



released by BOG

[s.can.all@gmail.com]

САМЫЙ ПОПУЛЯРНЫЙ ЖУРНАЛ О ФОРМУЛЕ 1

РУССКАЯ РЕДАКЦИЯ F1 RACING

F1

RACING

МАРТ 2006 WWW.F1RACING.RU

ЭКСКЛЮЗИВ

КОМАНДА SCHUMI F1

МОЖЕТ ВЫЙТИ НА СТАРТ
УЖЕ В 2007 ГОДУ

ТРУЛЛИ МЕЧТАЕТ О ТИТУЛЕ?

ИМЕЕТ ПОЛНОЕ ПРАВО!

ЗИМНИЙ ВЕЧЕР В...

КАК НЫНЕ ВЫГЛЯДЯТ
ПРЕЗЕНТАЦИИ В Ф1

ЭКСКЛЮЗИВ КОЛОНКА
МАКСА МОСЛИ – В F1 RACING
НАЧИНАЯ С ЭТОГО НОМЕРА



ПРОГНОЗ СЕЗОНА-2006

В роли оракулов: Найджел Мэнселл, Джоди Шектер,
Эдди Джордан, Пэт Симондс и Марри Уокер



РЕДАКЦИЯ

главный редактор
Андрей Ларинин

выпускающий редактор
Андрей Лось

редактор
Александр Кабановский

литературная редакция
Елена Эйдинова
Татьяна Захарова

корректор
Марина Ионова

переводчик
Ирина Ветохина

и. о. директора по рекламе
Евгения Багранцева

менеджер по маркетингу
Анастасия Залогина

арт-директор
Витаутас Черняускас

ответственный секретарь
Анна Берзина

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 Возник

менеджеры
по распространению
Ольга Золина
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

Нас ждет невероятный сезон!

Никому — подчеркиваю, никому — не дано предугадать, кто выиграет чемпионат(ы) мира в 2006 году. Переход на 2,4-литровые моторы V8 и разрешение менять шины делают Формулу 1 совершенно непредсказуемой.

Впрочем, есть и такие, кому кажется, будто они знают ответы на все вопросы. Мы решили собрать пятерку таких предсказателей (см. колонку «Авторы» справа) и попросили их аргументировать свои мнения. Что они и сделали! Команда за командой, машина за машиной, гонщик за гонщиком — они сказали все, что думают, и у вас есть исключительная возможность познакомиться с комментариями наших экспертов. И не сомневайтесь: эти страницы (начиная с 32-й) будут внимательно изучать все, кто населяет паддоки Больших призов!

Двое из пятерки наших спорщиков, Эдди Джордан и Марри Уокер, и раньше готовили для *F1 Racing* свои материалы. Марри писал остроумные и точные предгоночные прогнозы, когда работал комментатором на телеканале ITV (с 1997 по 2002 год). Откровенные комментарии Эдди «Как на духу...» (с. 130) украшают журнал и сегодня.

Ну а в этом номере у нас дебютирует еще один колумнист, и никому — подчеркиваю, никому — из тех, кто хочет знать, что происходит в высших эшелонах гоночной власти, не следовало бы пропускать этот материал, тем более сейчас, когда FIA явно начала действовать, дожидаясь бунтующих автопроизводителей.

Кстати, единства в рядах последних что-то не наблюдается, и даже ходят слухи, будто Renault не прочь перейти на сторону FIA, но связана с остальными автоконцернами, представленными в Ф1, неким соглашением, не позволяющим ей это сделать.

Судя по сугубо деловому стилю, в котором была выдержана презентация российской команды, здесь настроены на серьезную работу в 2006 году



Мы побывали на презентации французской команды и убедились, что она а) не помышляет об уходе из Ф1 — по крайней мере, пока и б) считает свои затраты едва ли не тщательнее, чем Алекс Шнайдер, владелец куда более скромной российской команды, только дебютирующей в Ф1. Вот, сравните сами — с. 104.

АНДРЕЙ ЛАРИН,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Авторы

Найджел Мэнселл

Пятерку экспертов, предлагающих вам свой прогноз сезона, открывает чемпион мира 1992 года, победитель 31 Гран При. Обратите внимание — свои знаменитые усы он давно сбрил. Но это его несколько не испортило



Марри Уокер

Не знаем точно, когда было сделано это его фото, но он практически не изменился за 57 лет. Да, его первым Гран При был британский 1949 года — тогда он работал диктором по автодрому



Джоди Шектер

Баков у Джоди (фото сделано в 1974 году) давно уже нет, так же как и усов у Мэнселла. Ему 56, он почти не изменился за прошедшие годы и снова проявляет интерес к Формуле 1. Вот только сейчас он работает фермером. Правда-правда!



Эдди Джордан

А ты что здесь делаешь, Эдди?! Ну как же без него, ведь он по-прежнему все такой же искренний и рассудительный. И потому Эдди, с недавних пор постоянный колумнист *F1 Racing*, делится с вами своими мыслями о предстоящем сезоне



Пэт Симондс

На его визитке написано «главный инженер, Renault F1», но он жил в Энстоуне уже тогда, когда Господь Бог был еще мальчиком. Помните Benetton (на фото)? Вот! Но Пэт работал там еще в те времена, когда эта команда звалась Toleman



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 (Беликобритания).

Печать — Полиграфический комплекс «Пушкинская площадь»

Полиграфический комплекс «Пушкинская площадь» тел: (495) 781-1010, www.rkpr.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
Март 2006

Тираж 60 000 экз.
Подписной индекс — 11165
Цена свободная

НАШИ РУБРИКИ

- 3 **КОЛОНКА РЕДАКТОРА**
Заметили, у нас появился новый автор по фамилии Мосли?
- 8 **ПАДДОК**
О тайных планах Шумахера и кое-каких секретах мотористов
- 16 **ПИТЕР УИНДЗОР**
Кто ясно мыслит, тот ясно излагает. Майк Гаскойн – из таких...
- 26 **АЛАН ХЕНРИ**
Ferrari вдруг решила назваться частной командой. С чего бы это?
- 28 **МАКС МОСЛИ**
Дебют президента FIA в качестве колумниста. Предвидим споры...
- 30 **ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ**
Смелее высказывайте свое мнение!
- 110 **Ф1 НА ОДИН: ФРАНЦ ТОСТ**
Глава Toro Rosso рвется в бой!
- 130 **ЧЕРНЫЙ ФЛАГ**
Ф1 глазами Эдди Джордана и нашего Доброжелателя

НАШИ СТАТЬИ

- 32 **ПРОГНОЗ СЕЗОНА-2006**
Найджел Мэнселл, Марри Уокер, Джоди Шектер, Эдди Джордан и Пэт Симондс обсуждают каждую команду, каждого гонщика. Это интересно!
- 78 **ДВА ЧАСА НА СКОРОСТЯХ ЗА 300**
Краткий курс Ф1: накануне сезона поговорим о главном
- 84 **ВСЕ ТРАССЫ ЧЕМПИОНАТА-2006**
Ваш путеводитель по этапам Формулы 1
- 92 **СМОТРИТЕ, КТО ПРИШЕЛ! И КТО УШЕЛ...**
Обретения и потери команд Формулы 1
- 96 **ЯРНО И ЕГО МЕЧТЫ О ТИТУЛЕ**
Римские каникулы вместе с Трулли
- 104 **ЗИМНИЙ ВЕЧЕР В...**
Презентации – как они выглядят в наши дни
- 112 **ДЖОРДЖ ХАРИСОН И ФОРМУЛА 1**
Забывтое интервью с легендарным экс-битлом
- 120 **САМ СЕБЕ КОНСТРУКТОР**
Немногом удавалось добиться успеха за рулем собственных машин

БОЛЬШИЕ ПРИЗЫ

- 126 Накануне **ГП БАХРЕЙНА**: пыль столбом
- 128 Накануне **ГП МАЛАЙЗИИ**: будет жарко!

Фото на обложке: Alister Thorpe; Glenn Dunbar/LAT
Фото в номере: Darren Heath; Glenn Dunbar/LAT; Mark Thompson/Getty Images; Alister Thorpe, Андрей Ларинин, Витас Черняускас
Особая благодарность: Ben Agathangelou, Charlotte Anderson, Emma Bearpark, Pat Behar, Edna Bow, Andy Bothwell, Hanspeter Brack, Ann Bradshaw, Richard Bremner, Dan Brockway, Gary Brogden, Lewis Butler, Jean-Francois Caubet, Lucio Cavuto, Hugh Chambers, Chris Chapple, Liam Clogger, Didier Coton, Steve Copley, Nicki Dance, Mark Gallagher, Ross Gregory, Jason Harris, Chris Hughes, Ellen Kolby, John Leach, Bradley Lord, Andrew MacFarlan, Ruth Mathewson, Tracy Novak, Ian Phillips, Dave Pitchforth, Jon Quirk, Nav Sidhu, Patrizia Spinelli, Katie Swinton-Clark, Helen Temple-Rist, Pat Tozer, Katie Tweedle, Katie Tyler, Fabiana Valenti, Paul van Veggel, Alistair Watkins, Charlie Whiting, Claire Williams, Richard Woods, Наталья Меньшиной, Ванессе Леви, Елене Александровой

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

32 ПРОГНОЗ СЕЗОНА-2006

Шектер, Джордан, Мэнселл, Уокер и Симондс высказывают свои мнения обо всех командах и обо всех гонщиках



F1 RACING

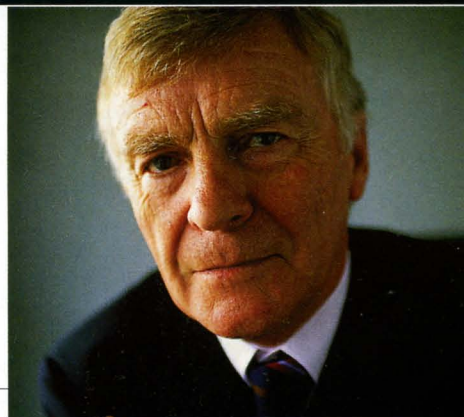
ВЫПИСЫВАЙТЕ
F1 RACING!
с. 119

↓ ТЕМЫ НОМЕРА

28

**ТОЛЬКО У НАС!
МИСТЕР МОСЛИ
ПОДАЛСЯ
В ПУБЛИЦИСТЫ!**

Президент режет
правду-матку –
и кое-кому это
не понравится



8

**КОМАНДА
SCHUMI F1?**

Может ли
Михаэль Шумахер стать
владельцем
команды Ф1?
Легко! – считает
Эдди Джордан



104

**В МОНАКО –
ХОРОШАЯ ПОГОДА,
А В СИЛВЕРСТОУНЕ –
ТУМАН, ТУМАН, ТУМАН...**

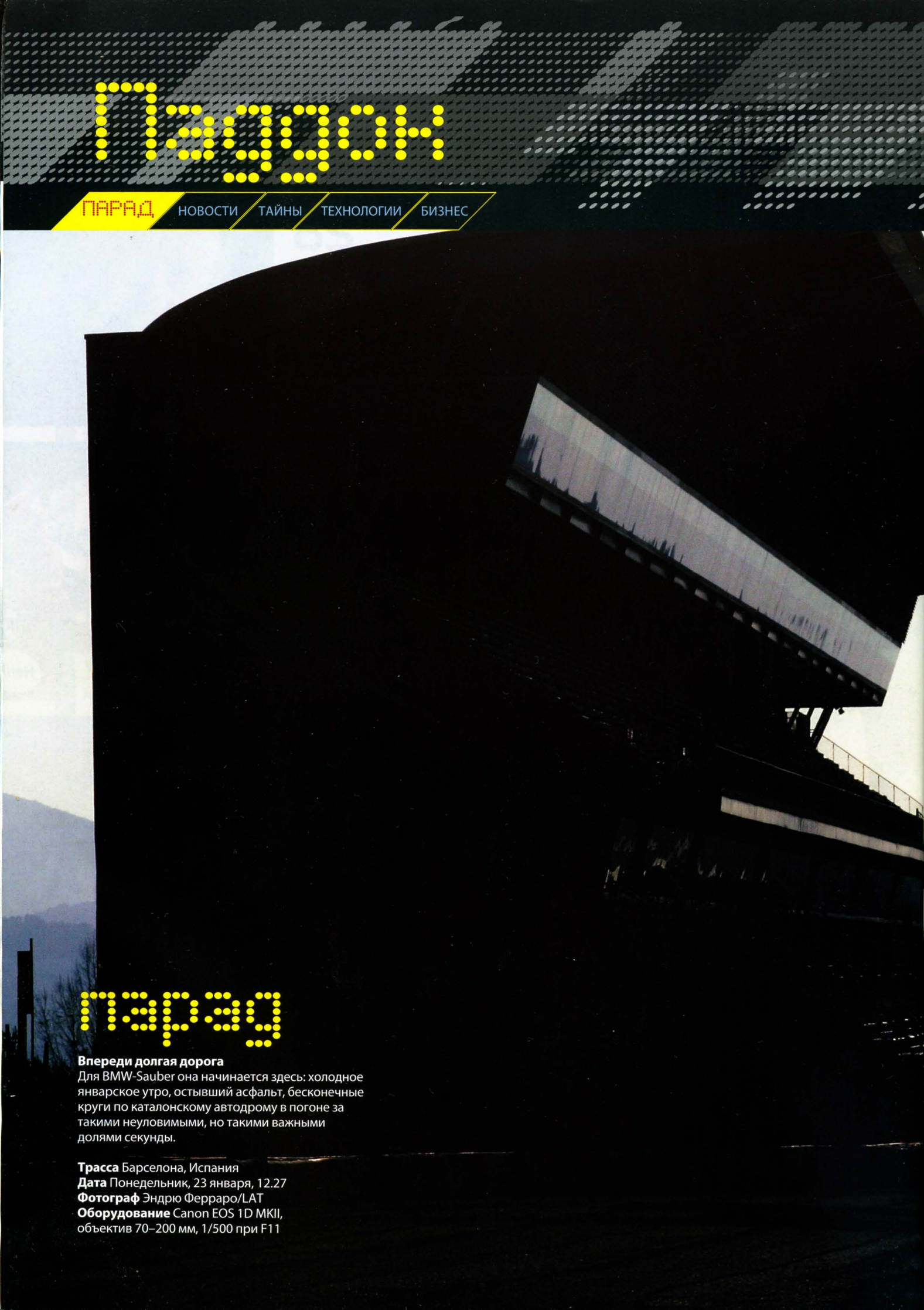
За одну неделю мы побывали
на презентациях двух команд



96

ТРУЛЛИ ГРЕЗИТ О ТИТУЛЕ?
Мечтать не вредно, но, с другой
стороны, всякое бывает...





парад

ПАРАД

НОВОСТИ

ТАЙНЫ

ТЕХНОЛОГИИ

БИЗНЕС

парад

Вперед долгая дорога

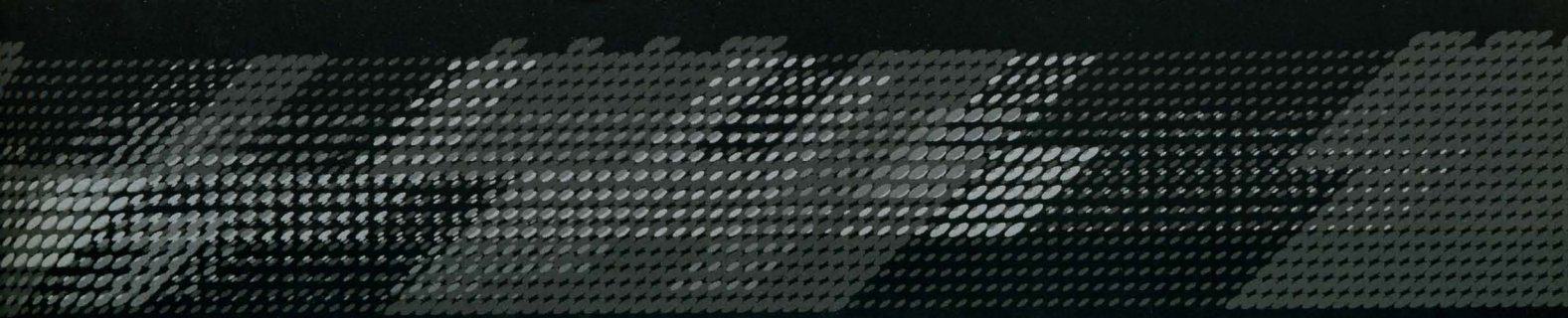
Для BMW-Sauber она начинается здесь: холодное январское утро, остывший асфальт, бесконечные круги по каталонскому автодрому в погоне за такими неуловимыми, но такими важными долями секунды.

Трасса Барселона, Испания

Дата Понедельник, 23 января, 12.27

Фотограф Эндрю Ферраро/LAT

Оборудование Canon EOS 1D MKII,
объектив 70–200 мм, 1/500 при F11





Монти: Жду предложений

Монтойя может покинуть McLaren в конце 2006 года. «Я оцениваю варианты, — подтверждает он. — Не хочу ждать, пока Рон Деннис определится». Он может воссоединиться с Эйдрианом Ньюи в Red Bull Racing



Только представьте: Шуми — владелец команды, а Брон — ее глава

КОМАНДА МЕЧТЫ

ДА ЗДРАВСТВУЕТ SCHUMI F1!

Как считает наш колумнист Эдди Джордан, в Ф1 может появиться команда Schumacher-VW

Согласно распространенной точке зрения, пережив сезон разочарований в 2005 году, Михаэль Шумахер мечтает вернуть себе славу, завоевав чемпионский титул-2006 (или, по крайней мере, подобравшись к нему вплотную). И сегодня, когда снова можно менять шины, что позволит Bridgestone блистать вновь, кому по силам помешать в этом Шуми?

Даже в свои 37 единственное, без чего Михаэль жить не может, — это гонки Формулы 1. Но времена меняются и для Ferrari. Бедствующий Fiat уже не в состоянии, как прежде, обеспечи-

вать потребности команды. Жану Тодту (ныне он руководит всей Ferrari, включая отделение легковых машин) 25 февраля исполняется 60, и он уже не может заниматься делами Ф1 на прежнем уровне; а Toyota, Honda и BMW в ближайшие годы превзойдут Скудерию по уровню инвестиций в спорт.

Пэт Симондс, главный инженер Renault и один из пяти экспертов F1 Racing, предлагающих свое «введение в сезон» (см. с. 32),

сказал нам: «Я даже не исключаю, что он (Шумахер) скорее решится принять новый вызов с другой командой, чем просто уйти».

А по мнению нашего постоянного колумниста (и еще одного из экспертов) Эдди Джордана, именно это Михаэль и собирается сделать.

«Я не говорю, что это обязательно случится, — сказал Эдди, —

У Тодта столько обязанностей в Ferrari, что, может, пора ими и поделиться?



но уверен, что такой вариант обсуждается, и вполне допускаю, что Михаэль именно так и поступит. Он по-прежнему весьма влиятельная фигура в Ф1, его имя стоит немало. Перед Шуми могут открыться такие двери, куда не в силах достучаться другие. Я не удивлюсь, если он сумеет уговорить Volkswagen — или его бренд Audi — сесть к столу Ф1. Team Schumacher Audi F1 или Team Schumacher Volkswagen F1 наверняка вызовет огромный интерес в Германии — и в мире.

Трудно в это поверить? Не забывайте, что именно Джордан



Торо Rosso выходит на арену

Новенькое шасси STR01 команды Scuderia Toro Rosso в феврале представлено в Хересе. И несмотря на все опровержения, в его облике явно просматриваются черты прошлогоднего шасси Red Bull RB1



Пока, Jordan, привет, Williams!

В самый последний момент индус Нараин Картикеян все же получил в Williams место четвертого пилота. Третий – Алекс Вурц. Он же будет проводить все пятничные тренировки

дал Шуми шанс попробовать себя в Спа в 1991-м, а Симондс работал с ним в Benetton, помогая завоевывать титулы в '94-м и '95-м. Оба прекрасно знают семикратного чемпиона.

Но справится ли Михаэль с этой поистине геркулесовой задачей? С помощью своих друзей, например Росса Брона, нынешнего технического директора Ferrari, контракт кото-

рого истекает в конце 2006-го, безусловно справится. А сочетание имени Шумахера с брендами VW или Audi неизбежно привлечет солидную спонсорскую поддержку немецких компаний.

Где же будет базироваться эта команда? А к примеру, на базе Renault, ведь несмотря на все заявления ее боссов, что она пришла в Ф1 надолго, многие

“Команда Schumi Volkswagen F1 может привлечь огромное внимание в Германии – и во всем мире”



Когда Renault, наконец, покинет Ф1, база в Энстоуне (на фото) может принять суперкоманду Шуми



подозревают, что французы очень скоро могут уйти.

«Загадывать рано, но почему бы Михаэлю и Россу не разместить свою команду на базе (Renault) в Энстоуне, где они уже ковали свои успехи?» – сказал нам Джордан.

Для новичка эта база была бы неплохим местом старта. В отличие от огромных и сверхтехнологичных комплексов McLaren и Toyota база в Энстоуне компактна и эффективна, и не потребует особых усилий, чтобы сократить ее до размеров, достаточных для размещения маленьких полустационарных команд, которые, по словам президента FIA Макса Мосли, заполняют Ф1 с 2008 года.

Пресс-секретарь Шумахера сказал F1 Racing: «Это новая тема, хотя она не так уж и фантастична, учитывая отношения Михаэля и Росса. Но это только слухи. Михаэль уже тысячу раз повторял, что в жизни есть мало вещей, которые были бы ему столь же мало интересны».

Ответ Брона был таков: «Я не могу комментировать планы Михаэля на будущее, поскольку мне они неизвестны! Но из того, что я знаю, могу сказать: эти слухи беспочвенны – по крайней мере, в том, что касается меня».

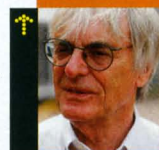
Колонка Э. Джордана, с. 130



УДАЧНЫЙ МЕСЯЦ...



...для полиции нравов, застукавшей Флавио Бриаторе с поличным на презентации Renault в Монако. На рукавах этого потрясающего скюртука даже вышиты его инициалы, ФБ.



...для FOA, заявившей о прибыли в \$447 млн по итогам 2004 года. Она включает и \$93млн от Interpublic за досрочное расторжение промоутерского контракта по британскому ГП. И ловок же Берни!



для F1 Racing. Название нашего журнала отныне увековечено в наименовании команды Midland.

Пожелаем ей быть столь же успешной в своих начинаниях, как и мы!

НЕУДАЧНЫЙ МЕСЯЦ...

...для швейцарских фанатов – их правительство продлило запрет на проведение соревнований по автоспорту в этой стране, введенный в 1955-м после трагедии в Ле-Мане.



...для швейцарских безработных – в их число вошел некто М. Шумахер: оказывается, в стране часов с кукушкой его профессия просто не существует!



...для проницательных болельщиков. Похоже, Ferrari F248 назван в честь 2,4-литровых V8. Значит, пока действует нынешний регламент, остальные будут звать так же?..

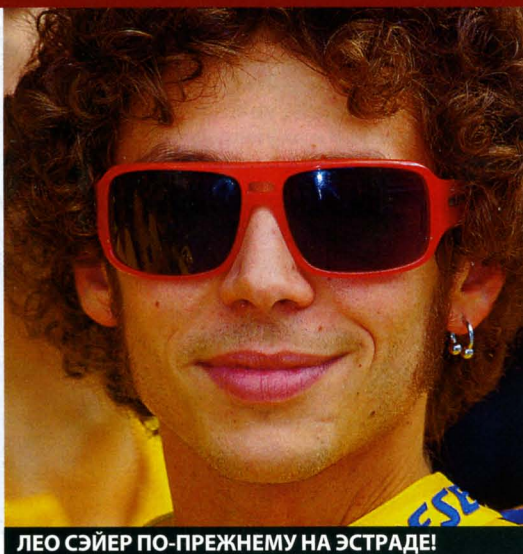


КОНКУРС ДВОЙНИКОВ

Итальянскую суперзвезду обвиняют в том, что в MotoGP он затмил собой всех, но его выступления на трассе напоминают нам танец



ПОХОЖЕ, НАС ПОСЕТИЛ ДОКТОР РОССИИ!



ЛЕО СЭЙЕР ПО-ПРЕЖНЕМУ НА ЭСТРАДЕ!



McLaren «охромел»

Корпуса McLaren в этом сезоне будут отличаться эффектной раскраской с большим использованием хрома. Скорее всего, она сохранится и в сезоне-2007, когда титульным спонсором команды станет Vodafone

ВЕСТИ С ТЕСТОВ: МОТОРЫ

COSWORTH ПЕРЕКРУТИЛ ВСЕХ

Cosworth посрамил автогигантов, возглавив со своим мотором V8 гонку за мощностью



На предсезонных тестах Мерс V8 (вверху) уступал в мощности, а Cosworth (внизу) лидировал

нута основания для опасений, нас не удивит появление на моторах McLaren ограничителей числа оборотов, призванных обеспечить безотказную работу, пока не будут сделаны жизненно важные настройки.

«Мы намерены улучшить результаты независимо от того, какую мощность или обороты будут развивать наши моторы», — отметил Норберт Хауг.

А вот Кими Райккёнен не скрывает своей тревоги. «На моторном фронте мы явно отстаем», — предупреждал он на зимних тестах.

Honda занимает в нашем исследовании второе место: ее мотор пока демонстрирует и мощь (730 л. с.), и надежность. Третья строчка принадлежит Ferrari. Мощность ее «восьмерки» также достигает 730 л. с., но в отличие от Honda итальянцы, имитируя длинные отрезки гонок, пока не смогли раскрутить свой мотор до 18 500 об/мин.

Если наши расчеты верны, FIA нашла неплохую формулу эквивалента для «придушенных» V10 —

3-литровая «десятка» Cosworth (его будет использовать Scuderia Toro Rosso) занимает в нашей таблице четвертое место с результатом 725 л. с. При этом есть все основания полагать, что Cosworth V10, работающий на более низких оборотах, чем V8, будет еще и весьма надежен.

По 720 л. с. развивают Toyota и Renault,

но следует отметить, что, по обещаниям главного инженера французской команды Пэта Симонда, в Бахрейне их моторы будут лидерами по числу оборотов. Что касается Toyota, по нашим сведениям, ее мотор великоват и тяжеловат, но зато надежен.

У BMW пока всего 715 л. с., но в 2006 году они намерены потратить миллионы долларов, чтобы создать лучшую из «восьмерок» Формулы 1.

Старый добрый Cosworth, единственный частный моторист в Ф1 в компании богатых мультинациональных корпораций, похоже, создал самый резвый мотор V8.

По слухам, его мощность уже достигла 745 л. с., и именно он возглавляет табличку, составленную F1 Racing на основе данных, тайно собранных на предсезонных тестах. А вот могучий Mercedes-Benz выжал из своей «восьмерки» к 10 февраля (когда этот номер был подготовлен к печати) лишь 710 л. с.

Президент McLaren Рон Деннис говорил журналистам на предожественском ужине 14 декабря, что, по его мнению, автокомпания начнут сезон с моторами, мощность которых не превысит отметку 700 л. с. Возможно, в отношении Mercedes

это и так, но некоторые их соперники предположение Рона явно не оправдывают.

К тому моменту, когда команды съедутся в Бахрейн, отставание наверняка будет сокращено, но вряд ли ликвидировано. И если у инженеров в Уокинге и Штутгарте оста-



ХАРАКТЕРИСТИКИ МОТОРОВ (ОЦЕНОЧНЫЕ ДАННЫЕ)

	Мощн., л. с.	Квал., об/мин	Гонка, об/мин
Cosworth	745	19 800	19 100
Honda	730	19 300	18 500
Ferrari	730	19 200	18 200
Cosworth 3,0 V10	725	16 700	16 700
Toyota	720	19 200	18 200
Renault	720	19 100	18 300
BMW	715	18 900	18 100
Mercedes	710	18 200	17 500



Босс Renault смотрит в будущее

Президент Renault Карлос Гон ясно дал понять, что команда Формулы 1 может не волноваться о своем будущем: «До тех пор пока мы будем выступать успешно, за наше будущее в Ф1 можно не беспокоиться»



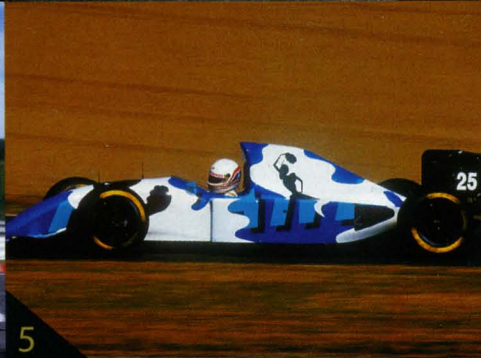
Бёрн остается

Изменив свое решение уйти на пенсию в конце этого года, главный конструктор Ferrari Рори Бёрн остается в команде еще на два сезона – в качестве консультанта. Разработкой машин будет руководить Альдо Коста



ПАПАРАЦЦИ

ЗНАКОМЫЕ МАШИНЫ В НЕОБЫЧНОЙ РАСКРАСКЕ: УЗНАЛИ КОГО-НИБУДЬ?



1 Уоткинс-Глен '64 Ferrari сменила свою традиционную алую раскраску на бело-синие цвета North American Racing Team **2** Фудзи '77 Черная livрея от John Player Specials на Lotus уступила место красному наряду материнской компании Imperial Tobacco **3** Лонг-Бич '79 McLaren разок щегольнул голубыми цветами Löwenbräu's **4** Эшторил '86 McLaren перешла на Marlboro Lights **5** Сузука '93 Джентльмены предпочитают блондинок – от Ligier Gitanes **6** Барселона '04 Переход запрещен (B.A.R) **7** Монако '04 Ягуаровские шишки договорились с голливудскими котятами о рекламе их Ocean's Twelve **8** Индианаполис '04 Пришельцы идут: такой необычный образ связывают с ГП США в Бахрейне (Jordan) **9** Силверстоун '04 Minardi чтит память своего спортивного директора Джона Уолтона **10** Монца '04 Говорил же Энтони Дэвидсон, что он хотел бы играть в B.A.R более заметную роль! **11** Бахрейн '05 Ferrari скорбит по скончавшемуся Папе Иоанну Павлу II **12** Монако '05 Наверняка ДиСи и К⁰ не отказались бы, чтобы их машины были так же грозны, как ракетноносцы из «Звездных войн»



McLaren выдувает

Исход аэродинамистов из McLaren продолжается. Питер Продрому (на фото) в конце года отправится в Red Bull вслед за Эйдрианом Ньюи. Ну а Николас Томбасис уже ушел в Ferrari

ИГРА В ЧИСЛА

МОСЛИ ЗАКРУЧИВАЕТ ГАЙКИ

Президент FIA призывает «непокорных» встать в строй – или они останутся на бобах

К тому моменту, когда этот номер *F1 Racing* уйдет в печать, полным ходом будут продолжаться секретные переговоры между Максом Мосли, Берни Экклстоуном и представителями шести команд (Ferrari, Williams, Red Bull Racing, Scuderia Toro Rosso, Midland и Super Aguri), готовых подписать новый вариант Договора Согласия, предложенный Берни.

Между тем главы пяти команд, входящих в GPWC/GPMA (Renault, McLaren-Mercedes, Toyota, Honda и BMW), весьма обеспокоены двумя высказываниями президента FIA, которые они склонны рассматривать как его попытки лезть не в свое дело.

Сначала он заявил журналисту из лондонской *Evening Standard*, что «было бы разумно предложить автопроизводителям отказаться от их доли доходов в чемпионате мира Формулы 1». При этом весьма занятно, что спустя какое-то время, слишком непродолжительное, чтобы считать это случайностью, босс Ferrari Лука Монтедземоло представил могучую Скудерию как «частную команду, не заводскую». Другими словами, совершенно очевидно, что Ferrari от этих денег отказываться не намерена.

Во-вторых, ходят слухи, справедливость которых Мосли почти что подтвердил *F1 Racing*, будто всем командам, желающим участвовать в чемпионате-2008, предложено подать свои заявки в 10-дневный срок начиная с 22 марта 2006 года.

«Было предложено установить столь короткий срок, чтобы уточнить, кто в 2008-м останется в игре, а кто нет, – сказал он. – Эта тема будет обсуждаться на засе-



Намек Мосли: либо подпись под Договором Согласия, либо шанс оказаться вне игры

дании Всемирного совета по автоспорту, которое состоится 22 марта».

Обычно подобные заявки подаются осенью, предшествующей чемпионату (в данном случае – осенью 2007 года).

Более того, даже беглого взгляда на колонку, написанную Мосли для этого номера (с. 28), достаточно, чтобы понять: президент FIA по-прежнему воинственно настроен по отношению к автогигантам. В принципе его решение

“Мосли настроен против автогигантов все так же воинственно”

посвятить свою первую колонку в *F1 Racing* проблеме несоответствия слов спортивных боссов тому, что они делают, многие сторонники GPWC/GPMA могли

бы счесть за третий пример вмешательства президента не в свои дела.

Так что же происходит? Да просто Мосли, как обычно, начал закручивать гайки. Нам хотят намекнуть, что своей очереди ждут несколько частных лиц или организаций, желающих выставить в Ф1 в 2008 году свои команды (см. врезку справа). Некоторые из них, вроде Prodrive, руководимой Дэвидом Ричардсом, настроены очень серьезно. По слухам, подобной возможностью интересовался другой «новичок», приятель Мосли Герхард Бергер, но его высказывания были столь осторожными, что как-то не верится в желание австрийца действовать на свой страх и риск.

И действительно, участие Бергера в делах Scuderia Toro Rosso, 50% акций которой он только что приобрел, подтверждает, что его прежние высказывания были

ПОПАЛСЯ В КАДР

Щелкнули знаменитость? Шлите свои фото нам!

Разбудите же Тодта: от Вишеш и Ашиш Мхатре



Босс Ferrari и фанат Сим-сим, откройся!

Похоже, охрана Ferrari немного замешкалась. А может, они решили, что это их новый четвертый гонщик?

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



Экс-босс Toyota под следствием

Бывшего главу команды Toyota Уве Андерссона ждет судебное разбирательство в Германии по обвинению в краже интеллектуальной собственности Ferrari. Под подозрением также Рене Хиллхорст и Густав Бруннер



F1 Racing покоряет мир

Журнал F1 Racing ныне представлен 33 изданиями по всему миру! В 2006-м увидят свет болгарский, корейский и мексиканский варианты, а наша читательская аудитория перевалит за 4 миллиона

КОГО ЖДАТЬ В 2008-м?

Как минимум шесть персон/групп проявили свой интерес к участию в новых (или возрожденных) командах Ф1 в 2008 году. У одних это серьезно, у других – не очень. Пойдем по алфавиту...



Герхард Бергер

В январе он сказал: «Если стоимость снизится, стоит подумать об этом». В феврале купил 50% акций Toro Rosso – и потому вряд ли будет создавать собственную команду. Мнение F1 Racing: Три австрийские команды Ф1? Это вряд ли...



Крэйг Поллок

Он отказывается говорить при включенном диктофоне, но, по слухам, собирается запустить собственную команду Ф1. Он уже пробовал (B.A.R в 1999-м). Мнение F1 Racing: Небывалое бывает, но не так уж часто.



Мисато Хага

Президент и директор компании Direxiv (спонсор команды Durango в GP2 и личный спонсор Алекса Вурца) планирует возглавить дубль McLaren, разместив его на старой базе McLaren в Уокинге. Мнение F1 Racing: Сомнительно. Переговоры продолжаются, но сделки все нет.



Дэвид Ричардс

Ричардс всерьез думает о запуске новой команды Ф1 на базе Prodrive в Уорикшире, что он подтвердил F1 Racing в январе. «Если перемены, предложенные Максом (Мосли), пройдут, – сказал нам ДР, – я совершенно уверен, что и небольшим компаниям найдется местечко в Ф1». Мнение F1 Racing: Это вполне реально.



И... Михаэль Шумахер

Эдди Джордан считает, что это возможно, да и Берни будет не против, но это, к сожалению, не значит, что такое произойдет. Мнение F1 Racing: Шансы в лучшем случае 50 на 50.

Schumi F1, с. 8 ←

Колонка Эдди Джордана, с. 130 →



Роджер Пенске

Penske Racing в последний раз работала в Ф1 в 1976 году, когда Джон Уотсон выиграл ГП Австрии за рулем PC4-Cosworth. После этого команда Седого Роджера успешно выступала в США, но даже не подумывала об Ф1. Мнение F1 Racing: Неплохая идея, но Reynard (в смысле B.A.R) в 1999 году показал, что опыт ChampCar мало что значит в Ф1.

не более чем игрой на публику.

И все же эти события способны нагнать страх на боссов команд, верных GPWC/GPMA. Почему страх? Потому что согласно нынешнему варианту Договора Согласия (и нет никаких причин полагать, что новый будет в этом смысле иным) в чемпионате мира Ф1 могут выступать только 12 команд. Если все шесть потенциальных дебютантов и шесть команд, верных Экклстоуну, подадут свои заявки на участие в чемпионате-2008 в эти десять мартовских дней, пяти «раскольникам» из GPWC/GPMA

просто не останется места в Ф1...

Так что же, команды GPWC/GPMA будут изгнаны из Ф1? Это вряд ли. Похоже, мы имеем дело с очень тонким образом взвешенной политики в исполнении Мосли, цель которой, скорее всего: 1) показать, что активно продвигаемая им идея удешевления Ф1 в 2008 году привлекла новые команды, и 2) дожать уже окруженных бунтовщиков, чтобы уничтожить их или, что более вероятно, заставить перейти на сторону Экклстоуна.

Колонка Макса Мосли, с. 28 →

МАСТЕРА СКОРОСТИ

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

- 1 Насколько важную роль в вашей работе играли деньги?
- 2 Случалось ли вам думать, наблюдая за кем-то из гонщиков: «А я так не могу»?

Стирлинг Мосс 50-е

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



1 Разумеется, деньги играли роль стимула. Мне приходилось зарабатывать себе на жизнь, но в мое время деньги играли не такую роль, как сегодня.

2 Я наблюдал за многими быстрыми гонщиками и пытался повторить их трюки – и не могу сказать, что мне всегда это удавалось!

Джек Брзбем 60-е

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



1 Никакой, они тогда для меня ничего не значили.

2 Нет.

Ники Лауда 70-е

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



1 Никакой роли они для меня не играли.

2 В общем-то нет, но я помню свое удивление в связи с тем, какие штуки мог вытворять Жиль Вильнёв!

Кеке Росберг 80-е

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



1 В начале моей карьеры нет, но позднее я осознал, насколько они важны.

2 В 1976 году в Хокенхайме я подходил за рулем Той Формулы 2 к Восточному повороту, и тут мимо как ракета просвистел Ханс Штук на своем March-BMW – и просто исчез вдалеке.

Дэймон Хилл 90-е

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



1 Что вы имеете в виду? Кроме побед, это был единственный стимул.

2 Э-э-э... да. Впрочем, вам я рассказывать об этом не стану!



Славянский альянс

Алексей Васильев в сезоне-2006 объединяет усилия с представителями чешской команды MenX Робертом Перглем и Петером Коксом. При поддержке Конверсбанка он выступит за рулем Ferrari 550 в чемпионате Le Mans Endurance и гонке «24 часа Ле-Мана»

ФОРМУЛА REN TV

ДЖЕНТЛЬМЕНЫ, ВКЛЮЧАЙТЕ СВОИ... ТЕЛЕВИЗОРЫ!

F1 Racing уже сообщал о том, что российский канал REN TV подписал пятилетний контракт на право трансляции Ф1, и начиная с этого

ФОРМУЛА **REN TV 1**

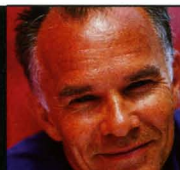
сезона собирается потчевать нас яствами, для отечественного телевидения, пожалуй, невиданными.

По мере приближения старта чемпионата в информационных и спортивных программах REN TV появляются все больше сюжетов об Ф1: журналисты не обошли вниманием ни презентации команд, ни зимние тесты. Но это была предсезонная увертюра, а с наступлением первого гоночного уикенда нас ждут еще более интересные вещи.

Все начнется с 24-минутного обзора сезона 2005 года – нам напомнят, так сказать, историю вопроса. Разумеется, в субботу 11 марта мы увидим квалификацию – прямой эфир из Бахрейна с традиционным комментарием Алексея Попова. В воскресенье же Формуле 1 будет отдано целых 3,5 часа.

Перед стартом ГП в эфир выйдет передача «Обратный отсчет»: ведущая спортивных программ REN TV Мария Румянцева и Андрей Леонтьев, известный телезрителям по различным проектам, посвященным автомобилям, соберут в студии людей, неравнодушных к Ф1, и поговорят о предстоящей гонке. Потом все вместе посмотрят Гран При, а сразу после финиша будут еще минут 45 анализировать увиденное, выделяя наиболее интересные моменты. Именно так гонки Ф1 освещаются на ведущих европейских телеканалах – в России подобной практики еще не было.

Интересно, что Мария Румянцева носит звание «Мастер спорта», занималась кольцевыми гонками и ралли-рейдами, т.е. знакома с предметом разговора не понаслышке, что немаловажно, согласитесь!



Питер Уиндзор

Пятно контакта

Кто ясно мыслит, тот ясно излагает. Нигде эта старая истина не актуальна так, как в Ф1

Мне ужасно хочется побывать на летучке в какой-нибудь команде. Интересно, сидит ли Михаэль в своем кресле, развалившись, лениво жуя экологически чистые орешки и обдумывая меню предстоящего ужина? Или он держится прямо, командует парадом и лично объясняет инженерам нюансы телеметрии? Замечает ли Кими присутствие Хуана на таких совещаниях? Как их удастся выдержать Пэту Симондсу, ведь в моторхоуме Renault запрещено курить?

Такие мысли посещают нас, когда мы общаемся с нашими героями в ходе официальных интервью в переполненном паддоке после 16.30 по четвергам или пятницам. У гонщика буквально пара минут, девица из PR-службы суетится с диктофоном, и все надо проверить быстро, не задавая сложных вопросов. Картина в итоге получается размытая и статичная. Наверное, на летучках все по-другому.

А может, и нет. Возьмите, к примеру, Майка Гаскойна. Беседуя с этим человеком, отвечающим в Toyota за разработку шасси, не устаю поражаться его строгой логике. Кстати, схожие чувства я испытываю, когда разговариваю с Мэттом Бишопом или, скажем, с Бернадом Фергюсоном из Cosworth, – в общем, с нормальными людьми. Напомню, что Майк – один из тех технических директоров Ф1, которые получают многомиллионные зарплаты и, по идее, должны говорить не-

«Я с удовольствием присоединяюсь к тем, кто считает, что этот сезон Toyota проведет хорошо»

понятными фразами, как это делают Ньюи, Хед или Росс Брон, когда у него плохое настроение. Их речь состоит из длинных тирад типа «фокус плотности низкого давления» или «архитектура периферийного охлаждения». Хед может пойти дальше, сказав, что «Уиндзор ничего не знает об Ф1. Ни-че-го!» Когда они такое вещают, интеллектуально слабые журналисты, вроде меня, понимают их с трудом.

А вот Гаскойн говорит по-другому: «Презентации новых машин – ерунда. Все стремятся показать свои новинки как можно позже, чтобы подольше поработать в аэродинамической трубе. У нас иная философия: как можно дольше заниматься механической частью на фоне максималь-



Скоропалительность речей, особенно на сложные технические темы, редко идет на пользу делу

но эффективной работы с аэродинамикой». Это даже мне понятно. В этом есть смысл. И тут возникает вопрос: почему больше никто не говорит и не мыслит подобным образом?

Я встречался с Майком на предсезонном рауте Toyota во Франции, где строят микролитражки Yaris, и решил выяснить, освоился ли Ярно Трулли с новой однокилевой передней подвеской TF106. Помните, на Сузуке и в Шанхае ее опробовали на шасси 05B, и она ему сильно не нравилась. И вновь Майк дал прямой ответ: «Имея дело с Ярно, надо помнить, что он в основном предпочитает вести машину в одном и том же ключе, с поправкой на изменения в состоянии трассы в ходе уикенда. Думаю, проблемы с TF105B у него были именно поэтому. Поездил бы он на ней подольше, тогда, наверное, изменил бы свое мнение».

Может, все действительно вот так просто. Кстати, большинство инженеров Ф1, насколько я знаю, хотели бы, чтобы стиль гонщика соответствовал неким стандартам. Гаскойн же, наоборот, готов учить манеру Ярно.

Весьма рад присоединиться к мнению тех, кто полагает, что в этом году Toyota должна выступить очень неплохо. У меня чувство, что эта команда ярких, но почти неприметных людей (таких как Джон Хауэтт, Лука Марморини, Паскаль Васселон, Ричард Креган) работает спокойно и движется в правильном направлении. Без лишней бюрократии и поисков виноватых. Они просто называют вещи своими именами. Как Гаскойн.

О Ярно Трулли – на с. 96

1

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ › ШИНЫ › ПОДВЕСКА

КАК РАБОТАЕТ
МАШИНА Ф1

Как работает машина Формулы 1? Ради достижения максимальных скоростей в ней воплощены новейшие технологии – буквально везде, от носа до выхлопной трубы. Shell начинает серию публикаций, которые помогут понять, что у современной машины Ф1 находится внутри, и прежде всего мы расскажем о том, как рулевое управление, шины и подвеска влияют на ее скоростные показатели.

ВСЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

Для достижения успеха в Формуле 1 одного лишь двигателя, даже хорошего, мало: все эти 700 л. с. мощности были бы бесполезны, если бы не подвеска, шины и рулевое управление, удерживающие машину на трассе. Только лучшим инженерам под силу создать подвеску, которая могла бы справляться с неровностями трассы на скоростях за 300 км/ч и, не ломаясь, выдерживать прыжки по бордюрам в течение полутора часов. Но это лишь вершина айсберга...



РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

С его помощью гонщик «чувствует» трассу и получает информацию о поведении машины. Суть работы рулевого управления с годами мало изменилась, но на современные машины Ф1 действует мощная прижимная сила, которую генерируют аэродинамическая оснастка и вся конструкция шасси. В гонке эта сила может достигать 5 g и соответственно возрастает усилие, необходимое для управления машиной. Тем не менее рулевая система весьма чувствительна: чтобы вписаться в 90-градусный поворот, достаточно повернуть руль на пол-оборота.

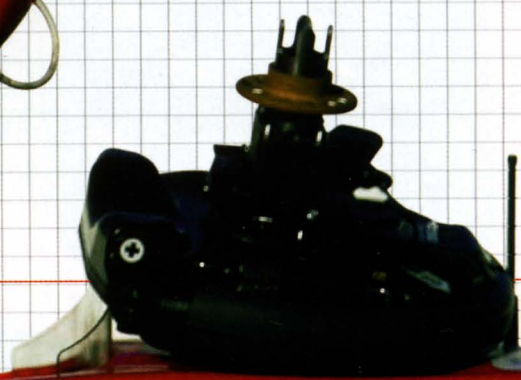
Когда автомобиль Ф1 идет на максимальной скорости, шина совершает до

50 оборотов в секунду, а за всю гонку – более **150 000**



ГИДРОУСИЛИТЕЛЬ

Важную роль в работе современной машины Ф1 играет сложнейшая гидравлика. Благодаря усилителю рулевого управления, который приводит в действие гидросистемой высокого давления (как и коробка передач, дифференциал и многое другое), вращать руль вдвое легче. В соответствии с требованиями регламента гидроусилитель в Ф1 намного проще, чем подобное устройство на обычной легковой машине. Рулевое управление настраивается и регулируется с учетом особенностей определенных трасс. Например, для ГП Монако команды изменяют конфигурацию передней подвески, чтобы колеса поворачивались на больший угол – это необходимо для прохождения знаменитой шпильки.



Избыточная поворачиваемость проявляется, когда сцепление передних колес с трассой лучше, чем задних; при этом создается ощущение, что машина норовит сорваться в занос. Некоторые гонщики любят это явление в малых дозах, поскольку машина ведет себя острее, хотя есть риск, что ситуация может выйти из-под контроля. Чтобы этому противостоять, увеличивают угол атаки заднего крыла и, следовательно, прижимную силу, а задняя подвеска делается мягче.



ИЗБЫТОЧНАЯ И НЕДОСТАТОЧНАЯ ПОВОРАЧИВАЕМОСТЬ

Недостаточная поворачиваемость проявляется, когда сцепление передних колес с трассой меньше, чем задних, и машина стремится сохранить прямолинейное движение, не желая поворачивать. При этом она теряет скорость, а шины изнашиваются быстрее. Можно попробовать избавиться от этого явления, увеличив прижимную силу в передней части машины или изменив настройки подвески.



ШИНЫ

Выбор шин – одно из важнейших решений, которые принимаются в ходе Гран При, а технологии производства шин не менее сложны, чем все остальные, применяемые при создании машины Ф1. Каждая из шин должна выдерживать до тонны прижимной силы и работать при весьма высоких температурах – от 90° до 110°C. Чтобы разогреть резину еще на пит-лейне, применяются специальные электроодеяла, которые доводят ее температуру до 90°C. Это помогает достичь приемлемого уровня сцепления с асфальтом, когда машина только выходит на трассу, но уже после нескольких поворотов шины разогреваются до рабочей температуры в 110°C. Теоретически этого достаточно, чтобы поджарить яичницу, а неосторожный механик вполне может обжечься.

ПРОТЕКТОР



Шины в Ф1 должны иметь четыре продольные канавки глубиной минимум 2,5 мм, расположенные на расстоянии 50 мм друг от друга. Делают шины из мягких резиновых смесей, которые позволяют добиться максимального сцепления с трассой, но быстро изнашиваются – поэтому их выбор так влияет на характеристики машины.

На тяжело заправленной машине резина изнашивается быстрее, поэтому, подбирая настройки, команда пытается найти компромисс между сцеплением, которое обеспечивают шины, и их износом, а также скоростью, расходом топлива и управляемостью. Мягкость шины зависит от количества углерода, серы и масел, добавляемых в резину. Чем больше в этой смеси масла, тем мягче шина.

В поворотах шины теряют огромное количество резины, которая остается по краям трассы в виде маленьких шариков. Стоит гонщику въехать на эти шарики, колеса тут же теряют контакт с поверхностью трассы, и машина может уйти в занос.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

На руле расположены органы управления, которыми гонщик оперирует во время движения. Здесь находятся кнопки включения ограничителя скорости на пит-лейне, регуляторы состава топливной смеси, изменения баланса тормозов и т. д. На руле также размещены приборы – обычно это многофункциональный ЖК-дисплей и сигнальные светодиоды, подсказывающие оптимальный момент для переключения передач. Одним из самых сложных и важных устройств машины является особый замок, посредством которого руль крепится к рулевой колонке. Он должен быть весьма крепким и выдерживать любые усилия на руле, но при необходимости легко открываться, чтобы гонщик мог быстро снять руль и за пять секунд покинуть машину.

ПРОБЛЕМА ПЕЙС-КАРА

Езда за пейс-каром создает трудности для гонщика, но дело не только в ухудшении сцепления с трассой: могут возникнуть и проблемы с подвеской.

С падением температуры газ внутри шин уменьшается в объеме, и давление в колесах снижается. Давление в шинах – важнейший фактор, влияющий на жесткость подвески и дорожный просвет машины: когда шина охлаждается, снижается клиренс. Это чревато тем, что машина начнет цеплять днищем и может вылететь с трассы. Поэтому, чтобы сохранить в шинах тепло, гонщики, следуя за пейс-каром, бросают машину из стороны в сторону.

ПОДВЕСКА

Задача подвески проста: машина должна оставаться на трассе, даже если асфальт под колесами не слишком ровный. Она – как бы связующее звено между мощностью, развиваемой двигателем, и сцеплением с трассой, создаваемым крыльями и шинами. Как и все в Ф1, подвеска должна быть максимально прочной и легкой. Поэтому в современных машинах используются многорычажные конструкции, состоящие из двух треугольных карбоновых рычагов, присоединенных к ступицам колес.



ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА

Амортизаторы

Расположенные в верхней части носа машины, они принимают на себя удары от неровностей трассы.

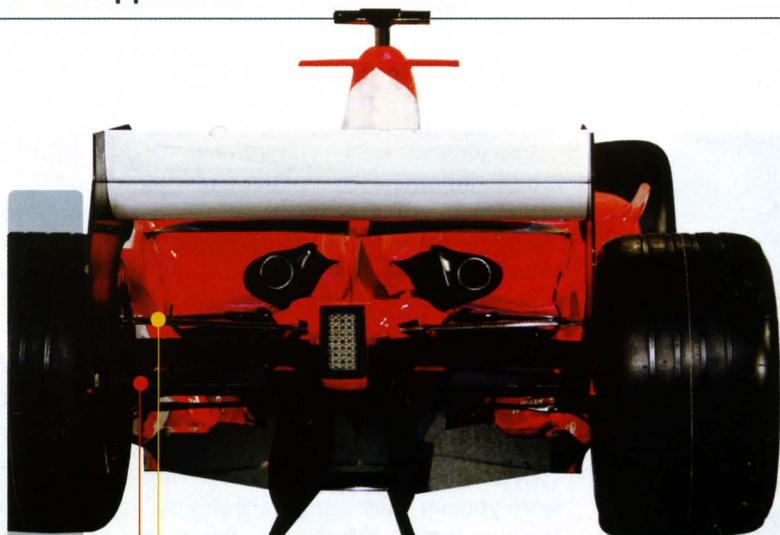
Соединены с рычагами подвески не напрямую, а через тяги.

Стабилизатор

Находится рядом с амортизаторами и служит для предотвращения крена машины влево или вправо при прохождении поворотов.

Рычаги подвески

Перемещаются вверх или вниз в зависимости от рельефа трассы, чтобы высота дорожного просвета при этом менялась в минимальной степени.



ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА

Узел задней подвески должен выдерживать все нагрузки, возникающие при движении. Задние амортизаторы крепятся примерно так же, как и передние, но расположены вдоль трансмиссии.

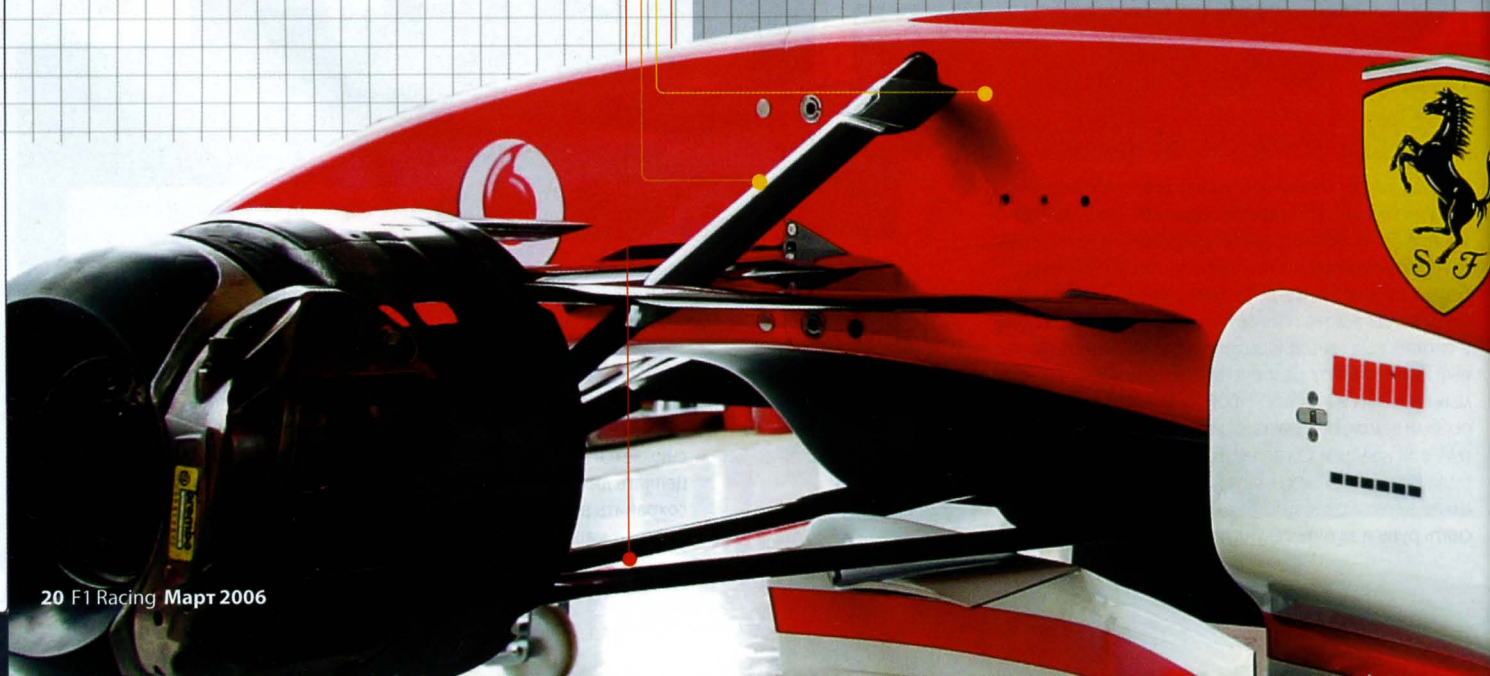
Гоночная подвеска отличается от подвески легкового автомобиля, где пружины непосредственно соединены с рычагами. Ход обычной подвески составляет 290 мм, а на машине Ф1 – 25–30 мм впереди и 50–60 мм сзади.

АКТИВНАЯ ПОДВЕСКА

В 90-х годах с появлением управляемой компьютером, или «активной», подвески ее конструкция становилась все сложнее. Такая подвеска намного безопаснее и комфортнее. Рычаги обычной подвески совершают движения вверх и вниз, реагируя на все неровности трассы. Работой рычагов активной подвески руководит компьютер, благодаря чему колеса как бы сами «приподнимаются» при наезде, например, на бордюры.

Другими словами, при движении поддерживается постоянный клиренс, при котором обеспечивается максимальная прижимная сила. Впервые подобная система появилась на Lotus в 1987 году, а в 1992-м эту идею успешно развил Williams, доминировавший в том сезоне в чемпионате мира.

Несмотря на скорости свыше 300 км/ч, температура внутри кокпита может подниматься до **50°C**, а на отдельных трассах и выше



ТОПЛИВО: САМЫЙ ВАЖНЫЙ ИНГРЕДИЕНТ

Для успеха в гонках мало одной лишь скорости. Побеждает тот, кто виртуозно управляет машиной, укрощая ее чудовищную мощь. «Топливо – один из важнейших факторов, который необходимо учитывать гонщикам и инженерам при настройке машины, – говорит Майк Копсон, технический менеджер Shell, отвечающий за Ф1. – Полная заправка – около 75 кг, это более 10 процентов общего веса машины, и с полным баком она ведет себя не так, как с пустым». Машина, в баке которой минимум топлива, намного легче и повороты проходит проворнее. При этом ей легче управлять, не так изнашиваются шины и меньшие нагрузки испытывает подвеска. И здесь в дело вступают Копсон и его команда экспертов Shell. Изменяя плотность топлива, они создают облегченные сорта, благодаря чему гонщики Ferrari могут получить заметное преимущество над соперниками.

Новый формат квалификации, принятый в Ф1, лишь усложнил задачу команд по поиску оптимальных настроек. С этого года квалификация состоит из трех сессий, которые проходят в течение часа. В первой 15-минутной сессии все 22 машины могут пройти столько кругов, сколько успеют, причем с минимальным грузом топлива. 5 самых медленных машин после этого покидают трассу: они займут 5 последних стартовых мест. После пятиминутного перерыва оставшиеся 17 машин соревнуются в ходе второй 15-минутной сессии – вновь с любым количеством топлива. И вновь удаляются 5 самых медленных: на стартовом поле они займут места с 11-го по 15-е.

После этого 12 самых быстрых машин проводят финальную двадцатиминутку, в ходе которой определится обладатель поула-позиции. Но в отличие от первых двух сессий теперь гонщикам предстоит ехать с тем же грузом топлива, с которым они предполагают выйти на старт. Объем бензина, израсходованный в финальной сессии, перед гонкой будет восполнен.

Квалификация дает возможность пройти круги как с пустым, так и с полным баком, что позволяет определить, как меняется поведение машины в ходе гонки по мере уменьшения груза топлива. Поняв, как ведет себя машина с разным количеством топлива, команда может планировать свою тактику дозаправок.

SHELL
ТОЛЬКО ФАКТЫ

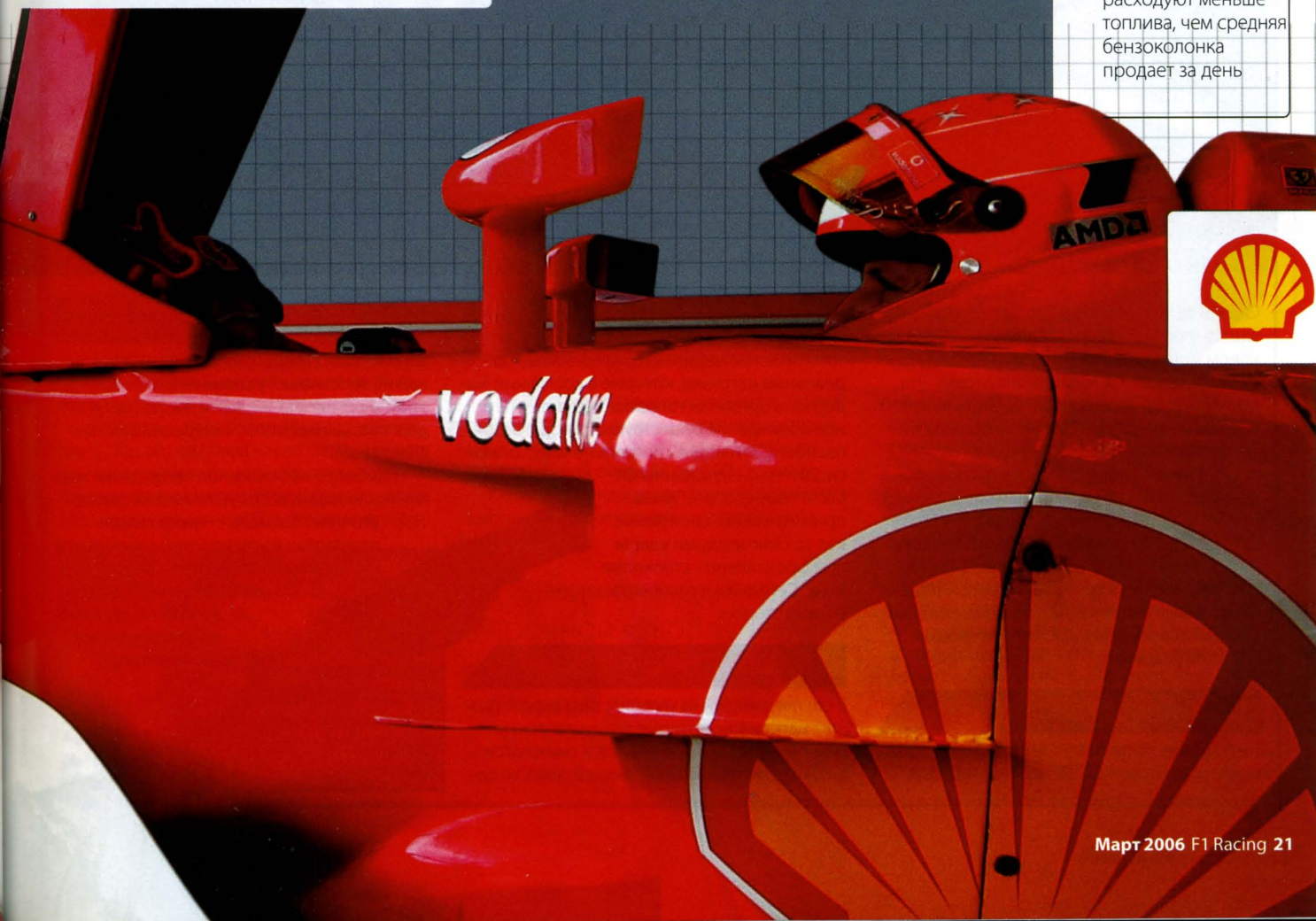
● Ежегодно для команды Ferrari Shell готовит 250 тысяч литров топлива

● Машина Ф1 весом 550 кг, полностью заправленная бензином V-Power от Shell, в два раза легче Mini



● В ходе уикенда инженеры Shell более 40 раз анализируют состав топлива и масел, применяемых Ferrari

● Во время Гран При машины Ф1 расходуют меньше топлива, чем средняя бензоколонка продает за день





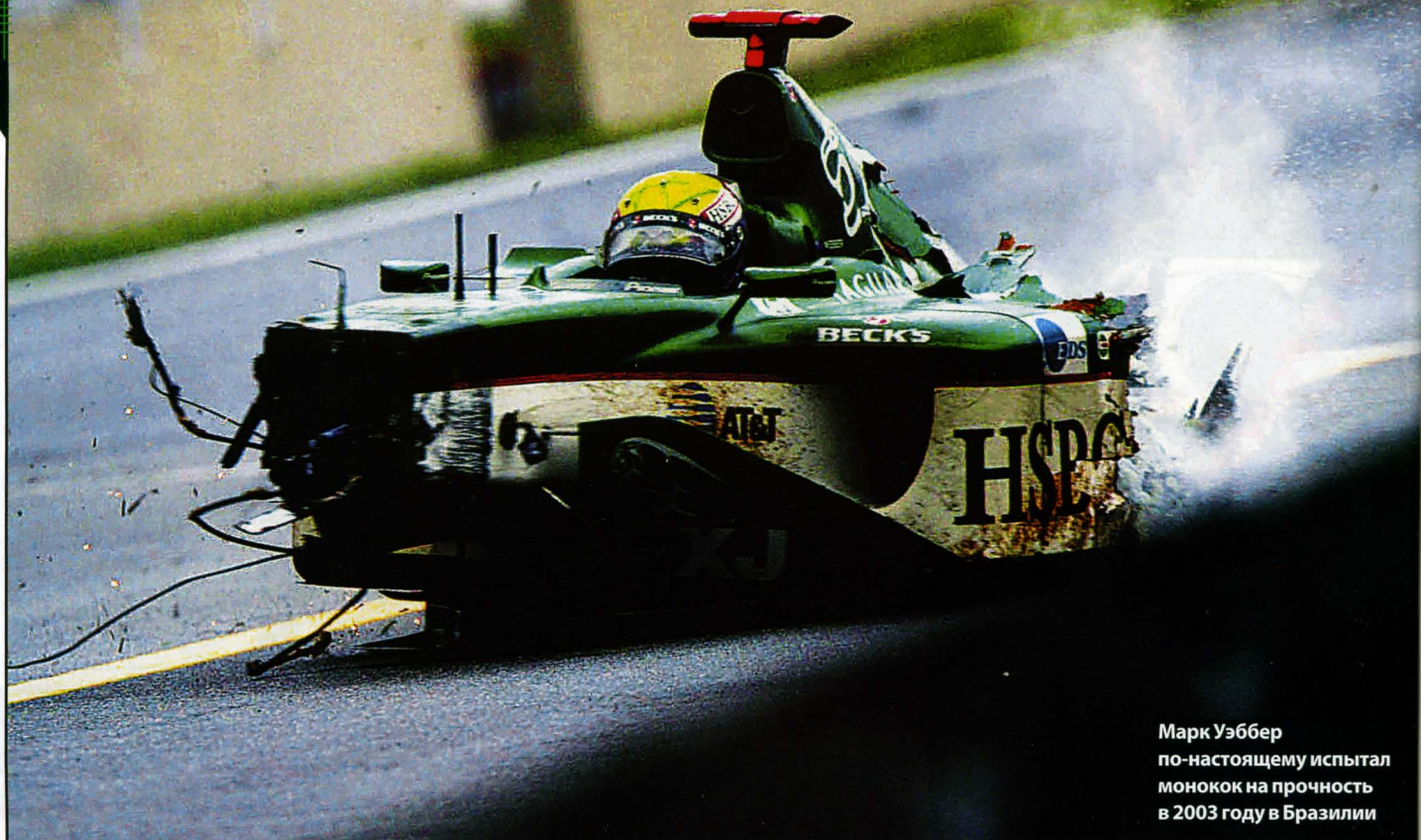
MP4-18A

Мертворожденный McLaren MP4-18A – самая знаменитая жертва краш-тестов последних лет. В 2003 году это непрочное шасси даже не смогло пройти испытания по стандартам FIA

НАУКА Ф1

БЕЗОПАСНОЕ МЕСТЕЧКО

Монокок – тот самый последний бастион, что защищает гонщика от серьезных неприятностей, когда остальное уже не помогло



Марк Уэббер
по-настоящему испытал монокок на прочность в 2003 году в Бразилии

Садясь за руль машины Ф1, гонщик оказывается в «капсуле выживания» – углепластиковом монококе, состоящем из кокпита, дуги безопасности и топливного отсека. Эта прочная структура должна уцелеть в любой аварии, даже когда от машины больше ничего не осталось.

«Машина Ф1 спроектирована так, чтобы в случае аварии она разрушалась, а гонщик при этом оставался невредимым, – поясняет Гэри Сэвидж, заместитель технического директора Honda. – Если с гонщиком все в порядке, то пусть хоть конец света настает. Мы создаем скорлупу, которая его защищает, разрушаясь и за счет этого поглощая энергию удара».

ЧЕМ БЕЗОПАСНЕЕ, ТЕМ ЛУЧШЕ

Технологии, применяемые при конструировании шасси, совершенствуются, и работа

над повышением безопасности идет постоянно. FIA и ее Техническая рабочая группа (ТРГ) вместе с медиками, определяющими реальные нагрузки, которые в состоянии выдержать организм гонщика, ведут регулярное обсуждение существующих норм безопасности. Эти нормы постоянно ужесточаются: 20 лет назад машины Ф1 были оборудованы лишь примитивными системами, как-то смягчавшими удары при фронтальных столкновениях. Сегодня же гонщик защищен со всех сторон.

ДЛЯ ЧЕГО НУЖЕН КАРБОН?

В состав панелей из углепластика входят разные материалы, которые разрушаются по-разному. Если металлы гнутся и сминаются под воздействием нарастающей силы, то де-

формация карбона происходит иначе. Дело в том, что карбоновые нити пропитаны особыми смолами. Процесс их разрушения неодинаков: волокна могут ломаться, поглощая при этом энергию (так же, как и смола), могут выдергиваться из смолы, материал может расслаиваться.

«Наиболее эффективное поглощение энергии происходит, когда углепластик сминается, – уточняет Сэвидж. – Нужно связать прочнейшее углеволокно самой вязкой смолой, чтобы не происходило расслаивания, и тогда они будут крепко держаться вместе по мере разрушения кокпита».

Слои углеволокна располагаются так, чтобы они сохраняли целостность, даже когда шасси разлетается на куски



Первые тесты

Стандартизованная методика краш-тестов FIA была впервые введена в 1985 году. Нынче новый обтекатель подвергается дополнительным испытаниям: при авариях он не должен отлетать ни влево, ни вправо



Задний «бампер»

Для поглощения энергии при ударе сзади к коробке передач присоединена специальная структура, деформирующаяся при столкновении. Она была внедрена в 1997 году

ПРОЕКТИРУЕМ ШАССИ

«Основные принципы, заложенные в конструкцию шасси, обычно определяются за год до того, как машина выйдет на старт, – объясняет Эндрю Макфарлан, глава отдела композитных разработок Red Bull. – Нас информируют, где у шасси будет центр тяжести, какими должны быть развесовка, емкость бака и жесткость на кручение».

Потом отдел аэродинамики несколько месяцев колдует над обводами машины. «Обычно они хотят, чтобы все было тонким и изящным, – говорит Сэвидж. – Но прежде чем мы примем их предложения, специалисты в области сопротивления материалов решают, устраивает их такая конструкция или нет. Когда речь идет об аэродинамической эффективности, прочности и весе, всегда приходится искать компромисс».

ВИРТУАЛЬНЫЕ КРАШ-ТЕСТЫ

На этой стадии шасси существует лишь в виде детально проработанной компьютерной модели. «Для вычисления прочностных характеристик применяется конечно-элементный анализ (FEA), – говорит ведущий аналитик Red Bull Racing в области сопромата Льюис Батлер. – Это сложный метод компьютерного моделирования, с помощью которого мы воздействуем на определенные точки на поверхности виртуального монокока и видим, как реагирует на нагрузку каждый из его элементов».

Для проверки модели при помощи FEA отделу прочностного анализа нужен примерно месяц. За это время они собирают информацию, необходимую для определения типа и характеристик композитных материалов, которые будут использоваться при постройке монокока.

СТРОИМ ШАССИ

«Выпекание» карбонового шасси – дело чрезвычайно сложное. Для достижения необходимой прочности монокока в некоторых его местах используется более 30 слоев углеволокна. «Мы определяем число слоев и расположение каждого из них, – объясняет Макфарлан. – Отдел композитных разработок создает на основе данных FEA детальную схему,

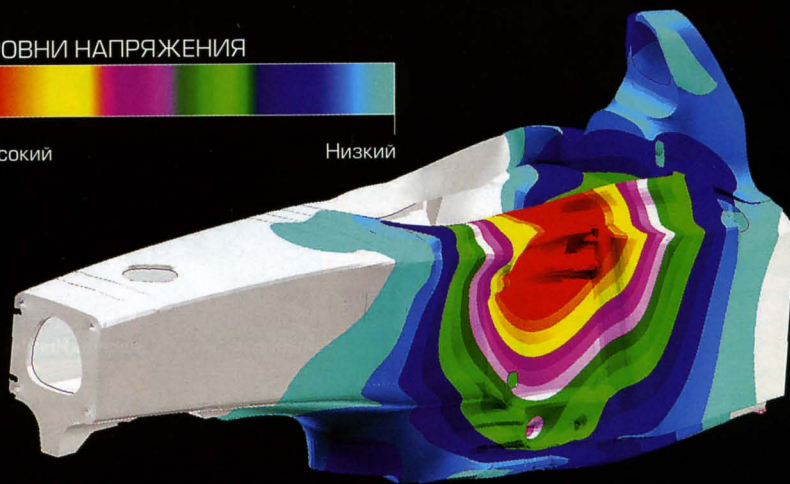


Канада '04: в этой жуткой аварии Ф. Массу спас монокок

Прочностный анализ

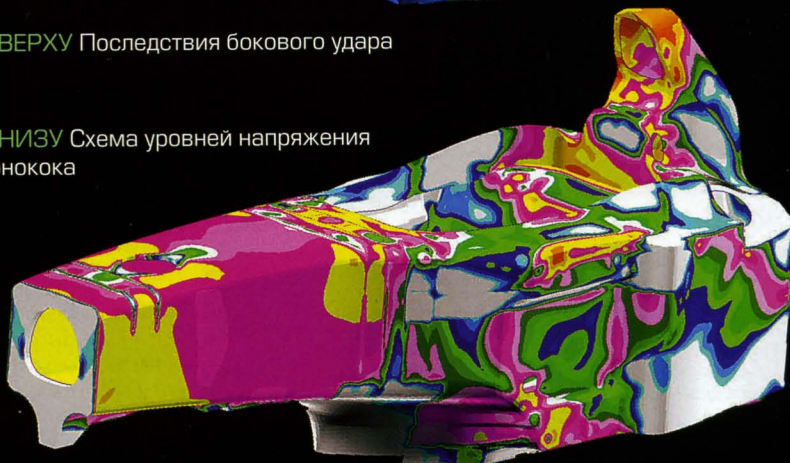
Специалисты команд используют компьютерное моделирование для проверки структурной целостности любого нового монокока: задолго до того как начнется его постройка, выявляются все потенциально слабые места

УРОВНИ НАПРЯЖЕНИЯ



»ВВЕРХУ Последствия бокового удара

»ВНИЗУ Схема уровней напряжения монокока



по которой будет строиться монокок. По ней точно видно, как должен выглядеть каждый слой – это похоже на портновские лекала. Иногда в такой схеме более 100 страниц».

К осени команды приступают к созданию шасси, а в ноябре начинаются краш-тесты.

Сначала отдел композитов строит отдельные части: носовую, заднюю и верхнюю с дугой безопасности, которые испытываются отдельно.

РЕАЛЬНЫЕ КРАШ-ТЕСТЫ

Все без исключения монококи должны пройти краш-тест, оставшись неповрежденными и пригодными к эксплуатации. Сэвидж признает, что задача стоит так: «Лишь бы пройти, хотя бы и с минимальным запасом. Мы и сами проводим немало тестов, так что уверены в успехе процентов на 95. Одно шасси должно полностью выдержать все краш-тесты, и тогда оно становится образцом. К тому же не в наших интересах списывать в утиль шасси, стоимостью в \$100 тысяч».

Гонщик находится в прочной «скорлупе», которая должна выстоять в аварии, даже если разрушена вся машина



Скользкий момент

Новая технология Ultra Glide, примененная компанией NIVEA в геле для бритья, не только обеспечивает легкое и эффективное скольжение лезвия, но и защищает кожу от раздражения и микропорезов

Ф1 БИЗНЕС

HONDA RACING ЗАПЕЛА

Что может получиться, если скрестить Ф1 с «Фабрикой звезд»? Дженсон Баттон, подпевающий своей подружке Луиз Гриффитс? К счастью, нет. В понимании Honda это означает кучу спонсоров и новые подходы к маркетингу в Ф1. В начале года Honda передала все свои заботы о маркетинге в Ф1 компании 19 Entertainment – агентству, занимающемуся раскруткой мирового шоу, известного в России под маркой «Народный артист», солисток Spice Girls и Рэйчел Стивенс, а также Дэвида и Виктории Бекхэм.

Агентство будет заниматься продвижением формульного бренда Honda, а ее гонщиков, Дженсона Баттона и Рубенса Баррикелло, долж-

но превратить в прибыльные активы.

Что же, установление отношений с этим агентством можно считать хорошей новостью и расчетливым ходом Honda. Впервые одна из команд Ф1 привлекла к решению маркетинговых задач фирму, занятую в шоу-бизнесе. Этот шаг приветствовал и Берни Экклстоун, заявивший: «Именно в этом направлении должны двигаться команды, чтобы усилить свою привлекательность в глазах мировой общественности».

Вместе с тем эти перемены – косвенное подтверждение неспособности собственного отдела маркетинга раскрутить бренд Honda F1, отделив его от B.A.R.-Honda.

В своем прежнем облике команде не удалось



Вперед, на сцену? Хондовцы Ник Фрай, Джефф Уиллис, Дженсон Баттон и Рубенс Баррикелло

привлечь серьезных спонсоров, главным образом из-за доминирующего положения цветов Lucky Strike в ее раскраске.

Lucky Strike остается титульным спонсором команды до конца 2006 го-

да, но пока сложно представить, кто бы мог прийти ему на замену. Honda не сумела соблазнить Vodafone и Intel, ускользнувших от нее в McLaren и BMW соответственно.

Очень важно, чтобы новый подход Honda

к решению маркетинговых задач увенчался успехом. Если получится – ее опыт наверняка подхватят другие команды.

См. Обретения и потери, с. 92

В ЧУЖИХ КАРМАНАХ

Средние зарплаты в командах Формулы 1

ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР	\$ 1,2 млн
ГЛАВА КОМАНДЫ	\$ 600 000
ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР	\$ 350 000
ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР	\$ 300 000
МЕНЕДЖЕР КОМАНДЫ	\$ 260 000
ВЕДУЩИЙ АЭРОДИНАМИСТ	\$ 245 000
ГОНОЧНЫЙ ИНЖЕНЕР	\$ 235 000
СТАРШИЙ МЕХАНИК	\$ 110 000
МЛАДШИЙ МЕХАНИК	\$ 70 000
ВОДИТЕЛЬ ГРУЗОВИКА	\$ 60 000

Примечание: Все цифры – по оценкам F1 Racing. В строчке «глава команды» речь идет о должностях, а не о владельце

ДЫМНЫЕ ГОРИЗОНТЫ FERRARI

Появились признаки того, что Ferrari отказалась от своей идеи полностью вручить себя Marlboro. Считается, что в ее контракте с Philip Morris tobacco речь идет о корпусе машин, на которых не должно быть логотипов других компаний (кроме Shell), чтобы усилить ассоциативные связи с Marlboro на «некурящих» гонках уже с 2007 года.

Однако в январе Ferrari подписала трехлетнее соглашение с Martini. Ее логотип появился на носовом обтекателе F248, но контракт предусматривает возможность расширения присутствия Martini в будущем.

Кроме того, Ferrari ведет переговоры с добытчиками алмазов из De Beers и компанией Alice, входящей в концерн

Telecom Italia, которой предлагается заменить Vodafone начиная с 2007 года (хотя вся рекламная поверхность на машинах Ferrari вроде бы будет принадлежать Philip Morris).

По мере усиления антитабачного законодательства, особенно в свете Конвенции о контроле за распространением табака, продвигаемой Всемирной организацией здравоохранения, рассчитывать, что отношения с Marlboro будут продолжаться вечно, не стоит. Вот и Еврокомиссия письменно потребовала от FIA прояснить свою позицию по этому вопросу.

Один из экспертов в области спонсорства сказал F1 Racing: «Антитабачные договоренности на подходе. Похоже, наплевательская позиция Philip Morris может создать и ей, и Ferrari большие проблемы».



Не будет ли Ferrari с приходом Martini выглядеть так же, как Brabham семидесятых?



Всем рулям руль

Сменился лидер в линейке игровых манипуляторов класса hi-end компании Thrustmaster. Новый гоночный руль Rallye GT PRO имеет пять независимых прогрессивных осей и обеспечивает виртуальным гонщикам еще больший реализм



Зима не за горами

Коллекцию одежды «Осень-зима 2006 г.» представила компания BAON. Линии Active&Technical предназначены для активного зимнего отдыха, а Casual вобрала в себя романтичность и уют современного европейского города

КАРТЫ В СТОРОНУ



Новые цифровые камеры Photo-smart, предназначенные как для начинающих, так и для опытных фотографов, представила недавно компания HP. Корпус модели R727 изготовлен из нержавеющей стали, R927 – из алюминия. Их толщина составляет 23 и 26 см соответственно, однако обе обеспечивают качество снимка, достаточное даже для печати больших плакатов.

Благодаря применению технологий HP Real Life можно получить оптимальные результаты при любых условиях съемки, «склеить» снимки в панорамное изображение или, к примеру, «вытащить» кадр из видеоролика. В R727 и R927 немало и других полезных функций, а главное – по своим габаритам они не превышают карточную колоду, зато удовольствия могут доставить гораздо больше.

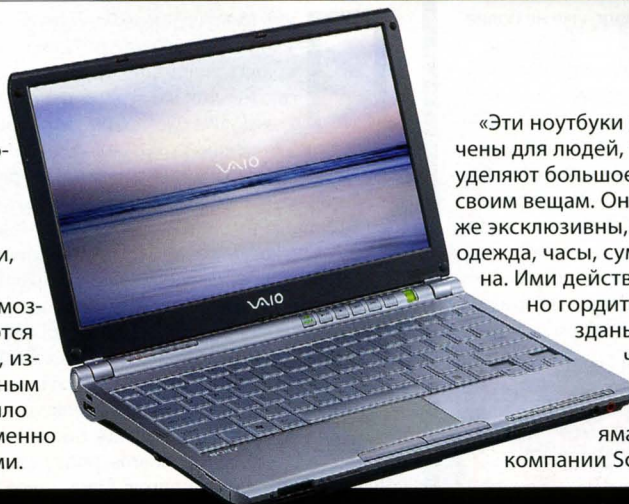
СВЕРИМ ЧАСЫ

Фрэнк Уильямс назвал марку Oris «синонимом высочайшего технического качества и славных традиций». В нынешнем сезоне сотрудничество часовщиков с Williams продолжилось: автомобили и комбинезоны пилотов украшены логотипами компании, а все члены команды получили в подарок новейшую версию механических часов, созданную совместно с дизайнерами из Гроува и получившую название WilliamsF1.



ЛЕГКИЙ И БЫСТРЫЙ

Компания Sony осенью представит очередную новинку – серию TX портативных ноутбуков VAIO. Их «начинка» отвечает последнему слову техники, но не меньшее значение имеет и дизайн – умные «мозги» компьютера помещаются в корпусе из углеволокна, изготовленном по формульным технологиям, что позволило сделать TX VAIO одновременно легкими и очень прочными.



«Эти ноутбуки предназначены для людей, которые уделяют большое внимание своим вещам. Они настолько же эксклюзивны, как и их одежда, часы, сумка или машина. Ими действительно можно гордиться. Они созданы для тех, кто чувствует стиль», – считает Джун Кояма, IT директор компании Sony Europe.

ПРЯМОУГОЛЬНАЯ ИСТОРИЯ

В 1969 году компания TAG Heuer выпустила хронометр Монако с квадратным циферблатом, который очень быстро стал символом часовой моды. Именно такие часы носил победитель двух Гран При Йозеф Зифферт, а Стив Маккуин увековечил их в фильме «Ле-Ман».

Легенда была возрождена в XXI веке. Швейцарские мастера

представили Монако 69 – концептуальный хронометр, который сочетает черный циферблат механических часов с одной стороны и сверхточный высокотехнологичный хронограф – с другой! Неподражаемые в своем роде, часы Монако остаются уникальным символом спорта и очарования.



СЕДАН, ДА УДАЛ

Компания Mazda представила самый мощный седан в своей истории. Объем продаж машин такого класса вырос в Европе с 2000 года почти в три раза, и теперь японская компания становится одним из игроков в этом сегменте рынка. Новая Mazda6 MPS, впервые представленная как концепт-кар на парижском салоне в 2002 году, теперь выпускается серийно.

Внешне новинка отличается от стандартной «шестерки» благодаря приподнятому на 40 мм

капоту и аэродинамическому «обвесу», а в отделке салона широко используется кожа. Но еще большие отличия скрыты от глаз – 2,3-литровый бензиновый двигатель с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива развивает 260 л. с., что почти на 100 л. с. больше, чем у атмосферного 2,3-литрового мотора стандартной Mazda6. Этот полноприводный автомобиль разгоняется до 240 км/ч, а «сотню» набирает за 6,6 с. Цена на MPS в России пока не объявлена.



ШИННАЯ ВОЗНЯ

BRIDGESTONE СОКРАЩАЕТ РАЗРЫВ

Похоже, предсезонные тесты показали, что на длинных сериях кругов «сухие» шины Michelin все же лучше, чем Bridgestone. Но если в ноябре японская резина проигрывала конкурентам до секунды на круге, то теперь это отставание сократилось и к середине февраля составляло уже не более 0,3–0,4 с.

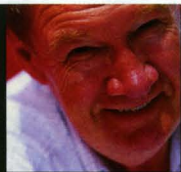
Ныне в числе клиентов Bridgestone три топ-команды – Ferrari, Toyota и Williams, и это очень важно. Технический директор Ferrari Росс Брон, команда которого в последние годы работала с японскими шинниками практически в одиночку, тоже признает это. «Toyota, Williams, Ferrari и Midland договорились делиться всей информацией», – сказал он. – Это придаст



Bridgestone уже не придется полагаться на одного только Шуми

Bridgestone больше уверенности в результатах исследований».

Насколько можно понять, последняя (и самая быстрая) версия «сухих» шин Bridgestone имеет свой недостаток: она неплохо держит трассу, но у нее узкое пятно контакта, что требует от гонщика аккуратного и безошибочного вождения. Михаэль Шумахер эту шину поначалу отверг, и к ней вернулись лишь после тестов Williams в Хересе, где Алекс Вурц и Нико Росберг на переходной версии FW27 в длинных сериях кругов показали лучше время среди всех, кто ездит на Bridgestone. Насколько можно понять, теперь эту шину опробовали Midland, Toyota и даже Ferrari. Это говорит о том, что темпы исследовательского поиска Bridgestone сейчас выше, чем в прежние годы, когда японцы были вынуждены полагаться на единственную (хоть и мощную) команду.



Алан Хенри Гребенка

Ferrari, похоже, хочет, чтобы ее считали одной из частных команд Формулы 1. Для чего?

Лука Монтеземоло – верный последователь Энцо Феррари. Он не просто хранит традиции Маранелло, но делает это с той же театральностью и драматизмом, благодаря которым в свое время Коммендаторе играл роль главного мифотворца Формулы 1. Когда в последний раз Лука принимал меня в штаб-квартире Ferrari, он начал разговор с того, что спросил, получил ли я разрешение на этот визит у Рона Денниса или, может, отправился в поездку по северу Италии, чтобы собирать черепков, которые украсят пол в новом Технологическом центре McLaren?

Недавно я понял, что Монтеземоло потихоньку пытается изменить имидж Ferrari и ее положение в системе Ф1. Скудерия десятилетиями ставила себя выше всех, отводя таким командам, как McLaren, Lotus и Williams, роль самодевичьих-«гаражистов», – и вдруг Лука, такое впечатление, сам захотел перейти в эту категорию. Недавно он заговорил о том, что Ferrari не получает от Fiat ни гроша и строит всю свою гоночную программу на собственных ресурсах. Ferrari, подчеркнул он, следует считать частной командой.

Услышав, что Монтеземоло пытается выдавать Ferrari за эдаких милых итальянских кустарей, я, скажу честно, пришел в крайнее возмущение. Не эта ли команда выторговала у Берни Экклстоуна \$100 млн в обмен на свою подпись под Договором Соглашения 2008 года? Не они ли платят

“Ferrari десятилетиями пыталась поставить себя выше всех – и вдруг сама захотела перейти в категорию самодевичьих-«гаражистов»”

Михаэлю Шумахеру \$35 млн в год? Не Ferrari ли оптом, за \$100 млн в год, уступила Philip Morris всю рекламную поверхность на бортах своих машин вместе с правом перепродавать ее другим компаниям?

За подобным поведением может угадываться некий план, продуманный более точно и тонко, чем обычно. Давайте оценим ситуацию в контексте продолжающихся переговоров между Экклстоуном и остатками Ассоциации автоконцернов (GPMA), особенно с учетом беспокойства,



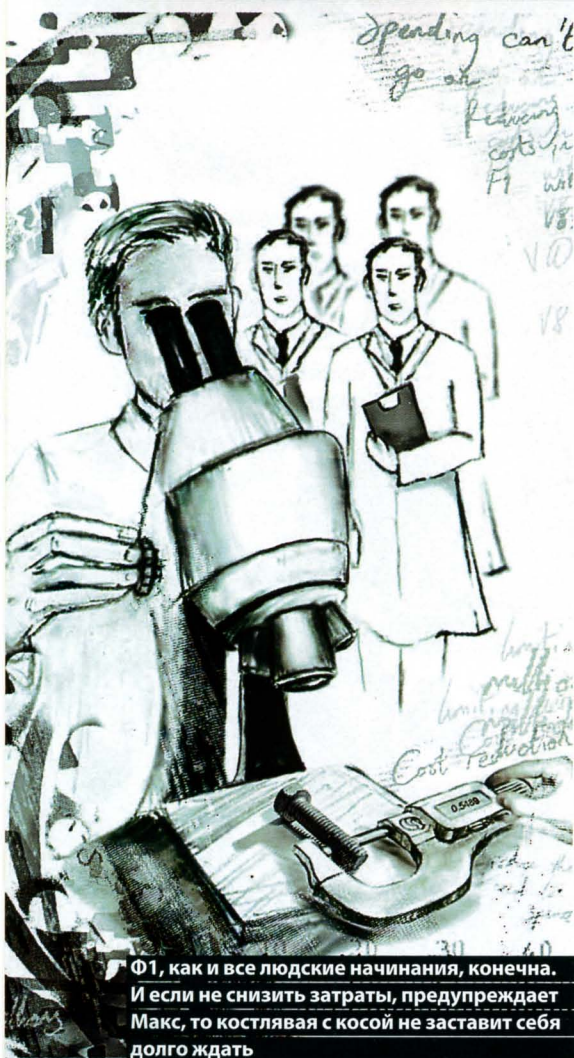
Выдавать Ferrari за милых деревенских кустарей – примерно то же самое, что уверять, будто Кинг-Конг – не более чем обычный шимпанзе

возникшего на пит-лейне в связи с возможным уходом Renault из Ф1.

Источник в одной из британских топ-команд сообщил мне, что, по его прикидкам, в 2006 году в состязании бюджетов побеждает Toyota с результатом порядка \$500 млн, а BMW и Honda отстают от нее ненамного. Макс и Берни постоянно предупреждают об опасности превращения Ф1 в черную финансовую дыру. Что же произойдет, если, согласно следующей версии Договора Соглашения, львиная доля доходов от реализации коммерческих прав будет причитаться так называемым частникам? Ведь в этот круг попадут все сторонники Экклстоуна: Williams, Super Aguri (несмотря на связь с Honda), обе команды Red Bull, Midland и самый знаменитый «частник» – Ferrari.

Можно не сомневаться, что Toyota, Honda, BMW, Mercedes и даже Renault придут в бешенство. И тогда им доходчиво объяснят, что мера эта принята в противовес безудержному стремлению автоконцернов к увеличению затрат. А все доводы о том, будто Экклстоуна или FIA вовсе не касается, какие суммы команды тратят на технологию, утонут в дыму политических сражений и органической неспособности GPMA объяснить миру свою позицию. Похоже, Макс и Берни взяли на вооружение методы Линдона Джонсона, который в бытность президентом США говаривал, что оппонентов надо сначала брать... за одно место, после чего они сами с готовностью отдадут вам свои сердца и души.

В своем дебютном тексте наш новый колумнист, как и можно было ожидать, блеснул емким и напористым слогом. Впрочем, командам это совершенно не понравится. А уж об автоконцернах мы и не говорим...



Ф1, как и все людские начинания, конечна. И если не снизить затраты, предупреждает Макс, то костлявая с косой не заставит себя долго ждать

Итак, с чего бы начать? В общем-то, вопрос не такой и сложный. Почему бы не поговорить о проблеме серьезной и волнующей, с которой Формуле 1 до сих пор сталкиваться не приходилось?

Тогда вспомним события, происшедшие в мае 2004-го. В Монако FIA организовала встречу всех руководителей команд, всех главных технарей и представителей всех моторостроителей. Темой встречи было снижение затрат. В какой-то момент дискуссии один из представителей автоконцернов веско заметил, что только на двигатели Ф1 его компания и шесть других мотористов ежегодно тратят более 1,2 миллиарда долларов. Разумеется, все согласились, что с такой абсурдной ситуацией надо кончать, и автоконцерны тут же организовали рабочую группу, чтобы определиться с более экономичной конфигурацией моторов. Уже хорошо.

Перед группой стояла единственная задача: сократить расходы. Как известно, ею был предложен вариант двигателей V8 объемом 2,4 л, которые будут использоваться с 2006 года, а также ряд конструктивных ограничений и запрет на использование дорогостоящих материалов. Два автоконцерна (Renault и Ford, которому в то время принадлежала команда Jaguar) во имя еще более значительного снижения затрат были готовы даже на более жесткие меры, но остальные их не поддержали.

На том и порешили. Тут надо сказать, что Техническая рабочая группа (TRG), возглавляемая Чарли Уайтингом, в которую входят технические директора команд уже два года твердила, что FIA должна оставить попытки обуздать скорости машин путем жесткого регулирования в области шасси, а вместо этого уменьшать мощность двигателей. Они тоже предлагали моторы V8 объемом 2,4 л, но делали это из соображений повышения безопасности.

Так что эти интересы удивительным образом совпали: «дешевые» моторы давали нам еще и снижение мощности, как того хотела TRG, и таким образом мы убивали двух зайцев. И после бурных обсуждений мы смогли выработать новый регламент, который был близок к радикальным предложениям Ford и Renault.

Однако, несмотря на то что в Монако в мае 2004 года все под этим подписались, сегодня некоторые автоконцерны жалуются, что введение моторов V8 обошлось им в колоссальные деньги — целых 2,4 миллиарда долларов.

Послушайте, все они — взрослые люди и вроде бы сами писали этот новый регламент во имя снижения расходов. Вы удивлены? Я тоже. Получается, либо они тогда

сильно ошиблись, либо сегодня говорят неправду. Понятно, что FIA не в состоянии добиться, чтобы Формула 1 перестала тратить бешеные деньги, но мы можем снизить необходимость таких затрат. Именно эту цель и преследовал новый регламент, касающийся двигателей. И он действительно позволяет независимым поставщикам моторов, таким, как Cosworth или Mecachrome, сохранять конкурентоспособность при расходах, несравнимых с бюджетами автогигантов.

Хватит о двигателях. Поговорим о шасси. Несмотря на все ограничения, эта сфера остается крайне затратной. Например, я представляю, какие захватывающие перспективы для инженерного поиска открываются, если заняться проблемой взаимовлияния торцевых пластин переднего крыла, вращающихся передних колес и пятна их контакта с асфальтом. Вот только дело в том, что разбираются в этой проблеме двенадцать спецов по аэродинамике, но миллионом зрителей она совершенно неинтересна, а ведь они за это платят (хотя и не напрямую).

То же можно сказать о миллионах, улетающих в сверхсложные аэродинамические трубы (а у некоторых команд их даже две). 24 часа в сутки здесь продувают бесконечные варианты деталей, разработанных при помощи ультрасовременных компьютеров и изготовленных в модельных цехах, — но все это тоже никак не улучшает зрелищность гонок. На самом деле это ей даже вредит. Ведь вообще-то чем лучше машина со всеми ее крылышками, закрывками и прочими аэроштучками чув-

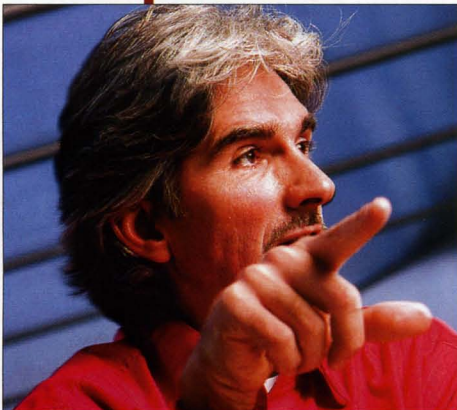
ствует себя в невозмущенном воздушном потоке, тем хуже ее поведение, когда она следует за другой машиной и во время обгонов.

Подход FIA к изменению регламента в части шасси тот же, что и в случае с моторами: к 2008 году мы намерены снизить потребности команд расходовать деньги, но при этом добиться улучшения качества гонок. Надеемся, что нам вновь удастся подстрелить двух зайцев сразу.

Вы хотите спросить, как сегодня воспринимаются эти наши инициативы?

Полагаю, реакция финансистов, проявляющих интерес к Ф1, но пока не слишком в ней разбирающихся, не нуждается в комментариях: «Снизить затраты до 100 миллионов долларов? Неужели сегодня команды Ф1 тратят больше?» А дальше шли печатные слова и выражения...

Как видите, FIA пытается спасти команды, и особенно автокомпании, от самих себя. А если хотите знать, что бывает, если идти на поводу у автоконцернов, присмотритесь к американской серии IRL. Печальное зрелище, доложу я вам. **FO**



Приз за Письмо номера достается Валерию Белянскому, который открыл для себя Дэймона Хилла, а заодно понял, о чем пишет наш журнал. Скорость – скоростью, железо – железом, но главное все-таки – человек!

ПИСЬМО МЕСЯЦА

НЕОРДИНАРНЫЙ ХИЛЛ

Никогда не принадлежал к поклонникам Дэймона Хилла. Не оставляло ощущение, что Хилл-младший всего лишь оказался в нужное время в нужном месте, да и то лишь потому, что линия судьбы была predetermined харизмой отца. Поэтому и текст начал не читать, а просматривать. Но чем дальше, тем больше увлекался и проглотил все от корки до корки. Передо мной предстал умный, ироничный, слегка усталый человек, который, несмотря на несколько философичный взгляд на вещи, не отказывает себе в праве на все свое суждение иметь. И при этом никого не осуждает и не отрицает иных точек зрения. Спасибо за встречу на страницах вашего издания с такой неординарной личностью...

Валерий Белянский,
Волгоград, по e-mail



Автор лучшего письма номера получает подарочный набор от ОАО АВТОФРАМОС: фирменную кепку команды Renault F1 – чемпиона мира и модель машины Фернандо Алонсо.
www.renault.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.

ПИСЬМО РАЗОЧАРОВАННОГО БОЛЕЛЬЩИКА

...С подписанием соглашения на трансляции Формулы 1 телеканалом REN TV автогоночные фанаты саратовского региона распрощались с мечтой в скором будущем увидеть эти гонки по телевидению. Дело в том, что указанный канал в регионе не транслируется... Пустота. Разочарование. Может быть, такое положение вещей кому-то выгодно?

...Думаю, от сложившейся ситуации в отдаленно взятом регионе Ф1 не пострадает. По-страдаем мы – болельщики. Хотя какое до этого дело владельцам REN TV?..

Андрей Яковлев,
Балаково, Саратовская обл.

Думается, вы несправедливы, адресуя свои упреки руководству REN TV. вещание в городах и всях, в том числе и в Балаково, зависит прежде всего от местных радиотелецентров и кабельных телекомпаний. Вы бы поинтересовались у ваших балаковских начальников, почему они лишают вас возможности смотреть программы одной из крупнейших телекомпаний страны? Задайте им этот вопрос! Кстати, можем поделить личный опытом. Лет десять назад, когда в России вообще прекратились трансляции Формулы 1, мы (тогда еще частные лица, а вовсе не редакция F1 Racing) отправили гневный факс самому Берни Экклстоуну. И что бы вы думали? Он нам вежливо ответил, и не через референтов, а лично – и все объяснил. И тогда мы... скинулись и купили спутниковую тарелку – и с тех пор прекрасно себя чувствуем. Но это уже совсем другая история.

ADIEUX, MICHELIN!

Огромная досада для меня, что Michelin уходит из Ф1 в 2007 году! Сколько смотрю гонки, всегда выделял машины на шинах Michelin.

Специалисты Michelin из кожи вон лезут, чтобы выдать максимум из своей резины и из шасси их команд. И еще – обратите внимание, когда какой-нибудь концерн выпускает какой-нибудь «супердорожный болид», то шины для него заказывают у Michelin...

Семен Ткаченко,
по e-mail

Насчет ухода Michelin и введения монополии Bridgestone есть разные точки зрения: McLaren прудриживается одной, а, скажем, Ferrari – совсем иной. Но вот что бесспорно: все последние годы французские шинники во главе с Пьером Дюпаскье, казалось, были неотделимы от Формулы 1. Нам их тоже будет не хватать. Что касается шин для, как вы пишете, «супердорожных болидов» – тут вы не вполне правы: Aston Martin V12 Vanquish Джеймса Бонда в фильме «Умри, но не сейчас» был обут в шины Yokohama.

ФЛАВИО – ТВОРЕЦ ЧЕМПИОНОВ

Похоже, у Флавио талант отыскивать чемпионов, которых он потом отпускает в другие команды, а сам опять начинает с чистого листа. Не зря его преследовало ощущение «дежа-вю» – не зря в Алонсо он видел Михаэля. История повторилась: как когда-то Шумахер, позарившись на деньги Marlboro, ушел в Ferrari, так и Алонсо променял Флавио и Re-



В прошлом году Бриаторе был доволен...

nault на деньги Vodafone. Остается только надеяться, что Бриаторе не упустит Ковалына...

Дарья Жирнова,
Вологда, по e-mail

ЭКСПЕРИМЕНТ MIDLAND

Наконец-то прошла официальная презентация первой российской команды в Формуле 1! Я ждал этого момента не только потому, что это первый подобный проект на всем постсоветском пространстве, но и потому, что очень хотелось увидеть, как же все-таки будут выглядеть болиды MF1. Хотелось узнать, будут ли среди рекламируемых торговых марок те, которые приносят основные доходы Midland в России и в Украине. Увы, на самых востребованных местах – JVC и прочие заграничные бренды. А как хотелось верить...

Тем более что в ноябре на выставке «МеталлЭкспо 2005» Midland представил болид в экспериментальной раскраске, в основе которой были цвета российского флага и наименования основных металлургических активов: «Запорожсталь», «Красный Октябрь»... Но сейчас можно с уверенностью утверждать – это был всего лишь эксперимент...

Артем Ильин,
Киев, Украина, по e-mail

ВСЕХ ВОЛНУЕТ КИМИ

Все уже слышаны о переходе Кими из McLaren в Ferrari. Естественно, это еще не подтвержденные данные, но, скорее всего, это так. Я думаю, он не откажется от такого предложения. Кроме спортивного интереса, несомненно, есть интерес меркантильный... Ну и, конечно, сбудется Мечта Гонщика выступать за Ferrari. А у меня вопрос: кто сможет сделать из Кими чемпиона? Успеет ли Рон Деннис или придется уже Жану Тодту? Надеюсь, Рон Деннис успеет...

Артем Гусев, 14 лет,
Киев, Украина, по e-mail



ПРОГНОЗ 2006

НАЙДЖЕЛ МЭНСЕЛЛ

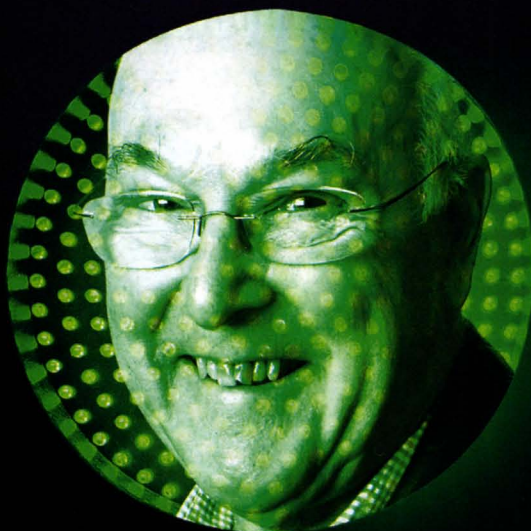
ВЕЛИКИЙ НАЙДЖ -
ТОЛЬКО В F1 RACING!

МАРРИ УОКЕР

В СВОИ 82 ОН
ПО-ПРЕЖНЕМУ МОЛОД!

ДЖОДИ ШЕКТЕР

ЧЕМПИОН-79
ГОВОРИТ, ЧТО ДУМАЕ



СЕЗОН

34 Renault



40 McLaren



44 Ferrari



48 Toyota



52 Williams



56 Honda



60 Red Bull



64 BMW-Sauber



68 Midland



72 Scuderia Toro Rosso



76 Super Aguri



78 2 часа на 320 км/ч

84 Путеводитель по трассам

92 Пришли & ушли

Пора вставать: стартует сезон-2006!
И на этот раз работу предсказателей невероятно усложняют изменения в регламенте по моторам и шинам. Вот почему мы собрали тех, кто тоньше других чувствует происходящее в Формуле 1. Вот что они сказали...

**ЭДДИ
ДЖОРДАН**

СЕРЬЕЗНЫЙ ЧЕЛОВЕК –
СЕРЬЕЗНЫЕ МЫСЛИ

**ПЭТ
СИМОНДС**

ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ
СТРАТЕГОВ В Ф1



А Ф 1

2005: они выиграли чемпионат и Кубок конструкторов...

RENAULT

...но зима для них прошла в тревогах?

Едва Renault отпраздновала победу, как Фернандо Алонсо сразил команду наповал. Помешала ли им эта новость как следует подготовиться к новому сезону?

