная улыбка. Тихая, счастливая улыбка человека, искренне радующегося жизни.

Его карьера чем-то напоминала историю о гадком утенке, на наших глазах превращающемся в прекрасного лебедя. Специалисты не спешили раздавать ему авансы: «Для серьезных дел сыроват...» Вместе с тем они охотно признавали: «Талантлив необычайно».

За три года Сергей совершил гигантский скачок из любительского картинга к титулу чемпиона страны. Это был настоящий герой: способный, упорный, трудолюбивый и при этом искренний, дружелюбный и открытый для всех. Это таких, как он, имеют в виду, когда говорят о потенциальных чемпионах, людях, наделенных талантом от бога, но не всегда имеющих возможность раскрыться по-настоящему.

Победа в чемпионате страны открывала перед ним массу возможностей для карьерного роста. У него было все, чтобы со временем занять место рядом с нашими лучшими гонщиками – а может, и

пойти дальше. Он мог стать примером для всех, кто увлечен скоростью.

Мог... До чего же больно говорить в прошедшем времени о парне, прожившем на свете чуть больше восемнадцати лет!..

Юрий Ким, организатор чемпионата России в классе Формула «Русь»: «Он обратил на себя внимание с первых же тестов. Дебютную гонку он закончил последним, а затем – настоящий взлет: всего за год Сережа прошел путь от замыкающего до победителя гонки. А потом стал у нас чемпионом России. Но все мы любили его не за это. Он обладал потрясающими человеческими качествами. Я не знаю ни одного человека, с которым у него были бы напряженные отношения. Он всегда улыбался, был открыт для всех, отличался добротой и был душой в любой компании».

Евгений Малиновский, глава команды «Лукойл Рейсинг»: «Гибель Сергея – это потеря не только хорошего спортсмена, но и близкого нам человека, успевшего стать членом нашей гоночной семьи. Сергей, веселый, жизнерадостный и целеустремленный, был любим всеми, мне кажется, даже соперниками. Мы хотели продолжать работать с ним».

Даниил Мове, гонщик: «Серега был мне по-настоящему близким человеком. У нас похожие судьбы – мы оба пробивались в спорт через прокат, оба на последние гроши, очень многое делали вместе... Последнее время мы были друг для друга главными соперниками. Случались столкновения, жесткая борьба, но, несмотря на это, мы всегда оставались друзьями. Он вел себя очень достойно, был настоящим мужиком.

В тот вечер мы вместе тренировались в одном из картинговых клубов: я подсказывал Сереге, а он мне. Потом прощались: «Счастливого, Серег, спасибо большое!» – «Тебе спасибо! До завтра!» Он улыбнулся как всегда, еще раз поблагодарил... И ушел...»

ЭФИРНЫЕ ДЕЛА

ФОРМУЛА 1 ДОКАТИЛАСЬ... ДО REN TV

Привьется ли в России европейская гоночная телекультура?

В 2006 году российским автогоночным фанатам предстоит выработать для себя новую привычку – привычку смотреть REN TV. Отныне именно этот телеканал обладает правами на трансляцию гонок Формулы 1 на территории России. О том, к чему нам с вами в этой связи готовиться и чего ожидать, поговорим чуть позже. А пока – краткая лекция о международном положении.

В глобальном масштабе последние два сезона наблюдается заметное снижение зрительского интереса к Формуле 1. В 2004 году это пытались объяснить излишней предсказуемостью исхода как большинства Гран При,

персоналий: чехарда с техническим регламентом, которую устраивает FIA, вызывает недоумение и тоже отталкивает людей от экранов.

Но неужели столь безрадостная картина наблюдалась везде? В большинстве стран – да, но, к счастью, не во всех. В Финляндии аудитория приросла на 10%, а в Испании – аж на 61%! Тут все понятно: за борьбой Кими Райккёнена и Фернандо Алонсо их соотечественники следили, затаив дыхание.

Как на этом фоне выглядят перемены, происходящие в российском телеэфире? В последнее время ВГТРК задвинул Формулу 1 на канал «Спорт»,

“Глава отдела телевизионных лицензий FOM Иан Холмс подтвердил *F1 Racing*, что правом транслировать гонки Формулы 1 в России начиная с 2006 года обладает канал REN TV”



так и чемпионата в целом, поскольку Михаэль Шумахер был практически недостижим для соперников. Но в прошлом сезоне, когда Ferrari демонстрировала далеко не лучшую форму, а мы стали свидетелями рождения нового чемпиона, общемировые телерейтинги упали еще на 7%. Оказывается, когда побеждает не Шуми, а кто-то другой, итальянцам и немцам это уже не так интересно. Судите сами: в Германии гонки Формулы 1 смотрели на 13% меньше, а в Италии – на все 23%. Впрочем, интерес публики зависит не только от

имеющий неубедительные рейтинги, что, безусловно, не прибавило популярности автогонкам. Сегодня появилась надежда, что в 2006 году маятник качнется в обратную сторону, поскольку знамя Формулы 1 подхватили новые бойцы, которые уже начали готовиться к грядущим сражениям за отечественную телеаудиторию.

Глава отдела телевизионных лицензий FOM (Formula One Management) Иан Холмс, т. е. один из непосредственных подчиненных Берни Экклстоуна, подтвердил русской редакции

F1 Racing, что, начиная с чемпионата мира 2006 года, правами на трансляции гонок Формулы 1 на территории России обладает канал REN TV. К сожалению, руководство самой телекомпании как-либо комментировать сей факт пока отказывается.

Но почему REN TV? В прошлом году 30% акций телекомпании приобрел немецкий медиагигант RTL Group, которому принадлежит одноименный канал RTL, уже много лет транслирующий Ф1 в Германии. Логично предположить, что новые совладельцы REN TV хотят при помощи Ф1 привлечь к своему российскому проекту новых зрителей. У немцев накоплен колоссальный опыт по этой части. То, как они работают с Формулой 1 у себя дома, можно считать идеалом, к которому надо стремиться всем, кто берется за подобное дело. Достаточно сказать, что, кроме прямых трансляций Гран При, великолепная творческая команда RTL готовит аналитические программы, где подробнейшим образом разбирается все, что происходит во время гоночного уикенда. В роли одного из комментаторов выступает экс-пилот Ф1 Кристиан Даннер, а главным экспертом является сам Ники Лауда, человек-легенда. Специальные телебригады работают в паддоке, в боксах и на пит-лейне, ведя постоянную охоту за героями и анти-героями каждого из этапов чемпионата, и все это выливается в многочасовое интерактивное шоу.

Насколько нам известно, элементы такого подхода предполагается постепенно внедрять

и на REN TV, хотя ясно, что это потребует и немалых средств, и подготовленных телевизионных профессионалов, которых в нашей стране пока явный дефицит. Но это пока. Судя по всему, у REN TV – дерзновенные планы, и *F1 Racing* будет с интересом следить за развитием нового проекта. А если учесть, что команда MF1 Racing будет выступать под российским флагом, а в ее тестовой программе, возможно, будет участвовать Роман Русинов

(подробнее на эту тему на с. 74), то при удачном стечении обстоятельств REN TV вполне может рассчитывать на повышенное внимание со стороны как болельщиков, так и рекламодателей.

Звезда RTL Кай Эбель:
в настоящем шоумене все
должно быть прекрасно –
и штаны тоже!





Сузука и Шанхай меняются местами

ГП Японии и Китая поменялись местами в календаре 2006 года: в Шанхае гонка пройдет 1 октября, а на Сузуке – 8-го. По слухам, в 2007 году японский этап может переехать на Fuji Speedway (на фото)



Педро де ла Роса тестирует новый Мерс в Барселоне: «Новые ощущения»

СИЛОВАЯ ИГРА

V8 – ДЛЯ ТЕХ, КТО УМЕЕТ ДУМАТЬ

Они неплохо звучат, но требуют иной техники вождения – и вообще создают массу проблем

Теперь уже можно не опасаться, что моторы V8 будут звучать как-то не так. Да, «восьмеркам» недостает нескольких верхних нот, которые брали их предшественники, но, как показали предновогодние тесты, 2,4-литровые моторы, раскрученные до 20 000 оборотов, могут выпевать вполне достойные арии.

пилот McLaren Педро де ла Роса. – У тебя больше времени на раздумья, ты должен лучше чувствовать машину – она теперь работает не на самом пределе. Ты должен чувствовать скольжение сразу, едва машина начнет терять сцепление с трассой».

Дженсон Баттон добавляет: «Это становится заметно, когда

допущена ошибка. Тяги не хватает, чтобы вытащить себя из сложной ситуации. Это должно отразиться на стабильности вождения. Очень важно ехать плавно».

ПРОБЛЕМЫ НАДЕЖНОСТИ

Между тем в конце прямых нынешние машины едут лишь на 10 км/ч медленнее, поскольку

недостаток мощности компенсируется снижением прижимной силы. Некоторые быстрые повороты, где раньше приходилось сбрасывать газ и думать о балансе, теперь можно пролетать в пол, избавляясь тем самым от нестабильности задка.

Но ценой этого может оказаться надежность мотора. Ны-

ЧТО ДУМАЮТ ГОНЩИКИ

Хотя не всем довелось опробовать новые моторы, когда они впервые появились на испытательных трассах летом, крепнет уверенность в том, что езда с V8 доставляет немалое удовольствие, хотя и требует корректировки техники вождения, в частности на выходе из поворотов, – чтобы не потерять тяговое усилие, нужно активнее и точнее работать педалью газа.

«Все происходит несколько медленнее, – рассказывает тест-

КТО ТЕПЕРЬ ПРАВИТ БАЛ?

После снижения мощности моторов Ф1 почти с 1000 л. с. до каких-то 750 л. с. можно ли утверждать, что Королева автоспорта по-прежнему царствует в мире мощных моторов? Судите сами...

Champ Car	С наддувом, на метаноле	2,65 л, V8,	750 л. с.*
Ф1, «восьмерка»	Без наддува	2,4 л, V8,	750 л. с.
Ф1, «десятка»	Без наддува, с рестриктором	3,0 л, V10,	750 л. с.
Indy Racing League	Без наддува, на метаноле	3,0 л, V8,	670 л. с.
Grand Prix Masters	Без наддува	3,5 л, V8,	650 л. с.
GP2	Без наддува	4,0 л, V8,	580 л. с.
A1GP	Без наддува	3,4 л, V8,	520 л. с.**

* 800 л. с. с кнопкой boost ** 550 л. с. с кнопкой boost



Williams скупили весь!

Аукцион по продаже коллекции машин Williams F1, назначенный на середину декабря, был отменен после того, как китайский предприниматель и гонщик Арон Хсю купил ее целиком за \$13 млн



Найдж благословил своих сыновей

Чемпион мира Найджел Мэнселл благословил своих сыновей, 17-летнего Грегга и 21-летнего Лео, на выступление в британской Формуле BMW в 2006 году. «Оба неплохо проехали тесты, и мы надеемся на хорошие результаты»

не, когда машины дольше идут в полный газ – по нашим прикидкам, процентов на 10, – инженеры опасаются за моторы, особенно на таких трассах, как Монца, где и так 70% дистанции приходится с полностью открытым газом.

Разумеется, конструкторы напряженно ищут способы решения этой проблемы. Но «восьмерки» к тому же больше подвержены вибрациям, чем «десятки», и должны быть лучше поддрессорены, чтобы избежать лишних отказов. В Барселоне в ноябре сбой в электрооборудовании и системах гидравлики были обычным делом на длинных дистанциях.

ХИТРОСТИ БАЛАНСА

Ко всему прочему, возрастают опасения, что разрешение использовать «придушенные» «десятки» (сделанное в интересах Minardi) может отыгаться самым неожиданным образом.

Регламент разрешает небогатым командам ставить на свои машины более дешевые моторы – «десятки» с 77-миллиметровым рестриктором на впускном коллекторе и ограничителем оборотов, установленным на значении 16 700. Многие специалисты считают, что мощность «десяток» при таких условиях будет слишком высока.

Продажа Minardi компании Red Bull может привести к тому, что Scuderia Toro Rosso будет агрессивно пробиваться в середину пелетона – к неудовольствию тамошних завсегдатаев.

«Как оценить результаты Scuderia Toro Rosso? – вопрошает технический директор Red Bull Racing Марк Смит. – Если они пробьются в середину, то за счет чего – шасси или мотора? Объективно ответить на этот вопрос будет очень непросто».

Существуют даже опасения, что неудачно выступающая команда может вернуться к V10 по ходу сезона, поскольку на обязательном использовании V8 регламент не настаивает – это не более чем джентльменское соглашение.

Технический директор Toyota Лука Марморини добавляет: «Надеюсь, в FIA понимают, что “придушенная” “десятка” – это все же по-прежнему лучше, чем V8. Попытки ввести эквиваленты в F1 еще ни разу не сработали».

АЛАЯ ЗАРЯ

ЖЕРЕБЦЫ С НОВА ГОТОВЫ ВЗБРЫКНУТЬ



Масса работает в Валенсии в преддверии январской презентации Ferrari

Toyota уже показала себя, Red Bull накануне 2006 года у всех на устах, а Williams и BMW-Sauber заняты сменой поставщиков двигателей и других партнеров.

Между тем пока большинство команд собралось в Испании, Ferrari потихоньку работала в Бахрейне, Муджелло и Валенсии, появившись вместе с другими в Хересе лишь на испытаниях шин Bridgestone.

В 2006 году Ferrari – больше, чем кому-либо – нужно показать себя. Что же происходит сегодня за закрытыми дверями Маранелло? Наши шпионы кое-что разузнали...

МОТОР

Инженеры Ferrari довольны накатом нового мотора 056, который в ноябре наездил больше, чем, скажем, в феврале накануне минувшего сезона. Сотрудники Паоло Мартинелли и сегодня бьются над повышением мощности. По слухам, она достигает 700 л. с., но в Ferrari хотят добавить еще 50 л. с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Команда планирует внедрить коробку с прямым переключением передач. Она работает в комплекте со двоянным сцеплением, чтобы избежать потери оборотов в момент переключения. Над этой коробкой в Ferrari работают давно, но технические проблемы вынудили отказаться от ее использования в 2005-м.

ШАССИ

Новая машина будет похожа на F2005, разве что задняя подвеска у нее будет не столь радикальная. Кроме того, конструкторы пытаются максимально компактно расположить мотор и совершенно уверены в том, что им удастся исправить огрехи аэродинамики, проявившиеся в 2005-м. Аэродинамисты уже предложили несколько радикальных идей. На трассы машина должна выйти уже в январе.

ТЕСТЫ

В отличие от других команд Ferrari игнорировала запрет на проведение тестов в ноябре и работает без перерывов. Скудерия запланировала еще три сессии в Бахрейне, главным образом потому, что это позволит провести необходимые испытания в условиях высоких температур. Это удобно и для Bridgestone, разрабатывающей новые смеси и модели шин.

ШИНЫ

Хотя Фелипе Масса этого и не подтверждает, Ferrari, по слухам, подобрала новые модели шин на тестах в Валлелунге. Учитывая, что и Williams, и Toyota неплохо отзываются о японской резине, вряд ли кого удивит, если Ferrari предстанет в полном блеске в 2006 году. К тому же кое-кто из гонщиков Michelin был отнюдь не рад преимуществу французов в прошлом сезоне.

Тесты, с. 134

КРАСНО-БЕЛЫЙ МАРШ

Ferrari



Знаменитая rosso corsa – ныне синоним рекламы табака

Honda



Солнце восходит на (не совсем) белом фоне Honda Racing

Toyota



Взгляните, как красное расплескано по корпусу машины

Midland



Корпоративные цвета MF1: правда, вместо белого – серый

McLaren



В McLaren уверяют, что не будут использовать оригинальные цвета Vodafone. Видимо, раскраска у них будет более яркая



Зонта продлил контракт с Toyota

Рикардо Зонта еще на год остается в Toyota в роли ее третьего гонщика. Он работал на гонках по пятницам с 2004 года, но в 2006-м вынужден будет ограничиться обычными тестами, поскольку сезон-2005 Toyota закончила четвертой

ОСОБЫЙ ОБЪЕКТ

ПИЛОТЫ – НАПРАВО, ЛЕТЧИКИ – НАЛЕВО!

Началась реконструкция гоночного кольца в подмосковном Мячково. Причем масштабы переделок таковы, что правильнее считать происходящее строительством совершенно новой трассы

Как известно, мячковское гоночное кольцо находится на территории аэродрома малой авиации, причем действующего, в отличие от Силверстоуна. По правилам летной безопасности доступ на такие объекты возможен лишь через пункт контроля – такое требование предъявляется ко всем без исключения аэропортам и аэродромам. Вот почему вскоре после завершения сезона-2005 мячковский аэродром стали приводить в соответствие с этими требованиями. В результате гоночная «петля» лишилась отрезка, проходившего по взлетно-посадочной полосе и рядом со стоянками самолетов – то есть примерно 65–70% своей протяженности. Фактически на этом в шестилетней истории мячковской трассы можно было бы ставить точку. Однако гонки здесь возобновятся уже этой весной!

“Оставить столичный регион без автогонок было бы преступлением”

«Можно сказать, что кольцо в прежней конфигурации исчезнет навсегда, но оставить столичный регион вообще без гонок и тестов было бы просто преступлением», – говорит Шота Абхазава, организатор чемпионата страны в классе Формула 1600 и руководитель проекта реконструкции Мячково.

За новеньким забором аэродрома вовсю идет строительство – уже видны контуры будущей трассы, ведется укладка «подушки» и первых слоев покрытия. К маю будет сдана в эксплуатацию первая очередь – кольцо длиной 3,24 км. В дальнейшем здесь планируется создать полноценный гоночный



С первого взгляда видно, что гонки на «Москве» можно проводить в самых разных конфигурациях. Строительство началось в конце осени и возобновится весной, когда будет уложен верхний слой асфальта



комплекс, включающий в себя стационарные боксы (впервые в стране!) и асфальтовую «петлю» длиной 3,78 км.

«Уже на этапе планирования мы заложили возможность проведения гонок как по часовой стрелке, так и против. Кроме то-

го, здесь будет не одна, а несколько возможных конфигураций «дорожки», – поясняет Шота Абхазава.

Организаторы намерены получить для трассы лицензию FIA третьей категории, что позволит проводить в Мячково со-

ревнования национального уровня. Название для будущего автодрома еще не выбрано. Скорее всего, он получит лаконичное имя «Москва». Первые соревнования обновленная (а точнее сказать – новая) трасса примет уже в июне.



Хорошие новости для Хейкки

Решение Фернандо Алонсо уйти в McLaren – хорошая новость для тест-пилота Renault Хейкки Ковалайнена. По словам главы команды Флавио Бриаторе, 90% за то, что финн будет выступать в ее составе в 2007 году



Ральф «развелся» с Вилли

Ральф Шумахер разорвал свои отношения с Вилли Вебером, помогавшим ему на протяжении 13 лет. «У нас не осталось общих точек соприкосновения для дальнейшей совместной работы», – прокомментировал это событие Вебер



ПАПАРАЦЦИ

ПОЛИЦИЯ НРАВОВ НАСТУПАЕТ: С 2006 ГОДА ПОДОБНОГО РОДА ВЕСЕЛЬЕ ЗАПРЕЩЕНО



1 Монако '29 «У. Уильямс» выигрывает самую первую гонку в Монте-Карло за рулем Bugatti **2** Силверстоун '48 Виллорези побеждает на Maserati **3** Эйнтри '57 Британец впервые выигрывает за рулем британской машины – это Мосс на Vanwall **4** Аргентина '75 Ройтеман третий – и команда в восторге **5** Силверстоун '81 Уотсон приносит победу McLaren **6** Кьялами '85 Найдж приветствует команду Williams **7** Херес '90 Прост побеждает за рулем Ferrari **8** Нюрбургринг '97 В Williams рады победе Вильнёва **9** Монако '01 Jaguar ликует – Эрвайн на подиуме **10** Сузука '02 Сато финиширует 5-м на Jordan **11** Сузука '04 13-я победа Шуми в том сезоне **12** Шанхай '05 Финальная победа чемпиона Алонсо! Урраааааа!!



Вурц ставит на будущее

Алекс Вурц покинул McLaren, чтобы стать тест-пилотом Williams. Австриец считает, что в 31 год он вполне еще может вернуться в гонки Гран При, и Williams – лучшее место для старта новой карьеры

ПАХНЕТ ЖАРЕННЫМ

В ШТАБ-КВАРТИРЕ HONDA НЕСПОКОЙНО

Боссы жаждут побед, а уволившийся спец по аэродинамике жалуется на отсутствие поддержки

Раз большой начальник Ясухиро Вада сказал, что в 2006 году ждет от команды как минимум побед, а то и титула, значит, главе команды Нику Фраю будет жарко?

«Все нормально, – заявил Фрай нашему журналу. – Конечно, мы хотим выигрывать гонки и титулы, и я не удивлен, что Вада-сан об этом говорит. Все правильно. Накануне боя оба боксера бахвалятся, что оторвут сопернику башку, а через день выясняется, что один из них ошибался. Но ведь никто потом не осуждает проигравшего за то, что он переоценил свои силы, правильно? Просто мы нацелены на победы и не боимся об этом говорить».

Разумеется, критиков у Фрая хватает как внутри команды, так и за ее пределами. В декабре подал в отставку главный аэродинамист Виллем Тоет; но перед этим он отправил Фраю письмо,

содержание которого стало известно всей команде. Тоет объяснил свой уход тем, что не чувствовал поддержки руководства, прямо указывая на Фрая.

«Решение об отставке далось мне с большой болью, – писал Тоет, – и я прошу прощения за неудобства, которые, возможно, причиняю коллегам. Но дурным словом меня поминать не будут».

Реакция Фрая была такой: «Виллем откровенно высказал свое мнение, с которым я согласен не во всем, но желаю ему удачи в будущем».

Один из ведущих инженеров Honda по секрету шепнул *F1 Racing*, что подход Тоета к делу становился все более бессистемным. Сам Тоет никаких комментариев не давал.

Мы также узнали, что летом 2005 года технический директор Honda Джеф Уиллис предложил тогдашнему техническому



Фрай отрицает, что над ним сгущаются тучи: «Мне беспокоиться нечего»

директору McLaren Эйдриану Ньюи подумать о переходе в их команду. В японской штаб-квартире Honda об этом просто мечтали. Но, по слухам, именно Фрай виноват в том, что переманить Ньюи не удалось. Впрочем, Фрай это отрицает: «Джеф провел с Эйдрианом лишь предварительную беседу, но в итоге мы решили, что личность масштаба Эйдриана Honda не нужна. И это поняли все».

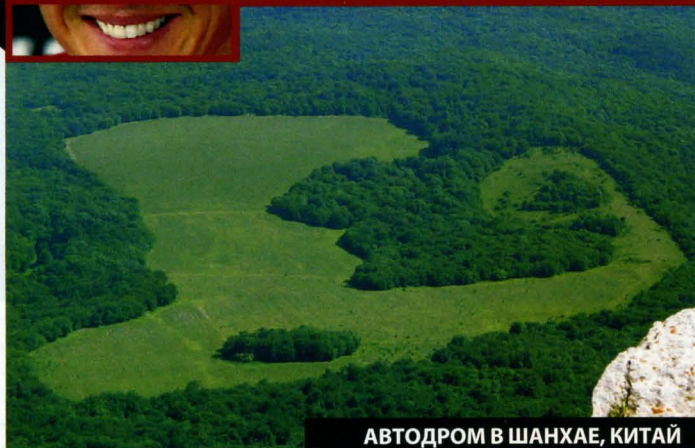
При всей убедительности подобных объяснений понятно, что никак иначе на эти обвинения Фрай отреагировать и не мог. И, разумеется, самый неприятный слух, циркулировавший во время тестов в пaddockах Барселоны и Хереса, состоит в том, что Фрай и сам может потерять работу.

Комментарий Ника был таким: «Чушь! Я на сей счет вообще не беспокоюсь».



КОНКУРС ДВОЙНИКОВ

Вот, оказывается, где черпают вдохновение создатели трасс Ф1: не в этом ли уголке Крыма Герман Тильке подсмотрел образ будущего шанхайского автодрома?



АВТОДРОМ В ШАНХАЕ, КИТАЙ



ПОЛУОСТРОВ КРЫМ, УКРАИНА



В Эмиратах появится парк имени Ferrari

Парк, названный в честь Ferrari, будет заложен в Абу-Даби. Там разместится трасса, где будут проводиться гонки и тесты, а вокруг понастроят отелей, магазинов и еще много всего



Toro Rosso поедет на модернизированных Minardi

Во время зимних тестов Scuderia Toro Rosso использовала старые машины Red Bull, но на старт чемпионата выйдут модернизированные Minardi P505, которые будут построены на базе команды в Фаэнце



Toyota-2006
выехала
на тесты уже
в декабре

СКОРОСПЕЛКА

ТОУЙОТА УСИЛЕННО РАБОТАЕТ НАД НОВЫМ ШАССИ

Когда новенькая Toyota, созданная к чемпионату 2006 года, впервые выкатилась на барселонскую трассу, чтобы уже через 5 недель после ГП Китая начать тестовую программу, все замерли в тихом изумлении. А когда выяснилось, что она демонстрирует и скорость, и надежность, соперники забеспокоились. Неужто мы наконец увидим Toyota во всей ее мощи и красе?

«В 2006 году нам нужно начать побеждать, – говорит технический директор Майк Гаскойн. – Для этого мы должны регулярно финишировать на подиуме. Уверен, в новом сезоне мы сделаем еще один шаг вперед».

Конструкция TF106, новой машины Гаскойна, стала логическим развитием прошлогодней Toyota: такую переднюю подвес-

ку мы впервые увидели в конце 2005-го, а новая версия аэродинамического оперения появилась в феврале.

В Toyota различия между моделями действительно размыты: вместо того чтобы производить модернизацию раз в году, процесс внедрения новинок идет непрерывно. Если этот подход себя оправдывает, можно ожидать, что примеру Toyota последует весь пит-лейн.

Степень готовности Toyota резко контрастирует с ситуацией у их японских же соперников из Honda (см. соседнюю стр.) и Super Aguri. Последней отказано в допуске к участию в чемпионате – говорят, из-за того, что команда не смогла внести гарантийный взнос в размере \$48 млн; но Aguri подала повторную заявку и надеется выйти на старт в Бахрейне.

Участие ее незавидно: за отсутствием своего шасси команда намерена выставить сильно переделанные машины Arrows A23 2002 года, переименованные в SA106. За руль приглашены Такума Сато и Энтони Дэвидсон, но оба пока в раздумьях, ибо ловить тут нечего.

Агури Сузуки, японский экс-пилот Ф1, дал новой команде свое имя



МАСТЕРА СКОРОСТИ

5 ветеранов Ф1, 5 легенд второй половины XX века, рассказывают, как оно было в их время

- 1 Как часто в среднем вам приходилось рисковать в гонках?
- 2 Пили ли вы накануне Гран При?

Стирлинг Мосс
50-е

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



1 Мне казалось, что никогда. В мое время мы гоняли на пределе лишь на тренировках, и там вероятность разбиться была выше, чем в гонке. А к обгонам мы подходили всегда взвешенно.

2 Нет, пока я не закончил карьеру, я вообще не пил.

Джек Брэбем
60-е

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



1 В гонках я рисковал часто, но риск был всегда просчитан.

2 Нет.

Ники Лауда
70-е

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



1 В каждой гонке я всегда сознательно пытался уменьшить этот риск.

2 Нет.

Кеке Росберг
80-е

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



1 Совсем не рисковал. Кроме того круга в Силверстоуне, который в 1985 году прошел на 300 км/ч, когда это было лишним, ведь я уже был на поуле. Думаю, я просто в раж вошел.

2 После квалификации накануне ГП ЮАР '78 я позволил себе бокал пива.

Дэймон Хилл
90-е

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



1 Лишь однажды – решив стать гонщиком.

2 Нет. До квалификации – никогда. Разве только после, если считал, что с гонкой в целом все ясно. Тогда мог позволить полстакана вина, если оно было по-настоящему хорошим. А оно всегда таким и было.

ЧЕЛОВЕК, ПЕРЕВЕРНУВШИЙ Ф1

НАСЛЕДИЕ КИТА ДАКУОРТА

Прощай, Кит (1933–2005) – гениальный инженер, сделавший Ф1 доступной для всех

Есть какая-то печальная ирония в том, что пионер моторов V8 не увидит возрождения «восьмерок». Соучредитель Cosworth Engineering Кит Дакуорт, человек, создавший легендарный мотор Cosworth DFV, скончался 18 декабря в возрасте 72 лет.

Его вклад в развитие Формулы 1 невозможно переоценить – вместе с Майком Костином (которому в слове «Cosworth» принадлежат первые три буквы) Дакуорт создал мотор Cosworth V8.

Чрезвычайно простой, но очень эффективный, DFV вошел в легенды, обеспечив победу в первой же гонке (Зандфорт-1967), а всего на разных шасси с ним было завоевано 154 Больших Приза.

«Я никогда не забуду практичность Кита в решении инженерных задач, – сказал бывший

механик Lotus Дик Скаммел. – Вечер накануне первой победы в Зандфорте он провел рядом с машинами, регулируя установку карданных валов, чтобы у нас было больше шансов добраться до финиша. Работать с человеком, который не читает книги, а пишет их, было очень интересно».

Быстро выяснилось, что мотор Дакуорта – именно то, что нужно частным изготовителям гоночных шасси, поскольку он был доступен и недорог. В 70-е годы всего за 7500 британских фунтов любая команда могла купить готовый к установке агрегат. Маленьким, но мощным Cosworth V8 обязаны своими карьерами в Ф1 такие личности, как Кен Тиррел, Фрэнк Уильямс и Бернаи Экклстоун.

На базе Cosworth в Нортхемптоне Дакуорт воспитал не одно поколение инженеров



Дакуорт и Джим Кларк совещаются перед стартом ГП Голландии-1967



фирмы, обучив их принципам практического, эффективного, избавленного от всякой ерунды конструирования.

«Кит учил нас не спешить с умозаключениями, не принимать компромиссов, – вспоминает коммерческий директор Cosworth Бернард Фергюссон. – Задайте вопрос любому из нас,

и я гарантирую, прежде чем ответить, наши инженеры немного поразмыслят. Так работал и Кит. Я горжусь тем, что был с ним знаком».

В память о Ките (который скончался от инфаркта во время небольшой операции) создан интернет-сайт. Чтобы почтить посвящения этому человеку или оставить свою запись, зайдите на www.keithduckworth.co.uk.

ПОПАЛСЯ В КАДР

Щелкнули знаменитость? Шлите фото нам!

ШАНХАЙ-2005



Автограф на память
Прощай, Скудерия!

Фото: Николай

На Гран При Китая Рубенс Баррикелло раздает последние автографы в качестве гонщика Ferrari

С ГЛАЗ ДОЛОЙ...

Michelin покидает корабль

Вряд ли кого-то сильно удивило, когда в декабре Michelin объявила о решении уйти из Формулы 1 по окончании сезона-2006. Оно последовало после шести месяцев болезненной перепалки с FIA, жестко раскритиковавшей Michelin за ее роль в катастрофическом ГП США, к которому французам не удалось подготовить подходящие шины.

Michelin яростно сцепилась с президентом FIA Максом Мосли – и это, вне всякого сомнения, укрепило FIA в решении ограничиться одним поставщиком шин.

«У команд должна быть свобода выбора шин, – говорится в заявлении Michelin. – Следовательно, соперничество хотя бы двух поставщиков крайне важно. Оно создает основу для истинной конкуренции».

Эдуард Мишлен, президент и исполнительный директор Michelin,

обвинил FIA в том, что федерация «уже не обеспечивает условий для долгосрочных инвестиций».

FIA быстро отреагировала на заявление Michelin: «Шинная монополия, безусловно, сделает Ф1 более справедливой, безопасной и не такой дорогой для команд. И как минимум это избавит нас от повторения проблем, захлестнувших ГП США 2005 года».

С одной стороны, все эти новости – на руку нынешним клиентам Bridgestone. С другой – возможны и отрицательные последствия, особенно для Ferrari, которая в 2007 году может лишиться своего статуса «любимого дитя», если в регламенте будет записано, что Bridgestone не должна выделять кого-то из своих клиентов. Ну а Michelin обещает вернуться – если условия соперничества изменятся.

Шинные войны, с. 114 ➔



Бибендум: сердитое «прощай!» Формуле 1

ДЭВИД РИЧАРДС О ПОЛИТИКЕ В 2005 ГОДУ

В Инди главным сюрпризом для Ричардса оказалось бездействие мистера Экклстоуна

“ Не о чем спорить – Индигейт не должен был случиться ”

Больше «прозрачности»; преемник Берни Экклстоуна; более справедливое распределение средств. Что до Мосли – он приносит Ф1 пользу

Интервью Мэтт Бишоп Фото Даррен Хит

Мэтт Бишоп: Для Фрэнка Уильямса Баттонгейт II вылился в прибыльную сделку. Мы полагаем, он заработал на этом \$30 млн. Но, как думаете, пострадает ли в итоге репутация Дженсона?

Дэвид Ричардс: Болельщики Формулы 1 снисходительны. Как правило, публика все быстро забывает. Кейт Мосс уже снова всю рекламирует одежду, хотя связанный с ней кокаиновый скандал разразился всего несколько месяцев назад. Но в Ф1 все по-другому, так как здесь межличностные отношения имеют огромное значение. Их надо строить, не жалея сил, чтобы в итоге пользоваться общим уважением.

МБ: Так вы не исключаете, что если в будущем Дженсон захочет получить место гонщика какой-нибудь команды, то ее глава, принимая решение, вспомнит о Баттонгейте?

ДР: Конечно, вспомнит. Такие вещи не забываются.

МБ: А что вы думаете об Индигейте?

ДР: Я следил за происходящим – и не верил своим глазам: столько умных людей с общими финансовыми интересами – и вдруг не смогли договориться... Ведь чем больше будет пирог Ф1, тем лучше для всех. Кому какие куски достаются – уже другой вопрос, но руководство позволило «дележке» стать самым существенным фактором в спорте. Политические игры удари-

ли по публике на трибунах и у телеэкранов; да и по читателям *F1 Racing*, если уж на то пошло. Этого никак нельзя было допустить.

МБ: А кто мог это предотвратить?

ДР: Думаю, любая из сторон – Берни (Экклстоун), Макс (Мосли), команды; но никто из них не захотел это сделать. Все зарывались в окопы, тогда как надо было выкинуть белые флаги и искать решение проблемы. Разумеется, потом все представили массу причин, объясняющих, почему никто ничего не мог сделать.

МБ: Как вы полагаете, видимо, раньше Берни просто скрутил бы их всех в бара-

ний рог, заставил работать, и Гран При состоялся бы?

ДР: Пожалуй. Раньше он так или иначе все обязательно уладил бы. Больше всего в этой печальной истории меня поразило, наверное, то, что Берни, больше всех заинтересованный (с коммерческой точки зрения) в том, чтобы гонка состоялась, не смог совладать с ситуацией.

МБ: Репутации Ф1 в Америке нанесен долгосрочный ущерб?

ДР: Не знаю. Ф1 никогда не была в Америке так же популярна, как NASCAR. Посмотрим, что произойдет в Инди следующим летом. Кассовые сборы покажут, какое место



Что же было не так в Инди? Берни и Пьер Дюпаскье из Michelin обдумывают следующий шаг...

в умах американских болельщиков занимает Ф1. В следующем году ГП США назначен на 2 июля (за два дня до Дня независимости США), и бог его знает, как это отразится на развитии событий. Но я считаю, что в Северной Америке Ф1 ничего не светит. Американцы вовсе не такие утонченные люди, как нам хотелось бы. Изысканной кухне и бокалу хорошего вина они предпочитают гамбургеры и пиво. Что и получают в NASCAR. Боюсь, что Ф1 – это как раз изысканная кухня и бокал хорошего вина.

МБ: Переизбрание Макса Мосли на пост президента FIA никого не удивило. Вопреки слухам вы не стали с ним соперничать на выборах...

ДР: Вы, журналисты, всегда приписываете мне подобные устремления, верно? Только все эти истории о моем противостоянии Мосли – полная чушь. Кроме того, результаты выборов были predeterminedены...

МБ: Но неужели вы никогда об этом даже не думали?

ДР: (Пауза.) Ну, признаюсь, я получал предложения. Но мне они были неинтересны. Меня увлекает коммерческая сторона гонок, а политика меня не интересует. Честно говоря, в автоспорте Макс досталась самая незавидная роль. И что бы там ни говорили, этот парень отлично делает свое дело. Разумеется, я далеко не всегда разделяю его точку зрения, но в целом можно сказать, что вряд ли кто-нибудь другой на его месте смог бы решать поставленные задачи так же хорошо, как Мосли.

Кроме того, я не вижу ему достойной замены. В 2004 году в Маньи-Куре я первый сказал Макс, что очень разочарован его отставкой (длившейся, как оказалось, лишь две недели. – Прим. ред.). Я считал, что его уход с поста президента FIA в тот момент был чреват негативными последствиями для Ф1. Он проведет на своем посту еще четыре года, и это, возможно, придаст Ф1 стабильности, чего можно только желать.

МБ: Может, только два года. Мосли может уйти до конца срока.

ДР: Думаю, нет – в создавшихся условиях, что бы ни случилось, командам Ф1 необходимо привыкнуть с мыслью, что Макс жив и здоров и продолжает руководить FIA. Формула 1 – часть FIA. Вся власть в Ф1 принадлежит FIA, поэтому командам нужно наконец научиться разумно решать свои проблемы за столом переговоров, а не твердить: «Мы отделимся и обойдемся без вас».

МБ: Кстати, о независимости и альтернативном чемпионате: GPWC или GPMA, называй как хочешь, – так они собираются его учреждать и проводить или нет?

ДР: Нет. Это все – не более чем удобный инструмент для ведения переговоров. Но у GPWC/GPMA есть три основополагающие идеи, которые я всецело разделяю: (1) управление Ф1, бесспорно, должно быть более прозрачным; (2) нужно думать о преемственности, ведь Берни уже 75, и тут тоже

NASCAR?



ФОРМУЛА 1?



“Боюсь, что NASCAR – это гамбургеры и пиво, тогда как Формула 1 – это изысканная кухня и бокал хорошего вина”

не о чем спорить; (3) нет никаких сомнений, что Ф1 необходима более справедливая система распределения средств.

Но что касается технического регламента и функции контроля в Ф1 – тут ответ «нет». Тут я готов с ними спорить: необходим независимый орган. Как бы грамотно ни был составлен регламент, всегда найдутся обстоятельства, при которых команды будут интерпретировать его по-разному. В этом случае нужно, чтобы у руля стоял человек не менее сильный, чем Макс, который способен сказать: «Минуточку, я исхожу из стратегических интересов спорта. Правила предписывают то-то и то-то – и так и будет, нравится вам это или нет».

Сказав это, я прекрасно понимаю, почему Рон (Деннис, глава McLaren) и прочие так болезненно воспринимают подобные заявления Мосли. Ясно, отчего они так нервничают. Судите сами: ты вкладываешь в команду огромные средства, разрабатываешь стратегии, совершенствуешь технологии. И когда ты наконец начинаешь пожинать плоды своих трудов и выигрывать гонки, новая редакция регламента выбивает почву у тебя из-под ног.

Но это автоспорт. Он всегда был таким. Макс – большой мастер писать правила или давать рекомендации по их составлению, что в принципе одно и то же. Когда законодатель создает регламент, где расписано все до мельчайших деталей, то такой подход годится лишь для определения габаритов машин и т. д. Но если в формулировках отразить только основные принципы, как это делает Макс, то к этим принципам всегда можно вернуться, когда кто-то найдет способ их обойти – а такое неизбежно произойдет.

И так всегда. Правда, на мой взгляд, именно так и надо управлять. Как ни парадоксально, но процесс становится более понятным. В конце концов, безгрешных команд нет – но всегда надо знать, как далеко ты можешь зайти. **FO**

ТУТ НЕ О ЧЕМ СПОРИТЬ: это надо сделать

Пункт 1

Необходимо

Сделать более прозрачным управление Ф1

Пункт 2

Необходимо

Подумать о преемственности, ведь Берни уже 75

Пункт 3

Необходимо

Сделать более справедливой систему распределения средств



Поздравляем!

Дмитрий Клоков из Екатеринбурга стал счастливым обладателем плазменной панели Panasonic TH-42PWD7W, разыгранной среди читателей, приславших нам анкеты «Портрет болельщика»

Ф1 СПОСОБСТВУЕТ РОЖДАЕМОСТИ

Формула1 стала безопаснее – и гонщики охотнее обзаводятся потомством

Заглянув в сегодняшний пaddock, трудно удержаться от мысли, что ты оказался не в царстве скорости, а в детском саду: гонщик, толкающий перед собой коляску, – явление почти обыденное. Брюс Макларен как-то прикинул, что появление ребенка стоило ему 0,3 с на круге: «Я сбрасываю скорость там, где когда-то шел в полный газ». Забавно, что именно команда, носящая его имя, больше других напоминает ясли, если иметь в виду сы-

“С чего бы мне ехать медленнее после рождения сына?”

Хуан Пабло Монтойя

на Хуана Пабло и отпрысков Педро де ла Росы и Алекса Вурца. Добавим, что даже миссис Лиза Деннис отличилась на этом поприще, написав детскую книжку «Mac and Lauren».

Не исключено, что высокий уровень рождаемости в семьях гонщиков – следствие возросшей безопасности Ф1. Машины и широкие зоны ухода оберегают пилотов от беды, да и сами гонщики иначе

относятся к опасности – они уже не боятся получить травму, а тем более погибнуть, и если сбрасывают скорость, то уж точно не из страха смерти.

«С чего бы это я должен ехать медленнее после рождения сына? – вопрошает Монтойя. – Вы сомневаетесь в моих генах? Если на то пошло, наличие сына заставляет меня более ответственно относиться к своей работе – в этом состоит мой долг перед Себастьяном».

И в этом он не одинок: Ф1 никогда не казалась такой «домашней», как в 2005-м. На всех нынешних гонщиков и тест-пилотов приходится 19 детей (см. таблицу). Но многие ли из них пойдут по стопам отцов? Как показали Дэймон Хилл и Жак Вильнёв, сыновья способны добиваться не меньших успехов. Впрочем, далеко не всем нынешним отцам такое по вкусу.

«Я предпочел бы, чтобы Мик занялся гольфом или теннисом, – говорит Михаэль Шумахер. – Мне трудно представить, что он последует моему примеру – стоит только подумать о том, какими глупостями будет донимать его пресса, как непросто ему будет выйти из моей тени».



Отношение

Монтойя к гонкам и семейной жизни совсем не такое, как у его предшественников из McLaren 60-х

ОТЦЫ И ДЕТИ

Рубенс Баррикелло:
Эдуардо и Фернандо
Педро де ла Роса:
Джорджина и Оливия
Джанкарло Физикелла:
Карлотта и Кристофер
Ник Хайндфельд:
Юни



Фелипе Масса в восторге от юного Баррикелло

Хуан Пабло Монтойя:
Себастьян
Оливье Панис:
Орельен, Каролин, Лоран
Антонио Пиццония:
София
Такума Сато:
(23.12.2005 родился сын)
Михаэль Шумахер:
Мик и Джина Мария
Ральф Шумахер:
Давид
Ярно Трулли:
Энцо
Алекс Вурц:
Феликс и Чарли

К НОВЫМ ВЕРШИНАМ!

Тревор Карлин: «Алешину по силам биться за подиумы!»

Михаил Алешин заслужил высокие оценки из уст Тревоора Карлина после первых тестов за рулем автомобиля 3,5-литровой Формулы Renault V6.

«Нам невероятно повезло, что в составе Carlin Motorsport будет выступать такой гонщик! – так прокомментировал для F1 Racing итоги первых тестов глава команды, в составе которой Миша будет выступать в этом сезоне. – Он прекрасно подготовлен,

быстр и отважен и при этом еще и отличный парень! Единственное, чего ему пока не хватает, так это физической формы, но для дебютантов Формулы Renault V6 это нормально – нагрузки здесь намного выше, чем в других гоночных классах. У меня нет никаких сомнений в том, что к весне Миша подтянется и будет так же мощно выступать в гонках. Я вас уверяю – у него есть все, чтобы уже в этом сезоне бороться за подиумы!»

Михаила спонсируют «Лукойл» и Red Bull.

ГОНЩИКИ RED BULL

Михаил Алешин
(18 лет, Россия), Renault V6
Филипп Альбукерк
(20, Португалия), Renault 2,0
Хайме Альгерсуари
(15, Испания), Renault 2,0
Михаэль Америкюллер
(19, Германия), GP2
Натан Антуньес
(17, Австралия), Renault 2,0
Себастьян Буэми
(17, Швейцария), Евросерия Ф3
Стефано Колетти
(16, Монако), Ф BMW
Нил Куинн
(17, Ирландия), Ф BMW
Ёситака Курода
(18, Япония), Ф BMW

Эдоардо Пископо
(17, Италия), Renault 2,0
Мартин Раггингер
(17, Австрия), Ф BMW
Себастьян Феттель
(18, Германия), Евросерия Ф3
Коллин Флемминг
(21, США), Renault V6
Брендон Хардли
(16, Нов. Зеландия), Renault 2,0
Адриан Цаугг
(19, ЮАР), Renault 2,0
Джон Эдвардс
(14, США), Renault 2,0
Филипп Энг
(15, Австрия), Ф BMW



Михаил Алешин произвел прекрасное впечатление на тестах Формулы Renault V6



Все-таки это КИ

Техническим директором Midland F1 назначен 33-летний Джеймс Ки, сменивший Марка Смита. Пока Midland тестирует переходное шасси с мотором V8, а новое, M16, будет представлено 3 февраля

ПАРАД НОВОСТИ ТАЙНЫ ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС

НАУКА Ф1



О-па!.. Замес, сдается мне, недетский...

В прошлом году в Венгрии Кристиан Клин совершил полную «бочку», приземлившись на все 4 колеса

АЛФАВИТ ФОРМУЛЫ 1 ОТ 'А' ДО 'Z'

Вы найдете для себя много нового, возможно, даже улыбнетесь... На этом наречии изъясняются механики Ф1, а непосвященные принимают его за «науку»

Air-head (дурочка) – девушка из PR-службы

Bagpipes (волынка) – выхлопные трубы

Battle station (боевая станция) – компьютеры в боксах. См. также Internet cafe (происхождение: сериал «Стар Трек». Пример: «Когда машины на трассе, инженеры находятся у своих боевых станций»)

Bernie bus (автобус Берни) – холодный, мрачный и пугающий серебристый моторхоум Эклстоуна

Bib (слинявчик) – специальный жилет, выдаваемый фотографам. Служит пропуском в запретные зоны трассы

Big one (недетский замес), т. е. крутая авария, например: «Похоже, Ральф опять попал в недетский замес: машина на списание»

Bolty (винтик-шпунтик) – механик

Bridge of doom (мост гибели) – весы FIA. Пример: «Если в Имоле

машина Дженсона попадет на мост гибели, V.A.R. дорого за это заплатит»

Cake tin (противень) – суппорт тормоза (чем-то похож на противень)

Кости – рычаги подвески



Cascade (каскад) – переднее крыло сложной формы (происхождение: Renault)

Cat flap (дверца для кошки) – крышка бензобака

Chief bolt (главный болт) – главный механик

Chimney (труба) – отвод системы охлаждения, смонтированный на понтоне

Chord (хорда) – элемент крыла

Coffin (гроб) – длинный контейнер для груза, похожий... собственно, на гроб

Cog bag (мешок с зубьями) – коробка передач

Coke bottle (бутылка из-под колы) – сужающаяся задняя часть шасси, напоминающая такую бутылку (придумал Джон Барнард)

Coke flick – долго объяснять, но суть такова: это аэропланник, направляющий воздух вдоль «бутылки из-под колы» (см. выше)

Dolphin nose (дельфиний нос) – характерной формы часть шасси под килем

Endplate foot (подошва торцевой пластины) – основание FWEP (см. FWEP)

Enigma sheet – таблицы с данными о настройках, с которыми работают инженеры (происходит от названия немецкой шифровальной машины «Enigma» времён Второй мировой войны)

Flick – элемент аэродинамики, установленный на понтоне

Flip – см. Flick

Floating flap (плавающий закрылок) – мини-закрылок, расположенный на заднем крыле

Центральная управа – телекоммуникационный центр McLaren



FOCA charter – самолет или другой транспорт, арендованный Эклстоуном для перевозки грузов Ф1. Используется при выездах на заокеанские гонки

Fuel robot (топливный робот) – заправочная машина



Новый отсчет для Honda

Машине 2006 года Honda Racing присвоен индекс RA106, т. е. японцы вернулись к системе нумерации моделей, применявшейся ими в 60-х годах (слева). Презентация RA106 ожидается 24 января



BMW укрепляет штат

Виллем Тоет, покинувший Honda Racing перед Новым годом, с марта возглавит отдел аэродинамики BMW-Sauber. В прошлом он работал в Toleman/Benetton и Ferrari

FURT – вертикальный элемент передней подвески (аббревиатура)
FWEP – торцевая пластина переднего крыла (аббревиатура), например: «Таку только выехал и уже опять оторвал эту треклятую FWEP!»

Golden lap (золотой круг) – момент, когда шина пришла в оптимальную кондицию и работает максимально эффективно
Grenade (граната) – двигатель, который выдерживает одну квалификацию, а потом взрывается
Helmet carrier (шлемоносец) – личный врач гонщика. А еще так называют тех, кто носит за гонщиком экипировку, но больше не делает ничего...

Опера – гаражная обслуга: раньше они хотя бы водили грузовики, а теперь они и этого не делают



Internet cafe – компьютеры, расположенные у задней стойки гаража, которые можно использовать для проверки почты, игры на тотализаторе, а время от времени – и для работы (см. Battle station)

Jonesy (Джонси) – так Патрик Хед, ввиду его большой любви к Алану Джонсу, зовет всех гонщиков Williams. Например: «Передайте Джонси, э-э-э... то есть Уэббо, что в 4-м повороте надо поднажать»

Lightbulb (лампочка) – гонщик. Ты его «выткаешь» в кокпит, и все начинает работать (происхождение неизвестно). Например: «Сколько потребует гонщиков, чтобы поменять лампочку? Ни одного: все сделает тракшн-контроль»

Louvres (жалюзи) – ребра охлаждения, расположенные на понтоне
Low stands (низкие стойки) – козлы, на которые ставится машина, когда у нее сняты колеса
Luvvies (плохие актеры) – люди, занимающиеся в Ф1 маркетингом

Кошачий туалет – гравийная ловушка



и PR (происхождение: театр). Не любят пачкаться
Mega – многоцелевое, успевшее всем надоесть словечко для выражения превосходных оценок
Noisy spacer (шумная распорка) – двигатель
Nose pylons (носовые пилоны) – стойки, которыми переднее крыло крепится к носу
Nut (гайка) – гонщик. Соединяет руль с педалями
Oily fish eaters (пожиратели жирной рыбки) – инженеры, т. е. умные люди, ведь умные едят жирную рыбку, верно? Она, кстати, полезна...

P1 (или «пи-уан») – поул или лидирующая позиция в гонке. Например: «Кими, ты догоняешь Алонсо, который сейчас занимает P1»

Pencil (карандаш) – конструктор
Pikey Palace (цыганский дворец) – телекоммуникационный центр McLaren

Plank (планка) – деревянная панель, расположенная под днищем монокока

Probe (зонд) – внешний стартер, который вставляется сзади, – отсюда и медицинская аналогия

Насест для задниц – капитанский мостик, где расположены компьютеры, мониторы хронометража и где восседают боссы



Quali (квала) – сокращенное название квалификации, чаще всего используемое Баттоном: «В квале все было отлично, а во время гонки как-то пошло наперекосяк...»

