



ПРОЩАЙ, МИХАЭЛЬ! МЫ ТОЖЕ ПРОСЛЕЗИЛИСЬ!..

О Шуми вспоминают А. Хенри, П. Уиндзор и Э. Джордан

МИРОСЛАВ ВЕЛЛЕР О ФОРМУЛЕ

РУССКАЯ РЕДАКЦИЯ F1 RACING

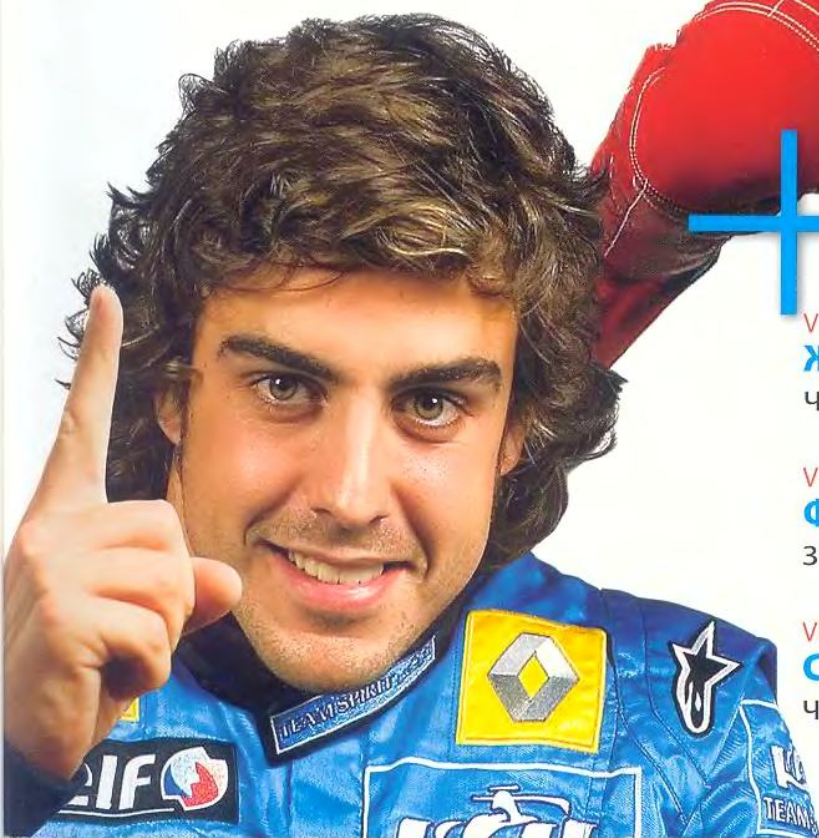
F1 RACING

ОКТАБРЬ 2006 WWW.F1RACING.RU

БИТВА
ТИТАНОВ

ШУМИ VS АЛОНСО

Испортит ли Фернандо
лебединую песню
Михаэля?



VIP-ИНТЕРВЬЮ #1

ЖАН ТОДТ объясняет,
что заставило Шуми уйти

VIP-ИНТЕРВЬЮ #2

ФЛАВИО БРИАТОРЕ
забывает о политкорректности

VIP-ИНТЕРВЬЮ #3

СЭМ МАЙКЛ уверен,
что Williams еще повоюет!



ITC PUBLISHING

МИРОВОЙ ЛИДЕР
СРЕДИ ЖУРНАЛОВ О ФОРМУЛЕ 1

РЕДАКЦИЯ

главный редактор
Андрей Ларинин

выпускающий редактор
Андрей Лось

редактор
Александр Кабановский

переводчик
Ирина Ветохина

технический директор
Павел Самарский

литературная редакция
Елена Эйдинова
Татьяна Захарова

корректор
Марина Ионова

и. о. директора по рекламе
Евгения Багрянцева

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 Иванчикова

технический директор
Алексей Груша

директор интернет-проектов
Владимир Возняк

служба продаж
Ольга Золина (по г. Москве)
Галина Крюкова (по регионам)

ПОДПИСКА

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

Символ эры

Итак, свершилось то, чего одни ждали с сожалением, другие – с надеждой. Самый успешный гонщик в истории Формулы 1 объявил о завершении своей карьеры. Сюрпризом это событие не стало, но в шок все же повергло многих: как признался мне один из моих давних знакомых, в тот день он внезапно осознал, что, прощаясь с Шумахером, он расстается со своей молодостью...

Так уж получилось, что Шуми в жизни российских поклонников гонок Гран При был всегда, ведь в 1992 году, когда начались прямые трансляции этапов чемпионата мира, он уже выступал – и побеждал. Победил он и в Монце – и этот день должен был стать днем его триумфа. Должен был, да не стал. 90-я победа в карьере Шуми была отравлена решением судей, наказавших после квалификации его главного соперника Фернандо Алонсо за то, что гонщики делают со времен Ференца Сиса, выигравшего первый Гран При сто лет назад, – за то, что они гоняются!

Да, ошибку на сей раз допустил не Михаэль – но от этого она не стала менее символической, продолжив длинный список прегрешений перед спортом, сопровождающих карьеру этого человека. Шуми всегда был быстр – как и рекордсмен-спринтер Бен Джонсон. Но Джонсон – фанатов у которого в свое время было не меньше, чем у Шуми, – остался в истории отнюдь не в качестве обладателя высокой скорости. Боюсь, так будет и с Михаэлем...

Страсти вокруг Шуми оставили в глубокой тени еще одно событие, непосредственно касающееся нас с вами: в Монце было объявлено о продаже команды MF1 Racing голландскому консорциуму, в который входит автоком-

Гонщик Шуми прекрасный, один из лучших, но как личность – весьма неоднозначный человек...



пании Spyker. О том, как это отразится на судьбах отечественного автоспорта, мы поговорим в следующих номерах, а пока – давайте же насладимся финальными актами чемпионской драмы, которые – будем надеяться – пройдут в честной спортивной борьбе.

АНДРЕЙ ЛАРИНИН,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Номер готовили

Тони Парнелл

Оказавшись за воротами Jaguar Racing, ее бывший босс стал гоночным консультантом, однако – как видно по изумительной оценке бывшей звезды Jaguar Racing Марка Уэббера (с. 92) – связи с миром Гран При не терял



Питер Уиндзор

Плодовитый, как всегда, Питер анализирует положение в схватке за титул на с. 38, на с. 46 рассказывает о поездке с Алонсо, на страницах 106 и 114 предлагает свои уникальные отчеты о Гран При и отдает дань уважения Михаэлю Шумахеру (с. 119)



Алан Хенри

Тертый калач, наш постоянный колумнист Алан, – из тех, кто даром слов не тратит. В этом номере он говорит последнее «прощай» единственному и неповторимому Шуми (с. 26). Таким вы его (Алана, не Шуми), возможно, никогда и не видели



Андрей Лось

Оранжевая революция, о приближении которой Андрей предупреждал летом, свершилась, и в этом номере он подводит итог полуторагодовой экспедиции компании Midland в Ф1 (с. 18), а также анализирует будущее Williams (с. 102)



Стив Матчетт

Вам известно, что у технического редактора F1 Racing есть свой собственный фан-клуб? Представьте себе, есть: www.stevematchettfanclub.com. Но прежде чем отправиться туда, загляните на с. 44, где Стив сравнивает Renault R26 и Ferrari 248



Джон Николсон

Вы просто обязаны купить великолепную книгу Inside Ferrari, созданную нашим автором Морисом Хэмилтоном и топ-фотографом Ф1 Джоном Николсоном (на фото справа). Откройте с. 50, а потом загляните на www.mitchell-beazley.co.uk



Русская Редакция F1 Racing
(F1 Racing Russian Edition)

Издатель
ООО «АйТиСи Публишинг»

Учредитель
ООО «АйТиСи Публишинг»

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 лицензий. Журнал печатается и распространяется ООО «АйТиСи Публишинг» с разрешения

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

Печать – Полиграфический комплекс «Струмицкий полиграф»

Полиграфический комплекс «Струмицкий полиграф» тел. (495) 781-1010, www.f1racing.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 Публишинг», 2006
Все права защищены
Русская Редакция F1 Racing
Октябрь 2006

Тираж 60 000 экз.
Подписной индекс – 11165
Цена свободная

НАШІ РУБРИКИ

- | | | |
|-----|-----------------------------------|---|
| 3 | КОЛОМКА РЕДАКТОРА | Эра Шумакера подходит к концу |
| 10 | ПАДЛОК | Он решил уйти – не помогла ли ему Ferrari? |
| 18 | АНДРЕЙ ЛОСЬ | Midland... Улетел |
| 26 | АЛАН ХЕНРИ | Он давно это заслужил – нормальную жизнь |
| 28 | МАКС МОСЛИ | Они нужны более экономичные моторы |
| 32 | ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ | Они нужны: одни плачут, другие рады, третьи не верят... |
| 56 | О1 НА ОУДИН: ЖАН ТОДТ | У него никогда не будет такого гощика, как Шуми |
| 80 | О1 НА ОУДИН: РОБЕРТ КУБИЦА | Насколько полянка интереса Формула 1? |
| 90 | О1 НА ОУДИН: ДАВИД КУПЛЯРД | Все его надежды – на Эндирна Ньюи |
| 119 | ПИТЕР УИНДЗОР | Питер принимал отставку Михаэля Шумакера |
| 130 | ЧЕРНЫЙ ОЛАГ | Он ушел сам или его попросили, вопрошает Эдди |

НАШИ СТАТЬИ

- | | |
|-----|---|
| 38 | ВОТ И НАСТУПИЛО ВРЕМЯ РЕШАЮЩЕЙ СХВАТКИ |
| 39 | Три гонки, два претендента, один титул... |
| 44 | FERRARI 248 F1 vs RENAULT R26 |
| 46 | Сравниваем две лучшие машины этого сезона |
| 50 | ПЛАССАЖИРОМ С АЛОНСО |
| 58 | Оцениваем уникальный стиль вождения Фернандо Алонсо |
| 68 | ДРУГАЯ СТОРОНА ШУМАХЕРА |
| 72 | Эксклюзивный фоторепортаж из закулисы |
| 82 | БОЛЬШОЕ ИНТЕРВЬУ: ОБЛАВНО БРИТОРАЕ |
| 84 | Сам себе голова, Флавио говорит о себе |
| 92 | НОВОСТИ (ЗНАМЕНИТОГО) КИНО |
| 98 | Франкенхаймеровский Grand Prix выходит на DVD |
| 102 | ПОКОЛЕНИЕ NEXT |
| | Представляем будущих звезд Формулы 1 |
| | ИЗ ОПУБЛИКОВАННОГО |
| | Этому снимку всего 4 года – а как много изменилось! |
| | НАГРАДА ЗА ДОЛГОЛЕТЕРПЕНИЕ |
| | Педро де ла Роса вновь выходит на старт |
| | ЧТО ЖДЕТ МАРКА УЗБЕРА? |
| | Его переход в Red Bull оценивает Тони Парнелл |
| | WILLIAMS: МЫ НЕ ПРИВЫКЛИ ОТПУСКАТЬ! |
| | Сэм Майкл – о плане возрождения команды |
| | НЕЛЕГКИЙ ТРУД |
| | Спасать Williams будут резервист и новобранец |

↑ БОЛЬШИЕ ПРИЗЫ

- 106 **ТУРЦИЯ** Первая победа Фелипе Массы
114 **ИТАЛИЯ** Ferrari побеждает в Монце!
Радости и разочарования итальянского фаната
124 **НАКАНУНЕ ГП КИТАЯ** Крупнейший рынок мира
по уши влюблен в Ф1
126 **НАКАНУНЕ ГП ЯПОНИИ** Надеемся,
на Сузуке не последний...
128 **НАКАНУНЕ ГП БРАЗИЛИИ** Финал чемпионата
должен получиться захватывающим

Quero na oficina: Steven Tree LAT, Steve Etherington LAT, Clive Mason/Getty Images
Quero na cozinha: Darren Heath, Steven Tree LAT, Steve Etherington LAT, Charles Coates LAT, Jon Nicholson Onda Garapachos, Nanna Arvidsson, Suzanne Arnold, Allen By, Ann Broadhead,
Matthew Clarke, Liam Gough, Greg Constantinos, Stuart Dible, Richard Goldard, Ross Gregory,
Pauline Jones, David Kelsay, Kip Kottmeier, Jules Kulinski, Bradley Lord, Ruth Mathewson
Quero na festa: Andy Pringle, Sarah Sabia, Patricia Spinelli, Jonathan Stralloy, Katie Towells, Fernanda Villalobos, Chris Wilson

Правила игры: В конкурсе, проводимых российской редакцией IT Pulse, могут участвовать только граждане России, Украины, Казахстана и Беларуси. Не допускаются участие сотрудников ITC Publishing и членов их семей. Победители будут уведомлены по телефону и должны быть готовы лично подписать и предоставить провозглашение, связанное с данным конкурсом.

НАКАНУНЕ — НАШИХ СРАЖЕНИЙ



**ЗА ЗАКРЫТЫМИ
ДВЕРЯМИ**
Нам удалось
проникнуть
во внутренний
мир Михаэля
Шумахера

46

**ПЕДАЛЬ В ПОЛ-
И ВПЕРЕД!**
Кого напоминает
Алонсо своим
стилем вождения
Никого! Он —
просто уникален!



44

**RENAULT R26 vs
FERRARI 248 F1**
Судьба титула
зависит
не только от
мастерства
гонщиков, но
и от их машин



ШУМИ vs АЛОНСО
Схватка не на жизнь, а на смерть оцениваем факторы, которые могут решить исход чемпионата-2006



ПОПИСКА

56

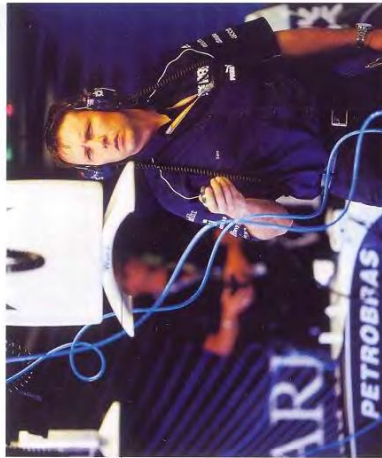
ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН
Сумеет ли Кимми
подхватить знамя
Скудерии из рук
Шуми? Вот что об
этом думает Жан Тодт

**ОЧАРОВАНИЕ
ФЛАВИО**

Бриatore не
таков, как другие
боссы Ф1, –
с любой точки
зрения. И не стоит
упускать это
из виду...



ВСТАНЬ И ИДИ!
Williams переживает
спад – но Сэму Майклу
виден свет в конце
тоннеля



433

Друзья, тифози, римляне, внимайте!
Победить в Монце за рулем Ferrari – самая высокая мечта. И для Михаэля Шумахера она сбывалась уже не раз, но его пятый триумф в Монце стал праздником со слезами на глазах.

Трасса Монца, Италия
Дата Воскресенье, 10 сентября, 15:21
Фотограф Даррен Хит
Оборудование Canon EOS 1V, пленка Fuji Velvia, объектив 15 мм, 1/125 при F10



парад

Момент истины

Чтобы продолжить борьбу за титул, Михаэлю была необходима победа в Монце. У McLaren тоже были все шансы на успех, но механики Ferrari очень быстро провели первый пит-стоп и помогли Шуми выйти в лидеры

Трасса Монца, Италия

Дата Воскресенье, 10 сентября, 14:24

Фотограф Даррен Хит

Оборудование Canon EOS 1V, пленка Fuji Velvia, объектив 200 мм, 1/40 при F22





Тайгер вступает в фан-клуб Михаэля

Суперзвезда гольфа Тайгер Вудс отдал должное Михаэлю Шумахеру, назвав его лучшим в мире спортсменом. «То, что делает Шумахер, — феноменально», — сказал Вудс

Лука Монтедземоло, известный поклонник Кими, обнимает Шумахера в Монце: какая улыбка? О чем вы?



ШУМАХЕР «УХОДИТ»

КАК FERRARI ВЫТОЛКАЛА ЖИВУЮ ЛЕГЕНДУ

Итак, Михаэль, наконец, уходит. Но возникает вопрос: он ушел сам или «его ушли»?

«Я подумал, что было бы правильно выбрать такой момент, чтобы у Фелипе был шанс определиться со своим будущим», — сказал Михаэль Шумахер в Монце, объявив о своем уходе.

Эту фразу он процедил сквозь зубы, и можно было догадаться, что решение о его уходе принято скорее высшим руководством Ferrari, нежели им самим.

Действительно ли ему, безжалостному и могущественному семикратному чемпиону, есть

дело до бразильца, только начинающего показывать какие-то результаты? Разумеется, нет. Может, поэтому исключительно для протокола он добавил: «Ferrari оставила за мной право выбрать момент, когда об этом объявить. И я его выбрал».

Но давайте посмотрим правде в глаза: не ведающую сантиментов машину Ferrari перестал устраивать даже ее величайший герой. Более того, череда событий, произошедших после того, как в июле Шумахер принял решение об уходе, похоже, служила единственной цели — подсластить эту

пилюлю еще одним, последним титулом.

Полагаете, все это выдумки? Прикиньте сами. Отставка Шуми и приход Кими обсуждались давно — еще с 2003 года. Совершенно ясно, что Михаэль должен был все это предвидеть...

Глава I: Удержание Михаэля «в семье»

Июнь-2003: Михаэль продлевает контракт с Ferrari до 2006 года; срок предыдущего контракта истек в конце 2004-го. Жан Тодт,

Росс Брон, Рори Бёрн, Паоло Мартинелли, Жиль Симон и Рубенс Баррикелло также продлили свои контракты.

Сентябрь-2004: Тодт дает понять, что расценивает Рьяйккёнена как преемника Шумахера: «Мне нравится Кими. Он быстр и одарен от природы. Когда придет время, я буду принимать решение, выбирая гонщика, — и им может стать Кими».

Август-2005: Рубенс Баррикелло заключает контракт с Honda на 2006 год. Практически тут же Ferrari объявляет, что его заменит Фелипе Масса, менеджерами которого являются Жан Тодт и его сын Николя, — понятно, что Фелипе готов верой и правдой служить делу Ferrari!



“Ferrari оставила за мной право выбрать момент, когда об этом объявить”

Михаэль Шумахер



FIA – за безопасность на дорогах

FIA и Михаэль Шумахер поддерживают кампанию «Сделаем дороги безопасными» – международную акцию по улучшению дорожной безопасности в развивающихся странах. Подробности – на www.makeroadssafe.org



GPDA не нравятся гравийные ловушки

Ассоциация гонщиков Гран При призвала заасфальтировать зоны безопасности на всех трассах. В частности, их беспокоит вторая шикана в Монце, но FIA утверждает, что новые барьеры безопаснее, чем когда-либо

“Повлияла ли критика в прессе на его решение уйти?”

Сентябрь-2005: Появляются первые слухи о том, что Ferrari хочет заполучить Рьяккенена. Команда продлевает спонсорские отношения с табачным брендом Marlboro до 2011 года. Может, на эти деньги и будет финансироваться суперкоманда «Шуми-Кими»?

Декабрь-2005: Фернандо Алонсо подписывает контракт с McLaren на 2007 год. Переход Рьяккенена в Ferrari в 2007-м кажется делом решенным.

Январь-2006: Валентино Росси из MotoGP проводит тесты в Ferrari, но, в конце концов, отказывается от Ф1. Масса может не волноваться за свое место?

Глава II: Ferrari смотрит в будущее

Март-2006: Ходят слухи, что Шуми примет решение уйти, если его новая машина будет недостаточно быстра. В Бахрейне он финиширует вторым, подтверждая, что скорость у Ferrari есть.

Апрель-2006: Пошла молва, что Михаэль планирует остаться минимум еще на один сезон и оттянуть приход Рьяккенена. Тодт вроде бы на стороне Михаэля,

но Монтеземоло убежден, что Кими – лучший вариант на будущее.

Апрель-2006: После Имолы появился слух, что менеджеры Кими ведут переговоры с Renault. Может быть, Михаэлю удалось отсрочить приход финна?

Май-2006: Rascasse-гейт. Море критики. Повлияла ли негативная пресса на его решение уйти?

Глава III: Уходить – так с музыкой!

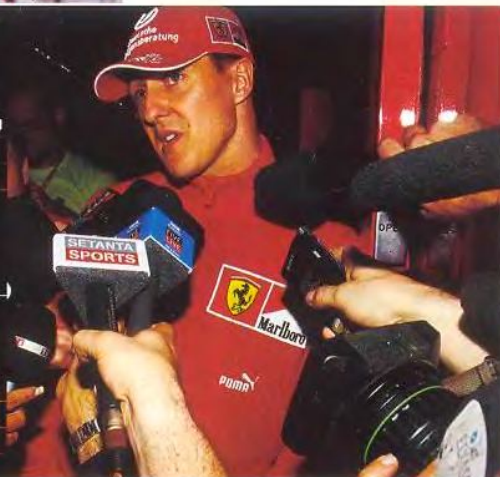
Июль-2006: В Инди Ferrari возвращается в победную колею. Михаэль принимает решение об отставке. Над Renault начинают сгущаться тучи. Или это просто совпадение?

Август-2006: Удар для Алонсо – штраф в виде потери позиций на старте в Венгрии. Встает вопрос: а не подстраивают ли чемпионат под Михаэля? Вопрос снимается, когда Шуми тоже получает штраф.

FIA запрещает демпферы масс: конкурентоспособность Renault серьезно снижается.



История ухода: когда Росси (внизу слева) решил остаться в MotoGP, путь для Массы, менеджерами которого являются Жан и Николя Тодты (вверху), казалось, был свободен. Поговаривали, что Marlboro могла бы спонсировать суперкоманду «Кими-Шуми». Но не приблизила ли отставку Михаэля критика после Rascasse-гейта?



Бриаторе признает, что пытался заманить к себе Рьяккенена, но говорит, что теперь это «слишком поздно», намекая на контракт финна с Ferrari.

Шумахер откладывает решение об уходе с поста главы GPDA до окончания ГП Италии. В Монце он практически наверняка сообщит о своем уходе.

Сентябрь-2006: В Монце Алонсо опять лишен стартовых позиций за блокирование Массы. Штраф, от которого вновь выигрывает Ferrari, поверг пaddock в шок.

После победы в Италии Михаэль объявляет об уходе. Его обаяния с Монтеземоло, настаивавшим на том, чтобы это произошло в Монце, кажутся неискренними. Отказ двигателя у Алонсо сокращает разрыв в борьбе за титул всего до двух очков – можем ли мы рассчитывать на честный поединок в последних трех этапах?

Разъяренный Бриаторе кричит, что чемпионат подстраивают под Шумахера. Когда FIA угрожает разобраться с ним за такие речи, он заявляет, что просто шутил. Как бы то ни было, остается провести лишь три гонки, и пaddock полон подозрений.

История штрафа Алонсо, с. 12 ➡

Питер Уиндзор, с. 119 ➡

Алан Хенри, с. 26 ➡

Святая святых Шуми, с. 50 ➡

Колонка Эдди Джордана, с. 130 ➡

ГЕРОИ НЕДОРОЖИИ

ХОРОШИЙ МЕСЯЦ...



...для нового тест-пилота BMW Себастьяна Феттеля, утершего всем нос и возглавившего протоколы в пятницу в Стамбуле и в Монце.



...для голландцев, наконец получивших собственную команду в Ф1 (Spyker MF1). В Роттердаме шоу с участием Williams и MF1 собрало толпы народа. А Дорнбос последние три ГП проведет за Red Bull.



...для Силверстоуна, наварившегося на победе Баттона в Венгрии. Телефоны просто раскались от звонков фанатов, раскупавших билеты на следующий ГП Великобритании.

ПЛОХОЙ МЕСЯЦ...

...для Ассоциации автоконцернов. Ее покинула Toyota, решившая, что ей надоело вести бесконечную борьбу с президентом FIA Максом Мосли.



...для поклонников немецких ветеранов. Шуми уходит, а репутация Хайнфельда в Ф1 померкла после того, как польский новичок Роберт Кубица «сделал» его в Монце.



...для молодежи. Феттель не только стал самым юным гонщиком, участвовавшим в Гран При, но и быстрее всех нарвался на штраф FIA (за превышение скорости).





Эксклюзив! Ferrari – взгляд изнутри

Джон Николсон и Морис Хэмилтон представляют книгу Inside Ferrari, рассказывающую о жизни и работе Шуми и его команды. Фрагмент книги мы публикуем на с. 50, а приобрести ее можно на www.mitchell-beazley.co.uk



Чтобы показать прессе, что на самом деле произошло, в Renault использовали видео, записанное с машины Массы

ТОЛЬКО ФАКТЫ

- Алонсо лишили трех лучших кругов 3-й сессии за «блокировку» Массы во время квалификации в Монце
- Между машинами было не менее 93 метров
- Масса потерял 0,3 с в Parabolica в зоне разряжения позади Алонсо
- Алонсо переместили на 10-е стартовое место
- FIA прислушалась к критике и изменила свои подходы к проблеме блокировки

СКАНДАЛ В МОНЦЕ

И ЭТО ОНИ НАЗЫВАЮТ СПРАВЕДЛИВОСТЬЮ!