Найджел Мэнселл: Пэт, этот вопрос к тебе. Сможете в этом году повторить успех прошлого сезона?

Пэт Симондс: А почему нет? Команда та же, что и в прошлом году, а в нашем деле преемственность играет очень важную роль.

Эдди Джордан: Да, но кое-что все-таки изменилось: Алонсо подтвердил, что в 2007-м он переходит в McLaren. А Renault до сих пор не поделилась планами о своем будущем в F1 — будет ли это уход, преобразование в Nissan, продажа команды или что-то еще...

ПС: Не думаю, что будущий переход Фернандо как-то повлияет на его образ мыслей.

В 2006-м он вновь будет стремиться стать чемпионом.

Марри Уокер: А команда? Отступничество Алонсо могло подорвать ее боевой дух.

ПС: Да, но все не так страшно. Его уход всех расстроил — нам приятно с ним работать, кроме того, нам нравится то, что он дает команде. Всем нам хотелось бы, чтобы наше сотрудничество продолжалось, но мы понимаем, что он работал с нами пять лет, и это немалый срок.

Джоди Шектер: Все так, но то, что Алонсо так рано заявил о своем переходе в McLaren, ставит всех в несколько неловкое положение, ▶



RENAULT

Шасси R26
Шины Michelin
Мотор RS26

О КОМАНДЕ

Основана в 1977 г.
Первый Гран При Великобритания '77 г.
ГП 192
Победы 25
Поулы 43
Очки 719
Кубки конструкторов 1
Чемпионские титулы 1
Адрес: Renault F1 Team,
Whiteways Technical Centre, Enstone,
Chipping Norton, Oxon OX7 4EE, UK
Тел.: +44 (0)1608 678000
Факс: +44 (0)1608 678800
Сайт/Фан-клуб www.renaultf1.com

КЛЮЧЕВЫЕ ИГРОКИ

Патрик Фор президент
Флавио Бриаторе исполнительный директор
Боб Белл технический директор (шасси)
Пэт Симондс главный инженер
Тим Деншем главный конструктор
Роб Уайт зам. исполнительного директора (мотор)
Андре Лайне зам. исполнительного директора (вспом. операции)
Леон Тайю руководитель проекта RS26
Дени Шеврие директор команды
Гевин Хадсон главный механик
Род Нельсон/Реми Таффан гоночные инженеры Ф. Алонсо
Алан Пермейн/Фабрис Лом гоночные инженеры Д. Физикеллы
Хейкки Ковалайнен третий пилот

ГОНЩИКИ

ФЕРНАНДО АЛОНСО (№ 1)

Родился 29 июля 1981 г. в Овьедо, Испания
Живет в Оксфорде, Великобритания
Семейное положение холост
Рост 1,71 м
Вес 68 кг
Сайт www.fernandoalonso.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия'01
ГП 68
Победы 8
Поулы 9
Быстрые круги 3
Очки 247
2000 Minardi: тест-пилот
2001 Minardi: 0 очков, 23-е место
2002 Renault: тест-пилот
2003 Renault: 55 очков, 6-е место
2004 Renault: 59 очков, 4-е место
2005 Renault: 133 очка, чемпион мира

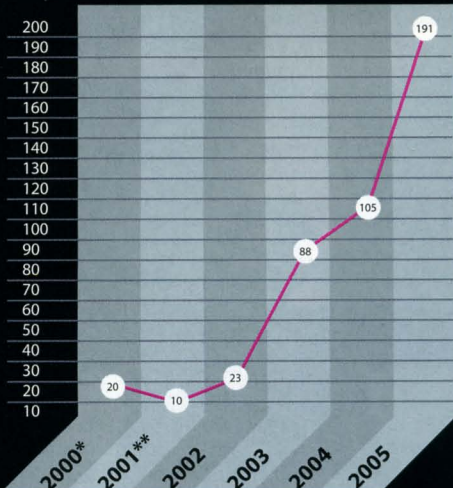
ДЖАНКАРЛО ФИЗИКЕЛЛА (№ 2)

Родился 14 января 1973 г. в Риме, Италия
Семейное положение помолвлен с Луной (дочь Карлотта, сын Кристофер)
Рост 1,72 м
Вес 66 кг
Сайт www.giancarlofisichella.com

Карьера в Ф1

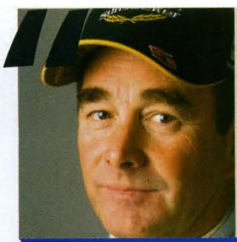
Дебют Австралия'96
ГП 159
Победы 2
Поулы 2
Быстрые круги 2
Очки 174
1996 Minardi-Ford: 0 очков, не классифицирован (провел 8 гонок)
1997 Jordan-Peugeot: 20 очков, 8-е место
1998 Benetton-Mecachrome: 16 очков, 9-е место
1999 Benetton-Supertec: 13 очков, 9-е место
2000 Benetton-Playlife: 18 очков, 6-е место
2001 Benetton-Renault: 8 очков, 11-е место
2002 Jordan-Honda: 7 очков, 11-е место
2003 Jordan-Honda: 12 очков, 12-е место
2004 Sauber Petronas: 22 очка, 11-е место
2005 Renault: 58 очков, 5-е место

RENAULT ПРИЗОВЫЕ ОЧКИ С 2000 г.



*Benetton-Playlife, **Benetton-Renault

ПРОГНОЗ СЕЗОНА 2006 ГОДА



Надеюсь, Алонсо представится возможность отстоять титул. Renault хорошо подготовилась за зиму, и ее машина и двигатель не уступают прошлогодним

**Найджел
Мэнселл**

верно? Как и ты, Пэт, я не знаю, насколько это меняет дело, но если на трассе что-то не заладится, атмосфера может стать напряженной.

НМ: Атмосфера в команде?

ДШ: Точно. И это может произойти довольно быстро, если в начале сезона что-то пойдет не так, как хотелось бы.

ПС: Да, но я все же убежден, что как только Фернандо окажется в кокпите, настрой у него будет такой же, как прежде. Он и до 2005 года не раз демонстрировал, что готов отчаянно сражаться в любых ситуациях.

ДШ: Возможно. Только когда я ушел из спорта, мне казалось, что я все такой же, но разница проявляется, когда ты просыпаешься среди ночи — ты либо думаешь о том, что можно было бы сделать с той самой недовольной поворачиваемостью, либо нет. Но, учитывая, что Алонсо еще очень молод, что он хочет побеждать, на нем это может никак не отразиться.

НМ: Согласен. Надеюсь, ему представится возможность отстоять титул, так красиво и повзрослому завоеванный им в 2005 году. Renault хорошо подготовилась за зиму, а ее машина и двигатель не уступают прошлогодним.

ДШ: Да, но в Ф1 побеждают команды, а с «командностью» у Renault в последнее время неважно.

МУ: Но не стоит забывать, что оба гонщика — Физикелла и Алонсо — пока в команде.

ДШ: Ну да, конечно. От Физикеллы, кстати, ждали большего...

Эд: ...А раньше ты всегда хорошо о нем отзывался!

ДШ: Было дело. Мне всегда казалось, что он может быстро гоняться, но его подводят машины. Впрочем, в прошлом году ему досталась хорошая машина, а ездил он слабовато. Не исключено, что после стольких сезонов за рулем отстойных машин Физико начал

сдавать позиции.

Эд: Ну ничего себе! Среди этих отстойных машин была и моя!

ДШ: (Смеется.) Извини, Эдди! Скажу иначе: я не верю, что он сможет обставить Алонсо в этом году.

НМ: Его могут спасти неожиданные вспышки профессионализма. Когда он в форме, он не хуже других. Ему просто не хватает стабильности. В остальном, я считаю, он отменный гонщик и у него есть шанс на победу.

ПС: Прошлый год у него прошел из рук вон плохо. Слабый результат во второй гонке сезона (ГП Малайзии) после победы в Австралии подорвал его уверенность в собственных силах. Эта гонка повлияла на него так же сильно, как на Фернандо — разворот в квалификации на Сепанге в 2004-м.

МУ: Почему?

ПС: После того Гран При ему до конца сезона не хватало уверенности в квалификациях. Но я хочу сказать, что Джанкарло может выступить гораздо лучше, чем в прошлом году.

Эд: Вот-вот. Физико — один из моих любимых гонщиков. Ему нужно чуть больше заботы и понимания, чем другим. В Renault хватает и того, и другого. Если вы в него поверите, он сможет всерьез претендовать на чемпионский титул после неминуемого ухода Алонсо.

ПС: Честно говоря, Фернандо быстрее. Невозможно собрать в команде двух совершенно одинаковых гонщиков, но Джанкарло точно входит в пятерку лучших. При благополучном раскладе он и правда может стать чемпионом.

МУ: В этом сезоне у Физико будет прекрасная возможность убедить всех, что он достоин места в Renault в 2007-м.

ПС: Вообще-то мы им очень довольны. Но в этом сезоне ему придется многое доказывать себе. В прошлом году Фернандо затмил его полностью, но на самом деле Физико почти не уступает Алонсо в скорости. У него получится.

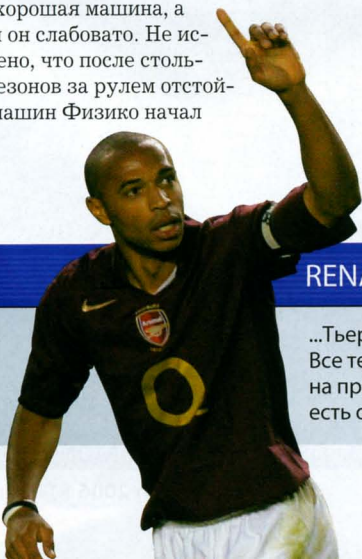
МУ: Другой серьезный вопрос, как уже говорил Эдди, — сколько еще Renault будет гоняться в Ф1? Уход Алонсо наводит меня на мысль (впрочем, ничем пока не подтвержденную), что Renault собирается уйти в конце этого года. Дэвид Ричардс или еще кто-нибудь купит команду. Это тоже должно как-то влиять на положение вещей, правда?

НМ: Что бы там ни было, я все же уверен, что у Renault шансов в этом сезоне не меньше, чем у других, ведь с годами команда становится все лучше. Нет никаких причин считать, что они не смогут начать сезон с той точки, на которой остановились в 2005 году.

RENAULT ПОХОЖА НА...

...Тьерри Анри.

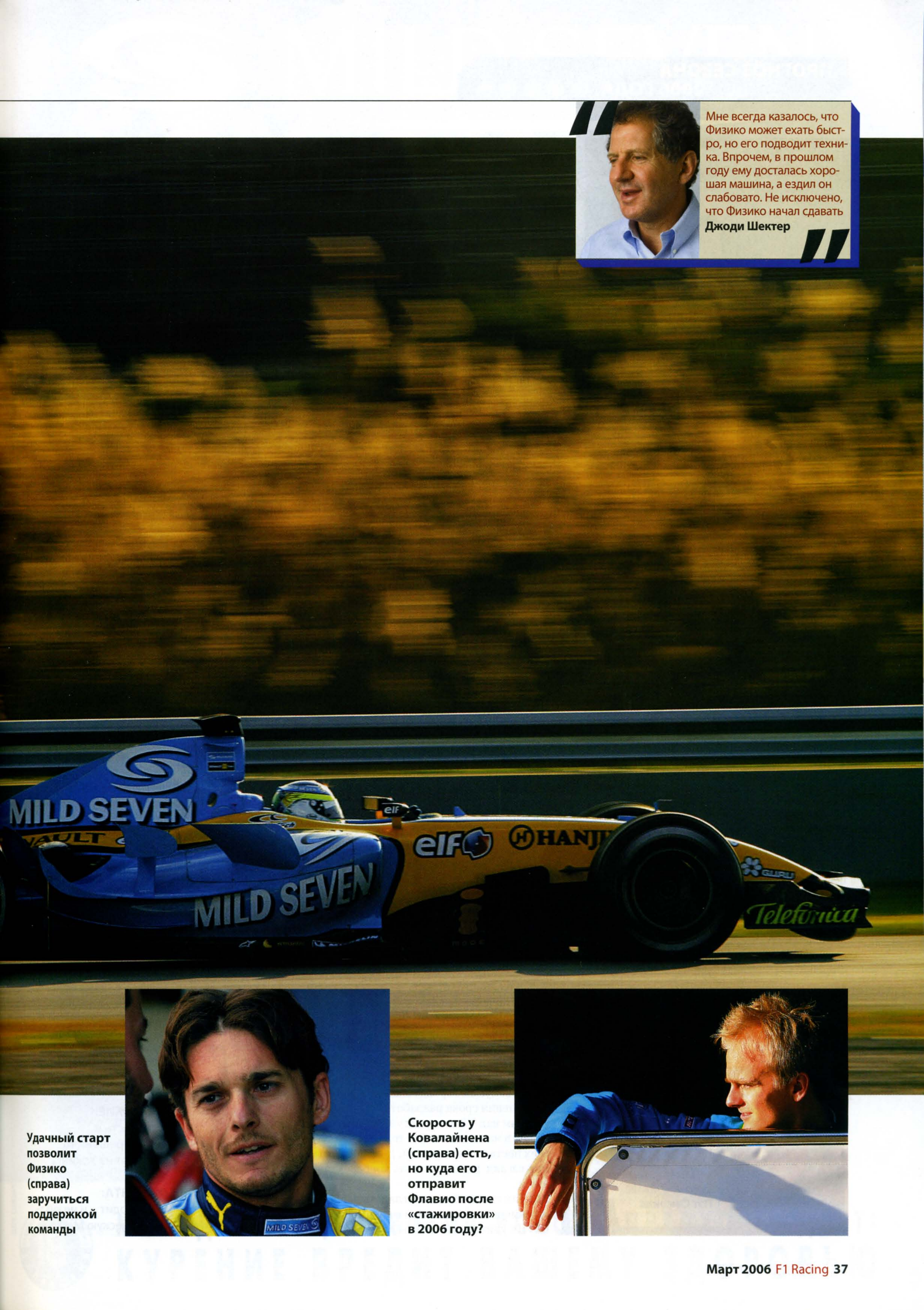
Все технично и стильно, но, несмотря на преданность своему делу здесь и сейчас, есть ощущение, что это ненадолго



Джанкарло Физикелла, Херес, 11 января. Время Физико, наконец, пришло?

Сможет ли Алонсо (внизу) сконцентрироваться на Renault, когда на горизонте маячит McLaren?





Мне всегда казалось, что Физико может ехать быстро, но его подводит техника. Впрочем, в прошлом году ему досталась хорошая машина, а ездил он слабовато. Не исключено, что Физико начал сдавать

Джоди Шектер



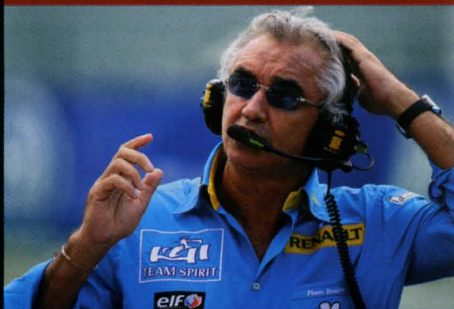
Удачный старт позволит Физико (справа) заручиться поддержкой команды



Скорость у Ковалайнена (справа) есть, но куда его отправит Флавио после «стажировки» в 2006 году?



ПРЯМАЯ РЕЧЬ



«В начале чемпионата все всегда находится в напряжении – от этого никуда не деться. Прошлый сезон был для нас необычайно удачным, и мы надеемся, что нынешний будет не хуже. Для этого нам потребуются два сильных гонщика. Джанкарло уже освоился в команде и на сегодняшний день является одним из лучших гонщиков Ф1. Он может очень хорошо провести этот сезон. Фернандо – профессионал и сделает все, чтобы отстоять чемпионский титул и снова победить. Его решение уйти в McLaren не подорвет наших позиций. Не забывайте, в 1995 году аналогичная ситуация сложилась в Benetton: тогда Михаэль Шумахер подписал контракт с Ferrari. Однако это не помешало нам бороться и выиграть чемпионат. Первые тесты показали, что машина у нас хорошая, и мы настроены чрезвычайно серьезно».

Флавио Бриаторе

ПС: Мы и раньше выигрывали два чемпионата подряд (с Михаэлем Шумахером и Benetton в 1994 и 1995 гг.), так что я знаю, что желание снова завоевать титул, как это ни странно, едва ли не сильнее стремления победить в первый раз. Победу только в одном чемпионате могут объяснить просто удачным стечением обстоятельств, поэтому все хотят повторить свой успех – ведь это признак настоящего мастерства.

ЭД: Раз уж речь зашла о мастерстве – а как же Флавио? Вот у кого настоящий талант. В прошлом он побеждал с Benetton и Михаэлем, а сейчас вновь показал себя с Renault и Фернандо. Ф1 нужны прирожденные победители, и Флавио один из них.

МУ: Не знаю, насколько это заслуга Флавио, но в прошлом году Renault все сделала просто блестяще. Особенно это касается надежности. У основного соперника, McLaren, ма-



Мы и раньше выигрывали два чемпионата подряд, так что я знаю, что желание снова завоевать титул сильнее стремления победить в первый раз... Все хотят повторить успех – ведь это признак настоящего мастерства

Пэт Симондс



Если третий пилот Ковалайнен отличится на тестах, в 2007 году он может стать призовым гонщиком

шина была настолько ненадежной, что это стоило команде чемпионского титула. Пэт, а что с технической составляющей в этом году?

ПС: Renault умеет справляться с изменениями ситуации. Так, смена шин и переход на 2,4-литровые «восьмерки» не доставят нам особых проблем.

НМ: Что вы думаете о «восьмерках»?

ПС: Мы одобряем переход на моторы V8, так как он позволит сгладить различия между командами. В прошлом году у нас был мощный двигатель с хорошими тяговыми характеристиками, но в то же время он был тяжелым и имел слишком высоко расположенный центр тяжести. В этом году вес и центр тяжести «восьмерок» ограничены регламентом, и я надеюсь, что мы сможем построить превосходный двигатель, сохранив в нем все сильные стороны прошлогоднего двигателя RS25.

МУ: Помнится, в 2005 году, стремясь выиграть Кубок конструкторов, вы до последнего работали над своей «десяткой». Мешало ли это работе над «восьмерками»?

ПС: Не думаю. Двигатель создается в течение долгого времени, и для увеличения сроков его разработки не требуется особых дополнительных ресурсов. По крайней мере, их нужно гораздо меньше, чем для увеличения срока разработки шасси. К работам над V8 мы приступили довольно давно, в начале лета 2004 года, и добились всех поставленных целей. И эти цели, на мой взгляд, нельзя назвать консервативными.

ЭД: Так как же будет выглядеть ваша «восьмерка» в сравнении с конкурентами?

ПС: Не удивлюсь, если мы начнем сезон с



На мой взгляд, у Флавио сейчас довольно много проектов: GP2, клуб «Billionaire», дизайнерская линия Billionaire Couture и многое другое. Может, через несколько лет Флавио вообще уйдет из автоспорта?

Эдди Джордан

двигателем, у которого будет самое большое число оборотов, подобно тому, как мы закончили сезон 2005 года. Все, что оставалось под нашим контролем, не вызывает у меня ни малейшего беспокойства.

МУ: А что с шасси? Сюрпризы будут?

ПС: Машина этого года – прямая наследница прошлогодней, так что никаких революций. Она совершеннее предшественницы, но, как мне кажется, с машинами всегда так.

ЭД: Вернемся к разговору о Флавио. На мой взгляд, у него довольно много проектов: GP2, клуб Billionaire, дизайнерская линия Billionaire Couture и многое другое. Может, через несколько лет Флавио вообще уйдет из автоспорта?

ДШ: И что?

ЭД: А то, что положение Renault в качестве лидера, может быть, не такое прочное, как кажется?

НМ: К тому же новые положения регламента, особенно те, что касаются двигателя, дают шанс целому ряду других команд.

ЭД: Но, опять-таки, Пэт, в начале прошлого года никто не думал, что вы выиграете чемпионат – так что не будем списывать Renault со счетов.



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

Последовательность в конструкторских решениях, в отличие от ребят из Уокинга



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

Чемпион мира уходит – и не куда-нибудь, а во вражескую McLaren

Педро де ла Роса
на машине «зимней»
раскраски: его задача –
помогать Кими



В 2005-м они были вторыми, хотя располагали самой быстрой машиной...

McLAREN-MERCEDES

...поэтому сейчас просто жаждут победы!

В McLaren решительно настроены на победу, несмотря на уход Э. Ньюи, но вопросы надежности их мотора остаются

Эдди Джордан: McLaren нельзя недооценивать. Как ловко они увели Vodafone у Ferrari, а Алонсо – у Renault, и получат все это в 2007 году! Несомненно, Рон работает очень напряженно, хотя многие думали, что он собирается отойти от дел.

Найджел Мэнселл: Не вижу, что может помешать Рону победить в этом сезоне. Единственный совет: забыть о былых проблемах и больше думать о будущем. Порой он расстраивается из-за того, что давно следовало бы забыть.

Эд: Именно в будущее Рон и смотрит, и настроен он весьма решительно. По-моему, Алонсо и Vodafone перевешивают не-

которые внутренние проблемы, связанные с уходом (*технического директора*) Эйдриана Ньюи (в Red Bull). Рон – молодец!

Джоди Шектер: В последнее время мне удалось поближе узнать Рона. Он ведет свой корабль совершенно особым курсом – когда он собирается ко мне в гости, у меня такое чувство, что я должен навести чистоту во всем доме, потому что знаю, какой он педант.

Эд: Ты тоже этим отличаешься, верно?

ДШ: Верно, но до него мне далеко. Он мне нравится. По-моему, он очень обаятелен, и времена, когда мой сын Томас выступал

за Mercedes в Ф3000, я вспоминаю с удовольствием. Внешне команда McLaren-Mercedes может казаться холодной, но



McLaren нельзя недооценивать. Как ловко они увели Vodafone у Ferrari, а Алонсо – у Renault! Рон смотрит в будущее, и всем ясно, что он по-прежнему собран и решителен
Эдди Джордан

McLAREN-MERCEDES

Шасси MP4-21
Шины Michelin
Мотор Mercedes-Benz FO 108S

О КОМАНДЕ

Основана в 1963 г. Брюсом Маклареном
Первый Гран При Монако '66
ГП 595
Победы 148
Поулы 122
Очки 3134,5
Кубки конструкторов 8
Чемпионские титулы 11
Адрес: McLaren Technology Centre, Chertsey Road, Woking, Surrey, GU21 4YH, UK
Тел.: +44 (0)1483 261000
Факс: +44 (0)1483 261902
Сайт www.mclaren.com

КЛЮЧЕВЫЕ ИГРОКИ

Рон Деннис руководитель команды и глава McLaren Group
Мартин Уитмарш управляющий директор
Дэйв Райэн менеджер команды
Майк Кофлэн главный конструктор
Падди Лоу главный инженер
Тим Гофф главный инженер проекта MP4-21
Стив Джэйлс главный механик
Марк Слейд гоночный инженер Раяккёнена
Фил Прю гоночный инженер Монтойи
Педро де ла Роса, Гэри Паффетт тест-пилоты

внутри она как семья.

НМ: Я выступал за McLaren, хотя и недолго, и думаю, что это великолепная команда. У нее отличные спонсоры, вроде бы серьезный поставщик моторов и сверхбыстрые гонщики. В 2006 году они должны довести дело до конца. А если не удастся, то должен сказать, что в 2007-м победить им будет труднее.

Марри Уокер: Проиграв в прошлом сезоне оба чемпионата, в этом году они должны испытывать просто безумную жажду победы.

Пэт Симондс: Уверен, в 2006 году у них вновь будет очень хорошая машина.

МУ: Согласен.

ПС: Полагаю, их шасси будет великолепным. В прошлом году у них тоже было отличное шасси, но в начале сезона, возможно, они еще только учили его ездить. Но им удалось разобраться с его недостатками, так что они знают, что делают.

МУ: Как насчет Ньюи? Не думаю, что его уход как-то отразится на машине 2006 года.

ПС: Нет, напрямую отразиться не должен.

МУ: К моменту его ухода машина уже была спроектирована. И я не сомневаюсь, что Майк Кофлэн, Падди Лоу, Том Кобли и все остальные в McLaren смогут компетентно и эффективно заниматься ее доводкой.

ЭД: В всяком случае, не думаю, что в последнее время Эйдриан играл там какую-



У них отличные спонсоры, вроде бы серьезный поставщик моторов и два сверхбыстрых гонщика. В 2006 году они должны довести дело до конца
Ниджел Мэнселл

В прошлом году MP4-20 подводил мотор, и, похоже, эта история повторяется с MP4-21

то серьезную роль. Меня больше беспокоит, что вслед за собой он помянит в Red Bull еще каких-то ценных людей, если уже не помянит. Питер Продрому — это только начало, вот увидите!

ПС: Главная проблема — мотор. В прошлом году это была их ахиллесова пята, и в межсезонье мы вновь увидели те же тревожные симптомы.

МУ: Да, я читал о том, что новый Mercedes V8 ненадежен. Если это так, то у них большие проблемы. Ведь очки надо набирать постоянно. Повторения прошлого года быть не должно.

ЭД: Согласен, в прошлом сезоне проблемы надежности, точнее, ненадежности, вызывали серьезную тревогу. Но я уверен, Рон с этим разберется.

ДШ: С надежностью проще разобраться, чем со скоростью.

МУ: И все же, какие именно проблемы, по-твоему, они должны решить?

ДШ: Не думаю, что это какой-то системный просчет, что они некорректно прово-

дят испытания узлов или допускают производственный брак. Должно быть, они стремятся подойти к пределу прочности как можно ближе — отсюда и поломки. У Lotus были схожие проблемы с подвеской, помните?

МУ: А как же! Колин Чепмен (глава Lotus) говаривал, что машина Ф1 после финиша должна разваливаться на куски. Если этого не происходит, значит, она слишком прочная.

ДШ: Зато Lotus часто были быстрее всех, как и McLaren сегодня.

НМ: В прошлом году у McLaren была самая быстрая машина, это точно.

ПС: Неужели? Не уверен. В любом случае, нам со стороны

трудно понять, что там у них происходит, но я точно знаю: если у них и есть слабое место, то это надежность двигателя.

МУ: Теоретически проблемы могут быть связаны и с гонщиками.

ЭД: Ты о чем?

МУ: Рон в свое время справлялся с двумя хорошими гонщиками, с Сенной и Простом, но нынешние двое доставляют ему немало хлопот. Монтойя по характеру намного эмоциональнее Раяккёнена, и в прошлом сезоне он явно не смог добиться того, чего хотел. Сам он полагает, что ничем не хуже Кими, и желает это доказать в 2006 году. Вот только уйдет ли Раяккё-



ГОНЩИК

КИМИ РЯЙККЁНЕН (№ 3)

Родился 17 октября 1979 года в Эспо, Финляндия

Живет в Эспо, Финляндия, и Цюрихе, Швейцария

Семейное положение женат, супруга Дженин

Рост 1,75 м

Вес 62 кг

Сайт www.racecar.net/kimi

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '01

ГП 85

Победы 9

Поулы 8

Лучшие круги 16

Очки 281

2001 Sauber-Petronas: 9 очков, 10-е место

2002 McLaren-Mercedes: 24 очка, 6-е место

2003 McLaren-Mercedes: 91 очко, 2-е место

2004 McLaren-Mercedes: 45 очков, 7-е место

2005 McLaren-Mercedes: 112 очков, 2-е место

ГОНЩИК

ХУАН ПАБЛО МОНТОЙЯ (№ 4)

Родился 20 сентября 1975 года в Боготе, Колумбия

Живет в Монако

Семейное положение женат, супруга Конни (сын Себастьян)

Рост 1,68 м

Вес 66 кг

Сайт www.jpmontoya.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '01

ГП 84

Победы 7

Поулы 13

Лучшие круги 12

Очки 281

1998 Williams-Mecachrome: тест-пилот

2001 BMW-WilliamsF1: 31 очко, 6-е место

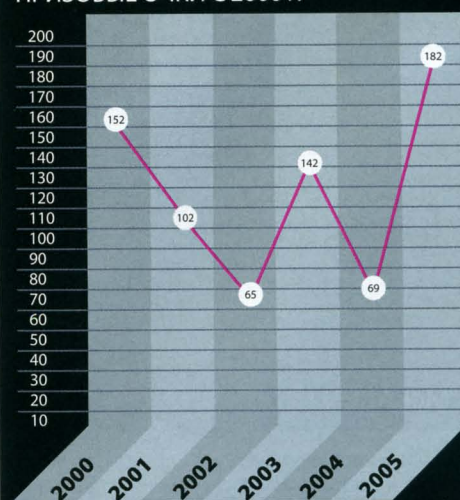
2002 BMW-WilliamsF1: 50 очков, 3-е место

2003 BMW-WilliamsF1: 82 очка, 3-е место

2004 BMW-WilliamsF1: 58 очков, 5-е место

2005 McLaren-Mercedes: 60 очков, 4-е место

McLAREN-MERCEDES ПРИЗОВЫЕ ОЧКИ С 2000 г.





нен в Ferrari в 2007-м? Кто знает? Но одолеть Хуана он явно намерен.

ЭД: Знаю, что окажусь в меньшинстве, но я все же полагаю, что через год в Ferrari уйдет скорее Монтойя, а не Ряйккёнен. В любом случае, им обоим известно, что в 2007-м Алонсо переходит в McLaren. Это их дисциплинирует, что само по себе

неплохо, но не сомневаюсь, какие-то внутренние разборки тоже будут.

МУ: Если два таких сильных гонщика начнут отбирать друг у друга очки, это может помешать команде бороться за титул.

ДШ: По-моему, Кими — лучший гонщик Ф1 после Михаэля.

ПС: В целом сегодня он действительно лучше Монтойи. Кими, Фернандо и Михаэль — эти трое превосходят всех остальных.

МУ: Одно из главных достоинств Кими — его бесстрашность. Лично я ставлю на него, а не на Монтойю.

ПС: Согласен. Не думаю, что под конец

Последний год Хуана
в McLaren?

Неудивительно, что
мнения наших
экспертов разделились



У меня четкое представление о Монтойе: это очень быстрый гонщик, способный побеждать, но допускающий слишком много ошибок. Пока я вижу, что все эти мелкие огрехи не позволяют ему бороться за титул

Пэт Симондс

McLAREN ПОХОЖ НА...

...большую белую акулу.

Собран, великолепен, сверхбыстр, целеустремлен и смертоносен — но в прошлом году им пришлось улыбаться, стиснув зубы



ПРЯМАЯ РЕЧЬ



«Каждый сезон мы начинаем с намерением выиграть как можно больше гонок. Если нам это удастся, то, по логике вещей, мы выиграем и чемпионат. Победив в прошлом году в 10 гонках из 19, мы набрали неплохой темп.

В аэродинамическом отношении MP4-21 будет очень хорош, и несмотря на некоторые проблемы с мотором, возникшие на тестах, мы верим, что двигатели Mercedes-Benz нас не подведут.

Скорость и талант Кими говорят сами за себя, а к концу 2005 года Хуан Пабло тоже заметно вырос и может добиться по-настоящему отличных результатов, если будет так же прогрессировать».

Мартин Уитмарш,
управляющий директор



Если с мотором порядок, Кими быстр как молния. Но как у них в этом году будет с надежностью?



ХПМ уже успел прокомментировать грядущий приход Алонсо: жди беды

сезона Хуан Пабло окажется впереди Кими, если только что-нибудь не изменится.

НМ: А по-моему, Монтойю всегда недооценивали. Он очень быстр, а иногда демонстрирует просто блестящее мастерство — и тогда он практически непобедим. Проблема в том, что он эти моменты недостаточно использует.

ПС: У меня о нем совершенно четкое



Хуан не относится к моим любимым гонщикам. Надеюсь, он больше не занимается теннисом или чем там еще. Странно все это, ведь он знал, как выигрываются чемпионаты, еще до того, как пришел в Ф1

Джоди Шектер



Выиграв в прошлом году 10 гонок из 19, McLaren набрала неплохой темп

представление. Монтойя — очень быстрый гонщик, способный побеждать, но все же он допускает слишком много ошибок. Я это говорил еще в конце 2004 года и готов повторить снова. Это не значит, что он не может измениться, но пока я вижу, что все эти мелкие огрехи не позволяют ему бороться за титул. Возможно, ему нужен некий новый вызов.

ДШ: К моим любимым гонщикам он тоже не относится. Надеюсь, он больше не занимается теннисом или чем там еще. Странно все это, ведь он знал, как выигрываются чемпионаты, еще до того, как пришел в Ф1.

МУ: В чем же, по-твоему, главная проблема Монтойи?

ДШ: Быть может, это неспособность выдержать напряжение, которое царит в команде. Если судить по некоторым его комментариям, действиям Монтойи недостает логики. Я к тому, что, объясняя причины своих неудач, он может лукавить. По крайней мере, я так это воспринимаю со стороны.

МУ: Возвращаясь к Кими, должен сказать, что, по-моему, Алонсо его превосходит. Возможно, хотя это еще не факт, Кими чуть быстрее, но зато Алонсо способен быть лидером и вдохновлять команду



Возможно, хотя это еще не факт, Кими чуть быстрее, но зато Алонсо способен быть лидером и вдохновлять команду так же, как это делает Михаэль. Мне кажется, Кими этого не дано

Марри Уокер

же, как это делает Михаэль. Мне кажется, Кими этого не дано.

ДШ: Думаю, как гонщик Кими все же чуть лучше Алонсо.

НМ: Я хочу сказать, что сочетание Кими/McLaren как потенциально победоносное уже даже перезрело. Они были близки к победе и в прошлом году, и в 2003-м. Так что в 2006-м и ему, и команде есть за что бороться. Если у них все пойдет как надо, одолеть их будет непросто. Если же нет, возможно, их ждут новые разочарования.

ЭД: По-моему, Рон считал, что если в прошлом году кто и мог рассчитывать на победу, кроме Ferrari, так это он. То, что победа в обоих чемпионатах досталась Renault, стало для него шоком, и в 2006-м он будет сражаться еще злее. Значит, будет интересно!



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

Самые смелые решения в аэродинамике



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

Надежность моторов Mercedes — но они над этим работают

Будет ли этот год
последним для Шуми?
Пусть даже и так –
он все равно
в прекрасной форме

Победоносное шествие закончилось в 2005 году откатом на третье место...

FERRARI

...но раненый зверь всегда опасен

Бросьте гадать, уйдет он или останется. Ferrari изо всех сил будет стараться вернуть утраченную корону

Марри Уокер: Сегодня Ferrari воистину стала командой одного пилота.

Пэт Симондс: Я не считаю Массу плохим гонщиком, но я был удивлен тем, что пригласили именно его. Я бы на месте Ferrari взял кого-нибудь поопытнее.

Эдди Джордан: Я звал Фелипе в Jordan, когда его собирались выгнать из Sauber. Мне казалось, что он талантливый парень.

МУ: А сейчас?

Эд: Я ожидал более активного роста. Нужно признать, впрочем, что он быстр, и латинская атмосфера Ferrari пойдет ему на пользу. Смелости и уверенности ему не занимать, и несмотря на неизбежные ошиб-

ки, в этом году он хоть раз да обставит соперников. По правде сказать, он просто обязан это сделать. Но с оценками пока стоит подождать.

МУ: Я не вижу в Массе ничего, что говорило бы о нем как о потенциальном победителе. Допускаю – ему никогда не доводилось ездить на хороших машинах, но он и сам не суперзвезда. Хотя, быть может, я неправ.

Эд: Зато менеджер у него – Николя Тодт, сын Жана.

ПС: Я бы на их месте так не поступил, тем более что контракт с Михаэлем заканчива-



На месте Ferrari я бы не брал Массу, тем более что контракт с Михаэлем заканчивается в 2006-м. Они наверняка считают, что Шуми его продлит

Пэт Симондс

ется в 2006-м. Но они наверняка считают, что Шуми его продлит.

Найджел Мэнселл: Хотя Массу много сделал для Ferrari, ему нужно еще показать

FERRARI

Шасси Ferrari 248
Шины Bridgestone
Мотор Ferrari 056

О КОМАНДЕ

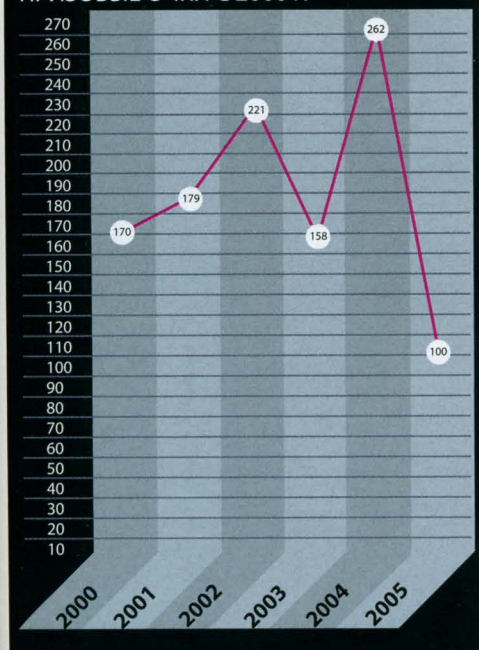
Основана в 1929 г. Энцо Феррари
Первый Гран При Монако '50
ГП 723
Победы 183
Поулы 179
Очки 4348,27
Кубки конструкторов 14
Чемпионские титулы 14
Адрес: Ferrari Spa, Via Ascari 55-57,
41053 Maranello, Italy
Тел.: +39 0536 949450
Факс: +39 0536 949049
Сайт www.ferrari.com
Фан-клуб ferrariclub@ferrari.it

КЛЮЧЕВЫЕ ИГРОКИ

Лука ди Монтедземоло президент
Жан Тодт директор команды
Росс Брон технический директор
Рори Бёрн главный конструктор
Паоло Мартинелли ведущий моторист
Найджел Степни ведущий гоночный инженер
Крис Дайер гоночный инженер М. Шумахера
Габриэле Делли Колли гоночный инженер
Ф. Массы
Лука Бадоер третий пилот
Марк Жене тест-пилот

на что он способен. А Михаэлю, кстати, нужны помощники. Наверняка он вздохнул с облегчением, когда в Хересе обе аварии из-за поломки подвески произошли на машине Луки Бадоера, а не на его. Но будет интересно — все-таки новый человек. Поживем — увидим.

FERRARI ПРИЗОВЫЕ ОЧКИ С 2000 г.



ГОНЩИК

МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР (№ 5)

Родился 3 января 1969 г.,
в Хюрт-Хермиольхайме, Германия
Проживает в Вуффлесе, Швейцария
Семейное положение: женат, супруга
Корина (дочь Джина-Мария и сын Мик)
Рост 1,74 м
Вес 75 кг
Сайт www.michael-schumacher.de

Карьера в Ф1

Дебют Бельгия '91
ГП 230
Победы 84
Поулы 64
Быстрые круги 69
Очки 1248
1991 Jordan-Ford/Benetton-Ford: 4 очка,
12-е место (провел 6 гонок)
1992 Benetton-Ford: 53 очка, 3-е место
1993 Benetton-Ford: 52 очка, 4-е место
1994 Benetton-Ford: 92 очка, чемпион мира
1995 Benetton-Renault: 102 очка,
чемпион мира
1996 Ferrari: 59 очков, 3-е место
1997 Ferrari: 78 очков, исключен из
чемпионата
1998 Ferrari: 86 очков, 2-е место
1999 Ferrari: 44 очка, 5-е место (провел 9 гонок)
2000 Ferrari: 108 очков, чемпион мира
2001 Ferrari: 123 очка, чемпион мира
2002 Ferrari: 144 очка, чемпион мира
2003 Ferrari: 93 очка, чемпион мира
2004 Ferrari: 148 очков, чемпион мира
2005 Ferrari: 62 очка, 3-е место

МУ: Масса будет там на подхвате. Когда освободится Ряйккёнен или еще кто-нибудь, Фелипе скажут «спасибо — до свиданья». Заметьте, он подписал контракт только на один год.

ЭД: Ferrari никогда не рассматривала Рубенса как наследника Михаэля, хотя он знает о команде почти все. Поэтому когда на смену Шуми придет Монтойя или кто-то другой, может оказаться, что Ferrari стоило придержать у себя Рубенса.

НМ: Людям, похоже, нравится провожать Михаэля на покой. А по-моему, возраст ему не помеха.

МУ: Ну, 37 — это не возраст. Тебе, Найджел, было 39, когда ты стал чемпионом мира.

НМ: До тех пор пока он сохраняет мотивацию, он может показывать результаты.

Джоди Шектер: Я тут на днях сказал Михаэлю: «Ты меня догоняешь!» Он не понял: «В смысле?» — «В смысле возраста», — сказал я. Он долго смеялся.

МУ: Он отличный парень. В Англии его не очень любят (у нас вообще не любят немцев), но в других странах ему чуть ли не поклоняются. И ему, похоже, все равно, нравится он людям или нет.

ДШ: Люди часто спорят — на пользу ли спорту то, что он все время побеждает? Я с такой постановкой вопроса не согласен. Если он побеждает честно — это здорово!

НМ: Согласен. Мне очень нравится Шумахер. Он настоящий лидер в автоспорте. Ес-

ГОНЩИК

ФЕЛИПЕ МАССА (№ 6)

Родился 25 апреля 1981 г.
в Сан-Паулу, Бразилия
Проживает в Монако
Семейное положение холост
Рост 1,66 м
Вес 59 кг
Сайт www.felipemassa.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '02
ГП 52
Победы 0
Поулы 0
Быстрые круги 0
Очки 27
2002 Sauber-Petronas: 4 очка, 13-е место
2003 Ferrari: тест-пилот
2004 Sauber-Petronas: 12 очков, 12-е место
2005 Sauber-Petronas: 11 очков, 13-е место

Никому не удавалось добиваться в Ф1 таких результатов, какими может гордиться Михаэль Шумахер (слева). Масса, держись!



ли обеспечить ему нормальные условия, он будет побеждать; главное — не терять мотивацию.

ДШ: Если регулярно побеждаешь, мотивация никому не денется.

МУ: Точно. Я вообще не понимаю всей этой шумихи вокруг возможного ухода Шуми. Он уйдет, когда перестанет выигрывать. Зачем ему вся эта морока, если он не будет побеждать? Но вряд ли это скажется на

его мотивации в 2006 году.

ПС: Он волевой парень: неудачи прошлого сезона могут его лишь немного расстроить, но не более того. Не думаю, что они его раззадорят — у него и так уже мотивации выше крыши. Возможно, тот сезон заставил его вернуться на землю, но в отличие от многих других гонщиков Шуми и так никогда не витал в облаках. У него очень трезвый взгляд на мир. ▢



Часто спорят — на пользу ли автоспорту то, что он все время побеждает? Я с такой постановкой вопроса не согласен. Если он побеждает честно — это просто здорово!
Джоди Шектер

ПРОГНОЗ СЕЗОНА

2006 ГОДА



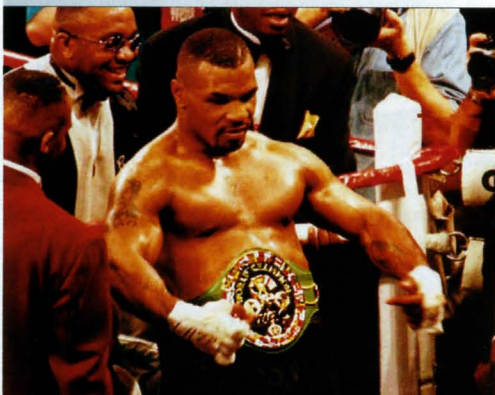
Я лично не знаю, что может помешать Ferrari вернуться на подиумы так же быстро, как она их покинула. Честно говоря, я удивлюсь, если это не произойдет. Они знают, что их подвело в 2005 году, и наверняка все исправят

Найджел Мэнселл



FERRARI ПОХОЖА НА...

...Майка Тайсона – взрывного, страшного и непобедимого. Сейчас, вернувшись в ряды простых смертных, она судорожно пытается собрать растерянную силу



ПРЯМАЯ РЕЧЬ



«Я никогда не верю, что мы победим. Даже в миллиметре от победы я в нее не верю до конца. Мы стараемся сделать все, что в наших силах, и действовать по ситуации, сравнивая свою команду с другими.

Иногда нам приходилось действовать по ситуации, и мы выходили из положения. В 2005-м мы действовали по ситуации, но спасти положение не смогли. Я более-менее уверен в будущем, ведь у нас подобралась прекрасная и опытная команда, готовая выложиться по полной программе после неудачи в прошлом году. Я уверен в наших людях, но сомневаюсь, что в этом году мы сможем победить в чемпионате и/или завоевать Кубок конструкторов».

Росс Брон, технический директор

НМ: И к тому же он в отличной физической форме. Я не удивлюсь, если он погоняется еще года два-три и наберет сотню побед в Гран При. Сейчас у него их 84. Согласен: задача трудновыполнимая, и говорить о таких вещах пока рано, но для Михаэля эта цель вполне достижима.

ЭД: На мой взгляд, он по-прежнему лучший. Дайте ему приличную машину — и он всех оставит позади.

ПС: Совершенно очевидно, что он пока не собирается расставаться с гонками. Этой зимой он вернулся за руль даже раньше обычного. Но если сезон сложится для Ferrari так же, как 2005-й, он запросто может сказать: «Все, с меня хватит».

ДШ: Может. Не очень-то приятно вкладывать столько сил, чтобы финишировать 10-м. Должно быть, в прошлом сезоне временами было очень нелегко.

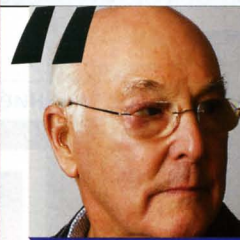
ПС: Сомневаюсь, что он захочет оставить гонки, пока вновь не поднимется на вершину. Скорее, он уйдет в другую команду, чтобы попытаться добиться своего.

МУ: Любопытно. А мне все хочется узнать, что же не срослось у Ferrari в 2005 году?

ДШ: Основной проблемой были шины, так ведь?

ПС: Они часто и справедливо ругали Bridgestone, но к середине сезона стало ясно, что у Ferrari есть и другие проблемы.

МУ: Нет, дело было не только в шинах. Есть у меня одна гипотеза — все машины Рори



У меня есть одна гипотеза: как вы думаете, это просто совпадение, что все машины Рори Берна побеждали в ГП, а F2005 спроектировал Альдо Коста?

Марри Уокер

Берна побеждали в ГП, а F2005 проектировал Альдо Коста. Вы не находите, что это не просто случайность? Рори хочет уйти из команды и заняться своей школой дайвинга в Таиланде, так ведь?

ЭД: Рори назначен консультантом. Ходят слухи, что ему предложили продлить контракт.

МУ: Надеюсь, что я неправ насчет Альдо. Но разве это случайность, что спад в Ferrari начался после того, как Рори отошел в тень?

ЭД: Все готовы защищать Альдо. Новый сезон покажет, на что способна машина, которую, как говорят, полностью разработал он.

ПС: Ferrari вполне может вернуться на утраченные позиции. Это очень профессиональная, хорошо организованная и мотивированная команда, не испытывающая недостатка в средствах. После череды побед она не может так просто скатиться на дно таблицы, пусть даже из нее уйдет пара специалистов.

ЭД: Верно, но меня беспокоит то, что средства Fiat все-таки не безграничны.

ПС: И все же я думаю, что новый сезон сложится для них совсем не так, как чемпионат-2005.

МУ: Не согласен. Ferrari — на краю пропасти. Тот не может полностью посвятить себя команде, так как теперь он отвечает и за легковые автомобили, и за прибыль, и за много чего еще. Да и бюджет у них уже не такой, как прежде. Говорят, что найти замену Vodafone будет нетрудно, но я в этом сомневаюсь, особенно учитывая их сотрудничество с Philip Morris.

НМ: Я лично не знаю, что может помешать Ferrari вернуться на подиумы так же быстро, как она их покинула. Честно говоря, я удивлюсь, если этого не случится. Они знают, что у них было не так в 2005 году и наверняка в 2006-м все сделают как надо.

МУ: Возможно. Но к 2007 году они могут потерять Росса, Михаэля и Рори. А это уже кризис.



На мой взгляд, Шуми до сих пор лучший. Посадите его за руль почти самой лучшей машины — и все оканзываются позади. Меня беспокоит то, что средства Fiat все-таки не безграничны

Эдди Джордан

У Массы (внизу) самая сложная роль в Ф1: быть напарником «чуть более знаменитого» Шумахера (вверху)



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

Возврат к замене шин сыграл на руку Bridgestone



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

Талант юного Фелипе Масса остается под вопросом

Продолжая неумолимое восхождение, она добралась уже до 4-го места...

TOYOTA

...и соперникам пора над этим задуматься



Внимание: слово берут тойотовские миллионы!
В сезоне 2006 года вполне возможны сюрпризы

Пэт Симондс: Toyota стала для нас настоящей загадкой 2005 года: никто не ожидал, что с самого старта они будут столь быстры, а когда они оказались быстры, мы не ожидали, что это надолго. Но когда им удалось удерживать эту скорость, никто не ожидал, что они вновь отступят.

Марри Уокер: Но они все же получили ускорение, так что, возможно, в этом году сумеют добиться побед?

ПС: Я ждал этого вопроса. Они уже очень близки к победе, однако трудно сказать, что изменится со сменой поставщика резины.

TOYOTA

Шасси TF106
Шины Bridgestone
Мотор RVX-06

О КОМАНДЕ

Основана в 1999 г. Toyota Motor Corporation
Первый Гран При Австралия '02
ГП 69
Победы 0
Поулы 2
Очки 115
Кубки конструкторов 0
Чемпионские титулы 0
Адрес: Toyota Motorsport GmbH,
Toyota-Allee 7, 50858 Köln, Germany
Тел.: +49 (0)223418230
Факс: +49 (0)2234182337
Сайт/фан-клуб www.toyota-f1.com

РУКОВОДСТВО

Цутому Томита председатель Toyota Motorsport GmbH и глава команды
Джон Хауэтт президент TMG
Йосиаки Киносита исполнительный вице-президент
Норитоси Араи директор по технической координации
Майк Гаскойн технич. директор: шасси
Лука Марморини технич. директор: двигатель
Паскаль Васселон глава департамента разработки и доводки машины
Ричард Креган глава департамента Ф1
Дитер Гасс главный гоночный инженер
Осси Ойкаринен гоночный инженер (Трулли)
Франческо Ненчи гоночный инженер (Шумахер)
Оливье Панис третий гонщик
Рикардо Зонта тест-пилот

ГОНЩИК

РАЛЬФ ШУМАХЕР (№ 7)

Родился 30 июня 1975 года
в Хюрт-Хермольхайме, Германия
Живет в Зальцбурге, Австрия
Семейное положение женат, жена Кора
(сын Давид)
Рост 1,78 м
Вес 73 кг
Сайт www.ralf-schumacher.de

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '97
ГП 145
Победы 6
Поулы 6
Быстрые круги 8
Очки 304
1997 Jordan-Peugeot: 13 очков, 11-е место
1998 Jordan-Mugen Honda: 14 очков, 10-е место
1999 Williams-Supertec: 35 очков, 6-е место
2000 BMW.WilliamsF1: 24 очка, 5-е место
2001 BMW.WilliamsF1: 49 очков, 4-е место
2002 BMW.WilliamsF1: 42 очка, 4-е место
2003 BMW.WilliamsF1: 58 очков, 5-е место
2004 BMW.WilliamsF1: 24 очка, 9-е место (проехал 12 гонок)
2005 Toyota: 45 очков, 6-е место



У Ярно сложный характер, даже не знаю, какое слово подобрать: может, возбудимый? Он взрывается, даже если его не устраивает какая-то мелочь

Пэт Симондс

МУ: По-моему, у Toyota две проблемы: им нужно привыкнуть к шинам Bridgestone, что вряд ли вызовет особые трудности. И второе: состав гонщиков у них слабее, чем у главных соперников.

Джоди Шектер: Готов согласиться.

МУ: По сравнению с Михаэлем, Кими и Фернандо — а Ральфа надо сравнивать с ними, если Toyota рассчитывает на успех, — ему кое-чего не хватает: усердия, способностей, называйте, как хотите. Да, он может иногда выигрывать гонки, — когда позволяет машина — но лишь иногда.

ДШ: И все же, выступая в Williams, он порой опережал Монтойю, но я согласен, что ему недостает основательности, хотя и не понимаю, почему.

МУ: А еще в Williams было видно, что из-за природной застенчивости, которую некоторые принимают за высокомерие, он не может быть лидером, не может вести за собой команду, как это делают Михаэль, Алонсо или даже Уэббер. В этом слабость Toyota, ведь в Ф1, если ты рассчитываешь на победу, все должно быть подобрано абсолютно правильно.

ПС: Карьеру Ральфа можно сравнить с прошлогодним сезоном Toyota: когда Ральф начинал, ни-

кто в него особо не верил. Потом, выступая в Williams, он провел несколько отличных гонок, а теперь мы гадаем, куда все это подевалось.

Найджел Мэнселл: Но когда у него все складывается, он может быть поразительно быстрым.

ПС: Для меня Ральф — гонщик середины второго эшелона. Я ставлю его, например, ниже Джанкарло.

НМ: Согласен: и Ральфу, и Ярно несколько не хватает стабильности.

МУ: Все же Трулли немного другой. Он чертовски быстр, но раним. Пэт, ты все об этом знаешь по временам, когда он у вас выступал.

ПС: Да, Ярно нам хорошо знаком. Очень уж сложный у него характер, даже и не знаю, какое слово подобрать: может, возбудимый?

МУ: В каком смысле?

ПС: Не в том смысле, что он вдруг начинает с криком скакать туда-сюда, но иногда взрывается. Ярно может быть очень быстрым, но если какая-то мелочь ему не по душе, скорость у него падает очень даже заметно.