Ronspeak (т. е. речь Рона) – изолирующий техническими терминами поток слов, цель которого – поставить на место умственно отсталых журналистов (происхождение: Рон Деннис). Например: «Мы оптимизировали латеральный оптический интерфейс здания». (Перевод: В нашем центре много окон)

Roof (крыша) – кожух двигателя
RTWB – верхний рычаг задней подвески (аббревиатура)

RURT – вертикальный элемент задней подвески (аббревиатура)

RWEP – торцевая пластина заднего крыла (аббревиатура)

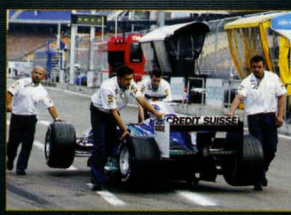
Scribbler (бумагомаратель) – журналист

Ski ramp (трамплин) – элемент аэродинамики на кожухе двигателя

Snapper (щелкун) – фотограф

Sparky (искрящий) – инженер-электрик

Скейтборд – маленькая тележка на колесах, которую закатывают под шасси, чтобы было проще возить машину по гаражу



T-wing (Т-образное крыло) – крыло, установленное на понтоне

Tea tray (чайный поднос) – передняя часть пола, что находится перед планкой

Throttle jockey (жокей дросселя) – гонщик

Toe shims – шайбы-прокладки, используемые для изменения схождения, т. е. для регулировки углов передних колес

Toilet (туалет) – шкаф, где хранятся козлы, стойки и часть инструмента

Track shack (дорожный шалаш) – большой контейнер для перевозки груза, который используется и как мобильный бокс, когда из него извлечено содержимое

Train driver (машинист) – инженер (см. Oily fish eaters)

Tube jockey (жокей трубки) – так называют конструкторов с тех

Торс – корпус



времен, когда они начали использовать CAD, ведь на мониторах тогда стояли электронно-лучевые трубки

Tug – здесь: «тащить», т. е. ехать плохо и медленно. Используется как глагол. Например: «В квалификации Жак сегодня тащился еле-еле»

Tugger (тихоход) – так можно называть гонщиков, которые вам не нравятся

U1, U2, U3, U4 – тренировки в пятницу и субботу

Umbilical cord (пуповина) – кабель для передачи данных с «черного ящика» машины на компьютеры в боксах

Vee-keel (V-образный киль) – конструкция крепления передней подвески к монококу, разработанная Renault в 2005 г. Как сказал их технический директор Боб Белл: «Это просто такой хитрый кронштейн»

Water-wing (водное крыло) – элемент аэродинамики, установленный в нижней части понтона

X-wing (X-образное крыло) – элемент аэродинамики, запрещенный в 1998 году (происхождение: «Звездные войны»)

Youth club (молодежный клуб) – паддок серии GP2

Yump (от jump – прыгать) – то, что Мика Хякинен делал на бордюрах Монцы

Zero-keel (нулевой киль) – конструкция передней подвески, когда она крепится непосредственно к монококу (происхождение: McLaren, 2005 – то, что Эйдриан Ньюи, ныне перешедший в Red Bull, нарисовал, нежась на пляжах Барбадоса)

Zimmer frame (ходунки) – специальная рамка на передней части монокока, предназначенная для подъема машины домкратом



Из Toyota Racing ушел конструктор

Ведущий конструктор Toyota Густав Бруннер ушел со своего поста. «В отделе шасси идет реорганизация, и его должность сокращена», – сообщил представитель Toyota. Бруннер работал в команде с 2001 года

ПАРАД

НОВОСТИ

ТАЙНЫ

ТЕХНОЛОГИИ

БИЗНЕС

ЗА КУЛИСАМИ Ф1



Рекламные щиты ценятся за то, что они отлично видны – и не носятся со скоростью 300 км/ч

ЯЗЫК РЕКЛАМНЫХ ЩИТОВ

Не верьте прайс-листам – стоимость контрактов на размещение рекламы на трассах определяется индивидуально

Приверженцам теории заговора не до шуток. Причина изгнания Michelin из Формулы 1 состоит в том, считают они, что французы отказывались вкладываться в рекламу на трассах.

Что за чушь – наверное, думаете вы. Это слишком простое объяснение. В конце концов, Michelin публично заявила, что она сыта по горло бесконечными сменами регламента. Но если мы сообщим вам, что Bridgestone – шинный монополист в Ф1 с 2007 года – тратит на рекламные щиты на трассах \$20 млн в год, значительная часть которых осела в карманах Берни Экклстоуна, по-

жалуй, окажется, что конспираторы в чем-то правы. Место в Ф1 действительно можно купить за деньги.

Но реклама на трассах – нечто большее, чем способ купить положение монополиста. Это

ВЕДУЩИЕ РЕКЛАМОДАТЕЛИ НА ТРАССАХ В 2005-м

Agip, Allianz, Bridgestone, Budweiser, Fosters, Fuji TV, Gauloises, Gulf Air, Marlboro, Mercedes, Mobil, Olympus, Orange, Panasonic, Petronas, RBS, Shell, Siemens, Sinopec, Tourism Malaysia, Toyota и Vodafone

очень эффективное средство привлечения внимания к бренду, и многие маркетологи в Ф1 подтвердят: это недорогой и весьма эффективный способ сообщить о себе всему миру. Это даже лучше, чем наклейки на бортах машин, потому что рекламные щиты не носятся со скоростью 300 км/ч. Возьмите Fosters, Orange, Fuji TV или Sinopec: они не спонсируют команды, но их присутствие заметно на многих гонках.

КТО ВСЕМ ЭТИМ ЗАВЕДУЕТ?

Фирма Allsport Management, базирующаяся в Женеве, распоряжается всеми коммерческими

асpekтами Ф1, до которых не доходят руки FOM (Берни Экклстоуна). Прежде всего это касается рекламы на трассах и управления Паддок-клубами – Allsport платит за все это FOM около \$50 млн ежегодно.

Руководит фирмой Падди Макнолли, в прошлом журналист Autosport, но у нее есть еще один совладелец, швейцарский юрист по имени Люк Аржан. Он же входит в совет директоров Formula One Holdings, и потому многие считают его представителем Экклстоуна, хотя сам мистер Э вроде бы никак не участвует в управлении делами Allsport.



Французы пострадали за табак!

Три французские газеты, Le Point, Le Monde и Les Echos, оштрафованы на 1000 евро каждая за публикацию портретов гонщиков с нашивками табачных компаний на комбинезонах – такая «реклама» запрещена французскими законами



Бык пришпорил жеребца

Red Bull впервые опробовал свое шасси RB2 с «восьмеркой» Ferrari в Силверстоуне в декабре. По слухам, результатами первых тестов команда осталась довольна

В 2006 году 15 из 19 гонок пройдут под коммерческой юрисдикцией Allsport. Еще четыре – Австралия, Бразилия, Канада и Монако – самостоятельно занимаются размещением рекламы на трассе и организацией Паддок-клубов. Но даже там Allsport имеет свои рекламные щиты (в Австралии, к примеру, у нее четыре точки).

ЧТО НАМ МОГУТ ПРЕДЛОЖИТЬ?

Есть два основных рекламных пакета: титульного спонсора гонки и базовый пакет на размещение рекламных щитов. Контракты обычно рассчитаны на 5 лет, но известно, что с некоторыми спонсорами (в последние годы это были главным образом табачные компании) Макнолли готов заключить трехлетние сделки.

Стоимость любого пакета определяется в индивидуальном порядке и зависит от гонки и

бренда. К примеру, спонсор, давно участвующий в Ф1, платит меньше, чем новичок.

Титульный спонсор

Стоимость такого пакета – \$3–10 млн за гонку. В 2005 году Синорес заплатил за ГП Китая по максимуму (\$10 млн), тогда как Mobil за ГП Франции меньше всех (\$2,5 млн). Этот пакет предусматривает включение наименования спонсора в название гонки – например, Fosters British Grand Prix, а его логотипы размещены на подиуме и на стартовом поле.

ЗАСТАНЫТЕ ПАДДИ В ДОБРОМ РАСПОЛОЖЕНИИ ДУХА – И ЭТО СЭКОНОМИТ ВАМ ПОЛМИЛЛИОНА
Авантюрный подход Allsport к заключению некоторых сделок – часть увлекательной игры с деньгами в Ф1

Там, где Allsport власти не имеет, она продает вторичные права. К примеру, Honda официально считается вторым спонсором гонки в Монреале.

Реклама на трассе

Allsport исходит из качества, а не количества, и по своей инициативе ограничивает количество фирм, выставяющих рекламу на трассе, числом восемь. В распоряжении каждой – от 8 до 10 щитов плюс один из мостиков.

В последние годы Макнолли предпочитает то, что он называет тематической рекламой: «Один бренд – один поворот». В каждой точке размещается несколько щитов, что, по мнению Макнолли, работает эффективнее, чем одиночные щиты, расставленные по всей трассе (последнее по-прежнему практикуется на трассах, где не распоряжается Allsport, прежде всего в Монако).

Стоимость такого пакета составляет \$1–1,5 млн на гонку и, как и в случае с титульным спонсором, варьируется в зависимости от гонки и спонсора. От количества гонок, выбранных спонсором, зависит размер скидок – так же как от стажа присутствия в Ф1 и факта партнерства с командами. Спонсор, сотрудничающий с командой, обычно платит меньше, потому что Макнолли считает, что он и так уже служит спорту.

«Нередко цена зависит от настроения Падди, – говорит один из инсайдеров. – Дождитесь момента, когда он в добром расположении духа, и это поможет вам сэкономить полмиллиона долларов».

Рыночная ситуация также отражается на ценах. Три года назад рекламные пакеты стоили дешевле, потому что было мало крупных спонсоров, тогда как сегодня солидные бренды стоят в очереди за пакетами на 2006 год – можно не сомневаться, что стоимость всех новых контрактов, заключенных в этом году, будет выше».



“ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА”

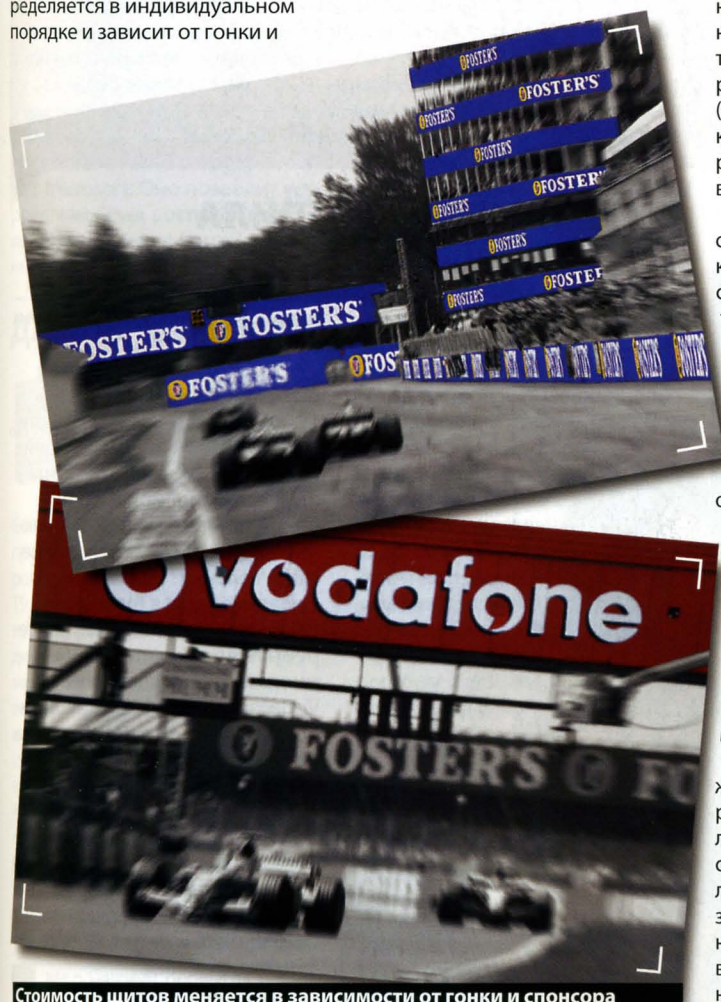
ЛУКА МОНТЕДЗЕМОЛО

«Меня спрашивают, готова ли Ferrari мириться с гонщиком, пусть и очень быстрым, но любящим наслаждаться жизнью. Дело в том, что финн – гонщик будущего. И Жан Тодт в состоянии держать его в руках. А в Маранелло ночных клубов нет – значит, и проблем нет».

Лука Монтедземоло, президент, Ferrari

ПЕРЕВОД:

«Президент Ferrari любит наслаждаться жизнью. Почему он должен запрещать это гонщику?»



Стоимость щитов меняется в зависимости от гонки и спонсора

Ф1 БИЗНЕС

НЕМЕЦКИЕ ТРАССЫ Ф1 НА ПОРОГЕ БАНКРОТСТВА

Сначала хорошая новость: Спа-Франкоршан подписала с Formula One Management трехлетний контракт на организацию ГП Бельгии. Будущее Спа по-прежнему остается сложным ввиду долгов, достигших в 2005 году \$18 млн, но правительство Валлонии дало этому автодрому финансовые гарантии до 2009 года.

Однако, как мы и опасались (*F1 Racing*, декабрь, 2005), будущее нескольких других трасс Ф1 выглядит неопределенным – отчасти из-за высоких отчислений в FOM. Большинство контрактов, варьирующихся от \$10 до \$40 млн и приносящих FOM более \$200 млн в год, предусматривают рост выплат на 10% ежегодно.

Два немецких автодрома, Хоккенхайм и Нюр-

бургинг, – последние в списке тех, кто попал под дамоклов меч, понеся беспрецедентные потери в 2005 году. Хоккенхайм, перестроенный в 2001 году за \$78 млн, ждет банкротство, если он не реструктурирует свои долги, оцениваемые в 2006 году в \$1,7 млн.

«Надеюсь, к решению этой проблемы подключится правительство земли Баден-Вюртемберг», – заявил мэр Хоккенхайма Дитер Гуммер.

Если государство не поможет, Германия рискует потерять один из двух своих Гран При – либо в Хоккенхайме, либо на Нюрбургринге. В этом случае болельщиков на трибунах соберется больше – к удовольствию Экклстоуна, который мечтает продать свободные места в календаре



Толпа, некогда переполнявшая Хоккенхайм, поредела – то же касается и «Ринга»

организаторам гонок в Мексике и Индии, располагающим правительственной поддержкой.

«Проблема, с которой мы столкнулись в Германии, состоит в том, что нам не удастся собрать на трибунах по 350 тысяч

болельщиков, – говорит Вальтер Кафиц, генеральный директор «Ринга». – Это значит, что мы не можем получить прибыль».

У трасс есть возможность привлечь деньги, продав спонсорам свои

имена – как это делается в США. Однако тут возможны ловушки, если такие спонсоры столкнутся с соперниками, размещающими свою рекламу на трассах через Берни.

См. За кулисами Ф1, с. 34

В ЧУЖИХ КАРМАНАХ

Самые высокие зарплаты гонщиков

МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР	\$40 млн (2005)
РАЛЬФ ШУМАХЕР	\$25 млн (2005)
КИМИ РЯЙККЁНЕН	\$22 млн (2005)
ЖАК ВЬЛЬНЁВ	\$19 млн (2003)
АЙРТОН СЕННА	\$16 млн (1993)
ХУАН ПАБЛО МОНТОЯ	\$15 млн (2005)
АЛЕН ПРОСТ	\$12 млн (1991)
МИКА ХЯККИНЕН	\$12 млн (2002)
НАЙДЖЕЛ МЭНСЕЛЛ	\$10 млн (1992)
РУБЕНС БАРИКЕЛЛО	\$10 млн (2005)

Прим.: Все цифры – по оценкам *F1 Racing*, основанным на данных, полученных из нескольких независимых источников

BMW-Sauber ЗАЦЕПИЛА МИЛЛИОНЫ INTEL

BMW-Sauber победила в гонке за спонсорской поддержкой Intel, опередив многих своих соперников. По условиям договора американская компания по производству микрочипов становится «официальным корпоративным партнером» команды, причем ее инвестиции в Ф1 – лишь малая часть новых деловых

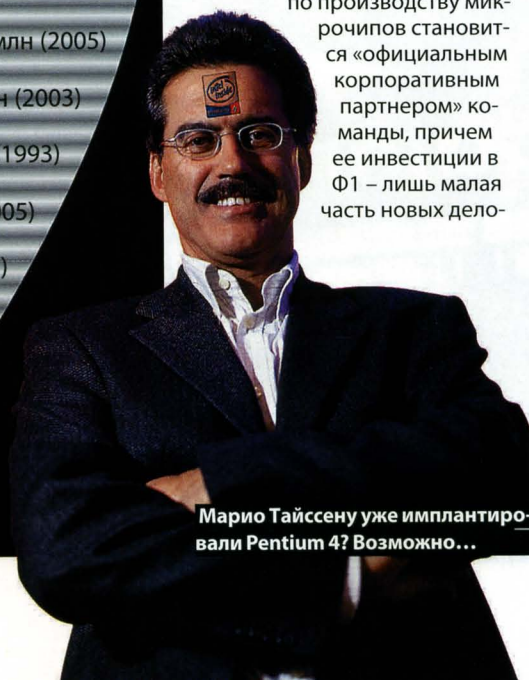
отношений, установленных Intel и BMW.

Этот контракт – следствие решения BMW использовать технологии Intel для стандартизации системы коммуникаций в группе BMW. Intel эта сделка принесла миллионы и предопределила ее решение заключить многолетнее соглашение с BMW-Sauber.

Переговоры с Intel вели также Honda и McLaren, но «серебряные» предпочли \$80-миллионное соглашение с Vodafone (см. с. 10). Совершенно очевидно, что BMW сделала Intel значительно более интересное предложение по сотрудничеству вне гонок, что тоже сыграло в пользу баварцев.

Кроме Intel, ведущими спонсорами BMW-Sauber являются Credit Suisse и Petronas.

См. Марио Тайссен, с. 84



Марио Тайссену уже имплантировали Pentium 4? Возможно...



СИНХРОНИЗИРУЙ САМ

Компания iRiver объявила, что портативный MP3-плеер H10 станет первым музыкальным устройством, совместимым с игровой приставкой Microsoft Xbox 360. Владельцы H10 смогут, воспользовавшись услугами ведущих музыкальных сервисов, загружать композиции, создавать списки любимых мелодий и использовать их в качестве саундтреков к играм Xbox 360.

«Интеграция обеспечит пользователю сверхбыструю загрузку и обмен плей-листами, — отметил президент iRiver America Джонатан Сассе. — Мы намерены продолжать наше сотрудничество с Microsoft. Оно позволит устройствам iRiver воспроизводить композиции из любого интернет-магазина».

ДАЕШЬ ЧЕТКОСТЬ!



С января 2006 года поступает в продажу новая сверхтонкая цифровая фотокамера Sony Cyber-shot T9. Ее толщина — всего 2 см, а корпус по размерам сравним с кредитной карточкой. Несмотря на миниатюрность, новинка обладает высокой чувствительностью и снабжена системой оптической стабилизации, что позволит избавиться от размытых изображений. Камера имеет встроенную память объемом 58 МБ. При желании можно установить и более емкие карты памяти. Среди других достоинств T9 — матрица на 6 мегапикселей, трехкратное оптическое и 13-кратное цифровое увеличение, гибридный 2,5-дюймовый ЖК-дисплей.

ОРУЖИЕ САМУРАЕВ

Компания Panasonic, титульный спонсор команды Toyota F1, в очередной раз демонстрирует свою приверженность высоким технологиям. Новая японская бритва модели ES8168 оснащена самым быстрым в мире мотором с линейным приводом. Он приводит в движение острейшие лезвия из самурайской



стали и развивает скорость 13 000 об/мин! Дугообразная плавающая головка может двигаться в трех направлениях, а компактная система самоочистки автоматически очищает бритву, дезинфицирует, сушит и заряжает ее. Разумеется, бритва может работать как в «сухих», так и в «дождевых» условиях, то есть даже когда вы принимаете душ.

ВЕСНА/ЛЕТО-2006 В ГОНОЧНОМ СТИЛЕ

Компания BAON, известная своим большим интересом к автоспорту, представила новую коллекцию одежды. Вдохновленные образом лидера-гонщика, дизайнеры создали целое направление, получившее название Street Racing. В него вошли яркие актуальные модели, отличающиеся смелыми решениями и насыщенной цветовой палитрой. Они отлично подойдут тем, кто не боится крутых выражений, любит риск и стремится к победе.



ОДИН ИЗ ТЫСЯЧИ

Редкие и оригинальные вещи всегда выпускают ограниченным тиражом. Компания Oris, официальный спонсор и поставщик команды Williams F1, ежегодно предлагает гонщикам, выступающим за сэра Фрэнка, — и не только им — уникальные титановые хронографы. Подобно гоночным автомобилям, они год от года становятся все совершеннее. На этот раз часы, вышедшие серийно в тысячу штук, отличаются тем, что заводная головка и кнопки расположены с левой стороны. Каждый коллекционный экземпляр поставляется вместе с деталью обшивки болида Williams и фонариком.

ДЕТРОЙТ, ДАЛЕЕ ВЕЗДЕ

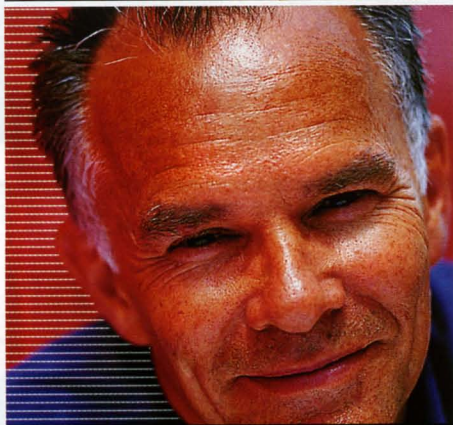
На январском автошоу в Детройте компания Mazda представила две интересные новинки. Концепт-кар KABURA сочетает компактность купе, функциональность и ездовые качества спорткара. Его название происходит от японского слова «кабура-я» — так называли стрелу с особым оперением, которая в полете издавала особый звук и служила сигналом к началу битвы.

Совершенно новый кроссовер CX-7 оснащен четырехцилиндровым впрысковым турбодизелем объемом 2,3 литра и мощностью 244 л. с. Эта стильная машина разработана американским дизайнерским центром

Mazda и предназначена в первую очередь для местного рынка. Продажи CX-7 начнутся уже весной, а европейская версия будет представлена в конце 2006 года.



Пятно контакта



Уникальное очарование и магия Монако вызывают воспоминания, уносящие меня на четверть века назад

Питер Уиндзор

Легендарный Спортклуб в Монако утопает в море огней, цветов и джазовых ритмов. В этом году мне и Катрин Шарони, французской красавице с телеканала TF1, выпало быть ведущими традиционной церемонии вручения награды FIA.

Призы розданы, видеоклипы показаны, и Флавио Бриаторе и Фернандо Алонсо приветственно машут звездной тусовке, обнимаясь в сверкании сполохов фотовспышек и позируя перед объективами. Потом все вместе направляются в Jimmy's — ночной клуб, облюбованный нынешним поколением гонщиков. Во времена Рене Дрейфуса и Грэма Хилла джентльмены предпочитали другие места — Rosie's и Tip Top. Впрочем, и в Jimmy's я не был уже лет 25...

Точно: последний раз я был здесь в 1980-м, когда на трассах Ф1 ревели моторами Ligier JS11 и Williams FW07, соперничая с Ferrari 312T5 с ее 12-цилиндровыми оппозитниками и турбомоторами Renault RE20.

ГП Монако '80 многим запомнился массовым завалом в первом повороте, спровоцированным Дерекком Дэли. Многим, но не мне — в том году вместе с Карлосом Ройтеманом и его семьей я остановился на вилле на мысе Ферра. На ланч к нам заглядывал Лука Монтедземоло, а чуть ниже по дороге жил Бьорн Борг. В день гонки Карлос проснулся рано, облачился в спортивный костюм, несколько раз пробе-

рые нащупывали свою скорость долго и мучительно. Он считал, что подобный метод проб и ошибок имеет мало общего с настоящим гоночным искусством.

Пирони и Алан Джонс, напарник Ройтемана, сразу вырвались вперед. Карлос, не особо напрягаясь, шел третьим, поджидая, когда у лидеров возникнут проблемы. И дождался: Джонс, с самого начала втыкавший первую передачу на выходе из Ste Devote, загубил трансмиссию. А когда начало моросить, Пирони не удержал машину и воткнулся в отбойник на выходе из Casino. Ну а Ройтеман по ходу круга раза три-четыре приподнимал забралю шлема, чтобы лучше видеть, в каком состоянии трасса. Он победил, опередив Жака Лаффита на Ligier на 1:13 мин.

В тот вечер его покрытый грязью FW07 под звуки биг-бэнда Лайонела Хэмптона красовался в Спортклубе. А потом, уже в Jimmy's, потягивая минералку и с улыбкой слушая знаменитую тему «Нью-Йорк, Нью-Йорк», Карлос рассказал, как за несколько месяцев до этого в одном ресторанчике в горах вдруг услышал два знакомых голоса. Обернувшись, он увидел Фрэнка Синатру и Кэри Гранта...

Увы, Синатры и Гранта с нами уже нет, а Ройтеман, тоже гений, тоже художник, но в своем жанре, сделал успешную политическую карьеру на родине, в Аргентине, и сегодня пытается как-то улучшить жизнь соотечественников.

И здесь, в Спортклубе Монте-Карло, среди этой толпы, в которой перемешались вышибалы и звезды мирового гоночного бомонда, все еще витают тени прошлого. На трассе, с тех пор почти не изменившейся, в этом городе, который все такой же, воспоминания о воскресном дне 18 мая 1980 года неким удивительным образом сочетаются со всеми этими облаченными во фраки михаэлями, кими и фернандо. Сегодня их очередь получать награды FIA. **FO**

“Не собираюсь прыгать по бордюрам круга до 40-го. Вот такая будет гонка, сам увидишь” Карлос Ройтеман

жал стометровку, а потом катером мы отправились в Монако. «Если не вырвусь вперед со старта, — проговорил он, глядя на грозные облака, — то не буду ни у кого висеть на хвосте. И по бордюрам не собираюсь прыгать круга до 40-го. И пока у меня будет полный бак, не стану пользоваться первой передачей. Такая вот предстоит гонка, сам увидишь».

Карлос, тормозя после кочки у Casino и проходя Tabac со сбросом газа, в квалификации был вторым, чуть уступив только Дидье Пирони (Ligier которого был намного быстрее). Как и полагается в Монако, круг Карлоса был настолько гладким и линейным, что его можно сравнить с шедеврами, которые позже мы ви-

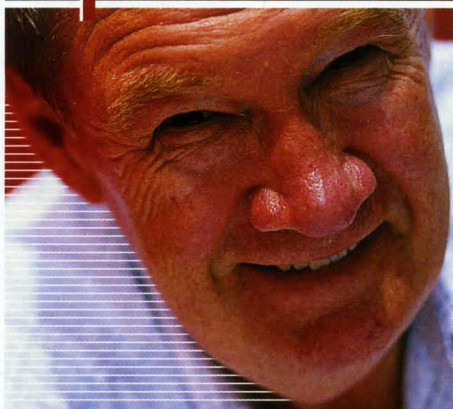
дели в исполнении Найджела Мэнселла, Айртон Санны, Михаэля Шумахера или Кими Райккёнена. По части манипуляций динамическим весом автомобиля и грамотного обращения с шинами Карлосу Альберто Ройтеману не было равных. Круга три он проезжал медленно и задумчиво, а потом сразу «выстреливал». Карлос с презрением относился к гонщикам, кото-



Хитрый Ройтеман, избавившись от Джонса и Пирони, опережает Лаффита и Дэпайе на входе в Mirabeau

10 ЛУЧШИХ ГРАН ПРИ ПОСЛЕДНЕГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ по Питеру Уиндзору:

1. ГП Японии—1999: Мика разгромил Эрвайна
2. ГП Бразилии—2005: Мастер-класс Михаэля
3. ГП Сан-Марино—2005: Фернандо — герой
4. ГП Монако—2005: Кими был великолепен
5. ГП Малайзии—1999: Мастер-класс Михаэля
6. ГП Малайзии—2001: Мастер-класс Михаэля
7. ГП Бразилии—2004: Монтойя — выше всяческих похвал
8. ГП Германии—2000: Рубенс всем показал
9. ГП Японии—2005: Кими был бесподобен
10. ГП Монако—2004: Ярно, ну наконец-то!



Алан Хенри

Сначала они получили моторы Ferrari, потом – самого признанного технического директора Ф1... Серьезность намерений Red Bull просто пугает!

Помните, как в 2001 году Эйдриана Ньюи переманивали из McLaren в Jaguar? Возможно, в тот раз от непоправимого шага его спас Рон Деннис. Босс McLaren уговорил блестящего инженера остаться, тем самым, как выяснилось, оказав ему неоценимую услугу. Слишком многое говорит за то, что у Ford, вероятнее всего, никогда и не было серьезных намерений поддерживать свою команду, так что идеи Ньюи вряд ли смогли бы принести там свои плоды.

Да фордовские шишки просто задохнулись бы от злобы в своей штаб-квартире в Дирборне, если бы Эйдриан создал для них нечто вроде McLaren MP4-18A, который вообще не появился в гонках. Они тут же закрыли бы всю свою программу в Ф1 и, думаю, еще долго приходили бы в себя. В результате Ньюи не имел бы возможности создать на основе своей концепции последующие версии, что-то типа Jaguar MP4-19 и 20; его репутация пострадала бы, а карьера могла закончиться.

Лишь непосвященным простительно заблуждение насчет того, что технического директора можно без проблем, словно лампочку, выкрутить из одной команды и переставить в другую. На самом деле это не так. С инженерами происходит та же история, что и с гонщиками. Подозреваю, что Кристиан Хорнер, дерзко подписав контакт с Ньюи и

тами. Отсюда вопрос: с помощью каких моторов они планируют выигрывать Гран При и бороться за победу в чемпионате? Конкретного ответа мы пока не знаем, но в целом картина ясна: точно, что не с моторами Ferrari.

Подумайте сами. Последние десять лет Ferrari под руководством Жана Тодта ценой огромных усилий добивалась того, чтобы обеспечить высокую вероятность побед буквально в каждой гонке. И когда в 1997 году они начали поставлять свои недешевые двигатели команде Петера Заубера, это было сделано вовсе не в порыве благотворительности. В этом был жесткий расчет: сделка ежегодно приносила Маранелло более \$20 млн, к тому же швейцарскую команду можно было использовать как союзника в решении различных политических проблем. Но даже в кошмарном сне Тодту и его коллегам не могло привидеться, что Sauber будет бороться за победы в гонках или претендовать на большее, нежели на роль услужливой и податливой команды второго эшелона.

Очевидно, что Red Bull в подобной роли себя не видит. И что же будет, если года через полтора их RB3 начнет наступать на пятки Ferrari F2007, возможно, иногда опережая машины из Маранелло в квалификациях, а порой – страшно подумать! – уводя у них из-под носа победы? Итальянская пресса закатит такую истерику, что даже Жану Тодту мало не покажется.

Кстати, спонсорам это тоже не понравится: какого черта они подписывают чеки на кругленькие суммы, если Ferrari проигрывает своим же клиентам, которым продает моторы?

Подобного никто не допустит. Поэтому я повторяю свой вопрос: если «красные быки» собираются бороться за победы, то с помощью чьих «лошадиных сил»? **FO**

“Серьезность намерений Red Bull сомнений не вызывает. Они могут позволить себе вкладывать деньги в первоклассные кадры”



произведя этим настоящий фурор, обеспечил себе проблемы на пару лет вперед, поскольку теперь ему предстоит как-то успокаивать вер-

хушку Red Bull, которая наверняка будет сгорать от нереалистичных ожиданий – а ведь результаты этого шага проявятся далеко не сразу.

Впрочем, серьезность намерений Red Bull сомнений не вызывает. Они могут позволить себе вкладывать деньги в высококлассные кадры. Дитрих Матешци окружил себя толковыми экспертами, а Ньюи был приглашен в команду спустя всего пару месяцев после подписания контракта с Ferrari на поставку моторов. Все это впечатляет.

Но вот тут и кроется ловушка. Матешци и Red Bull не собираются быть в Ф1 статис-

Ferrari устраивает, что с 2006 года их моторы будут стоять на шасси Red Bull – до тех пор, пока «красные быки» не начнут бодаться

10 ЛУЧШИХ ГРАН ПРИ ПОСЛЕДНЕГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ по Алану Хенри:

1. ГП Бельгии–2000: Лучшая гонка Мики
2. ГП Сан-Марино–2005: Поворотный момент в судьбе Алонсо
3. ГП Монако–1997: Блистательное второе место Рубенса
4. ГП Аргентины–1998: Битва, в которой выступал Шуми
5. ГП Италии–1999: Лучшая гонка Френтцена
6. ГП Австрии–1998: Показательное выступление Хяккинена
7. ГП Бразилии–2003: Первая победа Физи
8. ГП Италии–2001: Первая победа Монтойи
9. ГП Германии–2004: Дженсон был бесподобен
10. ГП Великобритании–1997: Жак добился–таки своего



Приз за Письмо номера достается Антону Чаброву, который, несмотря на молодость, вполне зрело оценивает итоги не только сезона-2005, но и всего минувшего пятилетия

ПИСЬМО МЕСЯЦА

ИЗВИНИТЕ ЗА ПАФОС...

Ну что, Шуми, вот и окончился очередной сезон, уже 14-й в долгой карьере. Закончился не совсем в твою пользу. Почему не совсем? Потому что титул оказался в других руках, хотя ты по-прежнему был великолепен и сделал все возможное, выжав максимум из машины, которой было далеко до уровня болидов лидирующих команд. Но ты спокойно воспринимаешь свершившееся, наблюдая как бы со стороны за схватками талантливого и напористого молодняка. После того как в 1999 году Хяккинен взял свой второй и последний титул, все последние годы тебя не противопоставляли ни одному из действующих пилотов. Ты боролся с ними на трассе, держась как-то особняком, играя в высшей лиге. Скоро новый сезон. И ты — боец-одиночка — снова рвешься на трассу, чтобы в очередной раз еще выше поднять планку своих (и всей Формулы 1) достижений.

Антон Чабров, 19 лет Калининград, по e-mail



Автор лучшего письма номера получает приз от компании «Фераба» — набор французской автокосметики производства Elf, партнера команды Renault F1. «Фераба» — официальный представитель Elf в России, www.elfrus.ru

Русская Редакция F1 Racing: 129110, Москва, Проспект Мира, 69, стр. 1, офис 605. Факс: +7 (495) 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.

О БЕДНОМ ШУМИ ЗАМОЛВИТЕ СЛОВО

В вопросе ЧЕЛОВЕК ГОДА Михаэлю Шумахеру ничего не досталось: забыли люди, кто он такой? А ведь он семикратный чемпион мира! Просто ему не повезло в этом году, вот и все. Он еще этим студентам покажет, как нужно гонять. А Фернандо Алонсо и Кими Райккёнен вовсе не герои, они еще мало сделали для Формулы 1. Героями же в 2005 году должны были стать Пол Стордарт и Петер Заубер...

Олег,
по e-mail

В Ф1 есть жестокое и, возможно, не вполне справедливое правило: ты хороши ровно настолько, насколько высок твой последний результат. Именно так чаще всего публика воспринимает итоги каждого очередного чемпионата — а победителей нашего опроса, напоминаем, определяли сами читатели. Если же вы посмотрите, кого выбрали в качестве героев года журналисты и эксперты F1 Racing (декабрь 2005, с. 58), вы найдете там и Михаэля, и Пола с Петером.

НАКИПЕЛО!!!

...Не без раздражения скажу, что FIA катится в пропасть. Сначала приподняли переднее крыло, существенно снизив его эффективность, затем изменили заднее крыло и уменьшили диффузор... А ведь все эти элементы, точнее, их работа существенно влияют на работу аэродинамики и машины, идущей позади. И если потери в эффективности аэродинамики отдельно взятого автомобиля по ходу сезона худо-бедно удавалось решать, то система из двух автомобилей уже не так стабильна. Отсюда и инциденты, возникавшие, например, с Монтойей при обходе круговых...

Игорь Похабов,
по e-mail

Читатель имеет право на свое мнение, но нам известно, что думают по этому пово-

ду сами гонщики. Многие из них считают, что надо идти именно по пути снижения влияния аэродинамики. Что же касается вылетов Монтойи в Турции и в Спа, то это, по общему мнению, все же вина самого Хуана Пабло.

ОБИДНО, ПОНИМАЕШЬ...

Чрезвычайно обидно, что после всего, что сделал Баттон для В.А.Р., после 2-го места в Кубке конструкторов, первый номер в Honda достался Баррикелло. Да, бразилец опытен. Но, на мой взгляд, Дженс уже давно стал символом своей команды...

О Фернандо Алонсо: услышала, что он подписал контракт с McLaren. Странный ход, хотя он и объяснил это выбором больших денег. Но куда смотрели в Renault? Направляется один вывод: они предполагают спад. Кто знает, что ждет команду в 2007 году?

Елена Боярская,
Москва

ГДЕ СПРАВЕДЛИВОСТЬ?

Вы спрашиваете, почему Кими Райккёнен не стал самым молодым двукратным чемпионом мира?.. Может, потому, что на самом-то деле на свете действительно не существует никакой справедливости?

Павел,
Белоруссия, Бобруйск, по e-mail



F1Racing, ноябрь 2005



Кими, спору нет, герой, но к чему эти упаднические интонации? Высшая справедливость как раз в том, что чемпионат выиграл гонщик лучшей команды, потому что Ф1 — командный вид спорта. Если бы это было не так, в прошлом сезоне ломались бы машины Renault, а не McLaren.

НЕ ГНЕВИ БОГА!

...Кими, не делай ошибки, не ставь знак равенства между McLaren и Ferrari. Я бы даже смирился с другой «конюшней», но Ferrari... Ты возвращаешь мне мою юность, когда я болел за Эмо (Фиттипальди), живьем видел на трассе Джеки (Стюарта), болел за Ники (Лауду), Йохена (Риндта), Айртона (Сенну)... Хочу, чтобы у тебя была слава Сенны, желаю тебе побед. Но не уходи! Поверь моему опыту болельщика Ф1 с 50-летним стажем.

Юрий Волков,
Тула

ПОМНИМ И СКОРБИМ...

Все российские болельщики живут только одним: ожиданием того момента, когда наш соотечественник пронесется перед трибунами за рулем болида Ф1. Купив декабрьский номер, первым делом открыл страницу с «Нашей дюжиной» гоночных надежд, которые имеют шансы представлять нашу страну в лучших гонках мира. «Прорыв года», «улыбчивый и обаятельный», «возраст позволяет ему рассчитывать на многое»: эти слова, сказанные о 18-летнем таланте Сергее Ромашенко, после 16 декабря 2005 г. только добавляют скорби... Погиб, прежде всего, не замечательный гонщик, а человек, находившийся в самом начале жизненного пути...

Сергей, мы помним и скорбим...

Сергей 'ARES' Петров,
Кемерово, по e-mail

F1 Racing присоединяется к соболезнованиям в адрес родных и близких Сергея Ромашенко — «Паддок», с. 16

БА, ЗНАКОМЫЕ ВСЕ ЛИЦА!

Сегодня популярность Рубенса в Японии как никогда велика. И Honda с истинно самурайской решимостью стремится сделать из него чемпиона. А как же Дженсон? Похоже, драка предстоит нешуточная...

Они приветствуют друг друга тепло, пусть и несколько официально. Но в этом нет ничего удивительного. Со дня дебюта Дженсона Баттона в Ф1 (в 2000 году, Мельбурн, Williams) Рубенс Баррикелло из Ferrari был одним из его соперников. А иногда — прямым конкурентом, как, например, в 2004-м, когда они весь сезон яростно сражались за второе место в личном зачете.

Однако сегодня Рубенс и Дженсон — напарники по Honda Racing, а Ferrari и Williams стали их главными соперниками. Разумеется, победоносные Renault и McLaren тоже. Зимой руководство Honda исходило оптимизм, да и оба гонщика от него не отставали.

Раньше они принадлежали к враждующим лагерям, поэтому никогда вместе не тусовались. Как правило, нынешние звезды Ф1 избегают проводить свободное время с гонщиками из других команд, поэтому, встретившись в токийском международном аэропорту «Нарита», они лишь обменялись рукопожатием и не более того. Но, как мы узнаем чуть позже, через пару дней их отношения изменятся...

ЛЕДОК ОТЧУЖДЕНИЯ РАСТАЯЛ

Да, они напарники, но ведь напарники — это тоже соперники, причем непримиримые. Такова реальность Формулы 1 наших дней.

Оба гонщика — звезды первой величины, поэтому ни тот, ни другой не может себе позволить уступить напарнику в скорости. Но при этом один из них в 2006 году неизбежно заработает больше очков. По-другому в Ф1 не бывает.

Рубенсу все это уже знакомо. В 2000-м, придя в Ferrari, он оказался лицом к лицу с лучшим гонщиком в мире. Михаэля Шумахера он не одолел — никому из напарников Шуми это не удавалось, — но за шесть лет выиграл девять Гран При и бесчисленное количество раз поднимался на подиум. Дженсон же, как известно, еще ни разу не побеждал. Но поскольку Honda — его «дом родной», он по понятным причинам стремится стать первым гонщиком со времени триумфа Джона Сертиса (Монца-1967), кто выиграл бы Гран При на машине, полностью созданной этой командой.

«Мы чрезвычайно довольны новым составом команды, — говорит глава Honda Racing Ник Фрай, прилетевший в Японию вместе с нами. — Рубенс и Дженсон относятся друг к другу с большим уважением, так что, думаю, ▷

Интервью Том Кларксон
Фото Ripley & Ripley



И что вы думаете? Они уже стали друзьями, но тем более интересными в 2006 году будут внутрикомандные дуэли



**Японское приключение начинается.
Рубенс и Дженсон летят в Мотеги**

они сработаются. Считаю, что у нас самый сильный дуэт в Ф1».

Сильнее, чем у McLaren или Renault? Посмотрим. У Баттона и Баррикелло на двоих более 300 стартов в ГП, они одинаково жаждут победы, и можно с уверенностью сказать, что это самая сильная пара гонщиков, когда-либо выступавшая за команду, ранее известную как B.A.R (прости, Жак).

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЗАБАВЫ

Из аэропорта отправляемся на вертолете на автодром в Мотеги. Рубенс не скрывает энтузиазма в связи с переходом в новую команду: «Нельзя сказать, что мои переговоры с Honda

начались с нуля, — говорит он. — Я два года общался с ними, еще со времен Дэвида Ричардса. Но в 2004-м все застопорилось, и я продлил контракт с Ferrari до 2006 года. Но затем в Honda перешел Жиль (де Ферран), и диалог возобновился. Это произошло в прошлом году в Монако. Не хочу плохо говорить о Ferrari, но я знал: если хочу добиться своей цели и завоевать титул, мне необходимо идти дальше. Ник сказал мне, что цель Honda — «победа, победа и еще раз победа», и я понял: это по мне. Переговоры проходили гладко, и поскольку в середине 2005 года я расстался со своим менеджером (Фредом делья Ноче), читать весь контракт мне пришлось самому.

Впервые за всю свою карьеру я самостоятельно вел переговоры, и мне это понравилось. В этом контакте меня устраивает буквально каждый пункт».

После 30 минут полета мы на пару часов останавливаемся в Мотеги. В Honda хотят, чтобы гонщики немного развлеклись: для начала им предложено сделать несколько кругов на спортивных NSX Type-R и 2,2-литровой S2000.

Дженса дружески обнимает главный инженер Honda по Ф1 Кен Хасимото, который будет за всем этим наблюдать. «Привет, кинозвезда-сан! — говорит Баттон. — Рубенс, правда Хасимото-сан похож на кинозвезду?»

Рубенс смеется, но по выражению его лица



Кларксон (слева) повсюду сопровождал гонщиков Honda во время поездки в Японию



Рубенс, впервые севший за руль NSX, резвится на трассе в Мотеги



Рубенс обожает мотоциклы с тех пор, как в 14 лет ему подарили 400-кубовую Honda

“Ник сказал мне, что цель Honda – «победа, победа и еще раз победа», и мне это понравилось” Рубенс Баррикелло

вением, ведь он гордится тем, что родился в Сан-Паулу, и потому сочетание «Япония-Honda-Сенна» значит для него многое. Похожий ностальгический момент Рубенс пережил в 1999-м на Фестивале скорости в британском местечке Гудвуд, где сел за руль McLaren-Honda MP4/6, на котором Сенна выиграл чемпионат 1991 года. В тот солнечный летний день, сидя в кокпите знаменитой машины, Рубенс, перед тем как взречься могучим 3,5-литровым V12, попросил механиков Honda на минутку оставить его в одиночестве.

Сегодня его медитацию прервал Фрай, запрыгнувший на пассажирское место в NSX. «Поехали!» – орет он. Желание Ника для Рубенса – закон. Машина с пробуксовкой срывается с места и несется по пит-лейну. Два круга спустя из нее выскакивает несколько поблдевший Фрай и заявляет: «Мы его точно берем!»

«Не машина, а чудо! – в восторге вопит Рубенс. – Я толком не знал, чего ожидать, ведь по мощности она уступает некоторым из тех дорожных Ferrari, что мне довелось водить. ▶



понятно, что в Ferrari такого рода приветствия не практиковались: Шуми не станет при встрече заключать Паоло Мартинелли (ведущего моториста Ferrari) в дружеские объятия, от которых у того затрепещат кости.

NSX Type-R – самый быстрый среди серийных автомобилей Honda. 280-сильный спорткар весит всего 1200 кг, но самое главное (в особенности для Баррикелло) то, что в его разработке принимал участие сам Айртон Сенна. Рубенсу раньше не приходилось водить NSX, но Дженс их обожают и с удовольствием демонстрирует возможности машины.

Кажется, бразилец в мыслях унесся куда-то в облака. Он хочет насладиться этим мгно-



Рубенсу и Дженсону напоминают о славном прошлом Honda в Ф1 – в 1965 году этой RA272 управлял Ронни Бакнем; Рубенс осматривает модели Honda (слева)



РУБЕНС И ДЖЕНСОН В ЯПОНИИ



Вместе с Ником Фраем и их гидом Рубенс и Дженс любят NR750



У Рубенса появился еще один необычный друг



Гонщики Ф1 всегда остаются мальчишками

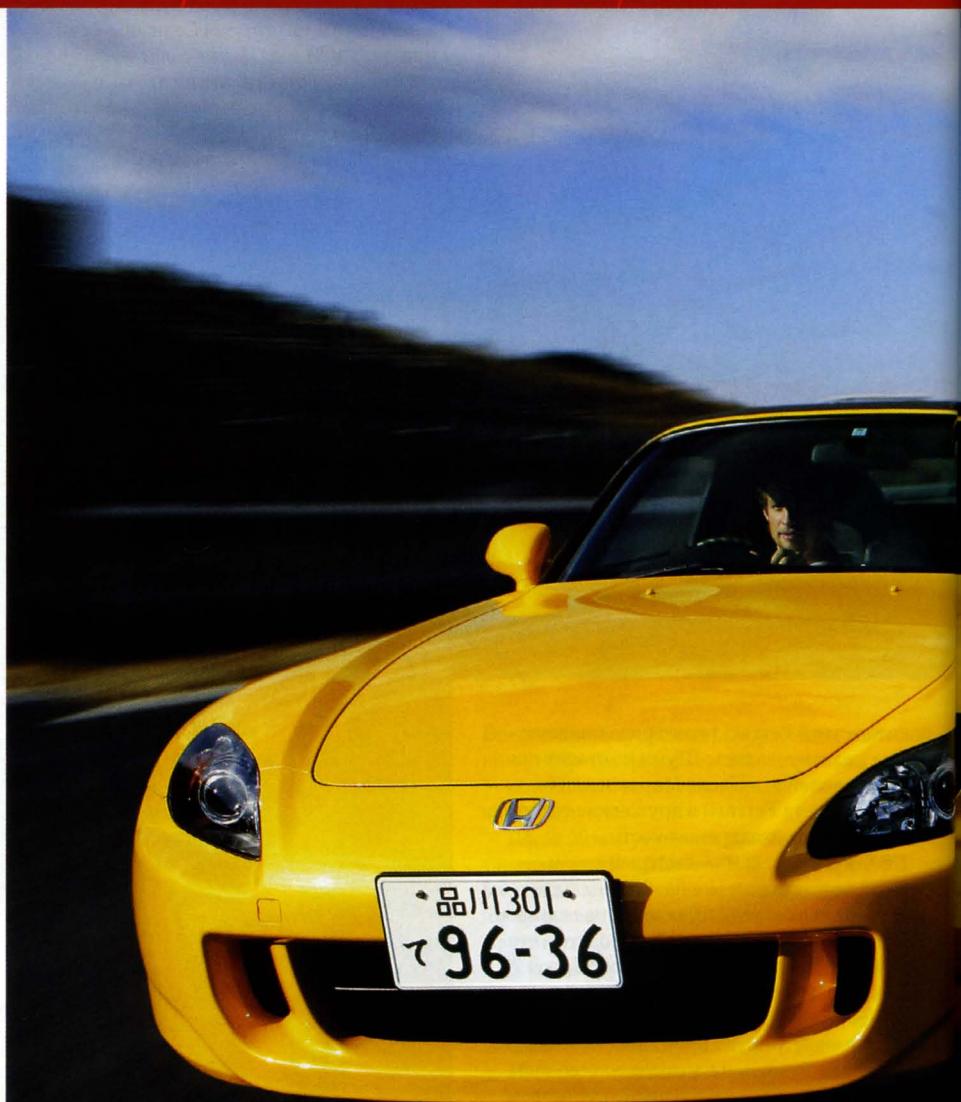
Но управляемость превосходная: с ней можно делать все что угодно, можно тормозить в самый последний момент. Она ведет себя, словно гоночная машина». Дженсон лишь улыбается: ему все это давно известно.

У HONDA ТОЖЕ ЕСТЬ СВОЯ ИСТОРИЯ

Следующая остановка — автомобильный музей Honda в Мотеги. Здесь собрано более 2200 гоночных машин, и именно здесь Рубенс и Дженсон постепенно находят общий язык. Они общаются легко и непринужденно, обмениваются шутками — приятно посмотреть! Они обсуждают выставленные в музее машины, и мы с интересом отмечаем, что хотя оба серьезно увлекаются автомобилями, Рубенс лучше знает историю Ф1. Но ведь он старше, так что в этом нет ничего странного. Рубенс безошибочно ответит на любой вопрос, связанный с историей Ф1, — с 1978 года (когда он влюбился в этот вид спорта) до наших дней.

Особый интерес у него вызывают машины, на которых ездил Сенна, но не меньше его привлекает и первый гоночный мотоцикл Honda. Выясняется, что дело не столько в самом мотоцикле, сколько в том, что его дебют состоялся в Сан-Паулу.

«Я — самый что ни на есть настоящий байкер, — утверждает Рубенс. — Когда мне было 14 лет, отец купил мне Honda CB400, надеясь, что я не буду гонять слома голову. Но когда он увидел, как быстро я езжу, то запретил мне садиться за руль мото-»



F1
RACING

ДЕСЯТЬ ЛУЧШИХ
...ГОНЩИКОВ,
ВЫСТУПАВШИХ
С МОТОРАМИ HONDA



- 01 Айртон Сенна 1987–1992
- 02 Найджел Мэнселл 1985–1987
- 03 Ален Прост 1988–1989
- 04 Нельсон Пике 1986–1988
- 05 Кеке Росберг 1983–1985
- 06 Герхард Бергер 1990–1992
- 07 Ричи Гинтер 1965–1966
- 08 Джон Сертис 1967–1968
- 09 Дженсон Баттон 2003–
- 10 Жак Вильнёв 2000–2003

«Не машина, а чудо!» — в восторге вопит Рубенс. Дженсон лишь улыбается. Он уже все это проходил



Дженсон спокоен, что неудивительно: его NSX Type-R легко обставит не столь мощную S2000



РУБЕНС И ДЖЕНСОН В ЯПОНИИ



Пора и отдохнуть от всей этой суеты: ребята прикорнули в хвосте вертолета



Время познакомиться с боссом: Рубенс и Дженсон вежливо улыбаются, слушая рассказ Такео Фукуи об огромном значении Ф1 для Honda

ДО РУБЕНСА В FERRARI РАБОТАЛИ ОЧЕНЬ РАЗНЫЕ ГОНЩИКИ



Что стало с последними десятью из них после ухода из команды?

Эдди Эрвайн Эдди не устоял перед миллионами, что посулил ему Ford, и, откатав четыре года за Ferrari, в 2000-м перешел в Jaguar, подписав выгодный трехлетний контракт. Но его результаты разочаровали: он заработал лишь 18 очков и в конце 2002-го ушел из спорта.



Мика Сало После того как Мика провел шесть гонок в Ferrari, заменяя Михаэля Шумахера (и едва не выиграл ГП Германии'99), его карьера пошла на убыль. В 2000 году он перешел в Sauber, в 2001 году – в Toyota, подписав выгодный двухлетний контракт, а в конце 2002-го расстался с Ф1.



Герхард Бергер Отработав в Ferrari в общей сложности 6 лет, в 1996 году Герхард наконец решил уйти из команды. Проведя в Benetton два неудачных сезона, в 1997-м расстался со спортом. В 2000-м вернулся в Ф1 в качестве спортивного директора BMW, но в 2004 году покинул и этот пост.



Жан Алези В 1996-м перешел из Ferrari в Benetton, но не сработался с Бриаторе. Проведя два непростых сезона, в 1998-м подался в Sauber, а затем, в 2000-м, в Prost. В 2001-м завершил свою карьеру в Ф1 в Jordan. Впоследствии добился успеха в DTM. В настоящий момент хочет заниматься менеджментом.



Никола Ларини Его карьеру в Ferrari блестящей не назовешь: всего четыре гонки за два сезона, лучший результат – второе место в Имоле в 1994 году. Потом он не появлялся на трассах Ф1 вплоть до 1997 года, когда провел в составе Sauber первую половину сезона, но после ГП Монако был уволен.



Иван Капелли В 1992-м Иван пережил сезон взлетов и падений. Сбылась мечта – он стал гонщиком Ferrari, но отношения с командой не сложились, и его карьера в Ф1 была обречена. В 1993-м он лишь один раз вышел на трассу в составе Jordan. Сейчас комментирует Ф1 на итальянском телеканале RAI.



Ален Прост Два бурных года в Ferrari закончились досрочно, когда в 1991 году Ален отказался выступать в ГП Австралии – финальной гонке сезона. В 1992 году взял «академический отпуск», а в 1993-м вернулся в Ф1 и в составе Williams выиграл чемпионат. Затем ушел из спорта, но в 1997-м вернулся – уже в качестве главы команды Prost GP, которая сошла со сцены в конце 2001 года.



Джанни Морбиделли Морбиделли провел за Ferrari лишь одну гонку, заменяя Алена Проста на ГП Австралии'91. Это был пик его карьеры. В 1992-м Джанни перешел в Minardi, затем в Arrows, потом в Sauber. Сломал руку, попав в аварию на тестах, после чего был уже не так быстр, как прежде.