FIA, рассердившись, меняет свою политику – но уже поздно

Два дня стюарды FIA, наложившие в Монце сомнительный штраф на Фернандо Алонсо, были под огнем беспрецедентной критики. После чего гоночный директор FIA Чарли Уайтинг послал всем главам команд короткое и резкое письмо: «Жалобы на то, что гонщику помешали во время квалификации, отныне стюардами рассматриваться не будут. Стюарды будут рассматривать лишь те случаи, которые будут сочтены явной и на-

меренной попыткой помешать другому гонщику. Считаем, что нет смысла затевать долгие и тщательные расследования, если участники соревнований игнорируют очевидные научные факты и оскорбляют официальных лиц».

Что ж, браво! Новая политика запоздала и не сможет исправить несправедливость, произошедшую в Монце, но, тем не менее, она весьма кстати, каким бы ни был тон демарша.

Но почему же стюарды поступили так чертовски неправильно? Почему они назначили наказание, которое подавляющее большинство профессионалов Ф1 (и болель-

“Почему стюарды поступили так чертовски неправильно?”

щиков тоже, судя по переполненному почтовому ящику F1 Racing) явно расценили как нелепое и которое неизбежно должно было вызвать уничтожающую реакцию, вроде той, что мы слышали от Алонсо утром в день гонки: «Я больше не считаю Ф1 спортом»?

Ответ последовал от постоянного стюарда Тони Скотта-Эндрюса, предпринявшего необычный ход: в воскресенье он написал письмо руководству команд Ferrari и Renault.

Мы видели это письмо. Оно начинается с краткого изложения фактов, после чего Скотт-Эндрюс объявляет, что «на основании данных, полученных от Ferrari, телеметрии и показаний обоих гонщиков он совершенно уверен в том, что Алонсо блокировал Массу». Затем он называет штраф «полностью соответствующим наказаниям, налагавшимся за подобные

Ловите момент – он может не повториться!



Кристиан Клин
Фото: Морин Мэджи

В Силверстоуне Морин запечатлела ныне уже экс-пилота Red Bull Кристиана Клина

Хотите увидеть в этом разделе свои снимки? Присылайте свои необычные и забавные кадры на info@f1racing.ru



ПОПАЛСЯ В КАДР

Щелкнули знаменитость? Шлите свои фото нам!



Произносите правильно!

Вам приходилось задумываться, как правильно произносить имена гонщиков? Узнайте это на www.namethatdriver.com.

А то кто-то однажды обозвал Физзи «Джанкарло Физзичелли». Это же смешно!



Классические Гран При снова на ТВ

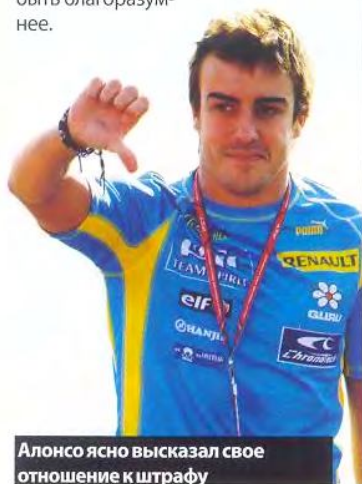
Канал ESPN Classic Sport приобрел у BBC архив Ф1 и будет показывать классические ГП 70-х с оригинальными комментариями Марри Уокера. К сожалению, увидеть их пока смогут только британские болельщики

“Письмо Уайтинга означает, что отныне все должны быть благоразумнее”

нарушения в трех предыдущих случаях в течение этого сезона». Далее письмо гласит: «Алонсо было необходимо покинуть боксы и успеть пересечь линию, чтобы начать свой быстрый круг до конца сессии. Вопрос в том, давало ли это ему право блокировать другого гонщика, уже находившегося на трассе на быстром круге и при этом не делавшего ничего некорректного». Далее в письме говорится, что, по мнению стюардов, такого права у него не было.

Хотя письмо кажется убедительным и логичным, в нем есть три слабых места: а) оно предполагает, что действия гонщика, всего лишь ведущего свою машину на небольшом расстоянии впереди другой машины, сознательно или нет, на большой скорости или на малой, будут неизбежно расцениваться как блокировка, поскольку позади него остается зона «возмущенного» воздуха; б) оно упускает из виду тот факт, что трафик в ходе квалификации всегда был и остается фактором риска; в) Масса оказался в положении, когда он мог быть заблокирован, лишь вследствие того, что получил скоростное преимущество, попав в разряженную зону позади машины Алонсо, которым он не смог бы воспользоваться, не находясь Алонсо настолько близко, что возник риск блокировки.

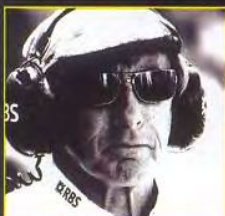
Но в письме Уайтинга речь идет о пункте а), и всем теперь стоит быть благоразумнее.



Алонсо ясно высказал свое отношение к штрафу

«Что за дикость!»

Почти все, в том числе и многие гранды Ф1, считают, что в Монце Алонсо пострадал незаслуженно. Вот три примера высказываний, повлиявших на важное изменение политики FIA

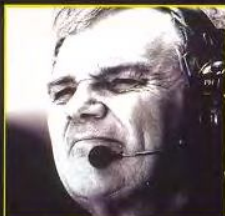


Джеки Стюарт

«Думаю, решение было весьма спорным, и, следовательно, есть повод для тревоги. Внимательно просмотрев видеозапись, должен сказать, что считаю нелепым штрафовать того, кто старался ехать максимально быстро, чтобы успеть на следующий круг, и находился на расстоянии не менее 90 с лишним метров от того, кого он якобы заблокировал.

Более того, весьма прискорбно, что подобные вещи случаются в Ф1, поскольку и без этого бытовало мнение, что FIA благоволит Ferrari и давно ей подыгрывает. Я не говорю, что это мнение верное; нет, я просто говорю, что это так воспринимается.

И то, что такое подозрение существует, немаловажно. Кстати, до сих пор открыт вопрос, почему так много людей из Ferrari или имеющих отношение к Ferrari сидят во Всемирном совете по автоспорту FIA. В общем, я считаю, что FIA надо действовать очень осторожно».



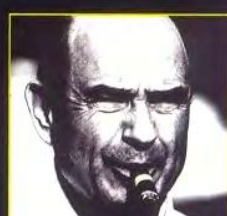
Патрик Хед

«Умение избежать трафика в ходе квалификации всегда было и остается неотъемлемой частью гонок. Если вдруг после 100 лет проведения Гран При кого-то наказывать, хотя даже те, кто поднял шум (Ferrari), признают, что Алонсо никого не блокировал умыш-

ленно, — это равносильно отрицанию одного из основных элементов спорта.

Как минимум можно сказать, что решение стюардов — ужасно. Но поскольку стюарды под руководством Тони Скотта-Эндрюса в последнее время не принимали никаких ужасных решений, то, полагаю, простительно поставить вопрос так: а может, кто-то хочет, чтобы Шумахер выиграл чемпионат-2006?

И если дело в этом, то у такого человека, должно быть, проблема с головой. В последнее время, к сожалению, Ф1 много критикуют. Но если Алонсо упустит титул, проиграв минимум очков, чего могло и не быть, если бы не штраф в Монце, — это очень плохо отразится на спорте, поскольку окажется, что критика была справедливой. И виноват в этом будет не Михаэль, а тот человек, у которого проблемы с головой».



Петер Заубер

«Чего на самом деле стюарды ожидали от Алонсо? Может, они думали, что он по радио передаст команде: “Тут Ferrari в ста метрах за мной, так что, пожалуйста, придется ее пропустить, чтобы не подумали, что я его блокирую, вынуждая ехать в зоне “возмущенного” воздуха — даже если я не успею пройти еще один квалификационный круг”? Они этого от него ожидали? Если бы кто-то из моих гонщиков в подобных обстоятельствах сказал мне такое, мне захотелось бы его немедленно уволить. Это не гонки! Это абсурд!»

ДЕЛА КОМАНДНЫЕ

ФЛАВИО В ШОКЕ: НИКТО НЕ ИДЕТ ПО ЕГО СТОПАМ

Флавио Бриаторе удивлен, что никто не пытается перенять его рачительный подход к управлению командой Ф1, несмотря на все успехи Renault.

«Я старюсь показать, как можно побеждать с рациональным бюджетом, — сказал он F1 Racing. — Можно пригласить молодых гонщиков и платить им по \$1 млн вместо \$30–40 млн. Но, похоже, этот пример никем не востребован. Наша система работает, а нам никто не подражает. В каком-то смысле это поразительно!»

Как и ожидалось, в 2007 году в Renault вместе с Джанкарло Физикеллой будет ездить финский дебютант Хейкки Ковалайнен. Обязанности тест-пилотов возьмут на себя ветеран



Физикелла остается, а Ковалайнен заменит Алонсо

Toyota Рикардо Зонта и вице-чемпион GP2 Нельсон Пикемладший.

Бриаторе тоже продлил свой контракт с Renault и остается во главе команды еще на два года. Техническими департаментами обеих баз Renault по-прежнему будут управлять Боб Белл и Пэт Симондс (Энстоун), а также Роб Уайт и Андре Лайне (Вир-Шатийон).

Битва титанов, с. 38 ➡

Интервью Бриаторе, с. 58 ➡

Обзор ГП Италии, с. 114 ➡



Подарок к юбилею

Как мы уже сообщали, в этом году F1 Racing отмечает свое десятилетие. В честь этого события британская редакция выпустила приложение, собрав в нем лучшие материалы, опубликованные за эти годы. Один из них публикуем и мы – на с. 82

НАСТУПАЕТ ПОРА ОПРОСОВ ПРИГЛАШАЕМ ПРОГОЛОСОВАТЬ

Чем ближе финиш сезона, тем выше напряжение – но на кону не только титул чемпиона мира, но и титул чемпиона ваших сердец.

Претенденты идут колесо в колесо, а значит, определить Человека года будет сложнее – и решающим может стать именно ваш голос! Ведь только лауреатов этого опроса, включающего 14 номинаций, выбирают болельщики.

Готовы высказать свое мнение? Тогда вперед, на www.f1racingawards.com! Голосование заканчивается 29 октября.



Кто из гонщиков не мечтает стать лауреатом нашего опроса!

УСПЕХ GPDA

ТЕСТЫ Ф1 СТАЛИ БЕЗОПАСНЕЕ

Кампания, проводимая Ассоциацией гонщиков Гран При (GPDA) во имя повышения безопасности тестов, дала свои плоды. В августе в Монце испытания обеспечивала полноценная бригада спасателей и – впервые – та же бригада медиков, которая работает на гонках.

Требования повысить уровень безопасности усилились после аварии экс-пилота Toyota Кристиано да Матты на тестах в США. Он получил тяжелые травмы головы, столкнувшись с оленем, и остался жив только потому, что врачи подоспели к месту аварии в считанные секунды.



Дженсон не пострадал в этой аварии, случившейся на тестах в Монце

КОЛЕСО В КОЛЕСО

ВЧЕРА – MIDLAND
СЕГОДНЯ – SPYKER

ДЖОННИ V КОЛИН
ХЕРБЕРТ КОЛЛЕС
ЭКС-ПИЛОТ ЭКС-ДАНТИСТ



1 В каких командах Ф1 работал механиком Рон Деннис?

О: Cooper и Brabham

Ronde!, но ведь это была его собственная команда, так? Пожалуй, McLaren

Неверно

2 Что означает аббревиатура MP4 в наименовании шасси McLaren?

О: Marlboro Project 4

Хм-м-м, ха-ха! Нет бы задавать вопросы с ответом да или нет! Понятия не имею!

Мимо

3 Кто из гонщиков Ф1 выпускает в этом году свой сольный альбом?

О: Жак Вильнёв

Ох, какой сложный вопрос! Я уже получил этот CD! Жак Вильнёв

Верно

4 Сколько гонщиков приняли старт на Гран При США-2005?

О: Шесть. Двое из Midland, двое из Minardi, двое из Ferrari

В техническом смысле? Шесть

Верно

5 Кто такой Нил Хоран?

О: Переодетый священник, прорвавшийся на трассу ГП Великобритании-2003

Оп! Понятия не имею

Мимо

6 Где Renault одержала свою первую победу в Ф1?

О: Жан-Пьер Жабуй выиграл Гран При Франции в Дижоне в 1979 году

Это был Дижон или «Поль Рикар». Дижон. В 1982-м

Пол-ответа

7 В каком году вместо сликов ввели профилированные шины?

О: В 1998-м

Э-э, в 1997-м или 1998-м. В 1996-м точно были слики.

Верно

8 Как звали предшественника Макса Мосли в FIA?

О: Jean-Marie Balestre

Балестр. Классный был дядька! Ха-ха-ха!

Верно

9 С какого года победителю гонки стали присуждать не 9, а 10 очков?

О: С 1991-го

Попробую угадать и скажу в 1990-м

Неплохой вариант

10 Назовите двух чемпионов, завоевавших в свой чемпионский сезон лишь по одной победе

О: Хоторн в 1958-м, Росберг в 1982-м

Ну, Росберг и еще кто-то задолго до него

Пол-ответа

Чемпион месяца

Боевая ничья!

Они шли буквально ноздря в ноздю. В конце концов, они из одной команды!

Первый ряд

Победитель 5,5/10



Я должен их назвать? Вообще-то я об этом читал, но не могу вспомнить

Неверно

Хе-хе! Где тут у нас Ян Филлипс? Не знаю!

Мимо

По-моему, Вильнёв

Верно

Да ну вас! Шесть!

Верно

Я не знаю. А кто?

Мимо

Это было в турбоэру. Кажется, это был Жабуй. Дижон в 1979-м или 1980-м

Точно

19... э-э-э... 98-й

Верно

Балестр

Верно

Либо в 2000-м, либо в 2001-м. Я не знаю

Мимо

Кеке Росберг. Джон Сертис?

Пол-ответа

Первый ряд

Победитель 5,5/10





В семье Монтойя прибавление

Конни Монтойя, супруга Хуана Пабло, родила второго ребенка. Паулина Монтойя, сестра годовалого Себастьяна, появилась на свет в Майами 11 сентября в 9 часов утра

ИТОГИ ОПРОСА FIA/AMD/F1 RACING

ЧТО ДУМАЮТ БОЛЕЛЬЩИКИ ОБ Ф1

Нововведения 2006 года порадовали фанатов, но им по-прежнему не хватает обгонов

Изменения, внесенные FIA в регламент Ф1, чтобы немного прибавить ей остроты, пошли на пользу делу, считают болельщики. Пересудов и споров на сей счет в пaddock было немало, но отклики, полученные FIA, свидетельствуют о том, что возвращение пит-стопов и смены шин, а также пересмотр формата квалификации повысили зрелищность Ф1.

Во втором опросе, проведенном FIA/AMD/F1 Racing, приняли участие более 90 тысяч фанатов со всего мира, высказавших свое мнение об Ф1 – причем половина из них впервые.

Реакция фанатов на изменения-2006 позитивна: 66% заяви-

ли, что гонки стали более увлекательными благодаря заменам шин, а 73% считают, что квалификации проходят интереснее. Более половины опрошенных сообщили, что теперь они смотрят квалификации чаще, чем в 2005 году, и считают, что нынешний формат делает гонки более напряженными.

Вместе с тем, как показал опрос, многих не устраивает то же, что и в 2005 году: по мнению фанатов, технологии, хоть они и остаются жизненно важными и интересными, не должны заслонять мастерство гонщика, а 86% опрошенных решительно настаивают на

ИЗМЕНИЛОСЬ ЛИ ЧТО-ТО С ВОЗВРАЩЕНИЕМ ПИТ-СТПОВ?

16%

СЧИТАЮТ, ЧТО СТАЛО МЕНЕЕ ИНТЕРЕСНО

18%

СЧИТАЮТ, ЧТО ЭТО НИЧЕГО НЕ ИЗМЕНИЛО

66%

СЧИТАЮТ, ЧТО ГОНКИ СТАЛИ БОЛЕЕ ЗАХВАТЫВАЮЩИМИ



НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫЙ ГОНЩИК В ВАШИХ ГЛАЗАХ



том, что самым важным элементом, привлекающим их в гонках, являются обгоны.

Кроме того, выяснилось, что фанаты Ф1 уже живут в кибер-эре. Более половины из них «весьма вероятно» смотрели бы гонки – живьем или лучшие моменты, – если бы их транслировали в интернете, а более трех четвертей «весьма вероятно» использовали бы интернет, чтобы видеть гонку «глазами» избранного гонщика. Ну а 70% хотели бы видеть онлайн то, что происходит «за кулисами».

“Благодаря пит-стопам гонки стали более увлекательными”

Звезда Ferrari Михаэль Шумахер остается самым популярным гонщиком Ф1, значительно опережая ближайших соперников – включая чемпиона мира-2005 Фернандо Алонсо, причем на третьем месте (12%) в этой категории те, у кого вообще нет предпочтений среди гонщиков. В списке наиболее популярных команд Ferrari (30%) превзошла McLaren (21%).



Диск Вильнёва уже в продаже

Как вы уже знаете, Жак Вильнёв записал собственный альбом *Accepterais-Tu?*, одну из песен которого можно было скачать из интернета уже летом.

Теперь можно купить и сам диск: www.myspace.com/jvofficial



Победителем становится...

Поздравляем Лиз Бейтс, придумавшую наиболее удачное завершение фразы, предложенной Максом Мосли: «Люди, работающие в Ф1, всегда говорят разумные вещи, потому что... вес их кошельков позволяет им прочно стоять на ногах!»

ЛУЧШЕ ЛИ НОВЫЙ ФОРМАТ КВАЛИФИКАЦИИ?

ЛУЧШЕ 73% ХУЖЕ 14% НЕТ РАЗНИЦЫ 13%



ПРОКОЛ? MICHELIN КОНСУЛЬТИРУЕТСЯ С FIA ПО ПОВОДУ «СПРЕЯ»

Давненько вид человека в фартуке не вызывал такого ажиотажа! Этот снимок, на котором изображен техник Bridgestone, послужил Michelin поводом для обращения в FIA после Гран При Италии.

Фартук, перчатки и защитная маска для лица стали для Michelin поводом заподозрить Bridgestone в применении специального спрея, позволяющего улучшить сцепные свойства японских шин. Если это так, то налицо нарушение параграфа 73В технического регламента: «Любая доработка или обработка шин, исключая нагрев, будет считаться изменением спецификации».



Это фото настолько встревожило Michelin, что они обратились в FIA

НА КАНАЛЕ РЕН ТВ ПРОВОДИМ ШУМИ ВМЕСТЕ!

Как известно, Гран При Бразилии, который состоится на автодроме в Интерлагосе 22 октября, станет не только решающим этапом в борьбе за чемпионский титул, но и последним в карьере Михаэля Шумахера.

К этому событию канал РЕН ТВ готовит программы «Обратный отсчет» и «Лучшие моменты», которые дополняют прямую трансляцию из Бразилии и будут посвящены семикратному чемпиону мира, его карьере, семье и самому интересному из жизни Михаэля Шумахера.

В студии РЕН ТВ в этот день соберутся гонщики, журналисты и другие гости, участвовавшие в эфирах программ «Обратный отсчет» и «Лучшие моменты» на протяжении сезона. Они расскажут о своем отношении к Михаэлю и к его уходу из гонок. А корреспондент РЕН ТВ Ольга Демирчан и главный редактор русской версии журнала *F1 Racing* Андрей Ларин поделятся своими впечатлениями из пэддока «Интерлагоса».

Решающая схватка, с. 38

Гран При Бразилии, с. 128

НАН ЭТО БЫЛО

Чем больше меняются технологии Ф1, тем меньше заметна разница...

1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009



Монца, Параболика. Джоди Шектер заслуживает пятерку за свое мастерство, которое он демонстрировал в 1974 году, но Дженсон Баттон в 2006-м действует мягче, а едет – гораздо быстрее





Русская комета

Этот необычный вариант фирменного знака Mild Seven, которым были украшены борты Renault на Гран При Турции (с. 106), придумал известный российский модельер и театральный художник Андрей Шаров

ГЛАВНОЕ – УЧАСТИЕ!

РАСТЕТ СМЕНА

В последние годы российские картингисты стали завсегдатаями европейских гоночных трасс и все чаще добиваются права выступать в соревнованиях самого высокого уровня.

К примеру, без россиян давно уже не обходится ни один финал юниорского чемпионата Европы. В 2001 году «окно в Европу» прорубил Михаил Алешин, вслед за которым пробиться в заключительную стадию удавалось Ивану Самарину (2002 год), Сергею Афанасьеву (2003-й) и Евгению Новикову (2004-й и 2005-й).



14 лет – замечательный возраст. Все самое главное еще впереди

Не стал исключением и нынешний сезон. В финале европейского первенства, проходившего в начале сентября в бельгийском Мариембурге, выступил 14-летний москвич Владислав Ступеньков.

«Для Влада это первый сезон в Европе, – говорит Дмитрий Щеглов, наставник Ступенькова. – Весной он участвовал в открытом чемпионате Италии, летом выезжал на чемпионат Германии, и опыт, накопленный в этих соревнованиях, позволил ему успешно пройти отбор чемпионата Европы. В финале он был 24-м, но это лишь первая проба. Надеюсь, следующий сезон сложится для него еще успешнее».

Поколение next, с. 72 ➔



Андрей Лось

F1 ЛОС'офия

Что такое «Midland с пропеллером»? Это Spyker!

Владелец заводов, домов, пароходов, а до недавнего времени и команды MF1 Racing мистер Шнайдер почтил своим присутствием Гран При Турции. Не попытаться ли взять у него интервью? О продаже команды он раньше времени говорить не станет, но, может, хотя бы оценит ее прогресс за два сезона? – с такими мыслями я входил в моторхоум Midland. Алекс Шнайдер был тут, но ведь это рядового механика можно запросить схватить за рукав, а людей такого уровня в Ф1 атаковать не принято. К счастью, рядом оказался глава пресс-службы, дружелюбный джентльмен, не раз мне помогавший. «Не думаю, что Алекс расположен к беседам с журналистами, но я попробую», – честно предупредил он и подошел к боссу. Босс посерьезнел, что-то коротко и жестко сказал, а еще через полминуты я узнал, что в интервью мне отказано. Причем мне дали понять, что хозяина команды не устраивает, что я о нем пишу. Как к этому относиться: как к приговору или счесть за комплимент? В каком-то смысле отказ Шнайдера можно назвать одним из итогов сотрудничества российской редакции F1 Racing с «русской» же командой Midland. Одним из итогов – но к счастью, не единственным. Колин Коллес, который остается у руля и при новой власти, такое впечатление, рад нас видеть. Пообщались мы и в Турции, и по его лукавой улыбке я понял, что все идет не просто по плану: все идет по его плану. Масштаб честолюбия этого человека сильно недооценивали, зато сегодня уже известно, что операция «Spyker» – во многом его рук дело. Если изначальная идея привлечь российские капиталы (на что так рассчитывал Алекс Шнайдер) не сработала, значит, надо было искать иные источники уверенности в завтрашнем дне.

Накануне ГП Италии мы узнали, что за 106,6 миллиона долларов Midland улетел, как и предполагалось, в Голландию. Новые владельцы явно торопились с национальной идентификацией команды, поэтому в день гонки на машинах Кристиана Алберса и Тьяго Монтейру уже не было привычного российского триколора. Зато на носу появился пропеллер – логотип голландской фирмы Spyker, дань ее авиационному прошлому. Впрочем, в начале XX века братья Якобус и Недрик Спайкеры строили и гоночные автомобили. А сто лет спустя под этим же брендом уже совсем другие люди сначала возобновили производство дорожных спорткаров ручной работы (которые, кстати, выступали в «24 часах Ле-Мана»), а теперь вот купили команду Ф1. Разумеется, не сами купили: был образован целый консорциум с участием крупного голландского и, по слухам, араб-



Неудивительно, что вместе с новым гражданством появилась и новая окраска

ского капитала. Выясняется, что среди акционеров Spyker есть и держатели акций Ferrari – отсюда и разговоры о том, что в следующем году команда может поехать с итальянскими моторами. Кстати, нельзя исключить, что если бы команде удалось договориться с Маранелло еще года полтора назад и она называлась бы, скажем, MFerrari, то обитатели Рублевки, среди которых, как известно, немало явных и латентных отечественных олигархов, реагировали бы на это более позитивно, чем на Midland-Toyota, и охотнее делили бы взносы. Впрочем, чего теперь говорить...