МУ: Он не мог постоянно выигрывать гонки потому, что машина была недостаточно хороша, или потому, что сам он недостаточно хорош? Я полагаю, и то, и другое.

ПС: Не думаю, что он способен побеждать стабильно. В этом году, возможно, он что-нибудь и выиграет, как он выиграл в Renault. Но, боюсь, вряд ли в 2006-м он выступит лучше, чем в 2005-м.

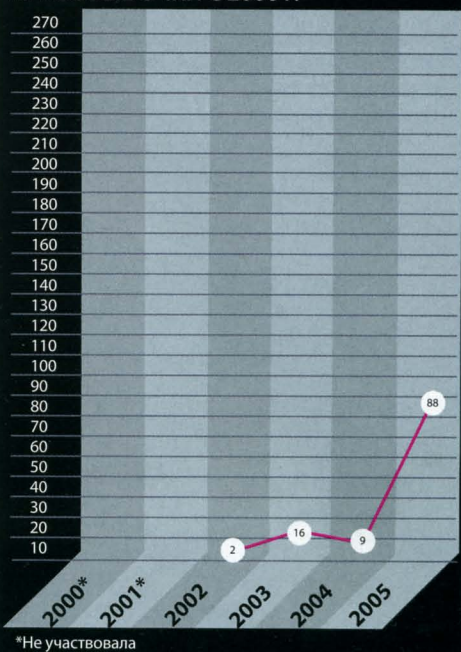
Эдди Джордан: Ездить на TF105 было не так-то просто, но Ярно произвел на меня сильное впечатление. Впрочем, после пит-стопа его скорость обычно падала — интересно, почему?



Выступая в Williams, Ральф порой опережал Монтойю, хотя, согласен, ему не хватает основательности. Уж и не знаю, почему

Джоди Шектер

TOYOTA ПРИЗОВЫЕ ОЧКИ С 2000 г.



У меня есть своя теория на сей счет, но если он решит эту проблему, ему станет проще.

ДШ: Сам он считает, что его шансы на титул в этом году невелики. ▽

Наши эксперты полагают, что если Ральф на что-то рассчитывает в этом году, ему надо показывать более стабильные результаты



ГОНЩИК

ЯРНО ТРУЛЛИ (№ 8)

Родился 13 июля 1974 года в Пескаре, Италия

Живет в Монако и Бинфилде, Великобритания

Семейное положение холост (сын Энцо)

Рост 1,73 м

Вес 60 кг

Сайт www.jarnotrulli.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '97

ГП 146

Победы 1

Поулы 3

Быстрые круги 0

Очки 160

1997 Minardi-Hart/Prost-Mugen Honda: 3 очка, 15-е место

1998 Prost-Peugeot: 1 очко, 15-е место

1999 Prost-Peugeot: 7 очков, 11-е место

2000 Jordan-Mugen Honda: 6 очков, 10-е место

2001 Jordan-Honda: 12 очков, 9-е место

2002 Renault: 9 очков, 8-е место

2003 Renault: 33 очка, 8-е место

2004 Renault/Toyota: 46 очков, 6-е место

2005 Toyota: 43 очка, 7-е место

Трулли может оказаться одной из темных лошадей 2006 года





В 2006 году Шуми-младший должен доказать, что ему не зря платят деньги



ТОЙОТА ПОХОЖА НА...

...молодую поп-звезду: хоть и раскручена в мировом масштабе, но бездушна, мало кому нравится, и слава ее скоротечна



ЭД: Кто, Ярно?

ДШ: Да. Он — мастер квалификации и может выигрывать гонки, но я сильно удивлюсь, если он выиграет чемпионат.

НМ: Гонки — да, но чемпионат — вряд ли.

МУ: Согласен.

НМ: Тут дело в том, что все должно быть собрано воедино. В Ф1 есть определенная схема, которой приходится следовать: прежде всего надо выиграть гонку, потом научиться стабильно одерживать победы и уж потом можно готовиться к битве за титул. Очень редко бывает, что гонщик вдруг сразу выигрывает чемпионат.

ПС: В целом я бы сказал, что слабые места



Все должно быть собрано воедино. Сначала надо разок выиграть, потом научиться стабильно побеждать и уж потом биться за титул. Очень редко бывает, что гонщик вдруг сразу выигрывает чемпионат

Найджел Мэнселл

Toyota — это состав команды и ее неспособность заниматься гонками достаточно глубоко, возможно, по политическим причинам.

МУ: Что ты имеешь в виду?

ПС: Иногда они ведут себя очень странно: например, их стремление пробиться в первые ряды с помощью чудовищной тактики дозаправок. Это озадачивает. Возникает вопрос: кто управляет командой? Может, политики? Если так, то успеха им не видать.

МУ: Известно, что у японцев коллективный метод руководства. Я не представляю себе Тодта, или Флавио, или Фрэнка в роли менеджера Toyota, но управлять командой Ф1 надо именно их методами.



Известно, что у японцев коллективный метод руководства. Я не представляю себе Тодта, Флавио или Фрэнка в роли менеджеров Toyota, но управлять командой Ф1 надо именно их методами

Марри Уекер



Благодаря постоянным модернизациям на машине регулярно появляются аэродинамические новинки

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



«Придя в Toyota три года назад, я ожидал, что к этому времени от нас будут требовать побед. К моему удивлению, никто об этом не говорит. В этом сезоне наша судьба – в наших собственных руках, и если мы оплошаем – сами будем виноваты. У нас есть все, кроме времени, которое нужно для того, чтобы превратиться в команду-победительницу».

Наша программа постоянной доводки означает, к примеру, что в Бахрейне вы увидите полностью модернизированное шасси, а в Монако – новую модель TF106B. Если вы посмотрите на то, как работали в последние 20 лет другие топ-команды – McLaren, Williams и Ferrari, – они все шли путем постоянных модернизаций».

Майк Гаскойн,
технический директор (шасси)

ЭД: У совета директоров Toyota наверняка есть 5- или 10-летний план, хоть они и говорят, что люди они терпеливые. Хотелось бы знать, на какие этапы этот план разбит и какие цели поставлены перед командой.

ПС: Команда сильная, с очень хорошим бюджетом, так что в 2006 году мы не должны ее недооценивать.

ДШ: Удивительное дело, но бюджет у них больше, чем у Ferrari. Можно говорить о \$500 млн.

ЭД: Кстати, в Ф1 они уже достаточно давно. Мощный бюджет, хорошая команда, хорошие мотор и шины. Но в этом сезоне они должны выиграть хотя бы одну гонку. Иначе в прессе будет столько критики, что это повлияет на внутреннюю ситуацию в Toyota. Команда просто обязана добиться результатов.

ДШ: Как сказал Марри, для этого необходима правильная организация. Если просто бросаться деньгами – это ничего не даст.

ПС: Поэтому Toyota – идеальная команда для Майка Гаскойна. Когда он работал у нас, он отлично решал проблемы правильного распределения средств между различными отделами, и я уверен: этим же он занимается и в Toyota.

ДШ: Полагаю, свои плоды должны принести и две их огромные аэродинамические трубы?

ЭД: Да, и я все-таки верю, что Гаскойн – один из лучших организаторов в Ф1. Он умеет ценить достоинства людей, которые его окружают, и должен собрать из них работоспособный коллектив. Но в этом году ему придется напрячься. Можно сказать, это решающий момент для Гаскойна, для гонщи-



Полагаю, Гаскойн – один из лучших организаторов в Ф1. Но в этом году ему придется напрячься. Можно сказать, это решающий момент для него, для гонщиков и фактически для всей команды

Эдди Джордан

ков и фактически для всей команды.

МУ: Когда я говорю о топ-командах, то Toyota к этой категории не отношу.

ПС: Полагаю, в этом чемпионате они займут третье или четвертое место. Я бы даже рискнул поспорить, что они выигрывают одну гонку. Но вряд ли больше.

МУ: Многие у них уже есть: жажда побед идет с самого верха. Руководство концерна дало установку добиться победы любыми средствами, в буквальном смысле слова. На их базе в Кёльне работают отличные специалисты, а за плечами команды уже четырехлетний опыт.

НМ: И ждать первой победы Toyota нам осталось недолго.



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

Бюджет сравним с размером внешнего долга Нигерии



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

Очень уж напряженно в Японии ждут их первой победы

Прошлогоднее падение завершилось потерей BMW...

WILLIAMS

...но команду упрямого Фрэнка рано списывать со счетов

Год 2005-й обернулся для некогда славной команды полным провалом, но она умеет держать удар

Марри Уокер: Williams находится в самой сложной ситуации из всех. Прошлый сезон стал для команды настоящей катастрофой.

Эдди Джордан: Это так, но их я тоже отнес бы к темным лошадкам. И сегодня, когда они вновь вернулись в клуб частных команд, я бы их подбодрил.

МУ: Разумеется, и мне хотелось бы выразить искреннюю надежду, что в этом сезоне Williams всем покажет. Это было бы хорошо и для спорта, и для одной из самых старых и самых упорных команд Формулы 1.

Пэт Симондс: Я тоже был бы рад, если бы она вновь поднялась на вершину.

ЭД: Почему?

ПС: Есть у меня слабость, люблю я и Фрэнка, и Патрика (Хеда). Сэм (Майкл) тоже хороший парень. Но есть риск, что они сползут в категорию команд с более скромными бюджетами, а это всегда усложняет жизнь. Не думаю, что они исчезнут совсем, но вернуться на прежние позиции им будет очень трудно.

МУ: А ты, Найджел, что думаешь?

Найджел Мэнселл: Очень интересно, как у Williams сложится сезон. Всегда тяжело, когда две стороны не могут найти общий язык, как в случае с BMW. Зато теперь у них есть замечательная возможность начать с нуля, с чистого листа.

WILLIAMS F1 TEAM

Шасси FW28

Шины Bridgestone

Мотор Cosworth CA2006

О КОМАНДЕ

Основана в 1968 г. Фрэнком Уильямсом (Frank Williams Racing Cars)

Первый Гран При Аргентина '78

ГП 543

Победы 113

Поулы 125

Очки 2530,5

Кубки конструкторов 9

Чемпионские титулы 7

Адрес: WilliamsF1, Station Road, Grove, Wantage, Oxon, OX12 0DQ UK

Тел.: + 44 (0)1235 777700

Факс: + 44 (0)1235 777739

Сайт www.williamsf1.com

КЛЮЧЕВЫЕ ИГРОКИ

Фрэнк Уильямс глава команды и управляющий директор

Патрик Хед главный инженер

Сэм Майкл технический директор

Йорг Цандер главный конструктор

Тим Ньютон менеджер команды

Лоик Бигуа главный специалист по аэродинамике

Карл Гейден главный механик

Тони Росс гоночный инженер Уэббера

Шеви Пухолар гоночный инженер Росберга

Алекс Вурц третий гонщик

Нараин Картикеян тест-пилот

МУ: Согласен. Изменения в техническом регламенте и перемены, происшедшие в самой команде, создают совершенно новую ситуацию. У них не просто новый мотор, а мотор от частной фирмы Cosworth. Новые шины Bridgestone. И новый молодой гонщик — Нико Росберг.

ЭД: Переход на Bridgestone — умный шаг.

ПС: Трудно сказать, как возврат к замене шин скажется на общей картине. В 2006 году у нас снова будут куда более мягкие шины,

Хотелось бы выразить искреннюю надежду, что в этом сезоне Williams всем покажет. Это было бы хорошо для всей Формулы 1
Марри Уокер

ГОНЩИК

МАРК УЭББЕР (№ 9)

Родился 27 августа 1976 г. в Куинбеяне, Австралия

Живет в Бакингемшире, Великобритания

Семейное положение холост, подруга Анна

Рост 1,84 м

Вес 74 кг

Сайт www.markwebber.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '02

ГП 68

Победы 0

Поулы 0

Быстрые круги 0

Очки 62

1999 Arrows: участие в тестах

2000 Benetton-Playlife: участие в тестах

2001 Benetton-Renault: тест-пилот

2002 Minardi-Asiatech: 2 очка, 16-е место

2003 Jaguar: 17 очков, 10-е место

2004 Jaguar: 7 очков, 13-е место

2005 BMW.WilliamsF1: 36 очков, 10-е место

В новом сезоне
моторы Cosworth
могут преподнести
парочку сюрпризов

В Williams многое
меняется, но смогут ли
они конкурировать с
богатыми командами?



ГОНЩИК
НИКО РОСБЕРГ (№ 10)
Родился 27 июня 1985 г. в Висбадене,
Германия
Живет в Монако
Семейное положение холост
Рост 1,78 м
Вес 71 кг
Сайт www.nicorosberg.com

Карьера в Ф1
Дебют Бахрейн '06
ГП 0
Победы 0
Поулы 0
Быстрые круги 0
Очки 0
2003 BMW.Williams: участие в тестах
2004 BMW.Williams: участие в тестах
2005 BMW.Williams: участие в тестах

которые выдерживают не 350, а 100 км, и, возможно, Michelin окажется не так сильна, как Bridgestone.

Джоди Шектер: Слава богу, снова разрешили менять шины. Это интересней для телезрителей.

ПС: Вообще-то, мне нравилось правило одного комплекта, потому что гонка благодаря ему продолжалась не до последнего пит-стопа, а до самого последнего круга. Это означало, что обгоны происходили и на последней четверти дистанции — даже в Монако (к несчастью для нас).

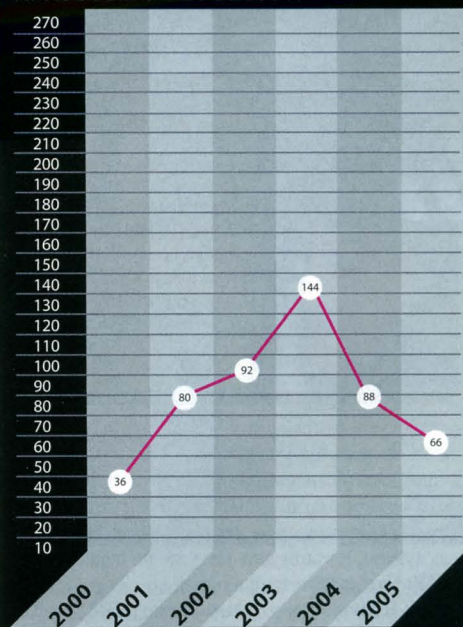
МУ: Для Michelin это последний год в Ф1, и уходят они с неприятным чувством. Представляю, как Эдуард Мишлен, собрав всех в своем офисе, говорит: «В этом году я хочу утереть нос и Bridgestone, и вообще всем. Я даю вам полную свободу действий, но мы должны уйти на высокой ноте. Я отмщу!» — или как там сказано в Ветхом Завете?

ЭД: Только вряд ли Эдуард Мишлен будет цитировать Писание.

ПС: Думаю, не будет. Но я уверен, что Michelin хочет уйти из Формулы 1 с высоко поднятой головой, поэтому мы должны ждать от них хороших шин.

МУ: Но дело в том, что и в Bridgestone, вероятно, происходит то же самое и звучат похожие речи: «В 2005-м мы проиграли, но в этом

WILLIAMS
ПРИЗОВЫЕ ОЧКИ С 2000 г.



году все должно быть по-другому! Мы здесь для того, чтобы побеждать!»

ПС: Шутки в сторону, но если и Bridgestone сделает хорошую шину, то битву McLaren и Renault, вроде той, что мы наблюдали в прошлом году, мы можем и не увидеть. Правда, в этом году на Bridgestone ездят, по крайней мере, еще и Toyota, и Williams, так что у Ferrari не будет того исключительного положения, какое она занимала в последние годы. >



Переманить
из McLaren
Алекса Вурца –
это сильный ход!



Не понимаю, каким образом в Cosworth за столь небольшие деньги смогли разработать и построить свой мотор и поставить его команде
Пэт Симондс

МУ: А чего, будучи реалистами, мы можем ожидать от «восьмерки» Cosworth?

ДШ: Говорят, спецы Cosworth знают о моторах V8 больше, чем кто-либо другой в Ф1, но, я думаю, в наши дни это уже не совсем так.

МУ: Что ты имеешь в виду?

ДШ: Я хочу сказать, что Ferrari, BMW и Toyota теперь тоже знают все о моторах V8. И все равно я не удивлюсь, если Cosworth будет впереди с первых же гонок, потому что это хорошая фирма.

ПС: А вот я не знаю, как покажут себя моторы Cosworth. Но вот что действительно непонятно: каким образом в Cosworth за такие небольшие деньги смогли разработать и построить свой мотор и поставить его команде?

МУ: Как думаешь, они все же справились с задачей?

ПС: Для этого им явно пришлось где-то срезать углы: например, я не верю, что они выполнили весь необходимый объем ресурсных испытаний.

НМ: Но я слышал, что их моторы оказались неплохими и вполне надежными, и все в Williams вполне довольны. Надеюсь, в этом году у Фрэнка, Патрика и их команды все получится.

ЭД: Я тоже надеюсь. Они решили рискнуть с Нико, но Jordan сделала бы то же самое. Мне всегда нравится, когда команды берут новых гонщиков. Они часто оказываются тем катализатором, который делает сезон ярким, веселым и успешным, – разумеется, если они умеют удерживать машину на трассе.

ПС: Для Нико лучшего места для роста и придумать нельзя. В лице Марка (Уэббера) он получит отличного наставника. А если учесть, что у Williams проблемы с бюджетом, возможно, для них он был неплохим выбором.

МУ: Но я вовсе не думаю, что выбор на Нико пал только потому, что он им дешево обошелся.

ДС: Я полагал, потому что в прошлом году он отлично провел чемпионат GP2 и выиграл его.

ПС: Я немного следил за GP2, и могу подтвердить: Нико выступал чертовски здорово.



Говорят, спецы Cosworth знают о моторах V8 больше, чем кто-либо другой в Ф1, но это уже не так. Ferrari, BMW и Toyota теперь тоже знают о таких моторах все
Джоди Шектер



WILLIAMS ПОХОЖ НА...

...играющую с палкой собаку, которая всегда возвращается, хотя и необязательно с той же самой палкой. Но мы желаем им удачи, и однажды она улыбнется им вновь

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



«В этом году мы используем двигатель, построенный частной фирмой, но при этом полагаем, что в остальном мы ни в чем не уступаем другим командам. Williams остается большой организацией с большими ресурсами. В Ф1 всегда есть место для тех, кто умеет быстро соображать и предвидеть проблемы – как раз этим и отличается Williams.

Делать прогнозы – рискованное занятие, но если нам удастся пробиться на третье место в Кубке конструкторов, значит, мы отлично поработали. Мы уверены в своих силах, поскольку в FW28 воплощены наши лучшие технические идеи, а двигатель Cosworth чудо как хорош.

У нас новый усиленный состав команды. В прошлом году Марк доказал, что он классный гонщик, а Нико – настоящий талант, который раскроется в будущем. Его манера езды не столь ярка, как у его отца, Кеке, но он чертовски быстр и очень напорист. Нам также очень приятно, что к нам присоединились Алекс и Нараин. Уверен, оба внесут свой вклад».

Фрэнк Уильямс, глава команды

Не знаю, может быть, он располагал лучшей машиной, чем другие, но он был великолепен.

ДШ: По-моему, он поистине талантливый гонщик.

НМ: Все верно, лично я от Нико просто в восторге. Он – словно глоток свежего воздуха. Я слежу за ним еще с тех пор, когда он занимался картингом. Он просто молодец, и, конечно, то, что бывший чемпион мира – его отец, Кеке, – всегда рядом, очень ему помогает.

ЭД: От него не стоит ждать побед уже в этом году, но в будущем он, несомненно, себя покажет, если, конечно, команда сможет его удержать. Надеюсь, Фрэнк подписал с ним хороший контракт, ведь он идет на известный риск, тренируя и готовя Нико.

МУ: Фрэнка часто обвиняют в том, что он не умеет находить гонщиков. Полная чушь! Посмотрите, какие люди у него выступали! Надеюсь, Нико – это сознательный выбор.

НМ: Как уже сказал Пэт, Марк Уэббер для него будет отличным примером.

МУ: Но достаточно ли хорош Марк, чтобы его опасались соперники?



Мне нравятся команды, которые берут новых гонщиков. Надеюсь, Фрэнк подписал с Росбергом хороший контракт, ведь он идет на известный риск, тренируя и готовя Нико

Эдди Джордан

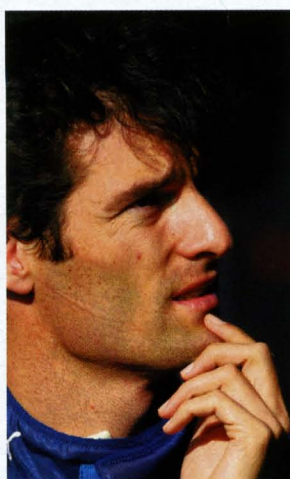


На дебютанта Росберга-младшего возлагаются большие надежды (внизу)

Вурц (внизу) пришел в команду с пятилетним опытом тест-пилота



В этом году лидер команды Уэббер (внизу) будет стремиться к успеху



ПС: О, да! Я его обожаю и ценю очень высоко. Нечасто видишь, чтобы гонщик относился к работе с таким же рвением, как и вся команда. Марк – как раз такой случай.

МУ: Мне Марк тоже очень нравится, и мне хотелось бы видеть его победителем гонок. Но по силам ему это или нет, я не знаю: у него никогда не было хорошей машины, чтобы показать, на что он способен.

ПС: Марк – быстрый гонщик, и особенно он силен в квалификациях. В прошлом году на некоторых этапах он выступил ниже своих возможностей, но во время работы в Jaguar его трудно было в чем-либо упрекнуть. Я с уверенностью поставлю его на первое место среди гонщиков второго эшелона.

НМ: У Марка непростая ситуация. То, что он показывал в прошлом за рулем тех машин, временами было здорово. Но, как и для лю-



От Нико я просто в восторге. Он – словно глоток свежего воздуха. Конечно, ему очень помогает то, что его отец, Кеке, – бывший чемпион мира

Найджел Мэнселл

бого гонщика, выступающего в Ф1 не первый сезон, наступает момент, когда от него ждут результатов. Я бы сказал, что 2006 год имеет для Марка очень важное значение. Надеюсь, он начнет побеждать.



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

Новый мотор V8, созданный умельцами Cosworth



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

По сравнению с автоконcernами у них мало денег на разработку моторов

У Баррикелло есть
опыт побед – за это его
и взяли в Honda



Неудачный прошлый год они завершили на 6-м месте...

HONDA

...и теперь намерены отыграться

В Honda проведена полная перестройка, и теперь команда стремится войти в клуб победителей

Эдди Джордан: Honda нужно выиграть хотя бы одну из первых шести гонок.

Марри Уокер: Думаешь, смогут?

ЭД: Думаю, да. И когда они одержат первую победу, к ним придет уверенность, которая поможет добиться новых успехов. У команды колоссальный потенциал, и этот год для нее особенный: впервые с 1968 года Honda выставила в Ф1 собственную команду. Это здорово!

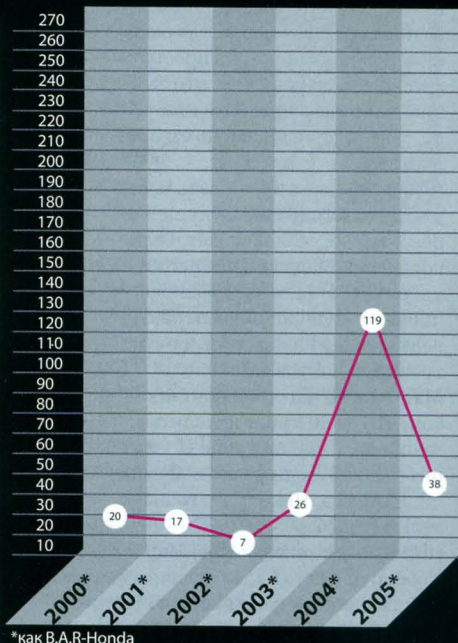
Найджел Мэнселл: Я тоже за них очень рад. Honda – выдающаяся марка, и если эти люди закусят удила, они смогут построить такой мотор, какой никому и не снился.

МУ: Не сомневаюсь, что двигатель у них будет отличный – с их-то опытом!

ЭД: То есть, с этого года они начнут выигрывать?

МУ: С моторами Honda, шинами Michelin, с Дженсоном и Рубенсом – просто обязаны.

HONDA*
ПРИЗОВЫЕ ОЧКИ С 2000 г.



HONDA RACING F1

Шасси RA106
Шины Michelin
Мотор RA806E

О КОМАНДЕ

Основана в 2005 г.
(бывшая British American Racing)
Первый Гран При Бахрейн '06
ГП 0
Победы 0
Поулы 0
Очки 0
Кубки конструкторов 0
Чемпионские титулы 0
Адрес: Honda Racing F1 Team, Operations Centre, Brackley, Northants, NN13 7BD, UK
Тел.: +44 (0)1280 844000
Факс: +44 (0)1280 844001
Сайт www.hondaracingf1.com

КЛЮЧЕВЫЕ ИГРОКИ

Ясухиро Вада президент Honda Racing Development
Ник Фрай генеральный исполнительный директор
Джеф Уиллис технический директор
Жиль де Ферран спортивный директор
Мариано Аллерин-Брюера, Саймон Лэйси – ведущие специалисты по аэродинамике
Рон Медоуз менеджер команды
Крейг Уилсон главный гоночный инженер
Джон Клиа старший гоночный инженер Баррикелло
Эндрю Шовлин старший гоночный инженер Баттона
Алистер Гибсон главный механик
Энтони Дэвидсон третий гонщик

Но понять, как именно у них там все организовано, по-моему, очень трудно. Нравится это Honda или нет, но их решительный настрой означает, что ради победы им придется тратить столько денег, сколько потребуется. Верю, что они смогут выигрывать гонки, но чемпионат – вряд ли, поскольку пока у них, как и у Toyota, как и у Williams, не все для этого есть.

ГОНЩИК

РУБЕНС БАРИКЕЛЛО (№11)

Родился 23 мая 1972 г. в Сан-Паулу, Бразилия
Живет в Сан-Паулу и Монако
Семейное положение женат, супруга Сильвана (сыновья Эдуардо и Фернандо)
Рост 1,72 м
Вес 71 кг
Сайт www.barrichello.com.br

Карьера в Ф1

Дебют ЮАР '93
ГП 214
Победы 9
Поулы 13
Быстрые круги 15
Очки 489
1993 Jordan-Hart: 2 очка, 17-е место
1994 Jordan-Hart: 19 очков, 6-е место
1995 Jordan-Peugeot: 11 очков, 11-е место
1996 Jordan-Peugeot: 14 очков, 8-е место
1997 Stewart-Ford: 6 очков, 13-е место
1998 Stewart-Ford: 4 очка, 12-е место
1999 Stewart-Ford: 21 очко, 7-е место
2000 Ferrari: 62 очка, 4-е место
2001 Ferrari: 56 очков, 3-е место
2002 Ferrari: 77 очков, 2-е место
2003 Ferrari: 65 очков, 4-е место
2004 Ferrari: 114 очков, 2-е место
2005 Ferrari: 38 очков, 8-е место

Пэт Симондс: В прошлом году Honda не порадовала. Причин было несколько, но в их выступлениях не было того блеска, какой мы видели в 2004-м, хотя моторы у них были отличные. В аэродинамике они отставали от нас и от McLaren, и я не знаю, как в межсезонье они решали эту проблему. Honda строит новую аэродинамическую трубу, но быстрых результатов это не даст, хотя на тестах их машины выглядят впечатляюще. Вот Honda в 2006-м действительно может оказаться темной лошадкой.

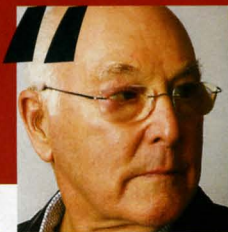
ГОНЩИК

ДЖЕНСОН БАТТОН (№12)

Родился 19 января 1980 г. во Фроуме, Великобритания
Живет в Монако и Лондоне
Семейное положение холост
Рост 1,83 м
Вес 68,5 кг
Сайт www.jensonbutton.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '00
ГП 100
Победы 0
Поулы 2
Быстрые круги 0
Очки 167
2000 BMW.WilliamsF1: 12 очков, 8-е место
2001 Benetton-Renault: 2 очка, 17-е место
2002 Renault: 14 очков, 7-е место
2003 B.A.R-Honda: 17 очков, 9-е место
2004 B.A.R-Honda: 85 очков, 3-е место
2005 B.A.R-Honda: 37 очков, 9-е место



Настрой у Honda решительный, значит, ради победы им придется тратить столько денег, сколько потребуется. Думаю, они смогут выигрывать гонки, но чемпионат – вряд ли
Марри Уокер



По-моему, Рубенс не относится к гонщикам высшего класса: он недостаточно умен. Был бы умнее, опережал бы Михаэля намного чаще
Джоди Шектер

Джоди Шектер: Я тоже не верю, что в этом году они многого добьются.
ЭД: Почему?
ДШ: Дженсон до сих пор не одержал ни одной победы. Он провел 100 Гран При,

но лишь несколько раз поднимался на подиум. Не скажу, что он плохо работает, но, чтобы победить, прошлый сезон надо было провести убедительнее. Если машина позволит, он сможет на что-то претендовать, но я буду этим весьма удивлен. Думаю, что и Рубенс не относится к гонщикам высшего класса.

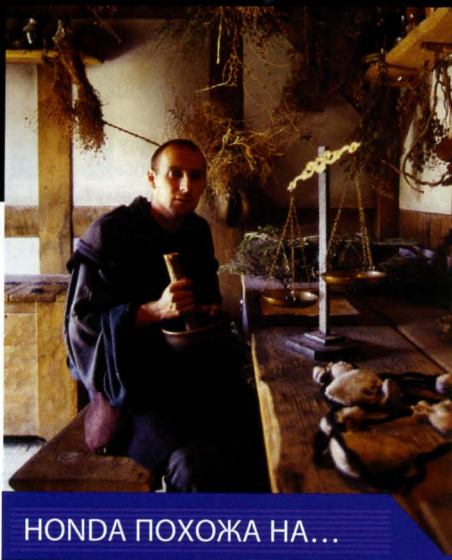
ЭД: Ты серьезно?

ДШ: Вполне. По-моему, он недостаточно умен. Был бы он умным, он бы чаще опережал Михаэля, умел находить нужные настройки и так далее. За время гоночного уикенда приходится принимать сотни решений, и все они определяют скорость. ▷



Ключ к успеху команды в 2006 году в руках Баррикелло, де Феррана, Вада, Фрая, Дэвидсона, Уиллиса и Баттона, а боссам концерна Honda нужна только победа

Дженсону предстоит столкнуться с серьезным соперником – со своим напарником Баррикелло



HONDA ПОХОЖА НА...

...монастырь: истые приверженцы инженерной веры, они, возможно, несколько оторвались от реальной жизни

МУ: Но Дженсон и Рубенс должны неплохо сработаться, потому что оба – люди рассудительные и понимающие. Однако они начнут соперничать – в этом можно не сомневаться. Старая истина, что единственный гонщик, которого ты должен одолеть – это твой напарник, к ним относится полностью. Ни тот, ни другой не может себе позволить уступить.

ЭД: У них складывается неплохой дуэт. Рубенс доказал, что может выигрывать гонки, и он привнесет опыт, которого команде B.A.R. явно не хватало.

ПС: Согласен. Темной лошадкой в этом сезоне будет именно Рубенс. Посмотрим, насколько быстрым он окажется теперь, когда наконец-то ушел из Ferrari. Если в начале чемпиона-



Первый сезон, который Дженсон провел у нас, был худшим в его карьере. Но гонщик его уровня рано или поздно должен выиграть. Хотя насчет титула я не уверен

Пэт Симондс

та он выбьется в лидеры, это может сломить Дженсона психологически.

МУ: Как думаешь, сможет ли Дженсон в этом году выиграть свою первую гонку?

ПС: Первый сезон, который он провел у нас (2001 год), был худшим в его карьере. Причин я не знаю до сих пор. Но гонщик его уровня рано или поздно должен выиграть. Хотя насчет титула я не уверен. Для этого в нужный момент должно совпасть слишком много различных факторов.

ЭД: Мне бы хотелось, чтобы Дженсона оставили в покое. Он отличный гонщик, и при удачном стечении обстоятельств он, безусловно, способен выигрывать. Надеюсь, в 2006-м он сделает это ради самого себя и ради Honda.



Дэвидсон (справа) начинает свой пятый полный сезон в качестве тест-пилота

В прошлом у Дженсона были плохие советчики: кое-кто хотел побыстрее его раскрутить – отсюда все эти недоразумения с контрактами. Отстаньте от него, дайте сосредоточиться на работе. Он – первоклассный гонщик
Найджел Мэнселл



до первой победы в Ф1 тоже пришлось ждать 72 Гран При.

НМ: Дженсону это, должно быть, сложнее пережить, чем мне, ведь я тогда ездил на таких машинах, что побед от меня никто не ждал. Но у В.А.Р в последние два года были ситуации, когда они могли выиграть несколько гонок. Например, в Турции в

прошлом году, когда Honda нацелилась на поулы, но уже в квалификации все пошло на-смарку. Или, скажем, в 2004-м в Монако.

МУ: А что даст эта первая победа Дженсону?

НМ: Он один из тех гонщиков, кому стоит один раз выиграть, понять, что это не так трудно – и он начнет выигрывать постоянно. В этом году у него отличный шанс, и надеюсь, Дженсон его не упустит. Но сейчас он нервничает больше, чем когда-либо, ведь на счету Рубенса уже есть победы, и Баттону придется напрягаться больше, чем прежде.

ЭД: Этой первой победы жаждет не только Дженсон. Такую же цель преследует и Ник Фрай. Он тоже больше всего хочет выиграть, и как можно скорее, потому что победа должна придать всей команде уверенность в своих силах, а это ей жизненно необходимо.

МУ: Ник – отличный парень, но он не столь яркая личность, как Флавио или Рон. Впрочем, это не значит, что он не может успешно работать.

ЭД: Должен сказать, он меня удивляет. Полагаю, Ник – это выбор боссов Honda, но у меня не идут из головы его слова, сказанные в прошлом году перед ГП Японии.

ДШ: А что он сказал?

ЭД: Так или иначе, но он пообещал выиграть ту гонку. Не могу себе представить, чтобы подобное сказал Рон, Жан или Фрэнк. По-моему, это кое-что говорит о нем как о человеке.

НМ: Я думаю, Honda влияет на многое, хотя и неявно. Но Нику предстоит большая работа.

ЭД: Джефф Уиллис, технический директор, тоже заслуживает добрых слов. А Жиль де Ферран, спортивный директор, – опытейший человек. Технически команда очень сильна.

МУ: Я не исключаю, что между Отмаром Сафнауэром, Фраем и японцами могут возникнуть конфликты на почве управления командой. Не исключаю. В McLaren, Williams, Ferrari и Renault такого нет. И это может осложнить работу.



Первой победы жаждет не только Дженсон. Такая же цель стоит и перед Ником Фраем. Он тоже больше всего хочет выиграть, и как можно скорее, потому что это должно придать всей команде уверенность в своих силах
Эдди Джордан

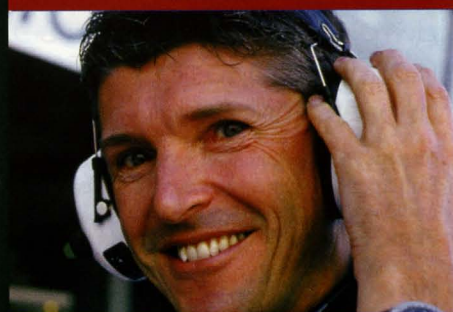
НМ: Припозднился он с этим, но я в него верю. Это лишь вопрос времени.

ДШ: Но почему он не сделал этого до сих пор?

НМ: Обстоятельства складывались против него. Но так в любом деле: все должно удачно совпасть. К тому же в прошлом у него были плохие советчики, кое-кто хотел раскрутить его побыстрее, отсюда все эти недоразумения с контрактами. Отстаньте от него, дайте сосредоточиться на работе. Он – первоклассный гонщик.

МУ: Найджел, как насчет параллелей? Тебе

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



«Наша цель в 2006 году – бороться за победу в гонках, и мы сделаем все, чтобы этого добиться».

В 2005-м мы заложили фундамент, на котором будем строить нашу работу и в этом сезоне, и после него. У нас выступают два лучших гонщика в мире, мы доказали, что способны заниматься доводкой машины в ходе чемпионата, благодаря чему Дженсон набирал очки в каждой из 10 последних гонок, а мы лучше осознали как достоинства машины 2004 года, так и проблемы прошлогодней машины.

Но самое важное то, что статус заводской команды дает нам доступ к техническим ресурсам научно-исследовательского департамента Honda.

И я горд, что мы уже сейчас смогли построить новые машины и для Рубенса, и для Дженсона, что говорит о наших производственных возможностях, о мастерстве и самоотверженности наших людей. В этом году мы должны достроить нашу новую аэродинамическую трубу, и тогда будем готовы принять любой вызов».

Ник Фрай, глава команды

ЭД: Совершенно верно. Соревнование между концернами Toyota и Honda, у которых теперь есть свои команды, должно быть интересным. Они готовы отдать все, чтобы пробиться на вершину. И Ярно, Ральф, Рубенс и Дженсон – на переднем крае этой борьбы. Интересно, кто победит?



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

В этом году заработает их новейшая аэродинамическая труба



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

Они сами не понимают, почему в 2004-м их машина была такой быстрой

В 2005-м они заняли скромное седьмое место, но тут потекли...

RED BULL

...деньги, деньги, деньги

Дитрих Матешиц ухнул в это дело целое состояние – и очень скоро потребует результатов. Соперники, берегитесь!

Марри Уокер: Как бы я хотел, чтобы Red Bull преподнесла нам гигантский, освежающий, возбуждающий сюрприз!

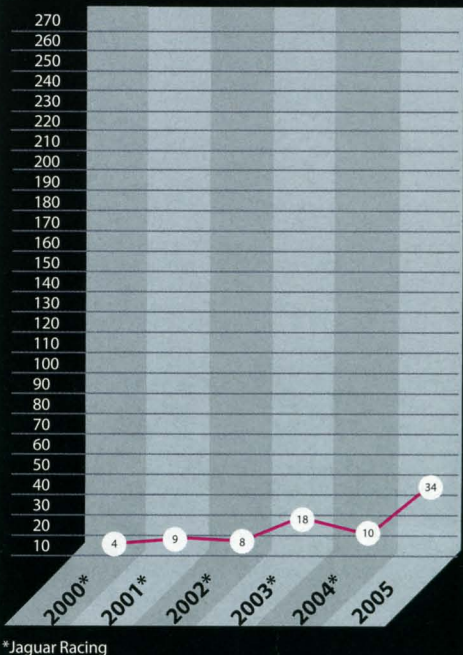
Эдди Джордан: Звучит прямо как реклама, Марри!

МУ: Секундочку! Я хотел сказать, что было бы здорово, если бы они взяли и разгромили все три топ-команды. Или хотя бы одну из них. Однако я не думаю, что это им по силам, ведь несмотря на их прошлое в качестве Stewart и Jaguar, самой Red Bull пока явно не хватает опыта.

Джоди Шектер: Я согласен с Марри. Чтобы начать побеждать, им нужно еще чуть-чуть поработать, хотя Дитрих Матешиц, безусловно, вкладывает в этот проект кучу денег.

ЭД: Я искренне рад за Red Bull Racing. Жаль, что их не было в мое время. Это настоящие рок-н-роллышники. Они не всем нравятся, но, на мой взгляд, они молоды и энергичны, а их открытость болельщикам заслуживает особой похвалы. Вообще-то, в прошлом я не раз встречался с Матешицем, предлагая ему сотрудничество с Jordan.

RED BULL
ПРИЗОВЫЕ ОЧКИ С 2000 г.



«Дядюшке» Дэвиду
везет: Ньюи, моторы
Ferrari и статус
первого гонщика



Я и раньше встречался с Матешицем. Честно говоря, я думал, что он болтун (между собой мы называли его бездельником), но, как оказалось, мы ошибались

Эдди Джордан

RED BULL RACING

Шасси RB2
Шины Michelin
Мотор Ferrari 056

О КОМАНДЕ

Основана в сентябре 2004 г.
(прежде – Jaguar Racing)
Первый Гран При Австралия '05
ГП 18
Победы 0
Поулы 0
Очки 34
Кубки конструкторов 0
Чемпионские титулы 0
Адрес: Red Bull Racing, Bradbourne Drive,
Tilbrook, Milton Keynes MK7 8BJ, UK
Тел.: +44 (0)1908 279700
Факс: +44 (0)1908 279711
Сайт/фан-клуб www.redbull.com

КЛЮЧЕВЫЕ ФИГУРЫ

Дитрих Матешниц директор RBR
Хельмут Марко директор RBR
Дени Бахар директор RBR
Кристиан Хорнер спортивный директор
Эйдриан Ньюи старший технический специалист
Гюнтер Штайнер глава технической службы
Марк Смит технический директор
Роб Маршалл главный конструктор
Джонатан Уитли менеджер
Бен Агатангелу ведущий аэродинамист
Пол Монахан старший инженер (гонки и тесты)
Марк Хатчесон гоночный инженер
Д. Култарда
Керон Пилбим гоночный инженер К. Клина
Гийом Роклан тест-инженер Р. Дорнбоса
Кенни Хандкаммер главный механик
Роберт Дорнбос тест-пилот

ГОНЩИК

ДЭВИД КУЛТАРД (№ 14)
Родился 27 марта 1971 г. в Твайнолме,
Шотландия
Живет в Монако
Семейное положение холост
Рост 1,82 м
Вес 72,5 кг
Сайт www.davidcoulthard-f1.com

Карьера в Ф1

Дебют Испания'94
ГП 193
Победы 13
Поулы 12
Быстрые круги 18
Очки 499
1994 Williams-Renault тест-пилот,
с ГП Испании в основном составе: 14 очков,
8-е место (провел 8 гонок)
1995 Williams-Renault: 49 очков, 3-е место
1996 McLaren-Mercedes: 18 очков, 7-е место
1997 McLaren-Mercedes: 36 очков, 3-е место
1998 McLaren-Mercedes: 56 очков, 3-е место
1999 McLaren-Mercedes: 48 очков, 4-е место
2000 McLaren-Mercedes: 73 очка, 3-е место
2001 McLaren-Mercedes: 65 очков, 2-е место
2002 McLaren-Mercedes: 41 очко, 5-е место
2003 McLaren-Mercedes: 51 очко, 7-е место
2004 McLaren-Mercedes: 24 очка, 10-е место
2005 Red Bull Racing: 24 очка, 12-е место

ГОНЩИК

КРИСТИАН КЛИН (№ 15)
Родился 7 февраля 1983 г. в Хоэнмсе, Австрия
Живет в Хоэнмсе, Австрия
Семейное положение холост
Рост 1,69 м
Вес 68 кг
Сайт www.christian-klien.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия'04
ГП 31
Победы 0
Поулы 0
Быстрые круги 0
Очки 12
2004 Jaguar: 3 очка, 16-е место
2005 Red Bull Racing: 9 очков, 15-е место
(провел 13 гонок)



Несмотря на продемонстрированные Клином в прошлом сезоне проблески скорости, наше жюри не принимает его всерьез

средств и усилий. Да здравствует Red Bull Racing, короли среди частных команд!

Пэт Симондс: Прямо новый «Челси», верно? С другой стороны, зимой в Red Bull происходили события, вызывавшие некоторые вопросы.

МУ: Вроде перехода Эйдриана Ньюи (из McLaren)?

ПС: Да, это был сильный ход, но кое-кто в McLaren считает, что его не стоит так преувозносить за их последние машины.

Найджел Мэнселл: Но Ньюи уж точно добавит команде мотивации. Молодцы, Red Bull! Просто здорово, что Ньюи ушел к ним, и это очень хорошо для Ф1. Но вряд ли они начнут теснить топ-команды раньше, чем через год-два.



Технический директор – Марк Смит, руководивший созданием RB2. С Эйдрианом и отменными моторами Ferrari они должны хорошо отработать сезон

Марри Уокер

ДШ: Да, результаты работы Ньюи за несколько недель не проявятся.

Эд: Верно. Эйдриану, конечно, потребуется масса времени, но он может доработать аэродинамику их машин – это у него всегда хорошо получалось. А еще я заметил, что он собирает там своих людей, как делал Майк Гаскойн после перехода в Toyota. Он уже пригласил нового ведущего аэродинамиста – Питера Продрому из McLaren.

МУ: Технический директор в команде – Марк Смит, руководивший созданием RB2. С Эйдрианом и отменными моторами Ferrari они должны очень хорошо отработать сезон.

Эд: Ага, с этими моторами Ferrari они стали такими сильными и смелыми!

ПС: Да, но даже с двигателями Ferrari и большими деньгами им в этом году, вероятно, придется попотеть.

НМ: У них были проблемы с системой охлаждения. Они довольно серьезно ошиблись в расчетах. Уверен, они с этой проблемой справятся, но ценой некоторых потерь в аэродинамике.

ПС: Поначалу на тестах они были не в лучшей форме, не хватало надежности, а машина шла ужасно медленно.

МУ: Похоже, Пэт, тебе эта команда не очень нравится. ▷





Роберт Дорнбос
продолжает набираться
опыта в качестве
тест-пилота команды



Агрессивная кадровая политика Red Bull не пользуется особой популярностью у других команд. Кроме того, круто изменив свою позицию при обсуждении регламента по шинам на 2006 год, они нажили себе немало врагов

Пэт Симондс



RED BULL ПОХОЖА НА...

...футбольный клуб «Челси» – нет, серьезно, вопреки их рассуждениям о скромном бюджете RBR похожа на суперклуб Абрамовича. Матешниц? Абрамович? У них много общего!

На зимних тестах у RBR возникли трудности с системой охлаждения двигателя (слева)

ПС: Ну, агрессивная кадровая политика Red Bull не пользуется особой популярностью у других команд. Кроме того, круто изменив свою позицию при обсуждении регламента по шинам на 2006 год, они нажили себе немало врагов (на заседании Комиссии по Ф1 голос Кристиана Хорнера решил вопрос в пользу возврата к замене шин, что было на руку Bridgestone и противоречило интересам Michelin – поставщика шин Red Bull). Разумеется, Кристиан скажет, что решение принимало его начальство. Как бы там ни было, не думаю, что в этом году Michelin будет оказывать им значительную поддержку.

ЭД: Даже если и так, не только Рону, но и другим стоило бы остерегаться мощи Red Bull: громадный бюджет, помноженный на неудержимое стремление к победе, означает, что они и дальше будут переманивать к себе людей.

МУ: И доказательством этому служит то, что 2006 год они начнут со множеством новых лиц в команде. Однако гонщики могут оказаться их слабым местом, в частности Кристиан Клин.

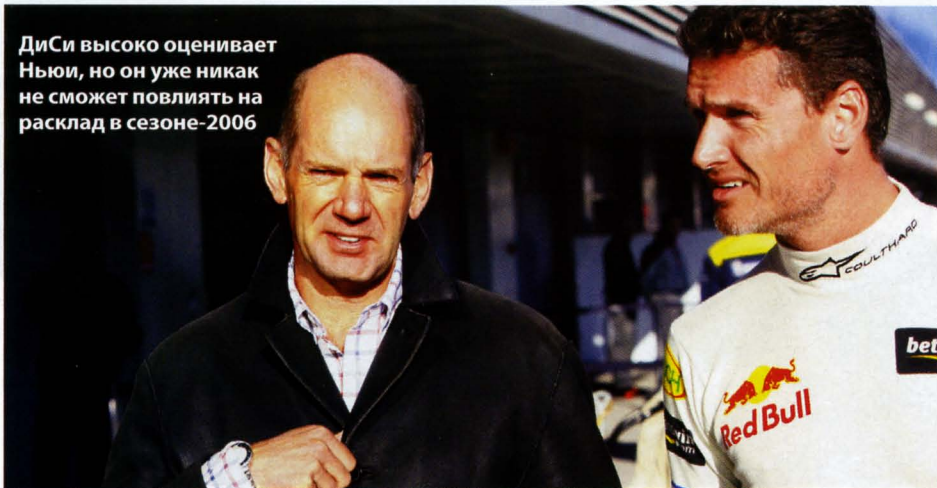
ДШ: По крайней мере, Дэвид Култард умеет





Для RB2 моторы Ferrari придутся весьма кстати, но статус клиента может навредить Red Bull

ДиСи высоко оценивает Ньюи, но он уже никак не сможет повлиять на расклад в сезоне-2006



Я давний поклонник Дэвида. Он классный парень. Я до сих пор считаю, что при благоприятном раскладе он может победить. Хотя его время, конечно, уходит

Найджел Мэнселл

выигрывать гонки. **НМ:** Точно. Я давний поклонник Дэвида. Он классный парень. Я до сих пор считаю, что при благоприятном раскладе он может победить. Хотя его время, конечно, уходит

рый гонщик, но, на мой взгляд, он неспособен выиграть чемпионат.

МУ: Но Дэвид пока еще может выигрывать гонки. Хотя мне кажется, что новая машина не столько хороша, чтобы приносить победы. А ты как думаешь, Пэт?



Дэвид неплохо провел прошлый сезон – лучше, чем ожидалось. Он сильный и быстрый гонщик, но, на мой взгляд, он не сможет выиграть чемпионат

Джоди Шектер

ПС: Это неплохой гонщик, и для команды такого уровня он гоняется хорошо. Его зрелость и ум пригодятся команде.

МУ: Это точно. Им здорово повезло: Дэвид – толковый парень с легким характером, он способен быть лидером. Он справился «на отлично».

НМ: Мне кажется, что Дэвид с удовольствием берет за решение трудных задач. Правда, если машина с самого начала не оправдает ожидания, это может на нем отразиться не лучшим образом.

ЭД: Зато он с радостью вновь воссоединился с Эйдрианом – ведь он работал с ним в McLaren.

ДШ: Марри, ты упомянул Клина. Что мы о нем думаем? Признаться, я никогда не обращал на него особого внимания.

МУ: С Клином дело обстоит так – с тех пор как он пришел в Ф1, он стал значительно

ПРЯМАЯ РЕЧЬ:



«В этом сезоне мы планируем развить наши прошлогодние достижения. На наш взгляд, мы завоевали уважение пэддока и теперь намереваемся двигаться дальше, то есть сильнее, чем в 2005 году, насаждать на наших прямых конкурентов – BMW, Williams и Honda.

Безусловно, команде понадобится какое-то время на раскочку, но в этом году мы надеемся сделать большой шаг вперед. Только за последние три месяца более 20 ключевых позиций заняли новые люди (самым значительным было назначение Эйдриана Ньюи), так что команде нужно время, чтобы научиться работать как единое целое.

В прошлом сезоне мы дважды были четвертыми, поэтому в 2006 году мы, естественно, претендуем на подиумы. Мы не считаем, что для нас это чересчур амбициозная задача».

Кристиан Хорнер,
спортивный директор

лучше гоняться, но его никогда не воспринимали как победителя. И я сомневаюсь, что это когда-нибудь произойдет.

ПС: У Клина в прошлом году было несколько моментов, которые произвели на меня сильное впечатление, так что скорость у него точно есть. И конечно, ему было трудно делить место второго гонщика с (Тонио) Лиuzzi, так что он поработал неплохо.

НМ: Я пока не составил мнения о Клине, но сейчас ему представилась просто уникальная возможность продолжать набираться опыта у Дэвида.

ЭД: В целом, в этом году команды среднего эшелона – Toyota, Williams, Honda, Red Bull и BMW – будут вести отчаянную борьбу между собой. Сложно сказать, кто в ней победит. Но Red Bull будет сильнее, чем можно ожидать, судя по результатам, показанным в межсезонье.

МУ: Согласен. Скорее всего, они добьются своего, но на победу в чемпионате им рассчитывать не стоит. Однако в 2007-м соперникам надо быть настороже. Red Bull всерьез настроен на победы.



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

Проблемы с мотором; и мало времени для того, чтобы магия Ньюи сработала уже в 2006-м



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

Моторы Ferrari. Любопытный получится коктейль...

Непросто начинать путь навверх с 8-го места в Кубке конструкторов...

BMW-SAUBER

...но решимости им не занимать



BMW – серьезная компания и привлекает не менее серьезных спонсоров

Нелегкая это задача – из Sauber сделать BMW. И чем тут может помочь Жак Вильнёв?

Джоди Шектер: Помню, в прошлом году вместе с Патриком (Хедом) я был на вечеринке в Силверстоуне, и нам на глаза попался веселый Марио Тайссен (директор спортивных программ BMW). Я тогда сказал Патрику: «Не думаю, что через год он будет так улыбаться».

Марри Уокер: Улыбайся – не улыбайся, но сегодня его репутация поставлена на карту. Ты думаешь, что Тайссен и BMW зря расстались с Williams?

ДШ: Нет, но перед ними стоит задача огромной сложности. Марио – смелый парень, су-

дя по этому его поступку, но на его месте я, возможно, поступил бы точно так же.

Найджел Мэнселл: Для всей BMW это довольно смелый шаг.

МУ: Марио – очень интересный человек. Чрезвычайно решительный, и это для него отличный шанс проверить самого себя. Думаю, у него получится: начнем с того, что у BMW огромное спортивное наследие. Как и Honda, они просто обязаны добиться успеха.