Найджел Мэнселл Объявив о своем уходе из Ф1 в 1990 году после двух сезонов в Ferrari, в 1991-м Найдж поддался на уговоры Williams, вернулся и в 1992-м завоевал титул. В 1993-м выиграл серию IndyCar, в 1994 году провел пару гонок в Williams, а в 1995-м – в McLaren. Ныне – звезда серии GP Masters.



Микеле Альборето Проведя в Ferrari пять бурных сезонов, в 1989-м вернулся в Tyrrell. Высшим его достижением стал подиум в Мексике, после чего выступал все хуже и хуже. Попытки поработать в Lola, Arrows и Minardi результатов не принесли, и в конце 1994 года он ушел из Ф1. Успешно выступал на спорткарах, но в 2001 году погиб во время тестов на Лаузицинге.

цикла где-либо, кроме Интерлагоса».

Из Мотеги мы уезжаем на комфортабельном автобусе. Немного уставший, но весьма удовлетворенный отменной управляемостью NSX, Рубенс удобно устроился на самом заднем ряду сидений и, надев наушники, включил свой iPod. Вот теперь он абсолютно расслаблен – так мне показалось.

НАЗАД В БУДУЩЕЕ

В исследовательском центре Honda в Тотики работают более 10 тысяч человек. На первый взгляд он похож на сборочный завод Honda в английском городе Суиндон. Но если в Суиндоне в 2005 году построен уже миллионный автомобиль, то в Тотики практически ничего не производят на продажу. Зато здесь мудрецы в белых халатах корпят над проектами, которым суждено увидеть свет лишь через пять или десять, а то и через двадцать лет.

А еще этот центр знаменит тем, что здесь Honda производит двигатели для Ф1. Все моторы V8 2006 года будут проектировать и собирать (и перебирать) именно здесь. Более того, не так давно в Тотики создан и отдел шасси: японские инженеры будут трудиться параллельно с инженерами из Брэкли, где ведется основная работа в этой области.

«Впечатляет», – говорит Рубенс Дженсону, когда мы подъезжаем к заводу. Но еще большее впечатление на него производит рассказ о центре и его структуре: длина офиса одного только проектного отдела составляет 500 метров.

ВСТРЕЧА С НАЧАЛЬСТВОМ

Пока все идет неплохо. Впрочем, все то, что происходило до сих пор, фактически было простой забавой. Однако ни прагматики из Honda, ни такой занятой человек, как Рубенс, не полетят сюда через полмира только ради развлечений. Honda очень серьезно относится к Формуле 1. Ее не воспринимают здесь лишь как вспомогательный инструмент маркетинговой политики, и все сотрудники концерна неустанно подчеркивают, что гонки – это один из главных принципов, лежащих в основе успеха компании. Так было всегда.

Неудивительно, что на официальном ужине присутствует и самый главный человек в Honda. На визитной карточке, которую он элегантно протягивает, начертано: Такео Фукуи, президент Honda Motor Company Ltd. Жизнь Фукуи-сан неразрывно связана с Honda, для него эта компания – важнее всего на свете, и дух Honda пронизывает все его существо.

За ужином – на который приглашена толь-



День второй – пора проводить фотосессию для *F1 Racing*. Как видите, Дженсон и Рубенс пытаются отнестись к этому делу серьезно...

ко элита Honda, включая Фрая, – Фукуи-сан долго рассказывал двум асам-гонщикам о духе компании и о том, с каким дьявольским упорством (это не точная цитата, но смысл понятен) Honda будет стремиться к главной вершине Ф1.

И на следующий день Рубенса все еще переполняет восторг. «Мне было очень интересно лично познакомиться с Фукуи, – говорит он. – Я понял, что Ф1 значит для Honda очень много».

Можете ли вы представить себе, что подобные слова после торжественного ужина с главой DaimlerChrysler произносит Кими Ряйккёнен?

УЛЫБОЧКУ!

И наконец – фото на обложку *F1 Racing*. «Ребята, общайтесь!» – подсказываем мы. Но это, честно говоря, излишне. Если многие гонщики Ф1 стесняются и комплексуют, когда ты просишь их повалить дурака перед объективом, то для нашей парочки это проще простого. Ни с того ни с сего они начинают строить из себя каратистов.

«Хорошо, а теперь сделайте суровые лица», – хором просим мы. А вот это – вряд ли. Ржут, как кони. «С Михаэлем такое было невозможно», – драматическим шепотом говорит Рубенс.

Пока они передеваются в другие комбине-



...но у них ничего не получается. В Японии между ними завязалась настоящая дружба

зоны, Дженсон вдруг обращает внимание на новую татуировку Рубенса. Очередной взрыв смеха. Выясняется, что нынешний чемпион IRL Тони Канаан уговорил его вытатуировать буквы FE на внутренней стороне правого бицепса. Это первые буквы имен Фернандо и Эдуардо – сыновей Рубенса. Кроме того, на португальском FE означает «вера».

«Я давно хотел сделать такую татуировку, – объясняет он. – Мне нравится».

Потом мы возвращаемся в Токио, чтобы поужинать «в семейном кругу» (как сказал Фрай), а следующим утром уже улетаем на-

зад, в Лондон. «Проделили сюда такой путь, а провели здесь лишь два дня, – говорит Рубенс. – Но так приятно познакомиться с ребятами из Honda и увидеть, сколько усилий они вкладывают в программу Ф1. А еще я был рад поближе познакомиться с Дженсоном».

И как бы подчеркивая, что эти слова не очередная рекламная пустышка, утром они едут в аэропорт в одном такси.

Приятели? Пожалуй, да. Соперники? Несомненно: ведь Ф1 – это борьба. Но это будет честная борьба на равных. И пусть победит сильнейший! **FO**

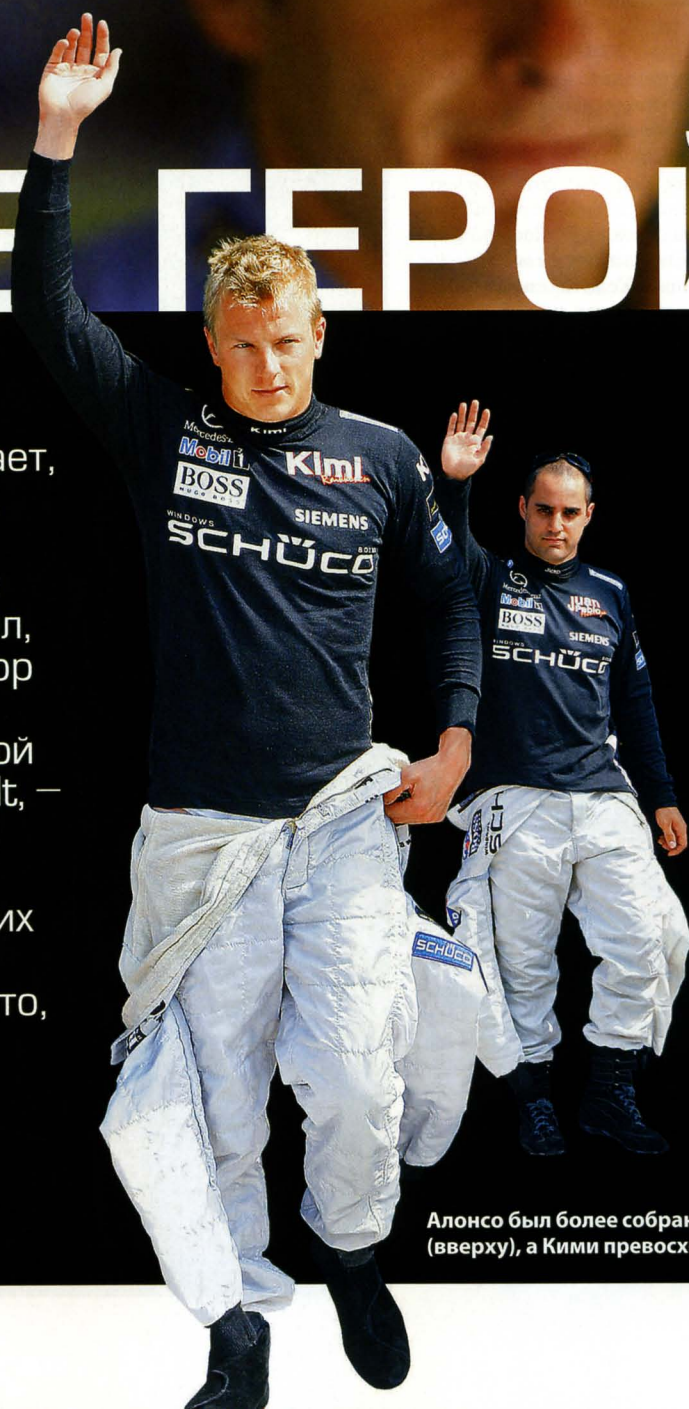
F1 RACING ДЕСЯТЬ ЛУЧШИХ ...БРАЗИЛЬСКИХ ГОНЩИКОВ



- 01 Айртон Сenna
- 02 Нельсон Пике
- 03 Эмерсон Фиттипальди
- 04 Рубенс Баррикелло
- 05 Карлуш Пас
- 06 Маурисиу Гужельмин
- 07 Роберто Морено
- 08 Фелипе Масса
- 09 Кристиано да Матта
- 10 Кристиан Фиттипальди

КАЖДЫЙ ВТОРОЙ- ТОЖЕ ГЕРОЙ!

Иногда гонщиками № 2 рождаются, иногда становятся — причем, бывает, помимо собственной воли. И роль эта мало кому по вкусу. **Питер Уиндзор**, дав волю фантазии, представил, каким мог бы быть разговор с теми, кому в 2005 году пришлось играть роль второй скрипки в McLaren и Renault, — с Хуаном Пабло Монтойей и Джанкарло Физикеллой. Питер не просто излагает их точку зрения, хорошо ему известную, но и сообщает то, что, несомненно, хорошо известно им обоим



Алонсо был более собран, чем Физи (вверху), а Кими превосходил Хуана (слева)



Физико победил в Мельбурне (на фото он опережает Трулли и Алонсо), но из-за этого перевозбудился и в Малайзии сам себе все испортил

Вопрос 1: Для начала поговорим об участии гонщика № 2 вообще. Что это значит — играть вторую скрипку?

Как, по мнению Уиндзора, ответил бы Монтойя:

«Не ко мне вопрос. По-моему, раз уж ты занялся гонками, то должен быть № 1. Конечно, я не прочь оказаться в положении Михаэля Шумахера, когда во второй машине едет не такой быстрый парень, который неплохо справляется с тестовой работой, — но мне это не нужно. Мне все равно, кто мой напарник, поскольку я считаю, что смогу одолеть любого — в равных условиях. Спросите любого хозяина команды о гонщиках № 2, и он вам ответит, что старается нанять лучших профессионалов, а внутренняя конкуренция идет лишь на пользу команде».

Как, по мнению Уиндзора, ответил бы Физикелла:

«Полагаю, гонщики № 2 появились в те времена, когда можно было меняться машинами по ходу Гран При, или когда была разрешена командная тактика, но сегодня это большой роли не играет. Ситуация Михаэля в Ferrari — исключение. В других командах хотят получить максимум от обеих машин, а для этого нужны два отличных гонщика. Думаю, в равных условиях я мог бы одолеть любого, и это единственное, чего я хочу: равных условий. Гонщиком № 2 себя не считаю. И вообще, такое разделение вредит Ф1, поскольку от него снижается уровень гонок».

Правильный ответ Хотя командная тактика сегодня и под запретом, а сама природа автоспорта такова, что в реальной гоночной ситуации ее применять почти невозможно, нет никаких сомнений, что сбалансированный подбор гонщиков увеличивает

шансы на успех.

Все просто: победитель может быть только один. Поэтому команда должна сосредоточиться на одной машине и обеспечить, чтобы второй гонщик без необходимости не «крал» очки у первого. Ferrari с ее Шумахером, у ко-

торого всегда есть оруженосец, — пример команды, умеющей концентрировать усилия на приоритетных направлениях.

В Renault в 2005 году тоже сознательно допустили подобный дисбаланс, и это им помогло. Возможно, поначалу

они делали ставку не на Алонсо, но к Барселоне преимущество было на его стороне, и Физико осталась лишь вспомогательная роль. И потому Фернандо было проще, чем Кими, которому пришлось биться со всеми, включая Хуана Пабло. ►



Нестабильно
проведя начало
сезона, Монтойя
«выстрелил»
в Силверстоуне
(внизу), опередив
Алонсо и
Ряйккёнена



- 01 Монако'03, одолел Шуми и Кими
- 02 Интерлагос'04, одержал велико-
лепную победу, в открытой схват-
ке одолев Кими
- 03 Интерлагос'01, отличным манев-
ром обошел Шуми, но потом вы-
летел
- 04 Хокенхайм'01, лидировал с боль-
шим отрывом, пока не сдал мотор
- 05 Интерлагос'05, разгромил Кими
- 06 Монца'01, первая победа
- 07 Хокенхайм'05, стартовал 20-м,
а финишировал 2-м
- 08 Сепанг'04, на более слабой ма-
шине он выглядел лучше Шуми
- 09 Хокенхайм'03, одержал уверен-
ную победу
- 10 А1-Ринг'03, отыгрывал у Шуми по
2 с на каждом круге, пока не воз-
никла течь в системе охлаждения

Вопрос 2: Согласны вы с этим или нет, но в 2005 году, утратив шансы на титул, вы оказались на вторых ролях. Что вы тогда чувствовали и как оцениваете свою работу?

Как, по мнению Уиндзора, ответил бы Монтойя:

«Повторяю, я не был № 2. В первой половине сезона у меня были проблемы, и потому в 2005 году мы прежде всего боролись за Кубок конструкторов. Я уверен, это было нам под силу, и мы этого заслуживали. И для меня не проблема, если надо, помогать Кими. Ближе к концу сезона мы нашли подходящие настройки, и в целом наша скорость возросла. Но в Спа мне пришлось пропустить Кими вперед – и это мне не понравилось. Думаю, там я был сильнее, но сделал то, что было лучше для команды».

Как, по мнению Уиндзора, ответил бы Физикелла:

«В 2005 году я помогал Renault, а не Фернандо. Это далеко не одно и то же. Меня почти весь год преследовали технические проблемы, не позволившие мне показать истинную скорость, но я старался добыть для команды как можно больше очков. Я много занимался подбором настроек, шин, тактических решений и часто доставлял беспокойство McLaren. Но своих целей добиваться необходимо, несмотря на любые технические проблемы. Думаю, мне это удалось, поскольку мы завоевали оба титула, так что я вполне доволен».

Правильный ответ Приглашая Хуана, в McLaren знали, на что шли: у них появился гонщик, который не собирался «поддерживать» Кими больше, чем Кими поддерживал бы Хуана. Когда из тактических соображений в конце сезона ему пришлось сбавить скорость и уступить по-

беда Кими, произошло то, чего и следовало ожидать: из-за его беспечных ошибок (в Турции и в Спа) он начал терять драгоценные очки, а общаясь с прессой, использовал любую возможность, чтобы уколоть Кими.

Намерения Физико были чис-
ты, но ему не хватило самокри-

тичности, чтобы совладать с ситуацией. Если вопреки фактам ты продолжаешь верить в то, что причины твоего отставания – чисто «технические», то голова у тебя будет занята этим, и ты вряд ли сможешь нормально выполнять командную работу в условиях психологического напря-

жения. Физико следовало посмотреть к Фернандо, понять, в чем его сильные стороны, и, взяв это на вооружение, стать более сильным командным игроком. Типичные проблемы для него проявились в Спа, где он был фантастически быстр, но допустил серьезнейшую ошибку.

Вопрос 3: Бывало, распределение ролей между гонщиками давало отличные результаты. Что вы скажете, если вас опять «попросят» помочь напарнику добыть титул?

Как, по мнению Уиндзора, ответил бы Монтойя:

«Если я буду в равных с напарником условиях, не думаю, что это случится: моя цель — стать чемпионом. Прошлый сезон сложился не лучшим образом, но я не раз ехал быстрее Кими, хотя только дебютировал в McLaren. Если меня вновь будут преследовать проблемы, то могу лишь повторить: я буду работать на команду. И я не стал бы кивать на Ferrari: не уверен, что это удачный пример. Да, Шуми выиграл там 5 титулов, но команду постоянно критиковали в прессе, и я не хотел бы побеждать таким образом. Думаю, соперничество с напарником — неотъемлемая часть гонок».

Как, по мнению Уиндзора, ответил бы Физикелла:

«Я вообще об этом не думаю. Я могу выиграть титул; 2006-й будет моим годом, так же как предыдущий был годом Фернандо. Такой я вижу свою роль в команде. Если я или кто-либо другой в Renault будет настраиваться иначе, это лишь повредит делу. Считаю, что принцип нашей команды — предоставлять гонщикам равные условия; это одно из главных ее достоинств. У Ferrari иной подход, и главная роль принадлежит Михаэлю. И когда у него проблемы, команда сразу выглядит слабее. В Renault все по-другому, и я считаю, что это хорошо».

Правильный ответ Джек Брэбем был № 2 при Денни Халме или Дэне Герни. Подобную роль играл и Брюс Макларен, причем в собственной команде. Это звучит как напоминание потомкам: чтобы войти в историю Ф1, обязательно быть эгоистом. Зато Williams упустил титулы в 1981 и 1986 годах как раз из-за

того, что гонщикам было позволено отбирать друг у друга очки — хотя в обоих случаях команда планировала четкое распределение ролей. Но они сделали ставку не на тех гонщиков: «вторыми» были назначены Ройтеман и Мэнселл, ехавшие быстрее, чем «первые», Джонс и Пике. И в той ситуации скорость

и характер сыграли не меньшую роль, чем договоренности. Шуми допустил ошибку, выбрав Эрвайна (слишком непредсказуем), но не повторил ее в случае с Рубенсом (сама лояльность), и сознательно выбрал Массу (усложнив, но не слишком быстро). Подобная схема сработала в случае с Лаудой и Регаццони в

1974-76 годах; но в 1978-м в Lotus, когда за них выступали Андеретти и Петерсон, допустили ту же ошибку, что и Williams. Прошлогодний пример Renault должен послужить всем уроком: лучших результатов приносит не только наилучшая машина, но и наиболее сбалансированный состав гонщиков. ►



10 ЛУЧШИХ ...ГОНОК ФИЗИКО



- 01 Спа'01, занял великолепное 3-е место на слабеньком Benetton
- 02 Интерлагос'03, одержал удивительную победу под дождем
- 03 Спа'97, на мокрой трассе уступил только Шуми
- 04 Мельбурн'05, «идеальная» победа
- 05 Шанхай'05, придержал гонщиков McLaren, обеспечив победу Алонсо
- 06 Хоккенхайм'97, финишировал 2-м следом за Герхардом Бергером
- 07 Монреаль'97, первый подиум
- 08 Монреаль'02, на дрянном Jordan сумел финишировать 5-м
- 09 Силверстоун'04, на тяжело заправленной машине пробился на 6-е место
- 10 Монреаль'98, на конченных задних шинах пришел 2-м (за Шуми)



В Китае Физико отлично справился с ролью «второго номера», придержав Кими и тем самым оказав услугу Алонсо



Шутка 2005 года:
ХПМ получил травму,
«играя в теннис»



- 01 Жиль Вильнёв (при Джоди Шектере, 1979–80)
- 02 Джек Брэбем (при Дэне Герни, 1963–64, и Денни Халме, 1967)
- 03 Питер Коллинс (при Хуане Мануэле Фанхио, 1956)
- 04 Брюс Макларен (при Джеке Брэбеме, 1959–60, и Денни Халме, 1968)
- 05 Клей Регаццони (при Ники Лауде, 1974–76, и Алане Джонсе, 1979)
- 06 Франсуа Сэвер (при Джеки Стюарте, 1971–73)
- 07 Дэвид Култард (при Мике Хякинене, 1996–2001)
- 08 Лоренцо Бандини (при Джоне Сертисе, 1964)
- 09 Рубенс Баррикелло (при Михаэле Шумахере, 2000–2005)
- 10 Джон Уотсон (при Ники Лауде, 1978)

Вопрос четвертый: Когда в 2005 году у вас не осталось даже теоретических шансов завоевать титул, почувствовали ли вы, что отношение команд к вам изменилось?

Как, по мнению Уиндзора, ответил бы Монтойя:

«Вообще-то нет. Я настоял, чтобы машину настраивали по-моему, и нисколько об этом не жалею. В итоге ее поведение улучшилось, причем Кими от этого тоже выиграл. Команда меня поддерживала, когда я повредил плечо, и прислушивалась, когда я делился своими соображениями о машине, даже когда Кими был далеко впереди меня по очкам. Труднее всего было находить компромиссы при выборе тактики гонок. Уверен: Рон Деннис любит Кими, понимает финнов и все такое, но, по-моему, он понимает и меня».

Как, по мнению Уиндзора, ответил бы Физикелла:

«Флавио Бриаторе – отличный руководитель команды. Ты всегда знаешь свою роль. Когда моя ситуация складывалась не лучшим образом, он меня подбадривал. Когда ему казалось, что я в чем-то неправ, он открыто говорил об этом, но никогда подолгу не пилил. Порой мне было нелегко видеть всю эту шумиху вокруг Фернандо, но когда я нашел силы, чтобы успокоиться, то осознал, что это вполне естественно. Ф1, с одной стороны, – командная игра, с другой – спорт законченных эгоистов. Один из напарников всегда оказывается сильнее».

Правильный ответ Все это так, но даже если Рон Деннис, Флавио Бриаторе или Фрэнк Уильямс по-прежнему предоставляют гонщикам равный статус, в ходе сезона все равно так или

иначе выясняется, что кому-то они симпатизируют больше.

А последуй они примеру Ferrari – и никто не станет их обвинять в фаворитизме, ведь команда какая есть –

такая и есть, и все это знают.

Кстати, привлекательность первого варианта объясняется еще и тем, что каждому уважающему себя боссу команды кажется, что он знаток гонщицких душ,

тонкий политик и стратег. Но большинство из них себя переоценивает, поскольку в недавней истории было лишь два удачных примера подобного рода: Шумахер-Ferrari и Флавио Бриаторе.

Вопрос пятый: Итак, думаю, картина ясна. А теперь, пожалуйста, экспресс-прогноз: что изменится в 2006-м? И какие именно роли вы собираетесь играть?

Как, по мнению Уиндзора, ответил бы Монтойя:

«Надеюсь хорошо начать сезон и после трех первых гонок заработать достаточно очков. Мне не терпится сесть за руль, и, думаю, как только начнется работа, все само собой устроится. Уверен, что смогу выиграть несколько гонок. Мне и в прошлом это всегда удавалось, так что, думаю, удастся и в 2006-м. Я не жду помощи от Кими, но если ближе к концу сезона он выпадет из числа претендентов на титул, команда заставит его поддерживать меня так же, как я поддерживал его в 2005 году».

Как, по мнению Уиндзора, ответил бы Физикелла:

«Сезон-2005 по разным причинам сложился для меня непросто, и я надеюсь, что в этом году мои дела пойдут лучше. В какой-то момент ситуация должна поменяться. Думаю, у нас отличная машина, я знаю, что у нас отличная команда, и я готов к победам. Я никогда не ездил лучше, чем сейчас. И не думаю, что мне придется помогать Фернандо: я уверен, что буду с ним соперничать, и надеюсь одолеть его в половине гонок».

Правильный ответ Пока напарником Хуана Пабло в McLaren является Кими, при равной надежности машин крайне маловероятно, что колумбиец сможет выиграть чемпионат. И не потому, что Кими всегда будет его опережать, а потому что финн в своем стиле будет

биться за каждое очко до последнего. А победитель может быть только один. У Кими в этой ситуации свои трудности, поскольку Хуан Пабло вовсе не собирается его поддерживать. В общем, для McLaren будет все по-прежнему: Кими и Хуан будут выигрывать гонки... но

титул достанется тому, у кого для этого будут лучшие условия – гонщику вроде Михаэля или Фернандо.

У Физико другая проблема: в 2005 году он уступал Фернандо в скорости и результативности, поэтому, если он рассчитывает побороться за титул, ему необ-

ходимо всерьез подтянуться. Кроме того, непохоже, чтобы Физико изменил свой подход к делу и свои взгляды. Это хорошо для Renault, поскольку у них вновь весьма сбалансированный состав команды, но для самого Физико это не слишком здорово.

ИТАК, КТО ИЗ НИХ ЛУЧШИЙ № 2?

Главное – это скорость, а скорость связана с характером человека. Идеальный гонщик № 2 должен быть чуть медленнее, чем № 1, отличаться трудолюбием и стабильностью, быть командным игроком, уметь работать со спонсорами и быть всегда готовым заниматься тестами. Как раз поэтому уставшего Рубенса Баррикелло в Ferrari и поменяли на Фелипе Массу. Останься Масса в BMW-Sauber, он защищал бы свое право быть гонщиком № 1, доказывая, что он быстрее Ника Хайдфельда. В Ferrari же, где иная психологическая ситуация, где ему не придется об этом думать, он станет идеальным № 2.

Хуан Пабло не всегда медленнее Кими, но ему вряд ли свойственны и прочие качества идеального № 2. Скажем прямо, на эту роль он не годится совершенно. Физико, напротив, в 2005 году отлично с нею справлялся, несмотря на то, что сам он собирался быть № 1.

Следовательно, выиграл Физикелла – и пусть он по-прежнему живет в Италии, открывает в свободное время ночные клубы и готовит пиццу возле своего бассейна. Если бы он оказался в BMW-Sauber, то Хайдфельду пришлось бы несладко, но в Renault, пока его напарником является Фернандо, он работает совершенно по-другому. Хочет он того или нет, но он – отличный № 2. **FO**

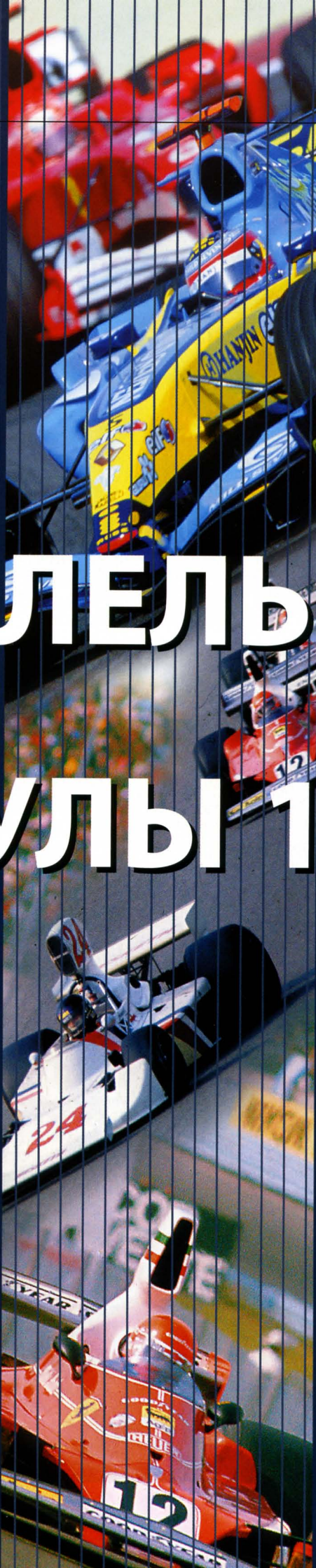
Джанкарло Физикелла

“Я не думаю, что мне придется помогать Фернандо. Я собираюсь с ним соперничать – и надеюсь его одолеть”

Хуан Пабло Монтойя

“Уверен, что смогу выиграть несколько гонок. В прошлом мне всегда это удавалось”





ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ МИРЫ ФОРМУЛЫ 1

Мир, как известно, развивается по спирали — но это, похоже, не касается людей. За последние тридцать лет машины, команды, технические условия, инженерные требования изменились до неузнаваемости — а гонщики остались гонщиками. Давайте вместе сравним звезд прошедшего чемпионата с героями сезона-1975

Обращаясь к событиям 1975 года, поневоле приходишь к мысли о том, что мир нынче заметно изменился. Тогда мы жили при социализме с его железным занавесом, ныне — при нарождающемся капитализме, тогда мир волновал Уотергейт, ныне — исламский терроризм, тогда в моду только входило диско, а сейчас всюду бунтует рэп, тогда в Формуле 1 доминировали Ники Лауда и Ferrari 312T, ныне — Фернандо Алонсо и Renault R25. Формула 1 еще даже не знала, что такое запрещенный сегодня граунд-эффект, не говоря уже о тракшн-контроле. Самым высокооплачиваемым гонщиком считался Эмерсон Фиттипальди с его \$300 тысячами в год, машины были хрупкими, как скорлупки, а трассы — смертельно опасными. Но и 30 лет спустя мы наблюдаем те же игры, требующие от гонщиков проявления тех же качеств, чтобы преуспеть. Возьмите по пять лучших гонщиков обеих эпох — и параллели будут очевидны.

НИКИ ЛАУДА vs ФЕРНАНДО АЛОНСО

И тот и другой впервые завоевали титул — Лауда в 26 лет, Алонсо в 24.

Если сравнивать их машины с точки зрения конкурентоспособности, пожалуй, Лауде было немного легче. Его Ferrari 312T был без всяких скидок самым быстрым в пелетоне. Алонсо сражался с Кими Рийккёненом, располагавшим более быстрым, но менее надежным McLaren. Все, что необходимо было сделать Лауде, так это перенести наработанное на современном полигоне Ferrari во Фьорано на гоночные трассы в дни Гран При. Мауро Форгьери спроектировал самую быструю машину Ф1, причем полностью, от шасси до мотора и коробки передач, и Лауде оставалось лишь максимально раскрыть ее потенциал — и потенциал Форгьери, который под наблюдением Луки ди Монтедземоло руководил еще и работами на гоночных трассах (будто кульмана ему было мало).

Форгьери был гением, и иногда его заносило. Лауда это понимал, и часто именно ему приходилось возвращать конструктора на грешную землю. 312T дебютировал в барселонском парке Монжуик. Опробовав его на трассе, Лауда сообщил, что машина плохо входит в повороты.

— Нет, — отвечал Форгьери, — это не машина. Это просто ты выбираешь не те траектории.

— Где? — с подозрением поинтересовался Лауда.

— В одном повороте в задней части трассы.

— С чего ты это взял?

— А у меня там был приятель — он и сообщил.

— И кто же этот приятель?

— Ну, вообще-то это подружка моего врача.

— Давай-ка настрой мне эту чертову машину!

Проблемы с недостаточной поворачиваемостью были устранены, и Лауда взял поул.

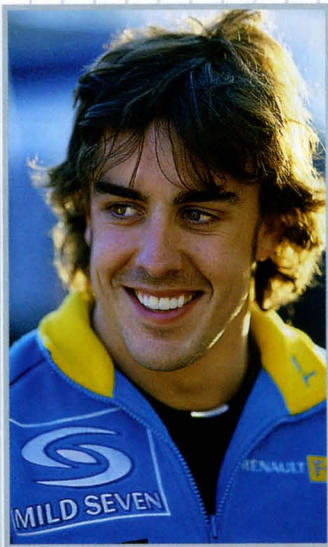
Пэту Симондсу из Renault, в отличие от Форгьери, совсем не обязательно полагаться на мнение подружки врача, разгуливающей по трассе. В его распоряжении дюжина инженеров и компьютерные данные, позволяющие анализировать каждое движение Алонсо. Когда Фернандо говорит ему, что у машины недостаточная поворачиваемость, Пэту это уже известно. Но даже Пэт был поражен тем, насколько спокойно Алонсо ра-

ботал с командой в дни напряженнейшей схватки за титул, и тем, как он оценивает то, что делает в машине. «Его зрелость меня иногда просто поражает. Это очень сообразительный парень. Он отлично умеет читать гонку, беречь машину, — в этом он здорово напоминает Михаэля Шумахера. Он знает, когда валить, а когда лучше побыть в тени. Он очень хорошо разбирается в вопросах тактики и в том, как он должен вести гонку».

Шумахер соглашается: «Выигрывать гонки — все равно что складывать сложную мозаику, состоящую из множества эле-



“ ЛАУДЕ ВЫИГРАТЬ ТИТУЛ БЫЛО, ПОЖАЛУЙ, ЛЕГЧЕ, ЧЕМ АЛОНСО ”



ментов. Фернандо неплохо умеет это делать».

Возвращаясь на 30 лет назад, вспомним, что говорил о Лауде его соперник и друг Джеймс Хант: «Его невозможно было спровоцировать на ошибки. Он их просто не совершал. Он всегда действовал по своему плану. В Швеции в 1974 году у него были проблемы с управляемостью, а я висел у него на хвосте, выбирая момент для атаки, и не мог провести обгон на протяжении 40 кругов. В поворотах он все делал аккуратно, поскольку

машина вела себя неважно, а при выходе на прямую просто вставал на газ и уезжал от меня. Когда мне удалось выйти вперед, я начал нарезать круги на 2 с быстрее. Только представьте: он 40 кругов держал позади себя машину, которая могла ехать намного быстрее! Масса других гонщиков, попав под атаку, забывают обо всем, на пределе ведут машину, которая на пределе ехать не может — и в какой-то момент просто делают тебе подарок. От Ники такого было не дожидаться!»

СКОРОСТЬ ОТ ПРИРОДЫ

РОННИ ПЕТЕРСОН vs КИМИ РЯЙККЁНЕН

Оба — скандинавы, оба считаются самыми быстрыми гонщиками своего поколения. Оба уже имели в активе «серебро» чемпионата мира, но их феноменальной скорости оказалось недостаточно, чтобы дотянуться до титула.

На трассе трудно выделить их слабое место. Скорость — излюбленное оружие для обоих. И тот и другой с равным ус-

пехом могли и защищаться, и атаковать.

Петерсону не удалось в нужный момент оказаться в нужной команде. Он слишком много времени провел в March. В полной мере его талант раскрылся, лишь когда Ронни перешел в Lotus, где затмил свежееиспеченного чемпиона мира Эмерсона Фиттипальди. Тягаться с ним в ско-

рости было просто невозможно, и это стало одной из причин, подтолкнувших бразильца к решению уйти в McLaren. Но с уходом Эмо стало очевидно, что Петерсон — не самый идеальный гонщик для команды, известной своим новаторским подходом к созданию машин. В 1974 году шведу еще удавалось побеждать в гонках, несмотря на то что его Lotus не

лучшим образом работал на шинах последнего поколения, а в 1975-м даже блестящего таланта Петерсона оказалось недостаточно, чтобы противостоять соперникам, выставившим более современные и эффективные машины.

Ронни стоило остаться в Lotus, ведь он знал, что происходило в команде за кулисами — на подходе как раз были



машины, построенные с использованием принципа граунд-эффекта. Можно понять его уныние — не очень-то приятно было выступать в 1975 году на устаревшем Lotus 72. Даже хозяин команды Колин Чепмен чувствовал, что Ронни недорабатывает, когда в интервью в разгар сезона прошелся по гонщикам, назвав их «группкой, выкладывающейся лишь на 90%». За Петерсоном постоянно ходила слава человека, одаренного от природы, но немного ленивого, не склонного полностью отдавать себя делу — особенно в критические моменты.

Все это в меньшей степени можно отнести к Рийккёнену, но примерно в том же духе, бывало, отзывались и о нем. Сказжем, совещания команды он покидает одним из первых — они здорово навевают на него скуку. Да, он не настолько слаб в вопросах настроек, как был Петерсон, — возможно, благодаря современным технологиям оценки данных, помогаю-



щих делать эту работу, — но стоит заметить, что во времена, когда напарником Кими по McLaren был Дэвид Култард, именно советы шотландца помогали найти на совещаниях нужные решения. Примерно такую же роль в Lotus исполнял Фиттипальди, когда его напарником был Ронни.

Кими вполне может стать чемпионом мира. Его консультанты и менеджеры работают

намного лучше, чем помощники Петерсона, — и это тоже помогает Кими лучше раскрыть свой потенциал. К тому же он выступает в эру, куда более стабильную в техническом отношении, когда уже не надо гадать, у какой команды в следующем сезоне будут более быстрые машины. Со временем Кими, видимо, достигнет высот, которых должен быть достичь Петерсон.

ЛУЧШИЕ ВРЕМЕНА ПОЗАДИ

ЭМЕРСОН ФИТТИПАЛЬДИ vs МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР

Два гения, завоевавших свои первые титулы в возрасте 25 лет, в обсуждаемых нами сезонах уже прошли пик своей карьеры — хотя еще на многое были способны.

Первые годы карьеры Фиттипальди были намного более яркими, чем у Шумахера. Эмерсон выиграл уже свою пятую гонку, а титул добыл после двух полных сезонов в Ф1. Но затем — в отличие от Шумахера — ему достался напарник, ехавший заметно быстрее, — Ронни Петер-

сон. Это подвигло Эмерсона на переход в McLaren, который в 1974 году оказался самой подходящей командой — и Фиттипальди завоевал свой второй титул. Сезон-1975 он начинал в ранге чемпиона — как и Шумахер в 2005-м. И так же, как в случае с Шумахером, его команда потеряла темп и откатилась в глубину пелетона. В 1975-м Эмерсон одержал всего две победы — в том числе на ГП Великобритании, превратившемся в фарс и остановленном



“ ОБА УЖЕ ПРОШЛИ ПИК КАРЬЕРЫ, ХОТЯ ЕЩЕ НА МНОГОЕ БЫЛИ СПОСОБНЫ ”

досрочно из-за дождя. В тот день только шесть гонщиков пересекли линию финиша (Фиттипальди, Брамбилла, Лауда, Джонс, Андресетти и Регаццони),

а результат гонки был зафиксирован на момент, когда на трассе появились красные флаги.

В 2005-м Михаэль выиграл всего одну гонку — и она тоже

превратилась в фарс. Финишную черту в Индианаполисе тоже пересекли всего шесть гонщиков — правда, в этом случае их шесть и стартовало. Если же продолжить параллели чуть дальше, брат Фиттипальди, не столь удачливый гонщик, как Эмерсон, в Силверстоуне попал в аварию — так же, как и брат Михаэля в Инди.

Но совпадения в этой паре все же не так ярки, как отличия. Будучи великодушным гонщиком, Фиттипальди никогда не выделялся скоростью. Он ехал достаточно быстро, и это в сочетании с плавным и исклю-

чительно точным стилем вождения приносило ему победы — он добывал их не только руками, но и головой. И как только титул оказывался у него в кармане, его гоночная страсть явно угасала.

«Некоторые гонщики с возрастом начинали с успехом избегать стычек, — вспоминал Хант. — Но я заметил, — причем к Эмерсону это относится больше, чем к Ники, — что они добивались этого, лишь немного сбрасывая газ».

Джо Рамирес, работавший с Фиттипальди в команде Copersucar, вспоминает, как Эмо

на неконкурентоспособной машине блестяще прошел круг в Монако-1976, показав в квалификации 7-е время. «Этот результат пришел просто ниоткуда. До этого Эмерсон проходил круги на 2 с медленнее и дело шло к тому, что мы вообще не пройдем квалификацию. Совершив свое чудо, он вернулся в боксы с улыбкой до ушей, но я ему сказал: “Эмерсон, что, потвоему, ты делаешь? Мы выбиваемся из сил, занимаясь машиной, а ты ни с того ни с сего проходишь круг на 2 с быстрее, чем до этого”. А он ответил: “Да, но это был отчаянный круг, очень рис-

кованный”. И я сказал: “Ну? И ты считаешь, что завтра сможешь тягаться с Лаудой и Хантом?”»

Ну а Шумахера на протяжении всех 14 лет его карьеры в Ф1 всегда отличала способность быть невероятно быстрым и при этом думающим гонщиком. Отчасти это признак исключительности таланта одного из лучших гонщиков всех времен. Но, с другой стороны, это свидетельство различий в уровне безопасности спорта, произошедших за 30 лет. Сегодня просчитать риск гораздо проще, чем во времена Фиттипальди.

НЕВЕСТЫ НА ВЫДАНИЕ

ДЖЕЙМС ХАНТ vs ДЖЕНСОН БАТТОН

Джеймс Хант в 1975 году был ничем не хуже главных действующих лиц в чемпионате. Просто он не располагал достойной машиной, чтобы это доказать. Нет, Hesketh 308 был не так уж плох, но Ferrari на нем было не одолеть. В общем, он был примерно в таком же положении, как Дженсон Баттон сегодня.

Впрочем, есть одно существенное отличие. На мокром асфальте Зандфорта Ханту удалось одолеть Ники Лауду, выступавшего на Ferrari, и выиграть свой первый Большой Приз. Эту победу принес отчаянный тактический план, исполненный Хантом, сумевшим безошибочно построить защи-

ту против гонщика, выступавшего на более быстрой машине. Ханту в нестандартных условиях улыбнулась госпожа Удача — и потому просто язык не повернется критиковать Дженсона Баттона, которому такой счастливый билет не выпал. В остальном он сделал все, чтобы доказать свое право принадлежать к элите Ф1. Ему просто не хватает машины, чтобы подтвердить это право на деле.

Как и Хант, Баттон не терял времени зря, выступая на второразрядной машине. Они оба использовали сезон, чтобы отточить собственное мастерство, избавиться от незначительных пробелов в технике



вождения. Если говорить о Ханте, то в гонках ему не всегда удавалось выдерживать прессинг. До Зандфорта — позднее, в 1976 году, он провел несколько отличных гонок, выдерживая давление со стороны соперников.

Баттона в прошлом тоже не раз критиковали, но в 2005-м его езда выглядела практически безупречной. Он постоянно, особенно в квалификациях, выжимал из BAR-Honda невозможное, а скорость, которую он демонстрировал постоянно, явно придавала уверенности его напарнику Такуме Сато — точно так же пример Ханта действовал на Йохена Массу в 1976-м.

«Невозможно судить о себе с полной уверенностью, — говорил Хант в 1976 году. — Пока не одержишь победу, не поймешь, то ли это неудачная машина не позволяет тебе раскрыться в полном блеске, то

ли ты слабоват как гонщик и не можешь полностью реализовать возможности машины».

Ну, логика-то может подсказать правильный ответ, но этого мало. Нужно подтвердить свои догадки реальными достижениями. Как только это произошло — словно плотину прорывает: гонщик начинает выигрывать этап за этапом, как это в 1976-м удалось Ханту, завоевавшему чемпионский титул на McLaren M23.

Если Honda RA106 сослужит Баттону такую же службу, как M23 Ханту, он вполне готов бороться за победы в гонках и чемпионате. Если же машина окажется слабее, чем у конкурентов, Баттону останется лишь продолжать работать, выжимать из нее максимум и надеяться, что однажды обстоятельства сложатся в его пользу — как для Ханта на дождливом асфальте Зандфорта в 1975-м.



НЕРАСКРЫТЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

ДЖОДИ ШЕКТЕР vs ХУАН ПАБЛО МОНТОЙЯ

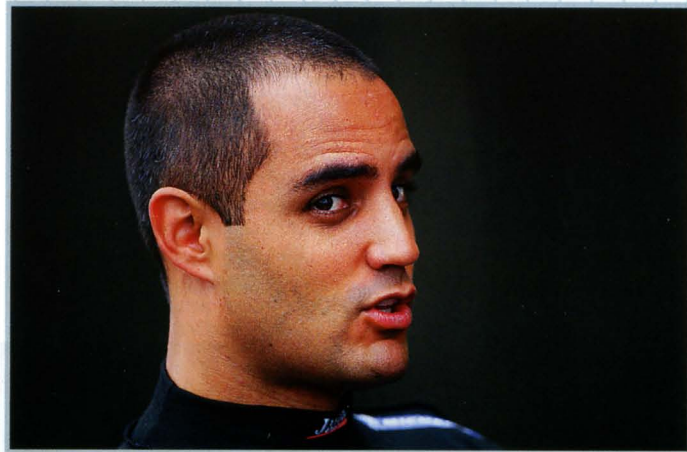
Джоди Шектер лидировал в своем всего лишь третьем Гран При, пока его не вынес с трассы преследовавший его соперник. Двумя годами позднее, в 1975-м, он все еще не до конца раскрыл свои возможности, продемонстрированные в дебютном сезоне. Да, он выигрывал гонки и до конца 1974 года числился одним из претендентов на титул, но те первые старты обещали, что вскоре мир Больших Призов должен пасть к его ногам. Эти надежды до конца так и не сбылись. Он был одним из ведущих гонщиков, но так и не стал по-настоящему лучшим.



Хуан Пабло Монтойя лидировал в своем всего лишь третьем Гран При, пока его не вынес с трассы преследовавший его соперник. Четырьмя годами позже, в 2005-м, он все еще не до конца раскрыл свой потенциал, продемонстрированный им в первых гонках. Да, он выигрывал гонки и даже числился одним из претендентов на титул до конца 2003 года, но те первые старты обещали, что вскоре мир Больших Призов должен пасть к его ногам. Эти надежды до конца пока не сбылись. Он был одним из ведущих гонщиков, но пока так и не стал по-настоящему лучшим.

Оба с первых стартов в Ф1 оставили о себе яркое впечатление, оказавшись за рулем первоклассных машин, обоих отличает природное умение контролировать поведение машины. Но оба не могут похвалиться умением тонко настраивать машину. Шектер иногда жаловался, что ему не удается настроить передок как надо, чтобы ехать быстро. Спустя три десятилетия те же речи можно слышать и в исполнении Монтойи.

Есть и еще одна интересная параллель — их уход из первых команд (Шектера из Tyrrell, Монтойи из Williams). Джоди в 1975 году почувство-



вал, что чемпионские амбиции Кена Тиррела выглядят несколько необоснованными, а ему самому уже не хочется, чтобы с ним обращались как с пацаном. Точно так же Монтойя в 2003-м слишком близко к сердцу принял устные и письменные замечания в свой адрес со стороны Фрэнка Уильямса.

Вместе с тем по характеру это очень разные люди. Шектер относился к своей карьере как к средству достижения успеха в жизни. Его целью было стать чемпионом мира, заработать на этом и уйти. Это была слишком опасная профессия, чтобы заниматься ей долго, и к 1975 году он уже многое понял

по своим первым сезонам в Ф1. Монтойя — такое складывается ощущение — останется в гонках независимо от того, станет он чемпионом мира или нет. Просто он, в отличие от Шектера, любит биться колесо в колесо и выглядит в этом элементе гоночного мастерства блестяще. Шектер никогда не любил ввязываться в подобные схватки. Монтойя же готов наслаждаться ими всегда — и на тренировке в Монако, и в гонке в Турции. Но в хорошие дни, почуяв запах победы, он становится неотразим и, проходя круги на пределе, проводя стремительные атаки, не дает и тени намека на то, что может совершить ошибку.

ДРУГИЕ АНАЛОГИИ

КАРЛОС РОЙТЕМАН vs ДЖАНКАРЛО ФИЗИКЕЛЛА

Исключительно одаренные от природы, но недостаточно твердые характером

ЖАН-ПЬЕР ЖАРЬЕ vs ЯРНО ТРУЛЛИ

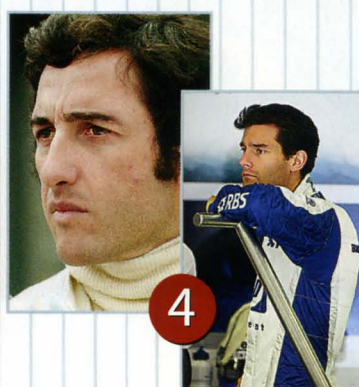
Мастерства обоим не занимать, но чего-то все же не хватает...

ПАТРИК ДЭПАЙЕ vs РУБЕНС БАРИКЕЛЛО

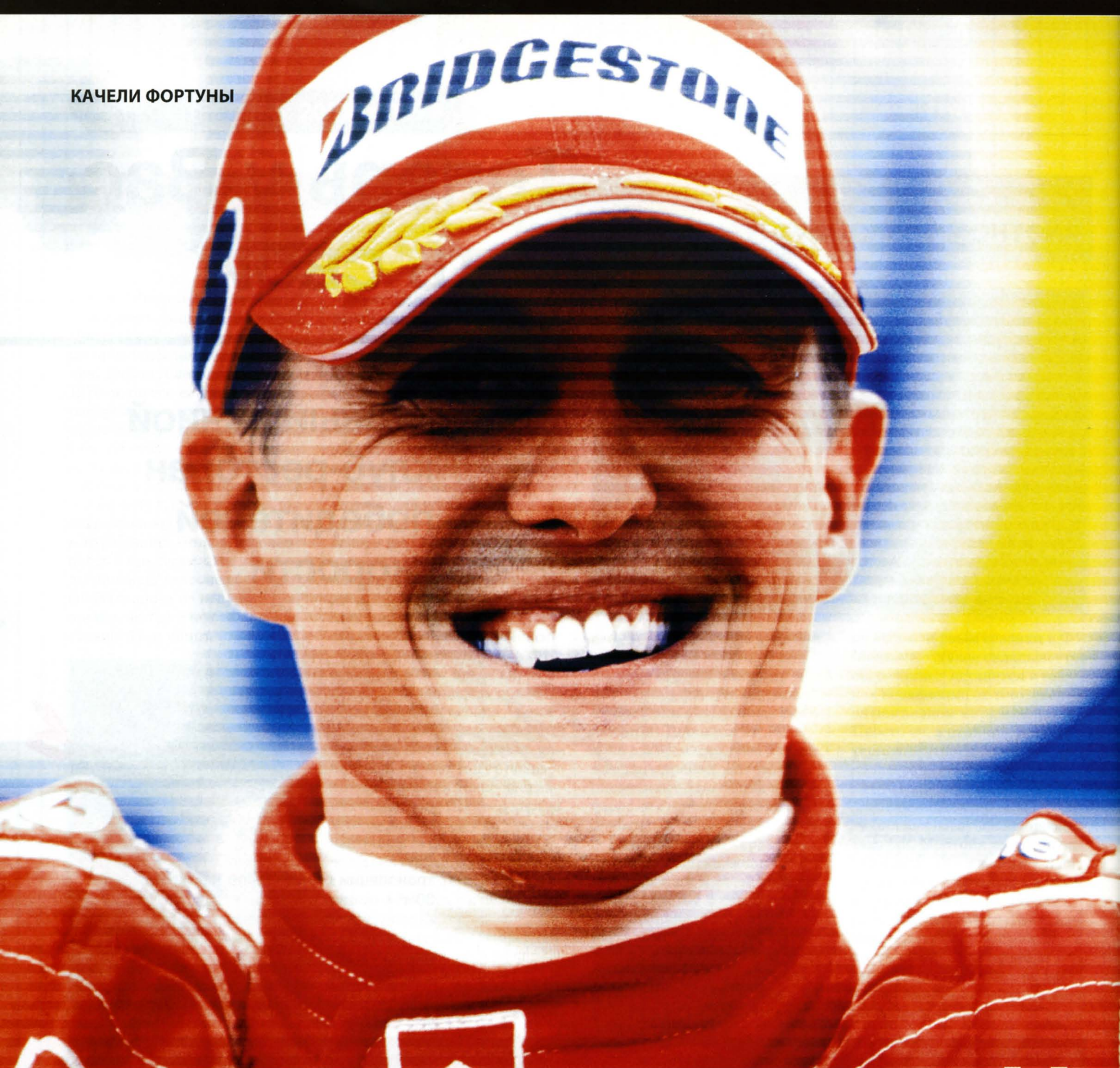
Ни явные первые номера, ни вторые — что-то вроде «номера 1,5»

КАРЛУШ ПАС vs МАРКУЭББЕР

Целеустремленные и быстрые — недостает лишь стабильности в достижении результатов



КАЧЕЛИ ФОРТУНЫ



ИЗ КНЯЗЕЙ

Бывает, что чемпионы и следующий сезон проводят с огоньком, но есть и обратные примеры. Как измерить глубину падения? Мы решили ограничиться цифрой 50, вернее, выделить тех, кто сезоном позже заработал не более 50% очков от своего чемпионского результата

LAT ARCHIVE: JIM KREMER



Составил Алан Хенри Информация предоставлена www.forix.com

В ГРЯЗИ

НЕЛЬСОН ПИКЕ

50,8%



1983 – 59 очков, 1984 – 29

Нельсон, выступавший на Brabham-BMW, вырвал титул чемпиона мира 1983 года, опередив Алена Проста из Renault всего на 2 очка (в Кубке конструкторов Brabham была лишь третьей). В следующем сезоне комбинация McLaren-TAG на шинах Michelin оказалась

на голову выше всех, что вылилось в 12 побед в 16 гонках. Brabham был столь ненадежен, что Нельсону удалось довести до победы всего две гонки – в Монреале и Детройте. При этом он завоевал за сезон целых 9 поулов! Однако McLaren ничуть не смущали поражения в яростных квалификационных схватках – их турбомотор, разработанный Porsche, гарантировал преимущество в гонках.

ДЖОН СЕРТИС

57,5%



1964 – 40, 1965 – 17

После того как Сертису удалось в финальной гонке 1964 года натянуть нос и Джиму Кларку, и Грэму Хиллу, Ferrari здорово испортила ему песню в 1965-м, последнем сезоне 1,5-литровой эры, пожертвовав доводкой своего оппозитного 12-цилиндрового мотора ради 3-литрового варианта. В результате



В 1961-м Ferrari 156 был практически непобедим, а в 1962-м (слева, Фил Хилл в Монако) оказался позади...

Робином Хердом и Максом Мосли, Тиррел решил строить свое собственное шасси. Сезон 1970 года был упущен.

ГРЭМ ХИЛЛ

60,4%



1968 – 48, 1969 – 19

Завоевав чемпионский титул, Хилл удержал команду Lotus на плаву после гибели ее лидера Джима Кларка, скрасив горечь потери и укрепив уверенность персонала в своих силах. Но в 1969-м Lotus 49B был уже слегка устаревшей конструкцией, что стало особенно заметно на фоне быстро набиравшего силу Джеки Стюарта, выступавшего на Matra MS80. Невысокая надежность шасси, утрата Хиллом спортивной формы повлияли на ход чемпионата, который начался на высокой ноте – с победы в Монако, а закончился переломом обеих ног на ГП США. Пик славы для Хилла был уже позади.