Итак, подведем баланс: за три гонки до конца сезона у команды нет ни очка – это минус. Но зато на ее машинах красуется пропеллер, а с 1 ноября ее технический департамент возглавит Майк Гаскойн – это два больших плюса. Если раньше ей катастрофически не хватало средств, то теперь эта проблема, похоже, решена. И справедливо было бы поинтересоваться: какие Spyker нынче ставит цели? К чему стремится? Слово Колину Коллесу: «Наша цель – сезон-2008: это будет решающий год для команды, и мы стремимся встретить его во всеоружии. Это наш год! В 2008-м мы получим шанс совершить прорыв, и на это нацелена вся наша стратегия».

Поясняем: в 2008-м вступят в силу новые правила, продолжится тенденция на искусственное удешевление Формулы 1, возможно, даже вернуться слики. Появятся новые команды, возрастет конкуренция, потому что многие надеются на ослабление позиций грандов, следовательно, подтянутся частники, вроде Spyker. Впрочем, бери выше: теперь это заводская команда. Но в голове почему-то крутится строчка из старого хита Земфиры: «не взлетим – так поплаваем»...



ПАПАРАЦЦИ

БЕЗ ЖЕНЩИН ЖИТЬ НЕЛЬЗЯ НА СВЕТЕ, НЕ! И Ф1 – НЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ



1 Певица **Ракель дель Росарио** составляет дуэт с Фернандо Алонсо **2** **Рафаэла Басси** появилась в жизни Массы задолго до Ferrari **3** Экс-теледива **Карен Минье** скоро станет миссис Култард **4** Элегантная **Мария Рейес** замужем за Педро де ла Росой **5** Фрау **Коринна Шумахер** была свидетельницей всех семи титулов мужа **6** Подругу Тьяго модель **Диану Перейра** не надо путать с бразильской культуристкой Дианой Монтейру **7** Подружку Алберса **Лизелоре Коеман** можно видеть на телеэкране чаще, чем самого Кристиана **8** Говорят, супруга Ральфа **Кора Шумахер** имеет колоссальное влияние на мужа **9** Red Bull – не единственная австрийская любовь Скотта Спида: есть еще **Валентина Нойхаузер** **10** Жена Кими Раяккёнена **Дженни Дальман** на голову выше свой половины **11** **Луна Каstellани** – давняя подруга Физикеллы **12** **Миссис Экклстоун**: не пугайтесь, это не глаза, а темные очки

F1

ПАРАД

НОВОСТИ

ТЯЖЕ

ТЕХНОЛОГИИ

БИЗНЕС



Деньги назад – если Дженсон победит

Организаторы ГП Великобритании обещают возместить \$95 каждому, кто купит билет на трибуну до конца сентября, – если Дженсон Баттон победит в Силверстоуне в 2007 году. Мы все можем оказаться в выигрыше!

ЗА КУЛИСАМИ F1

Если Берни не может увеличивать число гонок, ему остается заставить организаторов больше платить (текст: «Цена возросла»)

THE PRICE
JUST WENT UP

ИСКУССТВО ПЕРЕДОГОВАРИВАТЬСЯ

FIA опубликовала календарь-2007 раньше обычного, но он еще не окончательный и является не просто перечнем этапов. В сущности – это оружие в сложной политической борьбе

Всем было бы приятно думать, что календарь составляется так, чтобы чемпионат превратился в максимально качественное спортивное зрелище. К сожалению, если история с ГП Бельгии

в Спа-Франкоршан, который то отменялся, то восстанавливался, и научила нас чему-то, так лишь тому, что спортивные интересы при составлении календаря находятся далеко не на первом месте.

Более того, сам факт публикации календаря-2007 раньше обычного – в конце августа – можно считать примером умелой политической манипуляции, инструментом, предназначенным для обслуживания стратегических интересов держателя коммерческих прав Ф1 Берни Экклстоуна. Слишком цинично звучит? Что ж, давайте поразмыслим...

ЧЕГО ХОЧЕТ БЕРНИ

В конечном счете Экклстоун хочет получить побольше денег. Их можно выжать либо а) за счет увеличения числа этапов, либо б) за счет увеличения поборов за каждую гонку. Но первый вариант возможен, только если заплатить командам (по Договору Согласия им должны быть компенсированы расходы за все гонки, которые

ДАТЫ ДЛЯ ВАШЕГО ЕЖЕДНЕВНИКА

Это календарь Ф1, опубликованный FIA 29 августа, с парой возможных добавлений. По большей части все сохранится, но, если вы планируете внести их в свой ежедневник, мы рекомендуем сделать это карандашом.

АВСТРАЛИЯ (Мельбурн) 18 марта	ТИХООКЕАН-СКИЙ (Сузука) 25 марта	МАЛАЙЗИЯ (Сепанг) 8 апреля	БАХРЕЙН (Сахир) 15 апреля	САН-МАРИНО (Имола) 29 апр./6 мая	ИСПАНИЯ (Барселона) 13 мая	МОНАКО (Монте-Карло) 27 мая	КАНАДА (Монреаль) 10 июня	США (Индиана-полис) 17 июня	ФРАНЦИЯ (Маньи-Кур) 1 июля
ВЕЛИКО-БРИТАНИЯ (Силверстоун) 8 июля	ГЕРМАНИЯ (Нюрбургринг) 22 июля	ВЕНГРИЯ (Будапешт) 5 августа	ТУРЦИЯ (Стамбул) 26 августа	ИТАЛИЯ (Монца) 9 сентября	БЕЛЬГИЯ (Спа) 16 сентября	КИТАЙ (Шанхай) 30 сентября	ЯПОНИЯ (Фудзи) 7 октября	БРАЗИЛИЯ (Интерлагос) 21 октября	гонки, которые не утверждены, но могут быть добавлены



ГП Кореи все ближе

Идея проведения ГП Кореи начиная с 2010 года получила развитие. Говорят, что 2 октября в Корею Берни Экклстоун представит предварительную планировку трассы работы Германа Тильке (слева)



Ф1 останется в Инди еще на год

ГП США-2007 будет проведен в Индианаполисе, но контракт заключен лишь на год. Тони Джордж, хозяин трассы, сказал: «Пока мы не можем планировать на больший срок. Но мы намереваемся остаться (в Ф1) надолго»

ДРУГИЕ ГОНКИ, ПОПАДАВШИЕ В ПОЛЕ ЗРЕНИЯ БЕРНИ



Монреаль – запрет табачной рекламы подверг угрозе гонку 2004 года



Манья-Кур – положение этой гонки всегда было шатким



Силверстоун – не прекращаются споры вокруг реконструкции трассы

превышают предел в 16+1, т.е. 17) и убедить их, что это им же на пользу. Однако Берни, скорее, пойдет по второму пути, припугнув организаторов некоторых гонок, что они находятся под угрозой вылета, поскольку первый вариант не проходит. Это тонкая игра, и календарь-2007 можно считать попыткой осуществить все вышеперечисленное.

На переговорах козыри на руках у Экклстоуна, поскольку каждая страна, трасса и организатор хотят сохранить свой ГП, следовательно, он всегда может прибегнуть к шантажу.

СУДЬБА ИМОЛЫ

Как правило, первый набросок календаря Ф1 появляется в октябре, и гонки, будущее которых еще не решено, отмечаются как «предварительные» или «в стадии рассмотрения». Но в этом году календарь был опубликован сразу в законченном виде – без ГП Сан-Марино в Имоле.

Создалось впечатление, что это вопрос решенный. На самом же деле речь шла лишь о части плана Экклстоуна. Всемирный совет FIA по автоспорту (WMSC), утверждающий календарь, может восстановить в календаре любой из этапов на любом из оставшихся в этом году заседаний – как можно догадаться, по запросу держателя коммерческих прав.

Экклстоун открыто требовал реконструкции инфраструктуры ветшающей Имолы. Но на ГП Италии в Монце, где было много разговоров о возврате Имолы в календарь, стало ясно, что

вопрос упирается в деньги, а не в реконструкцию. Короче, если Имола согласится заплатить больший взнос, Берни вернет ее обратно. Вы наверняка заметили, что между Бахрейном и Испанией есть удобный четырехнедельный перерыв, где как раз найдется место для Имолы.

КАК НАСЧЕТ СУЗУКИ?

Между Австралией и Малайзией есть еще один перерыв, трехнедельный. Поскольку первые две гонки в этом году шли подряд, есть место вписать дополнительный этап – и принадлежащая Honda Сузука, с 2007 года потерявшая ГП Японии в пользу трассы Фуджи, которой владеет Toyota, готова приплатить за проведение нового Тихоокеанского ГП.

К тому же команды одобрили бы лишнюю гонку в этом интервале, поскольку, во-первых, это экономия сил и средств на перевозке машин, оборудования и персонала в интервале между Австралией и Малайзией и, во-вторых, потому, что Япония – ключевой рынок. Экклстоун может быть уверен,

что, уговаривая команды, ему не придется особо раскошелиться.

КАК НАСЧЕТ ТУРЦИИ?

Турция значится в опубликованном календаре-2007, но ее положение оказалось шатким после того, как неоднозначный турецкий политик Мехмет Али Талат, президент Турецкой Республики Северного Кипра, признанной только Турцией, вручил кубок победителю гонки Фелипе Массе. FIA выразила осуждение, посчитав это нарушением политического нейтралитета и учинив целое расследование, которое завершится специальным слушанием WMSC 19 сентября в Париже (когда работа над этим номером уже будет закончена).

Первой реакцией FIA был намек на возможность лишения Турции всех прав на проведение любых санкционированных Федерацией мероприятий, в том числе этапов турингового и раллийного чемпионатов. Впрочем, неудивительно, что едва осела пыль, виноватыми оказались организаторы ГП, а не Турецкая автофедерация.

Другими словами, Турции, скорее всего, разрешат сохранить все мероприятия FIA, а назначен будет организатор. Экклстоун будет вправе перепродать права на организацию или проводить гонку сам. В любом случае хозяин Большого цирка внакладе не останется – как всегда.

БУДЬТЕ НАЧЕКУ

В этих последних актах насилия нет ничего нового. Если вспомнить недавнее прошлое, то обнаруживается единая схема: Манья-Кур, Монреаль и Силверстоун – вот лишь несколько гонок, организаторов которых – под разными предлогами – вынудили заключать сделки, выгодные прежде всего Экклстоуну. Пожалуй, только Монако ничто не угрожает. Мораль такова: если вы организатор ГП – держите ухо востро.



“ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА” КРИСТИАН ХОРНЕР

«Мы позволили Кристиану Клину вплотную заняться продолжением карьеры. Роберт Дорнбос, хорошо потрудившийся за рулем третьей машины, – вполне логичная замена»

Кристиан Хорнер, спортивный директор, Red Bull Racing

ПЕРЕВОД:

«Кристиан слишком зауряден, так что мы не особо жалеем о его уходе. Роберт тоже не суперзвезда, но мы профукали все остальные варианты. Такая вот фигня»

“КАЛЕНДАРЬ-2007 МОЖНО СЧИТАТЬ СРЕДСТВОМ ПОЛИТИЧЕСКИХ МАНИПУЛЯЦИЙ, ПЕРВООЧЕРЕДНАЯ ЦЕЛЬ КОТОРЫХ – ОБСЛУЖИВАТЬ ИНТЕРЕСЫ БЕРНИ ЭККЛСТОУНА
Истинное назначение календаря”



Гиллан переходит в Toyota

Технический гений Марк Гиллан в следующем году возглавит отдел аэродинамики Toyota. В прошлом Гиллан был главой отдела шасси Jaguar Racing, затем ушел преподавать в Университет Суррея

НАУКА Ф1

ЧИТАЯ МЕЖДУ СТРОК

Проблема нынешнего регламента состоит в том, что он допускает разночтения



История с демпфером масс обнажила проблемы действующего регламента (текст на иллюстрации: «Отказать»)

Когда демпфер масс Renault – подпружиненный груз, размещенный в носовой части машины, – был объявлен вне закона Международным апелляционным судом FIA, это поставило под сомнение процесс разработки технического регламента. Менее чем за год до этого то же самое устройство получило единогласное одобрение FIA, и вот руководство Федерации отменило свое прежнее решение. Это весьма неприятный поворот событий, побудивший приверженцев теорий заговора вслух усомниться в нейтралитете и объективности при разработке технического регламента.

И независимо от того, соответствуют демпферы масс регламенту или нет, налицо еще один пример непоследовательности правосудия в Ф1.

Так почему же эти дела по-прежнему выносятся на публику?

КАК ПОЛУЧИТЬ ОТВЕТ НА ВОПРОС

Если у команд возникают вопросы технического характера, они обращаются в технический отдел FIA, чтобы их прояснить. В среднем в FIA ежегодно поступает до 10 подобных запросов от каждой команды. Чаще всего речь идет просто об уточ-

нении формулировки конкретного пункта регламента или о разъяснениях по определенному техническому вопросу, но иногда команды рассчитывают

получить молчаливое одобрение своих нововведений, действующих на грани соответствия регламенту.

В попытке дать ход своей новинке команда может исказить или даже скрыть ее истинное предназначение

КАК ПОЛУЧИТЬ ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

Как правило, технический отдел команды хочет вытянуть из FIA только положительные отзывы. Если в каком-либо запросе отказано, официальная резолюция FIA распространяется среди всех команд, сводя на нет скрытые преимущества, которые пыталась получить обратившаяся с ним сторона.

Точно так же, если команда подозревает соперника в ис-



Гаскойн возвращается

Майк Гаскойн возвращается в Ф1. 1 ноября он займет должность исполнительного директора по технологиям в недавно выкупленной Spyker MF1 и будет работать вместе с техническим директором Джеймсом Ки



Ветераны снова на трассе

Дэвид Култард и Эдди Эрвайн примут участие в The Race, новом шоу Дениз ван Оутен на канале Sky One. Они будут капитанами команд знаменитостей, которые встретятся в Силверстоуне в гонке, венчающей шоу

пользовании технологий, выходящих, по ее мнению, за рамки регламента, применяется та же уловка: обращение в FIA с просьбой прояснить соответствующий аспект, с тем чтобы обратиться в пользу. Грязные приемы, судя по всему, вполне прижились в Ф1.

КАК РАБОТАТЬ ПОД НАБЛЮДЕНИЕМ

Если команда пытается внедрить новаторскую или секретную разработку, ей нужно действовать скрытно. Тут могут возникнуть проблемы, ведь и команда, и FIA имеют дело с данными и информацией, допускающими различное толкование; команда может представить и истолковать какое-либо правило определенным образом, иногда искажая или даже скрывая истинную цель своей технической новинки и пытаясь тем самым дать ей ход.

Как сообщил F1 Racing один из знающих людей, если бы Renault сказала FIA, что демпфер масс позволяет получить выигрыш в аэродинамике в 10–15%, его никогда бы не разрешили. И хотя Renault совершенно не скрывала использование демпфера масс, она не смогла полностью раскрыть его потенциал – и поплатилась последовавшим в этом году запретом.

КАК ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВОЗМОЖНЫЕ ЛАЗЕЙКИ

Вот где возникают трудности: в соответствии со статьей 2.6 Технического регламента Ф1, участники обязаны следить за тем, чтобы их машины в любое время полностью отвечали его требованиям. И пока FIA занимает терпимую позицию по отношению к инновациям, противоречащим регламенту, либо потихоньку запрещая их тут же, либо объявляя вне закона позже с небольшим наказанием или же без него, – команды азартно нарушают регламент, используя несоответствующие его условиям машины.

КОГДА ХОРОШАЯ ИДЕЯ ВДРУГ СТАНОВИТСЯ ПЛОХОЙ?

1997/98 Тормоза McLaren

Никого не обеспокоило, когда в 1997 году на McLaren появилась вторая педаль тормоза. Но едва выяснилось, что с этим устройством, позволявшим гонщикам дозировать момент, передаваемый на задние колеса, «серебряные» в начале сезона-98 стали доминирующей силой, поднялось недовольство, и устройство было запрещено начиная с ГП Бразилии.



2003 Протектор Michelin

Michelin решила воспользоваться пунктом регламента, согласно которому измерения шин должны проводиться, только когда машина стоит, а значит, пятно контакта в движении может быть иным. Ferrari подала протест, и, несмотря на возмущение клиентов французской компании, FIA заставила Michelin сделать более узкие шины.



2004 Передача крутящего момента B.A.R-Honda

Речь идет об устройстве, позволявшем контролировать оба передних колеса с помощью дифференциала, что не противоречило регламенту только в случае, если бы устройство имело механический привод. Но инженеры B.A.R добавили к нему электронику – и затея была занесена в черный список, а в конце года запрещена.



2006 Крылья BMW

Воспользовавшись разрешением дорабатывать аэродинамику в области носового обтекателя, BMW прошла через всю бумажную волокиту и получила разрешение на использование этих крыльев. Увы, но просуществовали они только одну гонку, после чего здравый смысл возобладал и их запретили – якобы за ухудшение обзорности.



2006 Демпфер масс

Когда Renault начала использовать подпружиненный груз в носовой части своих машин, она сказала FIA, что это нужно для улучшения сцепления. Когда же FIA подметила, что новинка еще и заметно влияет на аэродинамическую эффективность, возникли вопросы – и это устройство было запрещено.



Большое интервью Флавио Бриаторе, с 58 ➔

“
Отвечает ли демпфер масс требованиям или нет – налицо еще один пример непоследовательности FIA
”

История с демпфером масс приводит к интересным предположениям. Могут ли команды использовать белые пятна в регламенте и хотя бы недолго незаметно использовать незаконные технологии, пока шумный протест пaddock не положит конец их существованию?

Это возможно, но маловероятно. Да, демпфер масс был, в конце концов, запрещен, но команда не скрывала его

назначения. Если бы она попыталась скрыть получаемое преимущество, то наказание могло быть куда серьезнее.

Несмотря на огрехи, действующая ныне система выглядит наиболее эффективной. Но процесс в целом остается слишком субъективным – и это, к сожалению, означает, что к техническим процедурам в Ф1 в обозримом будущем так и будут относиться с подозрением.



Знаковое назначение

Джим Райт, бывший глава маркетинговой службы Williams, назначен главой спонсорского (!) отдела Scuderia Toro Rosso – это лишнее подтверждение того, что Red Bull все же решила привлечь спонсоров к своей программе Ф1

Ф1 БИЗНЕС

ВETERАНЫ НА ПРОДАЖУ

Разговоры о продаже McLaren и Williams усиливаются. А что, момент подходящий – ведь теперь, когда будущее Ф1 выглядит определеннее, команды стоят дороже.

McLAREN

Фирма Mercedes, владеющая 40 процентами акций McLaren, на пороге решения о покупке команды. Несмотря на непростой сезон, McLaren выглядит неплохо. Спонсорской службе удалось благополучно решить проблему расставания с табачными бюджетами, так что у команды есть деньги на совершенствование машин, а с приходом Фернандо Алонсо ее ценность только возрастет. И, словно желая добавить масла в огонь, Рон Деннис (он владеет 30% акций) заявил о намерении уйти в отставку в ближайшее пятилетие. «Это не просто планы, – сказал он. – McLaren ставит перед собой серьезные задачи, решить которые будет легче, если связи с Mercedes будут крепче».



Говорят, и Патрик, и Рон подумывают об уходе из Ф1

WILLIAMS

О желании Патрика Хеда продать принадлежащие ему 30% акций Williams известно давно. Он был близок к этому в 1999 году, когда стало известно о контракте с BMW. Сделка с банком JP Morgan тогда не состоялась, но человек, который при этом посредничал, –

торговец недвижимостью и бывший туринговый гонщик Рассел Спенс – по слухам (которые команда опровергает), вновь крутится вокруг Williams. Более того, Хед вернулся из Лондона в Оксфордшир, где расположена база команды, – верный признак его намерения больше участвовать

в ее делах, что повысит стоимость акций Williams. В конце концов, для Хеда сегодня было бы логично вернуться к теме продажи. Команде гарантированы поставки моторов Toyota на протяжении трех лет – и ее стоимость от этого возрастает, несмотря на провальный сезон.

В ЧУЖИХ КАРМАНАХ

Первая десятка промоутерских взносов–2006

Гран При Китая	\$ 27,5 млн
Гран При Бахрейна	\$ 23,0 млн
Гран При Турции	\$ 23,0 млн
Гран При Малайзии	\$ 22,0 млн
Гран При Европы	\$ 19,0 млн
Гран При Австралии	\$ 16,5 млн
Гран При Бразилии	\$ 16,5 млн
Гран При Канады	\$ 16,5 млн
Гран При Японии	\$ 16,5 млн
Гран При США	\$ 16,5 млн

Взносы, которые организаторы выплачивают в FOM, принадлежащую Берни Экклстоуну, за право проведения своих этапов Ф1. Источник: SportBusiness The Business of Formula One by Christian Sylt and Caroline Reid

РЕВОЛЮЦИЯ СВЕРШИЛАСЬ!

В мире Формулы 1 всегда подзревали, что глава Midland Алекс Шнайдер пришел в гонки ненадолго. Так и вышло – команда Midland F1 продана голландской компании Spyker за \$135 млн. Принимая во внимание, что инвестиции в MF1 были относительно невелики – Шнайдер купил Jordan примерно за \$25 млн, – предполагаемая прибыль от этой сделки составила не менее \$40 млн, хотя ближе к истине была бы, видимо, цифра \$30 млн. В любом случае Шнайдер реализовал свои намерения: приобрел

команду Ф1 по бросовой цене, пересидел период нестабильности, связанный с битвой GPMA-FIA-FOM, и выгодно перепродал команду, финансовое состояние которой улучшилось, в условиях, когда риск инвестиций в автоспорт значительно снизился. Отличная работа – если у вас есть деньги на такую операцию!



Не прошло и года, как имя Midland исчезло из Формулы 1

КТО НА НОВЕНЬКОГО?

БРИТАНСКОЕ ВТОРЖЕНИЕ

В 2007 году в Ф1 могут появиться новые британские таланты, поскольку и Льюис Хэмилтон, и Энтони Дэвидсон на пороге подписания контрактов.

В McLaren говорят, что до конца года официальной информации не будет, но, по слухам, чемпион GP2 Хэмилтон, скорее всего, станет напарником Алонсо. Возможно, по условиям контракта у него даже есть право уйти в другую команду, если он не получит места в McLaren, хотя Рон Деннис это отрицает.

Управляющий директор Super Aguri Даниэле Аудетто проговорился в Монце, что вместе с Сато в следующем году будет ездить Дэвидсон.



К титулу чемпиона серии GP2 Льюис Хэмилтон может получить контракт с командой McLaren

МОТОРЫ-2007

ОБСТАНОВКА НАКАЛЯЕТСЯ

Как опередить соперников накануне моратория на модернизацию моторов, вступающего в силу в конце сезона? В Монце Honda представила новую версию своего силового агрегата в надежде омологировать его еще в этом году, но ее моторы горели на тренировках. Renault собирается поставлять свои «восьмерки» одной из команд, принадлежащих Red Bull, и Эйдриан Ньюи нетерпеливо ждет их в RBR. Но эти планы может разрушить Ferrari. Sruker MF1 тоже обхаживает Маранелло – голландцы хотели бы заключить единый контракт на поставки моторов и для команды Ф1, и для своих серийных спорткаров.



Алан Хенри Гребенка

Лишь после ухода Шумахера мы сможем оценить его достижения и в спорте, и в жизни

Я всегда был сентиментален, и когда голос Михаэля Шумахера задрожал, а сам он, казалось, украдкой смахнул слезу, я в отличие от многих моих коллег в пресс-центре

Монцы, которые выглядели в этот момент ошеломленными, признаюсь, готов был разрыдаться. Честно говоря, уж и не знаю почему, но с тех пор как в детстве я посмотрел классический фильм «Унесенные ветром», чуть что – и глаза у меня на мокром месте.

Кстати, «Унесенный ветром» – неплохое название для автобиографии Михаэля, если он когда-нибудь соберется ее написать. Я никогда не осмелился бы утверждать, что вхожу в круг его близких друзей, но за эти годы не раз брал у него интервью, и Михаэль всегда был подчеркнуто сердечен, несмотря на то, что я постоянно критиковал его за фокусы на трассе. Разумеется, этому выдающемуся спортсмену, стремившемуся во что бы то ни стало быть первым в каждой гонке, моя критика – что слону дробина.

И все же я оказался в числе избранных, кому в Монце довелось стать свидетелем того, как один из величайших гонщиков всех времен официально объявил о своем решении уйти на покой. Какого статуса достиг Михаэль в нашем спорте, лучше всего демонстрирует реакция мировой прессы. Как

“Он всегда был подчеркнуто сердечен, хотя я постоянно критиковал его за фокусы на трассе”

ни удивительно, но рейтинг новости об отставке Михаэля в немецких газетах был выше, чем у сообщений о визите Папы Римского к себе на родину в Баварию. Оказывается, за пределами Ф1 наш герой считается еще более важной персоной, чем в мире автогонок.