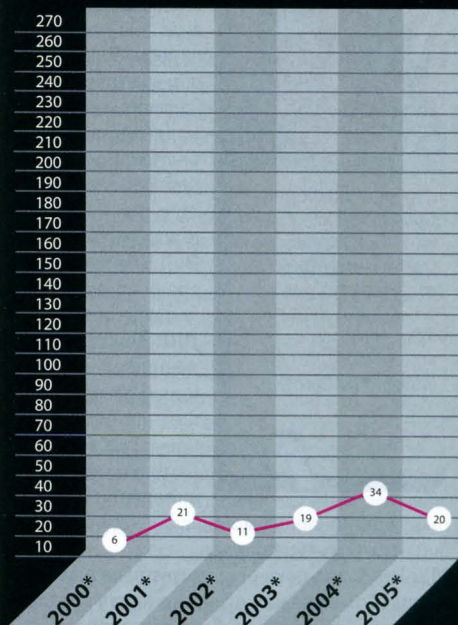
Пэт Симондс: Все верно, но у Марио нет опыта руководства командой. Он думает, что насмотрелся, что и как делает у себя в Williams Фрэнк, но все-таки он был сторонним наблюдателем. Поэтому пока он, возможно, видит эту работу через розовые очки. Но сейчас ему предстоит создавать команду самому.

МУ: В этом, кстати, есть и проблемы: прежде всего им предстоит внедрить немецкий персонал в устоявшуюся швейцарскую команду. Не знаю, как они там поладят, но мне говорили, что пока все в порядке.



Перед ними стоит задача огромной сложности. Судя по его поступку, Марио – смелый парень, но, если честно, на его месте я поступил бы точно так же
Джоди Шектер

BMW ПРИЗОВЫЕ ОЧКИ С 2000 г.



*Как Sauber-Petronas

BMW SAUBER

Шасси F1.06
Шины Michelin
Мотор BMW P86

О КОМАНДЕ

Основана в 2005 г. (бывшая Sauber-Petronas)
Первый Гран При Бахрейн '06
ГПО
Победы 0
Поулы 0
Очки 0
Кубки конструкторов 0
Чемпионские титулы 0
Адрес: BMW-Sauber, Wildbachstrasse 9,
CH-8340, Hinwil, Switzerland
Тел.: +41 (0)1937 9000
Факс: +41 (0)1937 9001
Сайт www.bmw-sauber-f1.com

КЛЮЧЕВЫЕ ИГРОКИ

Марио Тайссен директор спортивных программ BMW
Вилли Рампф тех. директор – шасси
Хайнц Пашен тех. директор – двигатель
Майк Крэк главный инженер
Виллем Тоет глава отдела аэродинамики
Беат Цендер менеджер команды
Урс Куратле главный механик
Джанпаоло Далл'Ара гоночный инженер Вильнёва
Энди Борм гоночный инженер Хайдфельда
Роберт Кубица тест-пилот

ГОНЩИК

НИК ХАЙДФЕЛЬД (№ 16)
Родился 10 мая 1977 г. в Мёнхенгладбахе, Германия
Живет в Швейцарии
Семейное положение подруга (дочь Юни)
Рост 1,64 м
Вес 59 кг
Сайт www.nickheidfeld.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '00
ГПО 97

Победы

Поулы 1

Лучшие круги

Очки 56

2000 Prost-Peugeot: 0 очков, 20-е место
2001 Sauber-Petronas: 12 очков, 8-е место
2002 Sauber-Petronas: 7 очков, 10-е место
2003 Sauber-Petronas: 6 очков, 14-е место
2004 Jordan-Ford: 3 очка, 18-е место
2005 BMW.WilliamsF1: 28 очков, 11-е место

ГОНЩИК

ЖАК ВИЛЬНЁВ (№ 17)
Родился 9 апреля 1971 г. в Сен-Жан-сюр-Ришелье, Канада
Живет в Монако
Семейное положение холост
Рост 1,68 м
Вес 67 кг
Сайт www.jv-world.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '96
ГПО 151

Победы

Поулы 13

Быстрые круги

Очки 228

1996 Williams-Renault: 78 очков, 2-е место
1997 Williams-Renault: 81 очко, чемпион мира
1998 Williams-Mecachrome: 21 очко, 5-е место
1999 B.A.R.: 0 очков, не классифицирован
2000 B.A.R.: 17 очков, 7-е место
2001 B.A.R.: 12 очков, 7-е место
2002 B.A.R.: 4 очка, 12-е место
2003 B.A.R.: 6 очков, 16-е место
2004 Renault: 0 очков, 21-е место (3 гонки)
2005 Sauber-Petronas: 9 очков, 14-е место

Эдди Джордан: Несколько человек, работавших раньше в Jordan, сегодня занимают там серьезные посты, и все в один голос хвалят эту команду. Охотно верю, но ее результаты будут зависеть от того, сколько эффективно BMW распорядится своими ресурсами.

ПС: Превратить Sauber в победителя – задача посложнее, чем та, что стояла перед Renault в 2000–2001 гг. BMW базируется не в Англии, где персонал легко переходит из команды в команду – и это тоже проблема.

ЭД: Согласен.

ПС: К тому же BMW придется перестраивать базу в Хинвиле, хотя аэродинамическая труба Sauber по любым меркам хороша.

МУ: Но на это уйдет время. Если им удастся



Жак в атаке:
есть ли иной гонщик,
вызывающий столь
полярные оценки?

выиграть гонку до 2008 года, будет здорово.

ПС: Полагаю, побеждать они начнут лет через пять или позже, но готовы ли в BMW ждать так долго?

НМ: Конечно, какое-то время пройдет, но поскольку в BMW работают настоящие профессионалы, то вопрос не если, а когда. Не сомневаюсь – со своей задачей они справятся.

ДШ: Но надо признать, здорово, что BMW встала на этот путь. Нельзя осуждать людей за то, что у них есть честолюбие.

НМ: Все правильно. Они прямо заявили, что в 2006 году не ждут побед, и это делает им честь. Но если они будут плестись в хвосте, это всех здорово удивит.

ЭД: Я очень уважаю Петера Заубера – он исключительно приятный человек, который

с достоинством вел свой маленький корабль. Надеюсь, BMW сможет то, что ему оказалось не под силу – придаст команде дополнительное ускорение. Петер сильно переживает, что ему не удалось одержать в Ф1 ни одной победы – он сам говорил мне об этом. Он многого добился в гонках спортпрототипов, но не смог повторить свой успех в Формуле 1.

МУ: Не уверен, что BMW скажет Петеру спасибо за то, что он взял Жака

Вильнёва. Не думаю, что они так уж хотели с ним работать.

НМ: Я тоже в нем сомневался, но раз они решили его оставить – надо думать, работа Жака их устраивает.

МУ: Я так и не понял, насколько он хорош. В 1996–97-м все было здорово – но тогда он выступал на хороших машинах. Потом он допустил ошибку – я говорю о B.A.R. А в конце 2004-го в Renault вообще не показал ничего, что бы говорило о нем как о потенциальном чемпионе.

ПС: Вообще-то в тех трех гонках он проявил себя с неожиданной стороны.

МУ: А именно?

ПС: Я думал, придет такой... неформал неформалом, а оказалось, что он интелли- ➤



Я уважаю Петера Заубера. Он сильно переживает, что ему не удалось одержать в Ф1 ни одной победы. Надеюсь, BMW сможет придать команде дополнительное ускорение – то, что Петеру оказалось не под силу
Эдди Джордан



Знакомый мешковатый силуэт?
Вильнёву удалось
удержаться в Ф1



В BMW хотят забыть внутренние распри и сосредоточиться на главном: создании мощного мотора



Я думал, придет этаким неформал, а оказалось, что Жак – интеллигентный и трудолюбивый парень. Он вызывает у меня большое уважение

Пэт Симондс

гентный и трудолюбивый парень. Я уважаю его за смелость и решительность. Он получил-таки место в BMW, хотя в это мало кто верил. Надеюсь, он сможет оправдать доверие. Жак – чемпион мира, а чемпионами случайно не становятся.

НМ: Я тоже верю, что Жак еще не утратил скорость. Если команда его поддержит, а сам он будет стараться, то многих сможет удивить. Вот только я не знаю, как он настроен.

ДШ: Меня это тоже смущает. Сохранил ли он тот огонь, что необходим для победы?

МУ: Не знаю. И если команда не захочет с ним работать, это может отразиться на ее прогрессе, так ведь? Я сейчас говорю о конкретных людях.

ДШ: По крайней мере, за то время, когда Жак не выступал в Ф1, он, похоже, поумнел. Раньше я от него слышал просто шокирующие вещи. Сейчас он скромнее.



Верю, что Жак еще не утратил свою скорость. Полагаю, если команда его поддержит, а сам он будет стараться, он многих сможет удивить

Найджел Мэнселл

МУ: Может быть, но его требования к настройке машины совершенно особенные. Говорят, он спорил с инженерами и в Williams, и в Sauber. Хороший он гонщик или нет, но своим поведением он мешает делу.

ПС: Что ж, посмотрим, как он будет выглядеть на фоне напарника.

МУ: То есть Хайдфельда ты оцениваешь высоко?

ПС: Да, я вижу в нем массу хороших качеств. В Williams он частенько не уступал Марку (Уэбберу), а мое отношение к Марку вам известно.

НМ: Согласен. Ник уже не раз себя показал, и в BMW он должен расцвести. Атмосфера этой команды ему очень подходит.

ЭД: Но рядом с бывшим чемпионом мира ему придется выложиться полностью. У Жака хитрый подход к гонкам – психологический, и ему часто удается добиться пре-

BMW-Sauber похожа на...

...Робби Уильямса в 1995 году, когда этот эгоист ушел из Take That, чтобы продолжить сольную карьеру. Перед командой стоит нелегкая задача, но у нее огромный потенциал



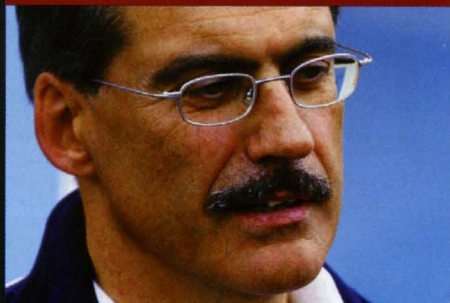
Пуск Куйбца (внизу) и новичок, но и он во время пятничных тренировок сможет принести немало пользы



Хайдфельд (наверху и внизу) опытен, но справится ли он с ролью лидера команды?



ПРЯМАЯ РЕЧЬ



«Важно помнить, что мы – новая команда. Мы начинаем с 8-го места в Кубке конструкторов, и наша цель – добиться большего. Мы должны сделать все, чтобы улучшить положение. Мы не ждем немедленных результатов, но у нас есть вера в свои силы, есть ресурсы, терпение и преданность делу.

Сезон-2006 я встречаю с оптимизмом. Ясно, что мы переживаем переходный период, и задача на этот год – обкатать команду и разобраться со всеми проблемами. У нас есть отдельный менеджер, который отвечает за сближение двух наших баз – Мюнхена и Хинвила. Тут мы тоже добились прогресса, и дела у нас идут нормально.

Мне пока не хотелось бы говорить о победах. В 2006 году я не могу обещать подиумы, не говоря уже о большем. Но через три года это будет возможно – впрочем, в спорте нельзя предсказать заранее, кто возьмет верх. И совет директоров BMW, и я сам хотели бы знать ответ на вопрос: как долго нам ждать побед? Но рассчитывать, что это произойдет уже в нынешнем сезоне, было бы нереалистично, и хотя, разумеется, мы хотели бы подойти к нашей цели как можно ближе, планировать такое нельзя. Наше дело: добиться максимального результата с этой машиной и этой командой, а там будет видно...»

Марио Тайссен,
директор спортивных программ BMW

имущества перед напарником.

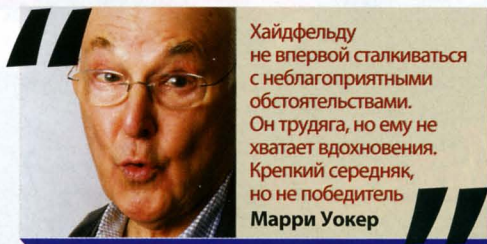
МУ: Хайдфельду и раньше приходилось работать в неблагоприятных условиях, но он всегда с этим справлялся. Он проявлял настоящую решимость, даже когда работал в Jordan. Он трудяга, но ему не хватает вдохновения. Крепкий середняк, хотя я не думаю, что ему суждено выигрывать гонки.

ЭД: Он ездил у меня один сезон (2004), и я не сомневаюсь ни в его скорости, ни в таланте. Пока он не выиграл ни одной гонки, но я надеюсь, что время для этого еще не упущено. За рулем хорошей машины он может удивить.

ДШ: Меня он точно удивил, когда выступал в Williams в прошлом году. Мое мнение о нем изменилось в лучшую сторону.

ЭД: В BMW-Sauber у него статус гонщика № 1, и Жак это знает.

МУ: По словам Ника, он хочет, чтобы к концу



Хайдфельду не впервой сталкиваться с неблагоприятными обстоятельствами. Он трудяга, но ему не хватает вдохновения. Крепкий середняк, но не победитель

года BMW была в первой шестерке. Цель логичная, но вот вопрос, достижима ли она? По правде говоря, если повезет, они смогут зарабатывать очки в большинстве гонок.

ПС: Много будет зависеть от двигателя BMW. Я не в курсе, как у них обстоят дела на этом фронте.

ЭД: Насколько я понимаю, у них все в порядке и с машиной, и с мотором.

НМ: Между прочим, несколько лет назад BMW на протяжении пары сезонов располагала лучшим мотором во всей Ф1.

ПС: Да, но я до сих пор не могу понять, куда делся этот мотор в последние годы, превратившись в нечто совершенно заурядное на закате отношений BMW и Williams. И я не знаю, что было сделано, чтобы исправить ситуацию.



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

Вторая часть названия, которой не хватает славного прошлого



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

Экономическая мощь позволяет надеяться: проблем с деньгами не будет

Особо гордиться нечем – в 2005-м они были вторыми с конца...

MF1 RACING

...но Коллес и К° жаждут большего

Команду, ранее известную как Jordan, наши эксперты разнесли в пух и прах. Справедливо или нет? Решать вам

Пэт Симондс: А что, Midland все еще в Ф1? Давненько их не видел.

Эдди Джордан: В этом году они впервые выступают под своим именем, а не под моим. Теперь они сами по себе. Но мне приятно, что там продолжает работать немало народа из Jordan.

ПС: Не чувствую я, что у этих ребят есть страсть, и у меня нет повода пожелать им удачи. В прошлом году у них был отличный мотор, но они никак этим не воспользовались. Эта команда не сделала ничего, чтобы Формула 1 стала лучше.

Марри Уокер: А что можно сказать о ее руководстве?

ЭД: Сначала Коллеса сильно ругали, но, не-

смотря на это, он, похоже, неплохо освоился. Он – сильный человек.

МУ: Я с ним незнаком, но, судя по тому, что говорят другие, человек он тяжелый, резкий, и непохоже, что это идет на пользу делу.

ЭД: В прошлом году они были обречены на трудности, но закончили его с 12 очками – впрочем, почти все были получены в Индианаполисе. В этом сезоне они должны зарабатывать реальные очки.

МУ: Пока я склоняюсь к тому, что они продолжат трусить в хвосте. Если повезет, им достанется очко или два.

Найджел Мэнселл: И все же не стоит спешить с оценками. В Ф1 переход от покупки команды к успехам на трассе требует вдумчивой



Не чувствую я, что у этих ребят есть страсть, и у меня нет повода пожелать им удачи. Эта команда не сделала ничего, чтобы Формула 1 стала лучше
Пэт Симондс

работы, времени и огромных средств.

МУ: Все верно, но я не вижу, чтобы Алекс Шнайдер действительно был предан Формуле 1, а без этого ничего не получится.

ЭД: В прошлом году было и кое-что позитивное. Чтобы оказаться на подиуме в Индианаполисе, все равно надо было добраться до финиша. И в течение всего года EJ15 был очень надежен.

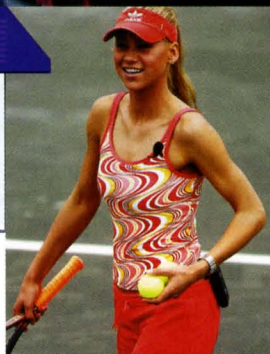
МУ: Согласен, но говорят, что их новая маши-

Алберс принес в Midland опыт и, что не менее важно, бюджет



MF1 RACING ПОХОЖА НА...

...Анну Курникову: вроде бы русская, с неясными устремлениями, но выглядит очень неплохо, так что результаты могли бы быть и приличнее



MF1 RACING

Шасси M16
Шины Bridgestone
Мотор Toyota RVX-06

О КОМАНДЕ

Основана в 2005 г. Алексом Шнайдером
Первый Гран При Бахрейн '06
ГП 0
Победы 0
Поулы 0
Очки 0
Кубки конструкторов 0
Чемпионские титулы 0
Адрес: Midland F1 Racing, Dadford Road, Silverstone, Northants, NN12 8TJ, UK
Тел.: + 44 (0)1327 850800
Факс: + 44 (0)1327 850866
Сайт www.midlandf1.com

КЛЮЧЕВЫЕ ИГРОКИ

Колин Коллес управляющий директор и глава команды
Джеймс Ки технический директор
Эйдриан Бёрджес спортивный директор
Энди Стивенсон менеджер команды
Доминик Харлоу глава инженерного отдела
Джон Маккилиам главный конструктор
Рики Тэйлор главный механик
Брэдли Джойс гоночный инженер Монтейру
Джоди Эддингтон гоночный инженер Алберса
Оливер Найтон гоночный инженер тест-пилотов
Маркус Винкельхок, Джорджо Мондини, Адриан Сутил, Роман Русинов тест-пилоты

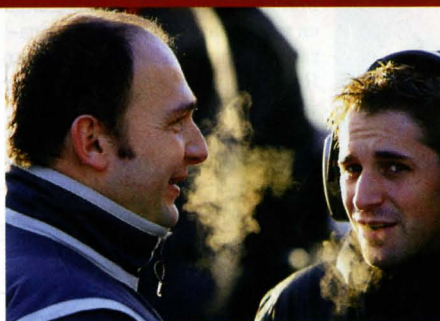
ГОНЩИК

ТЬЯГО МОНТЕЙРУ (№ 18)

Родился 24 июля 1976 года в Порту, Португалия
Живет в Порту
Семейное положение холост
Рост 1,74 м
Вес 64 кг
Сайт www.tiagoracing.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '05
ГП 19
Победы 0
Поулы 0
Быстрые круги 0
Очки 7
2002 Renault: тест-пилот (участник молодежной программы Renault F1)
2004 Minardi-Cosworth: тест-пилот
2005 Jordan-Toyota: 7 очков, 16-е место



Глава MF1 Racing Колин Коллес хочет добиться, чтобы его команду уважали



К. Алберс мечтает о надежной машине, чтобы показать, на что он способен

ГОНЩИК

КРИСТИАН АЛБЕРС (№ 19)

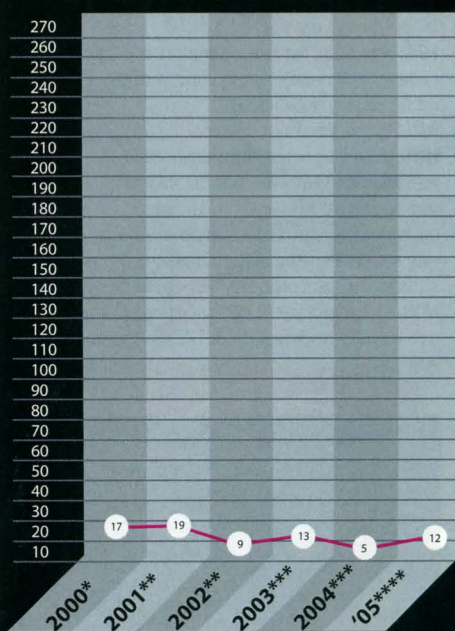
Родился 16 апреля 1979 года в Эйндове, Нидерланды
Живет в Ларене, Нидерланды
Семейное положение холост
Рост 1,76 м
Вес 68 кг
Сайт www.christijan.com

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '05
ГП 19
Победы 0
Поулы 0
Лучшие круги 0
Очки 4
2001 European Minardi: тест-пилот и резервный гонщик
2002 KL Minardi-Asiatech: тест-пилот
2005 Minardi-Cosworth: 4 очка, 19-е место

MF1 RACING

ПРИЗОВЫЕ ОЧКИ С 2000 г.



* Jordan Mugen-Honda; ** Jordan-Honda; *** Jordan-Ford; **** Jordan-Toyota



Монтейру (слева) беседует с менеджером по внешним связям Джонни Хербертом

что не всем командам удастся к ним приспособиться, и от ошибок не застрахованы даже ведущие команды. Тут не исключены неожиданности, и, надеюсь, 2006 год преподнесет нам парочку сюрпризов.

МУ: Даже если так и будет, все равно гонщи-



С Bridgestone им будет проще, чем в прошлом году, во-первых, благодаря разрешению менять шины, во-вторых, свой вклад в работу с резиной внесут и Williams, и Toyota
Марри Уокер

на — это какая-то странная помесь чего-то с чем-то.

ЭД: Может быть, но мои шпионы донесли, что машина у них симпатичная, аккуратная и хорошо проработана как в аэродинамическом, так и в техническом отношении.

МУ: А кто у них технический директор?

ЭД: Джеймс Ки. Яркий молодой талант, потихоньку набирающийся опыта. Сегодня у Джеймса есть шанс показать себя, если ему предоставят достаточно ресурсов.

НМ: Можно не сомневаться, что с моторами Toyota все будет в порядке.

ЭД: Безусловно.



Серьезные нововведения чреваты неожиданностями, и, надеюсь, в 2006 году небольшие команды преподнесут нам парочку сюрпризов
Найджел Мэнселл

НМ: То, что они начинают новый сезон с проверенным двигателем, — явный плюс.

МУ: И, конечно, с Bridgestone им будет проще, чем в прошлом году, во-первых, благодаря возврату к замене шин, во-вторых, свой вклад в работу с резиной внесут и Williams, и Toyota.

НМ: Некоторые изменения в регламенте играют на руку небольшим командам — таким, как Midland.

МУ: Например?

НМ: Например, моторы V8 объемом 2,4 л. Они слабее на пару сотен лошадинок, чем в прошлом году, и гонщик должен постоянно держать высокие обороты. Ошибешься — и двигатель захлебнется: это даст больше возможностей для обгонов.

МУ: А если взглянуть на новый регламент шире?

НМ: Серьезные нововведения чреваты тем,



У Midland два молодых и относительно неопытных гонщика. Было бы преждевременно требовать от них подиумов

Эдди Джордан

ки Midland ничего особенного из себя не представляют, верно?

ЭД: Ну, вообще-то Тьяго Монтейру в прошлом году меня удивил. Он финишировал во всех гонках, кроме одной, что для новичка очень важно в психологическом отношении. Все думали, что Нараин будет быстрее него, но этого не произошло. Монтейру — умница, и характер у него железный. Он не зря занимает свое место.

ПС: Это точно: довести до конца столько гонок не так уж просто. Пожелаем ему удачи!

НМ: Это ведь он так радовался своему третьему месту, когда стоял на подиуме в Инди?

ЭД: Ну да, это был Тьяго.

НМ: Но в той гонке приняло участие немного машин, и я бы на его месте так не веселился. Но зато он, думаю, упрочил свое положение в Ф1. Теперь ему надо бы показать по-настоящему хорошие результаты.

МУ: А что скажете об Алберсе? Он доказал, что может побеждать в DTM, — и пока это все.

ЭД: Алберса я знаю плохо. Несколько лет назад я приглашал его в команду, и мне говорили, что он талантливый гонщик.

ПС: На меня он не произвел впечатления.

ЭД: Кое-кто ехидничает, что он в Ф1 только потому, что у него есть деньги. Но когда ты приносишь деньги, чтобы поддержать команду, это не просто важно — это заслуживает всяческой похвалы. И я его очень за это уважаю.

МУ: Однако вряд ли Монтейру с Алберсом суждено добиться ярких успехов.

ЭД: В этом году Midland предстоит продолжить укреплять команду, а ее гонщики пока еще достаточно молоды и относительно неопытны. Дайте им время. Было бы рановато ожидать от них подиумов уже на этой стадии карьеры.

Если же им это удастся, я за них порадуюсь, хотя и буду удивлен.

МУ: Я знаю, что следует сделать Midland. Перестать прибедняться и показать, что они располагают достаточными средствами. Я не говорю, что денег у них нет, но мы этого не знаем. Во-вторых, пусть докажут, что умеют руководить командой. В-третьих, им нужно приглашать и продвигать грамотных людей. Для того чтобы к ним потянулись хорошие специалисты, все должно увидеть, что Midland серьезно настроена в финансовом отношении, и по-настоящему

предана делу.

Джоди Шектер: Могу сказать только одно: Midland займет место Minardi в хвосте пелетона.



Могу сказать только одно: Midland займет место Minardi в хвосте пелетона

Джоди Шектер

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



«Новая машина впечатляет. Изначально она рождалась на стыке двух философий, но после того как мы решили работать над ней на базе в Силверстоуне, нам стало намного проще.

Не думаю, что аэродинамика Jordan когда-либо подвергалась столь значительной модернизации за межсезонье. Данные, полученные в аэродинамической трубе, весьма убедительны. Особую уверенность вселяет то, что новая машина, в отличие от старой, базировавшейся на шасси 2004 года, строилась конкретно под меня.

Зимой у нас проходила серьезная структурная перестройка, но самое большое отличие в том, что мы видим, как в команду регулярно поступают деньги. Конечно, было бы их больше, было бы лучше, но приятно, что перемены происходят.

Не думаю, что мы вновь, как в прошлом году, поднимемся на подиум, но сейчас мы в гораздо лучшей форме».

Тьяго Монтейру, гонщик

В 2006-м Тьяго Монтейру, самый надежный новичок прошлого года, вновь будет иметь дело с моторами Toyota



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

Абсолютно новое шасси, построенное неопытными конструкторами



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

Благодаря мотору Toyota команда может рассчитывать на какие-то очки



То, что раньше называлось Minardi...

SCUDERIA TORO ROSSO

...теперь носит самое красивое название во всем пaddockе

Извечные неудачники Ф1 предпочли «придушенные» Cosworth V10. Их движущая сила – Red Bull



Пэт Симондс: Scuderia Toro Rosso уже успела оказаться в центре споров.

Марри Уокер: Ты имеешь в виду споры насчет эквивалентности моторов V8 и V10?

ПС: Да. Единственное, что мне в них не нравится, – это их сознательное решение использовать V10. Это противоречит духу оставленной нами лазейки.

МУ: Призванной спасти Minardi от вымирания, ты это имеешь в виду?

ПС: Да.

Джоди Шектер: Если «десятка» окажется слишком резвой, FIA придется принять меры – иначе Формула 1 окажется в дурацком положении.

МУ: Безусловно! V10 может помочь Toro Rosso взять недоступную им ранее высоту, но это приведет к такому скандалу, что регламент обязательно изменят. А значит, своей выгодой они не смогут пользоваться долго.

Эдди Джордан: Ну, не знаю, не знаю. Пол Стoddарт как-то говорил мне, что даже «при-

душенная десятка» лучше, чем V8, но я с этим не согласен.

МУ: А почему, Эдди?

ЭД: Cosworth – эксперты по «восьмеркам». Если V10 окажется быстрее V8, для персонала Cosworth это будет тяжелым ударом.

ДШ: Никого не удивит, если Toro Rosso выступит плохо. Это лишь будет означать, что FIA правильно рассчитала формулу эквивалентности моторов.

МУ: А как, по-вашему, будут складываться отношения Red Bull Racing и Toro Rosso по ходу сезона?

ПС: Полагаю, они будут действовать заодно. Если в этом году Red Bull хочет чего-нибудь добиться, то у них просто нет другого выхода.

ЭД: Честно говоря, я не понимаю, зачем Дитриху Матешичу две команды Ф1 – разве что ему по-прежнему нравится продвигать молодых гонщиков. Я уверен, что здесь не обошлось без Берни Экклстоуна, хотя он, конечно, будет это отрицать.

МУ: Почему ты так думаешь?

ЭД: В Ф1 вообще мало что происходит без его непосредственного участия или, по крайней мере, одобрения. Уж я-то это знаю наверняка!



Единственное, что мне в них не нравится, – это их сознательное решение пользоваться V10. Это противоречит духу соглашений, призванных помочь команде выйти из порочного круга

Пэт Симондс

МУ: И как же Red Bull будет управляться с двумя командами?

ЭД: Ну, если бы мне – не дай бог, конечно! – пришлось руководить этими двумя командами, то я сделал бы так, чтобы машины были более-менее похожи: ради снижения затрат на разработку, производство и т. д. Но Red Bull, судя по всему, не позволяют пойти по этому пути.

ПС: Да, они обязаны разработать и построить собственную машину, отвечающую требованиям нынешнего регламента, а это означает, что в 2006 году им придется ограничиться Minardi PS05, по крайней мере для начала, но в целом вопрос о правах на интеллектуальную собственность очень сложный.

МУ: Ну конечно, команда все-таки спроектировала и построила эту машину, пусть и называлась она тогда по-другому.

TORO ROSSO ПОХОЖА НА...

...батончик «Сникерс», который раньше назывался «Марафон»: это на любителя, и никто не знает, насколько качественной окажется начинка



SCUDERIA TORO ROSSO

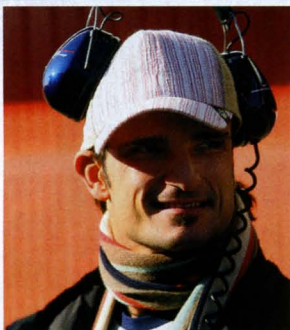
Шасси STR01
Шины Michelin
Мотор Cosworth TJ2005-2

О КОМАНДЕ

Основана в 2005 г. (ранее Minardi)
Первый Гран При Бахрейн '06
ГП 0
Победы 0
Поулы 0
Очки 0
Кубки конструкторов 0
Чемпионские титулы 0
Адрес: Scuderia Toro Rosso, Via Spallanzani 21, 48018 Faenza RA, Italy
Тел.: + 39 0546696111
Факс: + 39 0546620998
Сайт/Фан-клуб www.scuderiatororosso.com

КЛЮЧЕВЫЕ ФИГУРЫ

Франц Тост глава команды
Джанфранко Фантуцци генеральный директор
Габриэле Тредоци технический директор
Роберт Тэйлор главный конструктор
Массимо Ривола менеджер
Лоран Мекис старший инженер
Риккардо Адами гоночный инженер В. Лиuzzi
Грациано Микелаччи гоночный инженер С. Спида
Стефано Сордо гоночный инженер Н. Яни
Бруно Фаньокки главный механик
Нил Яни тест-пилот



После невыразительного сезона-2005 от Лиuzzi ждут результатов

ЭД: Не знаю, собираются ли они выпустить новую машину в ходе сезона или нет. Новостей на сей счет не так-то много. Но меня удивил их переход на шины Michelin. Я бы поставил свои команды на разную резину. Должно быть, есть какие-то договорные ограничения, связанные с конфиденциальностью сведений, предоставляемых шинниками.
МУ: Я бы сказал, что при поддержке Матеша они станут хорошей, крепкой командой, идущей в конце пелетона. Матеша даст им то, чего пока нет у Midland, — финансо-

ГОНЩИК

ВИТАНТОНИО ЛИУЦЦИ (№ 20)
Родился 6 августа 1981 г. в Локоротондо, Италия
Живет в Пескаре, Италия
Семейное положение холост
Рост 1,78 м
Вес 68 кг
Сайт www.liuzzi.com

Карьера в Ф1

Дебют Сан-Марино'05
ГП 4
Победы 0
Поулы 0
Быстрые круги 0
Очки 1
2005 Red Bull Racing: 1 очко, 24-е место (проехал 4 гонки)

ГОНЩИК

СКОТТ СПИД (№ 21)
Родился 24 января 1983 г. в Мантеке, Калифорния, США
Живет в г. Фушль-ам-Зее, Австрия
Семейное положение холост
Рост 1,77 м
Вес 67 кг
Сайт www.scottsspeed.com

Карьера в Ф1

Дебют Бахрейн'06
ГП 0
Победы 0
Поулы 0
Быстрые круги 0
Очки 0
2005 участвовал в тестах Red Bull Racing

вую стабильность и возможность выбирать нужных специалистов. Думаю, у них все получится — конечно, не в этом году, а со временем.

Найджел Мэнселл: Да, со временем получится. Дублирующая команда может пользоваться ресурсами основной команды, а та за свои деньги вполне может рассчитывать на их поддержку. Так обычно и бывает. И потому обе команды остаются честны.

ПС: Скорее всего, таких случаев станет больше с 2008 года, когда новый Договор Соплашения смягчит правила, касающиеся клиентских шасси и т. д.

МУ: А что вы думаете об их гонщиках? Насколько они хороши?

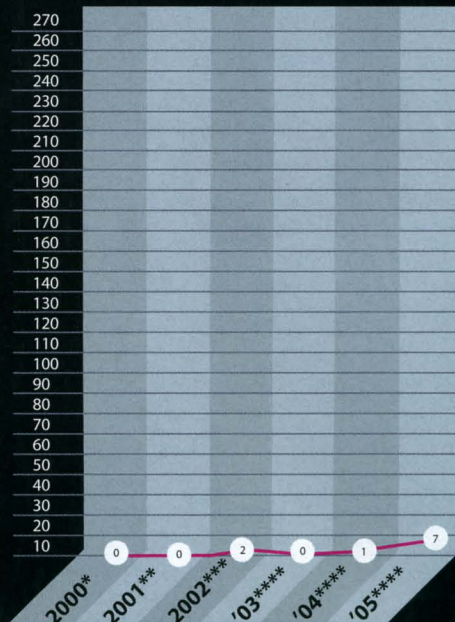
ПС: Вот что мне нравится в Red Bull, так это стремление вырастить своих гонщиков.

ДШ: Да, но в прошлом году я почти не заметил Витантонио Лиuzzi.

ПС: В Red Bull явно отдавали предпочтение Клинку, но они не уволили и Лиuzzi, а значит, он, по их мнению, небезнадежен. Не надо судить о нем лишь по результатам нескольких гонок.

НМ: А Скотт Спид? Стремительная фамилия скорости не добавит, верно?

STR ПРИЗОВЫЕ ОЧКИ С 2000 г.



* Minardi-Fondmetal; ** European Minardi; *** Minardi-Asiatech; **** Minardi-Cosworth



У кого самая крутая фамилия в Ф1? Конечно, у Скотта Спид (Speed – скорость)

ПС: Ну да, и в прошлом году он точно не был лучшим среди гонщиков GP2.

МУ: Но и худшим тоже. Занял же он в чемпионате третье место!

ПС: Да, но мы все еще не знаем, насколько успешным может оказаться переход из GP2 в Формулу 1. Так что вопросов пока еще много.

НМ: Очень важно, что в Ф1 опять будет гоняться американец. Давно пора! Но для укрепления позиций Формулы 1 в мире ей нужен успешно выступающий американец. Благодаря программе Red Bull по развитию молодых талантов за

океаном мы обязательно увидим такого гонщика через несколько лет. Но будет ли это Скотт или кто-то другой — я пока не знаю.

МУ: Как вы думаете, гонщики Toro Rosso будут переходить в Red Bull Racing?

НМ: Будут, и не только гонщики. Я так думаю, что молодые инженеры сначала будут набивать руку в команде-дублере, а потом, возможно, переходить в Red Bull Racing.

МУ: Уверен, тут ты прав. ▽



Никого не удивит, если Toro Rosso выступит плохо. Просто это будет означать, что FIA правильно рассчитала формулу эквивалентности моторов

Джоди Шектер



За свои деньги основная команда вполне может рассчитывать на поддержку команды-дублера. И это хорошо, так как обе команды останутся честными

Найджел Мэнселл



Скотт Спид, американец из STR, дебютирует в Ф1. Насколько он быстр? Мы пока не знаем



Я хорошо знаю Франца (Тоста). Он очень приятный человек. Очень талантливый, скромный и тихий. Думаю, ему досталась хорошая команда

Эдди Джордан

НМ: И вообще, мы должны сказать Red Bull спасибо — ведь если бы не они, то мы потеряли бы еще одну известную команду. Очень важно, чтобы Minardi не исчезла — по крайней мере чтобы сохранился ее дух.

ЭД: Точно, а еще нужно отдать должное Стодди за то, что он так долго за свой счет удерживал команду на плаву. Другой на его месте просто пустил бы все на самотек.

Ну да, ему, конечно, повезло, что в нужный момент появилась Red Bull, но все же...

ДШ: Думаешь, он действительно хотел продать команду?

ЭД: В глубине души не хотел. Но он смотрел на себя и думал: по силам ли ему год за годом содержать команду? И выходом для него стала Red Bull, да же если этот выход

ему и не очень понравился.

МУ: Мы с Полом большие друзья. Я испытываю по отношению к нему чувство глубокого уважения и восхищения.

ЭД: Он знает Договор Соглашения как свои пять пальцев. Говорят, что он слишком далеко зашел, но я с этим не соглашусь.

МУ: И я. Его уход — большая потеря для Формулы 1.

ЭД: В Ф1 полно людей, которые обожают жаловаться, но при этом ничего не делают, чтобы исправить ситуацию. А Пол — труженик. Если у него есть мечта и для ее воплощения нужно что-то сделать, он просто берет и делает.

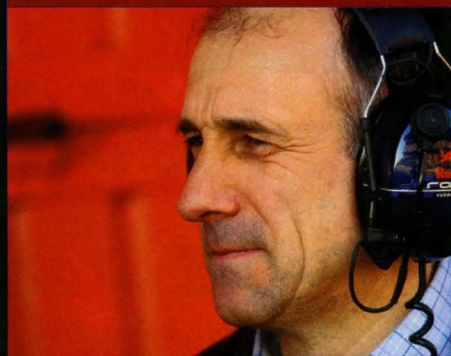
НМ: Да, и нужно отдать должное Minardi в целом, что они смогли выжить и так хорошо работать, несмотря на более чем скромный бюджет.

ЭД: Дело говоришь.

МУ: Плохо, что Ф1 стала такой дорогой, ведь теперь команды заведомо находятся в неординарном положении. Раньше расходы были значительно меньше. Автоспорт не должен быть таким сложным.

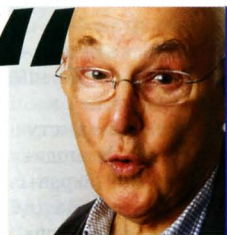
МУ: А что мы думаем о руководителе Scuderia Toro Rosso, Франце Тосте?

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



«Сезон предстоит непростой, и мы сможем заработать очки, только если нам повезет. Однако я уверен в том, что в Кубке конструкторов мы закончим этот сезон не там, где начнем его в Бахрейне (на 10-м месте). У нас неплохой бюджет, и мы можем позволить себе одновременно заниматься и исследованиями, и доводкой машин на тестах. Команда с таким подходом к делу — именно то, что нужно Ф1».

Франц Тост, руководитель команды



Плохо, что Ф1 так дорожала. Раньше расходы были значительно меньше. Автогонки должны быть проще

Марри Уокер



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

Неопытные гонщики



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

«Придушенные» V10 могут оказаться лучше непроверенных «восьмерок»

ЭД: Я его хорошо знаю. Он мне очень помог, когда в 1997 году мы работали с Ральфом. Франц очень приятный человек. Способный, скромный и неприметный.

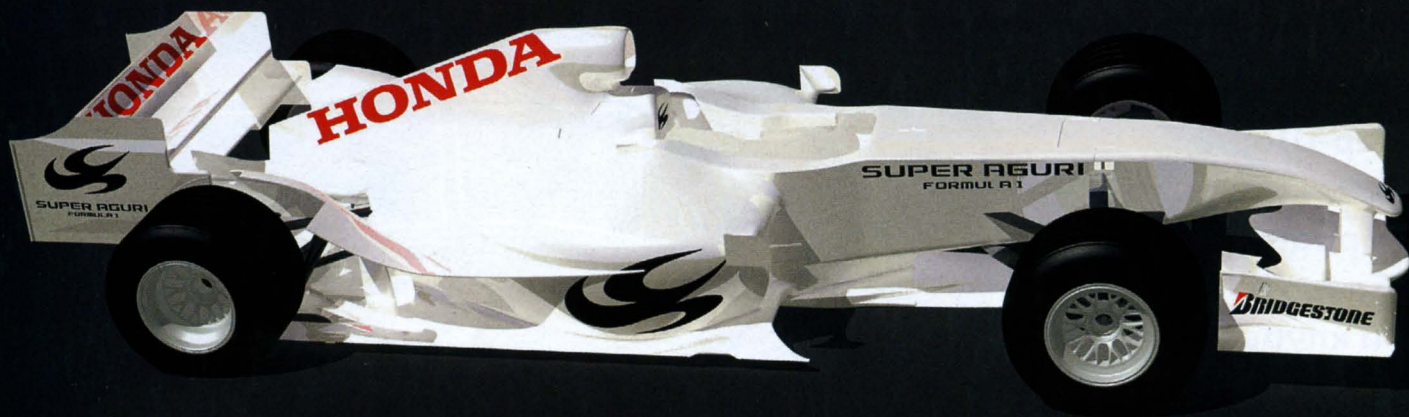
МУ: Но как он справится с Toro Rosso?

ЭД: Думаю, ему досталась хорошая команда.

О зеленом новичке Формулы 1...

SUPER AGURI

...пока и сказать-то нечего



Все говорит за то, что Super Aguri уготована роль замыкающего, прежде принадлежавшая Minardi

Пэт Симондс: Быть может, все пока против них, но я вижу в Super Aguri куда больше азарта и решимости, чем в Midland.

Марри Уокер: Да, все это им пригодится. Бог мой, им же придется карабкаться по отвесной стене!

Эдди Джордан: Сказать о них хоть что-нибудь пока сложно. Оценки впереди, но начинать сезон они будут со старыми шасси Ag-

rows, неплохим мотором Honda и, видимо, некоторой суммой денег, собранных в Японии.

ПС: Они работают на бывшей базе Agrows в Лифилде. Я был там накануне Рождества.

ЭД: Ну и что вы о ней думаете?

ПС: Вообще-то, я был искренне удивлен тем, что увидел. Они на самом деле собираются гоняться — в этом нет сомнений. При этом им уготовано место в хвосте пелетона, где они, скорее всего, и будут оставаться какое-то время.

МУ: Даже две машины о четырех колесах каждая, способные кружить по трассе, — это будет уже немало, учитывая, с чего они начинают.

ЭД: Какой прыти от них ожидать, как вы считаете, Пэт?

ПС: Думаю, в Бахрейне они уступят обладателю поула секунд семь.

Найджел Мэнселл: Как я понимаю, Honda не стала бы поддерживать команду, если бы не считала, что она способна выступать успешно на определенном уровне. Они занимаются гонками вовсе не для того, чтобы выставить себя глупцами.

МУ: А мне трудно поверить в то, что Honda готова вкладываться во вторую команду, когда она уже вложила в первую. Впрочем, как знать...

У Сато репутация гонщика быстрого, но дикого. И не просто дикого, а постоянно выбивающего соперников. Это не на пользу ни ему, ни Ф1
Марри Уокер

НМ: Если они это делают, значит, имеют на то серьезные основания. Пуск Super Aguri и не будет достаточно конкурентоспособной командой, но она может получить опыт, который пригодится Honda. Думаю, речь идет о тайной операции автопроизводителей, тщательно планирующих свое будущее.

МУ: Я удивлен тем, на что готова пойти Honda, лишь бы обеспечить Такуме Сато возможность выступать хоть где-то.

Джоди Шектер: А как вы оцениваете Сато?

МУ: У него репутация чертовски быстрого, но сумасшедшего гонщика. И не просто сумасшедшего, а постоянно выбивающего из гонок парней, способных показать результат, что не добавляет любви к Сато ни с их стороны, ни в Ф1 в целом.

SUPER AGURI НАПОМИНАЕТ...

...Sinclair C5 — совершенно пустая затея



Кажется, все сейчас против Super Aguri, но я вижу в них больше страсти и азарта, чем в Midland
Пэт Симондс



SUPER AGURI F1

Шасси SA05/SA06
Шины Bridgestone
Мотор Honda RA806E

О КОМАНДЕ

Основана в 2005 г. Агури Сузуки
Первый Гран При Бахрейн '06
ГП 0
Победы 0
Поулы 0
Очки 0
Кубки конструкторов 0
Чемпионские титулы 0
Адрес: Super Aguri F1, Leafield Technical Centre, Langley, Witney, Oxon, OX29 9EF
Тел.: +44 (0)1993 871400
Факс: +44 (0)1993 871212
Сайт/фан-клуб www.superaguri-f1.com

КЛЮЧЕВЫЕ ИГРОКИ

Агури Сузуки глава команды
Даниэле Аудетто исполнительный директор
Кевин Ли старший менеджер
Марк Престон старший технич. специалист
Грэм Тэйлор старший гоночный инженер
Мик Эйнсли-Коулишоу менеджер
Фил Спенсер старший механик
Н/о тест-пилот

ГОНЩИК

ТАКУМА САТО (№ 22)

Родился 28 января 1977 года
в Токио, Япония
Живет Марлоу, Великобритания
Семейное положение женат, родился сын
Рост 1,63 м
Вес 60 кг
Сайт www.takumasato.org

Карьера в Ф1

Дебют Австралия '02

ГП 51

Победы 0

Поулы 0

Быстрые круги 0

Очки 40

2002 Jordan-Honda: 2 очка, 15-е место

2003 B.A.R-Honda: тест-пилот, 3 очка, 18-е место (провел 1 гонку)

2004 B.A.R-Honda: 34 очка, 8-е место

2005 B.A.R-Honda: 1 очко, 23-е место



Бывало, мне казалось, что он повзрослел. Но потом он вновь начинал выкидывать фокусы. В целом, думаю, у него неважная подготовка
Найджел Мэнселл

ДШ: Но в современной Ф1 нельзя допускать подобные ошибки.

НМ: Возможно, но иногда его присутствие в Ф1 было кстати. Хочу пожелать ему удачи!

МУ: Сато, который был вторым номером в прогрессирующей команде, будет невероятно трудно справиться с ролью лидера команды-новичка. К примеру, я не представляю, чтобы ему удалось сделать в

Super Aguri то, что Дэймон Хилл в 1994-м сделал в Williams. Дэймон это смог, потому что он был другим человеком и выступал в опытной команде.

ЭД: А меня беспокоит еще то, что с двумя японскими гонщиками Super Aguri будет неинтересно остальному миру. Надеюсь, они не станут стопроцентно японской командой, потому что Ф1 — глобальное шоу. Оно нуждается в международной поддержке.

МУ: Думаю, многое в этом смысле зависит от самого Агури Сузуки.

ЭД: Точно. Агури — классный парень, находка для ТВ. Работает он великолепно. У него есть небольшой опыт выступления в Ф1, но, на мой взгляд, недостаточный. К тому же он долгое время был вне этой игры, а значит, ему нужны знания люди.

МУ: Другой фигурой, о которой стоит поговорить, является Даниэле Аудетто, назначенный исполнительным директором команды. Джоди, ты же хорошо его знаешь, не так ли?

ДШ: Да, когда я выступал в Ferrari, он был спортивным директором Fiat.

МУ: И что ты можешь сказать о его назначении в Super Aguri?

ДШ: Меня это не слишком впечатляет.

ГОНЩИК

ЮДЗИ ИДЕ (№ 23)

Родился 21 января 1975 года
в Саитама, Япония
Живет в Саитама, Япония
Семейное положение холост
Рост 1,78 м
Вес 63 кг
Сайт www.yuji-ide.com

Карьера в Ф1

Дебют Бахрейн '06

ГП 0

Победы 0

Поулы 0

Быстрые круги 0

Очки 0

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



«Прежде всего я ужасно рад, что заявка команды Super Aguri на участие в чемпионате мира 2006 года удовлетворена. Я всегда мечтал возглавить команду Ф1. И вот мечта стала явью!

Люди, которые меня окружают, работают с огромной отдачей, и мне здорово повезло, что я собрал их в команде. Мы новички, и этот сезон будет для нас учебным, но я уверен в своих сотрудниках, в наших гонщиках, и во второй половине сезона нам, быть может, удастся заработать очки. С нетерпением жду первой гонки в Бахрейне, где наши машины должны впервые занять места на старте».

Агури Сузуки, глава команды

МУ: Ладно, по крайней мере, он знаком со старой базой Arrows и машинами, ведь он работал там менеджером команды, когда она обанкротилась в 2002-м.

ДШ: Занятно то, что все может закончиться отчаянным соперничеством между Super Aguri и заводской командой Honda. В нынешнем году этого ждать не стоит, но будет приятно, если им удастся разок-другой натянуть нос Honda. Забавно будет это видеть!

МУ: Ладно, как бы ни сложился этот сезон, а я желаю Super Aguri и Honda удачи. Трудно к этому добавить еще хоть что-то, верно?



СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ:

Они могут выдергивать специалистов у старшего брата, Honda



АХИЛЛЕСОВА ПЯТА:

Шасси четырехлетней давности, неясность с составом, жуткая спешка

LAT ARCHIVE: ALISTER THORPE: REX FEATURES



Надеюсь, они не станут чисто японской командой, даже взяв двух японских гонщиков. Ф1 — всемирное шоу, которому нужен международный имидж
Эдди Джордан

такой уж плохой гонщик, но допускает много-много ошибок и часто попадает в аварии.

НМ: Бывали моменты, когда я думал, что он повзрослел. Временами он выступал просто здорово. А потом ни с того ни с сего снова начинал выкидывать фокусы. В целом он ехал довольно грязно.



В дождь Сато вроде бы едет быстро. Я отметил это практически во всех классах, где он выступал. Но он совершает массу ошибок
Джоди Шектер

НАКАНУНЕ СЕЗОНА

2006 ГОДА



ДВА ЧАСА

Еще не забыли эти картины? Да, Ф1 вернулась! Самое время взглянуть на гонщиков

Давление

После пит-стопа давление в шинах еще не вышло на оптимум. Из-за этого трудно вести машину точно, а в середине Bridge, наверное, придется цепануть днищем асфальт. Надо быть к этому готовым!

Износ шин

Передние шины сильно пузыряются. Из-за этого не хватает сцепления и передок все сильнее сносит. Может, стоит резче войти в поворот? Или это приведет лишь к еще большему износу?

Трафик

Круговой брызжет маслом мне в лицо, а сменные накладки на забрале уже кончились. Видимость – не лучшая! Нужно быть очень точным, выбирая точку начала торможения.

Передача

Быстро, насколько это возможно, бью по рычажку переключения передач – 1-я, 2-я, 3-я, 4-я, 5-я. До начала поворота я должен успеть воткнуть пятаю.

КОКПИТ

Мы в Силверстоуне, на пятой подлетаем в повороту Bridge. Какие мысли проносятся в этот момент в голове?



НА 320 КМ/Ч

и членов команд, которым предстоит выкладываться по полной во время ГП

Текст
Том
Кларксон

Радиосвязь

Команда предупреждает меня по радио, что на отрезке Brooklands машут желтыми флагами. Нет ли там машины на моей траектории? Нет ли там маршалов? Масла? Что-то не так с мотором. На максимальных оборотах он захлебывается и его мощность падает. Переключусь-ка я пораньше и скажу об этом команде, как только пройду поворот. Радиопомехи. За этот круг команда дважды что-то мне сообщала, но я ее не слышу. Может, они сказали: «Пит»? Меня они тоже не слышат. Посмотрю, что написано на доске, когда буду проезжать стартовую прямую.

Зеркала

Где Михаэль? Похоже, на торможении его машина ведет себя лучше, чем моя, значит, я не должен позволить ему встать рядом. Может, в повороте лучше закрыться, чем идти по оптимальной траектории?

Тормоза

На последних кругах педаль тормоза становится все «длиннее», и я вынужден начинать торможение раньше и раньше. Тормоза слишком сильно изношены: нужно перевести регулятор в позицию 4.

НАСЕСТ

Парни на пит-уолле играют свою роль, но сохранить концентрацию на протяжении всего Гран При им тоже ох как не просто!

Те, кто принимает решения (слева направо):
Осси Ойкаринен, инженер Ярно Трулли
Дитер Гасс, старший инженер
Майк Гаскойн, технический директор
Ральф Шумахер, гонщик, машина №7
Франческо Ненчи, инженер Ральфа
Цутому Томита, глава команды
Ричард Креган, менеджер команды

Тактик

Ярно застрял в трафике. Посмотрим, не поможет ли ему справиться с этим пит-стоп, если мы проведем его на следующем круге.

Информатор

Время круга упало. У нашего гонщика небольшие проблемы, и его догоняет Михаэль. Выйду-ка я на связь с Ярно и скажу ему: «Гони, гони, гони!» Попутно запрошу данные телеметрии от парней в боксах: нет ли проблем с мотором, все ли в порядке с температурой, что там с давлением масла?..

Стратег

В предпоследнем повороте кого-то развернуло. Инженеру нужно выйти на связь с Ярно, предупредить об опасности и напомнить, чтобы не обгонял под желтыми флагами.



Наблюдатель

К черту технологии, доверимся своим глазам. Понаблюдаем за тем, как соперники проводят пит-стопы: нет ли у кого-нибудь проблем? Насколько изношены их шины? Как быстро их обслуживают?

Босс

Что там у соперников? Кто из них ставит рекорды, а кто теряет скорость? Как дела у Honda? Как звучат их моторы, когда машины проносятся мимо боксов?

Законник

Не накажут ли нашего гонщика за то, что он получил преимущество, срезав шикану при обгоне соперника? Надо бы кого-то отправить к директору гонки Чарли Уайтингу, чтобы узнать...

Командный игрок

Пусть моя гонка уже и закончена, но неплохо продемонстрировать командный дух: в конце концов, это сыграет на пользу и мне. Заодно понаблюдаю за Ярно, посмотрю, нельзя ли у него что-то перенять.