Сертису не удалось выиграть ни одной гонки, а последние 2 этапа он пропустил, получив травму в серии Can-Am.

МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР

58,1%



2004 – 148, 2005 – 62

Минувший сезон завершил серию самых выдающихся побед последнего времени. Стоит ли напоминать, что причиной отступления Ferrari оказалась неспособность Bridgestone сделать шины, стабильно работающие на протяжении всей гонки. Но дело было не только в этом. Из-за вынужденной переделки коробки передач, потянувшей за собой изменения в задней части, машина получилась не самой удачной. Возможно, это был самый грандиозный провал за все время выступления Ferrari в Ф1.

ФИЛ ХИЛЛ

58,8%



1961 – 34, 1962 – 14

Свой титул Фил Хилл завоевал в 1961 году, одержав победу на ГП Италии в Монце, в котором погиб его напарник и ближайший соперник Вольфганг фон Трипс. В эмоциональном порыве Хилл продлил свой контракт с Ferrari, но хитрый Энцо забыл сказать ему при этом, что в руководстве команды произошел раскол, и Скудерию покинули несколько ведущих специалистов. Машина 1962 года мало чем отличалась от предыдущей, тогда как Lotus и BRM с моторами V8 нового поколения ушли вперед. Ко всему прочему новый менеджер команды Эудженио Драгони терпеть не мог Хилла. В общем, Филл попал...

НЕЛЬСОН ПИКЕ

60,0%



1981 – 50, 1982 – 20

Ввиду наступления эры полуторалитровых турбомоторов Берна Эклстона, в то время босс Brabham, принял дальновидное решение заменить Cosworth V8 новым 4-цилиндровым турбомотором BMW – и не только потому, что они предлагались даром. Первые



Переход в Lotus был ошибкой (Пике в Аделаиде в 1988 году)

моторы были ужасно ненадежны. Пике, действующему чемпиону мира, посчастливилось победить в необычно холодном Монреале, но в целом сезон получился кошмарным. Зато в 1983 году Нельсон отыгрался, завоевав второй из своих трех титулов.

ДЖЕКИ СТЮАРТ

60,3%



1969 – 63, 1970 – 25

Свою первую корону маленький Джеки добыл в 1969 году на великопленной Matra MS80 с мотором Cosworth, но французам этого было мало: они потребовали, чтобы Кен Тиррел поставил на машины французские же моторы V12, если он хочет использовать шасси Matra в новом сезоне. Кен и Джеки решили, что любая колмага с мотором Cosworth будет лучше Matra, и сделали свой выбор – он назывался March 701. Но уже после пары гонок на этом корыте, состряпанном

Взлет Стюарта и Matra в 1969-м совпал с началом заката карьеры Грэма Хилла

НЕЛЬСОН ПИКЕ

69,9%



1987 – 73, 1988 – 22

В середине 1987 года Нельсон Пике, разочарованный нежеланием Фрэнка Уильямса заставить Найджела Мэнселла ограничиться ролью подносчика патронов, вынул – как он думал – козырь и подписал на 1988 год контракт с Lotus. Это была катастрофическая ошибка – Lotus 100T и близко не стоял рядом с McLaren-Honda MP4/4, и бразилец растворился в массовке, на фоне которой Айртон Сенна и Алан Прост разыграли сезон между собой. Неудача оказалась тем более обидной, что в конце 1988 года Lotus лишился контракта с Honda.

ДЖИМ КЛАРК

70,4%



1965 – 54, 1966 – 16

Последний год 1,5-литровой Формулы 1 безраздельно принадлежал Кларку, выступавшему на передовом Lotus 33, но, поскольку ждать Cosworth предстояло еще не менее года, первый сезон 3-литровой Ф1 ему пришлось проводить с «левыми» моторами. Большую часть чемпионата он проездил с 2-литровым вариантом Coventry-Climax V8, и даже гениальность не помогла Кларку хоть раз одолеть в гонках соперников на Brabham-Repco, доминировавших в тот год. Зато на ГП США он неожиданно победил на Lotus 43 с непередаваемо ненадежным мотором BRM H-16, но в целом это были жалкие крохи.

ЖАК ВИЛЬНЁВ

74,1%



1997 – 81, 1998 – 21

Чудом вырвав титул в 1997 году за рулем лучшей машины сезона Williams FW19 с мотором Renault V10, Жак пересел на FW20 с клиентской версией того же мотора, подготовленного фирмой



Мощности Mecachrome Вильнёву (на фото – его вылет с трассы по пути к 10-му месту в Монреале) в 1998-м было недостаточно



Mecachrome. И пока Михаэль Шумахер на Ferrari бился колесо в колесо с Микой Хякиненом из McLaren, гонщики Williams вынуждены были прозябать в глубине пелетона. К концу сезона и Фрэнк, и Жак были сыты друг другом по горло – развод был неизбежен.

МАРИО АНДРЕТТИ 78,1%



1978 – 64, 1979 – 14

Марио стал чемпионом мира в 1978 году на Lotus 79 с граунд-эффектом Колина Чепмена, но в следующем сезоне динамичный босс Lotus расслабился, недооценив потенциал соперников. Передовой во всех смыслах, Lotus 79 свой второй сезон отработал ненадежно, а тут появились великолепный Williams FW07 Патрика Хеда, а также быстрый Ferrari 312T4 на шинах Michelin. Действующему чемпиону не удалось выиграть ни одной гонки – и все же он продлил контракт с Lotus еще на один сезон.

НИКИ ЛАУДА 80,6%



1984 – 72, 1985 – 14

Завоевав чемпионский титул в третий раз, Ники Лауда знал, что на большее его нервов уже не хватит. Он выиграл на своем McLaren-TAG всего пять гонок, тогда как его напарник Ален Прост целых семь, и видел, насколько трудно ему заставить себя набирать такой же высокий квалификационный темп, что и француз. В 1985-м стало только хуже: Лауда отметил, что ему уже не удастся отыгрывать отставание с той же легкостью, как он это делал десятилетие назад. В 1985-м он выиграл всего одну гонку – и оставил спорт. «Я заканчиваю, потому что хочу уйти отсюда живым», – признался он на прощание.

ХУАН МАНУЭЛЬ ФАНХИО 82,5%



1957 – 40, 1958 – 7

В 1957 году Фанхио завоевал рекордный пятый титул, а высшей точкой сезона стал ГП Германии на Нюрбургринге, который он провел вдохновенно на своем Maserati 250F, наголову разбив соперников из Ferrari Майка Хоторна и Питера Коллинса (Фанхио, обладатель поула, лучший круг прошел на 8 с быстрее, чем в квалификации). Отпраздновав 46-летие, он уже подумывал об уходе, но задержался, чтобы спеть свою лебединую песню перед соотечественниками – он стартовал с поула на ГП Аргентины, после чего провел еще только одну гонку, ГП Франции в Реймсе (где был 4-м) – и повесил шлем на гвоздь.

ДЖЕК БРЭБЕМ

90,7%



1960 – 43, 1961 – 4

Еще один переходный год. В 1960 году Брэбем одержал пять побед, выступая за Соорег, а в 1961-м, когда вступила в действие новая 1,5-литровая формула, ни одной. К тому же Соорег, доминировавшая первые три года среднемоторной эры, начала уступать набирающим силу Lotus и BRM, и Джек Брэбем предпочел сформировать к сезону-1962 свою собственную команду Ф1.

ДЭЙМОН ХИЛЛ

92,8%



1996 – 97, 1997 – 7

Прыжок из чемпионского Williams в команду Aggro, управляемую Томом Уокиншоу и использующую моторы Yamaha и шины Bridgestone, мог означать для Дэймона только одно – конец карьеры. Но Фрэнк по необъяснимым причинам решил, что Хайнц-Харальд Френтцен – лучший выбор, и сообщил Хиллу о его отставке еще до того, как британец заво-

В 1961-м Джек Брэбем на Соорег T58 был лишь 11-м



>> Страдания стареющего Мэнселла

В 1992 году Найджел Мэнселл заработал 108 очков – а в 1993-м ни одного. Он решил покинуть команду Фрэнка Уильямса, планировавшего объединить его с Аленом Простом. Найджа можно было понять: стоило ли так уверенно выигрывать титул, чтобы получить в награду своего давнего соперника по Ferrari? И при этом он должен был согласиться еще и на сокращение зарплаты!

Но Фрэнк, всегда отличавшийся прагматизмом, понимал – в отличие от Найджа, – что было бы полезно заполучить французского гонщика в команду, использующую моторы Renault и топливо Elf. Мэнселлу это было не по душе, и он отправился за океан, чтобы в 1993 году завоевать титул чемпиона CART.

Но в 1994-м, после трагической гибели Айртона Сены в Имоле, Мэнселл согласился провести 4 гонки в паре с Дэймоном Хиллом, когда появится окошко в расписании этапов CART. Говорят, ему платили \$960 тысяч за гонку (частью за счет Renault), одну из которых, в Аделаиде, он выиграл.

едал титул. В утешение Дэймон получил по слухам \$6 млн отступных – и едва не выиграл ГП Венгрии! Если бы ему этот подвиг удался, он стал бы сенсацией десятилетия, но на последних кругах забарахлила система гидравлики, и Дэймон финишировал вторым.

ДЖОДИ ШЕКТЕР

96,1%



1979 – 51, 1980 – 2

А это один из самых грустных примеров падения свежеспеченного чемпиона мира. Если честно, Ferrari 312T5 был полным дерьмом.

В Маранелло капитально просчитались, не сумев развить успех, которого Джоди добился на T4. Если к этому добавить, что от бывшей мотивации у южноафриканского гонщика не осталось и следа – итог выглядит совершенно логичным. Дела складывались настолько плохо, что Шектер еще задолго до окончания сезона принял решение покинуть спорт.

АЛЬБЕРТО АСКАРИ

96,7%



1953 – 34,5, 1954 – 1,14

В начале 1954 года Аскари подписал контракт с Lancia, рассчитывая погоняться на ее многообещающем D50. Однако машина вышла на трассы лишь в конце сезона, а потому большую его часть Аскари пришлось перебиваться разовыми гонками (дважды за Maserati, один раз – за Ferrari). Получив долгожданную Lancia D50, он тут же взял поул на ГП Испании, проходившем в Педральбесе, близ Барселоны. В 1955-м он погиб, тестируя в Монце спортивный Ferrari, но успел провести на D50 две гонки, одна из которых, в Монако, закончилась прыжком в бухту. **FO**

Возвращение Мэнселла спровоцировало нелепое решение Marlboro настоять, чтобы Рон Деннис взял его в McLaren. Найджу хватило пяти минут, чтобы понять: McLaren-Merc MP4-10 (даже после того, как ее кокпит перекроили под растолстевшего ветерана) – одна из худших машин Ф1, в которых ему когда-либо доводилось ездить. К тому же Мика Хякиннен, его напарник, легко превосходил его на трассе – вероятно, он просто был не в курсе, насколько ужасная ему досталась машина. Мэнселл провел две гонки, после чего расстался с Ф1.



Найдж примеряет перекроенный под него McLaren

MIDLAND VS TORO ROSSO





TORO! TORO!..

Scuderia Toro Rosso для MF1 — что красная тряпка для быка, и в 2006 году их соперничество обещает быть весьма острым. Две старые команды предстанут перед нами в новой боевой раскраске и с новыми именами, но пока, похоже, только одна из них делает все как надо

Текст Питер Уиндзор



Red Bull мог запросто надевать таких же ошибок, как в свое время табачники из Camel, которые профукали все, попытавшись в 1988 году создать на базе Lotus-Honda суперкоманду во главе с Нельсоном Пике. Дела другой табачной компании, Gitanes, тоже пошли прахом после того, как она последовала советам некоего Алена Проста, руководившего командой, ранее носившей имя Ligier. И люди во главе обоих проектов стояли не те, и время для старта было выбрано неверно, и команды подобраны неудачно, и средства вложены не лучшим образом. Все это лишь подтверждает одну из главных аксиом автоспорта: успех приносит деньги, но деньги во все не обязательно приносят успех. Многие команды на бумаге выглядели неплохо, но еще больше тех, кто на деле оказался полным бараклом.

Казалось, что Red Bull – австрийский производитель одноименного напитка, который вообще-то все мешают с водкой, – с самого начала встанет на ту же дорожку. Мы ведь были в курсе жутких историй, свидетельствовавших о диктаторской политике, которую австрийцы проводили по отношению к молодежи: например, в свое время они были резко настроены против Кими Ряйккёнена, которого выбрал Петер Заубер. При таком подходе Red Bull с его гоночной программой, по мере усиления своего присутствия в Ф1 и увеличения затрат, похоже, был обречен на неудачу. Так казалось год назад.

Но пришла пора признать, что все мы ошибались. В последнее время Red Bull ведет настолько правильную кадровую политику, что ее можно считать образцовой. Австрийцы приобрели Jaguar Racing в удачный момент и, считай, за бесценок (по сравнению с безумными деньгами, которые Ford некогда заплатил за Stewart Grand Prix или банки – за небольшие пакеты акций таких команд, как Arrows и Jordan). Управление командой было доверено талантливой молодежи, а за руль посажены ветеран Култард и подающий надежды Клин.

Но на этом в Red Bull не остановились: они сегодня сделали то, что прочим главным игрокам Ф1 – тому же Ford – следовало сделать давным-давно: они купили Minardi. Ос-

нований для подобной покупки было несколько; в частности, они получили возможность пестовать больше новых гонщиков и перекрестным образом использовать технологии (на благо обеих команд) и сделали верный политический ход, который поможет укрепить их влияние.

Новая жизнь Minardi еще только начинается, но уже заметны признаки того, что этот проект будет не менее успешным, чем прошлогодняя операция по спасению Jaguar. Начнем с того, что возрожденной команде придумано отличное имя – Scuderia Toro Rosso. Имена в Ф1 быстро забываются, но по ним легко понять логику мышления хозяев команд. Например, в свое время Рон Деннис принял судьбоносное решение, когда устоял перед искушением дать команде собственное имя и сохранил ее старое название –

“Купив Minardi, Red Bull сделал то, что кому-нибудь из главных игроков Ф1 следовало сделать давным-давно”

«McLaren». Имя «Ferrari» говорит само за себя. А вот с B.A.R-Supertec совершенно другая история... Примеры можно продолжать.

Scuderia Toro Rosso не только даст возможность сохранить итальянский колорит, свойственный Minardi, но и позволит Red Bull объединить под одной вывеской две разные команды. Хорошо и то, что в ближайшем будущем база STR останется в ее родной Италии. Автогоночная инфраструктура там развита неплохо, кроме того, на Апеннинах отличные вина и паста. Такие команды нужны хотя бы для того, чтобы Ф1 не становилась слишком британской.

Во-вторых, руководство STR доверено Францу Тосту, одному из лучших специалистов по автоспорту. Мы познакомились лет 10 назад в Макао – он тогда успешно руководил принадлежавшей Вилли Веберу командой Ф3, за которую выступал Ральф Шума-

Подыскивая молодые таланты для одной из самых скромных команд Ф1, Red Bull, похоже, преуспел больше, чем MF1: Скотту Спиду (вверху слева) и Тонио Лиuzzi (справа),

возможно, пока не хватает опыта, но послужные списки у обоих отличные. Зато в составе MF1 уже в 2006 году может появиться российский гонщик Роман Русинов (внизу, на тестах)



хер. Вместе с Мэтью Маршем, моим коллегой по *F1 Racing*, мы добыли некий спонсорский бюджет и собирались предложить его команде, которая обладала наибольшими шансами на победу и смогла бы достойно принять наших спонсоров и максимально учесть их интересы. Договориться с Францем было нетрудно, и он не подкачал. Победа в гонке досталась Ральфу, но настоящей звездой стал глава его команды, который блестяще справлялся со своими обязанностями, с легкостью преодолевая все трудности и полностью контролируя все сферы — от технологической до коммерческой.

Храня верность Вилли и Ральфу, когда последний перешел в Ф1, Тост оставил руководство командой, чтобы заняться делом намного более сложным: он стал пресс-секретарем Шуми-младшего. Человеку, который справится с этой задачей, можно доверить руководство целой страной — а Франц справился. Последние лет шесть он работал на Марио Тайссена и был одним из руководителей гоночной программы BMW, отвечал за

вопросы логистики. Вообще-то в Williams мало кто о нем хорошо отзывался, но это неудивительно: Франц предан своим работодателям и не будет из кожи вон лезть, лишь бы произвести впечатление еще на кого-то.

Он мог бы многое сделать для укрепления отношений BMW и Williams, но, по-моему, за последние пару лет имел возможность работать лишь на немецкую сторону этого альянса. В Williams его использовали недостаточно — но это уже совсем другая история.

А теперь, вернувшись в родную стихию — на пит-лейн, в паддок, — он и покажет, на что способен. При нем хозяевам команды не придется волноваться ни за инженерную часть, ни за коммерческую. Конечно, основной бюджет обеспечит Red Bull, но я не удивлюсь, если Франц добудет дополнительные средства и найдет, на чем сэкономить.

Если говорить о гонщиках, то выбор Тонио Лиуцци и Скотта Спида продиктован хозяевами команды. Допускаю, что и от этих двух парней Франц добьется большего, чем кто-либо другой на его месте. ▶



ДЕСЯТКА КОМАНД

...С САМЫМИ СТРАННЫМИ ИМЕНАМИ



01 Token (1974, вверху)

Дело у них не пошло

02 Trojan (1974)

Так называлась и марка презервативов

03 RAM (1983–85) — «толкач»:

жаль, тогда еще не было Сато

04 Coloni (1987–91)

Вечно замыкала пелетон

05 Leyton House (1990–91)

Риелторская фирма, использовавшая шасси March

06 Fondmetal (1991–92)

А это — стальные магнаты

07 Euro Brun (1988–90)

Электромашинка для стрижки волос



08 Footwork (1991–94, на фото)

Судя по названию, это ортопеды

09 Scirocco (1963–64)

Одноименный ветер был явно быстрее

10 B.A.R (1999–2005)

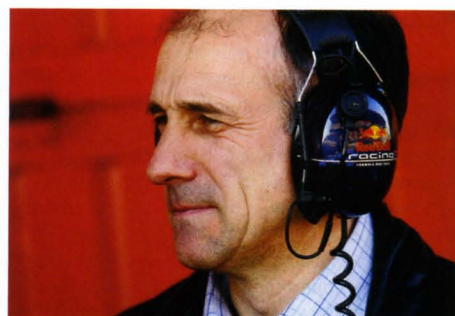
Сигаретная пачка на колесах





По часовой стрелке, начиная сверху: Спид – интересный парень; более агрессивный в боксах, чем за рулем; Франц Тост на посту главы STR – настоящая находка; мало кто

из гонщиков в прошлом году прогрессировал быстрее, чем Монтейру; Ки (слева) и Бёрджесс обладают опытом, поистине бесценным для MF1



Лиuzzi исключительно одарен от природы, но его талант нуждается в некотором развитии (его навыкам, отшлифованным в картинге, недостает гибкости, которая нужна в Ф1). Подход Спида, как ни странно, диаметрально противоположен тому, что свойственно молодым гонщикам: он более агрессивен в боксах и паддоке, нежели на трассе. В GP2 он был антиподом, скажем, Нико Росберга.

Думаю, Тост сразу увидит эти шероховатости и найдет, как их исправить, – говорю это потому, что Франц был одним из немногих, у кого получалось работать даже с Ральфом. Можно сказать, что когда Ральф находился под влиянием Франца, он выступал лучше, чем сейчас, поэтому в следующем году у Лиuzzi и Спида особых трудностей быть не должно.

Все вместе складывается в весьма позитивную картину, и я считаю, что команде, от-



“Пока неясно, надолго ли Midland задержится в Ф1 или быстро наиграется”

ныне именуемой Midland F1 (MF1), в следующем сезоне будет непросто одолеть STR. Конечно, мы не знаем, сколь велика финансовая мощь ее российских владельцев. Пока неясно, надолго ли они собираются задержаться в Ф1 или вскоре наиграются. Все зависит от того, из каких источников берутся их деньги, и от того, какой дополнительный спонсорский бюджет команде удастся собрать.

Первая проблема – это исключительно их дело. Что касается второго вопроса, то в MF1 вновь ездят парни, которые за это удовольствие платят: воинственный Кристиан Алберс и вежливый Тьяго Монтейру. Они неплохо дополняют друг друга, будучи совершенно разными по своей гоночной природе. Про Алберса многие говорят, что он чересчур активно работает рулем; он агрессивен, склонен к авантюрам и достаточно часто ошибается – этаким голландским Такума Са-то, если угодно. Монтейру на первый взгляд

весьма быстр, на уровне Нараина Картикеяна, и к тому же отличается отточенно-гладким стилем. Его уверенность в себе росла на глазах буквально от гонки к гонке.

Но в целом я бы отдал предпочтение Лиuzzi и Спиду. Думаю, они поедут быстрее, вылетать с трассы будут реже, и тут все логично: они – не рента-драйверы, которым приходится напрягаться, чтобы найти деньги. Они – будущие звезды, которым платит Red Bull. В этом их огромное преимущество, это создает возможности, о которых тысячи других, не менее талантливых гонщиков, начиная с Алекса Вурца, могут только мечтать.

Поскольку в MF1 одним из главных руководителей является бывший дантист по имени Колин Коллес, а не гоночный профессионал уровня Франца Тоста, это явно говорит о том, что ее владельцы намерены и дальше жестко экономить деньги. В прошлом году Jordan какое-то время управлял

блестящий специалист Тревор Карлин, что давало определенные поводы для оптимизма. Но в середине сезона Карлин ушел – возможно, ему не хватало полномочий? Или бюджета? Бразды правления принял другой высококласный профи – Эйдриан Бёрджесс, бывший инженер McLaren, который знает, как работать в условиях нехватки средств. Бёрджесс и новый технический директор MF1 Джеймс Ки – сильные специалисты; то же можно сказать и о механиках, которые работали еще в Jordan. Все, что им нужно, – это свобода действий и необходимый бюджет.

Две команды будут сильно отличаться и во многих других отношениях. STR переходит на Michelin (можно лишь удивляться, почему глава Red Bull Кристиан Хорнер поддержал возврат к смене шин в гонках), тогда как MF1 останется на Bridgestone.

На машинах STR будут стоять двигатели Cosworth V8, на MF1 – моторы Toyota. И поскольку в Williams не скрывают, что в 2007 году хотели бы перейти с Cosworth на Toyota, эта дуэль будет особенно интересной...

Как и следовало ожидать, обе команды пригласили относительно молодых третьих пилотов. Нилу Яни, одному из самых боевых гонщиков GP2 (который запомнился не только тем, что он швейцарец, а посему участвовал в тестах Sauber, но и своей жуткой прощелочной аварией в Спа), школа Франца Тоста пойдет на пользу. Ники Пасторелли, который в 2004 году смотрелся очень неплохо, продолжит работать в MF1. Преимущество опять же, скорее всего, на стороне Яни, хотя бы потому, что третья машина в STR будет лучше финансироваться, чем третья машина в MF1.

Так что, по идее, Toro Rosso должна опередить MF1. Не удивляйтесь, если машины STR будут бороться ближе к середине пелотона с гораздо более серьезными соперниками, например с BMW или, возможно, с Williams. Команда Minardi наконец-то попала в хорошие руки – она это заслужила. **FO**

Ф1 НА ОДИН

Роман Русинов Тест-пилот: MF1 Racing

О тестах в Хересе, о серии A1 Гран При и о планах на сезон-2006

В феврале ты стоял на Красной площади рядом с желтым Jordan, а в декабре вывел на трассу в Хересе серебристо-красный MF1 Racing. Тяжело было дожидаться этого момента на протяжении почти целого года?

С самого начала предполагалось, что первые тесты состоятся осенью. У Midland было множество важных дел, нужно было фактически заново отстраивать команду. И я рад, что сел за руль, когда все уже более-менее определилось. Тесты прошли очень успешно. Я проехал 28 кругов, быстро адаптировался к машине. Команда смогла по достоинству оценить мои способности, и все остались очень довольны результатами.

Что в машине Формулы 1 поразило тебя больше всего?

Ощущения, которые я испытывал, превзошли все мои ожидания: машина очень хорошо разгоняется, прекрасно держит дорогу, классно тормозит. Сравнить болид Формулы 1 с чем-то еще просто бессмысленно: это самая совершенная машина, которую я когда-либо выводил на гоночную трассу!

Как бы ты описал атмосферу в команде?

Налицо профессионализм и очень ответственный подход к делу. Даже малейшие детали говорят о том, что MF1 Racing пришла в чемпионат с серьезными намерениями.

Кроме тебя, в Хересе машину MF1 тестировали еще несколько гощиков. Какой фактор, на твой взгляд, будет главным при выборе третьего пилота на сезон-2006?

Талант, быстрота адаптации к машине, умение работать с инженерами и, конечно, спонсорская поддержка.

Год назад по итогам опроса F1Racing «Гоночная надежда России» ты был вторым, а сейчас – лишь четвертый. Как ты относишься к подобного рода опросам?

Я всё и всем доказываю на трассе! А что касается опроса – F1 Racing опрашивал лишь 15 человек, многие из которых меня совершенно не знают. Так как я выступаю за рубежом, то и надо было бы поинтересоваться мнением, скажем, Джанкарло Минарди, Жана Тодта или Ива Куража, то есть людей, которые знают, как я выступаю. Парадокс – европейская пресса писала о моих тестах в Формуле 1 гораздо больше российской!

Насколько нам известно, получив приглашение на декабрьские тесты, ты долго колебался, собираясь в те же дни выступать на этапе серии A1 Grand Prix. В чем причина твоих сомнений? Ты считаешь, что гонка A1 предпочтительнее тестов в Формуле 1? Или, может, рассчитывал заручиться спонсорской поддержкой группы «Итера»?

Во-первых, никаких сомнений не было! Тесты в MF1 Racing – давно запланированный шаг, но гонка A1 пришла на те же самые дни, поэтому я попросил руководство команды перенести свои тесты. A1 Grand Prix – очень сильный и интересный турнир, и я ставил перед собой цель выступить за российскую команду как можно успешнее. Но когда «Итера» приняла решение не продолжать участие в A1, я, естественно, поехал в Херес

Сальвадор Дюран был признан виновным в столкновении с тобой в австралийской гонке A1, однако само происшествие было квалифицировано как обычный «гоночный инцидент».

Не жалеешь, что упустил тогда шанс заработать очки для команды России?

В автоспорте нет правых и виноватых, есть гонка, аварии – те самые «гоночные инциденты». Не буду отрицать, что вину за аварии в гонках нередко несут обе стороны, но случай в Австралии – иной. За это столкновение Сальвадор был наказан денежным штрафом. Обидно, что из-за него мы не смогли заработать очки. Но самое неприятное для меня то, что Россия больше не участвует в этом чемпионате.

Известна ли программа твоих дальнейших тестов в Формуле 1? Обсуждалась ли возможность твоего участия в пятничных тренировках – и гонках? Что будет решающим фактором при принятии окончательного решения на сей счет?

Программа сейчас обсуждается в MF1 Racing – команда осталась очень довольна моими первыми тестами в Хересе. Продолжение нашего сотрудничества – участие в Гран При и пятничных тестах – выглядит следующим логичным шагом. Решающим фактором станет наличие спонсоров – как у меня, так и у других гощиков...

Чем ты планируешь заняться в сезоне-2006?

Конечно, все сейчас зависит от того, какие решения примут в MF1 Racing. Не буду скрывать, что рассчитываю на поддержку российских спонсоров, которая позволит мне уже на первом Гран При сезона-2006 представлять свою страну в Ф1! Если же в MF1 Racing решат предоставить мне место тест-пилота, то я приму участие в одном из параллельных чемпионатов. В каком именно, пока не знаю... **FO**

+еще 5 фактов

1 Есть ли у тебя увлечение помимо гонок?

Все экстремальные виды спорта: картинг, горные лыжи, виндсерфинг, сноуборд, велосипед, кросс на квадроцикле...

2 Без чего ты не можешь выйти из дому?

Без обдуманного плана работы на день

3 Когда ты в последний раз напился?

Никогда! Глупый вопрос!

4 Твой кумир в гонках?

Сейчас такого нет, потому что я стою на пороге выступлений в Формуле 1 и всех нынешних гощиков рассматриваю лишь как своих конкурентов. Но считаю, что самым выдающимся пилотом был Айртон Сenna

5 Личное достижение, которым ты гордишься больше всего?

Все, чего я достиг, стоило больших усилий, большого труда, и выделить что-то одно очень непросто



Роман стал вторым россиянином, принявшим участие в официальных тестах Формулы 1. До него в 2002 и 2004 гг. за руль Minardi сидел Сергей Злобин



“Сравнивать с чем-то
машину Ф1 просто
бессмысленно: она —
само совершенство”

НИКО РОСБЕРГ – ОБЫКНОВЕННОЕ ЧУДО

НИКО РОСБЕРГ:

ЗОЛОТОЙ МАЛЫШ

Интервью Стив Купер Фото Бен Райт



У нового приобретения Williams приятная внешность, гоночная родословная и, конечно, знаменитая фамилия. Голова на плечах тоже есть... Но знает ли Нико Росберг, на что он идет?

В школе я очень любил физику и математику, — говорит Нико Росберг, запуская пятерню в спутанные светлые волосы и ерзая на стуле. — Все друзья поступили в университет, и мне тоже хотелось учиться. Я даже прошел собеседование в лондонском «Империял Колледже» на отделение аэродинамики, но отложил начало учебы на год...»

Он замолкает, и мысль повисает в воздухе. Нико устремляет взор в пустоту. Обдумывает некую новую идею? Так и есть. Он резко возобновляет разговор: «Я хотел попробовать годик погоняться. Мне нужно было посмотреть, как будет складываться ситуация. И будет ли у меня на это время? Захожу ли я вообще этим заниматься?»

Слова вылетают одно за другим, но каждое предложение выглядит законченным. Проговаривая мысль, он заново ее обдумывает, пережевывает, а сам тем временем как бы погружается в еще более глубокое раздумье. Это даже как-то сбивает: закончив фразу, он вновь возвращается к уже высказанному и, отто-

чив и продумав про себя новую формулировку, выдает ее в более точной редакции. И при этом все время пристально смотрит на тебя.

Раскрывая причинно-следственные связи событий своей биографии, Нико то и дело хмурит брови. Нечасто встретишь гонщика, ход мыслительного процесса которого настолько очевиден.

«Чем серьезнее ты относишься к гонкам, тем меньше у тебя времени на все остальное», — заключает Нико, кратко резюмируя причины отказа от академической карьеры в пользу карьеры гонщика. Но мысль еще не получила логического завершения. Он вновь задумывается — и вдруг оживляется: «Но я ведь еще молод, так что еще смогу пойти учиться!»

Только ему вряд ли представится такая возможность. В нем уже есть что-то «звездное» — сразу видно, что перед тобой будущий лидер. Нетрудно представить, что через несколько лет он может стать Дэвидом Бекхэмом Формулы 1. Чего нельзя сказать ни о ком другом — даже о Дженсоне Баттоне.

Более того, Нико не только толковый, но и прагматичный парень — такой же, как его отец. Если он окажется еще и таким же быстрым, тогда у него будет все, чтобы стать суперзвездой Ф1.

Без вопросов! ▽

Не обманывайтесь: за этой дерзкой улыбкой скрывается живой аналитический ум



«За рулем я могу быть агрессивным, — заявляет он, — но голова при этом постоянно работает. Думаю, мне удалось найти золотую середину между этими качествами. Лучше всего мне удаются сами гонки. Если кто-то идет впереди, то у него просто нет шансов. Так же и в квалификации: на трассе я укрощаю машину и силой заставляю ее пройти этот круг. Полагаю, эти качества достались мне от отца».

Сначала такая отстраненность в оценках кажется неестественной. Потом понимаешь, что его рассказ выстроен по той же гибкой логике, какую Нико пускает в ход, когда анализирует во всех нюансах прохождение того или иного поворота. Он кажется то самоуверенным, вплоть до высокомерия, то склонным к самоанализу. Но через минуту его голос звучит уже чуть ли не кротко.

Впрочем, понятно, что на самом деле тут нет никакого высокомерия — он просто пытается быть абсолютно честным с самим собой. И ты чувствуешь: он уже не сомневается в том, что ожидает его на профессиональном поприще.

Поэтому, немного поразува щеки, он вновь погружается в раздумья и уже рассматривает статус звезды Ф1 под другим углом: «Попасть в Ф1 очень сложно. Я не наивный идеалист, и для меня это совершенно очевидно. Каким бы хорошим гонщиком ты ни был, добраться до вершины нелегко. Тебе все равно необходимо оказаться в нужный момент в нужном месте, и тебе не обойтись без богатых спонсоров и серьезной поддержки. Конечно, мне помогло мое имя — но даже в этом случае, чтобы добраться до самой вершины, нужна удача, большая удача».

И нет сомнений, что Нико стремится оказаться на вершине. Ожидания его нового босса Фрэнка Уильямса тоже велики. Нико подписал долгосрочный контракт с командой, которая после полосы неудач хочет начать новую жизнь, поэтому он

Фрэнк и его новички

Список гонщиков, выступавших в Williams с момента ее основания в 1977 г., впечатляет: здесь и Прост, и Мэнселл, и Пике, и Сенна... И при этом Фрэнк Уильямс остается единственным главой топ-команды, рискующим приглашать новичков...



ДЖОНАТАН ПАЛМЕР был первым новичком Фрэнка — его дебют в Ф1 состоялся в 1983 году на ГП Европы в Брэндс-Хетче. Там же все и закончилось — Палмер в квалификации был 25-м, а финишировал 13-м.
РЕАКЦИЯ ФРЭНКА: «Быстро отлучился!»



Потом был **ДЭВИД КУЛТАРД**, вице-чемпион Ф3000 и тестер Williams в 1993–1994 гг., ставший призовым гонщиком после гибели Сенны. Показал, что способен на многое, а потом перешел в McLaren.
РЕАКЦИЯ ФРЭНКА: «Много гонщика за смешные деньги!»



ЖАК ВИЛЬНЁВ — удачное приобретение! В 1995-м выиграл титул в CART, а в 1996 году оказался в Williams. Конечно, ему досталась отличная машина, но он доказал, чего сам стоит, став чемпионом 1997 года.
РЕАКЦИЯ ФРЭНКА: «Фамилия пришлось кстати!»



В начале 2000 года Williams с большой помпой объявила о приходе **ДЖЕНСОНА БАТТОНА**, гонявшегося в Ф3. Затем его сослали в Renault, потом случились два Баттонгейта: какая неблагодарность, да, Фрэнк?
РЕАКЦИЯ ФРЭНКА: «Новый Мэнселл!»



ХУАН ПАБЛО МОНТОЙЯ, с 1999-го тестирующий Williams, заменил Баттона. Но у команды было слишком много гонщиков, поэтому в 2001 году ХПМ пришлось на два сезона отправиться в Штаты.
РЕАКЦИЯ ФРЭНКА: «Южная кровь!»



Юному **НИКО РОСБЕРГУ** только предстоит показать себя, но признаки успеха налицо: чемпионская родословная, любимец спонсоров, да и фамилия опять же...
РЕАКЦИЯ ФРЭНКА: «В отца пошел!»

прекрасно сознает, какая ответственность ложится на его плечи. Он не только обязан добиться наилучших результатов; он должен стать воплощением надежд и чаяний команды, стремящейся найти своего спасителя и увидеть свет в конце тоннеля.

Готов ли он к такой роли? Глупый вопрос, если вспомнить о его безоговорочной вере в себя. Но может, лучше было не рисковать, пойти на год в тест-пилоты при условии, что в 2007 году он станет призовым гонщиком?

Следует незамедлительный ответ: «Я... (тут он складывает ладони лодочкой и поднимает руки вверх, на манер Супермена) набираю высоту!»

Посмеявшись над собой, добавляет: «Не хочу останавливаться, а если бы я стал тест-пилотом, процесс пошел бы немного медленнее. Не думаю, что в Ф1 у меня будут проблемы. Я уже не раз поступал подобным образом: переход из Ф3 в GP2 был серьезным шагом. И у меня будет время на подготовку по ▷

Нико и Williams FW08, на котором его отец выиграл титул в 1982 году. Фрэнк Вильямс надеется, что у парня чемпионские гены...

“Он должен стать воплощением надежд и чаяний команды, которой так нужен спаситель”



НИКО РОСБЕРГ – ОБЫКНОВЕННОЕ ЧУДО

ходу зимних тестов. Я собираюсь намотать как можно больше километров».

С такими аргументами не поспоришь. Все очень логично – налицо торжество чистого разума. Брови вновь взлетают, и он продолжает разъяснять свою позицию: «Мне немного помогает то, что я пришел именно в Williams. Это не McLaren и не Renault – команды, находящиеся на вершине успеха, поэтому стресс несколько меньше».

Может быть... Но надо сказать, что сегодня Williams живет багажом былых побед. Команда привыкла побеждать, и ей не слишком уютно среди середнячков. Это ощущают все, начиная с Фрэнка и Патрика. Массовое расстройство внутренних органов, поразившее команду, которое слегка компенсирует прежняя решимость, создает атмосферу, в которой даже самым талантливым и уверенным в себе новичкам приходится нелегко.

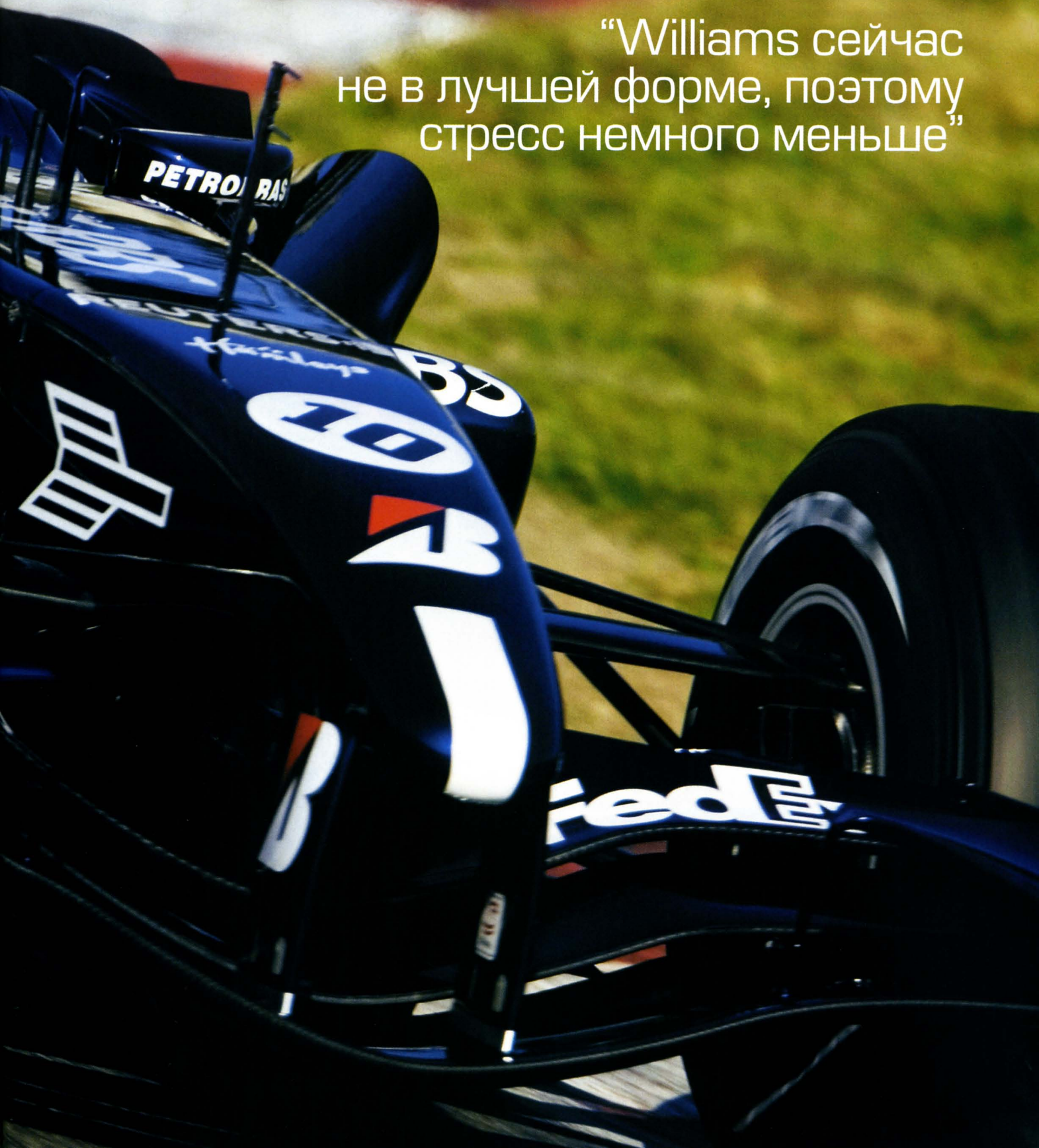
Год назад Марка Уэббера встречали здесь с таким же радостным предвкушением. Но к середине сезона австралиец утратил былую резвость, и поползли слухи, что патриархи Williams в нем несколько разочарованы. Эти слухи не утихают и сегодня, хотя Марк снова в форме и жарит на всех восьми цилиндрах.

Может, и Росберга ждет подобная участь? «Нет, в Гроуве все думают, что мы действительно начинаем все с начала, – тут же отвечает он. – Я уже работаю в команде и знаю, что тут делается. Все с оптимизмом ждут новый сезон. Я действи-

Зимние тесты (справа) чрезвычайно важны для Нико, как, впрочем, и советы отца (внизу)



“Williams сейчас
не в лучшей форме, поэтому
стресс немного меньше”



тельно верю в то, что у них – у нас – все получится. И я не сомневаюсь, что этот год сложится лучше, чем прошлый. Я постарался побольше узнать о машине – был в аэродинамической трубе, видел коробку передач, – в целом все выглядит многообещающе».

Я позволяю себе заметить, что у Нико очень интеллектуальный стиль вождения. Он оживает: «Приходится постоянно продумывать траектории и тому подобные вещи. Например, если за поворотом следует короткая прямая, можно входить в него намного быстрее, ведь тут не надо думать о скорости на выходе и так далее. При выборе траектории нужно многое учесть и все рассчитать. Я немало об этом думал, изучал теорию. Иногда задаюсь вопросом: все ли гонщики действуют так же или только для меня это абсолютно естественно?»

Ну, другие тоже должны шевелить мозгами, как тебе кажется?

«Может быть, – говорит он. – Но я так не думаю. Ну, по крайней мере, далеко не все. Не собираюсь показывать пальцем – это, знаете ли, небезопасно».

Нико становится разговорчивее и с дерзкой юношеской беззаботностью начинает сдабривать разговор комментариями

Станет ли Нико Дэвидом Бекхэмом Формулы 1? Не исключено...



СНОВА В ШКОЛУ

Прежде чем сесть за руль, каждый новый гонщик Williams должен сдать экзамен. Тест длится 45 минут и состоит из 36 вопросов. Результаты теста помогают оценить, насколько гонщик разбирается в механике и инженерной части.

Будь ты хоть новичок, хоть чемпион мира – все равно придется отвечать на каверзные вопросы, составленные техническим директором Williams Сэмом Майклом. Нико было тогда всего 17 лет...

«Я понимал, что знаний в этой области мне хватает, и ждал экзамена с нетерпением, – говорит он, с наигранной радостью потирая руки. – Тест определяет, интересно ли тебе, как работает машина, и есть ли у тебя мозги, чтобы понять, что происходит в Ф1».

Какие были вопросы?

«В основном с несколькими вариантами ответов: о том, как бороться с недостаточной или избыточной поворачиваемостью, о дифференциале, о том, как решать те или иные проблемы. Чуть больше минуты на каждый вопрос».

Как справился Нико? Он получил наивысший балл в истории Williams.

Результат произвел такое впечатление на Сэма Майкла, что тот даже сам позвонил Росбергу-младшему, чтобы его поздравить. «Он сказал, что я сдал тест на отлично, – задумчиво говорит Нико. – Эти знания помогут мне быстрее учиться. Мне очень нравится эта сторона работы в Ф1. Почти так же сильно, как гонки...»



“Это самое серьезное испытание в моей жизни, и я сделаю все, что смогу”

«не для протокола»: как он понимает иерархию в Ф1, почему такому-то гонщику не стать чемпионом мира, почему такого-то гонщика переоценивают и почему такой-то недостаточно упорно тренируется.

И все же к своему напарнику Нико относится с большим уважением. По его словам, они прекрасно ладят. Нико знает, что Марк быстр, но не приходит ли ему в голову, что австралиец (как намекают его критики) может и не предложить Нико ответной дружбы? На первый взгляд Уэббер – славный парень, но ведь он тоже многое поставил на карту. Не дает покоя подозрение, что у него есть план: сначала он будет отно-

ситься к Нико мягко и осторожно, а потом, когда тот расслабится, вероломно нанесет ему удар.

Мудрые (или циничные?) эксперты полагают, что зимой Марк будет вести себя скрытно и сдержанно – во время тестов притормозит на пару десятых, а на пятничной тренировке в Бахрейне выдаст исключительно быстрый круг с целью выбить Нико из колеи. В конце концов, Ф1 живет по законам джунглей, где напарник – одновременно и твой злейший враг.

«Не волнуйтесь! – быстро отвечает Нико и солнечно улыбается. – Все нормально, я ко всему готов». Он смеется с понимающим видом. И сразу возникает вопрос, насколько хорошо он ос-

ведомлен о порядках, царящих в Williams, – и кто его просветил? Может, Кеке? Конечно, Кеке! Он как будто заранее знает, чего ожидать.

«Слушай, я только хочу хорошо откатать сезон, – вполне разумно замечает Нико. – Я просто буду много работать и попытаюсь как можно быстрее достичь своей цели. Думаю, мне это по силам. У меня на счету 400 гонок – в картинге, в Формуле BMW, Ф3 и GP2, – так что проблем быть не должно. Думаю, после зимних тестов у меня уже все будет в порядке».

Секунду он колеблется... и опять пускается в рассуждения: «Конечно, на трассе всегда нервничаешь. Если ты абсолютно

спокоен, можешь топтать домой. Нервное напряжение подстегивает, не дает потерять бдительность. Но я жду всего этого с нетерпением: это самое серьезное испытание в моей жизни, и я сделаю все, что смогу».

Задумывается вновь...

«Я быстро приспосабливаюсь. Я всю жизнь хотел быть гонщиком Ф1 или просто очень хорошим гонщиком. Я знаю, мне это по силам. Я это знаю».

Вы ждете, что он снова замолчит на секунду, чтобы переформулировать и перефразировать свое последнее высказывание, но этого не происходит. Кажется, этот вопрос Нико уже для себя решил.

И не поверить ему нельзя. **FO**

BMW ЗАНЯЛАСЬ ДЕЛОМ



Кто самый занятый человек в Ф1?

Елка в гирляндах? Рождественская индейка? О чем это вы? Марио Тайссен, новый руководитель BMW-Sauber, новогодних каникул даже не заметил. В эти дни никто в Ф1 не работает больше, чем он...

Интервью Джо Савар Фото Стивен Ти/LAT



До Рождества остается всего неделя. Темные, шумные улицы Мюнхена заваливает снегом. Праздники – не самое подходящее время, чтобы допоздна сидеть на работе, но Марио Тайссен окопался в своем офисе в штаб-квартире BMW и никуда уходить не собирается. У него усталый вид; вдохнуть жизнь в новую команду Ф1 – дело непростое, и от множества новых обязанностей усталость только накапливается.

В последние несколько недель у него не было (и дальше не будет) ни одной свободной минуты: «Рождественские каникулы? Выберусь на денек покататься на лыжах с Герхардом Бергером, – вздыхает он. – И это все. Я знал, что придется работать семь дней в неделю. При создании новой команды Ф1 какое-то время уходит на то, чтобы разобраться, как она должна работать, как претворить свои идеи в жизнь. А это требует долгого и упорного труда».

Тем не менее Тайссен согласился на время отложить дела, забыть про усталость и специально для *F1 Racing* провести экскурсию по своей новой империи – рассказать нам о 10 ключевых областях новой программы BMW-Sauber. Несомненно, работа им предстоит большая... ►

1 Организация

Для того чтобы привести организацию в состояние боевой готовности, требуется немало времени, денег и ресурсов. Как все будет работать? Появятся ли какие-либо сложности? Как сделать так, чтобы сотрудничество немецкого и швейцарского отделений было по-настоящему эффективным? И так далее...

«Мы хотим, чтобы команда работала так, будто все подразделения собраны в одном месте. Для этого нужны единая организационная структура, единая философия и система управления. У нас работают два технических директора: Хайнц Пашен в Мюнхене отвечает за моторы и электронику; Вилли Рампф в Хинвиле занимается самой машиной, гонками и тестами.

Координирует их действия Вальтер Ридл. Он обеспечивает нормальное взаимодействие двух подразделений и занимается всеми производственными вопросами. До сих пор все шло хорошо, но если вдруг возникнет конфликтная ситуация, подключусь я.

Двадцать лет назад мы могли только мечтать о сегодняшних возможностях. В 80-е годы связаться с Vrabham можно было лишь по факсу. А сегодня существуют видео- и телеконференции. Кроме того, у нас единая база данных, одни и те же цифры отображаются на экранах в Хинвиле и в Мюнхене. Вся техническая информация обновляется автоматически, и доступ к ней можно получить одним нажатием кнопки. Это очень помогает в нашей работе».

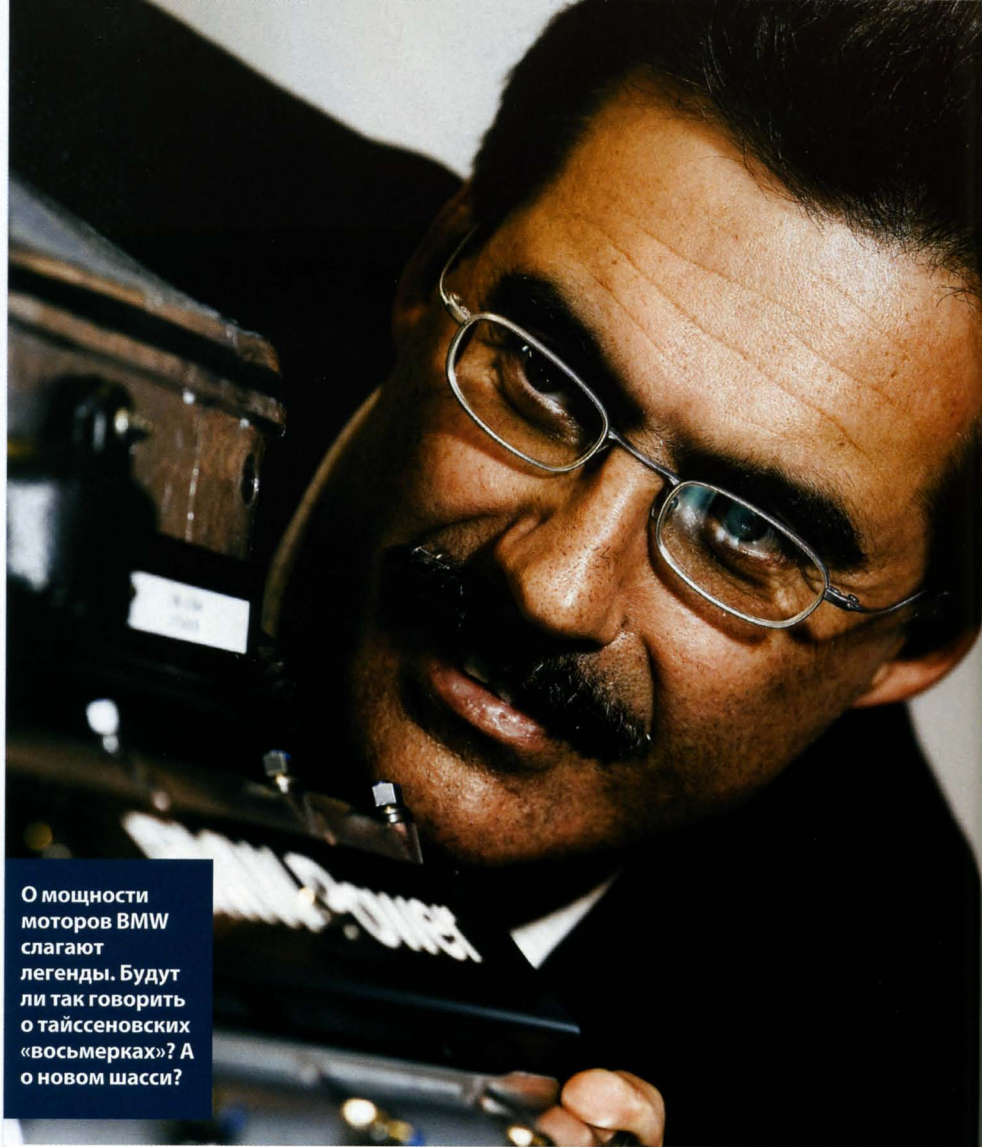
2 Мюнхен – Хинвил: интеграция

Видеоконференции действительно делают нашу жизнь проще – но если команда хочет добиться успеха, между двумя отделениями должна быть установлена бесперебойная связь. Как будет осуществляться взаимодействие между двумя базами, и на которой из них Тайссен планирует бывать чаще?