Даже чистая статистика достижений Шумахера – и та поражает воображение. В Италии он отпраздновал свою 90-ю победу. Он может уйти из спорта восьмикратным чемпионом мира. Включая Монцу, за его 16-летнюю карьеру он лидировал в гонках



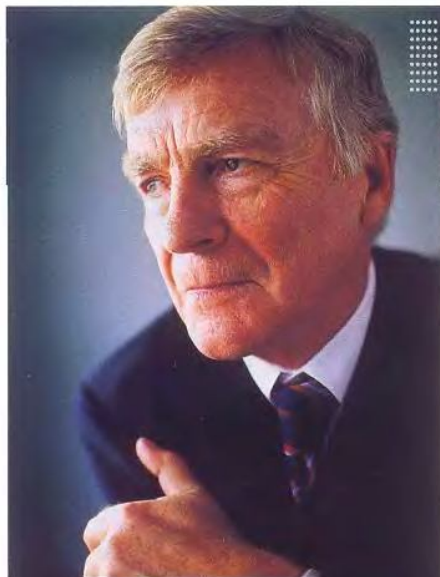
Коринна была с Михаэлем, когда он выиграл свой первый титул в 1994-м, и до сих пор их связывают трогательные отношения

на протяжении 23 666 км – это фантастика! Говорят, за это время он заработал более полумиллиарда долларов, и богаче его из звезд спорта только гольфист Тайгер Вудс.

Мои воспоминания о Михаэле полны всяких малозначительных мелочей. Вот уже 30 лет я остаюсь в Монце в великолепном Hotel de la Ville, который в последнее время облюбовала и команда Ferrari. И здесь запросто можно наблюдать трогательную сцену, как Михаэль и Коринна сидят за одним столиком в каком-нибудь тихом уголке, где никакие охотники за автографами не мешают им наслаждаться компанией друг друга.

При всем величии Михаэля как спортсмена, при всем его бескомпромиссном подходе к своей профессии они с женой всегда удивляли меня своей способностью оставаться вполне земными людьми, они осознавали, что встретившиеся на их пути богатство является своего рода ловушкой, и не воспринимали его как само собой разумеющееся. После Монцы Коринна так высказалась о карьере Михаэля: «Это были славные годы, и мы прожили их очень весело. Но теперь я просто хочу, чтобы он перестал рисковать». Мы должны быть рады за них, потому что ее мечта вскоре должна осуществиться. Безусловно, они этого более чем заслуживают.

Как Ferrari рассталась с Шуми с. 10



«Максимальное использование энергии» – звучит, может быть, и скучно, но я бы назвал это Священным Граалем инженерного поиска...

Заправляя бак хронически дорожающим бензином, надо помнить: лишь одна треть приводит в движение наши авто, остальное улетает в атмосферу. Да, две трети топлива используются неэффективно, поскольку КПД даже самых современных двигателей внутреннего сгорания оставляет желать лучшего. Поэтому сегодня автопром так много внимания уделяет и снижению энергозатрат, и уменьшению выбросов CO₂. Экономия горючего становится задачей № 1.

F1 сочетает в себе шоу и высокие технологии, но о развлечениях поговорим в другой раз. Если говорить о технике, то правила, регламентирующие постройку шасси, становятся все более жесткими: это делается для предотвращения гонки аэродинамических вооружений, которая ведет к опасному росту скоростей, поскольку моторостроители все время поднимают мощность двигателей. Все это стоит колоссальных интеллектуальных усилий, не говоря уже о деньгах, но не имеет никакого отношения к реальной жизни. Отсюда неизбежен вывод: средства в F1 растрачиваются бесцельно.

Но все меняется, и мы вступаем в эру новых технологий. Нам уже удалось убедить команды ограничить обороты двигателей, и теперь можно заняться проблемой энергетической эффективности. И здесь разработчики моторов для F1 выступают единым фронтом с автоконcernами, которые тоже ведут борьбу за снижение тепловых потерь.

“Шоу нельзя построить на одних технологиях, и если F1 потеряет зрителей – она потеряет все”

Формула 1 идеально подходит для этого. Не вижу причин, препятствующих использованию устройств, с помощью которых энергия выхлопных газов и тепло аккумулировались бы, а затем использовались для повышения мощности двигателя. Есть и другие технологии, над которыми сегодня колдуют лучшие умы автоиндустрии.

Как я уже писал, надо разрешить и вторичное использование энергии, т. е. аккумулировать энергию, которая теряется при торможениях, и использовать ее для форсажа при разгоне. Придумать компактное устройство, позволяющее накапливать большое количество энергии, – это по силам инженерам F1.

А чтобы избежать роста скоростей, можно ввести ограничения на потребляемую энергию, например при помощи топливных клапанов-рестрикторов или каким-либо иным образом. Это лишь вдохновит разработчиков на поиск максимально эффективных решений.

Почему же до сих пор эти правила не введены, если они так подходят Формуле 1? Ответ – в нынешнем Договоре Соглашения, который не позволяет вводить изменения в конструкцию моторов без единогласного одобрения (за исключением особых случаев). Это идет еще с 80-х, когда большинство команд покупали моторы у Cosworth и боялись, что любые изменения могут дать преимущества соперникам. Сегодня правило уже устарело, но будет действовать до истечения срока Договора Соглашения – до конца 2007 года.

Нам ни разу не удавалось достичь единства мнений, ибо всегда находились два-три главы команды, которые возражали против любых изменений. Их можно понять: мы предлагаем им отказаться от привычных вещей и принять радикальные идеи. Они теряют душевный покой, подобно луддитам, что крушили машины в начале XIX века: призрака Неда Луда витает над паддоком и сегодня.

А какова позиция автоконcernов? Обсуждая эти идеи с топ-менеджерами, мы встречаем понимание, а иногда и энтузиазм. Они даже предлагали, чтобы членов рабочей группы по вопросам технологий будущего набирали не из команд, а из исследовательских отделов автокомпаний. Эти люди будут предлагать радикальные идеи, а наши специалисты потом будут адаптировать их к нуждам F1.

Но действовать надо осторожно, чтобы не допустить роста затрат. Необходимо точно просчитать, каким образом та или иная техническая новинка повлияет на время прохождения круга. Резкие скачки нежелательны, ибо это может нанести ущерб спорту. Нам есть что обсуждать, но уже ясно, что в F1 следует тратить деньги только на те технологии, которые могут найти применение и в реальной жизни. Мы должны прекратить практику, когда команды впустую расходуют ресурсы, создавая двигатели, которые раскручиваются до 20 тысяч об/мин.

Но как насчет развлечений, спросите вы? Да просто технологии крайне важны для долгосрочного будущего спорта. Если будет порядок с технологиями, то мы, по всей видимости, сможем удержать те автоконcernы, что уже участвуют в F1, и привлечь новые. Но шоу не может быть построено на одних технологиях, и если F1 потеряет зрителей – она потеряет все. Так что по части развлечений нам тоже предстоит поискать новые идеи, и в следующий раз я поделюсь кое-какими соображениями и на эту тему. **FO**

Надо повысить эффективность двигателей, поскольку сегодня наши деньги просто вылетают в трубу каждый раз, когда мы платим за полный бак бензина





Дело сделано

Немец Кристиан Вьеторис за этап до финиша сезона обеспечил себе титул в Формуле BMW. Оскару Паэгле, представляющему в этом первенстве Россию, в гонках пока не удастся подобраться хотя бы к первой десятке

МИРОВАЯ СЕРИЯ RENAULT

В БОРЬБЕ ОБРЕТЕШЬ ТЫ ПРАВО СВОЕ

Два этапа остается провести участникам Мировой серии Renault – а ситуация в борьбе за титул чемпиона остается неопределенной. В четырех заездах предстоит разыграть 68 очков, а гонщика, занимающего пятую позицию, отделяют от лидера всего 14 очков. Причем этот пятый – Алваро Паренте – в Донингтон на 7-й этап серии приехал лидером, но не смог заработать ни очка и пропустил вперед даже шведа Алкса Даниэльсона, сумевшего на британской трассе повторить рекордное достижение Себастьяна Феттеля (заработавшего 31 очко из 34 возможных). Даниэльсон выиграл оба заезда (один из которых начал с поула-позиции), наконец-то

преодолев полосу неудач, преследовавших его в первой половине сезона.

Россиянин Михаил Алешин вновь подтвердил свою форму, заработав призовые очки в обоих заездах, но в целом этап сложился для него не слишком удачно из-за просчетов в квалификации. В первой лучшей попытке 19-летнему москвичу пришлось прервать из-за аварии одного из соперников, во второй он ошибся сам, основательно разбив машину. Миша сохранил позицию в первой десятке в личном зачете – и неплохие шансы побороться за более высокое место.

Ну а лидером серии Донингтон покинул испанец Энди Соучек. Он



опережает на 5 очков своего соотечественника Борху Гарсия и на 11 – недавнего фаворита Пастора Мальдонадо из Венесуэлы, вновь растерявшего кучу очков из-за собственной неосмотрительности.

Положение после 7 этапов из 9:

1. Э. Соучек (Исп.; Interwetten) – 87 очков
2. Б. Гарсия (Исп.; RC Motorsport) – 82
3. П. Мальдонадо (Вен.; Draco) – 76
4. А. Даниэльсон (Шв.; Comtec) – 74
5. А. Паренте (Пор.; Victory Eng.) – 73
- ... 9. М. Алешин (Рос.; Carlin) – 39



ЕВРОСЕРИЯ Ф3

ПОГОНЯ, ПОГОНЯ, ПОГОНЯ...

Наступившая осень медленно, но неминуемо расставляет акценты в Евро Ф3. Девять победителей в 14 заездах – но число фаворитов в чемпионской гонке сократилось до двух человек. Уже сейчас понятно, что титул достанется либо невозмутимому 20-летнему шотландцу Полу ди Реста, либо улыбчивому немцу Себастьяну Феттелю, отчаянно пытающемуся сократить отставание в личном зачете.

На немецком Нюрбургринге, принимавшем 6-й этап сезона, 19-летнему пилоту из Хеппельхайма отчасти удалось решить эту задачу. Феттель и ди Реста жестко схлестнулись в первом повороте (на фото). Себастьян взял верх – и выиграл гонку. Пол попытался отыгаться во втором заезде и даже финишировал первым под моросящим дождем, но был оштрафован за контакт с Гиедо ван дер Гарде – и победа вновь уплыла к Феттелю.

В Зандфорте самонадеянный маневр юного немца в первом пово-

роте Tarzan закончился путешествием по гравии, оставившим Феттеля без очков, тогда как ди Реста уверенно победил. Вторая голландская гонка превратилась в потерю – стартовать пришлось на подсыхающей трассе, и те, кто рискнул поставить слики, оказались в выигрыше. Одному из них, 21-летнему американцу Чарли Кимболу, этот выбор принес первую победу в Формуле 3. Феттель, стартовавший 20-м, финишировал вторым (!), а ди Реста в призовую группу не попал. За три этапа до окончания чемпионата лидеров разделяют 12 очков – и вся борьба еще впереди.

Положение после 6 этапов из 10:

1. П. ди Реста (В. Брит.; ASM) – 71 очко
2. С. Феттель (Гер.; ASM) – 59
3. К. Хирате (Яп.; Manor Motorsport) – 38
4. Э. Герьер (Апр.; Manor Motorsport) – 36
5. Г. ван дер Гарде (Гол.; ASM) – 32

DTM

СВОЯ БОРОЗДА

Бернд Шнайдер – в мире DTM фигура ничуть не менее знаковая, чем его соотечественник Михаэль Шумахер в Ф1. Стоит добавить, что в нынешнем сезоне оба немца полны намерения вернуться на вершину подиума, откуда и того, и другого в последнее время сместили молодые соперники. Но в отличие от гонщика Ferrari 42-летний представитель Mercedes взялся за дело с самого старта чемпионата, выиграв две первые гонки, и теперь всеми силами пытается удержать полученное преимущество.

Своим главным оружием Шнайдер избрал стабильность – ни разу в семи прошедших гонках он не выбыл из борьбы досрочно и лишь однажды за все это время не попал на подиум. На Нюрбургринге его успешная серия продолжилась. Героем гонки, стартовавшей под моросящим дождем, стал молодой канадец Бруно Спенглер – он умчался в отрыв, вовремя сменил шины на слики и одержал вторую победу подряд. А Шнай-

дер опередил всех остальных и уверенно финишировал вторым.

Две недели спустя немец повторил этот результат в голландском Зандфорте. И пусть со старта гонку возглавил квартет пилотов Audi – Бернд медленно, но верно поднимался по ходу дистанции все выше. Обойдя за три круга до финиша Мартина Томчика, ветеран нагнал было и лидировавшего Тома Кристенсена, но в этот момент гонка закончилась.



Положение после 7 этапов из 10:

1. Б. Шнайдер (Гер.; Mercedes) – 54 очка
2. Т. Кристенсен (Дан.; Audi) – 44
3. Б. Спенглер (Кан.; Mercedes) – 39





Неудачная гастроль

Вылазка Виталия Петрова на этап серии F3000 Masters в Брно закончилась конфузом. Завоевав поул, он провалил старт первого заезда, а во втором получил 30-секундный штраф за обгон под желтым флагом. Итог – лучшее время круга и... ноль очков



Формула WTCC

Команда N.Technology представила проект Формула NT07 – гоночное шасси, изготовленное компанией Tatuus. Такие машины с 2-литровыми 250-сильными моторами будут участвовать в гонках поддержки WTCC

LMS

БЕДНЫЙ ЧЕМПИОН



У признанного лидера гонок на выносливость – команды легендарного Анри Пескарولو – дела в нынешнем сезоне складываются далеко не так блестяще, как можно подумать, глядя на гоночные протоколы. На пятый этап Серии «Ле-Ман» французы приехали безоговорочными лидерами в общем зачете – но с серьезными финансовыми проблемами. Более того, поездка в британский Донингтон могла и вовсе не состояться, но Pescarolo Sport выручил Дидье Андре, сумевший пополнить бюджет команды и получивший за это место за рулем стремительного прототипа C60.

Ну а в гонке все пошло по привычному сценарию – даже пара штрафных остановок не помешала экипажу

Буйон/Коллар/Андре «привезти» ближайшим соперникам два круга, что позволило Коллару и Буйону утвердиться в звании чемпионов-2006. Второе и третье места достались представителям команды Creation Autosportif.

В категории GT1 первая победа ускользнула от команды Люка Альфана в самый последний момент – за два круга до финиша гонки из-за неполадок с тормозами французы пропустили вперед Aston Martin экипажа Team Modena. Выступающая под российским флагом команда Convers MenX закончила гонку на третьей позиции и сохраняет неплохие шансы на титул.

Результаты гонки:

1. Э. Коллар/Ж.-К. Буйон/Д. Андре (Фр.; класс LMP1; Pescarolo C60 Judd)
2. Н. Минассян/К. Макгаррити (Фр./В. Брит.; LMP1; Creation Judd)
3. Дж. Кэмпбелл-Уолтер/Ф. Ортез/Б. Габбиани (В. Брит./Швейц./Ит.; LMP1; Creation Judd)
- ... 8. П. Кокс/Р. Пергл/А. Васильев (Гол./Чех./Пос.; LMGT1; Ferrari 550 Maranello)

WTCC

НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ



Этап мирового турингового чемпионата, состоявшийся в Брно, запомнился множеством столкновений в споре за первые позиции, а кроме того, первые со старта сезона одному из гонщиков удалось создать заметный отрыв в личном зачете. Им оказался, как легко догадаться, Энди Приол. В Чехии удача отвернулась от большинства лидеров первенства, так что пятого и второго места в заездах британцу вполне хватило, чтобы хоть немного обезопасить себя от преследователей.

Отличиться же удалось другому гонщику BMW – Дирку Мюллеру, которому на протяжении первой гонки приходилось сдерживать острейшие выпады Алессандро Дзанарди, а также 26-летнему Роберту Хаффу, выступающему на Chevrolet. Хафф начал второй заезд с поула и на извилистой чешской трассе сумел удержать первое место до самого финиша, одержав

первую победу в карьере.

А вот представителям SEAT блеснуть на этот раз не удалось, и теперь испанцы уступают одно очко своим соперникам из Баварии. Впрочем, замыслы представителей SEAT устремлены уже к следующему сезону – компания представила дизельную модель WTCC Ultra, на которой гонщики будут выступать в 2007-м. Кроме того, Alfa Romeo заявила о возвращении водской команды и о подготовке к гонкам модели 147, а в Брно состоялся дебют в мировом Туринге Toyota Corolla T-Sport – правда, 19-летнему немцу Филипу Гайпелю, выступающему за частную «конюшню» TFS Yaco, отличиться пока не удалось.

Положение после 7 этапов из 10:

1. Э. Приол (В. Брит.; BMW) – 58 очков
2. Дж. Томпсон (В. Брит.; SEAT) – 49
3. А. Фарфуш (Браз.; Alfa Romeo) – 46

IRL

ИХ НРАВЫ



Пять претендентов на титул перед решающим этапом, три гонщика, уместившиеся в четверть секунды на финише 500-километровой гонки, чемпион, завоевавший корону лишь благодаря большому числу побед и опередивший бронзового призера на два очка... Для большинства гоночных серий такое – лишь фантастический сюжет, а вот в чемпионате IRL описанное выше – в порядке вещей. Точнее – именно таким получился для главной заокеанской серии сезон-2006.

Его основными действующими лицами стали гонщики команд Роджера Пенске и Чипа Ганасси. В первой половине сезона лидировал Хелио Кастроневеш, одержавший три победы, но затем его опередил напарник по Penske Сэм Хорниш-младший, уже побеждавший в IRL в 2001–2002 годах. К финальной гонке, ареной которой стал короткий овал в Чикаго, два американца подошли с разницей в единственное очко. Буквально в спину им дышали и Дэн Уэлдон со Скоттом Диксоном из Ganassi Racing.

Двое последних и повели нешуточный спор за победу в гонке – за четыре круга до финиша машины британца и новозеландца даже соприкоснулись на скорости за 300 км/ч! В итоге верх взял действующий чемпион Уэлдон (который закончил сезон так же здорово, как и начал, но в промежутке ни разу не смог подняться на вершину подиума), а Хорниш, прикативший третьим, стал обладателем титула – и призового миллиона долларов.

«Очень обидно, но титул мы проиграли только по своей вине, – сказал после финиша Дэн. – Анализируя ход сезона, я вынужден признать, что наделал слишком много ошибок и растерял важные очки». Ну а новый чемпион, конечно же, назвал этот день самым счастливым в своей карьере – и у него было такое право.

Итоговое положение:

1. С. Хорниш-мл. (США) – 475 очков
2. Д. Уэлдон (В. Брит.) – 475
3. Х. Кастроневеш (Браз.) – 473
4. С. Диксон (Н. Зел.) – 460
5. В. Мейра (Браз.) – 411 (все – Dallara/Honda)

СМОТРИТЕ на канале 7ТВ

Спортивный канал 7ТВ ведет прямые трансляции с автодромов Европы и мира об увлекательных событиях, разворачивающихся в различных гоночных сериях. Участие в этих репортажах принимают и журналисты российской редакции F1 Racing

30 сентября – 1 октября – Мировая серия Renault (Ле-Ман)

8 октября – WTCC (Валенсия)

14–15 октября – DTM, ЕвроФ3, Кубок Porsche Carrera (Ле-Ман)

21–22 октября – ETC Cup (Эшторил)

28–29 октября – Мировая серия Renault (Барселона), DTM, ЕвроФ3, Кубок Porsche Carrera, Кубок VW Polo, Ф BMW (Хокенхайм)

Смотрите также тележурналы «Картинг», Rally Action и другие программы об автоспорте

Обратная связь



Приз за лучшее письмо номера достается Никите Радионову из Москвы, которому, как и нам, небезразлична судьба Williams F1. Так уж совпало, что проблемам этой команды посвящено немало страниц этого номера **F1 Racing**. Как говорится, не Шумахером единым...

ПИСЬМО НОМЕРА

СЭР ФРЭНК НЕ СДАЕТСЯ

Год за годом откатывается назад одна из успешнейших команд за всю историю Ф1 – Williams. Но сэр Фрэнк не сдаётся. Благодаря таким людям, беззаветно преданным любимому делу, этот спорт так приятно смотреть! Будем надеяться, что команда еще в состоянии преодолеть этот затянувшийся спад. Очень бы хотелось, чтобы горячая поддержка российских болельщиков дошла до Фрэнка Уильямса, чтобы он знал, что дело его жизни трогает сердца людей за тысячи километров от него! Остается только пожелать никогда не сдаваться, ведь снизу только один путь – вверх! Вспомнились слова, написанные Эрнестом Хемингуэем в романе «Прощай оружие»: «Человека можно уничтожить, но его нельзя победить». Уверен: это про Фрэнка Уильямса.

Никита Радионов,
Москва, по e-mail



Автор лучшего письма номера получает новейшую версию увлекательной игры Formula One 06 для консоли Sony PlayStation 2.
www.playstation.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.

Остальные письма, отобранные нами на этот раз, так или иначе посвящены главной теме последних недель: заявлению, сделанному Михаэлем Шумахером в Монце. Как и можно было предполагать, мнения разделились. Да еще интервью с Жаком Вильнёвом, опубликованное в сентябрьском номере, подлило масла в огонь...

КАК ТАКОЕ МОГЛО ПРОИЗОЙТИ?

Не являюсь фанатом Михаэля, но могу с уверенностью сказать, что он гонялся бы до 2008 года. Что не так? Давление свыше? Разве можно предположить, что человек с такой колоссальной мотивацией, для которого гонки Формулы 1 – это жизнь, мог просто так взять и оставить спорт. И вот, практически со слезами на глазах, он говорит, что уходит... После этого я ни за что не поверю, что Ferrari была готова расстаться с Михаэлем, как и Михаэль с ней. Всё это смахивает на политиканство свыше...

Дмитрий Шиманаев,
Москва, по e-mail

F1 Racing не исключает подобной версии и анализирует ее на с. 10

ДА ЗДРАВСТВУЕТ КОРОЛЬ!

Спасибо, Михаэль, за все эти годы, что были для меня счастьем. В моем сердце всегда был и будет Король, Король на красном ревущем жеребце. Спасибо тебе за то, что ты влюбил меня в этот спорт и дал мне возможность оценить все его величие и красоту. Ты дал мне то, чего никто не смог, – веру в себя и мысль о том, что никогда нельзя сдаваться. Без тебя Формула будет совсем другой... А я с гордостью буду рассказывать своим детям о том, что мне довелось жить в Эпоху Шумахера и видеть все это своими глазами...

Екатерина Николаевна Санькова,
Запорожье, Украина, по e-mail

ТАК УХОДЯТ ЧЕМПИОНЫ

Лично я никогда не был болельщиком Шуми, сам ждал его ухода, а теперь, когда это произошло, мне стало немного грустно. Но хочется спросить: какова вероятность того, что Бразилия '06 будет его последней гонкой? Как обладатель почти сотни Больших Призов, стоя на вершине пьедестала, может не думать о новых победах, когда у его ног в экстазе шумит толпа поклонников?! Короче, пока не будем прощаться...

Юрий Владимирович Казаков,
Бийск, Алтайский край, по e-mail

НЕЗАБЫВАЕМЫЙ МИХАЭЛЬ

Очень возмутило интервью Вильнёва. Шуми нельзя считать великим чемпионом? А кто семь раз становился лучшим гонщиком мира, кто выиграл 90 гонок? Да, в карьере Михаэля есть и неспортивные моменты, но в чьей карьере их нет? Не спорю, Жак хороший гонщик, что и доказал, выиграв титул. Но то было так давно, что о его триумфе стали забывать. Наверное, это и злит бывшего

чемпиона. По словам Жака, и Шумахера забудут. Но я не верю. Он навсегда останется в памяти поклонников скорости, как остались Лауда, Мэнселл, Сенна, Хякинени...

Дарья Лапшина,
Рыбинск, по e-mail

ШУМАХЕР, GO HOME!

«Наконец-то...» – вздохнули многие любители Ф1. Думаю, выражу отношение большого числа болельщиков к происходящему в нашем любимом виде спорта! Нельзя не согласиться с Вильнёвом, что Михаэль – человек, за которым числится много выходов. Пусть идет на пенсию, что ему еще нужно? Любители Ф1 ждут честной борьбы! Я не отношусь к страстным поклонникам Алонсо, но он честно борется. Не я один уверен, что его, чемпиона 2005 года, силой отодвигают назад. Странно, что это произошло именно в Италии, когда решается судьба титула.

Виктор Каменнов,
Коломна, Московская область, по e-mail

Я НЕ ПОЭТ, НО Я СКАЖУ СТИХАМИ...