ПИТ-СТОПЫ

Теперь, когда снова можно менять колеса, цена каждой секунды вновь возросла. Добро пожаловать в самые напряженные, нервные и потенциально опасные секунды гонки.

Помощник шинника

«Село» ли колесо на ось? Успеет ли шинник вовремя отскочить в сторону? Надо ли будет подготовить гайковерт к следующей операции?

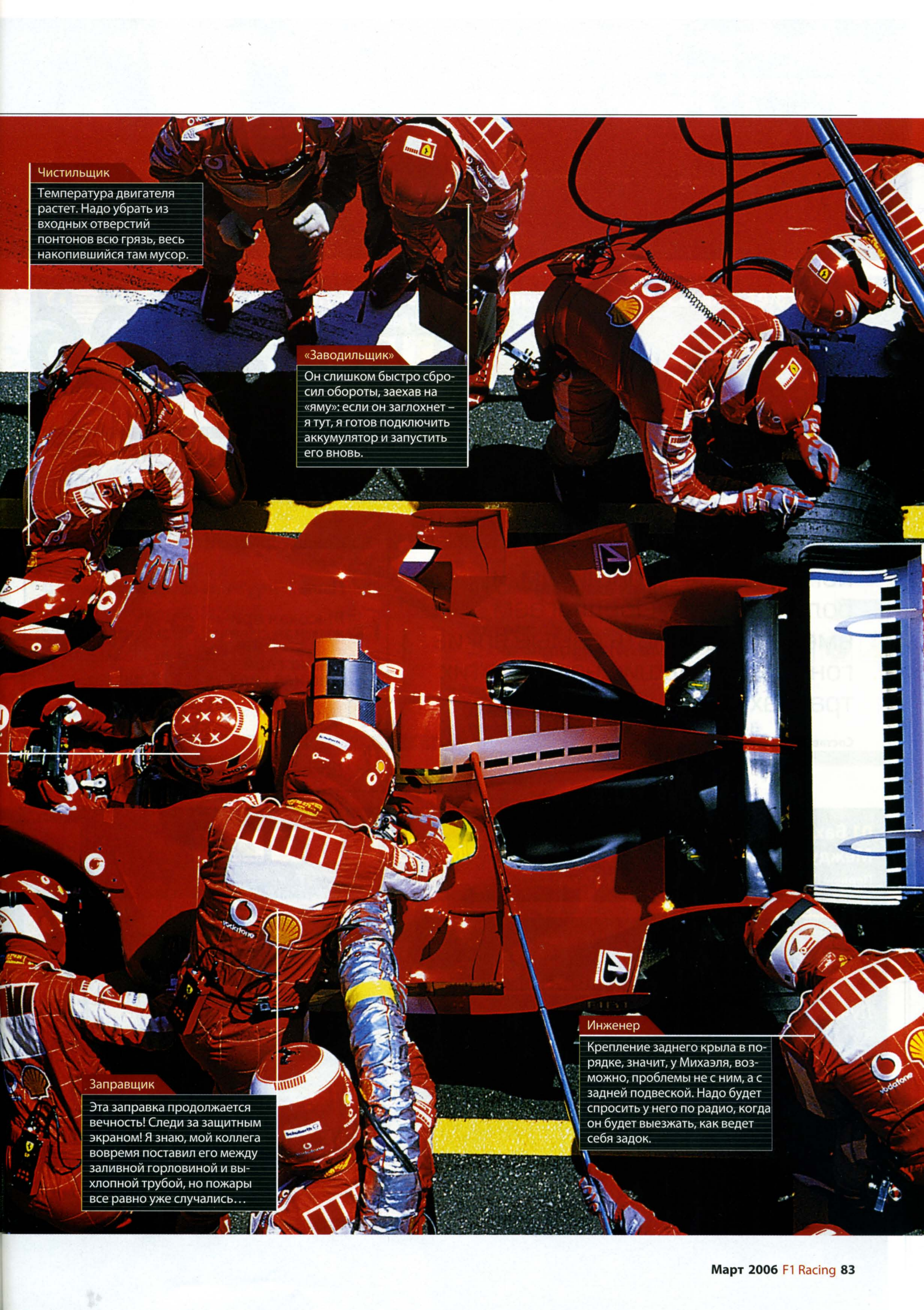
Гонщик

Следи за «леденцом»... Следи за «леденцом»... Что это там так внимательно высматривает инженер? На старте я почувствовал удар... Переднее левое ставили вечность по сравнению с предыдущим пит-стопом... Держи рулевое колесо прямо, не забудь включить ограничитель скорости, покидая «яму». Следи за «леденцом»...

Шинник

Похоже, давление в шинах растет. После ночного дождя асфальт стал более абразивным, и потому шины изнашиваются сильнее, чем мы предполагали. На входе в повороты гонщик сталкивается с повышенным сносом передка. Чтобы его компенсировать, нужно на один градус увеличить угол установки переднего крыла.





Чистильщик

Температура двигателя растёт. Надо убрать из входных отверстий понтонов всю грязь, весь накопившийся там мусор.

«Заводильщик»

Он слишком быстро сбросил обороты, заехав на «яму»: если он заглохнет – я тут, я готов подключить аккумулятор и запустить его вновь.

Заправщик

Эта заправка продолжается вечно! Следи за защитным экраном! Я знаю, мой коллега вовремя поставил его между заливной горловиной и выхлопной трубой, но пожары все равно уже случались...

Инженер

Крепление заднего крыла в порядке, значит, у Михаэля, возможно, проблемы не с ним, а с задней подвеской. Надо будет спросить у него по радио, когда он будет выезжать, как ведет себя задок.

Все трассы-2006

Некоторые автодромы прочно прописались в календаре Ф1, некоторые появились лишь недавно, но уже успели понравиться и гонщикам, и болельщикам. Предлагаем вместе вспомнить самые яркие гонки, прошедшие на всех этих трассах

Составил Дэн Хорлор Иллюстрации Кен Рэй

Характеристики трассы



Смерть мотору



Дороги общего пользования



Конец тормозам



Город



Пыль



Ветер



Высокая прижимная сила



Износ шин



Низкая прижимная сила



Кочки



Жара



Подъемы и спуски



Дождь



Проект Тильке

01 Бахрейн, Сахир

Международный автодром Бахрейна 12/03/06

Первый ГП 2004 Длина трассы 5,412 км Рекорд круга 1:31,447 (П. де ла Роса, McLaren, 2005)



ПОДИУМ 2005



Трулли



Алонсо



Ряйккёнен

Лучшая гонка 2005

В пустыне Бахрейна прошли лишь две гонки, так что выбирать почти не из чего, но благодаря де ла Росе вперед вышел прошлогодний Гран При. Два года отработав тест-пилотом McLaren, Педро оправдал оказанное доверие: было весело! На старте он осторожничал, но потом на своем быстром MP4-21 (крайний слева) обошел Баттона, Баррикелло и Уэббера, финишировав на достойном 5-м месте. А первое вновь досталось Алонсо – лидер чемпионата заработал очередные 10 очков.



☺ F1 Racing нравится Уникальная трасса, начало нового сезона

☹ F1 Racing не нравится Песчаные бури



Сайт www.bahraingp.com



02 Малайзия, Куала-Лумпур Международный автодром «Сепанг» 19/03/06

Первый ГП 1999 Длина трассы 5,543 км Рекорд круга 1:34,223 (Монтойя, Williams, 2004)



ПОДИУМ 2005



Трулли



Алонсо



Хайдфельд

☺ F1 Racing нравится Образцовая инфраструктура
 ☹ F1 Racing не нравится Слишком уж жарко и влажно
 Сайт www.malaysiangp.my

Лучшая гонка 2003

Алонсо стал самым молодым гонщиком, выигравшим поул: ему помогли и новый на тот момент однокруговой формат квалификации, и его быстрый Renault. Шуми выбыл из борьбы за победу после завала в первом повороте, и тогда молодежь показала зубы. Но Фернандо не смог удержать лидерства, и победа досталась Кими, который воспринял ее так спокойно, словно всю жизнь выигрывал гонки.

03 Австралия, Мельбурн Альберт-парк 02/04/06



Первый ГП 1996

Длина трассы 5,303 км

Рекорд круга 1:24,125 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

ПОДИУМ 2005



Баррикелло



Физикелла



Алонсо

Лучшая гонка 1996

Первое впечатление много значит. Мельбурнский дебют Формулы 1 запомнился благодаря Жаку Вильнёву. После рестарта (гонку остановили из-за аварии Мартина Брандла на Jordan) Жак шел впереди Дэймона Хилла в течение 50 кругов, и только проблемы с мотором лишили его победы в дебютном ГП. Но канадец заявил о себе, хотя в том сезоне ему не удалось стать чемпионом, и завоевание титула пришлось отложить на год.



Сайт www.grandprix.com.au

☺ F1 Racing нравится Мельбурн – мы его просто обожаем
 ☹ F1 Racing не нравится Уж больно долго туда лететь

04 Сан-Марино, Имола



Автодром им. Энцо и Дино Феррари (Италия) 23/04/06



Первый ГП 1980

Длина трассы 4,933 км

Рекорд круга 1:20,411 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

ПОДИУМ 2005



М. Шумахер



Алонсо



Вурц

Лучшая гонка 2005

Именно в этой гонке Алонсо подтвердил серьезность своих претензий на победу в чемпионате. В условиях жесточайшего прессинга Фернандо смог сдержать натиск со стороны Михаэля Шумахера (внизу), показав великолепную собранность и мастерство. Конечно, в той гонке не решалась судьба титула, но Алонсо ясно дал понять, что намерен стать чемпионом.



Сайт www.autodromoimola.com

☺ F1 Racing нравится Атмосфера – такое можно увидеть только в Италии
 ☹ F1 Racing не нравится Полотенца в местных отелях – размером с кухонные

05 Европа, Нюрбург

Нюрбургринг 07/05/06



Первый ГП 1984

Длина трассы 5,148 км

Рекорд круга 1:29,468 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

ПОДИУМ 2005



Хайдфельд



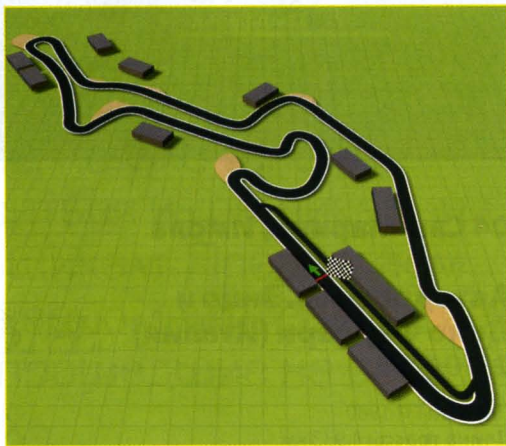
Алонсо



Баррикелло

Лучшая гонка 1999

Гонка, которая во многом должна была решить судьбу титула, превратилась в лотерею из-за капризов местной погоды. Френтцен лидировал с поула, но затем у него возникли проблемы с электроникой. На пит-стопе механики Ferrari потеряли колесо от машины Ирвайна. Шансы на победу, которые были у Ди-Си, Ральфа и Физи, буквально смыло дождем. В этой безумной атмосфере Джонни Херберт сохранил хладнокровие и принес команде Stewart первую и единственную победу, а его напарник Баррикелло занял третье место.



Сайт www.nuerburgring.de

☺ F1 Racing нравится Трасса продолжает историю старого «Ринга»

☹ F1 Racing не нравится С каждой реконструкцией она становится все более стерильной

06 Испания, Барселона

Каталония-Монтмело 14/05/06



Первый ГП 1991

Длина трассы 4,627 км

Рекорд круга 1:15,641 (Физикелла, Renault, 2005)

ПОДИУМ 2005



Алонсо



Ряйккёнен



Трулли

Лучшая гонка 1996

Первая победа Михаэля за рулем Ferrari укрепила его репутацию Волшебника дождя. И дело не в самом факте победы, а в том, что преимущество Шуми было фантастическим: лучший круг он прошел на 2,2 с быстрее лучшего из соперников. Ferrari явно уступала машинам других топ-команд, и все же после того как Михаэль захватил лидерство, догнать его не мог никто.



Сайт www.circuitcat.com

☺ F1 Racing нравится Прекрасные пейзажи Каталонии

☹ F1 Racing не нравится Обычно это самый скучный ГП сезона. На тестах гонщики накручивают здесь тысячи километров

07 Монако, Монте-Карло

Трасса по улицам Монако 28/05/06



Первый ГП 1950 Длина трассы 3,340 км Рекорд круга 1:14,439 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

ПОДИУМ 2005



Хайдфельд



Ряйккёнен



Уэббер

Лучшая гонка 1961

Наш выбор пал на первый ГП, проведенный после введения в Ф1 моторов объемом 1,5 л. Стирлинг Мосс за рулем старого Lotus, принадлежавшего Робу Уокеру, проехал лучшую гонку своей жизни, одолев три заводских Ferrari. На Lotus, боковины которого были сняты из-за жары, Мосс вырвался в лидеры уже на 14-м круге и намного опередил более мощные машины Гинтера, Фила Хилла и фон Триппа.



☺ F1 Racing нравится Солнце, яхты и то, что машины в ходе гонки проносятся совсем рядом

☹ F1 Racing не нравится В этот уикенд все в Монако стоит сумасшедших денег



Сайт www.acm.mc



08 Великобритания, Силверстоун 11/06/06

Первый ГП 1950 Длина трассы 5,141 км Рекорд круга 1:18,739 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)



ПОДИУМ 2005



Алонсо



Монтойя



Ряйккёнен

Лучшая гонка 1987

Мэнселл и Пике (возможно, самый сильный состав в истории Williams) вели борьбу за лидерство в команде и решили выяснить отношения и на трассе. Найджел заехал в боксы из-за каких-то вибраций, отстав от Пике на 28 с, хотя до финиша было лишь 29 кругов. Многие сомневались, что ситуацию можно переломить, но только не Мэнселл: через 25 кругов он догнал Пике. Толпа на трибунах неистовствовала, когда Найдж победил, проведя в повороте Stowe свой знаменитый обгон.

☺ F1 Racing нравится Одна из трасс, где по-настоящему проверяется мастерство гонщика

☹ F1 Racing не нравится Вечерами здесь как-то скучновато

Сайт www.silverstone-circuit.co.uk

09 Канада, Монреаль

Автодром имени Жилия Вильнёва 25/06/06



Первый ГП 1978

Длина трассы 4,361 км

Рекорд круга 1:13,622 (Баррикелло, Ferrari, 2004)

ПОДИУМ 2005



М. Шумахер



Ряйккёнен



Баррикелло

Лучшая гонка 1998

Одна из самых безумных гонок всех времен. На старте перевернулся Вурц, по пути собрав Трулли и Херберта. У Хякиннена во время рестарта не включилась передача, а Ральфа Шумахера развернуло, когда он пытался уйти от столкновения с машиной финна. Педро Диниц, вылетая с трассы, засыпал землей весь асфальт. Победа же досталась Шуми, опередившему Физикеллу, несмотря на то что Михаэль получил штраф стоп-энд-гоу за то, что в момент выезда из боксов прижал Френтцена к отбойнику.



Сайт www.grandprix.ca

☺ F1 Racing нравится Когда весь Монреаль охвачен Ф1-лихорадкой

☹ F1 Racing не нравится Попасть на трассу из города – проблема

10 США, Индианаполис

Автодром Индианаполиса 02/07/06



Первый ГП 2000

Длина трассы 4,192 км

Рекорд круга 1:10,399 (Баррикелло, Ferrari, 2004)

ПОДИУМ 2005



Баррикелло



М. Шумахер



Монтейру

Лучшая гонка 2001

Последняя победа Мики Хякиннена в Ф1 вывела спорт из оцепенения после событий 11 сентября. На трассе шла скорее борьба тактик, нежели открытая схватка, и казалось, шансов на победу больше у гонщиков Ferrari или Williams. Но когда напор сине-белых ослаб, вдруг выяснилось, что Мика тоже претендует на первое место. Он выскочил из боксов перед Шумахером, а потом вышел в лидеры, когда Баррикелло заехал на свою последнюю дозаправку. Благодаря этой победе McLaren занял второе место в Кубке конструкторов, но, что еще важнее, мы снова увидели прежнего Мики.



Сайт www.usgpindy.com

☺ F1 Racing нравится Американские фанаты, американские завтраки и бэнкинг

☹ F1 Racing не нравится Фарс, подобный тому, что мы наблюдали в прошлом году



11 Франция, Маньи-Кур

Автодром Нэвера 16/07/06



Первый ГП 1991

Длина трассы 4,411 км

Рекорд круга 1:15,377 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

ПОДИУМ 2005



Ряйккёнен



Алонсо



М. Шумахер

Лучшая гонка 2000

Возможно, это лучшая победа в карьере Култарда. Сезон у Хяккинена складывался ужасно, McLaren нуждалась в новом лидере, и в Маньи-Куре ДиСи взял эту роль на себя. Технические проблемы помешали ему занять поул, но победу он не отдал никому. ДиСи попытался пройти Шумахера в шпильке, но Михаэль грубо «захлопнул калитку» у него перед носом. Култарду это не понравилось, и он показал Шуми неприличный жест. Через несколько кругов он все же провел рискованный обгон – на этот раз успешно. Михаэль смирился с поражением, а вскоре на его Ferrari отказал мотор, и гонка закончилась победным дублем McLaren.



Сайт www.gpfrancef1.com

- ☺ F1 Racing нравится Красота сельских пейзажей Франции
- ☹ F1 Racing не нравится Трасса скучновата, а вечерами здесь слишком тихо

12 Германия, Хоккенхайм

Хоккенхаймринг 30/07/06



Первый ГП 1970

Длина трассы 4,574 км

Рекорд круга 1:13,780 (Ряйккёнен, McLaren, 2004)

ПОДИУМ 2005



Монтойя



Алонсо



Баттон

Лучшая гонка 2004

Пока это лучшее, что мы видели в Ф1 в исполнении Дженсона Баттона. Он мог бы одержать свою первую победу в ГП, если бы не проблемы с мотором во время тренировок, что повлекло штраф в виде перестановки на 10 стартовых позиций назад. Он стартовал 13-м, с видимой легкостью поднялся до 2-го места, но вот обойти Шуми просто не успел. В итоге немец одержал 11-ю победу в 12 гонках. Кстати, Дженсону пришлось вести машину одной рукой, поскольку другой он придерживал шлем, на котором ослаб ремешок.



Сайт www.hockenheimring.de

- ☺ F1 Racing нравится Новая конфигурация трассы, просто-таки провоцирующая обгоны
- ☹ F1 Racing не нравится Жаль, что здесь нет больше длинных сверхскоростных прямых

13 Венгрия, Будапешт

Хунгароринг 06/08/06



Первый ГП 1986 Длина трассы 4,381 км Рекорд круга 1:19,071 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

ПОДИУМ 2005



М. Шумахер



Ряйккёнен



Р. Шумахер

Лучшая гонка 1998

В ней проявилось все величие Ferrari. Казалось, им ничего не светило, и McLaren должна была победить, если бы не мастерство Шумахера и тактический гений Брона. Михаэль шел с тремя дозаправками против двух у McLaren, но показал такую скорость, словно это была не гонка, а квалификация (слева). Хяккинен и Култард ничего не смогли сделать, к тому же в McLaren перемудрили с тактикой пит-стопов, чем облегчили задачу Шуми.



- ☺ F1 Racing нравится Безумные финские фанаты Кими, которые считают этот ГП своей домашней гонкой
- ☹ F1 Racing не нравится Трасса – чаще всего гонки на ней проходят более чем скучно



Сайт www.hungaroring.hu



14 Турция, Стамбул Истанбул-парк 27/08/06

Первый ГП 2005

Длина трассы 5,338 км

Рекорд круга 1:24,770 (Монтойя, McLaren, 2005)



ПОДИУМ 2005



Алонсо



Ряйккёнен



Монтойя

Лучшая гонка 2005 (что очевидно)

Это был дебют, но дебют неплохой. Квалификация прошла драматично, поскольку все осваивали самый сложный 8-й поворот. McLaren вполне мог рассчитывать на столь необходимый ему победный дубль, но Монтойя допустил глупое столкновение с Монтейру, позволив Алонсо проскочить на второе место, что принесло испанцу дополнительные очки. Для Ferrari гонка обернулась кошмаром: Шуми спровоцировал аварию с Уэббером, а Баррикелло закончил гонку 10-м, отстав от лидера на круг.



Сайт www.msoistanbul.com

- ☺ F1 Racing нравится Турецкая кухня
- ☹ F1 Racing не нравится Турецкая кухня

15 Италия, Монца Национальный автодром Монцы 10/09/06

Первый ГП 1950

Длина трассы 5,793 км

Рекорд круга 1:21,046 (Баррикелло, Ferrari, 2004)



ПОДИУМ 2005



Алонсо



Монтойя



Физикелла

Лучшая гонка 1973

Одна из лучших гонок Джеки Стюарта. Он боролся за титул с тогдашним чемпионом Эмерсоном Фиттипальди, но из-за прокола оказался последним. Побывав в боксах, Джеки удивил всех, обгоняя соперника за соперником и в итоге пробившись на четвертое место. Хотя он и не победил, этих очков было достаточно, чтобы в третий раз стать чемпионом мира. Ронни Петерсон финишировал впереди Фиттипальди, и это стало первым дублем Lotus за пять лет.



Сайт www.monzanet.it

- ☺ F1 Racing нравится Послегоночное веселье и гулянья
- ☹ F1 Racing не нравится Сюда ужасно трудно добраться – как и на большинство старых трасс

16 Китай, Шанхай Международный автодром Шанхая 01/10/06



Первый ГП 2004

Длина круга 5,451 км

Рекорд круга 1:32,238 (М. Шумахер, Ferrari, 2004)

ПОДИУМ 2005



Ряйккёнен



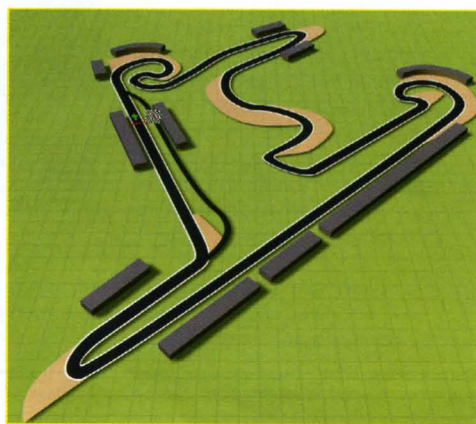
Алонсо



Р. Шумахер

Лучшая гонка 2005

Алонсо триумфально завершил сезон (внизу), обеспечив Renault ее первый Кубок конструкторов и выдержав мощнейший напор со стороны McLaren. Шуми же закончил чемпионат нелепым столкновением с Алберсом еще по дороге на стартовое поле. Монтойя испортил себе гонку, налетев на торчавший дренажный лючок и повредив машину, и, можно сказать, вручил корону команде из Энстоуна.



Сайт www.icsh.sh.cn

☺ F1 Racing нравится Качество кухни в шанхайском районе Банд

☹ F1 Racing не нравится Ездить на такси здесь просто страшно

17 Япония, Сузука Международный автодром «Сузука» 08/10/06



Первый ГП 1987

Длина круга 5,807 км

Рекорд круга 1:31,540 (Ряйккёнен, McLaren, 2005)

ПОДИУМ 2005



Физикелла



Ряйккёнен



Алонсо

Лучшая гонка 1988

Первая из дуэлей Проста и Сенны, в которых решалась судьба титула. Сенне нужна была только победа, и он, разумеется, взял поул, но заглох на старте. Однако в конце первого круга Айртон был уже 14-м, а потом, пробившись через весь пелетон, догнал-таки Проста, которого задержали разборки с Капелли (Leyton House). Сенна обошел напарника, завоевав первый из своих трех титулов.



Сайт www.suzukacircuit.com

☺ F1 Racing нравится Японские фанаты такие же безумные, как и тифози

☹ F1 Racing не нравится На трассу и назад надо 75 минут трястись на автобусе

18 Бразилия, Сан-Паулу, Интерлагос Автодром имени Карлуша Паса 22/10/06



Первый ГП 1973 Длина трассы 4,309 км Рекорд круга 1:11,473 (Монтойя, Williams, 2004)

ПОДИУМ 2005



Ряйккёнен



Монтойя



Алонсо

Лучшая гонка 2001

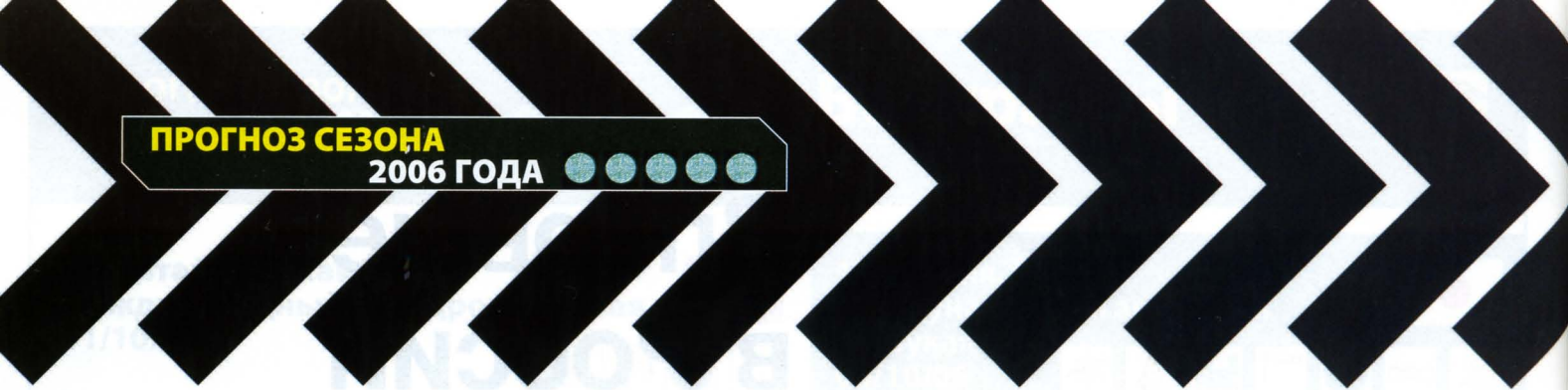
Гонка, в которой мы увидели первые признаки сопротивления засилью Шуми и Ferrari, как бы состояла из двух частей. Хуан Пабло Монтойя объявил о своем приходе в Ф1, отпихнув чемпиона мира в левом повороте эски «Сенна», но его мечта о первой победе разбилась во время столкновения с отстававшим на круг Ферстаппеном. Когда начался дождь, Култард затеял битву с Шумахером, по внешней стороне все той же эски «Сенна» проскочив мимо Ferrari и Minardi Tapco Маркеса и одержав первую из двух своих побед в том сезоне.

☺ F1 Racing нравится Атмосфера бразильского карнавала

☹ F1 Racing не нравится Старая инфраструктура и высокий уровень преступности



Сайт www.gpbrazil.com.br



ПРОГНОЗ СЕЗОНА

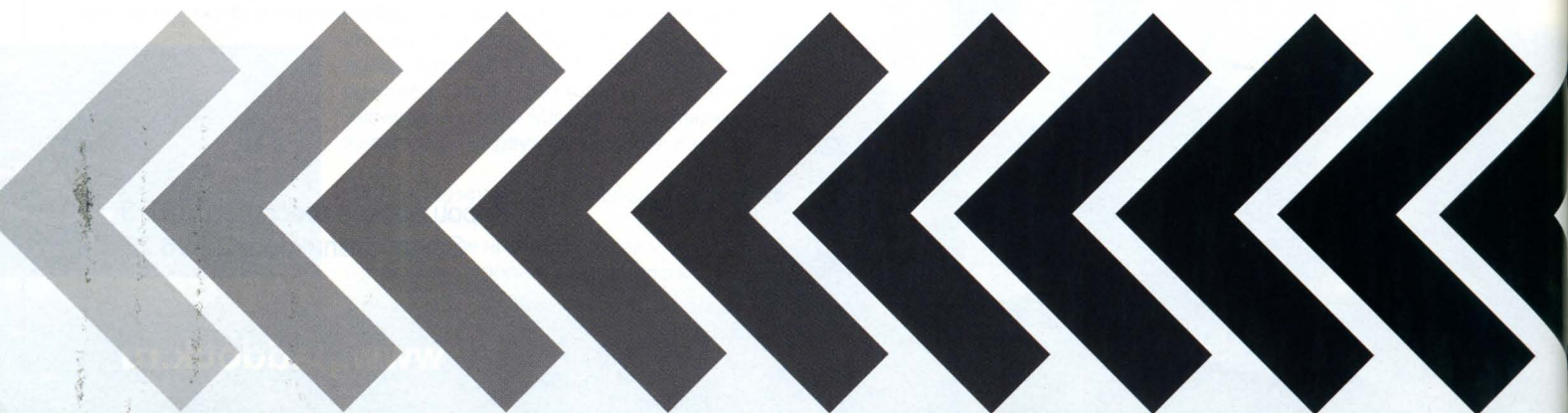
2006 ГОДА



Обретения & потери

Во время зимнего межсезонья активность команд Формулы 1 в вопросах кадровой политики и спонсорских соглашений высока как никогда

Текст Том Кларксон

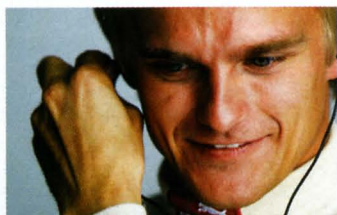


RENAULT

Гонщики:

+ **Хейкки Ковалайнен**, тест-пилот (вице-чемпион GP2 и участник молодежной программы Renault)

■ **Франк Монтаньи**, тест-пилот, 12.2005
Куда: пока неясно



+ Для протеза Флава Хейкки Ковалайнена 2006-й – год учебы

Персонал команды:

+ **Джеймс Эллисон**, заместитель технического директора, 03.2005 (из Ferrari)

■ **Джонатан Уитли**, старший механик, 02.2006.

Куда: Red Bull Racing;

Роб Маршал,

конструктор, 04.2006.

Куда: Red Bull Racing

Спонсоры:

+ **Boeing Phantom Works**, 01.2005; Xansa, 11.2005

■ **Vistagy**, 12.2005;

Alpinestars, 12.2005

FO КОММЕНТАРИЙ

Все стабильно, особенно в финансовых вопросах. Но при начальстве не стоит упоминать Red Bull Racing

McLAREN

Гонщики:

+ **Гэри Паффет**, 12.2005 (из DTM)

■ **Алекс Вурц**, тест-пилот, 12.2005. Куда: Williams

Персонал команды:

■ **Эйдриан Ньюи**, технический директор, 11.2005.

Куда: Red Bull Racing;



■ Ньюи предстоит отрабатывать вложения RBR

Питер Продрому, главный аэродинамист, 11.2006.

Куда: Red Bull Racing;

Николас Томбасис, старший инженер-аэродинамист, 02.2006.

Куда: Ferrari

Антон Стипинович, 03.2005.

Куда: Red Bull Racing

Спонсоры:

+ **Vodafone**, титульный спонсор (с 2007 г.);

Johnnie Walker, 08.2005;

Hilton Hotels, 09.2005

■ **West**, титульный спонсор, 08.2005

FO КОММЕНТАРИЙ

Последствия ухода Ньюи скажутся очень скоро, а в отсутствие опытного тестера Вурца дорабатывать MP4-21 по ходу сезона будет сложнее

FERRARI

Гонщики:

+ **Фелипе Масса**, 11.2005 (из Sauber)



+ Масса: настоящий №2 или лишь мальчик для битья?

■ **Рубенс Баррикелло**, 12.2005.

Куда: Honda

Персонал команды:

+ **Николас Томбасис**, главный конструктор, 03.2006 (из McLaren)

Спонсоры:

+ **Martini**, 01.2006

■ **Olympus**, 12.2005

FO КОММЕНТАРИЙ

В коммерческой сфере все стабильно. Но достоин ли Масса места в Ferrari?

TOYOTA

Персонал команды:

■ **Хамфри Корбет**, гоночный инженер, 10.2005.

Куда: GP2;

Джанфранко Фантуцци, менеджер по логистике, 10.2005.

Куда: Scuderia Toro Rosso

+ Клевому парню

Нико Росбергу предстоит доказать, что за рулем машины Ф1 он столь же хорош, как и в фотостудии

Спонсоры:

+ **Bridgestone**, поставщик шин, 12.2005

■ **Michelin**, поставщик шин, 12.2005

FO КОММЕНТАРИЙ

Самое серьезное изменение – новый поставщик шин. Ожидается значительный прогресс

WILLIAMS

Гонщики:

+ **Нико Росберг**, 11.2005 (из GP2);

Алекс Вурц, тест-пилот, 01.2006 (из McLaren);

Нараин Картикеян, тест-пилот, 01.2006 (из Jordan)

■ **Ник Хайдфельд**, 11.2005.

Куда: BMW-Sauber;

Антонио Пиццония, 10.2005. Куда: пока неясно

Персонал команды:

■ **Йорг Цандер**, главный

конструктор, 09.2005 (из Honda)

■ **Гэвин Фишер**, главный

конструктор, 09.2005.

Куда: пока неясно;

Крис Стайринг, старший

финансовый менеджер,

11.2005. Куда: руководство

австралийского футбола

Спонсоры:

■ **Cosworth Racing**,

технический партнер, 12.2005;

Philips, технический партнер,

12.2005; **Bridgestone**, поставщик

шин, 12.2005; **Randstad Group**,

официальный партнер, 01.2006;

Battery, 01.2006; **Mobilecast**,

технический спонсор, 01.2006;

Dewalt, технический спонсор,

02.2006; **Tata**, 01.2006

■ **Hewlett Packard**, 10.2005;

BMW, поставщик моторов,

10.2005. Куда: BMW-Sauber;

Michelin, поставщик шин, 12.2005

FO КОММЕНТАРИЙ

После расставания с BMW команда перегруппировала силы и уверенно смотрит в будущее. Подбор гонщиков обнадеживает

HONDA

Гонщики:

■ **Рубенс Баррикелло**,

01.2006 (из Ferrari)

■ **Такума Сато**, 10.2005.

Куда: Super Aguri

Персонал команды:

■ **Ясухиро Вада**, президент

Honda Racing Development,

07.2005; **Жаки Экеярт**, старший

инженер – исследовательские

программы, 01.2006 (из Sauber);

Пит Боннингтон, 02.2006

■ **Виллем Тоет**, старший

аэродинамик, 12.2005.

Куда: BMW-Sauber; **Кьерэн**

Пилбим, гоночный инженер,

12.2005. Куда: Red Bull Racing;

Йорг Цандер, конструктор,

09.2005. Куда: Williams; **Энди**

Коупер, глава отдела развития,

01.2006. Куда: пока неясно;

Соити Танака, президент Honda

Racing Development, 07.2005.

Куда: на пенсию;

Эмма Бирпак, отдел внешних

связей, 12.2005. Куда: Super Aguri

Спонсоры:

■ **Snap-on**, поставщик, 01.2006

■ **Mac Tools**, поставщик, 12.2005

FO КОММЕНТАРИЙ

Приход Рубенса взбодрит

Дженсона – команда стоит

на пороге побед

RED BULL RACING

Гонщики:

■ **Роберт Дорнбос**, тест-пилот,

11.2005 (из Minardi)

■ **Витантонио Лиуцци**, 11.2005.

Куда: Scuderia Toro Rosso



■ Дорнбос рассчитывает показать себя в Red Bull и пробиться в «основу»

Персонал команды:

■ **Эйдриан Ньюи**, глава

технического отдела,

01.2006 (из McLaren);

Питер Продрому, ведущий

аэродинамик, 11.2006

(из McLaren);

Антон Стипинович, инженер

отдела развития, 03.2005

(из McLaren); **Роб Маршал**,

главный конструктор, 04.2006

(из Renault); **Джонатан Уитли**,

менеджер команды, 02.2006

(из Renault); **Марк Хатчесон**,

гоночный инженер, 11.2005

(из Renault); **Кьерэн Пилбим**,

гоночный инженер, 11.2005

(из Honda); **Гийом Роклен**,

инженер на тестах, 11.2005

(из Newman Haas);

Кенни Хэндкаммер, старший

механик, 11.2005 (из Renault)

■ **Дэйв Стабз**, менеджер

команды, 10.2005. Куда: пока

неясно

Спонсоры:

■ **Ferrari**, поставщик моторов,

12.2005; **Shell**, технический

партнер, 11.2005;

AVUS Racing, технический

партнер, 11.2005;

Magnetti Marelli, технический

партнер, 11.2005

■ **Cosworth**, поставщик

моторов, 12.2005; **Castrol**,

технический партнер, 11.2005

FO КОММЕНТАРИЙ

Этой зимой сотрудники

Renault потекли в Red Bull,

но новым людям еще нужно

влииться в коллектив.

У команды по-прежнему

хватает средств – или амбиций

BMW-SAUBER

Гонщики:

■ **Ник Хайдфельд**, 12.2005

(из Williams); **Роберт Кубица**,

тест-пилот, 12.2005 (из GP2)

■ **Фелипе Масса**, 12.2005.

Куда: Ferrari



■ Кубица: неплох, а еще сделал Польшу «формульной» державой

Персонал команды:

■ **Марио Тайссен**,

глава команды, 11.2005

(из BMW-Williams);

Виллем Тоет, ведущий

аэродинамик, 01.2006

(из Honda)

■ **Петер Заубер**, глава команды,

10.2005. Куда: на пенсию;

Жаки Экеярт, глава

инженерного отдела,

12.2005. Куда: Honda

Спонсоры:

■ **BMW**, собственник, 11.2005;

Intel, спонсор и партнер,

12.2005; **O2**, партнер, 01.2006

FO КОММЕНТАРИЙ

Коммерческие успехи

налицо – ждем, что будет

на трассе

MIDLAND

Гонщики:

■ **Кристиан Алберс**

(11.2005 – из Minardi), **Джорджо**

Мондини, **Адриан Сутил**,

Маркус Винкельхок

■ **Нараин Картикеян** (10.2005).

Куда: Williams



■ Картикеян потерял место в Jordan – но не расстался с Ф1

Персонал команды:

■ **Джоди Эггинтон**, гоночный

инженер, 02.2006;

Джонни Херберт, менеджер

по внешним связям, 08.2005

(до того не работал);

Манфреди Раветто, глава

отдела маркетинга, 01.2006

(из Draco Racing)

■ **Тревор Карлин**, спортивный

директор, 07.2005.

Куда: Carlin Motorsport;

Кристиан Гайстдёрфер,

коммерческий директор,

08.2005. Куда: собственное

агентство; **Аннук Хайнрихс**,

пресс-атташе, 12.2005.

Куда: пока неясно;

Пит Боннингтон, гоночный

инженер, 02.2006. Куда: Honda

Спонсоры:

■ **JVC**, 12.2005;

WEIGL Group, технический

партнер, 12.2005; **Dremel**,

спонсор/поставщик, 01.2006;

■ Такума Сато никак не проявил себя в V.A.R-Honda и вынужден был уйти. Если Super Aguri поедет – у него появится второй шанс

Изменения в регламенте к сезону-06

АЭРОДИНАМИКА

Изменений нет — в области аэродинамики такое произошло впервые за несколько последних сезонов. Разумеется, инженерная мысль в Ф1 не стоит на месте, и мы ожидаем, что прошлогодние показатели прижимной силы будут перекрыты в первых же гонках.

ШИНЫ

- + Замена шин по ходу гонки
- Долговечные шины

Именно эта «старая новинка» окажет в 2006-м наибольшее влияние на шоу под названием Ф1. Год назад гонщики использовали один комплект шин на квалификацию и гонку, теперь же вольны менять их как перчатки. В распоряжении каждого — семь комплектов на уикенд. Команды должны выбрать тип смеси прямо перед квалификацией, а не к 8 утра субботы, так что есть время взвесить все более тщательно. Или же сделать еще более грубую ошибку.

“С однокруговой квалификацией покончено — ей на смену приходит сложная система с выбыванием”

МОТОРЫ

- + 2,4-литровый V8
- 3,0-литровый V10

Эта мера была призвана снизить затраты. Но общие расходы на переход к V8 составили за последние 18 месяцев около \$1 млрд. И эта цифра будет расти, ведь команды стремятся отыграть потенциальную мощность — а это примерно 200 л. с.

Кроме того, на V8 наложены дополнительные ограничения: минимальный вес — 95 кг; центр тяжести — не ниже 165 мм от базовой плоскости; угол развала цилиндров — строго 900, в конструкции нельзя использовать металлические матричные композиты, магний и так называемые интерметаллиды — ныне простор для творческого поиска мотористов заметно ограничен.

В 2006 и 2007 годах команды могут продолжать использовать моторы V10 — с ограничением оборотов до 16 700 об./мин и 77-миллиметровым рестриктором в воздухозаборнике. Этой возможностью воспользовалась лишь Scuderia Toro Rosso, однако считается, что формула эквивалентности моторов не совсем справедлива, и это может привести к склокам в первых Гран При.

КВАЛИФИКАЦИЯ

- + Система с выбыванием
- Один героический круг

В последние три года схему с одним быстрым кругом ругали все — равно как и опробованный в начале 2005-го вариант с суммой результатов двух кругов, и теперь им на смену приходит сложная система с выбыванием.

Квалификационный час делится на три части. По завершению первой и второй из них отсеиваются по шесть самых медленных гонщиков. К третьей допускается быстреешая десятка. За 20 минут каждый из этих пилотов может пройти любое количество кругов, но дозаправки запрещены, а по завершении сессии уровень топлива в баках этих 10 машин надлежит восстановить до уровня, с каким они выехали на финальную сессию. Поняли что-нибудь? Ну и хорошо.

LB Icon, 01.2006; Garcia Jeanswear, партнер, 01.2006; ZIM, 01.2006, Marhaba Communications, 02.2006, Clarrington Investments, 02.2006, Axzons, 02.2006, Kick Communications, лотерея, 02.2006; Cesare Attolini, партнер, 02.2006; F1Racing.net, 02.2006; Rhino's, 02.2006; Benson & Hedges, 05.2005; Sobranie, 10.2005; Tata, 10.2005



КОММЕНТАРИЙ

Уход B&N знаменовал собой конец эпохи — есть вопросы на будущее. В 2006-м лишь в Midland будут выступать два рента-драйвера

SCUDERIA TORO ROSSO

Гонщики:

- + Витантонио Лиуцци, 12.2005. (из Red Bull Racing);
- Скотт Спид, 12.2005 (из GP2)
- Кристиан Алберс. Куда: Midland;
- Роберт Дорнбос. Куда: Red Bull Racing



+ Действительно ли быстр Спид? Пока судить об этом рано

Персонал команды:

- + Франц Тост, глава команды, 12.2005 (из BMW)
- Пол Стоддарт, глава команды, 12.2005. Куда: OzJet;
- Джанкарло Минарди, генеральный директор, 11.2005. Куда: Euro 3000;
- Энди Тилли, старший инженер, 11.2005. Куда: взял паузу
- Спонсоры: Red Bull, 11.2005; OzJet, 11.2005; Muermans Group, 11.2005; JVC, 11.2005; 4net.nl, 11.2005; Lost Boys, 11.2005



КОММЕНТАРИЙ

Классное название и тугой кошелек... но нам будет не хватать крошки Minardi. Франц Тост — верный выбор лидера

SUPER AGURI

Гонщики:

- + Такума Сато, 01.2006 (из B.A.R-Honda);
- Юдзи Иде, 01.2006 (из Формулы Nippon)
- Персонал команды: Агури Сузуки, руководитель команды, 01.2006; Даниэле Аудетто, исполнительный директор, 01.2006; Кевин Ли, старший менеджер, 01.2006; Марк Престон, технический директор, 01.2006; Грэм Тейлор, главный инженер, 01.2006; Мик Эйнсли-Коулишоу, менеджер команды, 01.2006; Фил Спенсер, главный механик, 01.2006; Эмма Бирпак, пресс-атташе, 01.2006. (из Honda)



+ Агури Сузуки преодолел все препоны, и его команда поедет в Бахрейн

Спонсоры:

- + Honda, технический партнер и спонсор, 01.2006



КОММЕНТАРИЙ

Команде разрешили выйти на старт, но первые месяцы ей будет очень трудно. А в дальнейшем — не легче

...и наконец

MICHELIN

- Пьер Дюпаскье, директор гоночного отделения, 12.2005 (с 1962). Куда: на пенсию



Рим может загадать
загадку даже
коренным
итальянцам вроде
Трулли. Вот эта
Испанская лестница,
к примеру, находится
в Италии, а построена
она была в XVIII веке
на французские
деньги



Сможет ли Ярно Трулли выиграть чемпионат в этом году? Он говорит, что сможет. Но они все так говорят. **Мэтт Бишоп** решил сам во всем разобраться и отправился в Рим, чтобы встретиться с самым скромным, но самым смелым гладиатором Toyota

ТИХИЙ ПРЕТЕНДЕНТ НА ГРОМКУЮ ПОБЕДУ

Фото Грэм Кун

Рим? Трулли? Но никакой ошибки здесь нет: пусть Ярно (в отличие от другого представителя Италии в Ф1, Джанкарло Физикеллы) и родился не в этом вечном городе, и живет не здесь, но он полностью разделяет мнение о том, что все дороги ведут в Рим: «Рим — не только столица Италии, это столица мира».

Сегодня 27 декабря. Ярно и его щеголеватый менеджер Лучио Кавуто приехали утром: от их родной Пескары до Рима на Lexus GS430 — два часа по автостраде. Ярно и Лучио приехали «по делу (наверняка ради контракта о персональном спонсорстве с какой-нибудь фирмой), да и часы надо отдать в починку одному мастеру — он работает рядом с Виа Кондотти».

В общем, типичная Ф1 образца XXI века.

У нас заказан столик в Dal Bolognese — известном ресторане на Пьяццо дель Пополо, но сначала Ярно хочет осмотреть кое-какие достопримечательности. «Я, конечно, итальянец, — говорит он, — но даже я до сих пор не видел всего, что стоит посмотреть в Риме». Поэтому вместо 10-минутной пешей прогулки до площади Испании с ее знаменитой лестницей (где мы договорились встретиться) мы, то и дело останавливаясь, проезжаем 10 миль на такси. Но наш фотограф Грэм Кун в восторге, а у вас теперь есть возможность любоваться этими чудесными фотографиями.

Любите старое кино? Можете представить себе уютный римский ресторанчик из итальян-

ских фильмов 50-х годов? Вспомните фильмы Антониони, Феллини, вспомните «Сладкую жизнь». Представили? Отлично. Именно так сегодня выглядит Dal Bolognese. Здесь нет ни намека на то, что на дворе XXI век. В меню этого потрясающего ресторана только лучшие блюда изысканной итальянской кухни. И пиццу вам здесь не попадут.

Не успели мы определиться с выбором блюд, а Ярно уже заказал густое красное вино — Gaja Barbaresco DOCG урожая 2001 года, если кому интересно, — и пока наш одетый в смокинг официант переливал его из бутылки в графин, я вытащил диктофон. Ярно подвинул его к себе: очевидно, он настроен на разговор и хочет, чтобы я — и вы — его выслушали.

«В Toyota мне очень хорошо, но для гонщика важна стабильность, которую может дать долгосрочный контракт. Вот что мне нужно. Только в таких условиях гонщик отдает команде всего себя и добивается наилучших результатов. На это уходит по крайней мере три года. Возьмите, к примеру, Михаэля (Шумахера) и Ferrari. Они вместе уже 10 лет.

Вот это правильный подход, но он требует времени».

Мэтт и Ярно осматривают памятники Рима



Как понимать столь бойкое вступление? Ну, во-первых, нужно признать, что Ярно прав. Чем бы мы ни занимались — водили машины в Ф1, играли в футбол, вели кулинарные телепрограммы или даже редактировали автогоночные журналы, — приходится признать правоту старой поговорки: Рим строился не один день. Не раз бывало, что талантливые гонщики уходили из хороших команд, но никто от

этого не выигрывал. Вспомните, как расстались с Williams Дэймон Хилл, Жак Вильнёв или даже Хуан Пабло Монтойя. Как мы знаем из недавней истории Toyota, эта команда тоже спешит избавиться от своих гонщиков — причем от обоих сразу, — как только начинает казаться, что дела идут не слишком хорошо. Вспомните, как в конце 2002 года из Toyota попросили Микку Сало и Алана Макниша, а в конце 2004-го — Оливье Паниса и Кристиано да Матту.

Но тут, конечно, другой случай: в прошлом году Трулли выступал очень хорошо. И даже его напарник Ральф Шумахер, который в начале года напоминал старый компьютер — «тормозил» и все время ломался, — в итоге во всем разобрался и заработал немало очков. Но поскольку эта команда славится своим богатством и щедростью (говорят, Ральф получает \$25 млн в год), менеджеры чуть ли не всех гонщиков, честно отрабатывая свою зарплату, заваливают предложениями электронную почту президента Toyota по автоспорту Джона Хауэтта — но он отличается поистине стоическим терпением.

Разумеется, кое-кто из менеджеров специально предавал огласке свои подметные письма Хауэтту, чтобы оказать давление на команды, с которыми они в тот момент вели переговоры. (Наверняка слухи о переходе Раяккёнена в Toyota, циркулирующие в Интернете, были запущены именно с этой целью, ведь Дэвид Робертсон, который весьма энергично ведет дела Кими, по понятным причинам хотел выторговать для своего подопечного контракт повыгоднее — независимо от того, останется Кими в McLaren или перейдет в Ferrari.) Понятное дело, Ярно подобные истории не нравятся. ▽

Лично мне кажется, Toyota совершит большую ошибку, если как можно скорее не продлит контракт с Ярно — тем более что его относительно скромные \$10 миллионов не идут ни в какое сравнение с запросами Шуми-младшего. И тем более что несколько команд уже выразили серьезную, хотя и неофициальную, заинтересованность в Трулли.

«Нужно по меньшей мере три года, — повторяет Ярно, наливая вино. — Я провел в Renault три сезона (2002–2004), но самым успешным был именно последний год. Прорыв произошел именно в 2004-м. А потом все пошло наперекосяк».

Здравый смысл подсказывал, что Фернандо Алонсо, куда более молодой напарник Ярно по Renault, в 2003 и 2004 годах должен был прогрессировать, а значит, по идее, в 2004-м одолеть его было сложнее. Но именно в позапрошлом сезоне Трулли выступал намного лучше. Вспомним, в 2003-м он проиграл Алонсо по очкам: 55 против его 33. Однако в следующем году, до того как «все пошло наперекосяк» и в

одержал честную победу над Ральфом, хотя Шумахер-младший, благодаря хорошим и стабильным результатам во второй половине сезона, в итоге обошел Трулли по очкам (45:43).

Ярно давно уже считается признанным гонщиком, но он — настоящий тихоня и не любит обращать на себя внимание. По его собственным словам, в его характере напрочь отсутствует «звездность», свойственная многим соперникам, которые с удовольствием купаются в лучах славы, связанной с успехами в Ф1. Ярно в отличие от других гонщиков не любит рассуждать о причинах, по которым в 2005 году он потерял так много очков. Для простоты назовем это просто «невезением», и, если позволите, вместо него на эту тему выскажусь я.

Итак: лопнувший тормозной диск лишил его возможного третьего места в Монреале. На Нюрбургринге механики Toyota не успели вовремя покинуть стартовое поле, и Ярно оштрафовали проездом через пит-лейн, в ре-

“Я ИЗ ТЕХ ГОНЩИКОВ, КТО СОХРАНЯЕТ ЯСНОСТЬ МЫСЛИ ДАЖЕ НА ПРЕДЕЛЕ”

трех Гран При Трулли заменили на Вильнёва, ситуация выглядела иначе. После Монцы (последней гонки Ярно в составе Renault) у Трулли было 46 очков, а у Алонсо — 45. Хотя в 2003-м Фернандо блестяще выиграл ГП Венгрии, в 2004-м он не смог победить ни в одной гонке. Зато Ярно, в 2003 году так и не познавший вкус победы, в 2004-м в великолепном стиле первенствовал в Монако.

Конечно, значение статистических данных легко переоценить, ведь всегда есть те или иные смягчающие обстоятельства и прочие переменные факторы. И все же мало кто будет оспаривать тот факт, что в 2005 году Ярно

в результате чего вместо возможного третьего места он занял лишь восьмое. В Спа он стартовал третьим и теоретически мог бы сохранить эту позицию до финиша, если бы не сейфтикар, появившийся так не вовремя. И все окончательно испортил потерявший управление Jordan Тьяго Монтейру, неосторожно нажавшего кнопку ограничителя скорости как раз тогда, когда его обходили на круг.