«Разумеется, всех вопросов по видеосвязи – или, что еще хуже, по телефону – не решить. Чтобы разговаривать с людьми, нужно знать их в лицо, быть в курсе того, как они общаются и как работают. Только так можно избежать недопонимания.

Теле- и видеоконференции такой информации дать не могут. Чтобы лучше понимать другого человека, нужно время от времени с ним встречаться, что мы и делаем, – вчера я был в Хинвиле, и меня удивило количество находившихся там специалистов из BMW. Наши мотористы и разработчики коробки передач на пару дней приехали в Швейцарию. У BMW обширный опыт ведения проектов за пределами главной базы. У нас много разбросанных по всему миру исследовательских центров и заводов, так что для нас это вполне нормально. То же самое происходит, например, в Renault. И нам приходится работать так же.

Кроме того, Хинвил и Мюнхен расположены не так уж далеко друг от друга. Наша компания создает автомобили, и люблю водить машину – само собой, BMW! Как правило, в один конец я добираться за три часа – это не



О мощности моторов BMW слагают легенды. Будут ли так говорить о тайссеновских «восьмерках»? А о новом шасси?

дольше, чем на самолете. Вчера, несмотря на снег, я доехал за три с половиной часа. Так что в этом нет ничего страшного.

3 Конструкторский отдел

Кое-кого в Ф1 удивило решение BMW не приглашать технического директора с громким именем. Справится ли Вилли Рампф с поставленными задачами и не нарушит ли дальнейшая реорганизация сложившееся равновесие?

«Вилли Рампф добился весьма достойных результатов, особенно если учесть, какими ресурсами он располагал в Sauber. Сейчас мы укрупняем конструкторский отдел, и Вилли придется быть ведущим специалистом по аэродинамике и главным конструктором. Но он хороший координатор, так что без труда сможет сочетать две эти роли.

Кроме того, планируется расширить штат: мы набираем 100 новых сотрудников. Нам нужно найти людей на две ключевые вакансии: ведущего специалиста по аэродинамике и главного конструктора. У нас уже есть специалист по аэродинамике – Симус Малларки, очень сильный и прогрессивный инженер. Но у нас нет человека, которому можно было бы поручить контроль за работой аэродинамической трубы, модельного и проектно-расчетного отделов.

Команда располагает великолепной аэродинамической трубой, но сегодня ее персонала хватает только на одну смену. В начале этого года мы хотим ввести вторую, а к лету – и третью смену.

Большая часть новых сотрудников, разумеется, будет заниматься аэродинамикой».

4 Комплектование штата

Такие команды, как Sauber и Toyota, расположенные вдали от знаменитой британской «долины автоспорта», всегда испытывали трудности с поиском опытных сотрудников. У BMW все будет иначе?

«Некоторые специалисты даже не предполагали, что им придется переехать в Германию или в Швейцарию – но когда они вливались в нашу команду, то проблем с этим обычно не возникало. Они переезжают и остаются на новом месте. В краткосрочной перспективе это может оказаться для нас неблагоприятным фактором, так как нужно укомплектовать команду всего за несколько месяцев, – но в долгосрочной перспективе наше местоположение принесет нам немало преимуществ.

Я придерживаюсь мнения, что теперь все конструкторские работы Ф1 более равномерно распределяются между всеми европейскими странами.

5 Аэродинамика

У многих больших команд сейчас по две аэродинамические трубы. Но BMW решила не строить вторую трубу. Правильно ли это?

«Я считаю, что одной трубы вполне достаточно. Более того, вторая труба, на мой взгляд,

нам в обозримом будущем не понадобится. Все команды, у которых есть две аэродинамические трубы, неизбежно разделяют их на новую и старую (за исключением Toyota, вторая труба которой в Кельне будет точной копией первой. — Прим. ред.), и в результате возникает проблема оценки репрезентативности данных, получаемых при испытаниях в каждой из них.

Кроме того, все большее значение приобретает вычислительная гидродинамика (CFD). Сегодня компьютеры стали намного мощнее тех, что были у нас всего три года назад. Им пока не хватает мощности, чтобы воспроизвести машину целиком, но вскоре и эта проблема будет решена. Думаю, в будущем CFD будет играть очень важную роль. Она позволяет не только добиваться необходимых результатов, но и объясняет физические основы происходящих процессов. Успех в Ф1 по-прежнему будет определять аэродинамика, но будущее за CFD и продувками в аэродинамической трубе. Мы много вкладываем в симуляторы — и это, скорее, не финансовые, а интеллектуальные инвестиции».

6 Надежность

В прошлом сезоне McLaren пришлось на собственном опыте убедиться в том, что без надежности успех в Ф1 невозможен. Как и в BMW, шасси и двигатели McLaren разрабатывают в разных местах, что влечет за собой необходимость создания двух параллельных систем контроля качества. Последует ли BMW-Sauber примеру McLaren?



Не потому ли Хайдфельда (слева) взяли в команду, что он немец? Рампф (внизу) остается техническим директором Sauber

«У нас две взаимодополняющие системы контроля качества — одна в Мюнхене, другая в Хинвиле. В Мюнхене проверяются моторы и все металлические детали. В Хинвиле проверяются детали из композитных материалов. Система простая, но эффективная, и я не вижу здесь никаких недостатков.

Sauber на протяжении многих лет строила надежные машины, а мы создавали надежные моторы. За последние годы количество отказов двигателей в Ф1 резко сократилось. На оборудование не жалуемся, да и подход к работе у нас верный».

7 Политика

Тайссена обвиняли в бескомпромиссности и нетерпеливости — эти черты его характера, несомненно, ускорили разрыв BMW и Williams. Не слишком ли много он сейчас наобещал совету директоров BMW? Будет ли BMW продолжать священную (политическую) войну против Берни Экклстоуна и Макса Мосли после расставания с сэром Фрэнком?

«Совет директоров BMW имеет достаточно четкое представление о том, что может принести компании автоспорт. Там знают, что в Кубке конструкторов мы начинаем с восьмой позиции и практически не меняем конструкцию 2005 года.

Мы начнем скромно и не будем бороться за первые места. Когда мы пришли в Sauber, двигатель и шасси уже были спроектированы. Мы могли лишь расширить программу и выделить средства на дополнительные разработки силами штатных сотрудников.

Но мы должны идти вперед семимильными шагами. BMW представлена в автоспорте с момента своего создания, и мы знаем, как добиваться успехов. Знаем — и сможем их добиться. Впрочем, руководство BMW понимает, что для успеха нужен опыт.

Внешнеполитические игры мне практически не мешают — ими в основном занимается мой босс Буркхард Гёшель. А я отвечаю за команду».

Время покажет, на что способен Ник. Меня поразило, насколько хорошо он провел прошлый сезон — он был на высоте...

8 Маркетинг

Если Формула 1 нужна BMW для укрепления имиджа, зачем же они оставили название Sauber? Может, BMW прячется за вывеской Sauber на случай, если в 2006-м что-то не сложится?

«Если бы мы хотели спрятаться, мы вообще убрали бы BMW из названия команды! Мы ос-

тавили слово Sauber, отдавая должное тем, кто создал и развил команду. Это отношение и отражено в названии.

Формула 1 формирует определенный образ бренда. Участие в кузовных гонках, наверное, позволяет продать больше машин, но в долгосрочной перспективе Ф1 закладывает фундамент более мощного бренда и высоких продаж».

9 Спонсоры

В BMW либо возобновили, либо заключили новые контракты с рядом крупных спонсоров — в том числе с Intel, Petronas и Credit Suisse. И все они вписываются в брендинг самой BMW?

«Совершенно верно. Ясно, что образ у новой команды будет чистым и элегантным. Мы не будем размещать спонсорские наклейки на любом свободном пятнышке. Количество спонсоров ограничено имеющимися рекламными площадями.

У нас еще есть свободные площади, но их не так много. У нас хорошие партнеры, и BMW не придется тратить больше, чем раньше. Мы, конечно, не стремимся стать самой большой командой, но мы хотим быть среди лучших. А для этого команда должна работать эффективно».

10 Гонщики

Ник Хайдфельд действительно может стать великим гонщиком или он просто оказался в нужном месте в нужное время? А что Жак Вильнёв? Кажется, его не хотели брать в команду. Проблем не избежать?

«Время покажет, на что способен Ник. Я начал работать с ним только в конце 2004 года и должен признаться, что не был уверен в его способности побеждать. Но даже я удивился тому, насколько хорошо он провел прошлый сезон — Ник был на высоте.

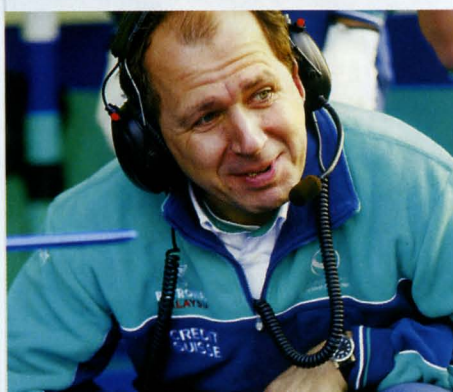
Я знал, что он быстр, особенно в дождь, но его талант, как и профессионализм в работе с инженерами произвели на меня особо сильное впечатление. Он действительно может помочь им в работе над машиной. Я думаю, у него есть все, чтобы стать самым лучшим гонщиком. Мы просто должны обеспечить его всем необходимым.

У Жака был контракт на 2006 год, но мы долго не объявляли о том, что он остается в команде, так как вели переговоры со многими другими гонщиками. Жак плохо стартовал в 2005 году, но во второй половине сезона он превратился в упущенное.

Мы с ним не раз общались, и у меня сложилось впечатление, что у него еще есть нужный запал и он может стать лучше».

И это все? Правда ли, что менеджер Вильнёва Крэйг Поллок угрожал подать на команду в суд? Была ли у них достойная замена Вильнёву?

«Не помню», — бросает Тайссен. Он отмахивается от вопроса, давая на него откровенно смехотворный ответ. Похоже, он тонкий политик. Возможно, роль руководителя команды ему подойдет... **FO**



Ф1 НА ОДИН

Ник Хайдфельд Гонщик: BMW-Sauber

О своей травме и возвращении за руль, о роли лидера в BMW, о «восьмерках»

Удалось ли тебе вылечить травму плеча?

Наконец-то с этим все в порядке. А ведь дней пять после аварии я с трудом мог двигать рукой. Даже сейчас при некоторых растяжках я иногда чувствую боль. Лечение было длительным, но несколько недель назад я смог уже полностью вернуться к своей тренировочной программе.

Как ты выдержал так долго без машины?

Это было нелегко, но если не надо гоняться, то можно больше времени проводить со своим ребенком — и это самый большой плюс. Быть отцом — лучшее, что я испытал в своей жизни.

Приятно было вернуться на базу Sauber?

Все равно что вернуться домой! От базы до места, где я живу, не больше 15 минут, и приехав на первую примерку, я, как и раньше, постучался в окно. База выросла с тех пор, как я был здесь последний раз, но в целом и она, и люди в команде все те же — и потому я чувствую себя здесь как дома.

В чем главное отличие Sauber от BMW?

Как мне кажется, главное заключается в том, что перед всеми стоят другие задачи — сегодня уже чувствуется, что эти люди хотят быть лучшей командой в Ф1. Когда я работал с ними раньше, каждый отдавался делу полностью, но все реалистично оценивали шансы команды на победу. Сегодня они хотят побеждать — это очень приятное чувство!

Как по-твоему, удастся ли Sauber сохранить свою неповторимость, работая с BMW?

В Хинвиле заняты 300 сотрудников, так что дух Sauber со-

хранится здесь надолго. BMW планирует расширить штат базы до 400 человек, но перемены, связанные с приходом BMW, больше заметны извне, чем тем, кто работает в команде. В основе своей эта команда навсегда останется Sauber.

Ты рад возможности заключить долгосрочный контракт с заводской командой?

Даже придя в Jordan в 2004 году, я не терял надежды (что когда-нибудь окажусь в заводской команде). В этом сезоне мне было приятно сознавать, что контракт со мной не прочь были бы подписать сразу несколько команд, и выступления в Williams явно не повредили моей репутации. Работать с людьми из BMW одно удовольствие — у них очень серьезные планы на будущее.

Какие задачи ставит BMW на 2006 год?

Сегодня у них масса организационных забот. Все ужасно заняты, но при этом стремятся сделать тысячу дел разом — и сделать на уровне. В Williams люди BMW отвечали только за моторы — теперь им нужно управляться со всем. До сих пор переход от Sauber к BMW происходил гармонично, но на то, чтобы все перезнакомились друг с другом, чтобы научиться работать вместе, нужно время. Присутствие Жака (Вильнёва) должно сыграть положительную роль: всегда полезно иметь напарника, располагающего богатым опытом.

На какие результаты вы рассчитываете?

Следующий сезон будет переходным. Разумеется, я надеюсь, что машина поедет быстро, но если быть реалистом, то

хотелось бы попасть в шестерку в Кубке конструкторов.

Sauber в 2005-м была восьмой, и я надеюсь, что нам удастся двинуться вперед.

А в более далекой перспективе?

Конечно же, я пришел в BMW не потому, что надеялся побеждать уже в 2006 году — у меня более далекие планы. Я хочу побеждать в 2008-м. Надеюсь, нам это удастся — и я считаю, что это вполне реальная задача.

Ты уже опробовал «восьмерку» BMW. Как она выглядит на фоне «десяток»?

С «десятками» Формула 1 была веселее! Сегодня мощность упала — и это ощущается везде.

Значит ли это, что тебе придется менять стиль вождения?

С «восьмеркой» машиной легче управлять, потому что тяговые характеристики не так важны. Но приходится перестраивать стиль вождения так, чтобы сохранить в поворотах побольше скорости. Мощности постоянно не хватает — ее потери значительны, но машины Ф1 по-прежнему остаются самыми быстрыми в мире!

Ты — лидер заводской команды. Нравится ли тебе это ощущение?

Да. Когда я гонялся в Jordan, и у меня, и у команды были разные идеи, но мы не имели возможности их воплотить. Это же справедливо и в отношении Sauber — рассчитывать на серьезные, дорогостоящие доработки не приходилось. В том-то и состоит одно из главных преимуществ работы в заводской команде: если ты видишь, что что-то можно доработать — это можно доработать. **FO**

+ еще 5 фактов

1 Без чего ты не можешь выйти из дома?

Без мобильного

2 Последний CD, который ты купил?

Недавно, когда я был в Хитроу, купил себе диски Keane, 50 Cent, Робби Уильямса и Кети Мелуа

3 Когда в последний раз тебя штрафовали за превышение скорости?

Ну я видел фотовышки по дороге на тесты сюда, в Барселону, но не знаю, попался я или нет

4 Твоя любимая еда?

Фуа-гра

5 Когда ты в последний раз напился?

В прошлую пятницу — мой лучший друг отмечал свое 30-летие



Полезный опыт? Ник будет работать с Жаком



"С V10 Формула 1 была
веселее! Сегодня она
здорово потеряла
в мощности..."



ЭТИ КОШМАРНЫЕ ПИТ-СТОПЫ

“ПАРНИ... ...У НАС ПРОБЛЕМЫ”

Если на пит-стопах что-то происходит не так, то уж по полной программе. От пожаров до укатившихся колес — перед вами лучшая десятка!

Текст Стив Купер

В 2005 году пит-стопы немало потеряли по сравнению с прежними сезонами. Механики низведены до уровня контролеров давления воздуха, и яростные вихри, кружившие вокруг влетевших на «яму» машин, увы, остались в прошлом. Командам стало проще, но нынешним дозаправкам явно не хватает драматизма, отличавшего их раньше.

Правда, в 2006-м с отменой правила одной шины нас снова ждут блеск и неопределенность пит-стопов, решающих исход гонки. Накануне сезона *F1 Racing* вспоминает некоторые наиболее яркие из них.

»» ОБОЗНАЧЕНИЯ



10



ГОНКА: ГП США, 1979 год

ГОНЩИК: Алан Джонс, Williams

УРОК: Не забывайте как следует затягивать колесные гайки...

Ко второй половине сезона маленький юркий FW07 Патрика Хеда набрал ход и принял на себя мантию самой эффективной машины эры граунд-эффекта. Алан Джонс в неудержной страсти выжимал из этой машины все, но в последней гонке года на Уоткинс-Глен она отбросила колеса. В буквальном смысле.

Он вытащил ее на поул, но в день гонки было сыро, и пелетон отправился в путь на дождевой резине. Джонс обосновался на второй позиции позади Жилья Вильнёва, потом повел гонку, когда канадец отправился за сликами. Алан вскоре и сам заехал в боксы – а когда выезжал обратно, плохо закрепленное заднее колесо соскочило с оси и покатилося вперед. Джонс запарковал свою охромевшую машину в конце пит-лейна и пешком отправился в боксы, смотреть, как Жиль побеждает и отбирает у него второе место в общем зачете. ▷

Заправщик Benetton в море огня (Германия '94);
плохо закрепленное колесо выбивает Джонса из ГП США '79



ЭТИ КОШМАРНЫЕ ПИТ-СТОПЫ

9



ГОНКА: ГП Австралии,

1995 год

ГОНЩИК: Дэвид Култард,
Williams

УРОК: Прямая перед боксами
не всегда, э-э-э, прямая...

Пит-лейн в Аделаиде украшает не самый удачный правый поворот на входе, огражденный тонкими, невысокими бетонными стенками. На 20-м круге ДиСи направлялся в боксы на первый пит-стоп. Он понизил передачу на своем Williams FW17B и повернул руль вправо. Но машина не сбавила скорость и оказалась поворачивать – носом она протаранила стенку.

В это невозможно было поверить – тем более Култарду, который недвижимо сидел в кокпите, постепенно осознавая весь ужас допущенной им ошибки. Он объяснял ее сбоем электроники, которая должна была автоматически гасить скорость, пока не включится ограничитель – но в любом случае это была глупейшая, непростительная ошибка. И как бы усугубляя ее последствия, в первую тройку вместе с победившим Дэймоном Хиллом (напарником Дэвида) вошли Оливье Панис, отставший на своем Ligier на 2 круга, и Джанни Морбиделли из Footwork.



Панис, Хилл и Морбиделли – самый причудливый подиум последних лет, следствие ошибки ДиСи



Росберг уносит ноги с ГП Бразилии '83, несмотря на «совет» Патрика Хеда продолжать гонку

8



ГОНКА: ГП Португалии,

1989 год

ГОНЩИК: Найджел
Мэнселл, Ferrari

УРОК: Задним ходом
по пит-лейну ездить
нельзя...

Мэнселлу удалось показать целую серию неплохих результатов на его невероятно ненадежном Ferrari 640. Когда же он влетел в узкий пит-лейн Эшторила, группа людей сбила его с толку и он, проскочив свой бокс, остановился у соседей. Яростно помотав головой, он воткнул заднюю передачу и сдал машину назад к гаражу Ferrari,

откуда на помощь ему уже спешили механики.

Разумеется, за езду задним ходом его дисквалифицировали. Черный флаг Найджу показали в тот момент, когда он догонял на стартовой прямой лидировавшего в гонке Айртон Сенну, не подозревавшего о дисквалификации Мэнселла.

Случилось невероятное: в первом повороте они столкнулись! Мэнселлу потом как следует досталось за то, что он игнорировал черный флаг, и за недопустимое поведение его лишили права участвовать в следующей гонке, проходившей в Хересе.



Вот что бывает, если ездить по пит-лейну задним ходом: Мэнселл вынес Сенну в отчаянной попытке исправить свою ошибку

7



ГОНКА: ГП Бразилии,

1983 год

ГОНЩИК: Кеке Росберг,
Williams

УРОК: Увидев пламя,
не спешите впадать в панику...

В 1983 году чемпиону мира Кеке Росбергу нелегко было угнаться на своем безнаддувном Williams-Cosworth FW08C за соперниками, располагавшими турбомоторами. Но в первой гонке сезона в Рио ему удалось неожиданно для всех завоевать поул.

Он шел вторым, когда на 29-м круге свернул в боксы для дозаправки и смены шин. В тот момент, когда заправочный рукав вошел в горловину, из-за утечки топлива полыхнул огонь. Росберг молниеносно расстегнул ремни и выскочил из кокпита – прямо навстречу Патрику Хеду, разъяренному как всегда. «Вернись в машину, Кеке! – зарорал технический директор, не выбирая выражений. – Черт возьми, вернись в машину!» Огонь еще гасили, когда Росберг вернулся назад. Ему удалось пробиться вперед и финишировать вторым – после чего его дисквалифицировали. Стюарды усмотрели вину команды в том, что механики запустили заглохший мотор с толкача...

6



ГОНКА: ГП Бельгии, 1964 год
ГОНЩИК: Дэн Герни, Brabham
УРОК: Гонка не закончилась, пока она... не закончилась

Дэну Герни удалось завоевать поул за рулем Brabham BT7 на старой 14-километровой трассе в Спа с преимуществом почти в 2 секунды. Большую часть воскресной гонки он провел, уверенно наращивая отрыв от таких грандов, как Джим Кларк, Грэм Хилл, Брюс Макларен и Джек Брэбем.

Большую – но не всю. На 29-м круге Герни почувствовал, что задок его машины начинает плясать – топливо было на исходе. Метнувшись на заполненный людьми пит-лейн Спа в надежде плеснуть в бак немножко бензинчика, он быстро обнаружил, что его не в меру усердные механики уже опустошили все канистры и сложили их в боксах, рассчитывая после гонки побыстрее покинуть трассу.

Герни рванул обратно на трассу, но двумя кругами позже бак на его машине опустел. Не ему одному так не повезло в этот день. Мотор на Соопер Брюса Макларена смолк, едва тот миновал La Source – финишную черту Брюс пересек накатом. Гонку выиграл Джим Кларк – но и его Lotus «обсох», когда шотландец совершал круг почета.

Затишье перед бурей – и опустошение: Герни и Кларк в Спа '64



5



ГОНКА: ГП Европы, 1999 год
ГОНЩИК: Эдди Эрвайн, Ferrari
УРОК: Менять нужно четыре колеса, и никак не меньше...

Для Эдди Эрвайна гонка на Нюрбургринге превратилась в кошмар, несмотря на то что его главный соперник в чемпионате Мика Хяккинен финишировал лишь пятым. Когда трассу сбрызнул дождик, ирландец нырнул в боксы за дождевой резиной. Механики работали быстро, но сменили ему только три колеса. В сцене, напоминавшей черно-белое кино, люди



Да, хоть один пит-стоп на Нюрбургринге сложился для Эдди нормально – но в итоге ему все равно пришлось глотать пыль, поднятую соперником

отчаянно метались вокруг машины Эрвайна в поисках пропавшего колеса.

Как такое вообще могло случиться, вряд ли кто-то теперь внятно объяснит. Это нонсенс для любой команды Ф1, а уж для такой вышколенной, как Ferrari, – просто недопустимо.

В конце концов Эрвайн продолжил гонку, но завершил ее только седьмым, не заработав ни очка. За два этапа до окончания сезона по его чемпионским надеждам был нанесен еще один, на этот раз убийственный удар – игра была закончена...

“МЕХАНИКИ ОТЧАЯННО МЕТАЛИСЬ В ПОИСКАХ ПРОПАВШЕГО КОЛЕСА...”

4



ГОНКА: ГП Португалии, 1991 год
ГОНЩИК: Найджел Мэнселл, Williams
УРОК: Колеса нужно крепить как следует...

Парням из Williams никак не удавалось как следует отработать пит-стоп, и они решили разделить процесс на несколько операций. Не дожидаясь, когда механики, меняющие колеса, поднимут руку, сигнализируя окончание операции, их коллеги, работавшие с передним и задним домкратами, попросту бросали машину на асфальт, едва отметив, что механики откачнулись от колес.

К сожалению, на этот раз перекосило гайку крепления правого заднего колеса, и когда механик отложил свой гайковерт, чтобы насадить ее вручную, человек с домкратом не понял его движение и опустил машину вниз.

Мэнселл молнией сорвался со своей позиции – и правое заднее колесо покатило по пит-лейну самостоятельно. Williams уныло завис на трех колесах посреди пит-лейна. Не обращая внимания на проезжавшие мимо машины, механики смонтировали на Williams другое колесо, но это тоже было ошибкой: во второй раз за три года Найджел был дисквалифицирован в Португалии – на сей раз за то, что его машину обстлужили в неподобающем месте. ▶



Эшторил оказался для Мэнселла несчастливой трассой

ЭТИ КОШМАРНЫЕ ПИТ-СТОПЫ

3



ГОНКА: ГП Германии, 1957 год
ГОНЩИК: Хуан Мануэль Фанхио, Maserati
УРОК: Хороший пит-стоп — дело отлично вышколенной команды...

Прекрасно понимая, что успех в гонке обеспечит смена шин в середине дистанции, механики залили в Maserati Фанхио только полбака топлива, намереваясь его дозавести одновременно со сменой шин.

Но когда подошел момент пит-стопа, грандиозный план провалился. Фанхио создал 30-секундный задел, рассчитывая сохранить лидерство, но за нервничавшие механики застряли с заклинчившим колесом. Вернувшись на трассу, аргентинец проигрывал лидеру 1.48 мин. Он, не задумываясь, рванул в погоню за пилотами Ferrari Майком Хоторном и Питером Коллинсом, возглавившими гонку. Фанхио решил проходить повороты на более высокой передаче, чем прежде, чтобы за счет этого быстрее разогнаться. Он летел по старому «Рингу», словно обретая крылья, сокрушив при этом рекорд трассы. В конце концов на горизонте показались две красные точки, и на последнем круге Фанхио сумел обойти и Коллинса, и Хоторна, одержав самую сенсационную победу в своей карьере. «Где-то в глубине души я признавался себе, что никогда в жизни не поеду так, как ехал в этот день», — вспоминал потом Фанхио.

2



ГОНКА: ГП Германии, 1994 год
ГОНЩИК: Йос Ферстаппен, Benetton
УРОК: Бензин надо лить в бак...

На долю Хокенхайма выпал экстраемальный уикенд, когда Йос Ферстаппен привел свой Benetton на пит-стоп на 15-м круге ГП Германии. «Босс» спокойно сидел в кокпите, ожидая, пока механики выполнят свою рутинную работу. Но когда заправщик выводил из горловины бака рукав, остатки бензина брызнули на машину, которая моментально превратилась в огненный шар. Одни механики бросились врассыпную, другие спешили на помощь с огнетушителями...



В 1994-м не только Ферстаппену было жарко...

Стена огня охватила машину на несколько секунд и опала. Пока Ферстаппен выдергивал себя из кокпита, почерневший Benetton укутали клубы белой пены. Голландец отделался легкими ожогами, а вот для команды последствия этой аварии могли быть куда серьезнее — FIA позднее обнаружила, что в Benetton провели незаконную модификацию заправочной машины...

Нюрбургринг '57: Фанхио обходит Коллинса, чтобы взяться за Хоторна



Лауда доминировал на ГП Великобритании-1974, пока спустившее колесо не вынудило его захватить на пит-стоп...

1



ГОНКА: ГП Великобритании, 1974 год
ГОНЩИК: Ники Лауда, Ferrari
УРОК: Парковать машины на пит-лейне — невероятная глупость...

Ники Лауда до последних кругов доминировал в гонке на своем Ferrari 312B3 — пока не начало спускаться колесо. Ему пришлось пробираться сквозь толпу на пит-лейне, чтобы провести необходимую замену. Но когда механики сделали свое дело, оказалось, что толпа, ожидавшая финиша гонки, заблокировала и выезд на трассу. Когда же он наконец дотопился до конца пит-лейна, обнаружилось, что дорогу

ему преградил Ford Cortina, охраняемый маршалом, который пожатым плечом дал Лауде понять, что пускать его на трассу он не собирается. Ники так и просидел в своей машине на выходе с пит-лейна, пока гонка не закончилась.

Случись такое сегодня — британский ГП навсегда исчез бы из календаря чемпионата, но в 70-е нравы в Ф1 были куда свободнее и FIA просто поставила Лауду на пятое место — позицию, которую он занимал бы, если бы сумел вернуться на трассу.

Кто-то из свидетелей охарактеризовал эту историю как «самый невероятный конфуз на пит-стопах, какой мне доводилось видеть». **FO**

“ВЫЕЗД ИЗ БОКСОВ ЛАУДЕ ПРЕГРАДИЛ FORD CORTINA”



...где Лауду приветствовали толпы фанатов и — невероятное дело — Ford Cortina, заблокировавший выезд из боксов

КЛИН КЛИНОМ

КРИСТИАН НЕ СДАЕТСЯ

Интервью Стив Купер

Все выше, выше и выше... Уже в год своего дебюта Кристиан Клин подавал серьезные надежды. Потом, в 2005-м, оттачивая мастерство, затмил Тонио Лиуцци — еще одного претендента на место в Red Bull. А в 2006 году он намерен заявить о себе в полную силу



Вспоминая сезон 2005 года, Кристиан Клин может позволить себе довольную улыбку. Эдакая белая ворона в самой помпезной и развеселой команде Ф1, австрийский гонщик Red Bull предпочитает держаться в тени. Его не спрашивают, хотя на губах Кристиана постоянно играет лукавая улыбка. А ведь ему удалось нечто удивительное: он пришел в Ф1 как-то тихо, без особой шумихи, и более того, потихоньку добился неплохих результатов, хотя лишь год назад его будущее было под вопросом.

Как раз в то время владелец Red Bull Дитрих Матешниц купил попавшую в сложное

положение команду Jaguar. Казалось, что в качестве напарника Дэвида Култарда он собирался бросить в бой Тонио Лиuzzi. На Кристиана Клина новое руководство почти не обращало внимания. В 2004 году он работал добросовестно, но звезд с неба не хватало, и знающие люди полагали, что Матешниц позволит Клину прокатиться в нескольких первых гонках — главным образом, чтобы успокоить австрийскую прессу, — а потом усадит за руль Лиuzzi, который и будет ездить до конца сезона.

Однако в какой-то момент сценарий переписали — и, как это часто случается в Ф1, весьма странным образом. «Руководство то и дело меняло тактику, — говорит Клин, ка-

чая головой. — Тогда мы этого не знали, но сейчас вполне очевидно, что не стоило позволить получить дополнительный опыт — ведь команда была совсем молодой, но дело от этого в итоге только пострадало».

До сих пор неясно, было ли решение выставить Клина в большинстве гонок вызвано результатами, показанными им в начале сезона, или оно было связано с неубедительной скоростью Лиuzzi. Но совершенно очевидно, что Клин, весьма посредственно проявивший себя в 2004 году, превратился в зрелого и напористого гонщика.

«За зиму я многому научился, — вспоминает он. — Я был почти на всех тестах и хорошо



В прошлом году
Клин быстро
учился — и быстрее
ездил — по мере
того, как рос его
опыт работы в Ф1

изучил машину: как правильно ее вести, как заставить ее работать по максимуму. Раньше у меня были проблемы со стабильностью задка Jaguar: его слишком болтало, и вход в повороты давался мне с трудом. К тому же я не понимал, как все устроено в Ф1; когда у меня возникали вопросы, я не знал, к кому обратиться, ведь над моей машиной работало столько народу. В этом году мне и с машиной было проще управляться, и с инженерами стало легче работать. Уже на первом Гран При я почувствовал себя уверенно и комфортно».

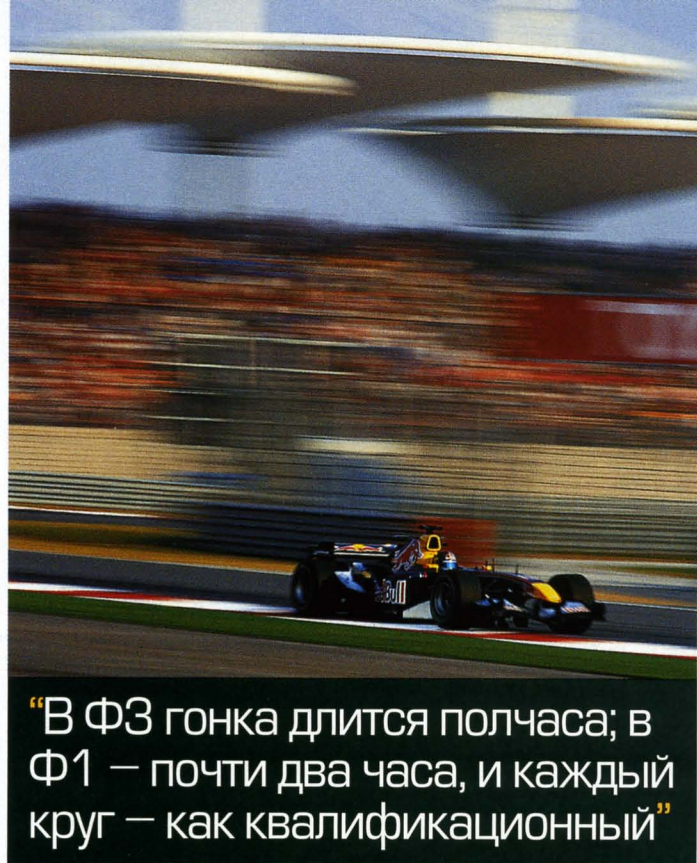
Клин на удивление прямо говорит о своей неопытности: «В 2004 году мне было довольно трудно. Из Ф3 я сразу перешел в Ф1 и, оглядываясь назад, понимаю, что мне действительно не хватало опыта. Мне был лишь 21 год. Я не знал, что придется так сильно выкладываться. В Ф3 гонка длится полчаса; в Ф1 — почти два часа, и каждый круг — как квалификационный».

На адаптацию потребовалось больше времени, чем он ожидал. Хотя зимой 2004–2005 гг. Клин заметно обогатил свой гоночный арсенал и в двух первых Гран При заработал очки, он сильно переживал, когда его на время вывели из игры. Лиuzzi же провел четыре гонки подряд.

Что еще хуже, многочисленные начальники — Матешич, Дэнни Бахар (директор Red Bull по автоспорту), Кристиан Хорнер (глава команды) и Хельмут Марко (консультант Матешича) — замыслили свои не раскрывали, зачастую лишь накануне очередного Гран При сообщая Клину о том, что он будет участвовать в гонке, — и это практически исключало возможность нормальной подготовки.

«Психологически мне было очень сложно, — признается Клин. — Я так хорошо начал сезон: 7-й в Австралии, 8-й в Малайзии, 7-й в квалификации в Бахрейне, и тут на тебе — назад в тест-пилоты. О том, что снова предстоит выступать, я узнал всего за день до официального объявления состава команды. Пропустив четыре гонки, я чувствовал себя так, будто мне опять нужно все начинать с нуля. Я уже подрастерял форму и опасался, что в квалификации мне будет явно не хватать уверенности. Так и вышло — уверенность вернулась ко мне только через шесть гонок».

Но его скорость постепенно росла. Те, кто внимательно сле-



“В Ф3 гонка длится полчаса; в Ф1 — почти два часа, и каждый круг — как квалификационный”

дил за его выступлением в Бразилии, наверняка отметили, что квалификацию он провел безупречно, затем неплохо проехал гонку, стартовав шестым и финишировав девятым. Это была вполне зрелая работа, и хотя она утонула в массовой истерии по поводу титула Алонсо, те, кому надо, все видели.

«Кристиан блестяще выступил в Бразилии, — говорил потом восхищенный Хорнер. — Но когда впереди тебя финишируют Ferrari, Renault и McLaren, остается бороться лишь за крохи с их стола».

В следующей гонке на Сузуке Кристиан доказал, что у него есть не только скорость, но и бойцовские качества. На первых кругах Уэббер, шедший за непослушной машиной Клина, заме-

тил, что австрийцу приходится туго из-за низкого давления в шинах и тяжелого груза топлива в баках. Марк решил его обойти на выходе из 130R, рассчитывая, что в этом пугающем левом повороте Клин обязательно сбросит газ, так как на полной скорости его машина просто не выдержит ударов о кочки в апексе.

Марк предвидел, что Кристиан не сможет идти в полный газ весь поворот 130R — это как-то чересчур смело. Так и случилось: австриец выскочил на обочину, а когда вернулся на трассу, то потерял несколько позиций. Но Уэббера действия Клина впечатлили.

Когда я напомнил Кристиану, насколько был поражен Марк, он расплылся в улыбку: «С Марком мне хорошо работалось, он

Клин завершил сезон на высокой ноте: 5-е место в Шанхае — его лучший результат в 2005 году

мне много помогал. Всегда с готовностью откликался, если у меня были вопросы. А Дэвид (Култард) — еще один шаг вперед, так как опыта у него больше. Он отлично знает, как работать с командой, и понимает, как сделать машину быстрее».

Уже решено, что Клин проведет еще один год рядом с «дядюшкой Дэвидом», — можно сказать, что он пройдет образцовую школу Ф1. В 2006-м он должен будет показать все, на что способен. В 2004 году Кристиан отличался стабильностью и надежностью; в 2005-м у него случались проблески агрессии, скорости и даже — иногда — настоящего мастерства; а в 2006-м он должен свести все это воедино.

Было бы излишне позаботиться о более ярком имидже, чтобы избежать «синдрома Хайдфельда» (близость в глазах охотников за гонщиками талантами почти равносильна невидимости). Непростая задача для 23-летнего гонщика. Его имя прочно ассоциируется с Red Bull (является ли австриец лишь продуктом программы Red Bull по развитию молодых талантов или он действительно достоин места в Ф1?), но ему нужно доказать, что он и сам способен выжить.

Это вполне реально, и от него не будут требовать невозможно. В 2006 году Кристиану нужно поднять ставки и доказать, что он обладает талантом, с которым должны считаться все. **FO**

Jaguar vs Red Bull

Экс-управляющий директор Jaguar Дэйв Питчфорт отказывается называть машину Red Bull 2005 года RB1; он упорно настаивает на индекс R6, считая ее последней моделью Jaguar.

Это говорит о том, насколько сложно оценивать результаты Red Bull в 2005 году: где заканчивается Jaguar и где начинается Red Bull. Кому как не Клину судить

об этом — но прозе жизни он предпочитает философские материи.

«В 2004 году все было как-то душно, — говорит Кристиан. — Все ходили строем; не смотрели ни направо, ни налево, не пробовали ничего нового. Теперь в Red Bull пришли люди из других команд, которые могут указать

нам иные пути. В команде осталось 80% старых сотрудников, но атмосфера кардинально изменилась. Все получают удовольствие, у всех повысилась мотивация. По четвергам в нашей “Энергостанции” проходят вечеринки и собирается вся команда. Каждую неделю в четверг вечером механики встречаются с инженерами и по-

варами, и ты чувствуешь себя членом одной большой семьи».

Как это отражается на Кристиане? «Я так скажу: основным спонсором Jaguar был банк. В 21 год я должен был носить черные брюки и туфли. Особого веселья не было. Сейчас я могу ходить в джинсах и кроссовках — атмосфера стала гораздо более неформальной. В RBR людям нравится быть самими собой, а не выглядеть сотрудниками какого-то там банка».

Джинсы — признак более свободной атмосферы, но серьезного отношения к гонкам никто не отменял





Кристиан оправдал надежды: в 2005-м на стартовом поле Сузуки (справа) он был четвертым, до поула ему не хватило всего 0,358 с

>CV Кристиан Клин

Родился 7 февраля 1983 г. в Хозэнмсе (Австрия)

Живет в Хозэнмсе

Рост 1,69 м

Вес 68 кг

1996-98 Картинг, участие в чемпионате Швейцарии по мини-карту, швейцарский чемпионат по картингу

1999 Юниорский кубок немецкой Формулы BMW (четыре победы)

2000 Формула BMW

2001 Формула BMW – 3-е место (5 побед)

2002 Немецкая Формула Renault – чемпион (4 победы)

2003 Евросерия Ф3 – 2-е место (3 победы); победитель гонки Marlboro Masters (Ф3) в Зандфорте.

2004 Ф1 Jaguar Racing (3 очка, 16-й в личном зачете)

2005 Ф1 Red Bull Racing (15 ГП, 9 очков, 14-й в личном зачете)



Ну, Скотт, давай –
улыбнись!
Но талантливый
американец считает, что
для гонщика угрюмый
характер не недостаток,
а достоинство

ЗВЕЗДНО-ПОЛОСАТЫЙ РЕЙС

Пришла пора и США выводить на старт своего гонщика Ф1 — на этот раз в составе Scuderia Toro Rosso, принадлежащей Red Bull. Австрийцы готовы из кожи вон лезть, лишь бы поднять свою популярность в Америке. Справится ли Скотт Спид с этой задачей?

Текст Дом Тэйлор Фото Гленн Данбар/LAT

Скотт Спид — заносчивый эгоист с дурным характером, 23 лет от роду. Этот диагноз он ставит себе сам, и я с ним полностью согласен.

«По сути, я эгоцентричен, заносчив и люблю быть первым. В обычной жизни это делает меня не самым приятным в общении человеком. Но именно благодаря таким качествам моя карьера складывается столь успешно».

Дурная слава летит впереди Спида. Минимум человек пять советовали мне готовиться к худшему. «Ничего ты из него не вытянешь», — говорил один старый газетчик. — Увесистый линок под зад — вот что было бы ему полезно».

Первая встреча, состоявшаяся в паддоке GP2 в Бахрейне за день до интервью, оправдала мои опасения. Нас представили друг другу, но Скотт — хулиганистый прыщавый юнец, одетый в слишком большую для него баскетбольную майку Red Bull, шорты Red Bull и шлепанцы D&G, — интереса ко мне не проявил. Вытащив из одного уха наушник, он пробормотал приветствие, вяло сунул руку и удалился, горбившись, вытянув шею чуть вперед и вниз — ну просто образчик неправильной осанки. Ни намека на спортивный задор и энтузиазм, который демонстрируют европейцы Хейкки Ковалайнен и Нико Росберг, — у них я тоже брал ин-

тервью (F1 Racing, декабрь 2005).

Днем позже, беседа с представителем самого популярного автогоночного издания в мире, Скотт вынимает из ушей уже оба наушника. В целом он настроен более дружелюбно, но до сердечности еще далеко.

Это отношение пора менять. Разговор не клеится: спрашиваю его о недавнем выступлении за американскую команду A1GP в Брэндс-Хетч («Что ты думаешь о повороте Paddock Hill?» — «Нормальный поворот») и о проблемах с тормозами, преследовавших его

накануне на этапе серии GP2 (до конца чемпионата оставалась одна гонка, и 3-е место в общем зачете могло достаться Александру Према, что объясняло вчерашнее плохое настроение Скотта). И я иду в атаку: «Говорят, с тобой сложно общаться».

Не смутившись, он соглашается. «Да, иногда со мной непросто иметь дело, — говорит он, растягивая слова. — Но я уже не пытаюсь себя изменить; я понял, что добиваюсь успехов именно благодаря моему характеру. Иногда я очень прямолинеен — думаю, поэтому

легко нахожу общий язык с Хельмут Марко и австрийцами».

Ага, конечно, Марко, консультант Дитриха Матешница, владельца Red Bull Racing, и австрийцы из Red Bull, в паддоке известные, скорее, как «австрийская мафия». В Ф1 часто посмеиваются над их манерами, но мне кажется, что австрийцы и их американский вундеркинд — одного поля ягоды. Скотт говорит, что они ему нравятся, и его можно понять: «Red Bull дал мне возможность попасть в Ф1, — говорит он. — Если бы не они, у меня

В погоне за Марио Чего добились американцы в Ф1 с 1978 года, когда чемпионом стал Андреетти?



БРЕТТ ЛАНДЖЕР — выходец из богатейшей семьи Дюпон — пришел в Hesketh в 1975 г., а когда Марио завоевал титул, был на закате своей карьеры в Ф1. В своей последней гонке — ГП США '78 — он показал более чем скромный 13-й результат.



Следующим стал бывший босс Jaguar **БОББИ РЭЙХАЛ**. Он тоже добился немногого, проведя в составе Wolf лишь пару гонок, а его лучшее достижение — 12-й в ГП США 1978 г.



Потом был популярный **ЭДДИ ЧИВЕР**. Его карьера в Ф1 продолжалась с 1978 по 1989 год, но лучший результат он показал в 1983-м, когда стал 2-м в Канаде и 3-м во Франции, Бельгии и Италии. Вернувшись в США, он в 1998-м выиграл Инди 500, а позднее стал владельцем одной из команд IRL.



ДЭННИ САЛЛИВАН в 1983-м выступал за Benetton-Tyrrell, ему повезло в Монако, где он был 5-м. Потом Дэнни вернулся в Штаты и добился успеха в Champcar и славы (как ни странно) — в сериале

«Полиция Майами: отдел нравов». Сегодня возглавляет Гоночную академию Red Bull, цель которой — привлечь в Ф1 американских гонщиков.



Последним заокеанским гостем стал **МАЙКЛ АНДРЕТТИ** — в 1993 году. Несмотря на фамилию и талант (он был чемпионом серии CART), в Ф1 его карьера не сложилась. В чем причина? В плохо проведенных тестах или в том, что его напарником был Сенна? Кто знает... Хотя он и старался, как мог, и в Монце финишировал 3-м, после ГП Италии его заменили на Мику Хяккинена.

А чего ждать от тебя, Скотт?

просто не было бы шансов. Доктор Марко, например, верил в меня с самого начала».

Для Скотта все началось в 2002 году, когда он стал лучшим из 16 гонщиков, пробившихся в финал американской молодежной программы Red Bull, состоявшийся на французской трассе «Поль Рикар». Скотт оказался в их числе благодаря своим успехам в американском картинге — он обладатель нескольких титулов чемпиона США. Приз Red Bull стал для Спида пропуском на европейскую арену — традиционный полигон, где таланты проходят проверку на предмет их пригодности к Ф1.

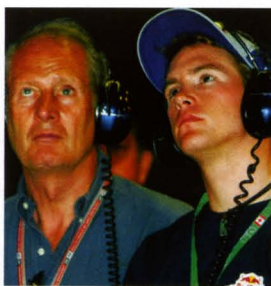
Чтобы понять, почему именно он вскоре появится в Ф1 — и станет там первым американцем со времен Майка Андресетти, выступавшего в McLaren в 1993 году, — необходимо вспомнить, что боссы Red Bull буквально одержимы Штатами. Покупка двух команд Ф1 — это лишь первый этап плана Матешича, направленного на завоевание крупнейшего рынка в мире. Следующий — появление чемпиона мира из США, первого с 1978 года, когда титул завоевал Марио Андретти. Вот почему Берни Экклстоун делает все, чтобы помочь Матешичу. Вот почему Матешич делает все, чтобы помочь Спиду.

Но станет ли Спид звездно-полосатым спасителем для имиджа Ф1 в США, на что так надеются Берни и Матешич? Его фамилия (кстати, Speed, т. е. скорость — это не псевдоним) идеально подходит американскому герою-гонщику, ибо он быстр, но национальность иногда ему мешает.

«Если честно, я вспоминаю об этом, только когда разговариваю с журналистами, ведь моя цель — стать чемпионом мира. Я мечтаю

“Думаю, что нет ни одного гонщика, который был бы быстрее других на две десятилетия”

Они понимают друг друга: Марко (слева) и Скотт — оба не дадут себя в обиду



В чемпионате GP2 Спид с трудом вырвал 3-е место — с преимуществом лишь в 0,5 очка

>CV Скотт Спид

Родился 24 января 1983 г. в Мантеке, Калифорния

Живет: Фушль-ам-Зее, Австрия

Рост 1,75 м

Вес 69 кг

1993 Первая гонка на карте

1995 Впервые стал чемпионом США по картингу

1996–2001 Многократный чемпион США по картингу; победитель первенства гоночной школы Рассела, Калифорния

2002 Национальная серия Barber Dodge; чемпионат Формулы Mazda; победа в американской молодежной программе Red Bull

2003 Британская Ф3: команда Alan Docking Racing, 16 гонок, 23-й (3 очка — из-за болезни пропустил половину сезона)

2004 Формула Renault 2000: Еврокубок — команда Motopark Academy, чемпион (370 очков, 8 побед, 11 подиумов, 9 поулов, 7 лучших кругов); чемпионат Германии — команда Motopark Academy, чемпион (293 очка, 4 победы, 11 подиумов, 3 поула, 2 лучших круга); тесты в серии IRL в команде Red Bull Cheever Racing

2005 Формула 1: тесты в Red Bull Racing; A1GP: команда США; GP2: команда iSport, 3-е место (67,5 очка, 5 подиумов, 1 поул, 5 быстрых кругов)



В дебютной гонке А1 в Брэндс-Хетч Спид шел неплохо, но потом остался без носового обтекателя



В пятницу перед гонкой в Инди Скотт выступил в роли тест-пилота (слева), и популярность Red Bull в США пошла в гору

об этом с 11 лет. Конечно, в каком-то смысле мне приятно быть представителем США в Европе, и мне кажется, что за последний год я сумел изменить представления об американцах (сложившиеся у европейских коллег)».

Несомненно, Скотт — лучший американский гонщик своего поколения: он неплохо зарекомендовал себя в GP2, наголову (как и ожидалось) разбив напарника по команде iSport — неопытного Джана Артама из Турции, завоевав поул, 5 подиумов и записав 5 быстрых кругов (чего в принципе от него не ждали). Он не смог победить, но в ходе сезона доказал, что достоин 3-го места в самой конкурентной из младших серий. Двух гонщиков, сумевших его обойти (с большим преимуществом) — Ковалайнена и Росберга, — называют будущими Кими и Фернандо, так что все честно.

Но как же Спид будет проповедовать Ф1 в США?

«Я с 11 лет был фанатом Ф1 и знаю, что по сравнению с другими странами в Америке его очень мало кто интересуется. Разумеется, хотелось бы, чтобы она стала популярнее, ведь я от этого только выиграю. Но когда я работаю, то об этом не задумываюсь».

Иными словами, он будет рад, если его успех подогреет интерес

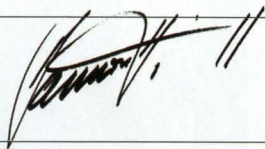
американской публики, но становиться миссионером от Ф1 во имя автоспорта он не намерен. Время покажет, сможет ли он добиться успехов и тем самым способствовать расширению американской аудитории Формулы 1. Но он абсолютно уверен, что при удачном раскладе способен составить конкуренцию грандам Ф1: «Думаю, нет ни одного гонщика, который был бы быстрее остальных на две десятилетия. Возьмем, к примеру, Шумахера. Когда что-то идет не так, он больше выкладывается и делает больше ошибок. Он такой же, как все».

Что ж, интересно понаблюдать за Скоттом в Ф1. Он явно будет раздражать и гоночный истеблишмент, и американских болельщиков. По идее, после Индигейта американский претендент на звание чемпиона должен быть таким интеллектуалом, наделенным талантом к гонкам и полным стремлением продвигать автоспорт в стране победившей демократии. Словом, он должен быть американской версией Дэвида Култарда.

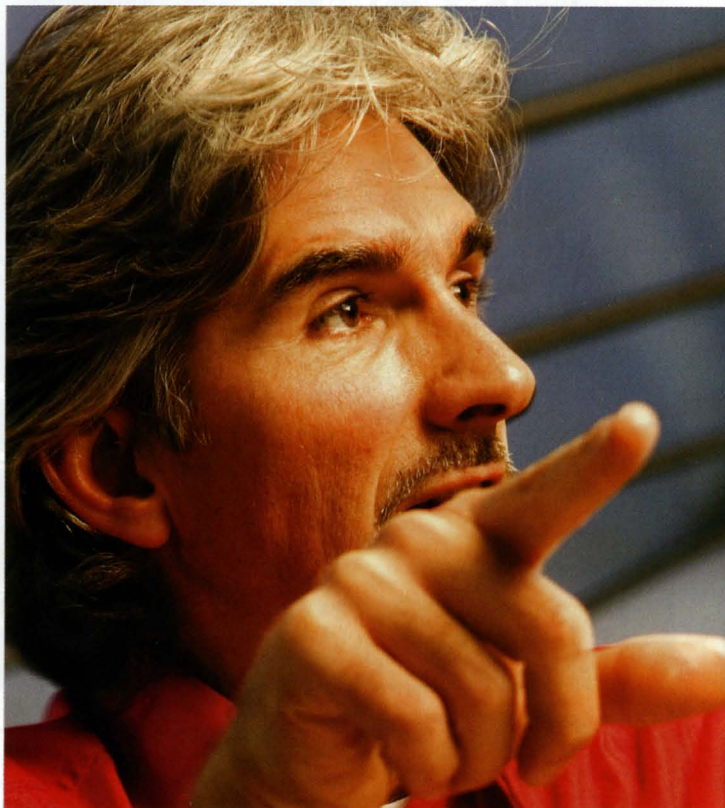
Но, к моей радости, этому не бывать. Скотт Спид — личность. К концу нашей встречи я даже начинаю ему симпатизировать. По крайней мере, у него есть характер. **FO**



ДЛИННОЕ
ИНТЕРВЬЮ



Дэймон Хилл



С тех пор как Дэймон Хилл выиграл чемпионат, минуло 10 лет, но и сегодня, в свои 45, он остается интересным собеседником. А может, стал еще интереснее. Кстати, он считает, что с Формулой 1 сегодня творится черт знает что...

Интервью Мэтт Бишоп Фото Чарльз Бест

Год 1996-й стал знаковым и для Дэймона Хилла, и для F1 Racing. Он выиграл первенство мира в Ф1 — и, кстати, стал последним из британцев, кому это удалось. В том же году вышел в свет и первый номер нашего журнала.

Вот мы и подумали: будет вполне логично сейчас, 10 лет спустя, пригласить мистера Хилла в «Пристань», славный ресторанчик на берегу Темзы, буквально в двух шагах от нашей лондонской редакции, и предложить ему бокал доброго вина. Впав в лирику, он поведал нам о том о сем и, может быть, даже об Ф1. И что вы думаете? Сработало!