Великий и ужасный уходит на покой, Великий и ужасный всем помахал рукой. Кому-то это в горсть, кому-то в радость, да? И только все тифози от горя без ума.

Не стоит огорчаться, пыльные тифози, Ледяной характер финна вам пойдет на пользу! И с холодной головой, кто учил, не помню, Он из «вице» в чемпионы превратится вскоре!

Дмитрий Новиков,
Дмитров, Московская область, по e-mail

Вообще-то стихи мы не печатаем, но были очарованы непосредственностью и оптимизмом автора. Господа, жизнь продолжается!



F1 RACING
«Я ВООООЩЕ НЕ СЧИТАЮ МИХАЭЛЯ ВЕЛИКИМ ЧЕМПИОНОМ»

ЗЛЮКА ЖАК
СТОЛЬ РЕЗКИХ ВЫРАЖЕНИЙ ВЫ ЕЩЕ НЕ СЛЫШАЛИ

Жак, ты не прав! – считают многие читатели

СОВЕРШЕНСТВУЯ ПИТ-СТОПЫ

Пит-стопы существенно влияют на результаты в Ф1, вот почему в Panasonic Toyota Racing постоянно работают над их совершенствованием, используя особые методы, разработанные в Японии

Как известно, во время гонки машинист может управлять гощиком и гощиком, но, несмотря на это, формула 1 остается поистине командным видом спорта.

Во-первых, выход машин на старт — лишь заключительный этап большой программы. На базе Panasonic Toyota Racing в Кельне работают сотни людей, которые прилагают все усилия для того, чтобы две Toyota выходили на старт каждой из 18 онок. Но когда вся эта работа позади, когда гаснут огни стартового светофора, в игре остается пит-команда — элитная группа членов команды, которым предстоит сыграть жизненно важную роль в обеспечении максимальных результатов Ярно Трулли и Ральфа Шумахера.

В каждой гонке замену четырех шин и дозаправку топливом в считанные секунды обеспечивают 22 человека. Особенность современных Гранд При такова, что смена позиции чаще происходит благодаря быстрому пит-стопам, а не обгонам на трассе, и каждая доля секунды во время остановки очень важна. Вот почему пит-бригада Panasonic Toyota Racing должна безупречно владеть искусством командной работы, которое совершенствуется в неустанных тренировках, а этот процесс Toyota

высказывает свою уникальную философию и опыт.

Пит-бригада состоит из обычных членов команды Toyota F1 — специалистов только по пит-стопам не бывает, и это означает, что нужно совмещать работу на пит-стопе со своими постоянными обязанностями. Например, 12 человек, меняющих шины (по три на каждое колесо), — обычные механики.

Пит-стопы опытных гощиков Toyota (они должны быть на разных кругах) проводит одна и та же бригада, но требование для этого количество человек колеблется в пределах почти всех членов команды, не занятых инженерной работой. Пит-бригады собирают не по объемам, если вы — механик или водитель грузовика, вам также придется научиться в тренировках, оттачивая навыки для проведения безупречных пит-стопов.

За работу на пит-стопе отвечает главный механик гоночной команды Жерар Лекж. Его обязанность — обеспечить должную подготовку своей бригады, и для этого он разработал тренировочную программу, которая выполняется на протяжении всего года.

«Зимой я распределю обязанности, и мы отрабатываем их по частям, потому что собрать вместе два десятка человек зачастую не просто, — говорит Лекж, который во

время пит-стопов следит за тем, как идет работа. — В межсезонье мы тренируемся трижды в неделю на базе и затем каждый раз, когда выезжаем на трассу — независимо, на тесты или гонку».

Тренировки нужны, чтобы каждый вжился в свою роль — и не только когда все идет хорошо. Команда также отрабатывает нестандартные операции, вроде смены поврежденного носового обтекателя — на что уходит менее шести секунд — или изменения настроек крыльев.

«Хотя мы стремимся к тому, чтобы каждый выполнял свою операцию автоматически, не менее важно быть готовым к неожиданностям — тогда-то тренировки и оказывают по-настоящему, — объясняет менеджер команды Ричард Крэгг. — У нас есть базовая программа, в которую мы затем добавляем различные позиции».

Хороший пит-стоп означает также безопасный пит-стоп — 300 л топлива в заправочной машине рядом с раскаленным мотором могут создать опасную ситуацию во время гонки. Поэтому команда всегда носит огнестойкие костюмы, перчатки и шлемы, а заправщика и сменщика колеса со стороны заправочной горловины на шее огнестойкие воротники.

Panasonic Toyota Racing со-
вершенствовала свои пит-стопы →



Основная фото:
вид гонщика
через обод
колеса.
Справа: команда
меняет шины
во время
квалификации



HAGEN WILLSCH



“В МЕЖСЕЗОНЬЕ МЫ ТРЕНИРУЕМСЯ ТРИЖДЫ В НЕДЕЛЮ НА БАЗЕ И ВСЯКИЙ РАЗ, КОГДА ВЫЕЗЖАЕМ НА ТРАССУ”

ЖЕРАР ЛЕККО

в течение последних пяти лет за счет применения системы TPS (Toyota Production System). Эта система применима во многих областях, и в 2002 году японский специалист по TPS Токио Акиока приехал в Кельн, чтобы начать работу над программой пил-стопа. Первым делом он занялся на видео, чтобы определить слабые места.

«Поняв, что из членов команды противился этому, — говорит Акиока. — Но потом многие подружились со мной и попросили сделать видеозаписи их работы, чтобы посмотреть ее дома. Они высказали много заслуживающих внимания идей, и мы использовали все то, что сокращало время пил-стопа».

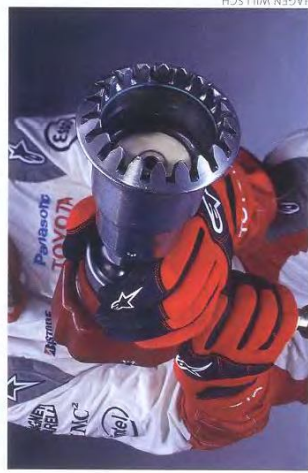
Акиока оценивает два момента: насколько человек соответствует своей роли и как можно улучшить выполнение им своих обязанностей.

«Мы меняли людей местами, чтобы понять, какая работа им лучше всего удается, — объясняет Креган. — Например, у слесаря колеса может быть сильный торс, что может пригодиться на другой позиции. Мы подобрали наиболее подходящее место каждому и только за счет этого улучшили время пил-стопа на 15%».

Затем все операции были разбиты на отдельные действия и проанализированы в полном соответствии с основной для TPS философией кайдзен, означающей постоянное непрерывное улучшение. Например, для действий с гайками этот шаг выглядел так: ввод гайки в отверстие, открывание гайки, снятие колеса, установка колеса и закручивание гайки. Каждый этап



Вверху: команда сложено проворит пил-стоп. Справа: бригада полностью экипирована



КТО ЧТО ДЕЛАЕТ

- 1 Защита топливной системы. Человек по-зади машины держит на шесте экран предотвращения попадания топлива на нескаленную выхлопную трубу. Основная работа: механик по двигателям
- 2 Заднее колесо. Работают трое — один работает с айк-вертом, другой снимает старое колесо, третий надевает новое на ступицу. Основная работа: специалист по комposites, гоночный механик и 1-й механик запасных машин
- 3 Очистка понтонных вырезов. Один из гоночных мусоров, другой чистит забралло шлемы гонщика. Основная работа: электрик
- 4 Переднее колесо. Работают трое. Основная работа: 1-й механик. Третьи, механик гоночных машин и кладовщик
- 5 Паданца. Этот человек сигнализирует гонщика об остановке и сообщает ему о ситуации на пил-стопа. Основная работа: подготовка деталей, второй механик
- 6 Передний домкрат. Один человек поднимает и опускает передок машины. Основная работа: 1-й механик Шумахера
- 7 Правое переднее колесо. Основная работа: механик по трансмиссии
- 8 Заправочная машина. Один человек всасывает топливо, двое держат шланг. Еще один стоит позади с негнущимся трубой. Основная работа: водитель грузовиков, шинники и водитель погрузчика
- 9 Правое заднее колесо. Основная работа: механик, электрик и специалист по гидравлике
- 10 Задний домкрат. Один человек поднимает и опускает задок. Основная работа: механик по трансмиссии

лимом, и значит, им нужно накачивать верхнюю часть тела, в то время как сменщики колес развивают силу рук и подвижность.

Процесс совершенствования бесконечен, и бригада специалистов TPS, возглавляемая ныне Токио Акиока, продолжает свою работу, отыскивая все новые и новые резервы.

«Это был очень удачный проект, — добавляет Креган. — От гонки к гонке, от года к году мы работали все лучше, люди начали понимать преимущества работы по системе TPS».

был изучен, и доработан, и мелкие улучшения в сумме дали серьезный эффект.

Изучению подверглись и многие другие элементы, в том числе и точное попадание гоночников на «ямку» — что не так-то легко на скорости около 100 км/ч. Важным было исследование, направленное на разработку программ физическо-кой подготовки каждого члена команды в соответствии с его обязанностями. Заправщику приходилось держать 16-килограммовый нечех, а два его помощника держат 40-килограммовую трубу с топ-

РЕШАЮЩАЯ СХВАТКА АЛОНСО vs ШУМАХЕР



До конца сезона еще три гонки, накал

БЫТВА

DARREN HEATH/LONZEO BELLANCIALI/AT

борьбы за титул достиг апогея. Начинается решающая

ТЯГАНОВ

Текст Питер Уинчзор Фото LAT

осле короткой, острой, но весьма жаркой итальянской гонки Михаэль Шумахер выиграл Гран-при Италии в своем классическом стиле: явно превалял напарника и стал победителем дуэли с лучшим из гонщиков McLaren (в данном случае – с Кими Райккеном). Но при этом он навсегда изменил мир Формулы 1. И странно было слышать от него фразу: «Да, конечно, и хотел бы выиграть и восмальный титул, если получится, но это не самое важное. Мне и так в жизни повезло, и я выиграл много чемпионатов...»

Михаэль готов был выиграть? Кто в это поверит! Как и говорил, в пиджаке Монцы еще не улетела пыль, которую высветило в вечернее солнце, но у меня уже тогда не было сомнений: он только что серьезно увеличил свои шансы на победу в чемпионате мира 2006 года. Представьте, с какой энергией Феррари будет работать ближайшие два месяца. А сам Михаэль сделает все, чтобы доказать, что остается самым быстрым, самым лучшим, самым умным и самым крепким из всех. Подумайте, отставка!.. Вспомните о тех, кто обычно неохотно признает победы Шуми, но теперь, поскольку он уходит, скорее всего, смирится

жизни, и все такое прочее. Странный это был момент. Казалось бы, он только что выиграл Гран-при Италии в своем классическом стиле: явно превалял напарника и стал победителем дуэли с лучшим из гонщиков McLaren (в данном случае – с Кими Райккеном). Но при этом он навсегда изменил мир Формулы 1. И странно было слышать от него фразу: «Да, конечно, и хотел бы выиграть и восмальный титул, если получится, но это не самое важное. Мне и так в жизни повезло, и я выиграл много чемпионатов...»

Михаэль готов был выиграть? Кто в это поверит! Как и говорил, в пиджаке Монцы еще не улетела пыль, которую высветило в вечернее солнце, но у меня уже тогда не было сомнений: он только что серьезно увеличил свои шансы на победу в чемпионате мира 2006 года. Представьте, с какой энергией Феррари будет работать ближайшие два месяца. А сам Михаэль сделает все, чтобы доказать, что остается самым быстрым, самым лучшим, самым умным и самым крепким из всех. Подумайте, отставка!.. Вспомните о тех, кто обычно неохотно признает победы Шуми, но теперь, поскольку он уходит, скорее всего, смирится

жизни, и все такое прочее. Странный это был момент. Казалось бы, он только что выиграл Гран-при Италии в своем классическом стиле: явно превалял напарника и стал победителем дуэли с лучшим из гонщиков McLaren (в данном случае – с Кими Райккеном). Но при этом он навсегда изменил мир Формулы 1. И странно было слышать от него фразу: «Да, конечно, и хотел бы выиграть и восмальный титул, если получится, но это не самое важное. Мне и так в жизни повезло, и я выиграл много чемпионатов...»

В Венгрии (слева) Феррари был восхитительно быстр

ГЛАВНЫЕ СОПЕРНИКИ 1

	
М. Шумахер Гонщик Феррари	Ф. Алонсо Гонщик Рено
❖ Чемпион по своей природе	❖ Лидирует и блестяще держит оборону
❖ Напряженные моменты	❖ Машине чуть-чуть не хватает скорости

ГЛАВНЫЕ СОПЕРНИКИ 2

	
Жан Тодт Глава команды Феррари	Флавио Бриаторе Глава команды Рено
❖ Многоопытен и беспримерно успешен	❖ Знает, что стоят победы
❖ Не уверен в завтрашнем дне – это мешает	❖ Расстроен из-за политических дрязг

с его успехом. Разумеется, я не имею виду Рено – единственную команду, которая может его одолеть. Я говорю о тех, кто считает за вероисполнение, сидеть в моторных с темными стеклами. Порой им приходится заниматься штрафами, дисквалификациями и прочими малоприятными вещами, но сейчас, чтобы ни случилось, их симпатии будут на стороне Михаэля.

Это был, если хотите, его звездный час. Сразу после гонки в Монце все эти деловые массы и решения створдов стали называть не более важными, чем состав команды Spyker F1 на 2007 год.

И впереди у нас финал сезона, будоражащий воображение. Для Михаэля все складывается как нельзя лучше, и ему нечего терять. Феррари Алонсо даже после первого в этом году отказа двигателя Рено все-таки на 2 очка впереди. А осталось только три гонки.

Теоретически выиграть вообще-то должен Феррари. Ничто не может помешать Рено R26 ехать быстро на Сузуке, в Шанхае и Сан-Паулу. Мало кто знает эти трассы лучше Пета Симонса – каждая из них требует компромисса в настройках, каждая имеет свои сложности, справиться с которыми может только сверхнадежная и сбалансированная машина. Вспомните победы Феррари в Мельбурне, Сильверстоуне и Канаде – о его скорости в дни ГП Венгрии я вообще не говорю, – и вы легко поверите в то, что синя-желтая ракета сможет принести победу во втором чемпионате подряд. Рено R26 великолепен в любых условиях: под солнцем или дождем, в жару или в холоде.

Но это – чистая теория. Достаточно раздвинуть шасси F1 – и карты будут сданы. В Венгрии Феррари накакали за то, что он не превратил быстрого Рено Роберта Дориса в Тимоти – за то, что не мешал Фелипе Массе в конце квалификации, и к тому же Рено запретил использовать хитроумный узел, считающийся легальным как минимум год. Значит, совершенно не исключалось, что испанец мог опровергнуть просто за его скорость или мастерство, а команду за то, что она действительно собирается выиграть второй чемпионат подряд.

Разумеется, всего предугадать нельзя. Интрига чемпионата рождается в недрах тостических номеров и моторных на бесчисленных совещаниях верхушки F1. FOM. Вель Формула 1, то есть, представляет собой частный клуб, возглавляет который человек (Бернард Экстеллер), чья власть подтверждена мандатами, выданным ему большинством ведущих игроков. Мы частенько подозреваем, что он проясняет какие-то изменения, которые на руку только Феррари. Впоследствии передо мной, от этих изменений выиграла вся F1 – выиграла в том смысле, что она до сих пор существует как единый чемпионат, собирающий немалые деньги и глобальную аудиторию. Может быть, она и перестала быть спортивной – как Феррари Алонсо грустно напомнил нам воскресным утром в Монце, – но уж такая есть, такая и есть. В общем, частный клуб. Игры по установленным здесь правилам – или проваливай. И так было всегда, начиная с 1982 года. ▽

ГЛАВНЫЕ СОПЕРНИКИ 3

	
Росс Бrawn Технический директор Феррари	Пэт Симонс Главный инженер Рено
❖ Гений тактики и стратегии	❖ Как и Бrawn, старый мастер тактики
❖ Догоняющему приходится рисковать	❖ Брошу отлично известны все его ходы

Если Михаэлю не удастся выиграть титул, он должен будет выиграть себя, в частности за инцидент в Монце



РЕШАЮЩАЯ СХВАТКА АЛОНСО vs ШУМАХЕР



В Турции очередь в боксах Ferrari оказалась весьма на руку Алонсо

Все, что может сделать Renault, это спокойно заниматься своим делом, доверив остальное Флавио. Потому что каждый минус, который будет придуман за закрытыми дверями, гипотетически может превратиться в плюс. Но мы узнаем это не раньше, чем пройдут гонки в Китае, Японии и Бразилии. И все же Фернандо, безусловно, заслуживает второго титула. Он фантастически быстр (вспомните Венгрию!), в совершенстве овладел искусством агрессивного обгона, подняв его, я бы сказал, на новый уровень, и демонстрирует удивительную способность финишировать вторым всегда, когда это необходимо. Он наблюдал за Шумахером, соперничал с ним и за последние два года к своему фирменному по-южному страстному, но интеллектуальному стилю езды как-то незаметно добавил многие качества, свойственные Михаэлю. Кроме того, и в Венгрии, и в Монце, где на него обрушились эти абсурдные штрафы, он вел себя очень достойно.

Если в 2006 году за что-то и стоит пожуричь Фернандо, так за его приверженность к этой совершенно зверской манере начинать вход в поворот. Что его и подвело в Индианаполисе, где Физико смог выжать больше из своего Renault, обутого в резину Michelin. Больше сказать нечего, разве что еще раз подчеркнуть: смотреть, как работает Фернандо, — истинное наслаждение.

Михаэль же, по-моему, едет в этом году не так хорошо, как в прошлом, когда у его Ferrari были серьезные проблемы со скоростью и управляемостью. Да и к сезону-2006 «красные» подготовились как-то неважно: в Мельбурне ошиблись с выбором шин. А потом была эта выходка Шуми в Монако, когда он как бы разрывался между двумя своими ипостасями: с одной стороны, он — гонщик, с другой — жестокий, неразборчивый в средствах эгоист. Если он проиграет чемпионат, то отчасти из-за то-



ГЛАВНЫЕ СОПЕРНИКИ 4



Фелипе Масса
Гонщик, Ferrari

❖ Послушный и быстрый гонщик № 2

❖ Слишком быстр? Его победа помешала Шуми

Джанкарло Физикелла

Гонщик, Renault
Полностью настроен

❖ помогать Алонсо
❖ Не хватает скорости в квалификации

Перед тремя последними гонками Фернандо может не волноваться за скорость машины

Они смогли отыгаться

Составил Дэвид Киркалди

Чтобы победить в этом году, Михаэлю надо было преодолеть отставание в 25 очков. Подобное в истории уже случалось (см. ниже).

Но если 1976 год был полон драматических событий, то в 2006-м Михаэлю помогли Ferrari и собственное упорство.



1 Джеймс Хант, 1976, 35 очков
Поначалу лидировал Ники Лауда

2 Джон Сертис, 1964, 20 очков

Поначалу лидировал Джим Кларк

3 Айртон Сenna, 1988, 18 очков

Поначалу лидировал Ален Прост

= Джоди Шектер, 1979, 18 очков

Поначалу лидировал Жак Лаффит

5 Нельсон Пике, 1981, 17 очков

Поначалу лидировал Карлос Ройтеман

= Майк Хоторн, 1958, 17 очков

Поначалу лидировал Стирлинг Мосс

7 М. Шумахер, 2003, 16 очков

Поначалу лидировал Кими Райккёнен

= Кеке Росберг, 1982, 16 очков

Поначалу лидировали Ален Прост/

Дидье Пирони

9 Ники Лауда, 1984, 15 очков

Поначалу лидировал Ален Прост

10 Нельсон Пике, 1983, 14 очков

Поначалу лидировал Ален Прост

= Джек Брэбем, 1960, 14 очков

Поначалу лидировал Брюс Макларен

го, что в Монако потерял несколько верных очков. А в Венгрии, где из-за схода Фернандо судьба была готова преподнести ему минимум 5 очков, он бился с Ником Хайндфельдом и Педро де ла Росой так, словно решалась судьба титула и они были его главными соперниками.

Оглядываясь назад, еще пару эпизодов следует рассматривать с учетом того, что мы узнали в Монце. В Венгрии Михаэль ехал на перегревавшихся шинах Bridgestone для промежуточных погодных условий, когда его догнали, угрожая отнять очки, два парня, машины которых намного лучше держали трассу. И что, Михаэль уступил им дорогу, предпочел не рисковать? Гонщики, подумывающие об отставке, именно так и поступили бы. Но не Шуми...

А те 1:25,800, за которые он пролетел круг в Турции, вообще выпадают из контекста. Неужели этот человек, в Стамбуле лишний раз подтвердивший, что он быстрее всех (прошлогодние неудачи на этой трассе давно забыты), собирается в отставку? Впрочем, таким быстрым он был лишь во 2-й квалификационной сессии, а на 3-ю его не хватило. Вот почему он и упустил победу.

В этом и заключается парадокс. Со времени ГП США Михаэль выступает в гонках, зная, что проводит свой последний сезон. Может быть, само это обстоятельство герр Шумахер обратил в свою пользу, найдя в нем источник дополнительной мотивации, став еще собраннее и дисциплинированнее? Джеки Стюарт, принявший решение оставить гонки еще в начале 1973 года, великолепно провел тот сезон, выиграл чемпионат — и только потом поведал миру о своем решении. Михаэль поступил по-другому — так ведь и время теперь другое, когда со спонсорами, с командой, с публикой его связывают иные, более сложные

ГЛАВНЫЕ СОПЕРНИКИ 5



Альдо Коста
Главный конструктор,
Ferrari

❖ **248-й быстр**
на всех трассах

❖ Нет былого шинного
превосходства

Боб Белл
Технический директор,
Renault

❖ **R26 ехал быстро**
весь сезон

❖ Остался без
демпферов масс



В Монце тифози радовались и победе Ferrari, и первому за сезон отказу мотора Renault

отношения. Пока у него все идет по плану, и можно предположить, что конец сезона сложится в его пользу.

Фернандо же, в свою очередь, хранит спокойствие и абсолютно готов к бою. Это в его духе — тем более что у него есть свои причины для «радости». В конце концов, единственный отказ мотора у него произошел в ситуации, когда он был незаслуженно наказан, пробивался вперед и в итоге боролся только за 3-е, а не за 1-е место. **1**

Отчет о ГП Италии читайте на с. 114 ➔

После победы на ГП Италии Михаэль сократил отставание от Фернандо до 2 очков





РЕШАЮЩАЯ СХВАТКА R26 vs 248 F1



Запрет демпферов на R26 негативно отразился на балансе шасси

Текст Стив Матчетт

ПРИЗОВЫЕ РЫСАКИ

На одной из этих машин будет завоеван чемпионский титул. В чем же их особенности?

Renault R26 с V-образным килем, созданный Тимом Деншем, – прямой наследник прошлогоднего чемпионского R25. В этом смысле Renault и Ferrari придерживаются одинаковой философии: изменять только то, что требует изменений, и совершенствовать остальное.

Аэродинамикой R26 – как и R25 – занимался исключительно талантливый Дино Тозо. Если год назад мне казалось, что R25 – эталон стремительных линий кузова, то, глядя на очертания R26, становится ясно, что команда Тозо на нем лишь разминалась. Машина 2006 года просто великолепна.

Если же заглянуть внутрь, выясняется, что Renault, в отличие от Ferrari, избегает использования композитов в конструкции трансмиссии. Корпус КП R26 отлит из титана, материала очень дорогого, к тому же плохо поддающегося обработке из-за своей твердости.

Зато благодаря такой коробке Renault располагает легкой и исключительно жесткой конструк-

цией, к которой крепится задняя подвеска. Именно подвеске Renault годами уделяет особое внимание.

Теперь о пресловутой системе демпфирования, спрятанной в носовом обтекателе. По сути, это было нечто большее, чем просто груз, заключенный в заполненный жидкостью бак; ее задача – гасить вибрации передней подвески. Она давала заметные выгоды – это и улучшение механического сцепления за счет сохранения пятна контакта шины с трассой, и аэродинамического сцепления благодаря сохранению клиренса почти неизменным.

К сожалению, именно последнее преимущество и привлекло внимание FIA, посчитавшей демпферы «подвижным аэродинамическим» – а значит, незаконным – элементом. В ожида-



V-образный киль – рычаги подвески R26 смонтированы на треугольном киле

нии рассмотрения апелляции команда неохотно убрала систему со своих машин, понимая, что иначе рискует попасть под дисквалификацию. Ну а сейчас, когда система запрещена, Renault ищет, как компенсировать ее потерю.