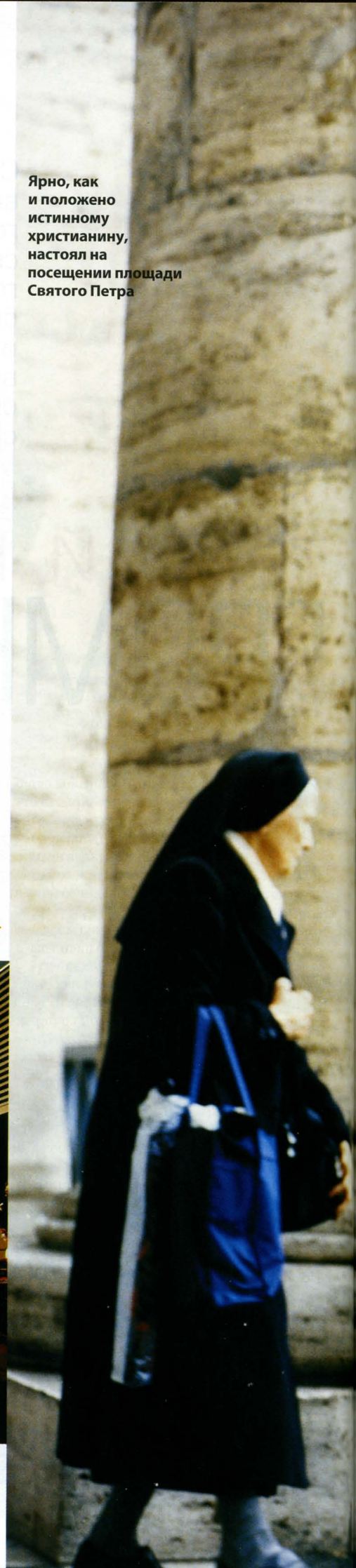
В Монако квалификация Трулли была испорчена: ему пришлось первым выехать на трассу после того, как другой гонщик в повороте Табас врезался в заграждение и залил асфальт маслом (по воле случая этим «другим

Ярно, как и положено истинному христианину, настоял на посещении площади Святого Петра

GLENN DUNBAR/LAT



За рулем TF106 на тестах в Хересе — Toyota заметно опередила соперников, представив новую машину уже в декабре





Еще один кадр, сделанный в Хересе. Свою скорость в квалификации Ярно объясняет тем, что не боится поражения



гонщиком» был Ральф). Несмотря на это, в гонке он шел вторым и, вероятно, мог бы финишировать четвертым, если бы лучше квалифицировался, а так оказался лишь 10-м из-за износа шин Michelin.

Примеры можно продолжить, уверяю вас, но и так все понятно. Только в этих четырех гонках Ярно не по своей вине лишился 20 очков.

«На самом деле в Монако проявилась одна любопытную вещь — ни с того ни с сего говорит Ярно, накалывая вилкой изящные равиоли с телятиной. — Я из той породы гонщиков, кто сохраняет ясность мысли в ходе всего Гран При, даже когда борется за позицию на пределе возможностей. В прошлом году в Монако я решил пойти на серьезный риск и обойти Джанкарло на входе в шпильку Loews. Зачем мне нужно было так рисковать? Затем, что в тот момент я понял: из-за сильного износа шин Джанкарло проходит круг на три-четыре секунды медленнее, чем его проходил бы я, будь трасса свободной. До моего пит-стопа оставалось еще четыре круга, так что в целом я потерял бы на этом около 15 секунд. Это был рискованный, но тщательно продуманный шаг. И несмотря на то что вследствие других обстоятельств я финишировал деся-

тым, после гонки команда полностью одобрила мое решение пойти на обгон. Думаю, другие команды в подобной ситуации понимания не проявили бы.

А вот пример совсем другого подхода к гонке: чуть раньше, в Бахрейне, в 1-м повороте я попытался обойти Михаэля по внешней стороне, но у меня не получилось. Вы должны помнить, что перед этим я занял второе место в Малайзии, и мне казалось, у меня был шанс побороться за хорошую позицию в чемпионате, поэтому в том конкретном случае я решил не рисковать. Я сбросил газ и пропустил его вперед. Я думал о сезоне в целом, а не только о том повороте и даже не о той гонке».

Ярно выиграл лишь один Гран При (Монако-2004), причем выиграл его с поула, филигранно проведя гонку на одной из самых сложных трасс. До сих пор та победа в Монако остается единственной, когда Ярно, будучи главным фаворитом еще до старта, оправдал ожидания и все-таки выиграл. Успех не падает с неба; он приходит к тем, кто за 19 гонок сезона постоянно заявляет о своих претензиях на титул, а затем доводит дело до победы не меньше чем в шести ГП. Ну а верит ли сам Ярно в то, что может стать чемпионом?

«Конечно! Я люблю это состояние нервного

напряжения, оно мне просто необходимо. Я хочу быть главным претендентом на победу в каждой гонке, а напряжение помогает добиться результата. В прошлом году в Бахрейне и в Монако я доказал, что могу находить нестандартные решения даже в самые напряженные моменты, а на ГП Монако'04 — что могу побеждать в условиях стресса. Но это не было чем-то экстраординарным. Я просто выполнял свою работу. В тот день это означало «победить». И я могу проделать это еще не раз».

Toyota TF106 стала первой машиной Ф1 образца 2006 года, представленной публике, — ее презентация прошла 28 ноября. Примерно через две недели, 14 декабря, в Технологическом Центре McLaren на встрече с прессой глава McLaren Рон Деннис высказал вроде бы обычную вещь, заметив, что в чемпионате 2006 года многое будут решать качество компьютерного моделирования и отчасти скорость, с которой команды смогут проводить модернизацию машин. Тогда один из журналистов — кстати, из *F1 Racing* — задал уточняющий вопрос: «Рон, вы считаете, что чемпионат 2006 года будет отчасти «гонкой перевооружений», а всё остальное решит компьютерное моделирование. Toyota представила свою машину намного раньше остальных, кроме того, ▶

“Я ПРОСТО ВЫПОЛНЯЛ СВОЮ РАБОТУ: В ТОТ ДЕНЬ ЭТО ОЗНАЧАЛО «ПОБЕДИТЬ». И МОГУ ПРОДЕЛАТЬ ЭТО ЕЩЕ НЕ РАЗ”

Римский Форум
был центром
политической и
экономической
жизни этого города
за пять веков до
Рождества Христова



СКАЖИ-КА, ЯРНО...

эта команда обладает практически неограниченными финансовыми и прочими ресурсами. У нее есть все возможности для проведения моделирования на высочайшем уровне, точно и быстро. Считаете ли вы, что после сезона (2005 года), в ходе которого Toyota, наконец, стала реальной угрозой, в 2006 году эта команда сможет совершить рывок и будет всерьез бороться за звание чемпиона?»

Повисла гробовая тишина. Рон отчего-то разозлился, точнее — пришел в ярость. Выдержав паузу и высказавшись в своей обычной манере по поводу того, что «McLaren никогда не жаловалась, что для борьбы в чемпионате нам не хватает средств», — хотя, нужно заметить, большинству присутствующих эти слова показались неожиданными и на первый взгляд неуместными, — Рон перешел в на-

ступление. «Но большие деньги развращают», — задыхаясь от возмущения, произнес он. «Некоторые команды страдают финансовым ожирением», — продолжил Рон после долгой паузы, когда никто даже не знал, что и сказать. «И что еще хуже, некоторые из них ни за что не хотят садиться на диету», — закончил он, явно помрачнев.

Что означает этот неожиданный всплеск

Станет ли Ярно Трулли девятым в истории гонщиком, которому удастся выиграть чемпионский титул после единственной победы в Гран При?

Может ли Трулли (внизу) всерьез побороться за титул, несмотря на то, что за спиной у него единственный выигранный ГП? Почему бы и нет? До него такое удавалось разным гонщикам (врезки справа и внизу), участвовавшим в чемпионатах мира FIA в разные годы, от 1950-го до 2005-го.

Четверо из них завоевали титул, не выиграв в предыдущие годы вообще ни одного ГП (Джек Брэбем, Грэм Хилл, Кеке Росберг и Денни Халм).

Также Ярно должно успокаивать и то, что до 1994 года на счету Михаэля Шумахера было всего две победы (Бельгия '92 и Португалия '93). С другой стороны, Найджелу Мэнселлу потребовалось одержать 21 победу в ГП, прежде чем в 1992-м он стал чемпионом мира.



Джузеппе Фарина — чемпион 1950 года. До этого выиграл одну гонку Ф1: ГП Монако-1948



Фил Хилл — чемпион 1961 года. До этого выиграл одну гонку Ф1: ГП Италии '60



Джон Сертис — чемпион 1964 года. До этого выиграл одну гонку Ф1: ГП Германии '63



Йохен Риндт — чемпион 1970 года. До этого выиграл одну гонку Ф1: ГП США '69



Эмерсон Фиттипальди — чемпион 1972 года. До этого выиграл одну гонку Ф1: ГП США '70



Джеймс Хант — чемпион 1976 года. До этого выиграл одну гонку: ГП Голландии '75



Мика Хяккинен — чемпион 1998 года. До этого выиграл одну гонку: ГП Европы '97

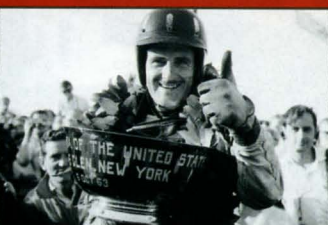


Фернандо Алонсо — чемпион 2005 года. До этого выиграл одну гонку: ГП Венгрии '03

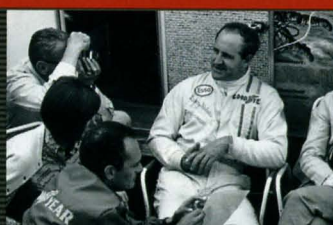
Гонщики, выигравшие свой первый Гран При в том же году, когда становились чемпионами



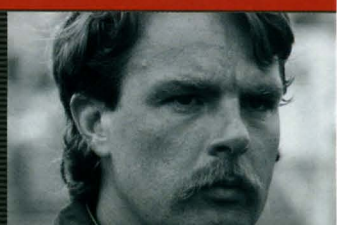
Джек Брэбем — в 1959-м



Грэм Хилл — в 1962-м



Денни Халм — в 1967-м



Кеке Росберг — в 1982-м



Мемориал Джузеппе Мадзини – герою движения за объединение Италии

эмоций? Понятно, что всему виной неотступный страх того, что мысль, прозвучавшая в вопросе журналиста *F1 Racing* (о том, что в 2006 году Toyota совершит рывок и будет всерьез бороться за звание чемпиона), оказалась очень похожей на правду.

И если Рон, а следовательно, и все прочие в славной команде McLaren, построившей лучшую машину 2005 года, боятся Toyota, то мимо этого никак нельзя пройти. Если честно, отсюда и эта статья. А что думает Ярно?

«Я вполне могу завоевать титул в этом году и не боюсь об этом говорить. К этому я и стремлюсь. А если не получится – значит, не получится. Кто его знает, какие машины будут у соперников. Но сегодня я с удовольствием заявляю, что буду сражаться за чемпионский титул. Я в этом не сомневаюсь».

Критики Ярно, должно быть, уже брызжут слюной. «В квалификации он, может быть, и быстр, но гонщик из него никакой. Вспомните о “паровозике Трулли”!» – вероятно, думают они. Вспомнили, ну и что? Паровозик, а именно – вереница машин, не раз собиравшаяся позади Трулли в гонках 2005 года, – следствие блестящих способностей Ярно проходить квалификацию. В итоге он добывал место на старте, до которого вообще-то его TF105 недотягивала – потому и сдерживал тех, кто квалифицировался хуже, хотя располагал более быстрыми машинами.

Стыд и позор? А может быть, необыкновенный талант? И разве умение нарезать удивительно быстрые круги в квалификации не пригодится в 2006 году, когда пит-стопы с за-

“НЕКОТОРЫЕ ГОНЩИКИ СТРАШАТСЯ НЕУДАЧ БОЛЬШЕ, ЧЕМ Я, ПОЭТОМУ ЕЗДЯТ ОСТОРОЖНЕЕ”

меной шин вновь разобьют дистанцию гонки на три-четыре спринтерских отрезка?

И как можно ставить под сомнение выносливость Ярно, когда он лучше всего выступил на двух самых горячих трассах 2005 года – в Малайзии и Бахрейне?

Все гоночные инженеры Трулли – в Minardi, Prost, Jordan, Renault и Toyota – не раз отмечали его скорость на новой резине. А это еще один фактор, который в 2006 году будет играть ему на руку.

«Скажи-ка, Ярно, – спрашиваю я в тот момент, когда он запикивает в рот кусок пропитанного коньяком тирамису, – отчего ты так быстро едешь в квалификации и на новых шинах?»

Ярно возле знаменитого фонтана Треви, о котором даже сложены песни



«Потому что я не боюсь неудач, – отвечает он с той же скоростью, с какой проходит вираж Mirabeau. – Другие, наверное, страшатся их сильнее, вот и осторожничают. Но если ты уверен в себе и умеешь справляться с ситуацией, даже если превысишь свои возможности и возможности машины, – тогда меньше вероятность того, что ты этот предел перейдешь. Разумеется, меньше вероятность и того, что ты будешь ехать не в полную силу».

Глубокая мысль.

Что ж, мы уже допиваем эспрессо, я могу выключить диктофон и попрощаться. Пока Ярно и Лучио в окружении гогочущих американских туристов, не имеющих ни малейшего понятия о том, что вот этот обычный парень в джинсах, возможно, станет лучшим гонщиком Ф1 2006 года, поднимаются по Испанской лестнице к тому месту, где припаркован их Lexus, я, посмеиваясь, смотрю им вслед.

Холодное зимнее солнце уже почти зашло. На Испанскую лестницу легли длинные тени. В толпе стройная фигура Ярно Трулли – одного из самых быстрых гонщиков Ф1 своего (и не только своего) времени – кажется маленькой и неприметной.

Суперзвездой ему не быть, но вот чемпионом мира он стать может. И быстрее, чем вы думаете. **FO**

МОНТЕ-КАРЛО

ВЕРВ...



Две презентации,
на которых в начале
февраля побывал
F1 Racing, проводили
совершенно разные
команды. Одна –
действующий чемпион,
другая – дебютант. Обе –
неотъемлемая часть
современной Формулы 1

Текст Андрей Ларинин Фото Автор и архив LAT

Яркое солнышко заливает своими лучами бухту Монако, подсвечивает кроны пальм, согревает уже совсем готовые распуснуться бутоны жасмина. За столиками, расставленными прямо под открытым небом, неспешно потягивают кофе жители и гости самого азартного города Европы, по набережным бегут от неподвижного образа жизни местные физкультурники, а в море с наслаждением плещутся здешние «моржи»: температура воды практически такая же, как и воздуха, – плюс 16. Типичная монакская зима...

Выбор Монте-Карло для презентации нового Renault одновременно и символичен, и весьма практичен. Это одно из немногих мест в Европе, где можно показать машину в полной боевой раскраске, не мучаясь раздумьями о том, как обозначить присутствие своего табачного спонсора.

С другой стороны, где же еще представлять свое новое гоночное оружие, как не в Монте-Карло, городе для поклонников автоспорта культовом. Тем более если учесть, что речь идет о команде-чемпионе. И мы, конечно, с благодарностью приняли приглашение российского отделения Renault принять участие в этой презентации: оно, как вы понимаете, не из тех, от которых можно отказаться.

Честно говоря, только одна деталь по-настоящему напомнила нам в эти дни о роскоши, ассоциирующейся в сознании россиян с пребыванием на Лазурном берегу Средиземного моря: организаторы расселили нас, своих гостей, в самых шикарных гостиницах города, суточное проживание в которых в се-

зон приближается к полугодовому заработку среднего российского гражданина.

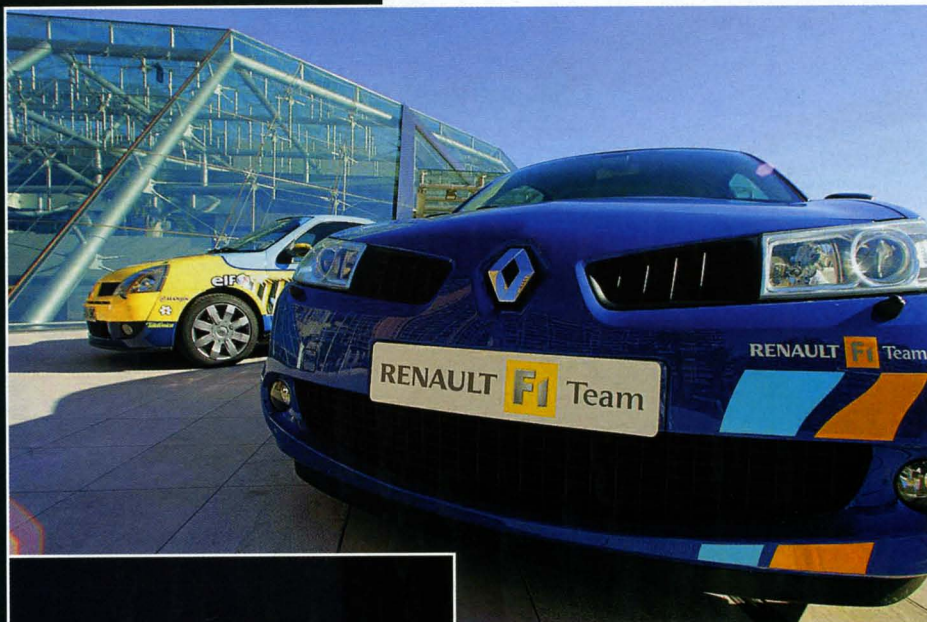
В остальном все выглядело достаточно скромно: абсолютно непомерная церемония в конференц-зале «Гримальди Форума» (главного выставочного комплекса Монте-Карло), за которой последовала серия групповых интервью с участием главных героев дня. Два ведущих конструктора команды, Боб Белл (шасси) и Роб Уайт (двигатели), провели для любопытствующих «технический брифинг» (один разъяснял нюансы поведения разнокилевых подвесок, другой — особенности вибраций, создаваемых моторами V8 и V10, впрочем, не слишком вдаваясь в тонкости конструкции R26, по-прежнему стоявшего в центре сцены), а президента Renault Sport Патрика Фора, главу команды Флавио Бриаторе и гонщиков, Фернандо Алонсо, Джанкарло Физикеллу и Хейкки Ковалайнена, рассадили по отдельным аудиториям, обставленным предельно просто: невысокий подиум, табуретка, столик и микрофон на фоне полагающегося по случаю корпоративного задника. В каждую из этих аудиторий по плану, составленному заранее, через каждые 15 минут приглашались представители прессы, разбитые по языковым группам: англо-, франко-, итапо- и испаноязычная братия, отдельно — пишущая, отдельно — телевизионная.

Вопрос дня, особенно будораживший тружеников пера и микрофона, собравшихся в этот день в Гримальди Форуме, был очевиден: все же почему Фернандо Алонсо решил через год уйти из Renault в McLaren?

Четкого ответа на этот вопрос мы так и не получили. «Нет, — сказал Алонсо, — дело не в деньгах, а в том, что Renault пока не может дать мне долгосрочных гарантий на будущее» (улыбка у него при этом была немного смущенная: похоже, Фернандо не совсем уверен в том, что он сделал все абсолютно правильно).

«А Фернандо нас об этом и не спрашивал», — со своей стороны сообщил прессе Патрик Фор, который, кстати, по окончании нынешнего сезона собирается уйти на пенсию. Президент Renault Sport тем самым намекнул, что если бы испанец спросил, то наверняка узнал бы от Карлоса Гона, президента Renault, что в его планы не входит сворачивать команду в ближайшее время. У Гона репутация одного из лидеров «бухгалтерского», если можно так сказать, направления в ведении бизнеса. Известно, чем подобный подход полтора года назад обернулся для фордовского проекта F1. Между прочим, Renault и так вкладывает в свою команду как минимум вдвое меньше, чем ее соперники по GPWC, и это значит, что самая напряженная гонка в новом сезоне ждет не пилотов, а сотрудников ее рекламного отдела. «Да, заменить Mild Seven (покидающий команду в конце 2006 года) нам будет очень не просто», — подтвердил и Патрик Фор.

Карлос Гон в Монако не приехал, а свою позицию разъяснил в видеообращении: «До тех пор пока наша команда выступает успешно, нет смысла от нее отказываться, ведь от ее побед мы получаем заметные маркетинговые выгоды».



Renault Megan и Clio, выставленные на площадке перед «Гримальди Форумом» (верхнее фото), — символ неразрывной связи автоспорта и автопрома; Флавио Бриаторе чувствует себя истинным триумфатором сезона-2005

Как бы подтверждая эти слова, холл «Форума» украшал баннер, на котором были кратко отражены основные вехи в новейшей истории Renault F1: «2002 — 100% Renault; 2003 — Дебют на трассе; 2004 — В полной боевой; 2005 — С верой в успех» и, наконец, «Победы — этот только начало!»

Кстати, главным героем прошлого сезона явно чувствовал себя Флавио Бриаторе. Еще бы — ни Фрэнку, ни Рону, ни Жану, ни кому-либо другому из боссов Формулы 1 не удавалось завоевывать титулы с разными командами — как это сделал Бриаторе с Benetton в девяностые и только что — с Renault.

В Монако Флав заявил, что Фернандо просто не пожелал побеседовать с ним, прежде чем прыгнуть с борта Renault в объятия Рона Денниса. Однако многое говорит за то, что за всей этой историей негласно стоит именно Флав, хотя он и не может признать сей факт, поскольку такое признание вряд ли придется по вкусу как Renault, так и McLaren.

Вот и Алонсо заинтриговал нас сообщением о том, что в 2007-м Флав останется его менеджером и что эта пара ныне сотрудничает «теснее, чем прежде».

«Это не совсем так, — парирует в соседней комнатке Флав. — У Алонсо контракт не со мной, а с компанией, которой руководит Бруно Мишель. Я в ее деятельности практически не участвую, тем более что дела у компании идут неплохо и у нас постоянно есть резерв».

Хейкки Ковалайнен — один из тех, кто ждет своей очереди; в Монако он сохранял предельную дипломатичность, избегая конкретных ответов о своих контрактных отношениях с Renault и перспектив на будущее — как ближайшее, так и отдаленное: «Команда знает, что я хочу гоняться, и этого для меня вполне достаточно».

Но как все же Renault предполагает строить предстоящий сезон, на кого делать ставку? Будет ли Алонсо отдаваться своему делу с прежней страстью?

«Слушайте, да вы явно недооцениваете профессионализм тех, кто работает в F1, — с сарказмом выговаривает журналистам



Создатели супероружия Renault, Боб Белл и Роб Уайт (слева); Алонсо: «Я к микрофонам выхожу как к образам, нет, не как к образам – как к амбразуре...»

Бриаторе. – Можете не сомневаться, Фернандо в этом году будет биться за титул с такой же отдачей, как и в прошлом».

«Да, я хочу отстоять свой титул, – вторит ему Алонсо. – В каком-то смысле мне будет легче – я уже стал чемпионом и не буду испытывать на себе такое давление, как в прошлые годы. С другой стороны, каждый чемпионат – это новый старт. Надеюсь, машина позволит мне вести борьбу в более агрессивном стиле. Я хочу доказать, что умею выигрывать не только тактически!»

«Я твердо настроен отстоять свой титул!»
Фернандо Алонсо

Надо дать слово и Джанкарло Физикелле. Итальянец выглядит, как всегда, немного отстраненным и слегка печальным. Какие мысли гложут его накануне сезона, возможно, дающего ему исключительный шанс выйти в команде на первые роли? «Быть может, ошибок с моей стороны в прошлом году было допущено и многовато, но дело, главным образом, все же в том, что мне страшно не везло», – говорит Джанкарло, уходя от разговора о своей роли в Renault в свете «предательства» Алонсо.

...Вечер заканчивается в ресторане гостиницы Metropole, с террасы которого отлично просматривается прямая, ведущая от площади Казино к повороту у отеля Mirabeau. Часть журналистов на следующий день отправляется в Валенсию, чтобы понаблюдать за первыми тестами R26, ну а мы спешим домой (впереди новая дорога!), с интересом рассматривая из иллюминатора самолета горы, окружающие Турин – столицу зимней Олимпиады.

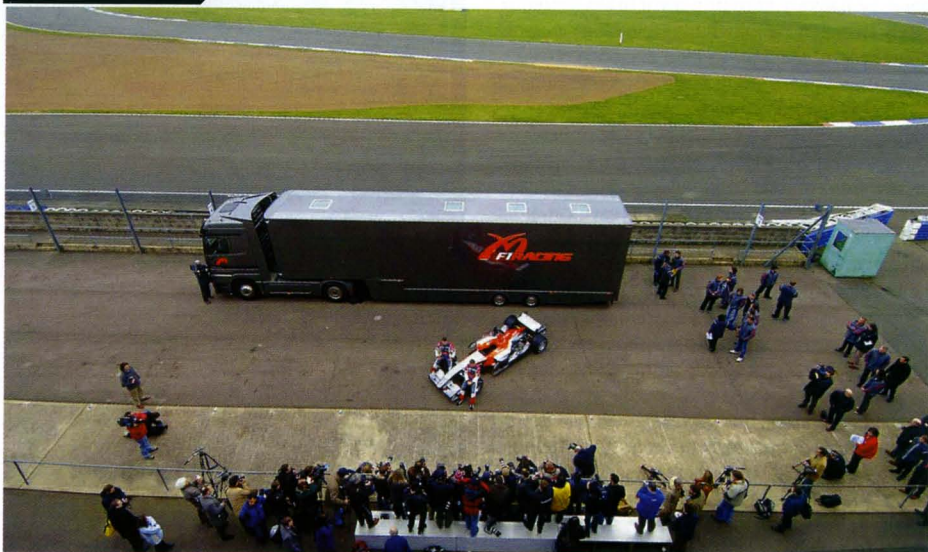


«Куда вы летите, в Силверстоун? Небось на презентацию команды Формулы 1? – несколько неожиданно проявляет осведомленность в гоночных делах один из сотрудников службы безопасности аэропорта, присматривающий за порядком у стойки регистрации. – А когда там поедет наш гонщик? Это будет Фоменко?»

«Да нет, другой, помоложе», – улыбаюсь я, улетаю из дубеющей от афанасьевских морозов Москвы к берегам туманного Альбиона.

Погодка там тоже не сахар. Холодные серые тучи висят буквально над нашими головами, по моторвеям с зажженными фарами, пробивая себе дорогу в туманной мгле, несутся автомобили, а на пустынном автодроме в ожидании официальной церемонии ежятся журналисты. Всего-то минус 2 – но до чего же зябко! Типичная британская зима...

У F1 Racing пока нет столь мощных спонсоров, какими располагает Renault, и потому



Пустынная гоночная трасса, грузовик в качестве декорации – в наши дни презентации возвращаются к своему классическому виду

приглашение на презентацию ее первой машины было составлено в сдержанно-интригующем ключе: «Приезжайте, если есть возможность». Такую возможность мы нашли.

Аэропорт, автомобиль, гостиница (на поиски которой, надо признаться, пришлось поднять всю информационную службу Милтон-Кинса, города, где расквартирована команда Red Bull Racing) – и вот рано утром мы собираемся в гостевой зоне, построенной на участке Brook- ➤

ПРОМАСЛЕННЫЕ СПЕЦОВНИ И БРЫЗГИ ШАМПАНСКОГО



2006 TOYOTA АВТОЗАВОД В ВАЛАНСЬЕНЕ, ФРАНЦИЯ

Ведущий мировой автопроизводитель имеет полное право представлять собственную команду Ф1 там, где сочтет это наиболее целесообразным. В 2005 году площадкой был избран железнодорожный вокзал Барселоны, а годом позже презентацию провели в цехе завода, выпускающего малолитражки Yaris. Разумеется, по такому случаю производство пришлось остановить.



2005 JORDAN КРАСНАЯ ПЛОЩАДЬ, МОСКВА

Едва ли не самая необычная презентация последних лет. Покрытая инеем брусчатка, военные музыканты, собор Василия Блаженного и стены Древнего Кремля. Тяго Монтейру и Нараину Картикеяну приходилось кутаться в теплые куртки, но ничего не поделаешь – именно это место и время выбрал для презентации новоиспеченный хозяин Jordan Алекс Шнайдер.

Некогда презентации проводились предельно просто. Машину выкатывали во двор гаража, где квартировала команда, рядом, иногда в компании с гонщиками, вставал ее глава: «Вот мы, вот наша машина. С ней мы и проведем предстоящий сезон...»

Стоит заметить, что к такому стандарту сегодня возвращаются многие команды, в том числе и самые богатые, которые, как говорится, могли бы себе позволить...

Но временами законы шоу-бизнеса все же берут свое, и тогда презентации превращаются в настоящие спектакли, разыгрываемые иногда в самых необычных кулисах. Вот только несколько ярких примеров за последнее пятилетие.



2005 WILLIAMS АЭРОПОРТ ВАЛЕНСИИ, ИСПАНИЯ

Британские команды нечасто проводят презентации в необычных местах. Но на этот раз в Williams решили сделать исключение. Новый FW27 был представлен собравшимся в аэропорту испанской Валенсии. Выбор места, разумеется, был неслучаен – ведь уже на следующий день Ник Хайдфельд и Марк Уэббер могли обкатать новинку на расположенном неподалеку автодроме.

2004 RENAULT TEATRO MASSIMO, ПАЛЕРМО, СИЦИЛИЯ

«Переродившись» из Benetton в Renault, команда продолжила удивлять формульную публику. Покрывало с желто-синих машин срывали в Париже, швейцарском Люцерне (и это несмотря на то, что гонки в стране официально запрещены!), а в 2004 году местом для церемонии был выбран остров Сицилия. Любопытно, что после торжественной части в театре Палермо Ярно Трулли вывел машину прямо на городские улицы.



2003 SAUBER ГОРОДСКОЙ КАТОК В ЦЮРИХЕ, ШВЕЙЦАРИЯ

У Sauber был имидж сдержанной и консервативной команды. Однако когда дело касалось презентаций, швейцарцы частенько отходили от этого образа. Авиабаза Дюбендорф, редбуловский ангар аэропорта в Зальцбурге – это только некоторые из вариантов. А в 2003 году церемония прошла прямо на льду одного из катков Цюриха.



2002 MINARDI ЛЕТНОЕ ПОЛЕ АЭРОДРОМА КУАЛА-ЛУМПУРА, МАЛАЙЗИЯ

В конце 2001 года Полу Стоддарду удалось заключить многомиллионное спонсорское соглашение с городскими властями Куала-Лумпура. «В нагрузку» владельцу Minardi достались небыстрый Алекс Йонг – и необходимость проводить презентацию команды в условиях экваториальной жары. Из положения Пол вышел не без изыска – вместе с Minardi PS02 он выкатил на летное поле один из Boeing собственной авиакомпании.



2001 BENETTON ПЛОЩАДЬ САН-МАРКО, ВЕНЕЦИЯ, ИТАЛИЯ

Итальянская «конюшня» одной из первых стала превращать презентации новой машины в спектакли. Антураж выбирали соответствующий: развалины античного амфитеатра, центр Барселоны, а в последний год своего существования под названием Benetton команда предпочла провести презентацию на красивой старинной площади итальянской Венеции.

lands внутри знаменитого автодрома. На втором этаже — импровизированный медиацентр, а внизу, рядом с трассой, в качестве своеобразной декорации предстоящего шоу выставлен грузовик с логотипами команды на борту, в чреве которого пока скрыта машина, подготовленная к официальному дебюту российской команды в Формуле 1.

Кстати, для многих присутствующих в этом и заключается вопрос дня: чем определяется российский статус команды кроме происхождения ее владельцев — наших соотечественников в прошлом, лицензии, выписанной в Москве, и наличия в составе команды российского гонщика Романа Русинова, дожидаясь возможности принять участие в ГП Формулы 1 — для начала в качестве гонщика по пятницам — с поистине стоическим терпением?

«Разумеется, в какой-то степени это условность, — говорит Джонни Херберт, менеджер MF1 Racing по внешним связям. — В истории автоспорта известно немало примеров, когда команды, выступающие под флагами разных стран, выбирали местом для размещения своей базы, скажем, Британию. Это разумно — все-таки мы тут располагаем мощной структурой поддержки автоспорта, формировавшейся десятилетиями. Но мне нравится ориентация нашей команды на Россию, и мы твердо рассчитываем привлечь к своим делам не только гонщиков, но и российских инженеров. Уж если им по плечу создавать космические корабли, то с гоночными технологиями они точно справятся!»

"У России неплохой потенциал в Формуле 1"

«Мне вполне понятны ваши сомнения, — добавляет коммерческий директор команды Ян Филлипс. — У нас пока нет российских спонсоров, без поддержки которых вашему гонщику трудно рассчитывать на участие в гонках. Но мы, руководство команды, активно ведем переговоры с российскими компаниями и уверены, что со временем сумеем увлечь их Формулой 1. В этом смысле Россия находится точно в таком же положении, как Индия или, скажем, Китай — и там понимание коммерческих выгод, которые несет с собой Ф1, пришло далеко не сразу. Наберитесь терпения — у России очень неплохие перспективы!»

Между тем персонал команды заканчивает подготовку к презентации. Задний борт грузовика открыт, машина, до поры до времени укрытая покрывалом, спущена на землю и выставлена перед объективами теле- и фотокамер.

Церемония проходит очень просто: чуть смущенный Алекс Шнайдер и буквально пышущий уверенностью в правоте своего дела Колин Коллес вместе с шестеркой гонщиков (два боевых и четыре резервиста) снимают покрывало, позируют — вместе и поодиночке, после чего расходятся для интервью.

Журналисты REN TV еще раз возвращаются к русской теме, уточняя у мистера Филлипса, знает ли он хоть слово по-русски. «А как будет red wine?» — почти не задумываясь, обнаруживает одно из своих пристрастий ветеран Формулы 1 и, попытавшись проговорить то, что

Алекс Шнайдер:
«Многие сомневались, сможем ли мы вообще стартовать — а мы открываем уже свой второй сезон!»;
флажок на пилоне — символ национальной принадлежности российской команды; по мнению Джонни Херберта, у России прекрасные перспективы в Формуле 1

услышал в ответ («К'расные в'ин»), с широкой улыбкой сообщает: «Ну вот, теперь знаю!»

Ян прошел с этой командой весь ее путь, начиная с 1991 года, когда она появилась в Формуле 1 как Jordan Grand Prix, и с удовольствием признает, что джордановский дух по-прежнему витает над MF1 Racing. «Иначе и быть не может, ведь ее персонал на три четверти — и есть Jordan. И это хорошо — ведь добрая шутка никогда не мешала серьезной работе», — поясняет Филлипс и вновь улыбается, признавая, что и в названии команды, и в индексе ее машины, пожалуй, можно усмотреть озорные, чисто джордановские ассоциации...

Ну а нас ждет, пожалуй, главный пункт в



программе презентации: во второй половине дня MF1 Racing M16 должен пройти первые круги по гоночной трассе. Журналисты уже окружили бокс, где идет подготовка к обкатке машины, в кокпит которой садится Кристиан Алберс. Кругок по сокращенному варианту трассы — и в боксы для контроля параметров машины. Спустя 15 минут еще один круг — и снова в бокс, чтобы уточнить настройки. Наконец, все готово к тому, чтобы опробовать M16 на полном ходу, что и делает голландский гонщик, дважды с ревом пролетая мимо нас по стартовой прямой.

«Вот, собственно, и все на сегодня, — сообщают представители команды. — Обкатка прошла нормально, а если хотите узнать о машине больше, приезжайте в Херес, где мы собираемся заняться ее доводкой».

...Этот вечер мы с Романом и ребятами с REN TV заканчиваем в ресторанчике Тоустера, небольшого городка, расположенного в нескольких минутах езды к северу от Силверстоуна. Ресторанчик, уточним, китайский — британская кухня ни одного из нас, надо сказать, не впечатлила. Ужин подходит к концу, когда из-за соседнего столика неожиданно поднимается пожилой джентльмен: «Ребята, вы ведь русские?»

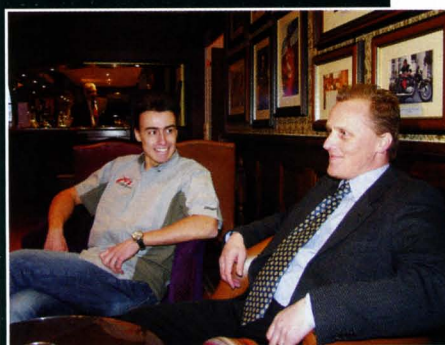
«Русские».

«А известен ли вам гонщик по имени Виктор Козанков?»

«Разумеется...»

«Я с ним тоже хорошо знаком...» — сообщает наш сосед, представляясь и протягивая свою визитку, на которой написано...

Впрочем, это уже другая история. Как-нибудь обязательно расскажем! **FO**



Ф1 НА ОДИН

Франц Тост

Глава команды: Scuderia Toro Rosso

О том, как он стал одним из боссов Ф1, о Лиuzzi и Спиде, о Red Bull Racing

Решением каких задач вы занялись первым делом, когда пришли в Scuderia Toro Rosso?

В настоящий момент я знакомлюсь с командой. Я должен разобраться в людях, выяснить, что в рабочем процессе нуждается в совершенствовании, изучить структуру нашей базы.

Одна из приоритетных задач — познакомиться со всеми лично.

Что в работе главы команды Ф1 было для вас самым неожиданным?

Пока ничего, но я только присматриваюсь. В конце концов, я приступил к этой работе лишь несколько недель назад.

Что-то в состоянии команды вас удивило, когда вы приняли дела?

Кое-что да, но меня совсем не удивило то, что все, чем она располагает, старое и потрепанное. Red Bull привнесет сюда новые, свежие цвета.

Процесс передачи дел прошел гладко?

В целом да. Не так-то просто принять команду Ф1. Нужно сохранить все позитивное, что в ней есть, и поменять все, что требует замены. Пример? Отделы маркетинга и работы с прессой были сокращены, потому что в Red Bull решили сосредоточить эту работу в Лондоне. Это было одно из необходимых изменений. Такое решение не всегда приятно, особенно для тех, кого оно касается.

Так на какой же машине вы поедете в 2006 году?

Scuderia Toro Rosso будет выступать на новом шасси STR01, сконструированном Робом Тэйлором и Беном Батлером.

Оправдали ли первые тесты ваши ожидания?

Да. Тонио Лиuzzi и Скотт Спид поработали отлично. Они прекрасно чувствуют себя в своей новой команде и рады выступать за нас. Это важно. Гонщики и их инженеры, тех-

ники и механики, руководство и вообще каждый член команды должны двигаться в одном направлении и сохранять позитивный настрой. Впрочем, команде еще только предстоит повзреть.

Будет ли Тонио считаться лидером команды? Как с ним вообще работаете?

Тонио — яркий парень, но было бы ошибочно считать его просто забавным. К работе он относится очень серьезно. Он был чемпионом мира по картингу, а в 2004 году выиграл международное первенство Ф3000. Я полагаю, что он будет успешно выступать и в Ф1, а поскольку он уже опытен, то должен вести команду в верном направлении.

Насколько Скотт Спид адаптировался к переходу в Ф1?

Пока он держится очень уверенно, и это только начало. Не забывайте, что он был третьим в серии GP2, а значит, заслужил шанс, представившийся ему в этом году. Обширная программа тестов поможет ему лучше подготовиться к старту нового сезона.

Теперь, когда команда принадлежит Red Bull, ощущает ли она себя по-новому?

У меня в этом нет никаких сомнений. В прошлом эта команда вынуждена была работать в условиях ограниченного бюджета, но сейчас, когда Red Bull открыл ее своей поддержкой, у нее прочные финансовые позиции. Все в команде это чувствуют. С помощью возросших возможностей, предоставленных Red Bull, уверен, Scuderia Toro Rosso со временем станет одной из ведущих команд.

Насколько тесно вы будете сотрудничать с Red Bull Racing?

Тесно сотрудничать нам не позволяет нынешний регламент. У Scuderia Toro Rosso и у Red Bull Racing будут со-

вершенно разные машины, в основу которых заложены разные концепции.

STR будет выступать с «придушенным» Cosworth V10, а Red Bull располагает «восьмеркой» Ferrari — это тянет за собой разные настройки, разные технические программы, ведущие к разным конечным целям. Поэтому нет смысла сотрудничать слишком тесно, хотя, разумеется, обмен на техническом уровне предусмотрен. Конечно же, я имею в виду логистику и маркетинг — этими вопросами будет заниматься единая структура. Было бы глупо не использовать такую возможность — но на трассе мы будем двумя самостоятельными боевыми единицами.

Вас не смущает, что только вы будете использовать мотор V10 — не кажется ли вам, что это поставит вас в неравные условия с остальными?

Нет, меня это совершенно не смущает. FIA разработала четкие правила, которых мы будем строго придерживаться. Наше шасси, наш мотор полностью соответствуют этим правилам — так чего бы нам беспокоиться?

Вы действительно считаете, что вашей команде удастся продвигнуться вперед в этом сезоне? Наверное, ваша цель — одолеть Midland?

Midland — одна из команд, которую мы должны одолеть.

Как много вы планируете переделывать на старой базе Minardi в Фаэнце?

Мы уже запустили процесс обновления. У нас амбициозные планы, и мы считаем, что на их реализацию уйдет, по крайней мере, год или два. Мы должны усовершенствовать все, если хотим, чтобы к 2008 году Scuderia Toro Rosso стала одной из ведущих команд. **FO**

+ еще 5 фактов

1 Какая музыка звучит на вашем iPod?

Нет у меня никакого iPod

2 Последний фильм, который вы смотрели?

Я слишком занят, у меня нет времени на кино. Это — для детей и пенсионеров

3 Что вы считаете своей любимой безделушкой?

Мой мобильный телефон

4 Без чего вы не можете выйти из дома?

Без мобильного и кредитных карт

5 Ваше самое главное достижение вне Формулы 1?

Победы в немецкой Ф3 в 1994 и 1995 годах с командой Вилли Вебера плюс победы в Макао — Саша Массен в 1994-м, Ральф Шумахер в 1995-м



Налаживаем контакты: у Спиды (слева) и Лиuzzi хорошее настроение

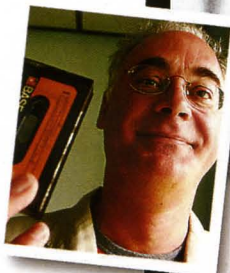


“У Scuderia Toro Rosso
и у Red Bull Racing будут
разные машины, в основу
которых заложены разные
концепции”



ИЗ АРХИВА КРИСА ХОКЛИ

Джордж Харрисон, которому 25 февраля исполнилось бы 63 года, любил Ф1, неплохо в ней разбирался и иногда даже пробовал свои силы на гоночных трассах. Это уникальное интервью Криса Хокли (на врезке) с легендарным экс-битлом датировано 1979 годом

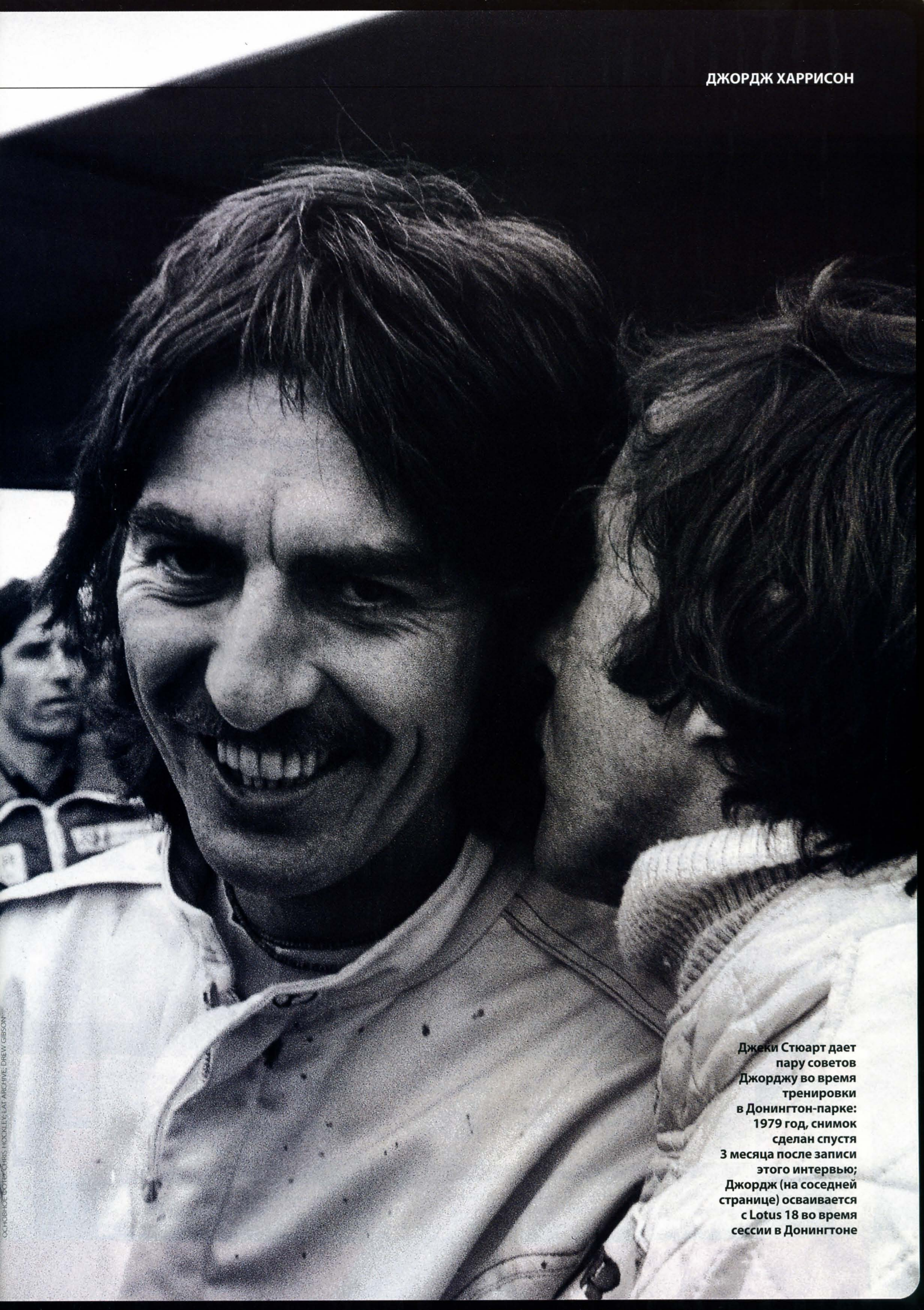


ИНТЕРВЬЮ С ДЖОРДЖЕМ ХАРРИСОНОМ



Крис Хокли: Джордж, когда ты впервые почувствовал интерес к автоспорту? Полагаю, было это давным-давно, на трассе в Эйнтри (на севере от Ливерпуля), верно?

Джордж Харрисон: Я был тогда еще ребенком и уже не помню, с чего все началось, но, возможно, мне на глаза попалась реклама какой-то гонки. А в Эйнтри бывал не раз и видел немало соревнований на спортивных машинах... ▷



Джеки Стюарт дает
пару советов
Джорджу во время
тренировки
в Донингтон-парке:
1979 год, снимок
сделан спустя
3 месяца после записи
этого интервью;
Джордж (на соседней
странице) осваивается
с Lotus 18 во время
сессии в Донингтоне



ИЗ АРХИВА КРИСА ХОКЛИ

КХ: Клубных гонок?

ДХ: Ну да, и гонок на мотоциклах. Я был поклонником Джеффа Дьюка. Это были времена славы британских 500-кубовых Manx Norton, но потом появились итальянские мотоциклы Gilera и начали выигрывать все подряд. Как раз в то время — думаю, это было в 1955-м — я впервые побывал на Гран При Великобритании. И мне понравилось: мне тогда было двенадцать, и таких грандиозных гонок я еще не видел. Я всегда приезжал в Эйнтри, когда там что-то происходило. Важная была гонка или нет, я все равно прихватывал сэндвичи, устраивался на набережной и смотрел. А потом, как вы знаете, я стал одним из The Beatles, но все равно остался страстным болельщиком. И в Монако я ездил в основном, чтобы смотреть гонки.

КХ: Еще до того, как начались времена битломании?

ДХ: Как раз в самый ее разгар. Однажды вечером накануне гонки я познакомился там с Денни Халмом и Джеком Брэбемом, которые как раз готовились к старту. Мы вместе отужинали, и я даже посидел в машине Джека Брэбема. Полагаю, это было году в 1965–66-м. Так что в то время я был на гонках и поддерживал контакты с миром Формулы 1. Как раз тогда нас сильно ругали за длинные волосы, и мне было

приятно, что все вокруг тоже начали отрачивать волосы — как бы в знак протеста. Было забавно видеть волосатых парней, в том числе и среди спортсменов. Тот же Джеки Стюарт, который всегда отличался красноречием и который, как мы сегодня понимаем, много сделал для спорта. Но вспомним, как его критиковали, когда он первым начал использовать огнеупорные комбинезоны и ремни безопасности. То, что сегодня считается общепринятым и очевидным, в то время недооценивалось.

КХ: Как раз в то время у вас установилось своего рода взаимопонимание?

ДХ: Джеки мне всегда нравился. Я был страшно рад, что моему соотечественнику удалось выиграть столько титулов. Он привлекал к Ф1 внимание не только энтузиастов автогонок, и, по-моему, это очень важно. В 1976-м я был в Брэндс-Хетч на ГП Великобритании — не помню, кто дал мне билет, но я никак не мог найти точку с хорошим обзором. Я был в паддоке и ничего не видел, поэтому обратился к ребятам с BBC и спросил, не найдется ли местечка в их ложе — но они меня не пустили. Ситуация была глупая. Я не такой человек, чтобы требовать лишнего, хотя уверен, что можно было найти какой-то выход. А потом в Лонг-Бич я встретил Джеки, и он мне сказал...

КХ: Это было все в том же 76-м?

ДХ: Ну да. Так вот, я встречаю Джеки, и он говорит: «Почему же ты мне не сказал? Я и не знал, что ты такой фанат Формулы 1». И с тех пор у меня всегда был пропуск в боксы, и я там бывал постоянно. Думаю, ты согласишься: в моем положении есть свои преимущества, ведь я не связан ни с одной из команд. Мне нравятся многие гонщики, и со всеми у меня приятельские отношения. Я ведь не шпион, засланный Ferrari, или Lotus, или еще кем-то. Я относительно свободен, мое присутствие никому не угрожает, и все со мной дружат.

КХ: У тебя есть пропуск FOCA (Ассоциация конструкторов Формулы 1)?

ДХ: Если я скажу, что есть, все сойдут с ума, начнут вопросы задавать, как это он такой пропуск получил? С другой стороны, почему бы и нет, ведь все это идет на пользу автоспорту. Если бы я мог сидеть на трибунах, то большинство гонок смотрел бы оттуда, но меня уже слишком хорошо знают. Автоспорт был моим хобби, а сейчас это уже почти работа.

КХ: Можем ли мы вернуться во времена твоего детства? Тебе не хотелось тогда заниматься автогонками? Все-таки ты увлекся ими в весьма юном возрасте.

ДХ: У меня тогда был маленький фотоаппарат, и я везде его таскал и фотографировал



Первый ГП, который Джордж видел в Эйнтри: Мосс обходит Фанхио на старте ГП Великобритании 1955 года (слева); Халм (справа, друг Харрисона); Джордж с женой Патти и Джимом Кларком (Монако'66)



“Я сел за руль машины Ф1 и выехал с пит-лейна, стараясь, чтобы мотор не заглох, — это оказалось не так-то просто...”



Джордж (вверху слева) с Джеймсом Хантом в Хараме в 1977 году; Алан Джонс (Surtees, 4-е место) обходит Гуннара Нильссона на (Lotus, 6-е место) на ГП Японии '76



Барри Шин (вверху слева, друг Джорджа) выслушивает мнение Ханта о своей езде; Стюарт (внизу) с Джорджем в 1978 году



разные машины и даже писал письма на заводы, где их делают, если мог раздобыть адрес. У меня были фотографии старых Connaught, Vanwall, BRM и тому подобной техники.

КХ: В специальном альбоме, наверное?

ДХ: Да. Но в 17 лет, когда началась гострольная жизнь, я покинул родительский дом, и все это добро потерялось, хотя, уверен, оно до сих пор пылится где-нибудь на чердаке. В те времена денег у меня вообще не было. Добраться до Эйнтри стоило около шиллинга, но мне и это было не по карману. Свою первую гитару, которая стоила пару фунтов, мне пришлось купить в долг. Я не мог позволить себе ни машину, даже старенький Morris Minor, ни мотоцикл, хотя мотоциклами в те времена я увлекался по-настоящему...

КХ: И что, у тебя никогда не было мотоцикла?

ДХ: У всех моих братьев были, но к тому времени, когда я мог себе его позволить, мотоцикл я уже не хотел, хотел машину. К тому времени, когда у меня появились какие-то деньги, мне было уже лет 17-18 — мы тогда играли в Ливерпуле, получая за это на пиво — буквально пару фунтов в неделю. А потом я купил свою первую машину, старый подержанный Ford Anglia.

КХ: А когда это было, не помнишь?

ДХ: Я купил ее у одного моего приятеля, и это было, пожалуй, году в 1961-м или 62-м. В то время я уже вовсю играл рок-н-ролл с Beatles, готовился записывать пластинки и все такое. И если честно, тогда я потерял связь с автоспортом, разве что иногда читал что-то в журналах или видел по ТВ. Мы фактически жили в гостиницах или маши-

нах и годами гастролитовали. Зато теперь я полюбил быструю езду, и у меня всегда было несколько машин. А в последнее время я побывал на разных автодромах. Я не пытаюсь слишком уж быстро ездить, мне просто хотелось понять, что такое гоночный автомобиль. Джон Сертис пытался привлечь Барри Шина к тестам своей команды, и я поехал вместе с Барри. Это было два года назад и речь идет о Surtees TS19.

КХ: На котором ездили Витторио Брамбилла и Патрик Тамбэ?

ДХ: Да, и хотя мне говорили, что это далеко не лучшая машина, но если раньше подобную технику водить не приходилось, то ощущения испытываешь фантастические! Казалось, в поворотах ее колеса просто рыли асфальт. Но я не ехал по-настоящему быстро. Я ведь подписал бумагу, где говорилось, что если я угроблюсь, то Джон в этом не виноват. Он был очень добр. Считаю, мы загнали его в угол и заставили разрешить мне прокатиться. Барри вылез из машины и говорит: «Давай-ка, позволь теперь и Джорджу проехаться». А Джон говорит: «У него же нет комбинезона». Тогда Барри стянул свой огнеупорный комбинезон и фуфайку: «Вот, пожалуйста, он может надеть это».