Бишоп беседует с Хиллом в «Пристани», шикарной ресторации на берегу Темзы

“ Я ВЫИГРАЛ
22 ГРАН ПРИ
И ОДИН
ЧЕМПИОНАТ МИРА.

Уж
извините,
если этого
кому-то
мало... ”

ЕСТЬ ЖИЗНЬ И ПОСЛЕ ФОРМУЛЫ 1
Потому что главное — это люди

Мэтт Бишоп: Чем ты нынче занимаешься, в смысле чем зарабатываешь?

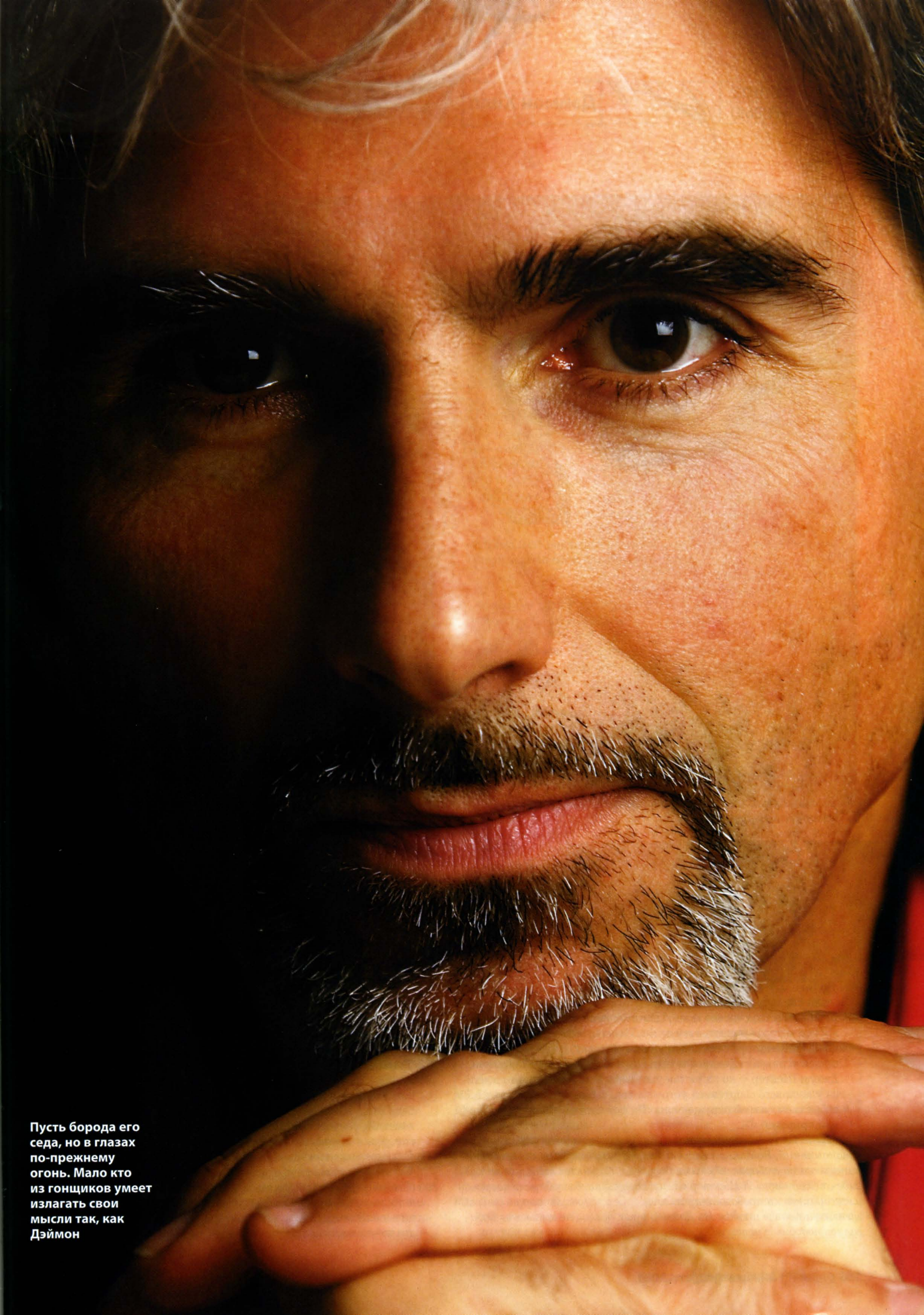
Дэймон Хилл: Прежде всего я занимаюсь делами своей компании P1 International (фирма клубного типа по прокату суперкаров, которую он основал вместе со своим бывшим менеджером и другом Майклом Брином). А еще владею несколькими автосалонами Audi и одним салоном BMW.

МБ: И что, люди покупают Audi и BMW у тебя, а не в каком-то другом месте только ради наклеек с надписью «Дэймон Хилл» на заднем стекле?

ДХ: (Смеется.) Говорят, некоторые покупают.

Такое впечатление, что хотя он и рассмеялся, собственный ответ ему не понравился: в его взгляде я читаю просьбу не углубляться в эту сферу.

МБ: Ну ты же не сам круглые сутки руководишь этими предприятиями — для этого у тебя есть менеджеры, так ведь?



Пусть борода его
седа, но в глазах
по-прежнему
огонь. Мало кто
из гонщиков умеет
излагать свои
мысли так, как
Дэймон

ДХ: Ну да. Но в P1 мне интересно работать и самому. То, чем я занимаюсь, не имеет отношения к автоспорту, но тоже, если угодно, эксплуатирует мое имя. P1 имеет дело со многими из брендов, представленных в Ф1, и оперирует теми же ценностями. Становясь членом P1, вы можете кататься на Ferrari и BMW серии M, на Mercedes AMG и Lamborghini, на Porsche, на Bentley, на Aston Martin и так далее.

Словно в подтверждение своих слов, Дэймон машет рукой куда-то в сторону паркинга, где его дожидается новенький Aston Martin V8 Vantage.

МБ: И тебе нравится этим заниматься?

ДХ: Нравится. Мы сами разработали эту идею и сами придумали правила игры, так что тут есть элемент творчества. Сначала дело шло медленно, но, думаю, это было неизбежно, ведь оно для всех было в новинку. Но мы понемногу раскручиваемся. Что немаловажно, у нас подобралась хорошая команда. Для меня это стало своего рода учебой. На протяжении всей своей гоночной карьеры я был подчиненным, и было любопытно попробовать себя в новой роли.

МБ: Ну и как тебе работа руководителя?

ДХ: Я как раз об этом и говорю. Когда ты гонщик, у тебя нет подчиненных. Есть некая команда помощников, но не ты ими руководишь. Руководят тобой.

МБ: Но умные гонщики понемногу и сами начинают командовать своими инженерами и прочими коллегами, так ведь?

ДХ: Верно, и я тоже так поступал, но я бы не назвал это руководящей работой. Гонщик вроде бы в центре внимания, но в следующий момент ему все равно приходится кому-то подчиняться — тому, кто говорит тебе, что нужно делать. Например, ведущему инженеру. А уже через минуту ты участвуешь в PR-акции, следуя инструкциям ребят из отдела маркетинга. А потом, когда ты снова в машине, на трассе, ты чувствуешь, что на твоих плечах лежит ответственность за труд многих людей, и все зависит от того, добьешься ты успеха или нет. И ты должен оправдать их доверие. Довольно странная ситуация.

Ф1 всегда были нужны оригиналы. И Берни Экклстоуна я считаю главным оригиналом Ф1

МБ: Но такова участь гонщиков: они должны добиваться успеха именно на глазах у всех, согласись?

ДХ: Верно, но я тебе честно скажу: все это никак не готовит тебя к жизни, которая начнется после Ф1. Этим нужно заниматься специально. Некоторые гонщики, уйдя в отставку, добивались выдающихся успехов — Джеки Стюарт, Ники Лауда, Карлос Ройтеман, Джоди Шектер — но их не так уж много. И все потому, что психика удачливого спортсмена устроена так, что он больше думает о себе самом, чем об окружающих. На мой взгляд, это связано с самой природой Ф1.

Стюарт — отличный бизнесмен. Лауда занимается организацией авиакомпаний. Ройтеман стал одним из ведущих аргентинских политиков и на выборах 1999 года боролся с Карлосом Менемом за президентский пост. А Шектер сделал состояние благодаря основанной им компании по продаже стрелковых тренажеров, которую он возглавлял, а потом продал. Но Дэймон прав: далеко не все звезды добились подобных успехов.

>CV Дэймон Хилл

Родился 17 сентября 1960 г. в Лондоне

Живет в Гилдфорде, графство Суррей

Карьера в Ф1: с 1992 по 1999 г.

Команды Motor Racing Developments, Williams, Arrows, Jordan

Чемпион мира 1996 года

Гран При 115

Победы 22

Подиумы 42

Поулы 20

Лучшие круги 19

Очки 360



МБ: Ты заговорил о «самой природе Ф1». Продолжим эту тему?

ДХ: Привлекательность Ф1 держится на том... (сдвинув брови, делает глоток шардоне), что в центре внимания всегда конкретный герой, главная звезда всего шоу, вокруг которой и строится интрига сезона. Как и большому кино, Ф1 нужен свой Том Круз. Сегодня это Михаэль (Шумахер). Остальные же пытаются его одолеть. В прошлом все внимание тоже было приковано к какой-то одной звезде: Айртону (Сенне), Джеки и т. д.

Делает паузу, снова хмурится, но по его мимике я понимаю, что следующий вопрос задавать еще рано. И Дэймон продолжает...

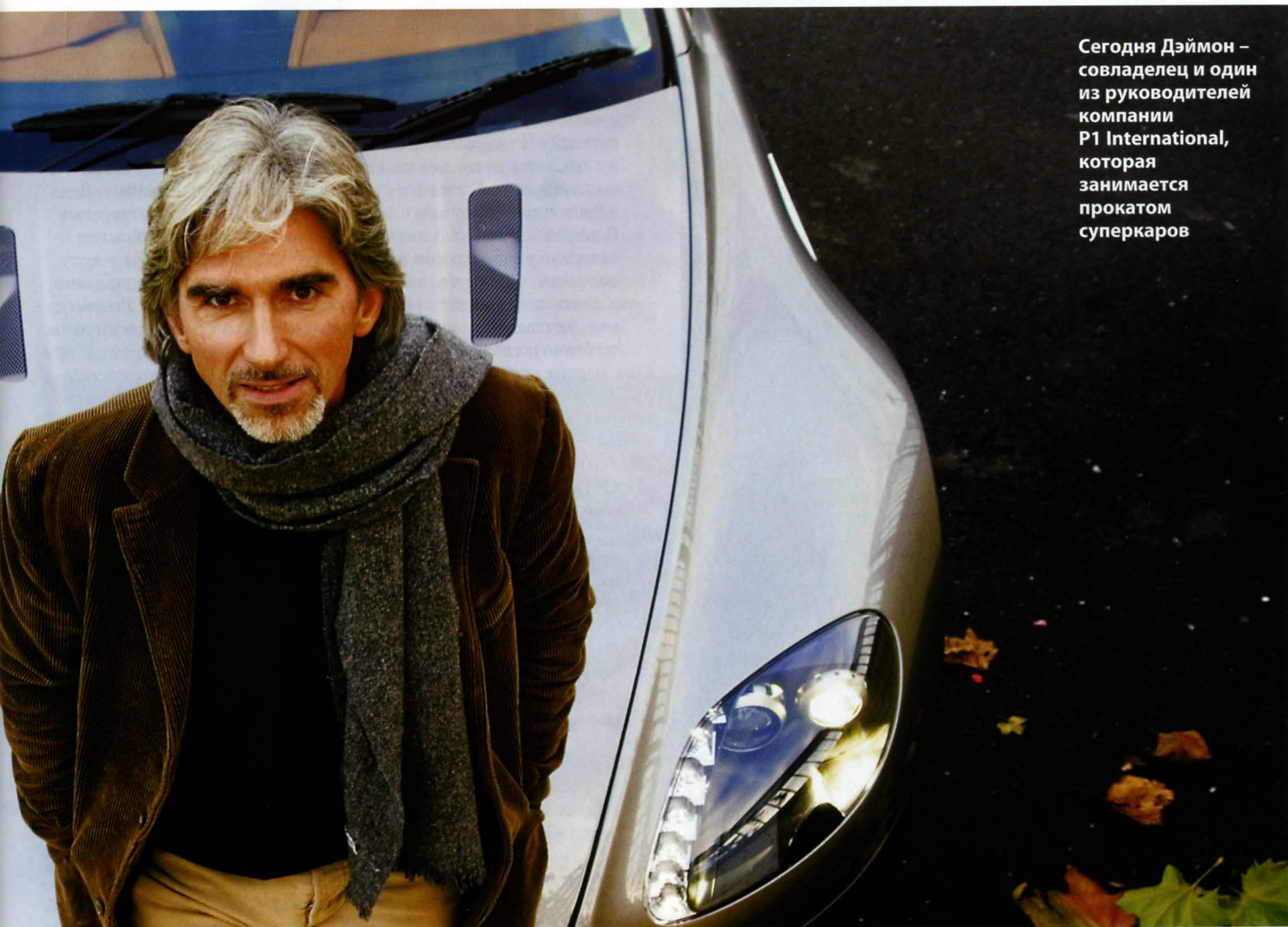
ДХ: Но, кроме этого, как и в случае с Голливудом, Формуле 1 всегда нужны были и свои бунтари, свои оригиналы. Если угодно, свои Джеймсы Дины. Люди, играющие не по правилам, идущие наперекор традициям. Они всегда приковывают внимание публики, потому что живут и умирают по собственным правилам.

МБ: Ты говоришь о гонщиках типа Джеймса Ханта?

ДХ: Да, и даже — в какой-то степени — о Лауде. Ну хорошо, Ники основал авиакомпанию, что вряд ли было бы интересно Джеймсу, но ведь Ники до сих пор «гуляет сам по себе» и делает только то, что хочет. И, разумеется, есть такой человек, как Берни (Экклстоун), которого я считаю самым большим оригиналом в Ф1.

МБ: Отличное название для должности: главный оригинал Формулы 1! Кстати, эта должность, вероятно, скоро будет вакантной?

ДХ: (Смеется.) Пожалуй, но все эти люди по-прежнему привлекают внимание публики, верно? Но это не моя роль, я должен идти дальше. В молодости я тоже немножко бунтовал, но в моем случае это ничем хорошим не кончилось, и я предпочел уговориться. Ду-



Сегодня Дэймон – совладелец и один из руководителей компании P1 International, которая занимается прокатом суперкаров

маю, сегодня мне идет на пользу работа в компании P1, где я со-владелец и один из руководителей, – ведь от ее благополучия зависит судьба людей, которые в ней трудятся.

ДЭЙМОН – ЧЕЛОВЕК СЕМЕЙНЫЙ

Как и всякий отец

МБ: Итак, у тебя четверо детей?

ДХ: Четверо: Оливеру – 16 лет, Джошуа – 14, Табите – 10, Роузи – 7. А еще у нас три собаки и кот. Моя семья – главное, что у меня есть. Мне повезло, что я могу наслаждаться этой стороной жизни. Ведь будучи гонщиком, я рисковал жизнью, но, добившись кое-каких успехов, вовремя остановился.

Дэймону сегодня 45, а когда он стал чемпионом мира, ему только исполнилось 36. Его слава достигла апогея, и он уже был женат на интеллигентной, остроумной, приветливой, но в то же время волевой Джорджии. И потому его жизнь, когда Хилл оставил спорт, была вполне устроена.

МБ: Оливер страдает от синдрома Дауна?

ДХ: Да, но он славный мальчишка – веселый и очень подвижный. Кстати, как раз здесь недалеко находится клиника, которую в 1868 году основал доктор Джон Лэнгдон-Даун, изучавший заболевание, носящее его имя. В 1997-м здание клиники было частично перестроено под жилой дом, но его часть была сохранена и передана Ассоциации помощи больным синдромом Дауна. И там до сих пор есть свой театр, потому что люди, страдающие от этого синдрома, любят музыку, любят участвовать в представлении-

ях, и еще доктор Лэнгдон-Даун обратил на это внимание. Все, кто работал в его клинике, должны были уметь играть на музыкальных инструментах. И Оливер тоже любит музыку. Как видишь, моя семейная жизнь насыщена: отвожу детей в школу, в гости к их друзьям, пытаюсь оградить от влияния этого паршивого ТВ, учу разговаривать со старшими – словом, делаю то, что и положено отцу.

1996 ГОД – И ВСЕ ТАКОЕ

Было дело – но так ли это важно сегодня?

МБ: Как тебе известно, журнал *F1 Racing* появился в том же году, когда ты стал чемпионом, – в 1996-м, и это интервью появится в юбилейном номере нашего британского издания...

ДХ: (Перебивает.) Кстати, мне очень понравился ваш декабрьский номер, где было опубликовано старое интервью с Берни, которое Крис Хокли взял еще в 1979 году. Блеск!

МБ: Интересное, правда?

ДХ: Еще как! Оказывается, с тех пор ничего не изменилось – во всем, что касается Берни.

МБ: Я рад, что тебе понравилось. Но вот скажи, часто ли ты вспоминаешь, как выиграл чемпионат 1996 года?

ДХ: (Пауза.) Я бы так сказал: этому я посвящаю меньше одного процента своего времени. Наверное, даже меньше 0,1 процента.

МБ: Любопытно. Ведь для некоторых их главное достижение определяет всю дальнейшую жизнь. То есть ты хочешь сказать, что это не твой случай?



ДЕСЯТЬ САМЫХ ...ЗАПОМНИВШИХСЯ СТЫЧЕК ДЭЙМОНА И ШУМИ



- 01 Аделаида-1994** Да, то самое столкновение
- 02 Монца-1995** Дэймон протаранил машину Шуми сзади. Оба вылетели в гравий
- 03 Силверстоун-1995** Слишком оптимистичный выпад Дэймона – и оба на обочине
- 04 Силверстоун-1994** Шуми обгоняет Дэймона во время формирующего круга, а затем игнорирует черный флаг
- 05 Хунгароринг-1997** Дэймон подрезает Шуми на входе в первый поворот
- 06 Монреаль-1997** Дэймон блокирует Шуми в конце задней прямой
- 07 Силверстоун, тесты, 1994** Дэймон «поздравляет» Шуми с пит-уолла (на фото)
- 08 Аделаида-1994 (пресс-конференция)** Дэймон предлагает Шуми (и Мэнселлу) заткнуться
- 09 Спа-1995** Шуми на сликах сдерживает Дэймона (шедшего на дождевой резине)
- 10 Спа-1998** Михаэль нападает на Дэймона за то, что его брата Ральфа вынудили подчиниться приказу команды и финишировать вторым (вслед за Хиллом)

ДХ: Нет, не мой. Я завоевал титул – и все, дело сделано. Предположим, если рассказывать обо мне, то стоит упомянуть этот факт, ибо он важен. Но сам я вспоминаю о нем нечасто.

МБ: Но я уверен, если бы ты тогда занял второе место, а не первое, то наверняка оценивал бы свою карьеру иначе.

ДХ: Конечно. Если бы я занял второе место, мне бы, наверное, пришлось принимать участие в серии «Старые мастера» (смеется). В тот момент, когда Дэймон искал название серии Grand Prix Masters, официант уронил вилку рядом с нашим столом, поэтому я плохо расслышал его шутку.

МБ: Как ты сказал? «Ветхозаветные мастера»?

ДХ: (Смеется.) Нет, я сказал «старые мастера».

МБ: Ты имеешь в виду серию Grand Prix Masters?

ДХ: Ну да. Впрочем, когда ты правильно ее назвал, мне подумалось, что серия «Ветхозаветные мастера» – тоже отличная идея.

Дэймон вообще мастер на подобные шутки. Если бы во время нашего ланча не надо было записывать интервью, я уверен, он еще бы целый час импровизировал бы на тему правил и регламента им самим придуманной гоночной серии «Ветхозаветные мастера». И, полагаю, это наверняка было бы забавно, потому что человек он остроумный, с хорошим чувством абсурдного юмора.

МБ: Итак, победа в чемпионате была важна, и ты очень рад, что занял тогда первое, а не второе место, но...

ДХ: (Перебивает.) И голова моя сегодня занята тем, чем надо. Например, я думаю о том, как жить дальше. А то, что со мной было

раньше, интересно лишь с той точки зрения, что иногда меня посещают приятные воспоминания. Тут мне попалась на глаза новость, что моя машина выставлена на продажу (Williams-Renault FW18, за рулем которого Дэймон выиграл чемпионат 1996 года, в ноябре был выставлен на аукцион), и я подумал: «Может, ее купить?» Но, поразмыслив, сказал себе: «Нет, мне эта машина не нужна, и покупать я ее не хочу. Я выиграл на ней чемпионат, и воспоминания об этом все еще живы – остальное неважно». Ведь хотя я и нечасто думаю о 1996 году, времена тогда были веселые. Я не раз вспоминал о том, как, бывало, мы подолгу бились над тактикой гонки, а потом выяснялось, что все наши планы – коту под хвост, потому что в спорте, как и жизни, все непредсказуемо, и никто не знает, что произойдет в следующий момент. Но иногда мне доставляло колоссальное удовольствие заниматься всем этим, особенно когда все получалось.

Свое высшее спортивное достижение Дэймон комментирует сегодня подобным бесстрастным или насмешливым образом не только потому, что с тех пор минуло 10 лет. Просто это вполне в его стиле – такой уж он человек.

МБ: А о ком тебе приятнее всего вспоминать, возвращаясь в 1996 год? Об Эйдриане (Ньюи, тогдашнем техническом директоре Williams, с которым у Дэймона были отличные отношения), наверное?

ДХ: (Пауза.) Да, и... (Еще одна пауза.) Понимаешь, о Фрэнке (Уильямсе) и Патрике (Хэде) уже было сказано и написано немало. Но ведь это они предоставили мне тот уникальный шанс, шанс всей моей жизни, когда сделали ставку на меня и дали мне фантастическую машину. И, конечно, мне нравилось работать с инженерами и механиками. Меня интересовала техническая сторона дела, все эти электронные примочки. Нравилось участвовать в программе создания «активной» машины. По этой части мне довелось тесно сотрудничать с Падди (Лоувом), тем самым, который сегодня занимает один из высших постов в McLaren (пост главного инженера).

1996 год действительно был интересен, и у Дэймона осталась масса приятных воспоминаний. Впрочем, кое-что он хотел бы и забыть. По ходу своей карьеры в Ф1 он сильно менялся в глазах окружающих. Сначала, в отличие от многих соперников, он был человеком общительным и располагающим к себе, а потом вдруг стал закрытым и неприветливым. Но я все-таки журналист, а гонщиков учат быть осторожнее с прессой. Однако после его отставки, когда бы мы ни встречались, Дэймон всегда был со мной искренним и обаятельным собеседником.

О ПОДЛЫХ ЖУРНАЛИСТАХ И О ТОМ, что интересно публике



МБ: Тебе не всегда доставляло удовольствие общение с прессой – и мне казалось это странным, потому что на самом деле говорить ты любишь и умеешь.

ДХ: (Смеется.) Верно, вот только, как тебе отлично известно, этой безумной автогоночной прессе нужно совсем другое. Однако иногда бывало весело.

МБ: Знаешь, иногда казалось, что тебе не до веселья.

ДХ: Я был полностью сосредоточен на гонках и никак не мог понять, почему я должен тратить время на какую-то ерунду. Я тогда думал: «Почему все эти британские журналисты не оставят меня в покое? Неужели они не понимают, что я – единственный британец, у которого есть шанс выиграть чемпионат мира? Не лучше ли будет, если все, включая прессу, дадут мне заняться моим главным делом?»



“Я тогда думал: «Почему вся эта британская пресса не оставит меня в покое, не даст мне сосредоточиться на главном?»”

МБ: Вполне понятная позиция гонщика, целиком втянутого в водоворот борьбы за титул, но...

ДХ: (Перебивает.) Тогда я был втянут в эту самую Ф1, в сути которой так и не смог до конца разобраться. И думал так: «Держись! Если мы победим, то отметим это по-настоящему!» И это помогало настроиться. Но я никак не мог понять, почему, с одной стороны, наша пресса страстно желает, чтобы победил британский гонщик, а с другой стороны, публикует столько негатива. Но теперь-то я в курсе, что журналисты, а особенно редакторы, просто-напросто знают, что публике интересно, а что — нет. И чтобы увлечь читателей, им приходится нагнетать беспокойство насчет того, сбудутся ли их ожидания или нет. Но когда это происходит, у тебя создается ощущение, словно на тебя нападают. Я чувствовал эти нападки в ситуации, когда мне больше всего нужна была поддержка.

МБ: Нападки со стороны прессы?

Но Сенна выиграл три титула, Лауда, Стюарт и (Джек) Брэбем — тоже по три, (Ален) Прост — четыре, (Хуан Мануэль) Фанхио — пять, а Шумахер — целых семь. Все измеряется результатами. Суть спорта — в результатах и победах. А я выиграл 22 Гран При и один чемпионат мира! Уж извините, если кому-то этого мало.

МБ: Но я говорю о другом. Я спрашиваю, что ты чувствуешь, когда тебя поливают грязью в прессе, несмотря на то, что ты выиграл 22 Гран При и один чемпионский титул.

ДХ: Иногда бывает больно это сносить, но ты понимаешь, что это тоже одна из сторон спорта. Не все рады твоим победам. Мне всю жизнь приходилось с этим сталкиваться — я говорю, разумеется, о временах моей гоночной карьеры. Всегда считалось, что я нахожусь как бы в привилегированном положении, потому что мой отец (Грэм) был дважды чемпионом мира (в 1962 и 1968 гг.). Я не могу и никогда не мог отвечать за то, как меня воспринимают другие.



Испания-1996:
Дэймон на пути к одному из 9 поулов, завоеванных в год, когда он стал чемпионом. Но на следующий день победил Шуми...

ДХ: Да. Возьмем Тима Хенмана. Сегодня он — лучший британский теннисист. Нам хочется, чтобы он играл еще лучше, чтобы он выиграл все, что только можно, — но, увы, это не в его власти. И это даже не его проблема. Он делает все, что в его силах, и вряд ли кто-то может добиться большего. Так отстаньте же от него! И с этим приходится сталкиваться каждому спортсмену. Тебя к этому не готовят, у тебя нет опыта, который помог бы с этим справиться. И когда я понял, что просто не умею работать с прессой, я нанял специального консультанта.

О ДОБЛЕСТЯХ, О ПОДВИГАХ, О СЛАВЕ Дэймон оказался лучше, чем мы думали?

МБ: Как ты думаешь, в какой мере твоя слава была заслуженной? Некоторые до сих пор считают, что в 1996 году у Дэймона была машина, на которой мог выиграть чемпионат практически кто угодно. Что ты на это скажешь?

ДХ: (Пауза.) Эти люди имеют право на такую точку зрения. Не думаю, что я мог бы выиграть чемпионат, если бы у меня не было отличной машины. С другой стороны, не думаю, что я мог бы добиться большего.

МБ: То есть ты хочешь сказать: «Машина позволяла выиграть чемпионат мира, и я его выиграл». Правильно?

ДХ: Абсолютно. Титул не с неба свалился. Его надо было выиграть. Похоже, он несколько рассержен. Ясно, что это для него большой вопрос.

МБ: Не спорю. Мне лишь хотелось узнать твою реакцию на то, что некоторые говорят и пишут, не более.

ДХ: В списке гонщиков, становившихся чемпионами мира, есть и такая строчка: Дэймон Хилл, 1996 год... Да, я выиграл один чемпионат.

ОТЦЫ И ДЕТИ

Воспоминания о 29 ноября 1975 года

МБ: Дэймон, раз уж ты заговорил об отце, я хотел бы заметить, что мы по некоему мистическому стечению обстоятельств разговариваем с тобой 29 ноября 2005 года, в тридцатую годовщину его гибели. Ты как-то отмечаешь этот день?

ДХ: (Долгая пауза, его лицо вдруг делается грустным.) Удивительно то, что, с одной стороны, 30 лет — это очень долгий срок. Но все же эти воспоминания по-прежнему очень сильные.

МБ: Воспоминания о том дне, когда ты узнал о его гибели?

ДХ: Да, это всегда со мной. Такова жизнь, и каждому приходится пройти через подобный опыт. Я не исключение. Поэтому каждый год 29 ноября я вспоминаю, что произошло в тот день, когда мне было 15. И в то же время я как ни в чем не бывало сейчас сижу с тобой в ресторане.

МБ: И все же, если говорить о гибели твоего отца, даже спустя 30 лет заметно, что это каким-то образом сказывается на тебе. Я вижу, какое у тебя сейчас настроение, какое выражение лица, чувствую грусть в твоих словах...

ДХ: Да, но при этом мы продолжаем говорить о том, что я делал 10 лет назад, верно? Нельзя полностью отрешиться от прошлого, нельзя сказать себе: «Прошло уже достаточно времени и я успокоился». Так не бывает. Не надо делать вид, что этого нет.

МБ: Говоришь, кое-кто считал, что ты был в привилегированном положении, что у тебя было некое преимущество, поскольку ты был сыном своего отца?

ДХ: Да, у меня было такое чувство.

МБ: Тебе казалось, что так считали окружающие?

ДХ: Да. И я думал: «Как же мне доказать, что я тоже кое-чего стою?»





**29 ноября
1975 года:
в этот день
жизнь
15-летнего
Дэймона
перевернулась...**

Вряд ли мы сможем подробно разобрать-ся в этом за время ланча. Скажу лишь одно: я знаю, что никогда не стал бы Михаэлем Шумахером, и меня это не печалит. Я считаю, что наши представления об успехе и неудаче весьма ошибочны, потому

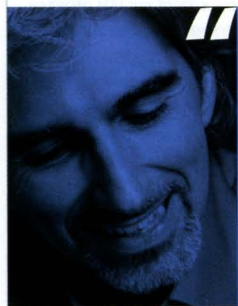
что ни первого, ни второго на самом деле не существует. Есть наш опыт, наша жизнь, которая ставит перед нами задачи, и вопрос в том, как ты их решаешь. Одноногий человек не может бегать так же быстро, как человек, у которого с ногами все в порядке, хотя инвалиду, возможно, приходится совершать настоящий подвиг, преодолевая трудности. И сравнивать этих двоих нельзя.

МБ: Но в спорте подобные доводы ни у кого не вызывают сочувствия. Как ты уже отметил, суть Ф1 — это результаты и победы.

ДХ: Но я ведь рассуждал о проблеме в контексте критиканства в прессе. И хочу еще кое-что добавить. Гонщики склонны видеть в некоторых журналистах форменных негодяев, но на самом деле эти люди лишь делают свою работу. Они высказывают свои мнения, и им за это платят. Нет проблем. Но поскольку мы — тоже живые люди, то трактовка прессой разных острых проблем вызывает у нас резкое неприятие, и чаще всего это касается проблем Ф1. По моему, тогда и познается суть спорта, его истинное значение. Если бы нам было все равно, мы и не спорили бы на эти темы.

Тут он попал в точку. Мало кто из гонщиков может так мыслить и так рассуждать, как Дэймон Хилл.

МБ: Может, мне и хотелось бы поговорить об этом подробнее, потому что здесь ты раскрываешься по-настоящему, но я все же должен двигаться дальше. Однако перед этим я хотел бы вернуться к образу одноногого человека, о котором ты говорил, ведь что-то подобное ты видел в своем сыне Оливере. Я имею в виду то, чего он достиг, несмотря на синдром Дауна...



“Быть лидером — трудно. Когда тебе это в новинку, ты словно исследуешь неизвестную территорию”

ДХ: (Перебивает.) Вот ты говоришь о достижениях... А кто сказал, что он должен чего-то добиваться? Кто заставляет меня к чему-то стремиться? Или тебя? У меня кое-что получилось, когда я был гонщиком. Не знаю, можно ли считать это достижением. Да, я сделал это. Когда нужно было, я отдавал этому всего себя. И испытал чувство огромного удовлетворения. И на самом деле совершенно неважно, как это выглядит на фоне чих-то достижений. То же самое касается и Оливера.

МБ: Я с тобой не спорю, просто эта тема представляется мне очень интересной. Но спорт — это соревнование. Если бы ты был не гонщиком, а сочинял романы, мы бы даже не пытались сравнивать тебя с другими писателями.

ДХ: Правильно, не пытались бы. Но когда задумываешься по-настоящему, понимаешь, что это верно и по отношению к спортсменам, к гонщикам. Люди пытаются как-то оценивать твои достижения, но на самом деле их можно соизмерять лишь с твоим собственным потенциалом.



**ДЛИННОЕ
ИНТЕРВЬЮ**



Дэймон Хилл

ЧЕМПИОНЫ — ОСОБАЯ КАСТА Затишье перед бурей

МБ: Ты добился успеха на раннем этапе карьеры, после чего был менее удачный период. Обычно все бывает наоборот. Люди зачастую долго ждут своего часа. А иногда гонщик — Джанкарло (Физикелла) свежий тому пример — так долго ездит на плохих машинах, что уже не может воспользоваться своим победным шансом, даже когда его получает. Джанкарло годами болтался где-то в середине пелетона, всегда добиваясь отличных результатов: был 6-м в квалификации, когда напарник показывал лишь 12-й результат, в гонках сражался за каждое очко и т. д. И все же в прошлом сезоне, когда он наконец-то получил машину, способную выиграть чемпионат, поулы и победы в гонках добывал не он, а его напарник. Примерно об этом же в свое время говорил и Мика (Хяккинен). У победителей особая психика, но обладаешь ты ею или нет, ты и сам не знаешь, пока не пройдешь проверку. В 1996–1997 годах Дэвид (Култарт) нередко был не менее быстр, чем Мика. Но в 1998–1999-м, когда надо было бороться за победу в чемпионате, героем стал именно Мика.

ДХ: Все верно. Как ты знаешь, в молодости я гонялся на мотоциклах. Это было единственное, чем я хотел заниматься. Я не думал о победах, понятия не имел о настройках и прочих премудростях, но в квалификации, как правило, выглядел неплохо, потому что у меня неожиданно проявлялся кураж. Однако в гонках мои успехи были скромнее. И потом однажды на трассе в Оултон-парке я был страшно зол из-за прокола шины, обнаруженного перед самым стартом, и все еще не успокоился, когда началась гонка. Поэтому я рванул как бешеный и вырвался в лидеры. Помню, я тогда подумал: «Черт, что я здесь делаю?» Это было для меня полной неожиданностью, поскольку обычно я ехал где-то в середине пелетона. И тогда я подумал: «Нет, это невозможно, я не мог оказаться на этой позиции».

МБ: Ты выиграл ту гонку?

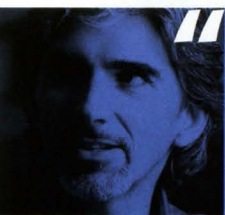
ДХ: Нет. Но когда подобная ситуация повторилась, помню, я сказал себе: «О'кей, на этот раз я не сдамся. Я добьюсь своего!» И у меня все получилось. После этого я выиграл немало гонок. В 1984-м я выиграл все гонки, в которых стартовал. На мотоциклах, но с машинами то же самое. В моей голове что-то щелкало. Понимаешь, лидировать трудно, потому что не за кем гнаться. И если тебе такое в новинку, ты как бы осваиваешь некую неизвестную территорию.

МБ: Вернемся к Мике. Дело в том, что он — единственный гонщик из тех, с кем тебе довелось соперничать, сумевший выиграть больше одного чемпионата во времена, которые можно назвать «эрой Шумахера». Многие, кто Микку не знает, считают, что он какой-то скучный. Но стоит познакомиться с ним поближе, и ты понимаешь, что он не просто классный парень — у него есть и обаяние, и качества настоящего лидера. Способность быть лидером — лидером и в буквальном смысле, на трассе, и в жизни, когда нужно сплотить вокруг себя людей, которые трудились бы ради твоей победы, — эту способность трудно измерить, но ее легко распознать. Что это, синергетический эффект? Можно ли тут вывести некую закономерность? Или удел одного — быть рядовым солдатом, который бьется где-то в середине пелетона, а другому предназначено стать лидером, который наносит главный удар? Это что, два совершенно разных типа? Или я преувеличиваю?

ДХ: Нет, на этом все и держится. Недавно как представитель P1 International я выступал на конференции по маркетингу, а там собрались предприниматели, которые добились всего, поскольку обладали явными качествами лидеров. Я сидел, слушал их и думал: «Вот сейчас мне тоже предстоит рассказывать о своей компании, хотя мне никогда не казалось, что я похож на этих людей, в том смысле, что я никогда не был лицом фирмы». Но когда я их слушал, то понимал, что многое из того, о чем они говорят, мне знакомо. Как сказал Оливер Кромвель: «Никто не поднимется выше человека, который не ведает, куда идет». И это — главное.

МБ: Серьезно?

ДХ: Вполне. Я не знаю, куда иду, но думаю, что выбрал верную дорогу. Кто-то готов рисковать, кто-то — нет. Но у меня есть эта готовность, хотя не буду утверждать, что в избытке. Например, я ни-



После 1996 года я даже не знал, хочу ли я продолжать гоняться. Я добился всего, чего хотел

когда не чувствовал такого спокойствия, как в тот момент, когда садился в кокпит в Сузуке в 1996 году (в решающей гонке чемпионата). Я знал, что сделал все, что в моих силах. Знал, что не мог бы сделать большего. И мне нужно было еще раз выложиться до конца. Сегодня это может звучать пустым бахвальством, но именно так я себя тогда и чувствовал. Можешь поверить, мне известно, что такое паника — но в момент, когда напряжение было максимальным, я испытывал странное спокойствие. Не знаю, откуда оно бралось, но это было хорошо. И это было признаком лидерства. Именно это и нужно для победы.

ПОЧЕМУ ДЭЙМОНА ВЫСТАВИЛИ ИЗ WILLIAMS?

Он до сих пор не знает...

МБ: Как думаешь, ты мог остаться в Williams? (В 1997 году Дэймона заменили на Хайнца-Харальда Френтцена, несмотря на то, что Хилл выиграл чемпионат мира.)

ДХ: Ну, поскольку не считаю, что события могли развиваться иначе, нежели они развивались, то я отвечу «нет». Впрочем, теоретически, если бы после статьи о моем предстоящем уходе (опубликованной летом 1996 года в британском еженедельнике Autosport) я подошел бы к Фрэнку и спросил: «Так я остаюсь или как?..» Уж и не знаю, что он тогда мне ответил бы, ведь многое уже говорило о том, что они готовы пригласить Френтцена... Если честно, я так и не знаю точно, что же тогда случилось. У меня до сих пор нет ясных ответов.

МБ: Ты сказал «до сих пор» — значит ли это, что ты все еще хочешь их получить?

ДХ: Всегда хочется знать правду. Но ее поиск потребует немало времени и усилий, и я не думаю, что это сейчас так уж важно. В списке моих приоритетов это занимает далеко не первое место. Я к тому, что после 1996 года я даже не знал, хочу я продолжать гоняться или нет.

МБ: Да ты что? Ты думал закончить карьеру?

ДХ: Думал. Ведь я добился того, чего хотел.

МБ: То есть стал чемпионом мира?

ДХ: Да, стал чемпионом мира. Я тогда подумал: «Боже, это свершилось!» С другой стороны, было бы неплохо провести еще пару лет за рулем машины, способной побеждать, потому что у меня хватило бы запала еще сезона на два, что я и доказал, когда выступал за Jordan и победил в 1998-м в Спа. Но после этого силы мои явно иссякли.

ПОЧЕМУ ДЭЙМОН НИКАК НЕ СВЯЗАН С Ф1?

Он мог бы принести немало пользы

МБ: Когда в последние годы я просил тебя выступить в роли эксперта в нашем журнале, ты всегда говорил, что больше не интересуешься Формулой 1. Неужели это правда?

ДХ: Я уже несколько лет вообще не смотрю Гран При.

МБ: Seriously?

ДХ: Думаю, в прошлом году я не видел ни одной гонки.

МБ: Тебя самого это не удивляет?

ДХ: Может, и удивляет — но я даже не думаю об этом. Эмоции, которые я когда-то испытывал по поводу Ф1, остались в прошлом. Но я не хочу, чтобы кто-то подумал, что я утратил к ней уважение. Я хочу сказать, что долгие годы я был связан с Ф1, но сегодня она представляется мне эдаким хитрым бизнесом, но неважным спортом.

МБ: Объясни.

ДХ: Что же, давай вернемся к теме бунтарей и оригиналов. По-моему, с 60-х и 70-х мир сильно изменился. Весь мир — не только Ф1. А она, как и все вокруг, как-то приспосабливается к господствующему мышлению, к господствующим взглядам. Сегодня таким мышлением, по-моему, является идеология гонки вооружений. Чтобы победить, ты должен быть лучше вооружен. А для этого нужно больше денег. Поэтому вам приходится думать, как увеличить бюджеты. В результате у кого-то недостаточно средств, а кто-то не знает, на что их потратить. В чем и заключается хитрость этого бизнеса.

МБ: Вполне справедливо. Но почему ты употребил эпитет «неважный», когда говорил о спортивном аспекте Ф1?

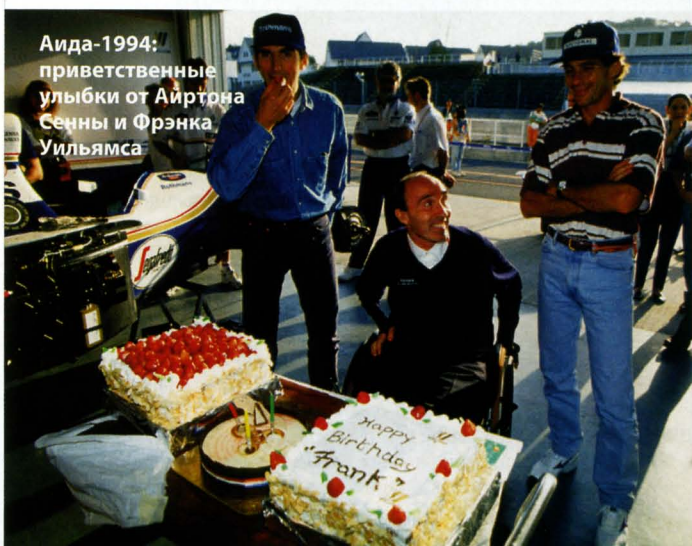
ДХ: По-моему, если смотреть с позиций зрителя, то кажется, что выхолощена сама суть спорта. А суть его в том, что есть человек и есть машина. Команда строит машину, выкатывает ее на трассу и смотрит, как некий талантливый парень пытается с ее помощью чего-то добиться. В этом спортивное начало Ф1. Сегодня ее телевизионные рейтинги падают, хотя люди смотрели Ф1 и будут смотреть. И они хотят видеть за рулем машины героя — более того, они хотят знать, что он сам получает колоссальное удовольствие от того, что делает. Но сегодня Ф1 подается просто как некая работа. Ты знаешь, в чем отличие между парнем, который гоняет на машине Renault F1, и парнем, который разрабатывает дизайн подстаканников для той же Renault? Понимаешь, к чему я клоню?

МБ: В какой-то мере. Но...

ДХ: (Перебивает.) Я не хочу обидеть Фернандо (Алонсо). Я хочу сказать, что, когда спорт находится под контролем некоей компании или компаний, приходится задаваться вопросом: «Что на самом деле движет этими людьми, в какой мере нас — зрителей, потребителей — устраивают их цели?»

МБ: Ты хочешь сказать, что, поскольку многие команды принадлежат компаниям, которых больше волнуют котировки их акций и продажи производимых ими машин, нежели спорт как таковой, это сильно сказывается и на самом спорте?

ДХ: Да, в известном смысле. Согласен, рыночный фактор давно и серьезно влияет на Ф1, но когда она была связана с табачными компаниями, был спрос на личности, на оригиналов, на бунтарей, если угодно. Сейчас все иначе. Теперь всем нужны люди, которые были бы неплохими гонщиками и соответствовали бы имиджевым требованиям крупных корпораций, тех же автоконцернов. Я к тому, что растет противоречие между тем, чего хотят от Ф1 новые хозяева команд, которые за это платят и, соответственно, хотят соревноваться и выигрывать, показывать себя в выгодном свете, рекламировать свой бренд и все такое, и тем, чего хотят от Ф1 зрители. Это две совершенно разные, возможно, взаимоисключающие вещи. Потому что зрители ищут в Ф1 человеческий фактор, они хотят понять, что переживает гонщик. А сегодняшней Ф1 не нужны оригиналы — за исключением Берни, потому что от них у



Айда-1994: приветственные улыбки от Айртона Сенны и Фрэнка Уильямса

автоконцернов сплошные неудобства. Мохаммед Али был и остается величайшим спортсменом, но как бы он ни был хорош, для современной Ф1 он был бы человеком, допускавшим слишком откровенные высказывания.

МБ: К сожалению, это так. Я вот часто думаю: то, что автоконцерны, владельцы команд, считают хорошей рекламой, на самом деле является рекламой плохой. И наоборот. Я имею в виду, что зрители, публика желают знать и читать о безумных похождениях Кими (Райккёнена) по кабакам, которые он позволит себе в межсезонье. Но подобные истории выводят его работодателей из себя.

ДХ: Я как раз об этом и говорю. Что за люди эти гонщики? Почему они идут на риск, не пытаются избежать опасностей и не слишком задумываются о том, что говорят или делают? Зрители, которые любят Ф1, вряд ли будут симпатизировать человеку, которого заставляют подбирать слова, возможно, помимо его воли. Но на это обречена любая сфера, где появляется коммерческий расчет, поскольку неизбежно приходится думать о том, как удовлетворить интересы собственника. Когда я выступал в Ф1, то всегда чувствовал, что люди хотят знать, какой я есть на самом деле, и им не нужна была некая отредактированная версия меня. Поэтому я старался быть самим собой. А уж когда вы видели Найджела Мэнселла, тут можно было не сомневаться — это был он, и никто другой. Они не видели в нем человека, рекламировавшего копировальные аппараты Canon. Прошло столько лет, а у Найджела по-прежнему полно поклонников, возможно, как раз потому, что он всегда был искренен. Таким был и Айртон, и я думаю, именно он был последним великим героем Формулы 1.

МБ: И кто же виноват? Можно ли исправить ситуацию? Или этот поезд уже не остановить?

ДХ: Не знаю. Все идет, как идет. А мы можем выбирать. Я имею в виду — зритель может выбирать. Он может смотреть «Ветхозаветных мастеров» (Дэймон имеет в виду серию *Grand Prix Masters*, повторив нашу старую шутку) или серию А1. Вот и все. Если они не получают от Ф1 то, что хотят, боюсь, они обратятся за этим куда-нибудь еще.

МБ: Ну, возможно, до этого далеко. Ф1 рано хоронить.

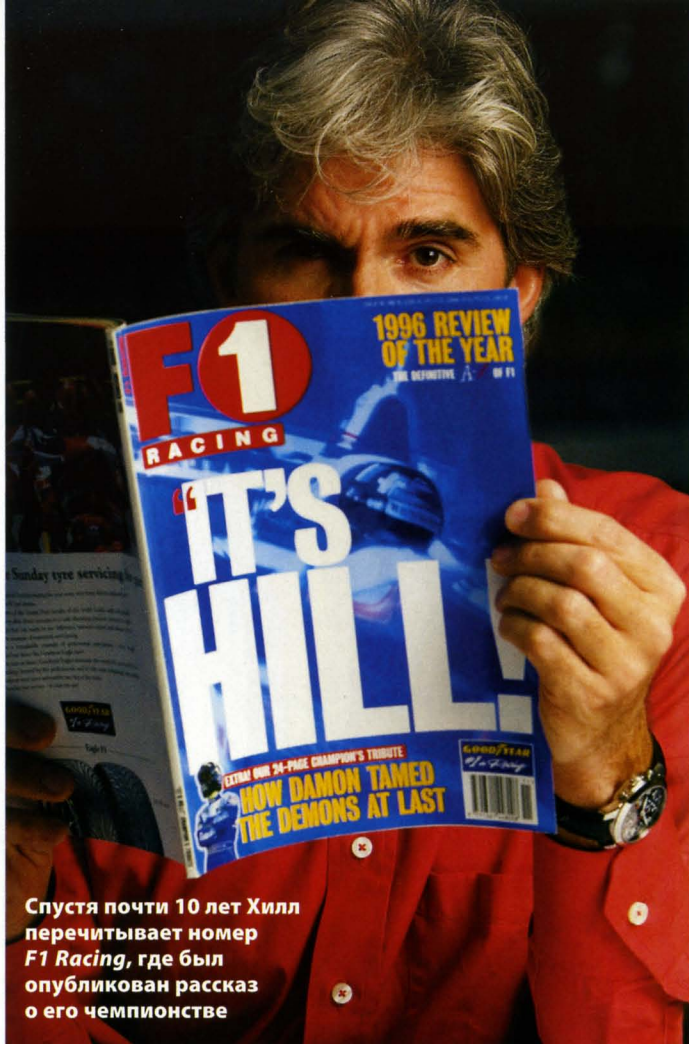
ДХ: Верно, но все меняется. Полагаю, мне не стоит говорить подобные вещи в журнале, посвященном Ф1, но я думаю, что публика начинает постепенно это осознавать: еще недавно вообще не было альтернативных гоночных серий, а теперь они есть. И тут уж или Ф1 сможет критично оценить саму себя и что-то предпринять, или ей грозит жесткая конкуренция со стороны других серий.

МБ: Я не прошу тебя ругать Берни или Макса (Мосли, президента FIA), но именно они за все отвечают...

ДХ: (Перебивает.) Правила так часто меняются, что болельщики — читатели и зрители — уже, думаю, запутались. Я не смог бы объяснить новый формат квалификации, и если честно, меня это не волнует. Помню, как примерно год назад обсуждалось предложение Тони Парнелла (экс-главы Jaguar) — помнишь, он говорил о



Хант (слева) и звезда мотогонок Барри Шин: Дэймон считает, что Ф1 нужны подобные бунтари-оригиналы



Спустя почти 10 лет Хилл перечитывает номер F1 Racing, где был опубликован рассказ о его чемпионстве

двух мини-гонках по десять кругов, причем во второй из них все стартуют в порядке, обратном финишу в первой. Вот это было бы здорово! Я поддержал эту идею, ты поддержал — многие ее поддержали.

МБ: И еще 5500 читателей F1 Racing отправили Максу факс или электронное письмо с просьбой ввести этот формат.

ДХ: Но этого не случилось, верно? Жаль, а ведь это было бы так интересно. Людям надо давать то, что они хотят. Поэтому и был так велик Фредди Меркьюри. Он это знал. Он давал людям то, что они хотели, и они за это платили.

Возможно, Дэймон не во всем прав — кто из нас прав во всем? Но у него есть страсть, ум, знания, опыт, слава и материальное благополучие. Неплохое сочетание качеств, которое позволило бы заручиться поддержкой для любого дела — осмелюсь сказать, даже для попытки претендовать на кресло президента FIA. Я часто думал о том, что было бы неплохо, если бы Дэймон каким-то образом участвовал в нашем любимом спорте. Пора развить эту тему...

МБ: Не приходила ли тебе мысль взять на себя какую-либо роль во всем этом? У тебя есть что сказать, и во многом из того, что ты говоришь, звучит забота о публике, а это очень хорошо.

ДХ: Я об этом думал и даже всерьез рассматривал такую возможность. Но быстро от этой идеи отказался.

МБ: Почему? У тебя есть страсть, ум, знания, опыт, слава, материальное благополучие. И ты достаточно молод, чтобы попробовать...

ДХ: (Перебивает.) А еще у меня есть мое свободное время.

МБ: Свободное время?

ДХ: Да, и я не собираюсь им жертвовать. Я не хочу работать 24 часа в сутки 7 дней в неделю, и, к счастью, мне это и не нужно. А подобные должности требуют именно этого. Берни и Макс так и вкалывают. А я не хочу.

МБ: А чем ты хочешь заниматься следующие 10, 20, 30 лет? Будет ли тебе достаточно твоей фирмы P1 и твоих автосалонов?

ДХ: Не знаю. Вспомни Кромвелля: «Никто не поднимется выше человека, который не ведает, куда идет».

МБ: Это твой девиз?

ДХ: Не знаю. Скажем так: я найду себе какое-нибудь дело или это дело найдет меня. Кто-то однажды изрек, что все зло мира происходит оттого, что человек не может спокойно сидеть в своей комнате и просто ничего не делать. В каком-то смысле я начинаю верить, что так оно и есть. **F1**



Я даже не могу объяснить новый формат квалификации, и, если честно, меня это не волнует

РЕЗИНОВАЯ ИСТОРИЯ



НА ШИННОМ ФРОНТЕ: ВОЙНА ВО ИМЯ МИРА

В 2006 году Michelin и Bridgestone вступят в поединок в последний раз, и как будет складываться обстановка на шинном фронте – пока трудно даже предсказывать. Возможно, главная интрига этой дуэли будет связана с возвратом к замене резины

Текст Питер Уиндзор

M

меня часто обвиняют в том, что я слишком много внимания уделяю шинам или слишком большое значение придаю этим черным следам, которые оставляют на относительно дешевом асфальте, покрывающем большинство трасс, машины ценой под

\$100 млн — со всей их суперсложной аэродинамикой, хитрой подвеской и безумной мощностью мотора.