Этот простой демпфер был и сильным, и слабым местом Renault. Впервые команда применила такую систему на R25 в конце 2005 года. Она позволила

использовать на передке более легкие традиционные демпферы, не жертвуя устойчивостью на торможении; затем они усовершенствовали систему, сконструировав подвеску R26 специально под эти демпферы.

Вне всякого сомнения, с таким устройством R26 шел необычайно стабильно. Даже фирменная фишка Алонсо – поздний вход в поворот – не могла нарушить превосходный баланс машины, и бортовая камера позволяла видеть, как мало для этого надо было работать рулем.

Слабость Renault, точнее, слабость R26 наиболее наглядно проявилась в Маньи-Куре, Хоккенхайме и Будапеште – трех гонках, состоявшихся после запрета демпферов, где ее машина выглядела бледно по сравнению с Ferrari.

Renault явно недооценила важность своей системы, считая, что она мало что меняет. Однако блестяще проведенная Алонсо гонка в Турции показала, что им вполне удастся обходиться и без нее – хотя прежнее преимущество теперь сведено почти на нет.

«Даже фирменный поздний вход в поворот Алонсо не влиял на превосходный баланс машины»

ОСНОВНОЕ ФОТО: DARREN HEATH, ВРЕЗКА: DREW GIBSON



Первоначальные проблемы с мотором были решены; в 056-м постоянно лопалась головка поршня

Ferrari верит в однокилевые машины: прочные, проверенные и более чем успешные. 248 F1 Альдо Косты также однокилевая. Эволюция, а не революция – таков девиз Маранелло последнего десятилетия.

Вместе с тем Ferrari постоянно дорабатывает то, что может быть доработано. Поначалу на 248 F1 использовалось ступенчатое переднее крыло, взятое с F2005, – довольно грубая интерпретация правила, определяющего дозволенное расположение центральной секции крыла. Но после изучения тщательно вылепленных крыльев Renault R26 и McLaren MP4-21 для Рори Бёрна не составило труда найти новое, более элегантное решение.

При этом изменение формы переднего крыла, конечно же, не означает, что аэродинамика 248 F1 несовершенна. Относительно небольшое число различных крылышек, открьлков и отгибов в области воздухозаборника, крышки капота двигателя и задней части машины говорит о том, что Бёрн как следует настроил ее еще до первой гонки в Бахрейне.

Разумеется, по ходу сезона аэродинамика совершенствуется – да и может ли быть иначе! – но (исключая запутанные споры по поводу гибких крыльев) большая часть доработок касается передней части машины: не-

“Если говорить о слабом месте, ахиллесовой пятой 248 F1 я считаю ее мотор”

сколько модификаций боковых дефлекторов, а также торцевых пластин и закрылков переднего крыла (возможно, вследствие пересмотра конструкции основной плоскости).

Если же говорить о слабом месте 248 F1, то его ахиллесовой пятой я считаю мотор. Сейчас это уже не проблема, но в первые месяцы жизни машины он определенно стоил команде нескольких бессонных ночей.

Жиль Симон и Паоло Мартинелли основательно поработали,

чтобы как можно быстрее вывести на трассу новую «восьмерку» 056. Стендовые испытания достаточно информативны, но ничто не заменит испытаний на трассе, когда двигатель, установленный на шасси, подвергается ускорениям и толчкам, передаваемым от подвески, которые должны выдерживать блок цилиндров и система смазки.

Еще до того, как было построено первое шасси 2006 года, команда переделала под новый двигатель машину 2005 года.

Первые впечатления были позитивными, и, несмотря на болезни роста, 056-му был дан зеленый свет. Но в первых гонках у мотора обнаружилась нездоровая тенденция – трескалась го-

ловка одного из поршней. Хуже того, в этом не прослеживалась система: всегда разрушалась одна головка, но необязательно одна и та же. Странно...

Пока в Маранелло искали решение проблемы, пришлось на время ограничить обороты: мощность была принесена в жертву надежности. А в итоге был полностью перепроектирован поршень. Он стал более надежным – но при этом более тяжелым. В мире совершенной инженерии, каковым является конструирование в Ф1, подобное решение считается небрежным – это лечение симптомов, а не болезни. В общем, выход из положения был не самым удачным, но он сработал.

На трассе машина выглядит идеально сбалансированной – и это ее сильная сторона. Баланс – это не просто преимущество, баланс – это все. Он придает гонщику уверенность, он позволяет им раздвинуть границы возможностей, которые они считали предельными.

Кое-кто склонен считать, будто команде по силам подготовить отличную машину, но не отличного гонщика. Они ошибаются! Постройте предсказуемую, нетребовательную машину, и гонщик будет ехать так, будто в его мозг вставили новый процессор.

Со своим 248 F1 Ferrari добилась именно этого эффекта. **FO**



Это тщательно вылепленное переднее крыло пришло на смену не слишком изящному крылу начала 2006 года

БЕСПОЩАДНЫЙ

У Алонсо приветливая улыбка и располагающие манеры. Но за рулем он совершенно преображается. Какая там плавность или мягкость — забудьте! Лучше послушайте рассказ о гоночном кодексе этого человека. Мало не покажется!

Текст Питер Уиндзор Фото Стивен Тил/LAT, Гленн Данбар/LAT

среди нас юге Франции бывает волшебная пора, когда ветер, называемый здесь мистраль, наполняется пряными ароматами хвой и трав. Дорога на «Поль Рикар» свободна от грузовиков, и ничто не мешает выехать из обычного Renault Megane все, на что он способен. А если обратить взор на юг, то за пологом пальм Бандоля на фоне лазурной средиземноморской глади можно увидеть белое крошечное — то ли яхты, то ли серферы, а скорее всего, и то, и другое.

Конечно, отчего бы не провести этот отличный денек на высокотехнологичном тестовом полигоне «Поль Рикар», где команда Renault F1 как раз катает своих спонсоров из Mid Seven. Представьте себе: за роскошным английским газоном (как-никак, владеет трассой сам Бернард Экклстоун), что тянется вдоль пит-лейна, стоят в рядок с десятком машин Форมูลы Renault в традиционных цветах команды Ф1, паре Ф3000, одна двухместная Ф3000, несколько Renault Clio Sport да парочка Renault Megane Turbo. А возле них —

слетевшиеся из разных уголков Европы Фернандо Алонсо, Джанкарло Физикелла и Хейкки Ковалайнен.

Гости — японцы и русские — помалкивают, уставившись на топики. Атмосферу разрякает Хейкки: устроившись на шинах Michelin, финн над чем-то весело смеется. Прибегите Фернандо на турбоинтовом са-молете сопровождалось такими звуковыми эффектами, что все невольно повернуло головы в сторону аэродрома, прилегающего к трассе. И вот чемпион уже тут, ослепляя гостей не только своей фирменной улыбкой, но и сверкающим на солнце комбинезоном.

Сейчас середина сезона. Ретгаи на подьеме, борьба обостряется, но Фернандо остается Фернандо. Правда, здесь, во Франции, где он, будучи самым молодым в истории чемпионом мира, просто заслаживается жизнью, как-то забываешь, кто он такой и чего добился. С другими тоже так было — с Никки Лаудой, Марио Андретти, Аленом Простом и даже Михаэлем Шумахером: их успех на-

Алонсо ведет машину агрессивно, буквально подчиняя ее себе



водил на мысль о том, что все они — не более чем детали некоей общей конструкции. Хорошая машина, хорошие шины, хорошая команда, упорная работа — вот вам и поул, а если повезет, то и победа. Ничего удивительного. Как гонщики, все они безупречны, собраны и спокойны, поэтому кажется, что победы даются им легко. Чем чаще и чем убедительнее они выигрывают, тем больше воспринимаются как необходимые, но сменяемые элементы игры, оказавшиеся на острие по воле случая. И мы воспринимаем их победы как само собой разумеющееся.

Прежде чем Фернандо начнет развлекать гостей Mild Seven, мне предстоит проехаться с ним пару кругов на синем Megane Turbo Sport. Я сажусь, устраиваюсь поудобнее, отмечая при этом, каким утонченным стал теперь наш чемпион.

«Ола», — приветствует он меня по-испански.

«Ола. Прокатимся несколько кругов?»

«Да».

«О'кей. Поехали! Хороший денек, не правда ли?»

«Просто отличный!»

Он разгоняется, динамично переключаясь, и я с облегчением отмечаю, что со второй на третью он переходит, пожалуй, резковато — на своем Megane Turbo я часто допускаю эту же ошибку. Третья, четвертая, пятая... и назад на третью перед первым поворотом. И никаких тебе фокусов вроде того, когда правая нога одновременно работает и газом, и тормозом. Он просто мягко отпускает сцепление и направляет машину на апекс.

«А на обычной дороге ты используешь прием "пятка — носок"?»

«Бывает. Все зависит от того, насколько быстро я еду...»

Фернандо рулит между полосатыми козусами, ведь «Поль Рикар» включает в себя миллион конфигураций. Кажется, та, по ко-

торой мы едем, называется «Вариант 4С». Алонсо выходит из шиканы, начиная разгон по задней прямой, — и Megane сразу напоминает о том, что по прыти эта машинка вполне сравнима с BMW M3. Скорость уже за 190, и Фернандо, держа руки на руле в положении «без десяти два», легко преодолевает то, что любой из великих гонщиков изобразит вам с закрытыми глазами.

И тут начинается такое!.. Когда мы приближаемся к быстрому повороту Signes, Фернандо и не думает тормозить и даже не переходит с шестой на пятую. Вместо этого он делает резкое движение рулем направо, уводя задок машины в занос, интенсивно загрузив левое переднее колесо и нацелив Renault под углом в 50 градусов к геометрическому апексу поворота. Михаэль работает совсем иначе: в Муджелло я наблюдал, как он заставлял танцевать на трассе большой Ferrari 575M, неуловимо играя рулем, газом и тормозом. Фернандо же, напротив, провоцирует машину чуть ли не в манере Себастьяна Лёба, разве что не доводя дело до контрсмещения, действуя при этом исключительно резко и решительно.



Какая там недостаточная поворачиваемость! Для Алонсо — это благо, и он легко срывает задок машины в небольшой занос

Ну хорошо, теперь посмотрим, что он делает в середине поворота. Здесь Фернандо уже похож на Михаэля, с поразительной точностью корректируя курс машины и при этом не сбрасывая газ — впрочем, на миллисекунду он педаль все же отпустил. Молниеносными движениями гибких рук он «отлавливает» скольжение, укрощая машину, точнее образом ориентируя ее на трассе в момент прохождения апекса, а затем на выходе из поворота позволяет ей коснуться бордюра. Пока Megane описывает изящную дугу, Фернандо на рефлекс, не задумываясь, заставляет машину «успокоиться», чтобы ее вес был более-менее ровно распределен между осями. Восстановив баланс, он по прямой выстреливает из поворота.

Это и вправду похоже на Михаэля. Тот же исключительный, ниспосланный свыше дар — чувство руля. И все же в поворот они входят по-разному. Здесь Алонсо неповторим. Не припоминаю гонщиков, делавших это столь же агрессивно. Если только Джоди Шектер и, может быть, Кеке Росберг. Но ведь в их исполнении я нечто подобное видел в дождь в далекие 70-е, а тогда все было другим, включая уровень сцепления шин с трассой. Нет, Алонсо действует иначе, это просто поразительно!

То же самое продолжается в подковообразном повороте и следующем за ним узком левом. Megane в принципе не склонен к недостаточной поворачиваемости, и иногда мне кажется, что мы идем по какой-то несусветной траектории, но Фернандо действует по-прежнему решительно. Наблюдая за ним, чувствуешь: когда он ловко работает пяткой и носком правой ноги или манипулирует рулем в нужный момент, провоцируя машину, — это все «по делу», это все оправданно. В его движениях рулем нет ничего избыточного, как нет никакой дерготни в работе дрос-



Манера Алонсо неповторима. Не припоминаю гонщиков, входивших в повороты столь же агрессивно

селем. Насколько резок его изначальный бросок рулем, настолько же точно выверены все последующие действия. Это все равно как если бы за пару секунд он разбирал кубик Рубика и тут же собирал вновь. Несколько позже, когда мы болтали с Фернандо, стараясь не обращать внимания ни на запах перегретых тормозов, ни на потрескивания остывающего мотора, я отметил еще одну его особенность.

«Насколько это типично для Фернандо Алонсо?» — спрашиваю у него, вспоминая как во время трансляции ГП Великобритании наблюдал, как Фернандо и другие гонщики проходят поворот Copse. Фернандо делал это явно резче, чем Кими и Михаэль.

«Да, вот так я и езжу. И в Ф1, и на других машинах. Никакой разницы. Мне нравится резкий вход в повороты».

«И что ты думаешь, когда смотришь потом видео, когда видишь, насколько отличаешься от других?»

«А мне нравится! Мне это всегда смешно и даже удивительно, ведь сам я этого не чувствую. Для меня это нормально».

«Есть мнение, что так тебе удастся лучше прогреть передние шины, верно?»

«Думаю, да, но мне трудно судить».

«Полагаю, в нынешнем году это не сработало только в Инди и Хокенхайме».

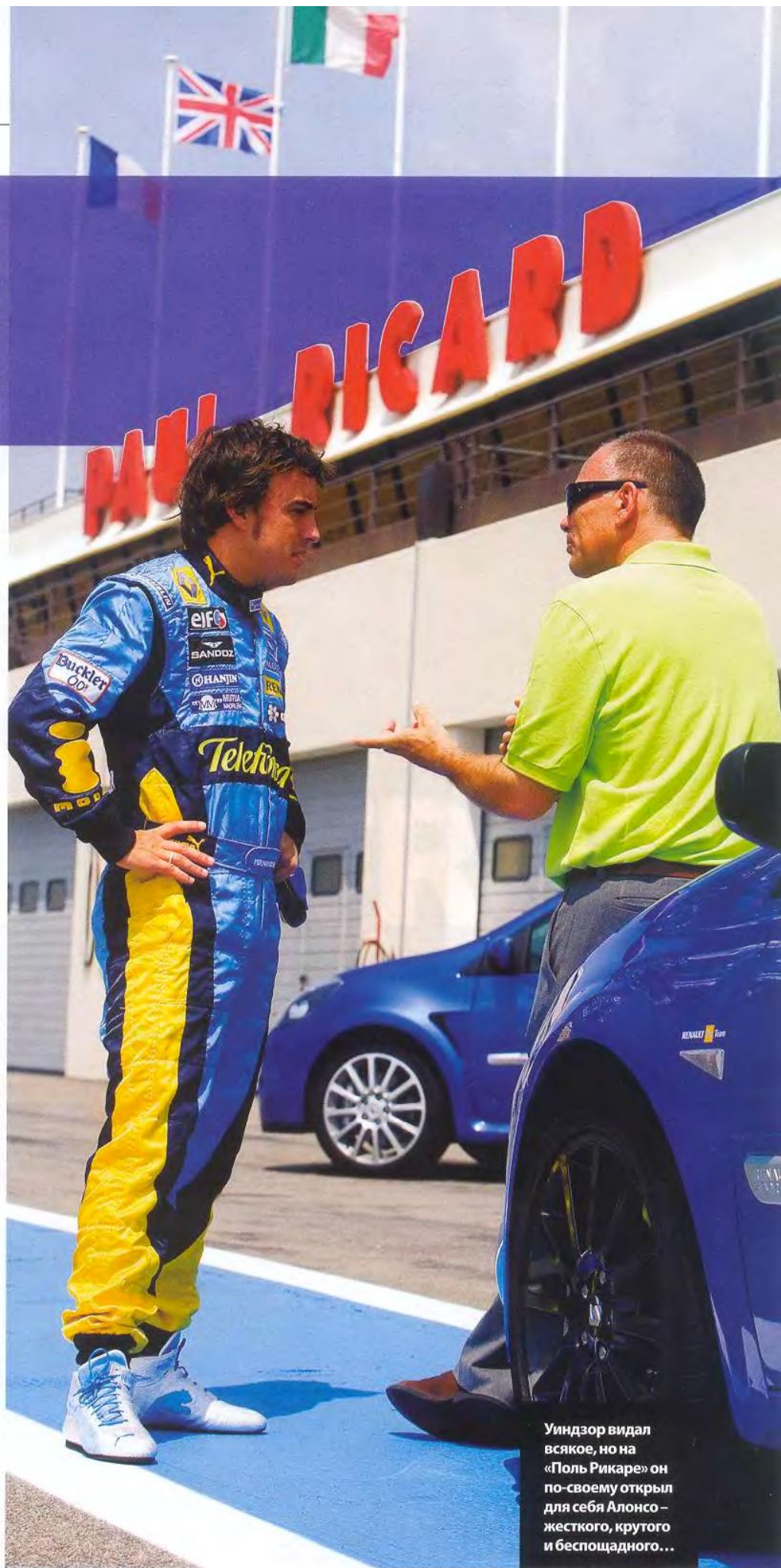
«А еще в прошлом году в Инди! К тому же мы были там не в лучшей форме. Иногда возникают проблемы, но обычно нам удается найти правильные настройки».

«Пробовал ли ты в этом году в Инди как-то адаптировать свой стиль, ведь Жанкарло Физикелле удавалось выжать из машины больше?»

«Вообще-то нет. В дни гоночного уикенда на это не было времени. Мы пытались сделать правильный выбор шин, а затем искали настройки для гонки».

Фернандо спокоен и вежлив, говорит толково и более чем зрело для своего возраста, и все же... Он — сама агрессия и уверенность в себе и не хочет слишком углубляться в детали, предпочитая смотреть на вещи проще. Так же, как на свои многочисленные победы. И мне кажется, что в этом фирменном рывке рулем на входе в поворот тоже отражается его отношение к происходящему. Пусть трепещет соперник!

Так исчезает лакированный образ Идеального Чемпиона. Алонсо — крутой, жесткий и беспощадный гонщик, который грозит всем кулаком и норовит протиснуться без очереди. А для чего еще нужна очередь? И именно потому он — чемпион мира! **FO**



Уиндзор видал всякое, но на «Поль Рикаре» он по-своему открыл для себя Алонсо — жесткого, крутого и беспощадного...



ЕГО СВЯТИЛИЩЕ

Ни один гонщик не обладает таким контролем над своей командой, как М. Шумахер. Как это выглядит? Смотрите наш фоторепортаж

Текст Стив Купер Фото Джон Николсон

Боевая машина Михаэля — мощная штука! Созданная вокруг него и управляемая Шуми-центричным менеджером Жаном Тодтом, она невосприимчива к критике, выдерживает любые атаки и кажется несокрушимой, даже когда терпит поражения (все это с наглядностью доказал монахский Раскассейт). Но эта защитная стена дорого им обходится. В пэддоке Ferrari считают командой отчужденной, занятой исключительно собой и неспособной разделять радости спорта, объединяющие остальных игроков в Формуле 1.

В общем, заглянуть за эту стену не так-то просто, но фотожурналисту Джону Николсону это удалось. Уже три года он со своим «олимпусом» живет во внутреннем мире этой команды, проникся духом Скудерии, стал частью окружения Михаэля и потому может наблюдать Шумахера в самые разные моменты его жизни.

Благодаря камере Джона вы можете ощутить железную волю Михаэля к победе, твердую руку Тодта и непередаваемый настрой всей команды. Итак, добро пожаловать в самую закрытую зону Ф1!



▲ Регулирую зеркала

«Еще чуток на меня... Отлично!» Какой из гонщиков не стремится работать в максимально комфортных условиях – а Ferrari в последнее десятилетие почти все свои усилия направляет на удовлетворение

личных предпочтений Михаэля Шумахера. Впрочем, давайте не будем придираться: сейчас Шуми – как и любой из нас – всего лишь хочет, чтобы зеркала на его машине были установлены точно

► Совещание с Лукой

Старший гоночный инженер и стратег Лука Балдиссери что-то обсуждает с лидером команды. В боксах Ferrari внимательно следят не только за тем, что говорит Михаэль,

но и за его жестами. Кажется, он чем-то встревожен. Проблема? А может, все идет как надо, но – словами Михаэля – из машины еще многое можно выжать... ►





▲ **Те, кто за сценой**

Это «интернет-кафе» расположено в задней части бокса – стойка с кучей компьютеров, обрабатывающих данные в режиме реального времени. Гламуром здесь и не пахнет: повсюду старые шины, чьи-

то наушники, пустые кофейные чашки – но именно сюда во время тренировок зашел Шуми, чтобы выжать кусочки информации, которая могла бы помочь ему безупречно пройти круг

▲ **Нельзя участие**
Готовясь к битве, Микаэль удивительно спокоен. Судя по всему, сейчас его участия в раб-
бочем процессе не тре-
буется, но он все же тут,
он рядом, наблюдает.
И можете не сомневать-
ся: его присутствие
здесь, в дальнем углу
бокса, – молчаливый
стимул, побуждающий
команду трудиться
с большим усердием.
Жан Тодт (которого лег-
ко узнать по его люби-
мым коричневым туф-
лям) тоже наблюдает за
работой – как всегда, с
непроницаемым видом

▲ **Его достижения**
Шлемы! С чуть
затененными
забралами, усаженные
на системы HANS,
свежие перчатки и
накладки (на переднем
плане – они направляют
свежий воздух на
забрало) – все
аккуратно сложено
на столе в боксе. Это
напоминает клинически
точно разложенные
перед операцией
хирургические
инструменты



▲ **Последний выбор**
Основной вариант
или дополнительный?
Этот вопрос
занимает любого
гонщика на пятнич-
ных тренировках. И
хотя сотрудничество
Ferrari и Bridgestone
даст массу преиму-
ществ, минусов тоже
хватает. Судя по
задумчивым лицам
Тодта и Шуми, ни тот,
ни другой вариант
не гарантирует
победу в гонке... ▲



РЕШАЮЩАЯ СХВАТКА КОМАНДА ШУМИ



▲ Совет мудрейших

А вот это – тот редкий случай, когда Шуми не столько гений контроля, сколько просто гонщик. Снимок, запечатлевший совещание с участием (слева направо) технического директора Росса Брона, инженера Криса Дайера, менеджера

Найджела Степни и Франко Барлетты, бывшего старшего механика Михаэля, поражает своей искренностью. Команда срочно собралась на совет. И чувствуется, что все они равны – и каждый вносит существенный вклад в успехи Ferrari

▲ Разминаясь

А вот это по-настоящему интимный кадр. Только Шуми, занимающийся растяжками на столе в задней части бокса, и Тодт, с которым он продолжает беседовать. Менеджер доводит до своего звездного гонщика важную информацию перед последней оценкой резины, которая состоится здесь, в Силверстоуне, после обеда

▶ Всем спасибо!

А это Сузука, финал сезона-2004. Как обычно, Ferrari отмечает свой успех довольно скромно: улыбки в боксах быстро гаснут и начинаются сборы в обратный путь. Но сегодня, когда команда завоевала титул и напряжение схлынуло, Михаэль, явно настроенный погулять, благодарит свое братство **F1**



Ф1 НА ОДИН

Жан Тодт Глава команды: Ferrari

О его отношениях с Шумахером, о хранении секретов, о Раяккёнене

Итак... чем будет заниматься Михаэль Шумахер после ухода из гонок?

Он останется в Ferrari, а в чем будут состоять его обязанности, мы решим после окончания сезона. Официально объявив о решении Михаэля, мы понимаем: это дополнительный стимул к тому, чтобы помочь ему уйти чемпионом, но мы знаем, что это будет нелегко. Наши соперники очень сильны.

Когда Михаэль принял решение уйти?

Не так давно.

Стало ли вам легче от того, что решение обнародовано и это положило конец различным сплетням?

Слушайте, их было все больше и больше! К счастью, я не особо вчитываюсь в прессу, но из того, что я читал, было вполне понятно, кто будет выступать за нашу команду и каким будет решение Михаэля. Но есть разница между самыми серьезными предположениями и истинными фактами, и одна из причин, почему было сделано заявление, состоит в том, что мы хотим на 100% сосредоточиться на чемпионате.

Что вы думаете об уходе Михаэля, ведь вас с ним связывает очень многое?

Сейчас я испытываю смешанные чувства. Но лучше я расскажу вам об этом после Бразилии, потому что на данный момент Михаэль очень силен. Остаются еще три гонки, и именно они меня больше всего и занимают.

Но это наверняка заставляет вас серьезнее подумать и о своем будущем?

Мое будущее для меня уже какое-то время вполне очевидно. Мы очень близки с Михаэлем, на многое у нас схожие взгляды — и, кроме того, мы профессиона-

лы. В будущем, как и в течение последних 11 лет, мы будем проводить много времени вместе, но это не значит, что мы будем вместе работать.

Вы умеете хранить секреты. Насколько тяжело это было в последние несколько недель?