Так что я натянул его старую потную форму, одолжил шлем у Сертиса, забрался в машину и пообещал не гнать, ведь до того момента я даже пешком по Брэндс-Хетч не ходил и уж тем более не ездил. Джон показал на Mercedes Барри и сказал: «Тогда лучше сядь сначала сюда». Мы понеслись по трассе, и он объяснял: «Здесь поедешь на второй передаче, здесь не давай колесам соскочить с трассы», и так далее. А я пропускать все мимо ушей. Потом сел в машину

Формулы 1 и подумал: что он там говорил? Сначала я выкатился с пит-лейна, стараясь, чтобы мотор не заглох, и это оказалось довольно хитрым моментом: не дать ей заглохнуть, но при этом не допустить пробуксовки. Я выехал на трассу и подумал, как сильно здесь дует... Оказывается, я даже забыл закрыть забрало! Но ощущения были великолепные.

В другой раз в Силверстоуне Барри прокатил меня на Porsche 924. Трасса была пустая, но кругом лежал снег, дело было днем, и я был пассажиром, хотя я это просто ненавижу. Терпеть не могу. Даже если за рулем Джеки Стюарт. Однажды в Бразилии он прокатил меня по Интерлагосу.

А тогда, в Силверстоуне, мы ехали не слишком быстро — это была машина, принадлежавшая автодрому. Барри показал мне все повороты, всю трассу, проехав пять или шесть кругов, а потом я сам проехал пять или шесть кругов. Затем я выехал на трассу на своей машине, и это был смертельный номер. У меня отличная машина, но не для такой трассы...

КХ: Ты говоришь о своем Porsche 911 Turbo?

ДХ: Да. Понимаешь, на больших скоростях, когда ты сбрасываешь газ, она начинает рыскать. А еще у меня закипели тормоза. Но позже в тот же день я прокатился на гоночном 924-м. Годом раньше эта машина участвовала в соревнованиях и уже была подрабита. Мотор мощностью не отличался, но у нее были отличные настройки, каркас безопасности, правильные ремни, и на ней стояли слики. И в ней мне было гораздо удобнее. Повороты она проходила замечательно. Я проехал на ней немало кругов и старался делать это правильно. ▢



Вскоре после этого интервью Шектер (слева) опередил Вильнёва на ГП Монако '79: сбылись надежды Джорджа, и титул в том году достался Джоди; Харрисон накануне старта ГП Испании

1978 года в Хараме (вверху); по мнению Джорджа, лучше всего Ф1 смотреть в Бразилии (Интерлагос, внизу) – Лаффит и Дэпайе (Ligier) впереди Ройтемана и Андретти (Lotus) на старте ГП Бразилии '79

КХ: Сколько времени ты катался?

ДХ: Не могу сказать, сколько времени, но я проехал на той машине около 30 кругов, а это довольно много. И все было здорово. Вот только первый поворот мне никак не удавался – уж и не помню, как он называется (Corse). Но это просто непередаваемое чувство, когда ты доходишь до высшей передачи и на полном газу пролетаешь все эти связки.

КХ: Сколько гонок тебе теперь удастся посещать?

ДХ: По-разному бывает. Все зависит от того, где я и чем занят. В этом году я использовал бразильский Гран При как повод, чтобы отправиться в Бразилию, потому что там я никогда не бывал. Я решил, что хочу туда съездить: гонку посмотреть и, может быть, заодно провести несколько дней на пляже вместе с Эмерсоном Фиттипальди. И мне там понравилось. Интерлагос – отличный автодром. Один из немногих, где с одной точки можно увидеть практически 90 процентов трассы. В этом смысле он не похож на большинство автодромов, где нужно ждать, чтобы хоть что-то увидеть. Здесь же, можно сказать, ты видишь даже слишком много. Ты прямо заходишься от восторга, особенно когда гонка только начинается.

КХ: А любимая трасса у тебя есть?

ДХ: Ну, не знаю... Но как зритель я бы сказал, что Интерлагос – отличная трасса. В Испании мне понравилась Хараме, во Франции – «Поль Рикар» и Дижон. А если обойти трассу с внутренней стороны – этому меня научил Джеки Стюарт, – то сначала во время квалификации можно найти лучшие точки обзора и разные ракурсы. И ты понемногу начинаешь понимать, как машины проходят те или иные отрезки, на каких передачах, начинаешь понимать картину в целом.

КХ: Что тебя привлекает в Формуле 1 прежде всего?

ДХ: Хороший вопрос. Не знаю. Думаю, сами машины. Машины мне нравились с самого детства. А еще, пожалуй, меня привлекает скорость. В каком-то смысле я всегда любил скорость, хотя сейчас смотрю на нее несколько иначе – она очень опасна!

КХ: И кто были твои любимые гонщики?

ДХ: Наверное, Фанхио, потому что в то время он первым добился славы. Но мне всегда нравился и Грэм Хилл, потому что он был истинным англичанином и очень хорошо вписывался в Ф1. И, конечно, мне нравился Джеки. А сегодня, думаю, мне ближе такие гонщики, как Йохен Масс, который, может, никогда не станет чемпионом мира, но он очень хороший человек. Кто-то мне нравится как человек, кто-то – как гонщик, и всем им я желаю... Например, мне бы хотелось, чтобы в этом году чемпионом стал Джоди Шектер.

КХ: Почему?

ДХ: Знаешь, в музыкальном бизнесе ты можешь написать песню, которая станет хитом номер один, а потом твой приятель подвинет тебя с первого места со своей песней. К сожалению, в спорте все по-другому. Но сейчас я говорю о Джоди, потому что он готов к победам, у него для этого есть и машина, и команда, и психологически он уже на вершине. Жиль Вильнёв тоже очень, очень хорош, но он все-таки еще молод и допускает больше ошибок, чем Джоди. У него тоже все складывается неплохо, он выигрывает гонки и отлично выглядит на трассе. Он...

КХ: Ты о ком сейчас говоришь?

ДХ: О Вильнёве. Он хороший гонщик, он выигрывает гонки, но у него все еще впереди (увы, в 1982 году он погибнет). И мне хотелось бы, чтобы сейчас титул достался



Джоди, потому что если не добыть его вовремя, когда ты к этому готов, то потом твои дела пойдут на спад.

КХ: Как у Ронни (Петерсона)?

ДХ: Да, но прошлый год для Ронни складывался удачно (однако в конце 1978 года швед погиб в результате драмы, разыгравшейся на старте ГП Италии)... да и раньше у него были удачные сезоны... Но в свое время я видел, как ему приходилось несладко. Впрочем, я помню и то, как Джоди мучался с...

КХ: ...с шестиколесным Tugrell?

ДХ: Именно. Когда видишь, как гонщики пытаются выбрать подходящий момент, чтобы из команд с неважными машинами перейти в топ-команду, то понимаешь, что это почти невозможно. Иногда такое бывает, как в случае с Марио (Андретти), которому повезло оказаться за рулем победоносного Lotus 79. Кстати, в этом году у многих гонщиков более конкурентоспособные машины, хотя и не у всех. То же самое можно сказать об Алане Джонсе. Сейчас у него по-настоящему хорошая машина (Williams FW07), и это здорово, потому что он уже созрел для побед и, думаю, через год будет в лидерах чемпионата (в 1980-м Джонс действительно выиграл титул).

КХ: На какой машине ты нынче ездишь?

ДХ: Все еще на Porsche 911 Turbo.

КХ: И это все?

ДХ: У меня есть старый Ferrari Dino — маленький Dino Spider, но я предпочитаю Porsche.

КХ: Правда ли, что по территории вокруг твоего дома проложена скоростная трасса?

ДХ: Нет, у меня по саду идет обычная дорожка — по ней ездят трактора и тележки.

КХ: А есть ли у тебя карт или что-то вроде этого?

ДХ: Нет.

КХ: Мне казалось, я где-то читал про твою трассу...

ДХ: Да, но про картинг там не было ничего сказано.

КХ: Там было сказано, что у тебя вокруг дома проложена скоростная трасса.

ДХ: Нет, это обычная дорожка.

КХ: Ты бы хотел, чтобы твой сын Дхани стал гонщиком?

ДХ: Ну, я не знаю. Не думаю. Полагаю, мне бы это не понравилось. В любом случае, до этого еще далеко. К тому времени, как он вырастет, наверное, уже будут гоняться на каких-нибудь ракетах.

КХ: И все же, стал бы ты возражать, если бы он этого захотел?

ДХ: Не думаю, что у меня была бы возможность возражать.

КХ: Это все равно, как если бы твой отец возражал против твоих занятий гитарой.

ДХ: Нет, мой отец всегда меня поддерживал. Но что касается гонок, для начала я хотел бы убедиться, что у сына есть голова на плечах, а потом попытался максимум ему помочь. Если бы он был по-настоящему серьезно настроен, я попытался бы свести его с лучшими людьми, которые могли бы обеспечить наилучшую подготовку.

КХ: А ты не думал о спонсорстве какой-нибудь команды? Ты же вел переговоры с Томом Уокиншоу, который просил \$395 тысяч для BMW.

ДХ: Знаешь, в Англии с ее налогами требуется немало времени, чтобы хоть что-то заработать. Так что раздавать деньги — последнее дело. А здесь надо много денег. Думаю, если бы у меня было 3 миллиона фунтов (в 1979 году это равнялось \$6,4 млн), которые я мог бы раздать, возможно, я нашел бы им лучшее применение, нежели автогонки. ▷





Прославленный
Фанхио на пути к
победе в ГП Монако
1957 года – для
Джорджа он был
первым и самым
великим героем Ф1

КХ: Например?

ДХ: Помогал бы голодающим.

КХ: Тоже правильно.

ДХ: И все же, если бы с этим не было связано столько проблем и у меня были три миллиона фунтов, я, возможно, и вложил бы их в Ф1. Чтобы создать по-настоящему хорошую команду, как раз столько и нужно.

КХ: И у тебя есть эти деньги?

ДХ: Нет. Но ты же понимаешь – тут пришлось бы привлекать и чужие деньги тоже.

КХ: А как насчет мотогонок?

ДХ: Нет, этим я бы не стал заниматься. Впрочем, я помог Стиву Пэрришу (*британский чемпион-мотогощик 1978–79 гг.*), который выступал за команду Suzuki, но они его уволили. Я немного знаю Стива через Барри и в свое время предложил ему обратиться, если понадобится какая-то моя помощь. И дал ему какие-то деньги – зато теперь он снова ездит за Suzuki.

КХ: Давай сменим тему: ты продолжаешь записываться?

ДХ: Два месяца назад я выпустил альбом (*который назывался «George Harrison»*), а в конце года я собираюсь снова сочинять и записывать песни.



Колин Чепмен, Грэм Хилл (по мнению Джорджа, «истинный английский джентльмен»), Кит Грин (принявший участие в единственной гонке) и Джордж Монако'66; Эмо Фиттипальди (внизу), Дхани – сын Джорджа – и сам Джордж в 1994 году



КХ: Занимаешься ли ты благотворительностью – ты ведь не случайно упомянул голодающих?

ДХ: Занимаюсь, и довольно много.

КХ: В какой области?

ДХ: Ты помнишь, был концерт в помощь Бангладеш, и тогда мною был создан фонд, куда я перечислил деньги от продажи одного из моих альбомов. Я передал туда и гоночары, и авторские права, поэтому средства продолжают поступать, и я трачу их на различные нужды.

КХ: Ты все еще увлечен индийской культурой? Что ты можешь сказать о той вере, которую сегодня исповедуешь?

ДХ: На самом деле это что-то вроде способа включить свет, который есть внутри тебя, понимаешь? Ведь даже если ты знаешь, что свет включить можно, но не знаешь, где выключатель, то так и останешься в темноте. А мне повезло, я этот выключатель нашел. И это лишь способ зацепиться за что-то основательное, что остается неизменным на фоне остального мира, который постоянно меняется вокруг тебя. В основном то, во что я верю, основано на индуизме – он мне по-настоящему близок.

КХ: Спасибо, Джордж... **F1**

“Будь у меня 3 миллиона фунтов (по меркам 1979 года – \$6,4 млн), может, я и вложил бы их в Формулу 1 – чтобы создать хорошую команду, как раз столько и нужно”



Хотите – верьте,
хотите – нет,
но это Монако,
1968 год.
Макларен
проходит
шпильку Loews –
вокзал в то время
уже снесли,
а отель еще
не построили

САМ СЕБЕ КОНСТРУКТОР

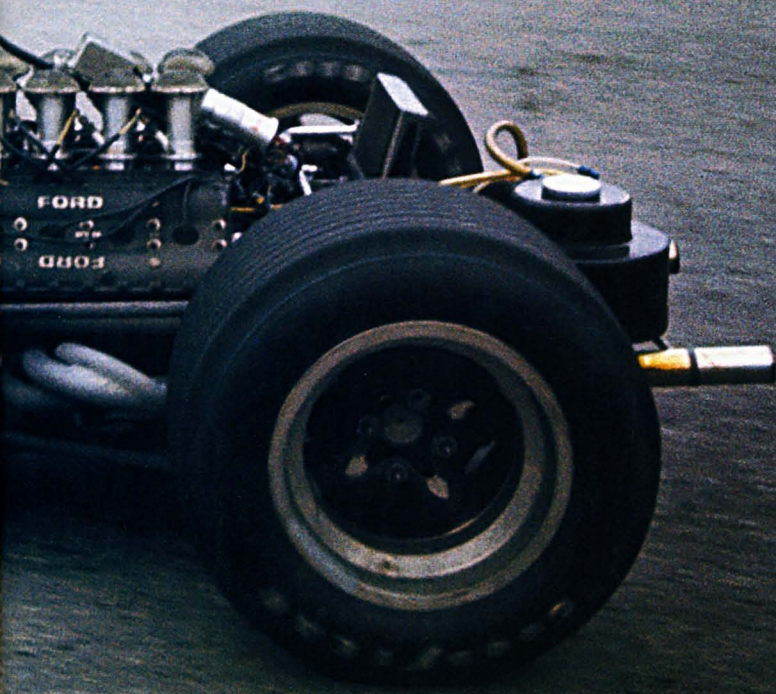
О, это была особая когорта подлинных энтузиастов, гонщиков, выступавших в Ф1 на машинах собственной постройки! Но побед добились лишь трое: Брэбем, Макларен и Герни

Текст Крис Уиллоуз

Помню, 7 июля 1966 года из свежего номера Motoring News я узнал о том, что Джек Брэбем выиграл первую гонку на машине, носившей его собственное имя. Ту давнюю победу «Блэк Джека», одержанную в Реймсе, можно считать чуть ли не чудом, а уж когда на Brabham BT20 австралиец завоевал свой третий титул, он обеспечил себе место в Пантеоне славы. Подобного подвига Ф1 еще не знала и, можно не сомневаться, повторить его не удастся никому.

В истории автогонок достаточно примеров, когда гонщики сами строили машины и выступали на них, но вот в Ф1 подобных случаев немного. Еще меньше тех, кто добился хоть какого-то успеха, а некоторые попытки вообще были смехотворными. Но очки за рулем собственных машин удалось завоевать лишь шестерым, и только трое выиграли хотя бы один Гран При: Джек Брэбем, Брюс Макларен и Дэн Герни. И так, речь пойдет о гонщиках, самостоятельно, за свои деньги проектировавших и создававших машины Ф1, на которых приняли участие хотя бы в одном чемпионате мира FIA (начиная с 1950 года).

Введение в 1961 году 1,5-литровых моторов открыло перед ними широчайшие возможности. Джон и Чарльз Куперы совершили революцию, первыми перейдя на заднемоторную компоновку, которую потом переняли и топ-команды, и Брэбем выиграл для них чемпионаты 1959 и 1960 годов. Благодаря доступности моторов Coventry Climax и (в меньшей степени) BRM честолюбцы получали билет в мир Ф1. А когда звезда Соорет начала закатываться, Брэбем и его земляк Рон Торанак по-



строили первую машину MRD для Формулы Junior, а потом, к середине 1962 года, первую машину для Формулы 1 — Brabham BT3. Джеку были присущи качества настоящего волевого спортсмена и толкового инженера. Рон Торанак был мастером по части изящных, но при этом простых и практичных технических решений. В последних четырех гонках сезона-1962 новая машина, покрашенная в бирюзовый и золотой цвета, заняла два четвертых места, за которыми последовали две победы, одержанные Джеком в незачетных гонках 1963 года, и три подиума, которые он поделил с Дэном Герни.

В следующем году, меньше чем через 24 месяца с того дня, как появился первый Brabham Ф1, Герни выиграл Гран При на машине этой марки на трассе в Руане, затем последовала еще одна победа — в Мехико. Джек тем временем выиграл гонку Эйнтри-200 и International Trophy, хотя победить в официальном ГП ему не удалось.

Настоящий прорыв произошел, когда в 1966-м в Ф1 вместе с 3-литровыми моторами вернулась истинная мощность. Многие ожидали, что доминировать будет новая Ferrari с мотором V12, которая была в распоряжении Джона Сертиса, но Брэбем и Торанак считали иначе. Консервативный, но надежный Repco V8, сделанный на базе двигателя Buick 50-х годов, они установили на шасси, представлявшем собой пространственную раму, а не монокок, мода на которые уже пошла от Lotus. Кстати, то шасси отличала отменная управляемость.

В день своего 40-летия, накануне ГП Голландии'66, Джек вышел на стартовое поле с искусственной бородой и элегантной тростью. Победа в той гонке стала третьей подряд, а двумя неделями позже на Нюрбургринге, выиграв еще один ГП, он обеспечил себе третий чемпионский титул. И все эти победы были добыты на машине, носившей его имя.

В 1967-м Денни Халм выиграл титул на Brabham BT24 — второй подряд для команды Брэбема, а сам Джек в том году одержал еще две победы. Последним сезоном, который он провел в качестве гонщика, стал чемпионат-1970. За рулем BT33, уже монокока по конструкции, в ЮАР 44-летний Брэбем одержал свою последнюю победу в ГП.



Пик карьеры Брэбема в Ф1: победа в ГП Франции'66 в Реймсе (вверху)

В день своего 40-летия, накануне ГП Голландии'66, Джек вышел на стартовое поле с элегантной тростью

Его пример вдохновил нескольких современников, самыми известными среди которых были Брюс Макларен, Джон Сертис, Крис Эймон и Грэм Хилл.

Макларен появился в Европе вслед за Брэбемом и в 1959-м вместе с ним выступал в команде Cooper. В 22 года Брюс выиграл

в Себринге, став самым молодым победителем ГП. Он оставался верен Cooper до 1965 года, но смог выиграть на этих машинах еще только 2 гонки. В 1963-м Брюс уже со своей командой начал выступать в серии Tasman и в гонках спортпрототипов. Эти машины, одержавшие 56 побед в серии Can-Am, принесли



1967 год складывался для Брюса Макларена (вверху) непросто: ему довелось выступать не только на своих машинах, но и на Eagle Дэна Герни

новозеландцу успех не только спортивный, но и коммерческий. Но Макларен стремился к победам в Ф1, гоняясь на смелой по конструкции машине M2B с моторами Serenissima и Ford, созданной Робином Хёрдом в 1966-м. Успеха это не принесло, и к 1967 году был построен McLaren M4 F2, на котором до появления моторов Bourne V12 стояли старые BRM объемом 2,2 л. И хотя на McLaren M5A едва не был выигран ГП Канады, проходивший под дождем, уже было очевидно, что для побед необходим мотор вроде Cosworth DFV.

Поэтому к чемпионату-1968 для себя и для Халма Брюс построил M7 с двигателем Cosworth. Этим ярко-оранжевым машинам была уготована более счастливая судьба: они заняли 1-е и 2-е места на International Trophy в Силверстоуне, после чего принесли Брюсу победу в Спа и еще две, добытые Денни.

В 1970-м Брюс погиб во время тестов в Гудвуде, но с тех пор его команда остается одним из ведущих игроков Ф1.

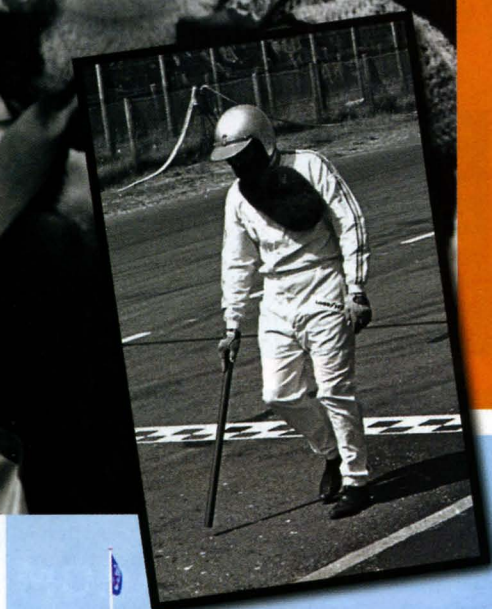
В те же годы, когда Макларен пробивался к вершинам успеха в Ф1, долговязый калифорниец Дэн Герни тоже начал строить свои машины — под маркой Eagle. Он создал команду All American Racers и на ГП Бельгии '66 выставил Eagle T1G — возможно, самый красивый гоночный автомобиль из когда-либо построенных. Сине-белая машина выглядела весьма агрессивно, и уже спустя три недели Дэн завоевал на ней первые очки, заняв 5-е место в Реймсе, хотя 2,7-литровый Climax был для нее явно слабоват.

В Монце и еще в двух гонках Дэн использовал мотор Weslake V12, который еще нуждался в доводке, но на ГП Мексики вернулся к старому Climax и вновь был 5-м.

1967 год машины Eagle начали успешно, заняв 1-е и 3-е (Ричи Гинтер) места в Гонке чемпионов. Но затем весь сезон они отличались ненадежностью; исключением было 3-е место в Канаде и славная победа в Спа спустя лишь неделю после того, как Герни выиграл Ле-Ман за рулем Mk4 Ford GT40.

Но к 1968 году проект Eagle забуксовал. Машины Герни сошли во всех гонках, кроме Нюрбургринга (9-е место), и к середине сезона команда ушла из Ф1, но потом долго и успешно выступала в CART (победа в Indy 500) и серии IMSA (Международной автогоночной федерации).

Брэбем, Макларен и Герни занимают особое место, поскольку они были единственными гонщиками в истории Ф1, добившимися побед в ГП на машинах собственной постройки.



По пути на старт ГП Голландии Джек (врезка вверху) дурачился, а потом выиграл с преимуществом в круг (внизу)



Возможно, это самая красивая машина Ф1; Eagle взяли неплохой старт; в Монако в 1967 году Герни сошел (справа)





В 1974-м за рулем Lola Хилл (вверху) завоевал последнее очко в карьере; в 1976-м в Лонг-Бич Фиттипальди (внизу) был 6-м

Поименный список

В истории Ф1 было два периода, благоприятных для гонщиков-конструкторов.

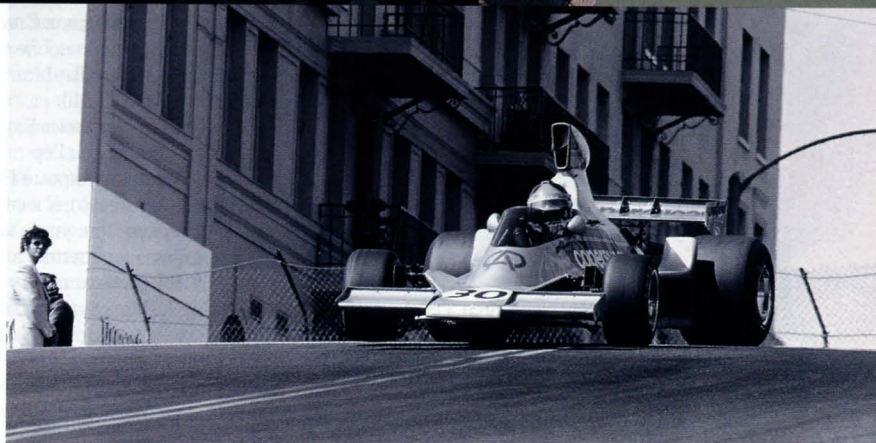
Первый длился с 1950 по 1953 год, когда на старт выходило немного участников, а в правилах почти не было ограничений: в те послевоенные времена чуть ли не любой желающий мог поместиться силами с автогоночной элитой. Большинство любителей выступало на переделанных машинах предвоенной постройки, место которым было, скорее, на свалке.

Второй пришелся на 60–70-е, когда появились доступные моторы – от

Coventry-Climax и BRM до Cosworth. Вот полный список «самодельщиков» с указанием количества ГП, в которых они хотя бы были допущены на старт:

Билл Эстон (Aston Butterworth)
1952 – 1 старт
Джордж Абекассис (HWM)
1951–52 – 2 старта
Лэнс Ревентлоу (Scarab)
1960 – 1 старт
Брайен Нэйлор (JBW-Maserati и JBW-Climax)
1959–61 – 5 стартов
Дуг Серруриер (LDS)
1962–63 – 2 старта

Петер де Клерк (Alfa Special)
1963–65 – 2 старта
Крис Эймон (Amon AF1)
1974 – 1 старт
Сильвио Мозер (Bellasi F1)
1970–71 – 2 старта
Вилсон Фиттипальди (Copersucar-Fittipaldi FD01/02/03)
1975 – 10 стартов
Джон Николсон (Lynca 006)
1975 – 1 старт
Дэвид Пэрли (Lec CRP 1)
1977 – 3 старта
Артуро Мерцарио (Merzario A1/A2)
1978–79 – 10 стартов
Эктор Ребаке (Rebaque HR100)
1979 – 1 старт



В 1964-м Сертис (справа) стал чемпионом, выступая за Ferrari, а за рулем своей TS добывал очки в 1971 и 1972 гг.



Джон Сертис после страшной аварии за рулем Ferrari несколько лет выступал за Cooper, BRM, Honda и McLaren, а потом тоже последовал примеру этой тройки. Surtees TS7/9 с мотором Cosworth DFV вышел на старт ГП Великобритании '70. К концу года в активе Джона были победа в незачетной гонке в Оултон-парке и 5-е место в ГП Канады. В 1971-м он тоже заработал очки, а потом вышел в отставку, продолжая руководить своей командой, за которую выступали такие талантливые гон-

щики, как Майк Хэйлвуд и Карлус Пас.

Грэм Хилл тоже смог попасть в этот клуб избранных, хотя и не без труда. После жуткой переделки на трассе Уоткинс-Глен 1969 года он выступал за Роба Уокера, а потом за Brabham, после чего, в 1973-м, создал команду Embassy, купив шасси Shadow. Но в 1974-м уже на новой Lola T370 он завоевал последнее в карьере очко, придя 6-м в ГП Швеции. Машина 1975 года уже называлась Hill GH1 и неплохо выглядела, но сам Хилл

вскоре перестал выступать, пригласив в команду перспективного Тони Брайза. И когда они уже были на пороге настоящего прорыва, весь состав команды погиб в авиакатастрофе.

Шестым и последним в этой когорте был Эмерсон Фиттипальди. После блестящей карьеры в Lotus и McLaren, выиграв два титула, Эмерсон шокировал гоночный мир, когда в 1976-м перешел в команду Copersucar, принадлежавшей его брату Вилсону. Тот мало чего добился за рулем своей FD01, сконструиро-

ванной Ричардом Дивилой, но FD04 была уже лучше, и на ней Эмо трижды занимал 6-е места. Вилсон, тоже вошедший в число тех, кто гонялся на собственных машинах, закончил выступать в 1975-м, но Эмерсон продолжал до 1980-го. За 5 лет он заработал для Copersucar 37 очков, после чего снискал лавры в Indycar.

Между 1951 и 1980 гг., от Джорджа Абекассиса до Эмерсона Фиттипальди, было еще немало гонщиков, пытавшихся добиться успеха за рулем собственных машин. Эта цель манила, словно Священный Грааль, погна за которым для большинства из них закончилась крушением надежд и финансовым крахом. И только шестерым удалось чего-то достичь. А Джек Брэбем стал первым гонщиком, удостоенным рыцарского титула – теперь вы знаете за что. **FO**

Попытка достичь этой заманчивой цели для большинства из них закончилась крушением надежд и финансовым крахом

Гран При БАХРЕЙНА

НАЧАЛО

Чемпионат мира Формулы 1

1-й этап
САХИР, 12.03.06

Тьяго Монтейру и Морис Хэмилтон



ГОНКА
СТАРТ СЕЗОНА



Ультрасовременный автодром вырос
посреди безжизненной пустыни

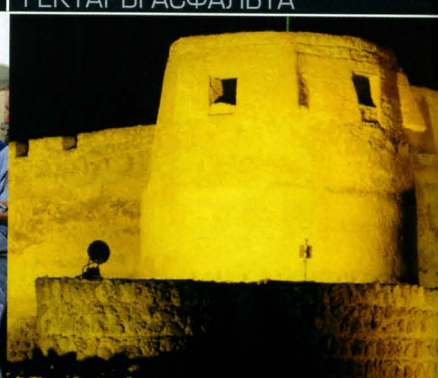
ТРАССА
ЛИШЕННАЯ ОБАЯНИЯ



Трулли придал Toyota мощный
импульс на старте сезона 2005 года

ПОКРЫТИЕ
ГОРЯЧЕЕ И ПЫЛЬНОЕ

ОКРУЖЕНИЕ
ГЕКТАРЫ АСФАЛЬТА



Формула 1 начинает свое мировое
турне с Персидского залива

ГЛАЗАМИ ГОНЩИКА: ТЬЯГО МОНТЕЙРУ

Песчаная буря в храме автоспорта

До прошлогодней гонки мне очень хотелось попасть в Бахрейн, потому что прежде не доводилось бывать на Ближнем Востоке. Все мои ожидания оправдались: здесь живут как очень богатые, так и очень бедные люди. Это видно по архитектуре, улицам, по всему. Было солнечно и очень жарко, около 42°C, а воздух настолько сухой, что тяжело дышать. Мне не удалось толком посмотреть город, но по ночам жизнь здесь явно бурлит, даже несмотря на сухой закон. Хотя, как говорят наши механики, найти спиртное совсем нетрудно!

Проехав от города 20–30 минут, видишь потрясающий храм автоспорта, вокруг которого ничего нет. Инфраструктура, паддок, боксы – все на самом современном уровне.

Трасса вовсе не такая плоская, как может показаться. Здесь есть несколько спусков и подъемов, что создает дополнительные сложности. Большинство поворотов – слепые. Они то расширяются, то становятся уже, и это делает их весьма коварными. Пример – эски, самый, пожалуй, интересный участок трассы, да и всего чемпионата. Год назад в этом месте расширили асфальтовую дорожку. Тут приходится тормозить с пятой или шестой передачи.

Следующий участок практически плоский, но и там немало сложных мест. Скажем, очень-очень медленные первый и десятый повороты и напротив – быстрые, вроде 11-го и особенно 12-го. Славная смесь! Бахрейн не относится к моим любимым трассам, поскольку здесь мне довелось столкнуться с сильным зернением шин, и к тому же постоянно барахлил тракшн-контроль.

Первый поворот позволяет обгонять, так же как и четвертый. В десятом можно рискнуть, но только если ты держишься очень близко к сопернику.

Новые 2,4-литровые «восьмерки» будут на этой трассе к месту. Год назад многие повороты приходилось идти почти «в пол», теперь же можно не осторожничать. Новые машины гораздо лучше управляются – можно ждать роста скоростей. Ведь если шасси хорошо сбалансировано, в поворот можно входить на большей скорости.

“ Эски – самый
интересный участок
трассы, а может,
и всего чемпионата ”

Знаете ли вы, что...

Впервые после Гран При Германии 2002 года на старт выйдут 22 гонщика. Причем и в том, и в другом случае двое из них – на Arrows A23!

Gulf Air ГП Бахрейна
10–12 марта 2006

Длина круга 5,412 км

Протяженность дистанции

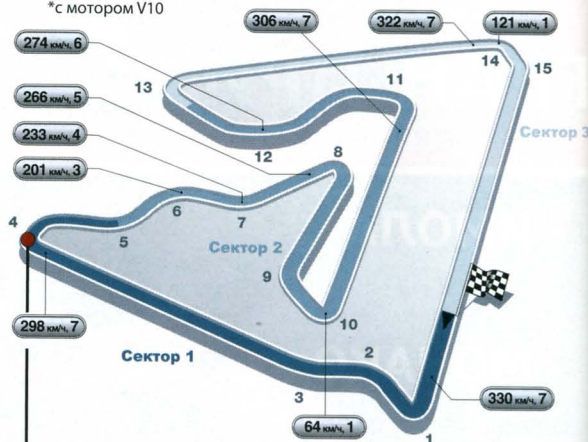
57 кругов = 308,238 км

Победитель-2005 Фернандо Алонсо (Renault)

Рекорд круга в гонке 1:31,447*

Педро де ла Роса (McLaren), 2005

*с мотором V10



Понаблюдайте за...

...4-м поворотом. Медленный вираж после
длинной прямой так и провоцирует на обгоны



СТАТИСТИКА

	2001 ГОДА	2002 ГОДА	2003 ГОДА	2004 ГОДА	2005 ГОДА	2006 ГОДА	2007 ГОДА
Фернандо Алонсо	-	-	-	-	16	6	1
Джанкарло Физикелла	-	-	-	-	11	11	10
Кими Райккёнен	-	-	-	-	19	С	9
Хуан Пабло Монтойя	-	-	-	-	3	13	-
Михаэль Шумахер	-	-	-	-	1	1	2
Фелипе Масса	-	-	-	-	13	12	7
Ральф Шумахер	-	-	-	-	4	7	6
Ярно Трулли	-	-	-	-	7	4	3
Марк Уэббер	-	-	-	-	14	8	5
Нико Росберг	-	-	-	-	-	-	-
Рубенс Баррикелло	-	-	-	-	2	2	20
Дженсон Баттон	-	-	-	-	6	3	11
Дэвид Култард	-	-	-	-	10	С	14
Кристиан Клин	-	-	-	-	12	14	7
Ник Хайдфельд	-	-	-	-	18	15	4
Жак Вильнёв	-	-	-	-	-	-	15
Тьяго Монтейру	-	-	-	-	-	-	16
Кристиан Алберс	-	-	-	-	-	-	18
Витантонио Лиуцци	-	-	-	-	-	-	-
Скотт Спид	-	-	-	-	-	-	-
Такума Сато	-	-	-	-	5	5	13
Юдзи Иде	-	-	-	-	-	-	-

С - Сход



Кто заработал очки в '05?

- 1 Фернандо Алонсо**
Renault R25 1 ч 29:18,531 (207,082 км/ч)
- 2 Ярно Трулли**
Toyota TF105 +13,409
- 3 Кими Райккёнен**
McLaren-Mercedes MP4-20 +32,063
- 4 Ральф Шумахер**
Toyota TF105 +53,272
- 5 Педро де ла Роса**
McLaren-Mercedes MP4-20 +1:04,988
- 6 Марк Уэббер**
Williams-BMW FW27 +1:14,701
- 7 Фелипе Масса**
Sauber-Petronas C24 -1 круг
- 8 Дэвид Култард**
Red Bull-Cosworth RB1 -1 круг

ЧТО БУДЕТ



Жара без теплоты

Сезон Ф1, бывало, стартовал в лубопытных местах, но чтобы в центре пустыни... Увы, трассе в Сахире недостает харизмы. Гоночный комплекс великолепен, все здесь соответствует высочайшим стандартам, вот только нет того ощущения теплоты и товарищества, к которому мы так привыкли в Мельбурне.

Алонсо в 2005-м сдержал натиск
Михаэля на первых кругах, а когда немца подвела машина – умчался к победе



Но здесь тоже нужно зарабатывать очки, и успех в дебютной гонке невероятно важен, как помнят в Renault по 2005 году, ведь он позитивно сказывается на команде по ходу всего сезона.

Бахрейнское кольцо весьма коварно, оно не позволяет расслабляться ни гонщикам, ни инженерам. Из 15 поворотов – шесть левых и девять правых. Наиболее сложна связка быстрого левого (9-й поворот) и шпильки (10-й). Разогнавшись на подъеме от восьмого поворота, гонщики достигают 260 км/ч, а в том самом месте, где уже надо начинать торможение до 70 км/ч, трасса уходит вниз и поворачивает влево. Здесь, в лучшем случае, блокируется левое переднее колесо, а в худшем – гонщика ждет прогулка по огромной заасфальтированной зоне безопасности.

Стоит обратить внимание и на другие моменты. К примеру, на поиск компромисса между жизненно важной прижимной силой и скоростью в конце длинной стартовой прямой. Трасса в Сахире непростая во всех отношениях. Вот только особым шармом она похвастать не может.

Морис Хэмилтон



Где остановиться

HILTON DUBAI CREEK
Beniyas Road,
PO Box 33398,
Dubai

Тел.: +971 (0) 4 227 1111

E-mail info_dubai_creek@hilton.com

Сайт www.dubai-creek.hilton.com

О ГОСТИНИЦЕ

Небольшой и стильный отель, расположенный в бухте Дубая, – отличное место для остановки до и после гонки, ведь авиаперелет отсюда до Бахрейна недолог. Все 154 комнаты сочетают уют с потрясающими видами на бухту и город. Отель находится всего в паре минут ходьбы от торговых центров, кинотеатров и престижного гольф- и яхт-клуба Dubai Creek.

Hilton Dubai Creek предлагает не имеющую аналогов концепцию обеденной зоны: пивной зал Glasshouse Mediterranean Brasserie и Verre, прекрасный ресторан Гордона Рамсея.

БАРЫ И РЕСТОРАНЫ

Verre – это для отеля знаковый ресторан. Он первым среди небританских ресторанов Гордона Рамсея получил три звезды – высочайшую оценку от Michelin. Его дизайн – пример неброской элегантности, в котором доминирующим элементом являются стеклянные панели, расположенные по периметру комнаты и подсвеченные крохотными цветными лампочками. С этим контрастирует минимализм белого фарфора и простых столовых приборов из серебра. В Verre вы сможете насладиться всеми прелестями современной кухни.

Бар Issimo Martini, также расположенный в Hilton Dubai Creek, – одно из самых модных мест города. Какой бы martini или коктейль на его основе вы не предпочитали, в Issimo вы сможете его найти.



ПОСЕТИТЕ HILTONRACING.COM

ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ ФОРМУЛЫ 1, НОВОСТИ ОТ MCLAREN MERCEDES И ОТЛИЧНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ HILTON

Гран При МАЛАЙЗИИ

НАНАНУНЕ

Чемпионат мира Формулы 1

2-й этап

СЕПАНГ, 19.03.06

Тьяго Монтейру и Морис Хэмилтон



ПОВОРОТЫ
БЫСТРЫЕ

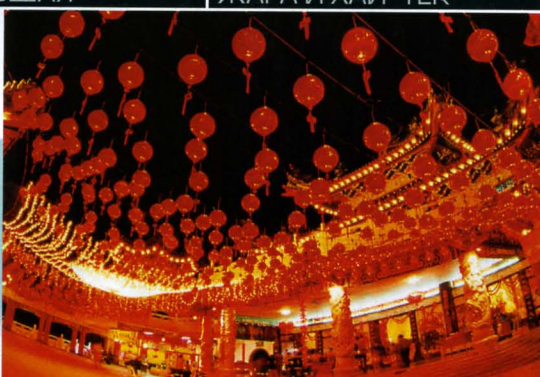
ДИСТАНЦИЯ
НАИБОЛЬШАЯ

ОБСТАНОВКА
ЖАРА И ХАЙ-ТЕК

ТРАССА
ОТКРЫТЫЕ ПРОСТРАНСТВА



Алонсо не мог пить во время прошлой гонки – и результат налицо



Роскошь, свет фонарей в ночном небе подчеркивает атмосферу Востока



Сепанг '05 показал, что Михаэль уже не располагал лучшей машиной



ГЛАЗАМИ ГОНЩИКА: ТЬЯГО МОНТЕЙРУ

Быстрые повороты проверяют гонщиков на прочность

Мне очень нравится эта трасса. Я бы включил ее в тройку лучших. Почему? Она быстрая и напоминает мне Спа – как раз в моем вкусе.

Сепанг очень требователен к гонщику. Это была вторая гонка в 2005-м, и нам пришлось нелегко. Не думаю, что мы были готовы к ней физически. Прямые здесь не слишком быстрые – лишь чуть больше 300 км/ч, – но зато много скоростных поворотов. Большинство проходит на скорости за 200 км/ч, и это по-настоящему впечатляет.

Здесь крайне важен хороший баланс и уверенный вход в повороты, ведь частенько приходится поворачивать и тормозить одновременно – это непросто для машины.

Первые оказавшись на Сепанге, я наделал немало ошибок в поиске траектории – но только так и учишься. Повороты вроде 11-го и 14-го «слепые» – точку торможения и входа в поворот приходится выбирать из множества вариантов, доверяя своим инстинктам. Впрочем, на столь широкой трассе есть несколько возможных траекторий. Настройки найти непросто, и приходится идти на компромиссы. В погоне за скоростью можно все растерять в быстрых поворотах и на торможениях. Машине здесь нужна большая прижимная сила.

Больше всего мне нравится участок, включающий 5-й и 6-й повороты: он проходит по-настоящему быстро, на пятой или даже шестой передаче. Труднее всего, пожалуй, тормозить перед 14-м поворотом. Именно там у меня в прошлом году «кончились» тормоза. Приходится одновременно давить на педаль и крутить руль. 13-й поворот хочется проходить в пол, но если будешь делать это постоянно, то скоро останешься без тормозов.

Год назад после Австралии я отправился на каникулы, а затем приехал в Куала-Лумпур пораньше, чтобы поработать в зале и привыкнуть к жаре и влажности. К сожалению, в город я выбрался только раз – на PR-мероприятие. Он изумителен! Мы побывали на рынках и в башнях Petronas. В этом году хочу посмотреть город еще раз. Гран При плохи лишь тем, что ты сидишь в четырех стенах и все, что можешь увидеть, – это отель возле трассы.

Часто приходится поворачивать и тормозить одновременно, что непросто для машины

Знаете ли вы, что...

За последние четыре года на Сепанге побеждали четыре разных гонщика из четырех разных команд – и даже моторы у них были разные! Для Кими Райккёнена победа в 2003 году стала первой в карьере

Petronas ГП Малайзии
17–19 марта 2006

Длина круга 5,543 км

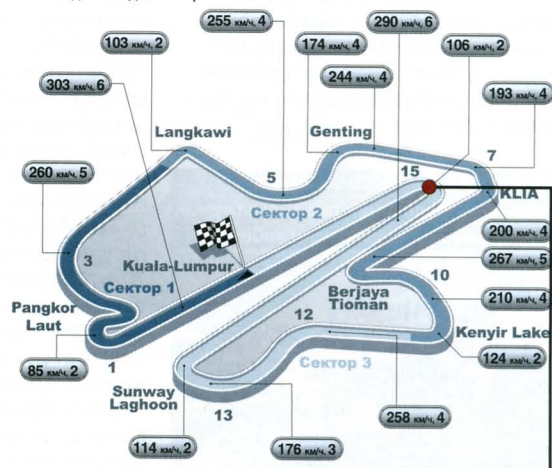
Протяженность дистанции 56 кругов = 310,408 км

Победитель-2005 Фернандо Алонсо (Renault)

Рекорд круга в гонке 1:34,223*

Хуан Пабло Монтойя (Williams-BMW), 2004

*данные для моторов V10



Следите за... последней шпилькой – в 2005-м там не смогли развезти Марк Уэббер и Джанкарло Физикелла



СТАТИСТИКА

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Фернандо Алонсо	21	13	-	-	1	3	19	7	1
Джанкарло Физикелла	16	С	9	13	14	С	12	11	3
Кими Райккёнен	14	С	5	С	7	1	5	С	6
Хуан Пабло Монтойя	6	С	2	2	8	12	4	2	11
Михаэль Шумахер	1	1	1	3	3	6	1	1	13
Фелипе Масса	-	-	14	6	-	-	11	8	14
Ральф Шумахер	3	5	4	1	17	4	7	С	5
Ярно Трулли	5	8	12	С	2	5	8	5	2
Марк Уэббер	-	-	21	С	16	С	2	С	4
Нико Росберг	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Рубенс Баррикелло	2	2	3	С	5	2	3	4	12
Дженсон Баттон	17	11	8	4	9	7	6	3	9
Дэвид Култард	8	3	6	С	4	С	9	6	8
Кристиан Клин	-	-	-	-	-	-	13	10	7
Ник Хайдфельд	11	С	7	5	6	8	15	С	10
Жак Вильнёв	7	С	13	8	12	С	-	-	16
Тьяго Монтейру	-	-	-	-	-	-	-	18	12
Кристиан Алберс	-	-	-	-	-	-	-	19	13
Витантонио Лиуцци	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Скотт Спид	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Такума Сато	-	-	15	9	-	-	20	15	НС
Юдзи Иде	-	-	-	-	-	-	-	-	-

С - Сход; НС - Не стартовал



Кто заработал очки в '05?

- 1 Фернандо Алонсо**
Renault R25 1 ч 31:33,736
(203,407 км/ч)
- 2 Ярно Трулли**
Toyota TF105 +24,327
- 3 Ник Хайдфельд**
Williams-BMW FW27 +32,188
- 4 Хуан Пабло Монтойя**
McLaren-Mercedes MP4-20 +41,631
- 5 Ральф Шумахер**
Toyota TF105 +51,854
- 6 Дэвид Култард**
Red Bull-Cosworth RB1 +1:12,543
- 7 Михаэль Шумахер**
Ferrari F2004 +1:19,988
- 8 Кристиан Клин**
Red Bull-Cosworth RB1 +1:20,835



Где остановиться

HILTON KUALA LUMPUR
3 Jalan Stesen Sentral,
Kuala Lumpur Sentral,
Kuala Lumpur, Malaysia

Тел.: +60 (0) 3 2264 2264

E-mail kuala-lumpur@hilton.com

Сайт www.kuala-lumpur.hilton.com

О гостинице

Недавно Hilton Kuala Lumpur была признана лучшим бизнес-отелем Азии. Гостиница высится над парком Lake Gardens и входит в комплекс KL Sentral – транспортного сердца столицы. Поезд-экспресс доходит до международного аэропорта всего за 28 минут.

В каждом из 510 номеров есть плазменный телевизор с диагональю 100 см, «дождевой» душ и роскошная мебель. Кроме того, здесь самый большой в стране бассейн, двухъярусный фитнес-центр, а на 34-м этаже расположен зал релаксации.

Бары и рестораны

Новая концепция Studio: пять ресторанов и два бара – разные кухни под одной крышей. В Senses заправляет малайзийский кулинарный «Папа», шеф-повар Чеон Лю, который создает дружелюбную, приятную и непринужденную атмосферу. Ресторан Chynna предлагает как традиционные, так и современные кантонские деликатесы, а Iketeru готов порадовать всей полнотой японской кухни. Zeta – лонж-бар №1 в Куала-Лумпуре – отличается уникальной живой музыкой в стиле R&B, неодажом, латинскими мотивами и не только.

ЧТО БУДЕТ



Битва с мощностью

Время скрестить пальцы – или что там делают моторостроители. Дело даже не в том, что для моторов эта гонка будет второй, – главное, где была первая! Бахрейнская жара и пыль – не лучшие друзья двигателей, к тому же в Малайзии им предстоит пройти самую длинную дистанцию в сезоне (310,408 км).

Безусловно, Сепанг не отнесешь к числу моторных трасс. Дроссельная заслонка полностью открыта на протяжении 55% круга, но так как по-настоящему медленных поворотов здесь нет, то можно «поиграть» оборотами. Другое дело, что

прохождение виражей на скорости 225 км/ч с частично открытым дросселем весьма и весьма сказывается на состоянии поршней.

Не стоит блистать остроумием, говоря: можно не волноваться, в нынешнем сезоне поршней всего восемь вместо прежних десяти. Мотористы просто не поймут того, кто шутит над тем, чему они посвящали все свое время на протяжении последних 12 месяцев. В подавляющем большинстве команды перешли на V8, шагнув в неизведанное. Конечно же, проведено множество испытаний, но ничто не сравнится с ощущениями гонщика, в пылу схватки выжимающего из мотора все.

Наконец, еще одно обстоятельство. Это одна из самых жарких гонок сезона. Помните, как комбинезон Фернандо Алонсо превратился из голубого в темносиний в 2005-м. Он не мог пить воду, но все равно поднялся на вершину подиума. Именно эта нацеленность на успех вкупе с надежностью Renault и наложила отпечаток на весь оставшийся сезон. И в этом году Малайзия может также оказаться очень показательной в этом смысле.

Морис Хэмилтон

В дыму: год назад оба мотора Honda взорвались уже на третьем круге гонки. Дебют Энты Дэвидсона в В.А.Р вышел коротким



ПОСЕТИТЕ HILTONRACING.COM

ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ ФОРМУЛЫ 1, НОВОСТИ ОТ MCLAREN MERCEDES И ОТЛИЧНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ HILTON



Как на духу...

Слово Эдди Джордану...

Сегодня мало кто сомневается: если год для Михаэля Шумахера сложится удачно — он оставит спорт. Вопрос в том, как все-таки сложится этот сезон? Играл бы я на тотализаторе, честное слово, поставил бы на Шуми. Думаю, он должен выиграть чемпионат, и я сейчас объясню, почему.

Во-первых, изменились правила. Ferrari — мастера приспосабливаться к таким вещам, а замена шин на руку Bridgestone. В этом сезоне команда еще больше будет работать на Шумахера, ведь контракты всех первых лиц Ferrari заканчиваются в конце года и об их продлении ничего не слышно: Жан Тодт, Росс Брон, Рори Бёрн и сам Михаэль — все они уходят. И, разумеется, хотят сделать это на высокой ноте, мечтая о грандиозном финале-апофеозе.

Скорее всего, главные противники Шуми — гонщики McLaren и Renault. Но что бы ни говорили боссы Renault, у меня такое чувство, что надолго эта команда в Ф1 не задержится. Тогда все логично: Фернандо Алонсо заранее продался McLaren, поскольку ему разрешили это сделать. Я лишь надеюсь, что будущий владелец Renault сможет предпринять некие шаги, чтобы предотвратить отток ценных кадров.

McLaren в 2005-м выиграла большинство гонок, и ей, конечно, было обидно упустить титул. Сейчас в Уокинге царят воинственные настроения, все полны решимости взять реванш,

тем более что машина у них хорошая. Впрочем, не все так просто. Ньюи из команды ушел, более чем тесные отношения с Michelin подходят к концу, и еще вопрос, будут ли французы напоследок напрягаться, занимаясь новыми разработками.

Да, Рон Деннис умеет находить выход из трудных ситуаций, но как он выкрутится на этот раз? Ведь одному из его гонщиков придется уступить место Алонсо (скорее всего, Монтойе: им вполне могут заинтересоваться в Ferrari), а это нарушит ту самую преемствен-

“У Михаэля есть машина, шины, команда, а также исключительный талант, чтобы вернуться на Олимп”

ность, на которой зиждется успех команды.

В общем, все складывается в пользу Михаэля. У него есть машина, шины и команда. Он соскучился по победам и страстно желает вернуться на Олимп, с которого его свергли. Если Шуми это удастся, он окончательно войдет в легенды и станет величайшим гонщиком Ф1 всех времен. И вообще, кто знает, может, он даже сам купит Renault...

См. Паддок, с. 8

ФОТОФИНИШ И это все? Стоило ли так напрягаться!

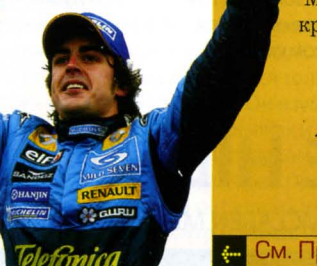


Фернандо небось удивляется: стоило ли так напрягаться в прошлом году ради вожаемой «единички» на носу его машины, если она такая малюсенькая?

ЧЕРЕЗ МЕТУ...

F1 Racing перемогает косточки чемпиону 2005 года. Сможет ли он повторить свой успех? Плюс: что ждать от Жака Вильнёва и Дэвида Култарда?

Следующий номер поступит в продажу 28.03.2006



ОТ НАШЕГО ВНЕДРЕННОГО АГЕНТА

Дорогой Дженсон!

Думаю, тебе самому надоела старая песня, которую в очередной раз заводит твое начальство: мол, этот год должен стать для Honda решающим — или победа, или мы так не играем... С другой стороны, сегодня японцы бросают на прорыв лучших инженеров и тратят на Ф1 море иен — глядишь, что-нибудь и получится. Тем более что бразильский весельчак предпенсионного возраста, который теперь будет сражаться рука об руку с тобой, должен поднять твой боевой дух. Впрочем, Рубиньо временами крепко трепал нервы самому Шуми, так что задача перед тобой стоит непростая. Если ты ее решишь — твоя репутация от этого только выиграет. И не обращай внимания на злобных борзописцев, которые ехидничают, что, мол, Джеки Стюарт за свою карьеру провел 99 тонок (т. е. на одну меньше, чем ты) и выиграл 27 из них. Видимо, они забыли, что машины Benetton и Renault, на которых тебе пришлось выступать в 2001–2002 гг., были полным бараклом. Но мы-то знаем, что главное для гонщика Ф1 — это умение оказываться в нужном месте в нужное время. И вполне допускаю, что в 2007 году таким местом для тебя будет именно Honda.

Хорошо хоть команда избавилась от двусмысленной приставки B.A.R., которая у меня всегда вызывала какие-то посторонние, никак не гоночные ассоциации. В общем, будем надеяться, что в этом году Honda ждет успех. Ведь теперь, когда все целиком принадлежит самим японцам, они не смогут бросить команду на произвол судьбы, как в свое время поступили с Williams и McLaren. И если что-то пойдет не так, им придется решиться на крайне необычный шаг: винить во всем лишь самих себя.

Доброжелатель

См. Прогноз сезона, с. 32