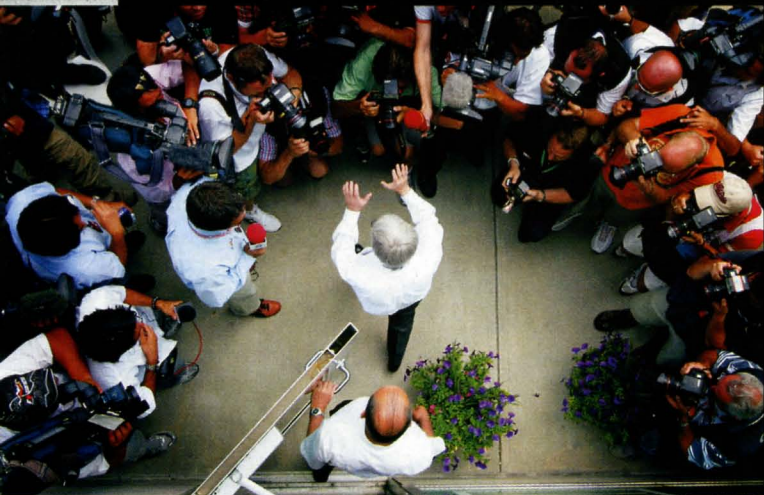
Но я эти обвинения отвергаю, потому что, на мой взгляд, вот уже 33 года шинники Goodyear, Firestone, Avon, Pirelli, Michelin и Bridgestone являются одними из главных действующих лиц этого шоу. С одной стороны, они по-настоящему преданы автогонкам, с другой — это великие инженеры. Они верой и правдой служат своим компаниям, но при этом имеют доступ ко всем секретам всех команд Ф1, с которыми работают. Они — особая каста, и, кстати, благодаря им Формула 1 сегодня стала намного богаче.

Но их доле не позавидуешь. Если дела команды идут хорошо, то ей и достаются лавры, а похвалы звучат в адрес гонщика, машины и мотора. Если же все идет наперекосяк, значит, виноваты шинники. Кроме того, серьезные гоночные инженеры скажут вам то, что они говорили и 20 лет назад: шинная наука — самая загадочная из всех наук. Ни инженеры, ни телеметрия, ни компьютерный анализ до сих пор не в состоянии раскрыть все секреты физических процессов, происходящих в шинах в движении. Да, сегодня мы используем датчики для измерения температурных изменений на поверхностях шин; да, мы научились отслеживать изменение давления. Но мы так и не смогли создать точную математическую модель тех внутренних движений каучуковой смеси и всей конструкции шины, которые происходят на ходу. Во-первых, тут слишком

▷



Оценка соперника, а заодно и замер температуры трассы — все это важно в шинной войне, но обычно изменения правил играют на руку кому-то одному...



Сверху по часовой стрелке: в 2005 году Bridgestone не выдерживал марафонских дистанций; Michelin потерпел фиаско на бэнкингах Индианаполиса; увы, Дюпаскье ушел в отставку – он был настоящим джентльменом; Toyota перешла на Bridgestone: в 2006-м это может принести ей победы; в период фарса, в который вылился прошлогодний ГП США, Берни пытался всех примирить, но не смог



много переменных. Во-вторых, эти движения слишком сложны. Большинство беговых барабанов работают абсолютно линейно. В лучшем случае, на них можно моделировать изменения профиля полотна трассы и смены курса. Но ни один стенд не может воспроизвести силы, которые действуют на точечную резину на скорости.

Вот почему я жду шинную войну 2006 года с огромным интересом, но одновременно с грустью и смирением. Интерес связан с тем, что, по-моему, возврат к смене резины вернет Bridgestone былую конкурентоспособность, но ведь 2006 год будет для Michelin последним – отсюда и грусть, и смирение.

После прошлогоднего скандала в Инди пошли разговоры, что Michelin «придется уйти», и сегодня эти слухи наконец-то получили официальное подтверждение. После Бразилии '06 в Ф1 останется лишь один производитель шин.

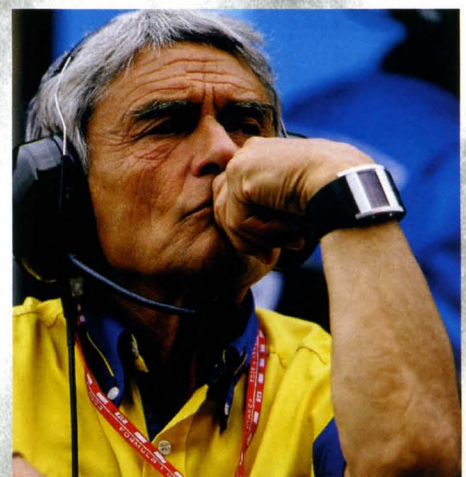
Можно ожидать, что в предстоящей последней схватке шинников силы соперников будут, как никогда, равными – отчасти из-за того, что вновь будет разрешена замена шин, отчасти по той причине, что Michelin и

Bridgestone практически сравняются по количеству и качеству команд-партнеров.

На стороне Bridgestone: Ferrari, Toyota, Williams, Midland. На стороне Michelin: Renault, McLaren-Mercedes, BMW, Honda и обе команды Red Bull.

До 2005 года, когда у Bridgestone все пошло кувырком из-за запрета на смену резины, в шинной войне не наблюдалось явного перевеса ни одной из сторон, но исключительность отношений с Ferrari неизбежно давала японцам некоторое преимущество. Победа в чемпионате зависела от традиционных факторов, таких, как скорость, стабильность и надежность, а также кое-каких политических моментов, например способности Ferrari сконцентрировать усилия на гонщике номер один. И поскольку команде McLaren не хватало надежности и стабильности, Renault еще не обрела настоящей скорости, а каждый из гонщиков Williams-BMW тянул одеяло на себя, Michelin по итогам сезона оказывался в проигрыше. В схватке шинников побеждал Bridgestone, но... необязательно из-за того, что японская резина лучше французской.

Но в 2005-м, когда была введена «долгоигра-



“ЕСЛИ ОНИ СПРАВЛЯЮТСЯ С СОЗДАНИЕМ ШИН, ВЫДЕРЖИВАЮЩИХ ПО 400 КМ, ТО УЖ ВЫПЕЧЬ РЕЗИНУ ДЛЯ 100-КИЛОМЕТРОВЫХ СПРИНТОВ ДЛЯ НИХ – ЛЕГЧЕ ЛЕГКОГО”

ющая» резина, маятник качнулся в другую сторону. Проблемы у Bridgestone начались еще в межсезонье, потому что они не могли накатать на тестах такой же километраж, как Michelin.

Ferrari, вновь полагаясь на свои традиционные активы – Михаэля Шумахера, надежность, великолепный мотор и проверенное временем шасси, – вдруг обнаружила, что по сравнению с McLaren и Renault ее машинам не хватает прижимной силы. Две проблемы слились в одну, но большую: с первой же гонки Ferrari и Bridgestone начали проигрывать. И поскольку все это произошло после пяти лет безраздельного господства, никто не знал, что предпринять.

Вспоминая 2005 год, понимаешь, что неспособность Bridgestone за целый сезон догнать Michelin выглядит совершенно невероятной. Конечно, свою роль сыграло то, что они могли работать с одной лишь Ferrari – пусть проигравшей, но все же Ferrari.

Тогда японцы попытались пойти в контрнаступление по всему фронту, создав в короткий срок целую гамму шин, различных по конструкции и составу смеси, – но Ferrari оставалась консервативной, как обычно. Все, что нам нужно, твердили в Маранелло, это быстрые, устойчивые к износу шины. Почему Bridgestone не удалось их создать – тайна сия навсегда будет скрыта за стенами их японских лабораторий. Безусловно, в 2005-м они могли добиться большего, если бы работали, например, еще и с Toyota. Но этого не случилось, и они проиграли.

В 2006 году картина поменяется радикально. После столь тяжелого сезона, уверен, в

Маранелло все радуются, что на Bridgestone переходят и Toyota, и Williams. Отчасти потому, что в Ferrari надеются получить кое-какую информацию о шинах Michelin, отчасти потому, что теперь на тестах инженеры Скудерии будут располагать более объективной картиной. Иными словами, они смогут разобраться, в чем проблема: в их машине или все-таки в резине?

Поскольку регламент изменился и задача Bridgestone несколько упростилась, можно предположить, что в 2006 году Ferrari вновь поедут быстро. Возможно, тогда в Маранелло с ностальгией вспомнят времена, когда они были эксклюзивным партнером Bridgestone.

Но эти времена уже не вернуть, и Ferrari придется искать позитив в другом. Прежде всего борьба в чемпионате обещает быть настолько плотной, что судьба титула окажется в руках той команды, которая сможет завоевать максимум вторых и третьих мест и которой удастся сконцентрировать все усилия на гонщике, умеющем побеждать. Получается, что будущий чемпионат как будто специально придуман для того уникального сочетания, какое представляют собой Михаэль Шумахер и Ferrari.

С другой стороны, Michelin все еще очень силен. Французы продолжали работать над своими шинами в 2005-м и к новому сезону обретут отличную форму. Если они прекрасно справляются с созданием шин, выдерживающих по 400 км, то уж выпечь резину для предстоящих 100-километровых спринтов для них легче легкого. Bridgestone же фактически потерял год. Впрочем, это, возможно, мое упрощенное видение.



ДЕСЯТЬ САМЫХ

...ЯРКИХ ПРОИСШЕСТВИЙ,
СВЯЗАННЫХ С ШИНАМИ



- 01 **Найджел Мэнселл**, 1986, ГП Австралии
- 02 **Михаэль Шумахер**, 1998, ГП Японии
- 03 **Ники Лауда**, 1974, ГП Великобритании
- 04 **Жиль Вильнёв**, 1979, ГП Голландии
- 05 **Джим Кларк**, 1967, ГП Италии
- 06 **Нельсон Пике**, 1987, ГП Сан-Марино
- 07 **Джеймс Хант**, 1976, ГП Японии
- 08 **Ральф Шумахер**, 2005, ГП США
- 09 **Ральф Шумахер**, 2004, ГП США
- 10 **Мика Хяккинен**, 1999, ГП Германии

Думаю, в следующем сезоне команды будут чаще прибегать к тактике трех пит-стопов.

Кроме того, сложные ограничения по части использования шин, связанные с новым форматом квалификации – если он продлится хотя бы год, – сыграют важную роль и в гонке. Предположим, ближе к финишу два гонщика сражаются за лидерство, но только на машине одного из них стоит новая резина, комплект которой был предсудиторительно отложен для заключительного отрезка...

В общем, будет интересно! Хочется узнать, например, смогут ли новые команды лагеря Bridgestone подтолкнуть японских шинников к созданию шины с более плоским профилем, как у Michelin? И сумеют ли французы снизить на пару кило вес каркаса шины, чтобы сравняться по этому параметру с Bridgestone? А как на одинаковой резине будут соревноваться Ferrari и Toyota? И, как и все, я бы хотел видеть команды лагеря Michelin в гонке в Индианаполисе, а не причитающими из-за шин, это, между прочим, могло бы принести им какие-то очки.

Так что удовольствие нам гарантировано. Жаль, однако, что Пьер Дюпаскье ушел в отставку и заключительным выступлением Michelin в Ф1 будет дирижировать не он. Как и все хорошие шинники, Пьер был не просто инженер. В паддок Ф1 с его жесткими нравами он привнес юмор, интеллигентность, вкус и хорошие манеры. Благодаря этим качествам и самой природе гоночного бизнеса и в Michelin, и в Bridgestone, к счастью, немало молодых последователей старины Пьера, которые при этом идут собственными путями.

Итак, в шинной войне грянет последний бой! **F1**



ИЗ АРХИВА КРИСА ХОКЛИ



ИНТЕРВЬЮ С **ЖИЛЕМ ВИЛЬНЁВОМ**

Вам предстоит интересное чтение, ибо немногие гонщики оставили о себе столь яркие воспоминания, как Жиль Вильнёв. Крис Хокли (на врезке) взял это интервью в 1979 году – разговор шел о Ferrari, о жизни и о многом другом...



Крис Хокли: Для начала хотелось бы кое-что уточнить. Ты был чемпионом мира по гонкам на снегоходах?

Жиль Вильнёв: В 1973-м я стал чемпионом Канады, выиграл чемпионат мира в 1974-м и вновь стал чемпионом Канады в 1975-м.

КХ: А правда, что однажды тебе пришлось продать дом, чтобы оплатить участие в гонках?

ЖВ: Да, в 1974-м – это бы мой первый сезон в Формуле Atlantic. Скажем так: мне нужно было оплатить место в новой команде (Ecurie Canada). Это стоило \$20 тысяч, и я надеялся, что смогу заработать эти деньги за зимний сезон 1973–74 гг., гоняясь на снегоходах. Но ничего не получилось. Увы. У меня был большой американский дом на колесах, за который я еще не до конца расплатился, и в итоге я его продал, потратив эти деньги на гонки. Так что у меня возникла небольшая проблема...

КХ: Кажется, ты выступал в трех гонках (уже на формулах), даже ▶



Монако, 1979 год:
глаза скошены
влево, полная
концентрация – Жиль
ввинчивает свой
312T4 в поворот
Loews. В той гонке
он был 2-м
в квалификации,
но затем сошел





когда твоя сломанная левая нога была в гипсе после аварии — это правда?

ЖВ: Не помню, в двух или в трех гонках. В общем, неудачный был сезон. Мои дела тогда складывались неважно, да и у команды тоже.

КХ: А где это случилось?

ЖВ: В июле 1974-го на трассе «Моспорт» (Онтарио, Канада) я попал в неприятную аварию, сломал ногу, но уже через месяц снова выступал — в гипсе. Нога почти не двигалась, и сцепление я выжимал с трудом.

КХ: Расскажи о знаменитой победе в 1976-м в Труа-Ривьер в Формуле Atlantic, которая стала поворотным моментом в твоей карьере: после нее тебя пригласили в Ф1, правильно?

ЖВ: Да, помню, я взял поул с запасом почти в полсекунды. Это было хорошо, ведь я летел вообще на пределе и всю дорогу был буквально в миллиметрах от стенки.

КХ: Ты чувствовал, что это твой шанс?

ЖВ: Да, но, с другой стороны, это была просто обычная гонка. Я знал, что в ней участвовали Джеймс (Хант, который вскоре стал чемпионом мира в Ф1) и еще пара гонщиков. Но, справедливости ради, надо отметить, что для них это было единичное выступление (в Формуле Atlantic), поэто-

му им было трудновато. Конечно, если бы Джеймс к тому моменту проехал три-четыре такие гонки, он был бы явно быстрее.

КХ: И в итоге ты получил контракт с McLaren?

ЖВ: По-моему, это был то ли двух-, то ли трехлетний контракт: предполагалось, что в 1977 году я проведу за них четыре или пять гонок, и было предусмотрено его продление на 1978–1979 гг. В Силверстоуне все прошло неплохо (Жак был 9-м в квалификации, а в гонке показал 5-е время прохождения круга), и я подумал, что меня возьмут в команду, поскольку Йохен (Масс) был где-то занят. Но через пару недель мне сообщили, что McLaren не планирует со мной работать и я могу вести переговоры с другими командами.

КХ: Должно быть, ты был расстроен.

ЖВ: Еще как, ведь я всерьез рассчитывал за них выступать. Все это было несколько неожиданно, но я убеждал себя, что без работы не останусь. Но вы же понимаете — McLaren в то время была весьма привлекательным вариантом, поскольку Хант годом раньше стал чемпионом мира.

КХ: Да, конечно.

ЖВ: Но уже примерно через месяц мне позвонили из Ferrari и спросили, могу ли я за них выступать. Я сказал, что, разумеется,

могу, полетел в Маранелло, чтобы обсудить детали, и был готов подписать контракт на месте. Если честно, я не имел права этого делать, поскольку до 1 октября был связан контрактом с McLaren. Но в Ferrari не могли ждать. Потом, после длительных телефонных переговоров, в McLaren наконец согласились меня отпустить при условии, что я перейду именно в Ferrari.

КХ: А почему они поставили такое условие?

ЖВ: Думаю, если бы меня туда не взяли, у McLaren появился бы еще год, в течение которого там могли на меня рассчитывать. Они просто не верили, что в Ferrari действительно собираются мне что-либо предложить.

КХ: Странное какое-то условие, что ты можешь перейти только в Ferrari. Почему они все-таки его поставили?

ЖВ: Они не хотели отпускать меня просто так. Оставлять не хотели, но в то же время не могли знать, не получат ли травмы Джеймс или Патрик (Тамбэ — его взяли в McLaren накануне сезона 1978 года). Это была единственная причина, почему они не хотели отпускать меня до 1 октября. А после Монцы (11 сентября), когда меня все же отпустили, я сразу отправился на базу Ferrari, но мне показалось, что все отменяется. Это был момент, когда они ве-



ли переговоры с (Джоди) Шектером и (Марио) Андретти.

Я вернулся домой, думая, что контракта с Ferrari не будет. Потом, двумя неделями позже, мне надо было ехать в Квебек на последнюю гонку сезона Формулы Atlantic, которую я выиграл — а вместе с ней и чемпионат. И перед самой поездкой, поскольку звонка из Ferrari не было, я решил позвонить им сам — а вдруг про меня забыли? Трубку взяла секретарша, потом они мне сами перезвонили и спросили, готов ли я подписать контракт. Я сказал, что, конечно, готов. Но, поскольку впереди был еще целый гоночный уикенд, я никому не сказал ни слова.

КХ: Видимо, это было непросто...

ЖВ: Непросто.

КХ: В Ferrari ты стал преемником Ники Лауды. Тебя как-то беспокоило, что ты приходишь в команду после столь знаменитого гонщика?

ЖВ: Нет, я ведь не сравнивал себя с ним и не собирался идти по его стопам. Конечно, мне тоже хотелось добиться успеха. Но я пришел в Ferrari сам по себе, а не для того, чтобы меня с кем-то сравнивали. И у меня все получилось.

КХ: У тебя было чувство, что тебе придется доказывать свою состоятельность?

Вильнёв всегда боролся до конца, он по-другому не мог...
На GP Бельгии '78, в свой первый полный сезон в Ф1, на его Ferrari 312T3 лопнула передняя левая шина. Ему пришлось вернуться в боксы, но он все-таки финишировал 4-м

ЖВ: Нет. Конечно, за исключением того, что я пришел в команду только за две гонки до конца сезона... Мне сказали ехать спокойно, даже если на финиш я приду последним, но это не в моих правилах, поэтому я старался (в GP Канады, предпоследней гонке 1977 года). На тренировке у меня была небольшая проблема, но в гонке все прошло неожиданно гладко (он стартовал 17-м, а классифицирован 12-м).

Правда, машину занесло на масляном пятне, и когда я выбирался на трассу, то сломал привод.

КХ: В Японии, в твоей второй гонке за Ferrari, ты попал в серьезную и трагическую переделку (машина, перевернувшись, вылетела с трассы, убив двух зрителей). Это на тебя как-то подействовало?

ЖВ: Вообще-то нет. Конечно, погибли люди, и это плохо. Но ведь если бы они не находились в запретной зоне, никто бы вообще не пострадал и не было бы столько шума. Кадры этой аварии попали во все газеты. Мне все это в любом случае не нравится, но представление должно продолжаться... Такова жизнь.

КХ: Многие тогда говорили, что тебе придется уйти из Ferrari, потому что у тебя был какой-то странный контракт. Откуда пошли эти разговоры, которые я слышал даже от твоих канадских поклонников?

ЖВ: Вот уж не знаю. Я тоже слышал и читал о моем увольнении, поэтому перед отъездом в Европу, где собирался погостить, я сам хотел позвонить в Маранелло и спросить — но не сделал этого.

КХ: Но тебя это беспокоило?

ЖВ: Сам понимаешь, когда вся мировая пресса пишет, что тебя увольняют... Я сказал себе: никто мне не говорил, что я уволен, у меня есть контракт, значит, все в порядке. Поэтому я просто приехал, и никто мне слова не сказал. Я просто начал работать — и все.

КХ: Конечно, часто говорят, что Ferrari очень политизированная команда, что там все зависит от настроения, что можно быть в фаворе, но легко и в немилость впасть... Так и есть?

ЖВ: Все команды политизированы, потому что у каждой очень много денег. Какие-то в большей степени, какие-то — в меньшей. Но я не нахожу, что Ferrari политизирована больше других, даже в первых четырех или пяти гонках прошлого (1978-го) года, когда у нас случилась пара аварий, горел мотор, были проблемы с шинами — всякое бывало. Возможно, я начинал нервничать,



Победа Вильнёва в Труа-Ривьер в 1976-м (вверху) через год открыла ему дверь в McLaren (посередине). Первую победу он одержал в 1978-м в Канаде, где опередил Шектера (справа) и Ройтемана

но все же надеялся на улучшение. После Монако я чуть не принял решение проехать GP Бельгии спокойно, чтобы уж точно ничего не сломать. Но если бы я так сделал, то был бы медленнее и, возможно, все равно попал бы в аварию, да еще более серьезную, как это бывает при потере концентрации. Поэтому, когда дело дошло до гонки, было решено, что я поеду в своей привычной манере, а там посмотрим, что из этого выйдет.

"Я слышал и читал о моем увольнении из Ferrari. И даже хотел позвонить туда и спросить напрямую — но не сделал этого"



ИЗ АРХИВА КРИСА ХОКЛИ

КХ: В середине прошлого сезона стало известно, что в Ferrari придет Шектер, но никто не знал, кого он заменит: Вильнёва или Карлоса Ройтемана. Ты тогда волновался?

ЖВ: Я всегда полагал, что уйдет Карлос.

КХ: Тебе кто-то сказал?

ЖВ: Я это чувствовал. Мне никто ничего не говорил. У меня был контракт на два года, а контракт есть контракт. Было бы глупо, если бы в Ferrari, потратив столько денег на мое обучение, потом отпустили меня в другую команду: я все больше привыкал к машине, а мои результаты все время росли. А потом на тренировке Карлос попал в аварию...

КХ: Все это происходило примерно одновременно?

ЖВ: Да, поэтому и шли разговоры, что я вроде как ухожу. Но на самом-то деле я мог и уйти, поскольку у меня были предложения от многих команд. Между прочим, неплохие предложения, так что, если бы я покинул Ferrari, то мог бы отлично устроиться. Но я хотел остаться.

КХ: А с Карлосом ты об этом говорил? Это отразилось на ваших отношениях?

ЖВ: Я спросил его: «Так ты уходишь или нет?», а он тот же самый вопрос задал мне! У нас были очень хорошие отношения...

КХ: В последнее время за тобой закрепилась репутация исключительно бесстрашного гонщика. Похоже, аварии на тебе никак не сказываются и почти не вызывают эмоций. Это так?

ЖВ: Вовсе нет. Думаю, что, как и все, я испытываю страх. Не знаю, может быть, я просто уверен в себе... Если я чего-то боюсь, так это разбить машину. За себя я не боюсь. Иногда я попадаю в сложные ситуации, и все летит кувырком, но мне удается спасти машину. Когда такое происходит, я говорю себе: «Только что ты избежал крупных неприятностей». Или, как в Японии, в те доли секунды я успел сказать себе: «Пара месяцев в больнице тебе обеспечены».

КХ: Ты действительно помнишь, о чем думал во время той аварии?

ЖВ: Когда я понял, что взлетаю в воздух, уверяю, я подумал о двух месяцах в больнице. Но я ведь готов к этому, понимаешь? Иногда я думаю, что попаду в крупную аварию и покалечусь. Но о смерти не думаю никогда. Бывает, что я просто сажусь в другую машину и еду дальше. Если причиной аварии была лопнувшая шина, поломка подвески или что-то в этом роде, я могу сразу пройти этот поворот с прежней скоростью — никаких проблем. Если же это была моя ошибка, мне требуется кругов 5–10, чтобы набрать нужный темп.

КХ: Еще пара вопросов, и поговорим об этом сезоне. Ты ведь все еще живешь в Каннах?

ЖВ: В Монако.

КХ: То есть из Канн ты переехал? Почему? Похоже, в Монако уже тесно от автогонщиков...

ЖВ: Главную причину, уверен, ты знаешь (нет подходящего налога): она у всех одна и та же.



Жиль в своем репертуаре (вверху): так получилось, что в 1979-м в Зандфорте был сделан кадр, ставший символом его карьеры в Ф1, — несмотря на проколотую шину, он пытался спасти гонку... Внизу: Жиль и его семейство на ГП Австрии 1979 года — слева направо Джо-Ан, Жиль, Мелани и щекастый Жак, который примеривается к Ferrari



КХ: Расскажи о своей семье. Для начала, сколько тебе лет?

ЖВ: 27 (Жиль то ли ошибся, то ли валял дурака — он родился 18 января 1950 года, значит, тогда ему было 29).

КХ: Как зовут твоих детей?

ЖВ: Сына зовут Жак...

КХ: Сколько ему?

ЖВ: Семь. А дочке Мелани — пять.

КХ: А жену как зовут?

ЖВ: Джо-Ан.

КХ: Похоже, ты любишь свою семью.

ЖВ: Ну да. Люблю жену и детей. Мы заботимся друг о друге — как и все, наверное. Мне нравится, когда они рядом, иначе мы вообще не будем видеться. В Ferrari гонщики много работают на тестах, и на семью остается не больше одного дня в неделю.

КХ: Семейство бывает на гонках?

ЖВ: Да, для этого у нас есть моторхоум, который один мой друг пригоняет на все трассы, чтобы дети могли быть со мной.

КХ: И в этом году будет так же?

ЖВ: Не знаю, ведь они ходят в школу и пропустят первые три гонки, поэтому смогут побывать только на пяти Гран При.

КХ: И теперь ты будешь больше жить в гостиницах?

ЖВ: Вообще-то я предпочитаю моторхоум. Чаще всего я сплю в нем, в 80 процентах случаев.

КХ: Почему? Ведь большинство гонщиков ночуют в отелях.

ИЗ АРХИВА КРИСА ХОКЛИ



Друзья и коллеги: в 1979 году Вильнёв и Шектер шли почти вровень. Жиль объясняет Джоди тонкости прохождения Уоткинс-Глен (вверху). В той гонке победил Вильнёв, но Шектер выиграл ГП Монако (внизу), а потом и чемпионат мира



SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY

ЖВ: Зато у меня всегда свои постель и подушка, и мне так удобно. Вместо того чтобы просыпаться в 6.30 утра, проглатывать завтрак и сквозь пробки битый час пробиваться на трассу, я могу проснуться в 8.30, съесть свои любимые тосты и яичницу, принять душ и все такое — ведь я уже на трассе. И то же самое после тренировок: мне опять не надо куда спешить. Это как дом. Он почти 12 м длиной, в нем все есть — микроволновка, большой холодильник, душ и т. д.

КХ: Я обо всем этом спрашиваю, потому что в автогонках можно увидеть явные проявления мужского шовинизма, а семьи при этом отходят куда-то на второй план. Трудно ли тебе примирять эти две сферы?

ЖВ: Я не хочу, чтобы к моей семье приставляли фотографии и пресса. Но прежде всего я хочу, чтобы мои дети знали своего отца, а моя жена хочет быть со мной, хочет быть там, где хотят быть мои дети.

КХ: Свой моторхоум ты паркуешь на автодроме или где-то в сторонке?

ЖВ: Он всегда находится в паддоке. После 9 или 10 вечера там всегда тихо. Это как в

отеле или даже лучше, ведь там у тебя может оказаться шумный сосед, и ты не сможешь спать.

КХ: В этом сезоне ты уже выиграл два Гран При (два из первых четырех этапов 1979 года: ГП ЮАР и ГП США-Запад) и был явно быстрее Шектера и на гонках, и на тренировках. Вызвало ли это трения внутри команды?

ЖВ: Думаю, нет. Надеюсь, и не вызовет. Думаю, Джоди еще только привыкает к команде, ищет свое место. Решение поменять резину в ЮАР и Бразилии раньше него — это пример того, как мой прошлогодний опыт работы с Michelin помогает мне больше, чем Джоди, понимаешь? Опыт нельзя купить или воспринять через чьи-то рассказы — ты можешь накопить его только сам. Что касается скорости, то тут мы вполне сравнимы: иногда я быстрее, иногда он. Нас разделяют лишь доли секунды.

КХ: И вы нормально ладите?

ЖВ: Да, очень хорошо.

КХ: И в команде у вас равный статус?

ЖВ: Официально Джоди — гонщик №1. Но

если и есть команда, где гонщики находятся в равных условиях, — то это Ferrari. У нас одинаковые машины, моторы, шины... словом, все. Единственный момент, когда вспоминают о первом номере, это когда обе машины сломаны и остается одна запасная — тогда он имеет преимущество.

КХ: Это лишь второй твой полный сезон в Ф1. Ты ожидал, что добьешься успеха так быстро?

ЖВ: Ну, я предполагал, что это произойдет на второй или третий год... Тут все зависит от того, какая у тебя машина. Если бы я сейчас ездил на March, мне бы не хотелось выходить на старт, это точно. Но у меня хорошая машина, хорошая резина, и мне удастся выжать из них максимум. Но если бы я выступал за Arrows, результаты были бы хуже.

КХ: А ты скромн.

ЖВ: Гонщики в Ф1 примерно равны по силам — их результаты отличаются на десятые доли секунды. Но ты можешь выиграть, только если у тебя есть хорошая машина. Джеймс или Ники за последние годы выиграли много всего, но у них были отличные машины, как и у Ронни (Петер-сона) в прошлом сезоне. А в этом году в Южной Америке выиграла Ligier, потому что они были чертовски хороши. Машина должна быть хорошей, но я думаю, что сейчас машины более близки по возможностям, чем в прошлом или позапрошлом годах.

КХ: Неужели? Но ведь многие считают, что все как раз наоборот?

ЖВ: Думаю, каждый сезон мы видим красивую борьбу, потому что Ferrari, Ligier и Brabham находятся примерно на одном уровне.

КХ: Хорошо, сейчас ты — лидер чемпионата. Значит ли это что-либо для тебя, заставляет ли больше волноваться?

ЖВ: Вот если я буду впереди и в конце сезона, тогда я стану чемпионом мира! А сейчас, когда предстоит еще 12 гонок, это не значит ничего. Даже в самой последней гонке может случиться все что угодно, но я не думаю, что изменю свой стиль. В каждой гонке я выкладываюсь до конца и, если могу, борюсь за победу.

КХ: Это как-то сказывается на нервном напряжении?

ЖВ: Нет.

КХ: Ты принадлежишь к молодому поколению гонщиков Формулы 1, которое уже теснит признанных звезд...

ЖВ: ...через несколько лет наступит и моя очередь...

КХ: ...но приходится ли тебе до сих пор что-то кому-то доказывать?

ЖВ: Не думаю. В конце прошлого сезона я получил множество предложений и прекрасно себя чувствую. И теперь, проведя 23 гонки и одержав 3 победы, я думаю, что уже стал частью этого цирка, имя которому Ф1.

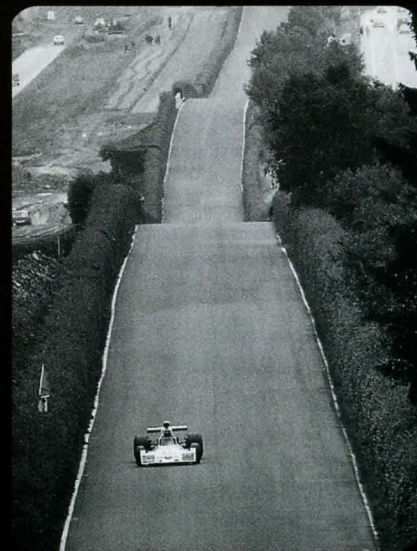
КХ: Как думаешь, ты сможешь выиграть нынешний чемпионат?

ЖВ: Не знаю. Я об этом не думаю. Может быть, но это будет зависеть от того, как машина будет себя вести от гонки к гонке.



В 1979 году на Уоткинс-Глен Жаку не было равных (вверху). На тренировке, проходившей в опасных дождевых условиях, он был на 9 секунд быстрее всех, а гонку выиграл с отрывом в 48 секунд

Карлос Ройтеман (внизу) в 1973 году на опасном Нюрбургринге. Желанию Жили погоняться на этой трассе не суждено было осуществиться



Мне не нужно, чтобы моя машина была лучше, чем у других. Достаточно, если она будет не хуже, чтобы мы могли сражаться на равных и победил лучший из нас. Конечно, я надеюсь выиграть чемпионат, но не слишком расстроюсь, если этого не произойдет. Это лишь мой второй сезон в Ф1, и, надеюсь, я еще успею стать чемпионом.

ЖВ: Мой вопрос может показаться глупым, но я все же считаю, что надо на него ответить. Значит ли для тебя что-либо чемпионский титул?

ЖВ: Конечно. У Ники два титула, у Эмерсона тоже два, и, думаю, он мог выиграть и в третий раз. И если подходить с современными мерками, а не с теми, что были во времена Фанхио 20 лет назад, то я бы хотел добиться большего.

КХ: А ты сможешь выдержать так долго?

ЖВ: Полагаю, я смогу гоняться лет до сорока, но загадывать нельзя. Может, через два года мне все надоест, но пока не надоело. Пока мне это нравится.

КХ: Если ты станешь в этом году чемпионом мира, то уйдешь из Ferrari?

ЖВ: Мой контракт истекает в этом году, так что впереди переговоры, но я не думаю, что уйду из Ferrari. Мои дела складываются отлично, команда мне нравится, я им тоже. Так что не вижу причин, кото-

рые помешают мне быть с ними.

КХ: И все же, если ты выиграешь, останутся ли у тебя какие-то неудовлетворенные амбиции? Может, ты захочешь выступать в других формулах, на других трассах?

ЖВ: Ну, амбиций у меня много. Я бы хотел выступить в гонках USAC (Автoclуба США).

КХ: Почему?

ЖВ: Чтобы понять, что это такое. Я не собираюсь заниматься этим всю жизнь, но не прочь проехать три-четыре такие гонки и выступить в Индианаполисе. Мне бы хотелось выиграть Инди-500, если получится. Этот вид автогонок мне не очень нравится, но интересно посмотреть, что это такое. А еще хотел бы попробовать свои силы в гонках серии Can-Am.

КХ: Потому что они связаны с твоей родиной?

ЖВ: Знаешь, хотелось бы погоняться в Америке, но ехать весь чемпионат я не хочу. Может, пару гонок серии Atlantic, может, пару гонок в Ф2. Может, даже выступить в автокроссе на внедорожниках. Кстати, хочется проехать и парочку ралли.

КХ: Ты хочешь чуть ли не все сразу!

ЖВ: Да, я люблю мотор и четыре колеса.

КХ: Ты думаешь, у тебя все это получится? Я к тому, что говорить-то об этом просто...

ЖВ: Думаю, получится. Все всегда зависит от того, что тебе предлагают, и от твоих возможностей.

КХ: Какие трассы ты любишь больше всего?

ЖВ: Нюрбургринг. Мне хотелось бы прокатиться по старому «рингу» (речь об оригинальной 23-километровой «Нордшляйфе»).

КХ: Не думаю, что у тебя будет такая возможность.

ЖВ: Не будет — его же переделали. Да, мне хотелось бы попробовать, но не в той версии, что использовалась в 1966-м — она была слишком опасной, — а в той, что последний раз использовалась в 1976-м.

КХ: Полагаю, об этом ты, наверное, жалеешь больше всего.

ЖВ: Да, можно так сказать.

КХ: Ну хорошо, а что ты ответишь критикам, которые говорят, что Ф1 становится скучной, что гонки похожи на процессии, где почти нет обгонов?

ЖВ: Думаю, это чушь.

КХ: Почему?

ЖВ: В каком-нибудь 19... не знаю, каком году, было больше обгонов. Но не потому, что шины были уже, а у машин не было «юбок» — не в этом дело. Просто в те времена гончики были хуже. Сегодня в пер-

“Мне не нужно, чтобы моя машина была лучше, чем у других.
Я просто хочу, чтобы она была на уровне, и пусть победит сильнейший”



Гонка чемпионов, Брэндс-Хетч, 1979 год. Вильнёв готовится к бою, завершив свое интервью Крису Хокли, который, кстати, и щелкнул затвором фотоаппарата. Жиль победил, опередив Марио Андретти

вую десятку входят действительно лучшие из лучших — а тогда по-настоящему лучших было не более четырех. Взгляни на результаты тех квалификаций: 1:30,2, следующая машина — на полторы секунды медленнее и так далее. А если лидер прокалывал шину, он ехал в боксы, где терял секунд 50, а потом ему приходилось наверстывать, и, конечно, он всех подряд обгонял.

Но сейчас такого нет. Машины примерно одинаковые, и когда тот, кто перед тобой, тормозит, тебе тоже надо тормозить, иначе оба вылетите с трассы. Все просто. Прямые отрезки не слишком длинные и не позволяют проводить обгоны. Зоны торможения короче, чем раньше, но даже если их удлинить на 15 метров, не думаю, что это что-то даст.

КХ: То есть ты полагаешь, что автогонки сегодня не утратили своей зрелищности?
ЖВ: Думаю, не утратили. Иногда чемпионы проходят ужасно скучно, но иногда борьба в гонках идет очень плотно, так что все зависит от ситуации. Если запретят «юбки», а так и будет, то я готов это поддержать, потому что уровень безопасности сегодня ниже, чем два года назад, и если мы хотим вернуться к тому, что было, скорости надо снизить. Запрет «юбок» — самая простая мера. Уверю, разницу никто не заметит. И гонщикам станет легче в физическом отношении, что тоже хорошо. А вот переход на более узкие шины — полная глупость. Обгонов от этого не прибавится. Машины скользить по трассе не станут. Может быть, управлять ими станет труднее. Но на самом деле я даже в это не верю. Потому

>CV Жиль Вильнёв

Родился 18 января 1950 года
в Шамбли, Канада
Погиб 8 мая 1983 года
в Золдере, Бельгия
Выступал в Ф1 с 1977 по 1982 г.
Старты: 67 **Победы:** 6
Подиумы: 13 **Очки:** 107
Поулы: 2 **Лучшие круги:** 8

что чем быстрее ты проходишь поворот, тем тебе труднее.

И все разговоры о том, что машины едут как по рельсам и что зрелище уже не то, — тоже полная чушь! Так может показаться лишь тем, кто выбрал плохую точку наблюдения. Если ты стоишь рядом с поворотом, ты можешь видеть, что большинство машин проходит его с боковым скольжением, как и пять лет назад. Конечно, не как 50 лет назад, ведь тогда у них были узкие шины и машины начинало заносить даже при 20 км/час. Но сегодня на высоких скоростях большинство машин идет с боковым скольжением, начиная с апекса и до выхода из поворота. Некоторые гонщики тут недавно высказывались — и кое-кто из нынешних, и кое-кто из ветеранов, — что машинами Ф1 легко управлять. Также полный бред! Чем быстрее едет машина, тем это сложнее.

КХ: Больше перегрузки?

ЖВ: Да, перегрузки выше, и к тому же, когда машина на скорости проходит поворот, ты должен быстрее реагировать на изме-

нения в ее поведении. Чем выше скорость, тем опаснее, между прочим.

КХ: Меняем тему: расскажи о твоей диете. Ты не ешь овощей, верно?

ЖВ: Да нет у меня никакой диеты — ем что хочу. Я много что люблю и много чего не люблю. Все просто.

КХ: Я где-то читал, что ты овощей вообще не ешь.

ЖВ: Нет, я ем морковь и все такое, но вот салаты не люблю.

КХ: По какой-то особой причине?

ЖВ: Нет, я люблю мясо, и во время гонок могу питаться тем же самым, чем и в остальн

ные дни, — это же здорово! Утром в воскресенье я ем яичницу с беконом и тосты — и мне не надоедает, что тоже хорошо.

КХ: Чью сторону ты занимаешь в споре между FOCA (Ассоциация конструкторов Ф1) и FISA (Международная федерация автоспорта — подразделение FIA, курировавшее автоспорт до того, как FIA взяла его под свой прямой контроль)?

ЖВ: Вообще-то я мало про это знаю и мало про это читал.

КХ: И никак в этом не участвуешь?

ЖВ: Никак. Думаю, что бы они ни делали, власть всегда будет у FOCA, потому что у нее и команды, и гонщики — по крайней мере, пока. Но если FOCA будет управлять всем сама — уверен, это плохо. То же самое можно сказать и о FISA: по-моему, они и сами не очень-то знают, чем занимаются. Это сборище состоит либо из бывших гонщиков, либо из бюрократов, которые никогда не сидели за рулем гоночной машины и вообще не понимают, о чем говорят.

КХ: Ты думаешь, FOCA самостоятельно с этим не справится?

ЖВ: Думаю, тогда спорт будет слишком коммерциализован.

КХ: У себя на родине ты считаешься очень успешным спортсменом. Может быть, сегодня ты самый успешный франко-канадец. Интересует ли тебя политика? Собираешься ли ты как-то это использовать для продвижения франко-канадской идеи?

ЖВ: И в мыслях нет. Я никак не связан с политикой и не хочу с ней связываться.

КХ: Спасибо, Жиль! **FO**

ЧИТАЙТЕ В МАРТЕ

У Джорджа Харрисона было две страсти: к музыке и к Ф1. Следующее интервью Криса Хокли — с легендарным экс-битлом



ТОТ САМЫЙ ЖАК



Когда разговор заходит о Жаке Вильнёве, мало у кого возникает мысль о том, что он может касаться отнюдь не чемпиона мира 1997 года. А ведь в династии Вильнёвов есть еще один отличный гонщик, которого тоже зовут Жак

Текст Марк Хьюз Фото Архив LAT

Как известно, Жак Вильнёв остается в Формуле 1 еще на один сезон. Пожелаем ему удачи — ведь кругом столько амбициозных гонщиков, так жаждающих подвинуть кого-нибудь из ветеранов, к числу которых, безусловно, принадлежит канадец. Как бы то ни было, а Жак получил еще один шанс доказать — и не только BMW, а всей Формуле 1, — что он достоин этого места даже после нескольких непростых и довольно невыразительных сезонов.

В глубине души он уверен, что нисколько не утратил былую скорость, хотя большинство всегдашних паддока не разделяют его мнение. «Все дело в восприятии, — говорит он. — Кто-то говорит о тебе что-то плохое — и независимо от того, правда это или нет, неприятный ярлык приклеивается к тебе на годы».

Уж кто мог бы рассказать ему о том, что такое восприятие, так это его дядя — если они вообще разговаривают друг с другом. Его дядя, младший брат Жили, которого тоже зовут Жак Вильнёв. Его считают гонщиком, не оправдавшим надежд, человеком, пытавшимся пойти по стопам Жили, но не сумевшим сравниться с братом.

А ведь общественное мнение в данном случае неправо! Жак-

старший — Жако, как зовут его родные, чтобы не путать с племянником, — обладал феноменальным талантом. Мнение о нем базируется на трех неудачных попытках пройти квалификацию в Формуле 1 в начале восьмидесятых. Да он же был просто неудачник, верно?!

Давайте вернемся к тем дням. Arrows, за рулем которого он в 1981 году ездил в Канаде и Лас-Вегасе, был запасной машиной, а потому и близко не соответствовал тому, за рулем которого гонялся Рикардо Патресе. К тому же его мотор ужасно троил по ходу обоих уикендов. У гонщика, выступавшего за рулем этой машины ранее, закончились деньги, и команда отчаянно пыталась найти замену на две заокеанские гонки, участие в которых обходилось ей в кругленькую сумму. Именно по этой причине Жиль не советовал брату принимать предложение, но Жако далеко не всегда прислушивался к его советам. Двумя годами позже, когда Жили на этом свете уже не было, Жак-старший снова пытался пройти квалификацию в домашнем Гран При — на этот раз за рулем RAM 001. Машина была ужасная, но он едва не добился своей цели. Сумей Жак повторить свой тренировочный результат — и он попал бы на старт, но в тот момент, когда он пытался

это сделать, его вынес с трассы — может, и намеренно — колумбиец Роберто Герреро, которому тоже надо было каким-то образом пробиться через квалификацию.

Разумеется, эти эпизоды не способствуют поддержанию имиджа Жака как талантливого гонщика — они лишь свидетельствуют о том, что он пытался проворваться в Формулу 1. Его репутация талантливого гонщика сложилась благодаря достижениям предыдущих сезонов. Как и Жиль, он гонял на снегоходах — и стал чемпионом мира, как и брат. Жак переключился на Формулу Ford примерно в то время, когда Жиль дебютировал в Формуле 1, а в конце 1979 года провел пару гонок в Формуле Atlantic.

Чак Мэтьюс, гоночный инженер Жака, вспоминает его первые пробы: «Мы отправились в местечко под названием Саванна — там здорово дождало. С нами были два опытных гонщика из Формулы Atlantic. Мы планировали, что они поедут, пока дождь не утихнет, после чего выпустим Жака. Но дождь все шел и шел. И нам ничего не оставалось, как отправить Жака на трассу, дав ему указание просто почувствовать, что это такое. А он уже на четвертом круге превзошел их результат на 14 секунд! Мы зазвали его в боксы и набросились на него с вопросом,

Жаку настолько хотелось попробовать свои силы за рулем машины Формулы 1, что он не принял рекомендацию старшего брата не связываться с Arrows (на фото — на тренировках в Монреале в 1981 году)

что он себе позволяет: "Мы сказали тебе не гони!" На что он ответил: "А я и не гнал".

В 1980 году он стал чемпионом Формулы Atlantic — Жиль добился такого же успеха тремя годами ранее. После этого Жиль попросил своего менеджера Гастона Парента посмотреть, не найдется ли в Европе для Жака контракт в Формуле 3. Вот так он и оказался на тестах Euro racing March в Монце в межсезонье 1980-81. Мэтьюкс отправился туда вместе с ним. Уже на седьмом круге Жак побил рекорд трассы — и это на автодроме, где он гонялся впервые, за рулем машины, с которой он прежде совершенно не был знаком! Люди Marlboro принесли ему свой контракт буквально в машину!»

«Контракт был очень неплохой, — вспоминал Парент, ушедший из жизни пару лет назад. — Ему должны были прилично платить, а главное — в этом двухлетнем контракте говорилось, что он будет участником программы Ф1 в составе команды Alfa Romeo».

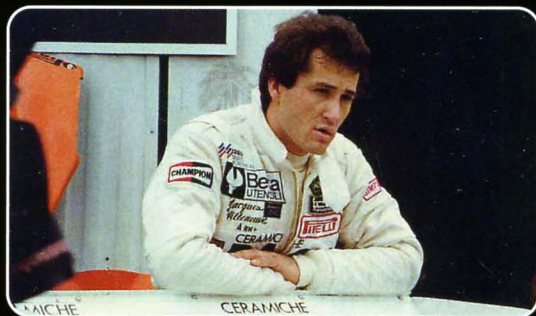
Но Жак отказался подписать этот контракт! Ему не нравилось жить в Европе, он явно тосковал по дому, когда жил в Италии, и к тому же был недостаточно амбициозен, чтобы подумать о своем будущем. Он вернулся домой и подписал контракт с командой Дуга Ширсона еще на один сезон в Формуле Atlantic. Причем выступать ему предстояло на March, тогда как лучшей машиной считался Ralt.

«Мы были представителями March и потому должны были использовать их шасси, — вспоминает Ширсон. — Но оно заметно

уступало Ralt, это было очевидно. Но Жак все равно сделал их всех! Он просто доминировал. Он был великолепен. Жак отличался блестящим чувством машины и пониманием, как она будет себя вести в той или иной ситуации. Я работал в команде Бобби Рэйхола в 1976-м, когда Жиль набирал силу. Почти с каждой гонкой он ехал быстрее и быстрее. А Жак поехал быстро буквально с первых же стартов. Когда о нем говорят, как о бледной копии Жили, — это огромная ошибка. Думаю, такое мнение о нем сложилось потому, что он не очень-то любил торговаться о зарплате или продвигать самого себя — как надо было действовать в Европе».

«Разница, на мой взгляд, заключалась в том, — вспоминал Парент, — что Жиль заботился о своей карьере, постоянно думал о том, как продвинуться вперед, а Жако это совершенно не заботило. Мне все время казалось, что он ограничивал свой подход к гонкам желанием просто получить от них удовольствие. Что же касается таланта, на мой взгляд, он ничем не уступал Жилу. Просто не было случая их сравнить».

Как-то в 1992 году, спустя годы после своих успехов в Champ Car — он победил в Элхарт Лейк '85 и завоевал поул в Финиксе, — Жак вышел на старт гонки Формулы Atlantic в Трюа-Ривьер на выдавшей виды машине, пропустив пятничные тренировки и показав в квалификации 17-й результат. По ходу гонки он вышел в лидеры, побив при этом рекорд круга, — но не выдержала машина. Одним из тех, кого он обошел, был Жак-младший...»



Жак Вильнёв-старший (вверху) был от природы наделен гоночным талантом, сравнимым с талантом его знаменитого брата Жили; свое мастерство братья Вильнёвы оттачивали в гонках на снегоходах (посередине); ни Arrows, ни RAM (внизу) не позволили Жаку проявить себя в Формуле 1 в полном блеске





Гордость Toyota –
лучшая труба в
Ф1. Она органично
вписана
в комплекс
кёльнской базы
команды

ураганная сила

Аэродинамическая труба – самый дорогостоящий инструмент в арсенале команды Ф1. Они есть у всех (у некоторых даже две), и мы решили расставить их по ранжиру – от самой большой до самой маленькой

Отчет Роберт Холмс

ОДИН

TOYOTA

Тойотовская труба укомплектована динамической дорожкой, а ее испытательный комплекс имеет большое поперечное сечение. Она удобна для продувок моделей и достаточно просторна для испытания полноразмерных машин. К тому же, допустив поначалу несколько промахов, Toyota, похоже, научилась использовать ее с максимальной эффективностью. Команда на пороге периода стабильности, и уже складывается впечатление, что ей по силам вести модернизацию на регулярной основе. Кроме того, они, кажется, поняли, что дорабатывать надо машины, а не трубу. Ну и, наконец, труба органично вписана в комплекс базы команды, и отдел аэродинамики не чувствует себя там казанской сиротой.

Кстати, раз уж речь идет о Toyota, одной трубы ей, конечно же, мало – и команда получила вторую. Как знать, насколько разумным было это решение, но если команде удастся сохранить управленческий контроль над всем процессом, ее прямолинейная стратегия может в итоге оказаться победной. Если же контроль будет утрачен, отдел аэродинамики рискует превратиться в вещь в себе и будет всю жизнь гоняться за собственным хвостом.

РАЗМЕР *****
ЭФФЕКТИВНОСТЬ *****



У нынешней трубы Toyota (на фото) скоро появится двойник

Для восьми команд из десяти трубы, если иметь в виду ее размеры, вполне адекватна решаемым задачам. Иными словами: фокусы там делаются не по мановению волшебной палочки; они – результат волшебства занятых там чародеев. Как только они выйдут на нужный уровень, создание более качественной машины станет лишь вопросом правильного выбора методологии. Например, есть прямая связь между стабильной работой трубы – когда ее владельцы перестают пекаться о совершенствовании самой трубы и полностью переключаются на конечный продукт – и созданием аэродинамически эффективной машины.

Другими словами, стоит только взяться за модернизацию трубы – и все остальное идет под откос. В общем, неплохо было бы иметь две трубы, чтобы исключить этот эффект. Вот почему Red Bull Racing и Honda будут и дальше использовать свои старые трубы, полагаясь на надежность полученных результатов, а на новые перейдут лишь тогда, когда будут уверены, что полученным там данным можно полностью доверять. Для этого необходимо внимательно сравнивать результаты испытаний с телеметрией полноразмерной машины и понимать, когда проверки новой трубы можно закончить. Этот процесс может растянуться на год после ввода новой трубы в действие. Бен Агатангелу, главный аэродинамист RBR, занимается настройкой новой трубы в Бедфорде как раз в эти дни и уверяет, что старая труба в Бичестере останется «главной», пока

результаты испытаний в Бедфорде не будут полностью подтверждаться в Бичестере.

В интересах дела приходится большую часть времени уделять испытаниям моделей, но и продувки полноразмерных машин имеют свои преимущества и тоже являются важной частью современных программ. Правда, это не обязательно делать в собственной трубе, поскольку такие испытания занимают относительно небольшую долю времени – можно арендовать трубу Штуттартского университета или какую-нибудь другую. При этом любимой шуткой людей из Ф1 остается утверждение: «Поставьте две трубы рядом, и я вам докажу, что моя больше вашей». Вот исходя из этого мы и расставили по ранжиру наши 10 труб. Но имейте в виду, результат мог быть совсем иным, если бы мы задались вопросом, чья труба работает эффективнее. >



ПЕРВАЯ ДЕСЯТКА

...САМЫХ СТРАННЫХ АЭРОИСПЫТАНИЙ



- | | |
|---------------------------------|--|
| 01 Гольф-клуб | 06 Иен Торп (+ костюм для плавания) |
| 02 Подвесной мост | 07 Спускаемая капсула Apollo |
| 03 Лэнс Армстронг (+ велосипед) | 08 Японский скоростной поезд |
| 04 Кристиан Гедина (+ лыжи) | 09 Новозеландская яхта для Кубка Америки |
| 05 Крылатая ракета Tomahawk | 10 Кракса |



ДВА

BMW – SAUBER

Постройка сверхсовременной трубы BMW (Sauber) обошлась в \$57 млн

Она тоже отличается динамической дорожкой и большим сечением. В Sauber большое внимание уделяли продувкам полноразмерных моделей (быть может, даже слишком большое, хотя они здорово помогают в поиске вариантов снижения лобового сопротивления). Это могло бы пригодиться Ferrari, которая много времени проводит в трубе, – ходят слухи, что они уже договариваются на сей счет. Программа испытаний Sauber может при этом пострадать, но будем надеяться, что BMW отыграет эти потери на трассе. Труба расположена в небольшом удалении от базы команды – не идеальный вариант, но это не страшно, если нормально работает система управления.