Если честно, я об этом не особо задумываюсь. Вам это известно. Хорошо это или плохо, но меня волнует то, что происходит внутри команды, и я знаю, что Михаэлю нужна поддержка — он ее заслуживает. Слухи, как я не раз говорил, — часть нашего мира, и я должен это принимать. В тот день, когда я перестану с этим мириться, я уйду, так как единственная причина, почему я все еще здесь, состоит в том, что мне нравится быть с командой и мне нравятся люди, которые меня окружают.

О контракте с Кими известно давно. А когда он был подписан?

Я хотел бы отметить более важные вещи. Мы не подписывали с ним соглашения о намерениях, мы подписали контракт, вот и все. Меня иногда забавляли разные пересуды и слухи о том, что мы тайно ведем переговоры с целью заполучить Кими. Важно то, что мы считаем Кими очень сильным и исключительно талантливым гонщиком. Он нравится мне как человек, и следующие четыре года он проведет в Ferrari.

Какие качества побудили вас выбрать именно Кими?

Прежде всего нужно выяснить, кто свободен и кого вы хотели бы выбрать из этих людей.

Будучи человеком, любящим гонки, как вы относитесь к высказыванию Алонсо, что он больше не считает Формулу 1 спортом?

Не хочу говорить об этом, так как считаю произошедшее абсолют-

но несправедливым. Мне жаль, что Фелипе не смог заработать ни одного очка (*в Монце*), потому что ему пришлось стартовать с четвертого места, а ведь мог — хоть это лишь предположение — с поула. Мы смирились с этим, это гонки. Много раз я бывал расстроен, не согласен с какими-то решениями, не был удовлетворен итоговым результатом. Но мы всегда говорим, что принимаем это — потому что пока вы в этом бизнесе, вы должны понимать, что им кто-то должен руководить.

Возможно ли, по-вашему, построить с другим гонщиком такие же отношения, какие были с Михаэлем?

Нет, они всегда разные. С Михаэлем у нас особые отношения, с Фелипе они тоже очень тесные, но совершенно иные. Я уверен, что с Кими у нас тоже будут прочные, но опять же иные отношения. Это же не машины, которые имеют одну и ту же спецификацию. Каждый человек индивидуален, и мне это очень нравится.

Как вы считаете: добьется ли Кими таких же успехов, что и Михаэль?

Добиться таких же будет трудно. Кими очень конкурентоспособен, и мы должны постараться обеспечить ему наилучшую поддержку, дать лучшую машину. Но мы уже много раз говорили — посмотрите на Михаэля. В прошлом году он получил подарок (П С Ш А), а так — не выиграл ни одной гонки. Нам нужно создать хорошую, надежную машину, и я уверен, что Кими сумеет правильно ею распорядиться.

Рассчитываете ли вы на то, что Кими с первого же сезона в Ferrari завоюет титул?

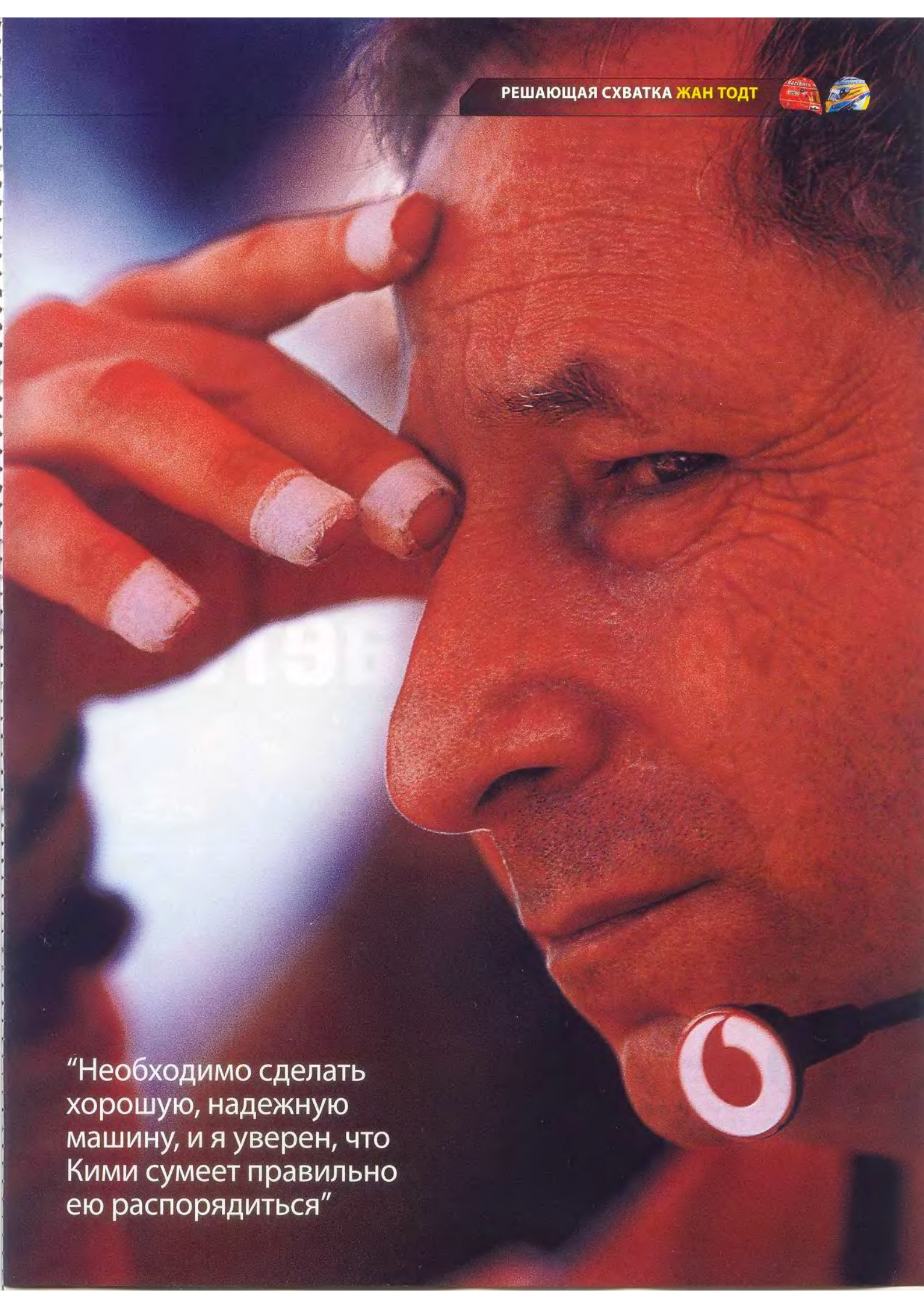
Если у него будет хорошая машина, надеюсь на это. **FO**

+ еще 5 фактов

- 1 Должны ли маленькие команды покинуть Ф1?**
Надеюсь, что они не уйдут, но Ф1 должна оставаться Ф1, а не расширенной Ф3000s
- 2 Ваше мнение о Роне Деннисе?**
Слишком заносчив
- 3 Ваше мнение о Фрэнке Уильямсе?**
Он бесподобен, и я его очень уважаю
- 4 Что движет вами, стремление к успеху или боязнь провала?**
Больше страх провала
- 5 Сколько будет 287 умножить на 17?**
4879



Тодт сохранит особые отношения с Михаэлем



РЕШАЮЩАЯ СХВАТКА **ЖАН ТОДТ**

“Необходимо сделать хорошую, надежную машину, и я уверен, что Кими сумеет правильно ею распорядиться”

Флавио Бриаторе

Улыбка победителя:
Флавио в стамбульском
отеле «Кемпински»

Вы меня спрашиваете?



Горячие парни Мэтт и Олав: какая жестикуляция, какая экспрессия!

Флавио Бриаторе не похож на других боссов команд Ф1. Даже подписав контракт с Renault еще на два года, он все равно остается как бы сам по себе

Интервью Мэтт Бишоп **Портреты** Стивен Тил/LAT

Брать интервью у Флавио Бриаторе — работа непростая и даже нервная. Во-первых, у него репутация жестокого человека, о чем мы еще поговорим. И, во-вторых, даже когда он вроде бы что-то делает, чтобы вы чувствовали себя комфортно — «Кофе? Или, может, капучино?» — вы знаете (и он это отлично понимает), что ему мало интересны и вы сами, и то, что вы потом про него напишете. И в этом он не похож на большинство боссов команд Формулы 1, тонщиков ло моста, костей, которые каждое утро за завтраком с жадным интересом поглощают все, что о них пишет пресса, только для того, чтобы испытать очередное разочарование. >

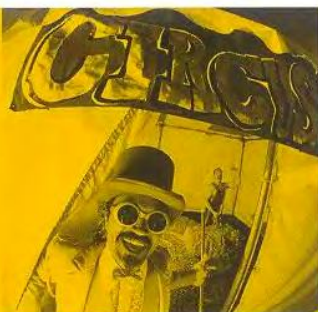


Менеджером Фернандо Алонсо остается Флавио, даже если испанец переходит в McLaren

Флавио пришел из другого мира, куда нет дороги ни F1 Racing, ни Autosport, ни немецкому Auto Motor und Sport, ни итальянской La Gazzetta dello Sport. И об этом мире нам известно только, что в нем была семья Бенеттон и работа в Нью-Йорке, хотя наверняка там было еще много всего.

Но мы точно знаем, что задолго до того, как Формула 1 впервые услышала о Бриаторе, он усвоил одну простую истину: нельзя приготовить омлет, не разбив яиц. Попробуйте, если получится, заглянуть в его сверкающие черные глаза, и вы поймете, что он никогда ни перед чем не останавливался. Но сегодня, наверное, вопрос для него так уже не стоит. Подобно очень красивым женщинам, с которыми люди, вроде Флавио, достигшие его уровня богатства, любят появляться в свете, очень богатые люди воспринимают мир не так, как мы; для них невозможного мало. Как и Берни Экклстоун, с которым он теперь проводит все больше времени, Бриаторе очень, очень богат.

Что такое Ф1? Шоу-бизнес, вот что!



Мэтт Бишоп: Вы любите повторять, что Ф1 прежде всего должна быть развлечением, но другие главы команд, похоже, не разделяют эту точку зрения?

Флавио Бриаторе: Во-первых, Ф1 – это крупное телевизионное событие. Вот что это такое. Значит, наша работа состоит в том, чтобы сделать этот телепродукт как можно более качественным. Важно, чтобы это понимали все, ведь если вы не знаете, что хотите сделать, как вы можете судить о результате? Идем дальше: почему людей привлекает Ф1? Потому, что это гонки: состязание команд и, самое главное, гонщиков.

Но есть и третий момент: это не просто гонки, это еще и мечта. Причем мечта особенная, которая будоражит воображение. И откуда берется эта мечта? Трудно сказать, верно? Но уж точно, она никак не связана со сложностями конструкции коробки передач, согласитесь?

Мощно задвинул, да? Впрочем, должен признаться, я убрал из речи Флавио его фирменные «фишки», вроде «я к тому...», которые часто мешают воспринимать его мысли во всей остроте и глубине.

МБ: Принимается. Но ведь технологии важны для Ф1, не так ли?

ФБ: Разумеется. Технологии важны, потому что от них зависит скорость машин, а это важно и для мечты, и для гонок, и соответственно для телевидения. Но нам все же нужно больше ду-

мать о наших клиентах – о людях, которые смотрят ТВ, и поэтому я говорю, что Ф1 должна стать более развлекательной.

Я к тому (одна такая «фишка» оставлена для вящей достоверности), для чего все эти команды строят гигантские дорогие моторхоузы? Мы (Renault) этого не делаем, Ferrari – тоже. Телезрители – наши клиенты – их вообще не видят. Их видят только сами команды, спонсоры и пресса. Этого я понять не могу.

Ага! Думаю, есть шанс его раззадорить...

МБ: Само собой, то же самое вы можете сказать и о фантастической новой базе, построенной одним из ваших соперников, которая похожа, скорее, на кафедральный собор в стиле hi-tech?

ФБ: Именно так! Этого я тоже не понимаю. Для чего он (глава McLaren Рон Деннис) это сделал? Что это дало его команде? Чем больше база, тем она менее эффективна. Все это ерунда. Мы должны тратить всю энергию на то, чтобы больше делать для телезрителей, для наших клиентов. Поэтому я был так зол в Индианаполисе в прошлом году. Все так просто и логично. Но боссы других команд этого не видят. Почему? К примеру, и вам, и мне ясно: когда мы закончим интервью, мы выйдем в эту дверь, верно?

МБ: Гм... Ну да, конечно.

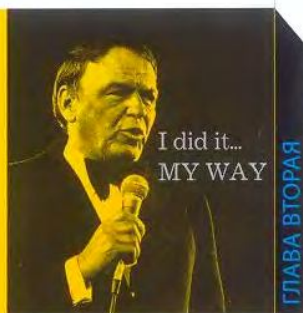
К чему он клонит?

ФБ: Берни (Экклстоун, президент FOM) и Макс (Мосли, президент FIA) с этим тоже согласятся, а вот руководство некоторых команд – нет. Они скажут: «Если вы все выходите через дверь, мы пойдем другим путем. Может быть, через окно, а может, даже через потолок. Но сначала я соберу моих людей, чтобы они провели исследование и нашли самый лучший и самый дорогой метод демонтажа окна или потолка. Вот что я сделаю». Это безумие!

Вот, пожалуйста, господа: типичная аналогия в стиле Флавио – звучит хоть и примитивно, но убедительно. По крайней мере, для некоторых. Макс открыто говорит, что он большой ценитель подобных «бриаторизмов», Берни, пожалуй, тоже, хоть и не признается в этом. А вот Рон, такое впечатление, наоборот, считает их плоскими, почти тупыми.

Бизнес в стиле Бриаторе...

...это метод,
а вовсе
не безумие



МБ: Ваши критики считают, что вашу управленческую философию трудно понять, трудно постичь. Но ясно, что она эффективна. Расскажите о ней.

ФБ: Я люблю все держать под контролем. Чтобы этого добиться, нужны хорошие главные специалисты, которым надо доверять и которых нужно поддерживать. Это главное. Такие специалисты должны иметь право принимать решения и должны отвечать за них. Лично я редко провожу производственные совещания. Может, мои заместители проводят – не знаю. Но мне нравятся неформальные беседы с моими главными специалистами: в день у меня может быть одна такая беседа, или две, или пять, обычно один на один. Зависит от ситуации. Это нужно мне для того, чтобы точно знать, что происходит.

МБ: Ваши хорошие главные специалисты – это такие люди, как Пэт Симондс (*главный инженер*), Боб Белл (*технический директор*) и Стив Нильсен (*менеджер команды*), верно?

ФБ: Да, но есть и другие.

МБ: Эти люди преданы вам, и вы платите им тем же. Например, в декабре на церемонии вручения наград FIA вы даже пригласили на сцену Патрицио Спинелли, которая много лет возглавляет вашу PR-службу. Поэтому ваши люди подолгу работают в команде. И все же в некоторых командах инженеры получают в пять раз больше, чем Пэт, Боб и Стив. Как вам удается их удерживать?

ФБ: Не все измеряется деньгами. Людям нравится работать в Renault. Когда Майк (*Гаскойн*) перешел в Toyota (*техническим директором отдела шасси с окладом \$8 млн в год*), он стал самым несчастным инженером в мире. С нами ему было намного веселее. В каком-то смысле Renault – это семья. Наши

Мы должны больше думать о наших клиентах – о людях, которые смотрят ТВ

люди чувствуют поддержку и целиком отдаются работе. Вы спросили о моей управленческой философии – пожалуй, она заключается в гармонии управления.

Попробуем его подколоть несколько пикантным образом...

МБ: Вы реже меняете подчиненных, чем подружек!

ФБ: (*Смеется.*) Да, подчиненные дольше хранят верность! Пока все идет неплохо. Продолжим...

МБ: Нет, серьезно, в этом скрыт какой-то парадокс. Ваши главные специалисты – в основном инженеры, люди вроде Пэта, Боба и Стива, а вы при этом говорите, что в F1 технологии – не главное. Нет ли тут противоречия?

ФБ: Нет. F1 – это как Голливуд: и то, и другое – мечта, почему я и говорю, что F1 должна прежде всего развлекать. Но и Голливуду нужны высококлассные инженеры, операторы, звукорежиссеры, осветители, мастера спецэффектов и так далее. Но не эти люди в Голливуде главные, согласитесь? Они всего лишь помогают создать мечту. Мои главные специалисты выполняют ту же роль. Увы, в некоторых командах высшие руководители начинали как инженеры. А инженеры не заботятся о том, чтобы превратить F1 в успешный бизнес. Их волнует другое: они счастливы, когда находят некое новое аэродинамическое решение или что-то в этом роде. Да, технологии важны, и я не пытаюсь принизить их значение, но люди, которые руководят процессом, должны быть бизнесменами – и в Голливуде дело обстоит именно так, – а не бывшими инженерами. Ничто не стоит так дорого, но при этом влияет на шоу так мало, как скрытые от глаз технологии. А их-то инженеры больше всего и любят.

Взаимопроникновение технологий... ...это полная чушь!



ГЛАВА ТРЕТЬЯ

МБ: Специалисты по маркетингу всех шести автоконцернов, участвующих сегодня в F1 (*Renault, FIAT/Ferrari, BMW, DaimlerChrysler/Mercedes-Benz, Honda и Toyota*), говорят, что в F1 всегда должны быть представлены новейшие технологии, потому что от этого выигрывает производство обычных серийных автомобилей. Так ли это?

ФБ: Нет, не так. По-моему, полагать, что F1 в состоянии помочь автоконцернам по технической части, – большая ошибка. Только вдумайтесь, это же смешно: в командах F1 несколько сот человек по 24 часа 7 дней в неделю создают гоночные машины, а в научно-исследовательских отделах автоконцернов работают многие тысячи людей. Нет, дело F1 – развлекать публику, а не разрабатывать серийные легковушки. Разумеется, это абсолютная правда, как бы ни убеждали нас отделы маркетинга всех шести автоконцернов. В отличие от большинства персонажей F1 Флавио, как и Берни, иногда имеет смелость называть вещи своими именами – и плавать он хотел на последствия.

Побеждать, но при этом экономить Это и есть метод Бриаторе



ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

МБ: Начинали вы в F1 с того, что работали и побеждали с небольшой частной командой, с Benetton, на основе которой и создавалась нынешняя Renault F1. Базируется она в старых помещениях Benetton в Энстоуне, и это, видимо, означает, что заводская команда Renault организована не так, как, скажем, Toyota.

ФБ: Безусловно.

Вообще-то, я ожидал более развернутого ответа. Но попробуем развить тему. Думаю, поможет небольшая провокация.

МБ: Джон Хауэрт из Toyota уверяет, что, с его точки зрения, его команда тратит не больше вашей. Но этого же не может быть?

ФБ: (*Пожав плечами.*) Конечно, нет. Знаете, я не могу отвечать на такой вопрос.

МБ: А почему? Вы думаете, слова Джона – полная чушь?

ФБ: Вот именно. Посмотрите, сколько я плачу гонщикам и сколько платит он. Или сколько он платил техническому директору, которого увел от меня: наверное, раз в 10 больше, чем я.

МБ: Полагаю, Джону приходится принижать расходы Toyota.

ФБ: Но ему ведь надо выглядеть прилично. Я его понимаю. Но сколько бы ни тратила Toyota, или мы, или кто-либо еще, нам надо тратить меньше – и прежде всего на двигатели. F1 вместе взятая тратит на моторы сумасшедшие деньги: \$1,4 млрд. Но это еще не все: помню, в прошлом году один человек сказал мне, что V8 – это катастрофа, ведь они не будут звучать столь же хорошо, как V10. ▶

Handwritten signature of Flavio Briatore

Что за бред! Никто не жалуется: они по-прежнему громко и здорово звучат. Сказавший это — заметная фигура, у него инженерное прошлое, и в Ф1 он уже лет 25. Это пример того, что бывает, если рулить бизнесом доверить бывшим инженерам. Если хотите, чтобы дело шло хорошо, руководителями надо ставить бизнесменов.

Что там у нас с демпфером масс?

Флавио все еще расстроен



МБ: Перейдем к специфической теме. История с демпферами масс, которые в этом году применяла Renault, представляется более чем странной: стюарды FIA не нашли в них ничего противозаконного, а потом FIA подала апелляцию на решение своих же стюардов в свой же Апелляционный суд — и выиграла. Разве так можно?

ФБ: Правила необходимы. И как в любом виде спорта, я вместе со всеми зрителями надеюсь, что правила применяют справедливо. А еще правила должны быть прозрачными, они должны быть написаны черным по белому, а в рядах законодателей должно быть единство.

Да, всегда будут какие-то ошибки. Но мы (Renault) применяли демпферы масс весь прошлый сезон — и, думаю, еще семь команд пытались заставить их эффективно работать. Но ни у кого не получилось. И в Мани-Куре кое у кого были большие проблемы. Допустим, у одной из команд, которая не смогла скопировать эти демпферы. И она наябедничала.

МБ: Это McLaren?

ФБ: Да, McLaren. Мы получили письмо от Чарли (Уайтинга, гоночного директора и технического делегата FIA), ответили на это письмо и стали ждать решения стюардов. Я так понимаю, роль стюардов сравнима с ролью судьи в футболе. Им дано судить и выносить решения. Если судья назначает пенальти — значит, будет пенальти. Это справедливо и, что немаловажно, понятно зрителям. И вдруг FIA подает в суд на своих собственных стюардов. Ну, знаете ли...

Он замолкает. С подчеркнуто разочарованным видом откидывается в кресле. Если я не ошибаюсь, в его мимике сквозит и немалая доза презрения.

МБ: Согласен, это просто смешно.

ФБ: Но это факт. Именно это и произошло.

МБ: Мне не хотелось бы подталкивать вас к обличению кого бы то ни было...

ФБ: (Перебивает.) Я этого не понимаю. Полагаю, я не одинок. Он прав. Но, как он и сказал, в Ф1 решение судьи еще ничего не значит.

Если FIA подыгрывает Ferrari...

...то как с ЭТИМ бороться?



МБ: Берни часто говорит, что Ferrari играет особую роль в Ф1 — как минимум в коммерческом плане. Отсюда и разговоры о том, что FIA подыгрывает Ferrari и даже пишет правила под нее. Рон это подтвердит, Фрэнк (Уильямс) тоже. Да многие подтвердят.

ФБ: Так и есть, и вам, прессе, еще предстоит поднимать эту важную тему. Вы должны об этом говорить. Это настоящая проблема.

МБ: Полагаю, вы говорили об этом с Максом?

ФБ: Говорил, но вы же знаете Макса.

Он делает красноречивый жест рукой, давая понять: «Это запретная тема». Но раз мы вступили на эту территорию, попробую развить мою теорию и посмотрю, как он отреагирует.

МБ: Как вы думаете, можно ли говорить о том, что Михаэлю Шумахеру помогают выиграть чемпионат, поскольку он собирается в отставку? Ну, может, Берни и Макс решили сделать ему подарок?

ФБ: Михаэль и так получил больше всех подарков.

МБ: Причем сам он, пожалуй, так и не отплатил за них?

ФБ: Чистая правда, на 100 процентов.

МБ: Но вы работали с Михаэлем. Он ездил и выигрывал у вас (в Benetton) в 1994-м и 1995-м...

ФБ: (Перебивает.) Лично у меня с Михаэлем вообще нет проблем. Думаю, дело не в нем.

Ferrari важна для Ф1, но Михаэль и так получил подарков больше, чем кто бы то ни было

МБ: А в чем или в ком тогда дело? В Ferrari? В Максе? В Берни?

ФБ: Я понимаю, насколько Ferrari важна для Ф1, и поэтому на уровне подсознания трудно не подыграть Ferrari, когда надо принимать какие-то непростые решения. Знаете, когда большие футбольные клубы, вроде «Ювентуса», играют с менее известной командой, то судье тоже трудно принимать решения против этих гигантов.

МБ: Как вы думаете, что касается Ф1 и Ferrari — может ли эта ситуация когда-нибудь измениться? Может быть, после ухода Макса и Берни?

ФБ: Надеюсь. Ситуацию необходимо изменить на благо спорта.

МБ: На другую тему, но в русле нашего разговора: как вы полагаете, может ли Жан Тодт (генеральный менеджер Ferrari) стать следующим президентом FIA?

ФБ: Исключено.

МБ: Неужели?

ФБ: Серьезно говорю, это исключено.

Алонсо,
Физикелла...
...Ковалайнен,
Уэббер
и другие



МБ: Давайте поговорим о гонщиках. Ясно, что вы потеряли Фернандо (Алонсо, который переходит в McLaren). Это уже история...

ФБ: (Перебивает.) Я уже смирился. Думаю, это наша вина, Renault. Теперь же я все осознал. Я сильно расстроился, когда Фернандо сам заключил этот контракт (в декабре 2005-го), и едва я об этом узнал, то попросил McLaren дать мне неделю, чтобы я подготовил совет директоров Renault, наших спонсоров и так далее, перед тем как это будет объявлено. Но в McLaren не стали ждать.