РАЗМЕР *****
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ****

ТРИ

FERRARI

Команда использует две свои неплохие, но несколько устаревшие трубы на полную катушку, умело применяя полученные данные. До 2005 года (а нам не дано знать наверняка, насколько на самом деле был хорош/плох последний из Ferrari) трубы работали очень эффективно. Основная труба со стороны выглядит красиво, но это мало что дает, ведь ее дорожка коротка и работать с полноразмерными моделями она не позволяет. В общем, нужна реконструкция.

Хуже того, из Маранелло доносятся тревожные вести. Действительно ли они используют обе трубы? Команда потеряла немало ведущих специалистов и, похоже, переживает спад. Продержавшись восемь лет на вершине, легко потерять ориентацию и считать себя приманодной, тогда как на самом деле времена славы уже позади. Проводят ли они надлежащее обслуживание и калибровку своих труб? В общем, это пока еще один из лучших комплексов, но...

РАЗМЕР *****
ЭФФЕКТИВНОСТЬ *****



Обе трубы Ferrari нуждаются в реконструкции

ЧЕТЫРЕ

RED BULL RACING

Red Bull пока еще только выводит свою «новую» трубу в Бедфорде на должный уровень. Это неплохой комплекс, ранее принадлежавший Arrows, но денег на его обновление было выделено немного. В результате команда располагает неплохим средством для продувки небольших

моделей, но оно редко используется для испытания полноразмерных машин – нужны деньги на модернизацию.

Приходится мириться и с другими компромиссами: дорожка коротковата (хотя и вполне современна), а Jaguar Racing, предшественник Red Bull, даже не заказывал оборудование для испытания моделей в динамике (имитации движения машины). Есть риск, что RBR не сможет по достоинству оценить, насколько на самом деле хороша эта труба, сочтет ее не самой большой или не самой лучшей и потому неподходящей для получения нужных команде данных.

Труба работает давно и стабильно, но с появлением новой трубы – и нового руководства – налаженный процесс может быть нарушен. Приглашение Эйдриана Ньюи можно считать за молчаливый упрек нынешним аэродинамистам – ведь именно в вопросах аэродинамики он разбирается лучше всего.

Труба в Бедфорде имеет почти все для продувки моделей и обладает скоростью и эффективностью, выводящими ее на первые позиции.

РАЗМЕР ***
ЭФФЕКТИВНОСТЬ *****

→ Сто лет аэродинамики

Идея проводить испытания в аэродинамической трубе не нова. Еще в 1901 году, на заре воздухоплавания, братья Райт построили нечто подобное в Китти Хок в Северной Каролине. В авиационной аэродинамической трубе вскоре стали обычным делом, а вот в Ф1 о силе ветра не вспоминали до конца шестидесятых. И даже тогда появление на машинах первых крыльев было не результатом продувок в трубе, а, скорее, догадками, что эти крылья должны сослужить в гонках добрую службу.

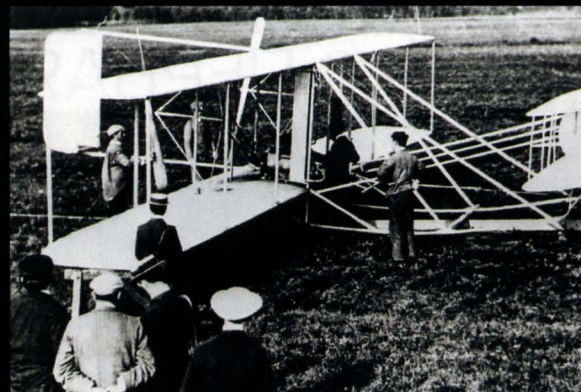
В семидесятые годы машины Ф1 украсили более продуманные элементы аэродинамики – но и тогда их эффективность оценивалась весьма приблизительно. McLaren, к примеру, как-то

провела испытания крыльев для своего болида Ф1, установив их... на крыше минивэна, который кружил по улицам Колнбрука, а деформации крыла определялись с помощью набора линеек.

И только с окончанием эры граунд-эффекта в восьмидесятые годы значение аэродинамических испытаний возросло. После запрета машин с мини-юбками конструкторы занялись поиском средств, которые позволили бы отыграть значительную часть утраченной при этом прижимной силы. Примерно в то же время в индустрии аэродинамических труб произошла «революция» – появились динамические дорожки, позволяющие более точно моделировать изменение дорожных условий при

перемещении машины. С этого момента на машинах Ф1 стали появляться все более и более изощренные крылья и диффузоры.

Ну а хитом минувшего десятилетия стало применение в аэродинамических испытаниях методов вычислительной гидродинамики (CFD) и моделей, максимально соответствующих оригиналу (в начале 90-х модели еще изготавливались из бальзового дерева, вследствие чего при продувках получались весьма приблизительные результаты). Но методы CFD все еще требуют уточнения, поскольку они пока не совсем верно отражают скорость воздушного потока, условия движения машины и достаточно сложны в применении – в отличие от аэродинамических труб. Ну а если добавить, что строится еще несколько труб, то их время явно еще не прошло.



Спустя пять лет после своего первого полета (1903 год) пионеры авиации братья Райт демонстрируют последние результаты своих опытов в аэродинамической трубе

ПЯТЬ

АЭРОТОННЕЛИ – ПЕРВАЯ ДЕСЯТКА

WILLIAMS

Две трубы – и первая по-прежнему хороша. Такое сочетание должно приносить победы, но в Williams в начале 2005 года немного потеприли темп с вводом нового комплекса. Ныне Сэм Майкл и его команда не вылезают из этих труб, и, по слухам, в аэродинамическом отношении FW28 будет представлять собой нечто выдающееся!

РАЗМЕР ****
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ****

“Они не вылезают из трубы; по слухам, Williams FW28 – это будет что-то!”



Новая труба Williams, приобретенная в 2004 году, уже должна давать надежные данные

ШЕСТЬ

McLAREN

Место McLaren в нашем списке определить непросто. У них отличная труба, и хоть она и маловата с точки зрения современных стандартов, зато прекрасно вписана в комплекс базы. Суета с переездом и переносом испытаний из старой трубы уже позади – новая работает стабильно и дает результаты.

А место этой трубы определить непросто потому, что McLaren – единственная команда, применяющая при испытаниях метод с подвижными стенами. Этот передовой метод может стать очень солидным подспорьем в работе, когда все будет выверено. Он позволяет проводить продувки значительно увеличенных моделей. В общем, перед нами относительно небольшой комплекс, который может оказаться самым передовым, как только будет должным образом настроен.

РАЗМЕР ***
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ****



Питер Продрому, старший аэродинамист McLaren, и его уникальная труба

СЕМЬ

RENAULT

Нуждается в обновлении, потому что запущена в строй уже довольно давно и поначалу с ней хватало разных проблем. Прежнее руководство носилось с идеей использовать при продувках сжатый до 2 атм воздух, чтобы получать за счет этого более точные результаты. Теоретически неплохая идея, но их подставил чересчур самоуверенный подрядчик, который просто разорился, пытаясь удовлетворить все их пожелания. Это было несколько лет назад, и Renault можно только поздравить с тем, что ее несколько не расстраивает отсутствие дорожки или своей современной трубы. Они попросту пытаются получить результаты на том оборудовании, которым располагают, – и, несмотря на это, добились дубля в чемпионате мира!

РАЗМЕР **
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ****

ВОСЕМЬ

HONDA

Подотстали с закладкой первого камня, и теперь с нетерпением ждут новую трубу. В настоящее время Honda использует решение, которое всегда считалось временным. Правда, и оно может неплохо выручить, если им правильно пользоваться. Свободный поток позволяет продувать модели увеличенного масштаба, но такая труба не имеет тех преимуществ, какими пользуется McLaren.

Если Honda все сделает верно, ей по силам увеличить продуктивность испытаний и безболезненно перейти на новую трубу. В B.A.R. слишком долго раздумывали над тем, стоит ли запускать эту трубу, но как только это произойдет, результаты не заставят себя долго ждать. И все же на сегодняшний день Honda стоит в хвосте в иерархии серьезных команд.

РАЗМЕР *
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ****

9 & 10

SCUDERIA TORO ROSSO & MF1

Minardi (ныне STR) использовала старую трубу компании Fondmetal.

Это маленький устаревший комплекс, в котором трудно получить удобоваримые данные, зато он относительно дешев в эксплуатации и достаточно хорош, чтобы помочь замыкающей команде попасть в 107% в квалификации. Получается, что он достаточно хорош, чтобы выдавать приличные результаты в руках квалифицированных спецов.

То же самое относится и к Midland/Jordan. Какая из этих труб лучше – сказать трудно. Речь, скорее, надо вести о том, кто использует свое оборудование эффективнее.

РАЗМЕР *
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ****

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Последнее слово, разумеется, остается за Максом Мосли. Если будет ограничена аэродинамическая прижимная сила, это повлечет за собой значительные перемены. Аэродинамисты сосредоточат свое внимание на снижении сопротивления воздуха, которое гораздо меньше влияет на время круга. Почему меньше? Если вам удастся на 1% увеличить прижимную силу, это позволит на 1% снизить время круга. Если вы снизите сопротивление воздуха на 1%, выигрыш во времени на круге не превысит 0,1%. Разница, как видите, огромная.

Зато устройства, позволяющие снизить сопротивление, проще скопировать, и поэтому различия в конструкции машин будут меньше отражаться на их скорости. И никакие деньги, размеры труб или квалификация обслуживающего их персонала уже не помогут увеличить эту разницу.

ТЕСТЫ СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ

В межсезонье команды Формулы 1 одолевает беспокойство: удачной ли получилась машина, как дела у конкурентов? Кое-что проясняется, когда все они собираются на зимних тестах в Испании, но всегда появляются новые вопросы...

Рассказывает Стив Купер

Как известно, оценить ход тестов только по таблицам результатов очень сложно. У каждой команды своя программа: кто-то тестирует совершенно новые двигатели, кто-то работает над шинами, — поэтому время круга не отражает полной картины.

Гораздо больше информации можно почерпнуть из мелких эпизодов: вот пилот тихо восхищается мощностью своего нового двигателя; вот инженер с перекошенным лицом несется на совещание; вот гонщики сдержанно обсуждают скорость, показанную соперниками. Жесты и мимику не спрячешь.

В 2006 году понять результаты тестов стало еще сложнее. Топ-команды используют либо недоработанные двигатели V8, либо «придушенные» V10, так что оценить реальную скорость их машин очень тяжело. Много неясного и в делах самих команд — Renault еще и не приступала к тестам своей «восьмерки», а Toyota уже опробовала на трассе машину 2006 года. Со временем все так или иначе станет ясно, так что читайте дальше — и вы узнаете, что мы увидели на тестах в холодной Испании. ▸



Все команды, гонщики и их результаты на зимних тестах 2006 г. в Хересе и Барселоне

RENAULT с. 136

McLAREN с. 137

FERRARI с. 138

TOYOTA с. 139

WILLIAMS с. 140



HONDA с. 141

RED BULL
RACING с. 142

BMW-Sauber
с. 143

MIDLAND с. 144

SCUDERIA
TORO
ROSSO с. 144

RENAULT

Чемпионы мира еще не опробовали на трассе свою «восьмерку»

Программа тестов: Работа с шинами Michelin; настройки; тормоза; смотр молодых гонщиков



ТРАССА
БАРСЕЛОНА, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Джанкарло Физикелла	2.12	44	1:30,854
Роберт Кубица	1.12	41	1:17,997
Хосе Мария Лопес	30.11	52	1:18,428
Франк Монтаньи	30.11	52	1:15,848
	1.12	86	1:17,592
Джорджо Мондини	1.12	40	1:19,093

ТРАССА
ХЕРЕС, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Фернандо Алонсо	16.12	98	1:18,745
Хейкки Ковалайнен	7.12	118	1:19,809
	8.12	110	1:19,290
	14.12	106	1:19,621
	15.12	120	1:19,091
Франк Монтаньи	7.12	103	1:19,468
	8.12	104	1:19,370
	14.12	98	1:18,804
	15.12	123	1:19,063
	16.12	115	1:18,328

Из всех топ-команд только Renault не поставила на свои машины мотор V8. Они просто не могли этого сделать. Несмотря на победу, в команде все еще очень экономно расходуют средства и ресурсы, и Renault сознательно вышла на тесты с модифицированными моторами V10, так как замена их «десяток» с углом развала цилиндров 72° на новые 90-градусные «восьмерки» повлекла бы за собой серьезную переделку шасси.

Разумеется, «усмиренная» версия мотора RS25 имитировала работу V8, но из разговоров с инженерами других команд мы поняли, что это была, скорее, вынужденная мера, чем тактический ход.

Многие другие команды сообщали о неожиданных сбоях в новых «восьмерках»: из-за более сильной вибрации двигателя расшатывались крепления вспомогательных деталей, так что никакие стендовые испытания не могли заменить полевой работы с капризными «восьмерками» на реальных гоночных шасси.

Renault, однако, давно уже взяла себе за правило удивлять наблюдателей (например, в 2003 году подписала соглашение на встрече в Хитроу, провела сезон 2004 года на скроенной кое-как «десятке» и строила машины со смещением развесовки в сторону задней оси), и их нестандартный

подход, несомненно, принесет нестандартные результаты.

«На тестах невозможно учесть все, — говорит главный инженер Renault по тестам Кристиан Силк. — Постоянно приходится выбирать: либо надежность, либо эффективность аэродинамики. У Toyota один подход к тестам, у нас — другой».

По-видимому, выставив машину с проверенными базовыми характеристиками, команда могла спокойно накручивать километры, не думая о мелких сбоях вспомогательного оборудования. Так что перед Рождеством Renault искала настройки для машин с менее мощным двигателем и тестировала новое программное обеспечение. Кроме того, команда отрабатывала свою часть программы испытаний шин Michelin.

«R25 стала хорошей базой для дальнейшей работы над шинами и машиной, — сказал Силк. — Хорошо, что нам удалось каждый день накручивать значительный километраж».

Француз Франк Монтаньи покинул тесты еще до того, как 25 декабря истек срок его контракта. Новый тест-пилот и третий пилот Хейкки Ковалайнен постоянно наращивал километраж. Оба призовых гонщика — Физикелла и Алонсо — тоже появились на трассе, но только на один день,

чтобы попробовать в деле мощь импровизированной «восьмерки».

Кроме того, Renault дала возможность другим гонщикам погонять на второй машине — в кокпит сели Джорджо Мондини, Хосе Мария Лопес и Роберт Кубица. Последний произвел очень сильное впечатление и был немедленно принят в BMW-Sauber на место третьего пилота.

“В ТЕСТАХ УЧЕСТЬ ВСЕ НЕВОЗМОЖНО. У TOYOTA ОДИН ПОДХОД К ТЕСТАМ, У НАС — ДРУГОЙ”
Кристиан Силк,
главный инженер Renault
по тестам

Нежелание Mercedes-Benz одобрить переход на моторы V8 вполне понятно; если уж им не удалось построить достаточно надежный мотор V10, что тогда говорить о создании достойной «восьмерки»?

Скорее всего, этот вопрос не давал покоя и спортивному директору Норберту Хауту, и на тестах в Хересе ничто не говорило за то, что новой 2,4-литровый мотор поможет стереть из памяти неприятные воспоминания о сезоне-2005. Ажиотаж вокруг прошлогоднего сезона поутих, и в Штутгарте никак не могут избавиться от ощущения, что вся ответственность за поражение McLaren в борьбе за чемпионский титул лежит только на них. Поэтому в 2006 году необходимо прежде всего обеспечить бесперебойную работу злосчастных «восьмерок».

К сожалению, они оказались не совсем надежными. В Хересе за один день моторы на McLaren отказали дважды — первый отказ привел к блокировке задних колес на машине Гэри Паффета, который врезался в пит-уолл.

«В целом мы смогли предоставить нашим инженерам необходимые данные», — сказал

**“МЫ СМОГЛИ ДАТЬ
ИНЖЕНЕРАМ
НЕОБХОДИМЫЕ ДАННЫЕ,
НО ТЕСТЫ ПРОШЛИ
НЕ СОВСЕМ ГЛАДКО”**
Хуан Пабло Монтойя,
гонщик



Хуан Пабло Монтойя, у которого то и дело происходили незначительные сбои двигателя и программного обеспечения. — Но последние два дня дела шли не очень хорошо».

Куда больше новостей было из Уокинга: Эйдриан Ньюи ушел, а команда подписала контракты с Vodafone и Фернандо Алонсо на 2007 год.

В 2005 году MP4-20 сокрушила почти всех оппонентов, но последняя версия этой машины — MP4-

20B с мотором V8 — получилась менее удачной и из-за мелких неполадок постоянно сходила с трассы. Но даже когда она была на трассе, гонщики жаловались на недостаточную поворачиваемость.

«В этом году четыре или пять команд поедут примерно на одном уровне», — сказал тест-пилот Педро де ла Роса. — Новый регламент означает новые возможности, и к топ-командам подтянутся и другие — Toyota, например. Теперь Renault и McLaren придется потесниться».

Если в Барселоне Алекс Вурц испытал лишь некоторые проблемы с трансмиссией и гидравликой, то в начале тестов в Хересе ему здорово не повезло — он попал в серьезную аварию: машину сильно помяло, как,

впрочем, и самого Вурца, но он все-таки вернулся в кокпит в тот же день. Причины аварии все еще выясняются.

Впервые за два года чемпион серии DTM Гэри Паффет провел в кокпите довольно много времени, произвел на команду большое впечатление и был принят на должность тест-пилота. В 2006 году он будет работать в паре с де ла Росой. ▽

ТРАССА БАРСЕЛОНА, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Хуан Пабло Монтойя	1.12	61	1:17,763
Гэри Паффет	28.11	58	1:20,588
Педро де ла Роса	29.11	66	1:18,067
	1.12	79	1:17,449
Алекс Вурц	28.11	11	1:20,664
	29.11	71	1:17,757

ТРАССА ХЕРЕС, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Хуан Пабло Монтойя	14.12	39	1:20,206
	15.12	49	1:20,164
Гэри Паффет	7.12	78	1:21,252
	8.12	70	1:20,488
	13.12	67	1:20,224
Педро де ла Роса	7.12	102	1:20,369
	9.12	82	1:17,703
	10.12	95	1:19,563
	13.12	85	1:20,317
	14.12	85	1:20,886
	15.12	118	1:20,492
Алекс Вурц	8.12	31	1:20,903
	9.12	77	1:20,110
	10.12	112	1:20,217



McLAREN

McLaren беспокоит надежность

Программа тестов: работа над шинами; испытания «восьмерок» и различных систем; надежность мотора



Нарушив мораторий на зимние тесты, которому следовали остальные девять команд, Ferrari к началу декабря провела уже несколько недель на испытаниях в Муджелло и Бахрейне. Однако команда приехала и в Херес на вторую тестовую неделю, чтобы вместе с Toyota, Williams и Midland поучаствовать в важных сравнительных испытаниях шин.

Ferrari поставила свою «восьмерку» на шасси как 2005, так и 2004 годов (модифицированный F2004M), чтобы провести плановые тесты мотора, шин и вспомогательных систем. Для ресурсных испытаний шин команда использовала также «придушенные» V10.

Работа Луки Бадоев была сорвана из-за двух одинаковых аварий, вызванных разрушением передней правой подвески. В обоих случаях она ломалась при резком торможении на входе в последний поворот — вторая авария оказалась особенно опасной, так как машина Бадоев перелетела гравийную ловушку и врезалась в ограждение, по пути разметав барьер из шин. Машина серьезно пострадала, а Бадоев отправили домой отлеживаться. «Неприятно, конечно, биться два раза на одном и том же месте, — меланхолично отметил он потом. — Была серьезная авария, и снова из-за передней подвески. А проблема та же, что и вчера, машина разбита, поэтому я еду домой».

В Херес вызвали и Михаэля Шумахера, который, как правило, до конца рождественских праздников вообще не появляется на трассе. Разумеется, он уверял, что безумно рад снова сесть за руль после двухмесячных каникул, но все равно начинает складываться впечатление, что Ferrari не хватает Рубенса Баррикелло, всегда надежного прикрывавшего тылы команды.

Для чемпиона тесты начались не слишком удачно: в первый день Михаэль уже на 11-м круге вылетел с холодной трассы. Машина не пострадала, и он смог вскоре возобновить работу.

Между тем в Ferrari намерены извлечь максимум пользы из крепнущих отношений между Bridgestone и их клиентами. Toyota

и Williams сразу заявили, что приятно удивлены свойствами японской резины, хотя на холодных утренних трассах в Испании на ее прогрев уходит больше времени, чем на прогрев шин Michelin.

«Знакомство с Toyota и Williams походило на первое свидание, — рассказывает Каз Хамамура, отвечающий в Bridgestone за тесты. — Мы все волновались. Нам нужно было получше узнать друг друга». Ходят слухи, что уже на ноябрьских тестах Ferrari получила массу информации по шинам, и результаты испытаний в Хересе, похоже, это подтверждают. Хамамура признает, что испанские тесты позволили им заметно улучшить работу задних шин.

ТРАССА ХЕРЕС, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Лука Бадоев	7.12	66	1:20,845
	8.12	15	1:18,223
Марк Жене	7.12	82	1:19,687
	8.12	14	1:21,119
	9.12	80	1:20,975
	10.12	112	1:20,233
	11.12	66	1:30,078
Фелипе Масса	13.12	92	1:19,068
	14.12	69	1:19,258
	15.12	98	1:19,045
Михаэль Шумахер	15.12	68	1:18,955
	16.12	114	1:18,576

FERRARI

Вылет Михаэля (на фото) дополнил два вылета Бадоев

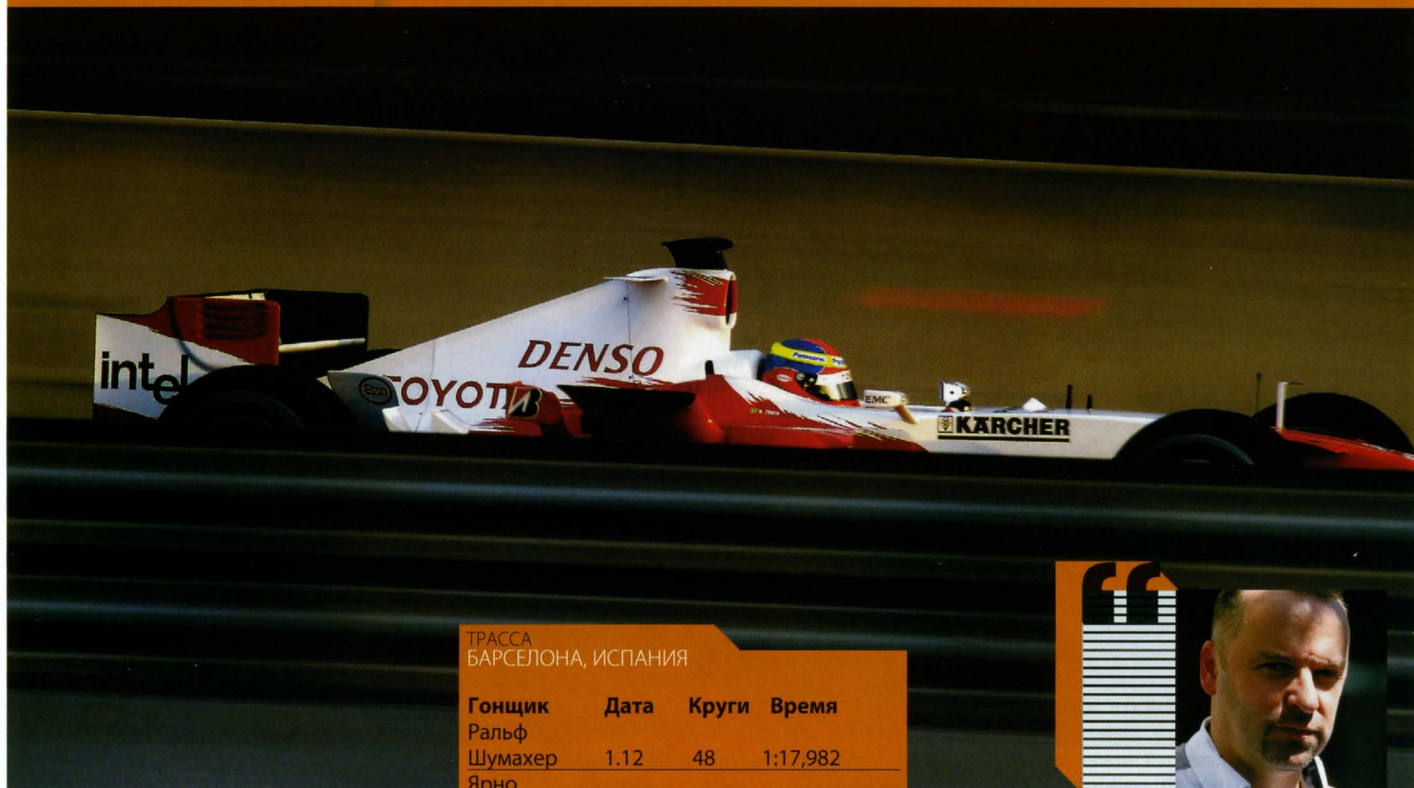
Программа тестов: шины; дождевые шины; обкатка «восьмерки»



TOYOTA

TF106 произвела впечатление
и на Toyota, и на ее соперников

Задачи: Опробовать новую машину; поработать над резиной; обкатать двигатель;
протестировать машину на надежность.



ТРАССА БАРСЕЛОНА, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Ральф Шумахер	1.12	48	1:17,982
Ярно Трулли	29.11	85	1:18,637
	30.11	65	1:17,019
Рикардо Зонта	29.11	59	1:17,822
	30.11	20	1:17,440
	1.12	60	1:16,647

ТРАССА ХЕРЕС, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Райан Бриско	7.12	81	1:21,211
	8.12	65	1:19,570
Оливье Панис	14.12	14	1:21,665
	15.12	96	1:20,342
Франк Перера	13.12	61	1:21,336
	14.12	19	1:21,557
Ральф Шумахер	7.12	65	1:20,454
Ярно Трулли	8.12	61	1:19,934
	9.12	92	1:19,671
	10.12	78	1:19,872
Рикардо Зонта	9.12	59	1:19,856
	10.12	61	1:19,791
	11.12	104	1:30,212
	13.12	93	1:20,070
	14.12	76	1:19,523
	15.12	108	1:20,042



**“МЕХАНИКИ СТРЕМЯТСЯ
ВЫВЕСТИ МАШИНУ НА
ТРАССУ КАК МОЖНО
РАНЬШЕ, ЧТОБЫ
ПОРАБОТАТЬ НАД
НАСТРОЙКАМИ И
НАДЕЖНОСТЬЮ”**

Майк Гаскойн, технический
директор (шасси)

Когда новая TF106, рыча, выехала из боксов в Барселоне, всем стало ясно: Toyota готова к бою, более того — к победам.

Если большинство команд в попытке привести свои новые машины в соответствие с регламентом 2006 года ставили на машины недоработанные гибриды или «придушенные десятки», то Toyota получила фору, начав тестировать уже готовые машины 2006 года на два месяца раньше остальных. Их программа включала главным образом обкатку новой машины и испытания шин Bridgestone.

Технический директор (шасси) Майк Гаскойн объяснил это так: «Механики стремятся вывести машину на трассу как можно раньше, чтобы поработать над настройками и надежностью. Специалисты по аэродинамике, напротив, хотят выпустить машину как можно позже, ведь для исследований в аэродинамической трубе нужно время. В феврале мы опробуем окончательный вариант аэродинамики, чтобы учесть интересы и той, и другой группы».

Гаскойн утверждает, что своим ранним появлением TF106 обязана, скорее, умелому планированию, а не финансовым возможностям команды. Но, завоевав несколько подиумов в 2005 году, Toyota надеется теперь выигрывать и гонки. Шасси версии «В» уже почти готово, и если Кельну удастся обеспечить ему успех в этом сезоне, агрессивные методы производства Toyota, вероятно, станут задавать тон и в Ф1.

Все шло хорошо с самого начала. TF106 унаследовала все достоинства прошлогод-

ней TF105B, в том числе особенности управляемости передней части, которые Ральфу Шумахеру нравились больше, чем Ярно Трулли. К концу первой недели машина по-

казывала хорошую скорость и приковывала к себе беспокойные взгляды соперников.

«Сложно делать какие-либо сравнения, основываясь на результатах тестов в Барселоне. Там было холодно и шины все время зернились, — сказал Гаскойн. — Но в сравнении с другими машинами, на которых стоят настоящие “восьмерки”, мы выглядим весьма неплохо. Конечно, это только начало, но мы довольны».

Технический директор (двигатели) Лука Марморини тоже полон энтузиазма. «В Барселоне у нас отказал двигатель, но к тому моменту он уже прошел 900 км, — сказал Марморини. — Мы тестируем некоторые экспериментальные узлы и полагаем, что это был отказ одного из компонентов. Сейчас мы серьезно работаем над надежностью — и у нас уже есть некоторые успехи в этой области».

В Барселоне и Хересе работали оба призовых пилота вместе с несколькими другими гонщиками, включая Рикардо Зонту, а также Франка Перера из европейской Ф3, который заменял приболевшего Оливье Паниса. ▸

Williams была полна сил. Марк Уэббер заявил, что он очень доволен Cosworth V8 и шинами Bridgestone. Он также признал, что в Гроуве потрудились на славу, собрав такую изящную и эффективную машинку, как FW27C.

А моторхоум Williams, перекрашенный в темно-синий цвет, выглядел более гостеприимным: на смену царившей здесь тевтонской безликости пришла английская сердечность. Этой зимой в уютном и дружелюбном моторхоуме Williams было много улыбок.

Как всегда, команда без раскочки взялась за дело — приступила к обкатке мотора Cosworth CA2006, подбирала настройки, проверяла работу систем и знакомилась с резиной Bridgestone.

«Наши первые совместные тесты прошли великолепно, — сказал технический директор Сэм Майкл. — Мы смогли провести основательные исследования, и это делает честь всем сотрудникам из Гроува и Нортхемптона. Мы намотали немало километров, добились заметного прогресса в настройках, лучше узнали резину Bridgestone, а машина хорошо реагировала на «восьмерки»».

Это были первые дорожные испытания моторов Cosworth, так что небольшие сбои гидравлики и пневматики — вполне естественное явление, но в целом машины были надежны.

Саймон Корбин, главный инженер Cosworth по программе Ф1, сказал: «Первые тесты на трассе имели огромное значение, так как они позволили выявить проблемы взаимодействия шасси и мотора. В результа-

ТРАССА БАРСЕЛОНА, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Энди Приол	29.11	12	1:45,240
Нико Росберг	29.11	64	1:20,455
	30.11	18	1:20,444
	1.12	44	1:17,805
Марк Уэббер	30.11	70	1:19,625
	1.12	66	1:17,282

ТРАССА ХЕРЕС, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Нараин Картикеян	7.12	49	1:20,291
	14.12	38	1:19,163
	16.12	40	1:20,872
Нико Росберг	7.12	62	1:20,644
	8.12	38	1:20,468
	9.12	37	1:19,184
	11.12	106	1:30,439
	15.12	48	1:20,593
	16.12	78	1:18,902
Марк Уэббер	8.12	46	1:20,336
	9.12	56	1:19,686
	14.12	48	1:19,552
	15.12	26	1:21,452

те мы расширили список стоящих перед нами задач. Работа над новым мотором идет успешно, и мы пока не видим в нем существенных недостатков».

“



**“МЫ ДОБИЛИСЬ
ЗАМЕТНОГО ПРОГРЕССА
В НАСТРОЙКАХ, ЛУЧШЕ
УЗНАЛИ ШИНЫ
BRIDGESTONE, А МАШИНА
ХОРОШО РЕАГИРОВАЛА
НА «ВОСЬМЕРКИ»”**

Сэм Майкл, технический директор

”

В первую неделю тестов на один день к гонщикам присоединился Нараин Картикеян, хотя он вряд ли займет место третьего пилота. Несмотря на разворот, индус вписался в работу команды, и его пригласили провести с Williams еще два дня в последнюю неделю тестов.

Еще многое предстоит сделать, но складывается впечатление, что междоусобные войны в Williams закончились и команда наконец может работать как единое целое. «Мы еще только знакомимся с Bridgestone, — признался Уэббер. — Мы все еще привыкаем к «восьмеркам» и прорабатываем различные характеристики. Но тесты были успешными, и это для нас хорошее начало».



WILLIAMS

Уэббер (вверху) с жаром говорил о результатах тестов

Программа тестов: мониторинг надежности двигателя; проверка систем; знакомство с новой резиной

HONDA

В Honda остались довольны

Программа тестов: обкатка «восьмерки»; испытания шин; оценка эффективности аэродинамики; доводка шасси (модель 006)



С о сменой хозяина изменился и оттенок белого окраса машин Honda: уже в Испании ярко-белый цвет B.A.R уступил место кремовому оттенку Honda Racing, навевающему воспоминания о машинах Honda 60-х годов. Это говорит о том, что Honda обращает внимание на все – вплоть до мелочей.

В Барселону команда привезла целых три варианта шасси: машину 2004 года – 006 с мотором V10; 007-ю 2005 года с прошлогодним мотором V10 и концепт-кар с мотором V8.

Короткие тесты машины 2004 года – вероятно, свидетельство проблем, с которыми Honda не справилась до сих пор. Технический директор Джефф Уиллис признал, что команда привезла эту машину для того, чтобы с ее помощью попытаться исправить некоторые характерные для 007-й недостатки в управляемости, прежде чем представить новую RA106. Уиллис сказал, что работа с 006-й была полезна, но команда все же пока не до конца

ТРАССА
БАРСЕЛОНА, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Дженсон Баттон	30.11	97	1:14,111
	1.12	94	1:14,145
	2.12	23	1:30,807
Энтони Дэвидсон	30.11	37	1:19,231
	1.12	78	1:15,273
	2.12	48	1:25,542

ТРАССА
ХЕРЕС, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Дженсон Баттон	8.12	74	1:19,092
	9.12	125	1:19,370
	16.12	86	1:19,634
Адам Кэрролл	14.12	86	1:21,559
	15.12	93	1:20,172
Энтони Дэвидсон	7.12	103	1:20,144
	9.12	100	1:20,170
	14.12	94	1:20,140
	15.12	115	1:19,892
	16.12	81	1:18,944
Джеймс Росситер	7.12	39	1:20,978
	8.12	67	1:20,606

«Обнадеживает то, что в один из дней мы показали лучшее время из всех, кто работал с «восьмерками», – сказал Дженсон Баттон. Он положительно отозвался о новом мощном двигателе Honda: «Мотор работал очень хорошо, с ним не было никаких проблем, и это радует. Но нам еще многое надо сделать».

За три недели «восьмерки» Honda накрутили около 6000 км, и их надежность порадовала команду; незначительные сбои возникли лишь в работе коробки передач.

В Хересе к команде подключился тест-пилот Адам Кэрролл, который впервые опробовал V8. «Небольшие проблемы проявились лишь после того, как наши агрегаты прошли приличную дистанцию, – сказал Марк Эллис, главный инженер, отвечающий за тесты. – Но в целом мы очень довольны надежностью и эффективностью нового мотора и коробки передач». ▽

F1 RACING ДЕСЯТЬ САМЫХ
...ПОПУЛЯРНЫХ ТЕСТОВЫХ
ТРАСС 2005 ГОДА

- 01 Херес, 43 дня
- 02 Фьорано, 43 дня
- 03 Каталония, 34 дня
- 04 Поль Рикар, 24 дня
- 05 Валенсия, 22 дня
- 06 Муджелло, 18 дней
- 07 Силверстоун, 18 дней
- 08 Монца, 17 дней
- 09 Валлелунга, 15 дней
- 10 Мизано, 8 дней

понимает суть проблем, преследующих 007-ю.

006-я была затем отправлена на базу, и в Хересе команда испытывала ставший традиционным «концепт-кар» – гибридный шасси 007 (с передком 2005 года), трансмиссия, задней подвески и мотора V8 образца 2006 года. Дженсон Баттон и Энтони Дэвидсон обкатывали мотор, одновременно выполняя обширную программу испытания шин и элементов аэродинамики.



“ОБНАДЕЖИВАЕТ ТО, ЧТО В ОДИН ИЗ ДНЕЙ МЫ ПОКАЗАЛИ ЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ СРЕДИ ТЕХ, КТО ИСПЫТЫВАЛ «ВОСЬМЕРКИ». НАШ МОТОР РАБОТАЛ ОТЛИЧНО”
Дженсон Баттон, гонщик

В Испании Red Bull Racing была вынуждена ограничиться весьма скромной программой тестов, так как до середины декабря, когда RB2 была впервые опробована в Силверстоуне, у команды не было доступа к «восьмеркам» Ferrari.

В связи с этим в Барселону команда привезла трех гонщиков, а в Хересе провела всего одну неделю тестов на двух машинах с Дэвидом Култардом и Кристианом Клином.

Наблюдавший за ходом тестов руководитель команды Кристиан Хорнер выглядел совершенно невозмутимым. «В этом сезоне все будет по-другому», — сказал он. — Впервые с момента основания команды (*начиная со Stewart Grand Prix*) на машине не будет мотора Cosworth. Для того чтобы воспроизвести мощность «восьмерки», нам пришлось использовать «придушенные» «десятки», но некоторые узлы ориентированы на RB2. В этом отношении тесты были очень полезны».

Технический директор Марк Смит также присутствовал на тестах. Он высоко оценил результаты работы инженерного отдела в прошедшем году. В середине апреля в команду придет Эйдриан Ньюи, так что у Смита есть все основания с оптимизмом смотреть в будущее. «В Red Bull самая сильная команда инженеров из всех, где мне доводилось работать», — заявил Смит (*перешедший из Renault*). — Думаю, в этом сезоне мы обойдем Ferrari. Эйдриан не участвовал в

создании RB2, но в ходе сезона его помощь будет неоценима».

На тестах Red Bull использовала «десятки» Cosworth, чтобы разобраться с тем, как новые двигатели повлияют на работу систем управления и машины в целом. Команда также тестировала некоторые смеси и модели шин Michelin, работала над настройками и аэродинамикой.

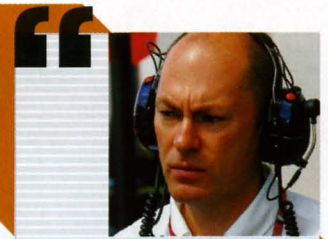
Основная задача Хорнера в этом сезоне — обеспечить эффективную трансформацию

ТРАССА БАРСЕЛОНА, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Дэвид Култард	30.11	62	1:18,392
	1.12	85	1:18,318
Роберт Дорнбос	29.11	54	1:20,703
	1.12	110	1:19,114
Кристиан Клин	29.11	44	1:17,567
	30.11	89	1:18,471

ТРАССА ХЕРЕС, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Дэвид Култард	8.12	48	1:20,857
	9.12	104	1:21,113
Кристиан Клин	7.12	70	1:20,581
	8.12	11	1:21,023



“В RED BULL САМАЯ СИЛЬНАЯ КОМАНДА ИНЖЕНЕРОВ ИЗ ВСЕХ, ГДЕ МНЕ ДОВОДИЛОСЬ РАБОТАТЬ”

Марк Смит, технический директор

разнородных групп быстрорастущего технического отдела в единое целое. Главная роль отводится Марку Смигу, но только опытный управленец сможет правильно распределить обязанности между Эйдрианом Ньюи и Робом Маршаллом — новым главным конструктором, который этой весной перейдет в Red Bull из Renault. Но Red Bull обладает скрытой силой — если RB2 оправдает ожидания и будет быстр и эффективен, то RBR сможет побороться за место под солнцем.

«Наша цель — и нам по силам ее достичь — это подиумы», — сказал Хорнер.



RED BULL RACING

Команда была вынуждена использовать «придушенные» V10

Программа тестов: работа над настройками, аэродинамикой; проверка вспомогательных узлов; тестирование смесей и покрышек

BMW-Sauber

Первое впечатление:
медленно, но верно

Программа тестов: интеграция двигателя и шасси; выявление недостатков в оборудовании и программном обеспечении



“«ВОСЬМЕРКИ» ОЧЕНЬ СЛОЖНО СРАВНИВАТЬ С «ДЕСЯТКАМИ», НО Я ОЖИДАЛ ОТ НИХ МЕНЬШЕЙ МОЩНОСТИ И ДУМАЛ, ЧТО ВИБРАЦИЯ БУДЕТ БОЛЬШЕ»
Жак Вильнёв, гонщик

Все пока только в очень приблизительном виде. В паддоке запаркованы девственно белые грузовики, а инженеры Sauber и BMW по-прежнему разгуливают в старой униформе.

С приходом BMW денег заметно не прибавилось, и, учитывая, сколько еще предстоит всего сделать, знаменитый прагматизм Sauber, похоже, найдет себе применение и в переименованной команде. Во всяком случае, баварцы явно не собираются отступать от своих излюбленных принципов, когда сначала нужно полностью переделать весь фундамент, прежде чем покрыть здание новой крышей.

Да, особых перемен в BMW-Sauber этой зимой не видно. Как и прежде, команда работает с одной-единственной машиной, за рулем которой львиную долю испытаний

проводит Ник Хайдфельд. Жак Вильнёв, контракт которого был подтвержден лишь во время первых тестовых недель в Барселоне, появился на трассе в Хересе и, похоже, легко пережил период неопределенности.

Его комментарии по поводу новой мюнхенской «восьмерки» так и светятся оптимизмом: «Трудно сравнивать моторы V8 и V10, но я ожидал большей потери мощности, больших вибраций. Едет с новым мотором неплохо, хотя мощности немного недостает».

Главной задачей первых тестовых недель было убедиться в том, что мотор BMW P86 нормально «встал» на шасси Sauber C24 — ведь оно было создано в расчете на электронику и гидравлику Magneti Marelli, а BMW использует собственные системы. Времени на

F1 RACING ДЕСЯТЬ ЛУЧШИХ ...ТЕСТ-ПИЛОТОВ

- 01 Алекс Вурц
- 02 Энтони Дэвидсон
- 03 Педро де ла Роса
- 04 Рикардо Зонта
- 05 Марк Жене
- 06 Лука Бадер
- 07 Антонио Пиццония
- 08 Оливье Панис
- 09 Адам Кэрролл
- 10 Франк Монтани

то, чтобы заставить шасси и мотор «говорить» на одном языке, пришлось потратить немало.

Сработаться нужно и двум отделениям, немецкому и швейцарскому. Первые признаки намечающегося единения проявились не сразу: BMW приступила к подбору сотни новых сотрудников для работы в Хинвиле, где они потихоньку вливаются в коллектив. Выделить, где ветераны, а где новобранцы, не просто, и похоже на то, что две эти группы вполне нормально взаимодействуют. «Все складывается само собой», — подтверждают инсайдеры.

«Прошлый сезон Sauber закончила в Кубке конструкторов восьмой, — говорит Ник Хайдфельд. — В этом году наша цель подняться в первую шестерку — и нам это вполне по силам».

Прогресс в делах команды заметен — но достаточно ли этого для более чем амбициозного владельца. ▷

ТРАССА БАРСЕЛОНА, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Ник Хайдфельд	28.11	30	1:21,356
	29.11	28	1:21,014
	30.11	69	1:17,559

ТРАССА ХЕРЕС, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Ник Хайдфельд	13.12	86	1:20,788
	14.12	76	1:20,326
	15.12	39	1:20,701
Жак Вильнёв	8.12	64	1:21,688
	9.12	87	1:19,869
	10.12	102	1:18,749

В прошлом году складывалось впечатление, что новый владелец Jordan Алекс Шнайдер не горит желанием тратить свои деньги, поэтому нам было особенно приятно видеть команду Midland, отработавшую на тестах в Хересе целую неделю. Во времена Эдди Джордана она не могла позволить себе такую роскошь.

Более того, машины щеголяли новой красно-бело-серой окраской — хотя, если учесть, что машины Toyota, Honda и, пожалуй, McLaren тоже выдержаны в красно-белой гамме, возникает ощущение, что эта комбинация цветов уже стала слишком банальной. Тем не менее все свидетельствует о том, что желтые Jordan остались в прошлом и что Midland приступает к полноценной работе в Ф1.

Шасси, спроектированное Dallara и изготовленное Midland, появится только в феврале, так что на тестах команда в основном занималась отладкой своего нового восьмицилиндрового мотора Toyota. На тесты Midland привезла две машины: модель 2005 года с мотором V10 и EJ15B, на которую установили новую «восьмерку» Toyota. Как и BMW-Sauber, команда приехала на тесты, чтобы убедиться в сочетаемости мотора и шасси, проверить работу необходимых вспомогательных элементов. В течение нескольких дней гонщики тестировали различные системы, собирали данные



ТРАССА
ХЕРЕС, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Кристиан Алберс	7.12	52	1:23,203
	9.12	65	1:19,948
	10.12	26	1:22,678
	11.12	38	1:33,317
Томас Бьяджи	7.12	90	1:21,878
Фабрицио дель Монте	10.12	28	1:24,334
Джеффри ван Хойдонк	8.12	80	1:21,628
Роман Русинов	10.12	30	1:21,975
Тьяго Монтейру	8.12	21	1:24,355
	9.12	62	1:20,442
	11.12	51	1:32,373
Маркус Винкельхок	10.12	53	1:20,848

MIDLAND

Томас Бьяджи (на фото) принял участие в тестах

Программа тестов: проверка вспомогательных систем; сбор данных по аэродинамике; шинная программа.

Решение итальянской команды Red Bull в 2006 году использовать мотор V10 с ограниченной мощностью вместо общепринятых «восьмерок» вызвало шквал критики. Многие инженеры из других команд считают, что решение STR идет вразрез с принципами, лежащими в основе правила об использовании «десяток», которое было принято как раз для того, чтобы Minardi смогла выступить в сезоне 2006 года с мотором старого образца. Превратившись в STR, она под завязку накачана деньгами Red Bull и надеется выйти на конкурентоспособный уровень, так что, может статься, нам будет сложно оценить, насколько у нее подрезаны крылья.

«Нам будет нелегко оценивать STR, — ска-

зал технический директор Red Bull Racing Марк Смит. — Если в начале сезона они появятся в середине пелетона, будет очень сложно дать объективную оценку. Вероятно, если бы команда не перешла в другие руки, можно было бы с большей уверенностью судить о влиянии двигателя. Позволят ли ей новые ресурсы значительно продвинуться вперед?»

Главный моторист Toyota Лука Марморини добавил: «Надеюсь, FIA осознает, что «десятки» с ограниченной мощностью будут намного лучше «восьмерок»».

Размер рестриктора «десяток» STR (он хо-

ТРАССА
БАРСЕЛОНА, ИСПАНИЯ

Гонщик	Дата	Круги	Время
Витантонио Лиуцци	29.11	69	1:19,756
	30.11	58	1:19,231
Скотт Спид	1.12	82	1:19,053

рошо виден во входном отверстии воздухозаборника) составляет 77 мм, скорость вращения коленвала ограничена 16 700 об/мин, что, по мнению заводских команд, дает STR слишком большое преимущество. Они считают, что размер отверстия рестриктора не должен превышать 50 мм, а скорость вращения — 15 000 об/мин.

Однако говорить о том, что Toro Rosso сразу же окажется в середине пелетона только потому, что у команды нет проблем с финансированием, еще рано. На тестах в Барселоне они прошли всего 320 км, а в 2006 году им придется ездить на модифицированных Minardi PS05.

«Моя задача на 2006 год — всеми силами способствовать росту команды, — сказал Скотт Спид. — Хотя команды независимы, они должны немного помогать друг другу — так они добьются успеха».

Еще один непростой сезон для ребят из Фаэнцы. **FO**

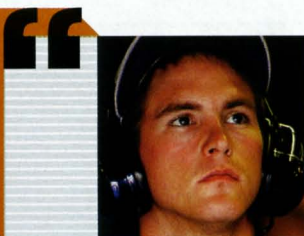
“ДВИГАТЕЛЬ РАБОТАЛ ТАК, КАК МЫ И ОЖИДАЛИ, И У НАС НЕ БЫЛО ПРОБЛЕМ С НАДЕЖНОСТЬЮ”

Джеймс Ки, технический директор



SCUDERIA TORO ROSSO

Соперники критикуют «десятки» STR



“ХОТЯ RED BULL И STR — НЕЗАВИСИМЫЕ КОМАНДЫ, ОНИ ДОЛЖНЫ НЕМНОГО ПОМОГАТЬ ДРУГ ДРУГУ, ТАК ОНИ ДОБЬЮТСЯ УСПЕХА”

Скотт Спид, гонщик

Программа тестов: обкатка «придушенных» Cosworth V10; знакомство с шинами Michelin



Как на духу...

Слово Эдди Джордану...

Боже, как быстро пролетел первый год, когда я не был главой команды. И только сейчас я осознал, что чемпионат 2006 года начнется без Jordan. MF1 Racing – частная команда, и миссия ей предстоит трудная, но, возможно, не такая уж невыполнимая. Желая им успехов – я буду за вас болеть.

Трудно предположить, что за титул чемпиона-2006 будет бороться еще кто-то, кроме Алонсо, Райккёнена и... Михаэля. В прошлом году Ferrari ослабила хватку, чем и воспользовались два великолепных молодых гонщика. Но ошибается тот, кто недооценивает Михаэля Шумахера. Не может быть, чтобы в Маранелло второй год подряд построили плохую машину, а что касается Шуми, так он до сих пор жаждет побед и по-прежнему грозен. Ему предстоит сражаться с целой плеядой соперников, не уступающих ему ни в чем, – и это просто фантастика! Предстоит настоящая гоночная битва, и я жду ее с нетерпением.

Каждый сезон приносит сюрпризы, но я люблю их предсказывать и иногда даже позволяю себе сыграть на тотализаторе. Я ожидаю, что скорость Toyota будет расти, и предвижу подъем Honda, поскольку теперь контроль над командой перешел в руки автоконцерна. И пора перестать клеветать Дженсона: ему нужна поддержка, и тогда он даже сможет вмешаться в спор за титул. И, конечно, полагаю, мы увидим, как Физи увеличит счет своих побед.

Надо сказать, что в целом все складывается

неплохо. Дела спорта идут в гору, между командами даже установилось некое подобие мира и согласия, поскольку теперь они вместе работают ради общей цели: добиваться успехов на трассе, а также нравиться болельщикам и спонсорам.

Под конец я хотел бы поделиться одним долгосрочным прогнозом. Я не сомневаюсь, что в грядущем внуки наших внуков, изучая экономику и обращаясь к примерам прошлого, будут особое внимание уделять деятельности Бернарда Чарльза Эклстоуна. Я спраши-

„Не может быть, чтобы в Маранелло второй год подряд построили плохую машину“

ваю себя: были ли в истории еще прецеденты, когда один и тот же человек четыре раза продавал один и тот же бизнес, при этом единолично срывая неслабый куш, но неизменно сохраняя абсолютный контроль над этим самым бизнесом? Тем более если вспомнить точку зрения незабвенного Кена Тиррела, утверждавшего, что вообще-то все это никогда Берни даже и не принадлежало!

Да, Берни, ты жесткий парень, но надо отдать тебе должное. Только у тебя всегда хватало воли все тянуть на себе. Блестящий результат!

ФОТОФИНИШ Флав и Алонсо: счастья краткий миг...

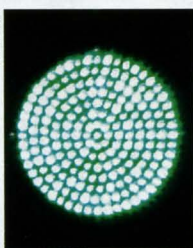


Ирония судьбы: сегодня Алонсо мило улыбается, а завтра – уходит в McLaren. Интересно, Рон заставит его подстричься или хотя бы причесаться?

ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ...

Не пропустите, это должен знать каждый болельщик: подробнейший прогноз F1 Racing на предстоящий сезон. Все команды, все гонщики и все самые важные новости 2006 года!

Следующий номер поступит в продажу 25.02.2006



ОТ НАШЕГО ВНЕДРЕННОГО АГЕНТА

Дорогой Фернандо!

Резкий ты парень, как я погляжу. Давно ли ты обнимался со старым добрым Флаво на подиуме в Шанхае, а теперь уже трешься возле Рона, приманившего тебя деньжищами от Vodafone: через год сделаешь ручкой Renault и вприпрыжку рванешь в Mercedes. В общем, молодой, да ранний. И откуда в тебе это? Из-за тебя теперь в умах Кимстера и Монти царит смятение, которое, должно быть, во время рождественских каникул они пытались как-то заесть праздничным пудингом.

И что теперь? Второй чемпионский титул выиграть еще труднее, чем первый, а контракт с McLaren только осложнил ситуацию. Разумеется, за последние 10 лет Шуми полностью ниспроверг все прежние традиции, но хочу тебе напомнить, что, например, Джек Брэбем выиграл два чемпионата подряд в 1959-60 гг., а следующим, кому это удалось, был Ален Прост лишь в 1985-86-м. Конечно, в 2006-м, вполне возможно, ты будешь в первых рядах, но еще неизвестно, чего ждать от нового моторчика Renault V8.

Кстати, мой тебе совет: берегись этого очередного финна, Ковалайнена. Он просто молодец и в 2007-м вполне может заменить тебя или Физи, если только в судьбе твоего напарника не произойдут какие-нибудь чудесные перемены. И если Кими действительно уйдет из McLaren, то, возможно, вместе с тобой комбез с логотипами Vodafone напялит Льюис Хэмилтон (конечно, при условии, что Монти переметнется в Scuderia имени Маттеица).

Н-да, кажется, мешая водку с Red Bull, сегодня я ошибся в пропорциях...

Доброжелатель

См. Паддок, с. 14