МБ: Вы ведь звонили Рону? >

Победив рак, Флавио
осознал весьма
важные вещи



ФБ: Да, и он меня огорчил, хотя я бы пошел ему навстречу, да и любой пошел бы. Как-то в аналогичной ситуации я ждал больше месяца, чтобы помочь другой команде. И я не понимаю, почему Рон не захотел помочь мне. Это как-то совсем неправильно. Он готов был сказать что-то еще, но бросил взгляд на мой диктофон и осекся. Думаю, и правильно сделал.

МБ: Поговорим о Джанкарло (Физикелле): он в Renault уже два года, всегда был в тени Фернандо, и многие удивились, когда вы заключили с ним новый контракт...

ФБ: Не знаю, чему тут удивляться.

МБ: Поймите меня правильно: я всегда считал, что Джанкарло — талант. Но ведь ясно, что до уровня Фернандо он недотянул.

ФБ: Ну и что? Думаю, никому, кроме Михаэля и Кими (Райккёнена), не под силу сравниться с Фернандо. Но Михаэль и Кими были недоступны — по разным причинам. Поэтому мы решили взять Хейкки (Ковалайнена) — никого лучше не было. В любом случае, Джанкарло выигрывал гонки и зарабатывал очки, и я им очень доволен. К тому же раз мы выбрали Хейкки, нам нужны опыт и преемственность.

МБ: Но ведь вы пытались заполучить Кими, верно?

ФБ: Да, но у него были другие планы. Как и у Михаэля.

МБ: Что вы отвечаете людям, которые считают Физи и Хейкки не самым сильным составом для такой команды, как Renault?

ФБ: Я напоминаю им, что они говорили то же самое, когда в 2003-м я усадил за руль Фернандо (вместо Дженсона Баттона).

Люди, которые это говорят, даже не представляют, насколько хорош Хейкки. Может, с их точки зрения, мы должны были взять Ральфа (Шумахера)? Или Ярно (Трулли)?

Пожав плечами, он ухмыляется: сама идея взять в команду тех, чья карта, как он считает, давно бита, кажется ему абсурдной.

МБ: И насколько хорош Хейкки?

ФБ: Думаю, очень хорош. Мы это видели в GP2: он всегда выигрывал, когда позволяла машина. В чем проблема?

Флав и его воспитанники Почему он занимается менеджментом гонщиков?

МБ: Вы занимаетесь менеджментом гонщиков — в отличие от других боссов команд. Первый вопрос: если ваше прошлое никак не связано с гонками, то как вам удастся находить молодые таланты?

ФБ: Для этого необязательно иметь гоночное прошлое. Неужели для того чтобы хорошо руководить системой American Express, надо уметь тратить море денег через кредитные карточки?

Еще один типичный «бриаторизм», но на этот раз весьма плоский. Думаю, вы согласитесь.

МБ: Ну...

ФБ: (Перебивает.) Видите ли, в бизнесе надо заботиться о том, что вы создаете. Мое дело — создание гоночной команды, и конечным продуктом являются главным образом машина и гонщик. Машину создают все наши люди, а гонщик — завершающее звено. По сути, занимаясь менеджментом гонщиков, я завершаю работу всей команды. И поэтому у меня есть преимущество по сравнению с любым другим гоночным менеджером. Почему бы им не воспользоваться?

Просто и честно. Одолей соперника, используя все преимущества, даже не вполне справедливые. Таков бизнес. Таков Флавио.

На прогулке с
Элизабеттой
Грегорацци, своей
нынешней подругой



ГЛАВА ВОСЬМАЯ

CHARLES CONTES/LAT. XPB/CC. GETTY IMAGES



Успех Флавио-менеджера
основан на том, что он
назначает на ключевые
посты хороших
профессионалов
и поддерживает их

МБ: А как насчет Марка (Уэббера)? Вы его менеджер, но, выходит, на этот раз вы не считали его кандидатом на место в Renault?

ФБ: Марку немного не повезло, к тому же он меня не послушался.

МБ: Потому что пошел в Williams, хотя вы ему говорили не делать этого?

ФБ: Совершенно верно. Все просто. В итоге я поддержал его решение, хотя никогда не был с этим согласен. После того как гонщик совершает ошибку, выбрав не ту команду, ему очень трудно наверстывать. Но, несмотря на это, у Марка все еще фантастический потенциал, и я рад, что он получил место в Red Bull. И в 2005-м, и в этом году, когда бы Флавио ни встречался в паддоке с Марком, он всегда выгибал бровь и бросал презрительный взгляд в сторону моторхюма Williams. В частных разговорах Марк сегодня признает, что был неправ, когда не послушал совета своего менеджера и последние два сезона провёл не в Renault, а в Williams. Поэтому упрек в неадекватности, прозвучавший из уст Флавио, вполне понятен.

МБ: За рулем машины, созданной Эйдрианом (Ньюи), Марк в следующем году может добиться многого, верно?

ФБ: Абсолютно.

МБ: Ваши рассуждения о тактике подбора и менеджмента гонщиков звучат весьма логично. У вас есть своя команда, свои гонщики; одного вы пристраиваете сюда, другого – туда, кто-то в вашей команде, кто-то – в других. Вас не удивляет, что люди, работающие в Ф1 на 20 лет больше, чем вы, не занимаются тем же самым?

ФБ: Конечно, удивляет. Но, как я уже говорил, в Ф1 люди работают весьма странным образом. Он вновь показывает на дверь, на окно и на потолок, а потом громко и долго хохочет.

Идея GP2...

...и почему она
оказалась столь
удачной



МБ: Серия GP2 оказалась весьма успешным проектом, не так ли?

ФБ: Да, и меня удивляло, что когда мы с Берни еще только ее планировали, многие критиковали нас просто жутким образом. Хотя все было так логично. Нам нужны были хорошие гонки поддержки перед стартом Ф1, а Ф3000 для этого не годилась, поэтому мы и создали GP2. Все просто. Но эти люди с их 30-летним опытом уверяли нас, что нет в ней никакого проку.

МБ: Некоторые даже полагали, что это вообще невозможно.

ФБ: Вот именно. Безумцы! А теперь все ее обожают.

МБ: Люди Формулы 1 не смотрели гонки Ф3000, но сейчас, когда идет гонка GP2, в паддоке просто пусто. Все сидят у телевизоров.

ФБ: Верно. Но GP2 – это еще и фабрика будущих звезд: Хейкки,

Нельсину (Пике), Льюис (Хэмилтон) плюс Нико (Росберг) и Скотт (Спид). Так и было задумано. Это была настолько логичная идея, что большинство людей из Ф1 никогда бы ее не поддержали. Усмехнувшись, он вздохнул.

Теперь о неприятном Поговорим о его жестокости



ГЛАВА ДЕСЯТАЯ

МБ: Некоторые считают вас жестоким человеком: эдакой акулой среди пираний. Что вы на это скажете?

ФБ: О, Господи... (Пауза.) Если честно, за 15 лет в Ф1 я не встречал ни одного человека, который подошел бы ко мне и сказал: «Ты плохо со мной поступил». Я имел дело почти со всеми. Я имел дело даже с людьми, с которыми иметь дело трудно, например с Томом (Уокиншоу). И никто никогда не жаловался. Если я дал слово, я его держу. Оно окончательное. На меня можно положиться.

МБ: Почему же некоторые утверждают обратное? Завидуют? Ревнуют?

ФБ: И кто же эти люди?

МБ: Есть такие люди, Флавио – и вы это знаете.

Долгая-долгая пауза. Возможно, он прикидывает, а не попробывать ли выпытать мои источники? А может, ему стало скучно, и он собирается прервать интервью. Но потом он все-таки

Если Фернандо не может выступать в Renault, хорошо, что он выбрал McLaren

наклоняется ко мне. И. Говорит. Очень. Медленно.

ФБ: Возможно, в бизнесе я жесткий человек. Возможно. Но это моя работа.

Отвечив на вопрос, Флавио отклоняется. И хотя, говоря о нем, употребляют более крепкие словечки, но это уже кое-что.

МБ: Пожалуй, жесткость – не самое плохое качество...

ФБ: Иногда приходится быть жестким. Бизнес – это бизнес.

Звучит, как эпитафия. Хватит, я уже чувствую себя неловко. Давайте-ка незаметно сменим тему.

МБ: Само собой, но, по-моему, о вас говорят плохое, в частности, потому, что вы не такой, как все эти люди. Ваше прошлое связано с бизнесом, с торговлей одеждой, и в 1965 году вы не были ни гонщиком, ни инженером, ни механиком. Поэтому вам и завидуют.

ФБ: Не вижу ничего плохого в профессии механика. Когда они были механиками, я работал в ресторане. Если вы добились успеха в жизни, вам не должно быть стыдно за ваше прошлое.

МБ: Вы говорите, «когда они были механиками», но ведь подразумеваете Рона? Но я согласен, что он должен гордиться тем, чего он достиг.

ФБ: Конечно. Если вы создали такой впечатляющий бизнес, как у него, вы должны этим гордиться. И если Фернандо не может остаться в Renault, я буду рад видеть его в McLaren, потому что это хорошая команда.

МБ: А вы остаетесь менеджером Фернандо?

ФБ: Разумеется. В декабре я, было, расстроился, но бизнес – это бизнес. Полагаю, когда Флавио удастся побороть самолюбие, он всегда выиграет. По-своему. Бизнес – это бизнес. Прагматизм – это прагматизм. ▶

Жизнь Флавио вне Ф1...

....тоже, как
ни странно,
связана с
работой



МБ: Вы очень много работаете, много времени проводите на базе Renault в Энстоуне, но этим ваши занятия не ограничиваются — и я знаю, что как раз этого-то некоторые ваши соперники вообще не могут понять. Вам принадлежат модные магазины Billionaire Couture, клуб «Миллиардер» на Сардинии, клуб «Туига Бич» в Тоскане, ресторан «Чиприани» в Лондоне и так далее. И где вы время находите?

ФБ: Все это успешные предприятия, но все это что-то вроде хобби. Мой серьезный бизнес, не связанный с Ф1, — фармацевтическая компания Pierrel.

МБ: И вы ее владелец?

ФБ: Сначала я владел ею пополам с моим партнером. Но сейчас мы выпустили 40 процентов акций на биржу. 90 процентов времени я работаю в Ф1, но Ф1 для меня — это бизнес. Я делаю лишь то, что я должен делать, — извините, но журналов об Ф1 я не читаю. А остальные 10 процентов времени я трачу на другие занятия. Кто-то играет в поло, кто-то — в гольф, кто-то занимается стрельбой. Но я — предприниматель. Успешен даже тот бизнес, который я считаю просто хобби: в нем занято более 500 человек. Я люблю работать. Я никогда не занимался какими-то случайными делами. То, что Бриаторе является совладельцем фармацевтической фирмы Pierrel SpA, которая котируется на миланской бирже, в Ф1 мало кто знал. Например, в пaddockе ГП Турции я опросил 20 заметных личностей Ф1 — и никто из них не слышал ни о такой компании, ни о том, что Флавио имеет к ней отношение. Но Pierrel можно считать билетом Флавио в клуб сверхбогатых людей, поскольку очень богат он уже давно.

Допустим, он богат...

...но что для
него значат
деньги?



МБ: Ясно, что Берни — блестящий бизнесмен и очень состоятельный человек. Но при этом он говорит, что деньги для него — не главное. Вы тоже такой?

ФБ: Точно такой же. Я согласен с Берни. Что важно, так это успех твоего дела.

МБ: А деньги, разумеется, приложатся...

ФБ: Успех приносит деньги, это верно, но они важны, только когда их у тебя нет. Я помню, когда у меня не было денег — о, как они тогда были для меня важны!

Ага, это шанс вывести кое-что о его далеком прошлом!

МБ: Значит, были времена, когда у вас вообще не было денег?

ФБ: А как же! Именно поэтому я люблю делиться. Как вы знаете, в Кении у меня дом, он называется «Лев, лежащий на солнце».

А еще я строю там отель и казино и собираюсь дать работу тысяче человек, а потом и двум тысячам. Я всегда что-то создаю — я создаю приключение. Это же здорово: организовать 2 тысячи рабочих мест в такой стране, как Кения. Но детям моих людей надо дать образование, поэтому мы строим и школу. Я был официантом. Я чем только не занимался. И сейчас я горжусь тем, что могу помогать другим, могу что-то отдавать. Это не очень соответствует моему имиджу, но это так.

Попробуем вернуться к разговору о его корнях.

МБ: В молодости, когда вы были официантом, предполагали ли вы, что когда-нибудь станете таким успешным и состоятельным?

ФБ: Не знаю. Пожалуй, чувствовал. Я всегда хотел работать.

А учиться никогда не хотел. Из-за этого здорово ссорился с отцом, который желал, чтобы я продолжил образование, но как только я смог вырваться, то пошел работать. По крайней мере, у меня преимущество: я занялся делом на 15 лет раньше всех.

Как здоровье Флавио...

...и СМОГ ЛИ ОН
одолевать рак?



МБ: Если позволите, я хотел бы спросить о вашем здоровье.

ФБ: Все в порядке.

МБ: Просто не так давно вы объявили миру о своей проблеме.

ФБ: Да, у меня была проблема. Я узнал о ней на осмотре в клинике «Майо», и после того как она была решена, некоторые полагают, что мне лучше о ней молчать. Но мой доктор посоветовал мне рассказать людям, что болезнь можно одолеть, даже рак, если регулярно проходить осмотры и вовремя ее обнаружить. И он прав, и теперь я знаю, что многие последовали моему примеру и решили заняться своим здоровьем. У меня была агрессивная форма рака, но его вовремя обнаружили. Доктора хорошо поработали. Между двумя американскими гонками множество известных деятелей Ф1 бросились в клинику «Майо» и ее филиалы, а потом в пaddockе Инди обсуждали диагнозы и судачили на темы здоровья.

МБ: Что ж, рад слышать. Надеюсь, теперь вы полностью здоровы?

ФБ: Да, но теперь я знаю, что мы, люди, очень хрупкие создания. Если это случилось со мной, может случиться и с вами, и с кем угодно.

Флавио — это следующий Берни?

Некоторые так
считают...



МБ: Берни уже почти 76. Он не вечен. В Ф1 вы знаете всех, и все знают вас. По вашим словам, вы — предприниматель, а не экс-гонщик или механик. Полагаю, вы догадались о моем вопросе: будете ли вы рассматривать возможность занять один из постов, которые освободятся, когда Берни однажды уйдет в отставку?

ФБ: Нет.

МБ: Почему нет?

ФБ: Потому что хочу получать радость от жизни.

МБ: А тут не будет никакой радости?

ФБ: Думаю, Ф1 является – и должна являться – диктатурой. Никакая это не радость, а сплошные неприятности. А Берни, разумеется, отлично знает свое дело.

Если честно, такого ответа я и ожидал: все крупные деятели автоспорта так отвечают, если их спрашивают о возможной руководящей роли в Ф1 после ухода Эклстоуна. Но, несомненно, Флавио лучше многих справился бы с этой ролью в переходный период между эпохой Берни и всем, что будет после нее.

МБ: Что же появится – или должно появиться – когда закончится время Берни? Знаю, что у нас уже есть CVC (Capital Partners), но...

Гонки – наш бизнес, и тем не менее мы показываем все что угодно, кроме гонок

ФБ: (Перебивает.) Нам нужен менеджмент, который не имеет никакого отношения к автоспорту. Почему? Потому что Ф1 – это бизнес, это телевизионный проект. И хотя я не хочу быть следующим Берни, кое-какие идеи у меня есть. Во-первых, я считаю, что гонки слишком длинные. 1 час 40 минут – это слишком долго. Последние 20 минут часто бывают слишком скучными. Во-вторых, я предпочел бы две гонки по 45 минут – как в GP2. И в-третьих, как насчет вечерних или утренних гонок? Почему старт всегда в 2 часа дня? Дурацкое время, ведь чтобы посмотреть Гран При, придется пожертвовать целым воскресеньем. В ресторан не пойдешь,



Даже будучи очень занятым человеком, Флавио находил время для встреч с топ-моделью Хайди Клум

на пляж не поедешь. Почему бы не начинать в 11 утра? Или в полдень? Мир меняется, жизнь меняется. Люди живут уже по-другому.

МБ: А Ф1 при этом остается все той же, верно?

ФБ: Да, и это неправильно. И в-четвертых, посмотрим на квалификацию. Такая квалификация, как сейчас, приводит к скучным гонкам. Почему бы не проводить два заезда, как я уже сказал, чтобы во втором порядке старта был обратным – как в GP2. И мы получим отличное зрелище. Это проверено. Но в Ф1 самые быстрые машины стартуют первыми, а медленные – в конце, и соревнуются лишь стратеги: Пэт Симондс против Росса Брона. Это не гонки. Это что-то другое. Наш бизнес – это гонки, а мы предлагаем нашим клиентам, зрителям, все что угодно, кроме гонок. Настоящие гонки начинаются, только если в силу каких-либо странных обстоятельств случается что-то непредсказуемое – как было в этом году в Венгрии. Почему мы не вносим элемент непредсказуемости в каждое воскресенье? Это так логично! Но, полагаю, как раз поэтому ортодоксы Ф1 ничего подобного не хотят.

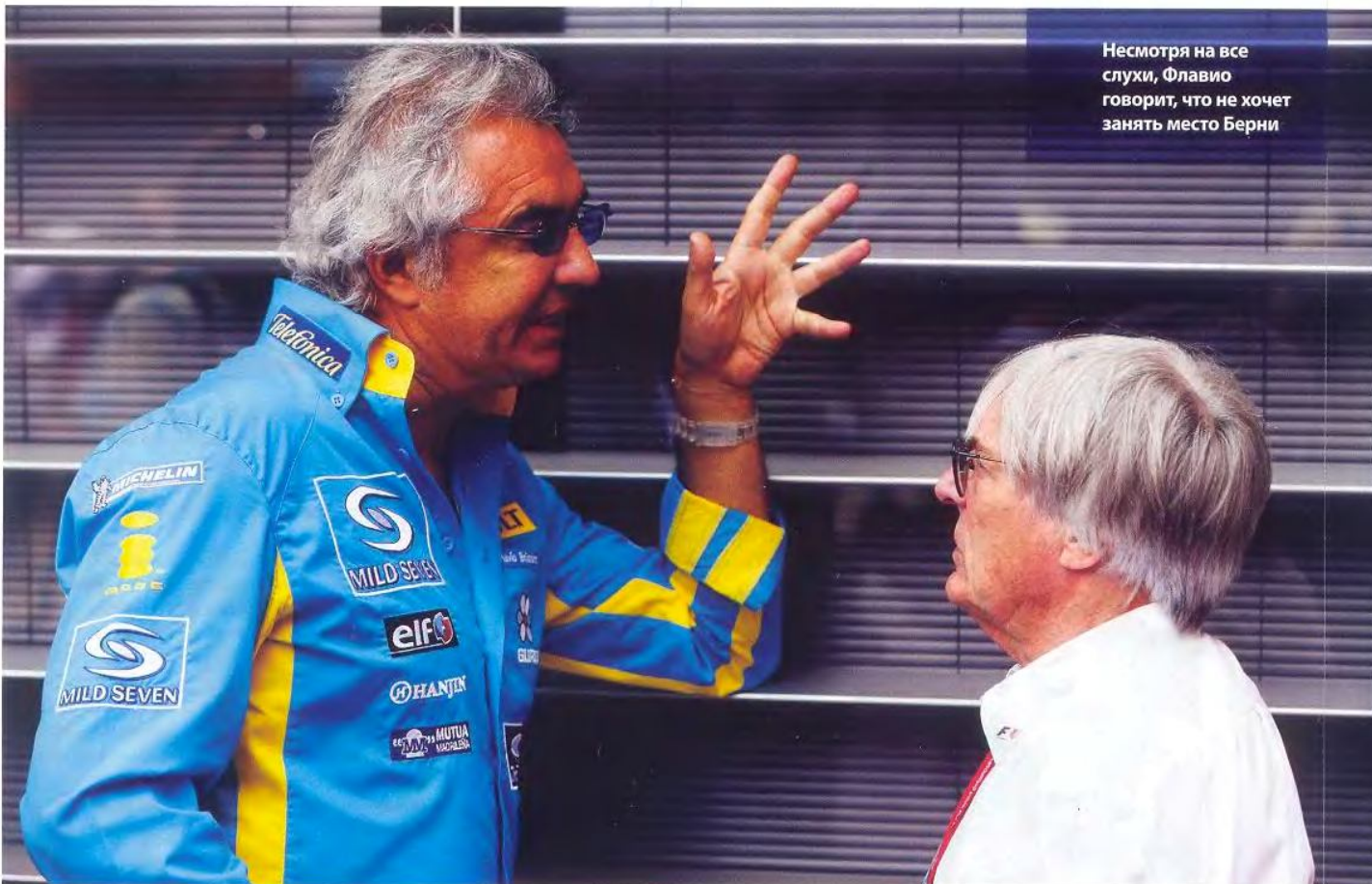
Тяжело вздохнув, он усмехается и пожимает плечами, словно говоря: и когда только эти люди выйдут из спячки и почувствуют запах перемен?

МБ: Вы действительно полагаете, что некоторые из ваших соперников – сумасшедшие?

ФБ: Очень-очень странные люди.

МБ: Что ж, думаю, это все, что мне нужно. Спасибо!

ФБ: Вот и славно. Не за что. Рубашка у вас красивая. **F1**



Несмотря на все слухи, Флавио говорит, что не хочет занять место Берни



ОБГОНЯ НА СКОРОСТИ 24 КАДРА В СЕКУНДУ

Текст Стив Купер

Двигатель оживает, камера медленно отъезжает от выхлопной трубы, черную дыру которой заполняет надпись «Гран При». На экране в хаотичном порядке появляются то элементы шасси, то гонщики и механики, торопливо готовящиеся к старту Гран При Монако 1966 года. Но вдруг изображение начинает делиться, будто живая клетка, и разбивается на бесчисленное множество все более и более мелких частей. Тяги приходят в движение, моторы набирают обороты, ревут и скрежещут. Падает флаг. Горит резина. Кипят страсти.

Ни один фильм о гонках не отражает истинную сущность Формулы 1 так, как «Гран При», снятый в 1966 году режиссером Джоном Франкенхаймером. И эта картина, скорее всего,

навсегда останется непревзойденной классикой жанра. Американский кинематографист (снявший такие

Франкенхаймер на Гран При Монако-66; Джеймс Гарнер на бэнкинге в Монце (вверху)

Лучший фильм о Формуле 1 скоро выйдет на DVD. «Гран При» — рассказ о гонках, снятый настоящим фанатом

“Наряду с актерами на экране появляются настоящие гонщики”

триллеры, как «Маньчжурский кандидат» и «Ронин») живописует цветущую, бурную юность автоспорта — каким он был до того, как баснословные гонорары и сложнейшая аэродинамика лишили его первозданной чистоты и фактически перекрыли Голливуду доступ в пaddock Ф1.

Фильм повествует о непростых отношениях четырех типичных гонщиков: прагматичного американца Пита Эрона (Джеймс Гарнер); тихого англичанина, гонщика-фермера — никого не напоминает? — Скотта Стоддарда (Брайан Бедфорд); плутоватого плейбоя итальянца Нино Барлини (Антонио Сабато) и печального, умудренного опытом бывшего чемпиона Жана-Пьера Сarti (Ив Монтан). Сюжет Франкенхаймера тесно переплетается с реальными событиями, происходившими в Ф1 в 1966 году. Наряду с актерами на экране появляются настоящие гонщики, время от времени подающие ужасно высокопарные реплики (Грэм Хилл в роли Боба Тернера).

И всем понятно, что Yamura — это Honda, а задумчи-



Пит Эрон (Гарнер) в первом ряду; обратите внимание на камеру, смонтированную на Ferrari (справа)



вий Комендаторе Агостини Манетта – не кто иной, как Энцо Феррари. Но не это важно, ведь сквозь тонкий налет вымысла проглядывает стоящая за ним реальность.

«Джон старался добиться полной реалистичности, – говорит сверстник Франкенхаймера Питер Йейтс, режиссер фильма «Буллит». – Вот почему «Гран При» не стареет: вам кажется, что все происходит на самом деле».

«Фильм удался, – считает Гарнер. – И все потому, что Джон требовал от нас полной самоотдачи. Мы сделали все, чтобы показать истинную сущность автоспорта».

Это правда. Закружившись в безудержном танце, фильм уносит нас в реальные события чемпионата 1966 года – начиная с первого этапа в Монте-Карло. Незначительные перестановки в календаре гонок лишь подчеркивают накал

страстей во время неожиданного ливня в Спа и отказов двигателей в Брэндс-Хетч, а трагические, но очень убедительные финальные сцены сняты на скоростном банкинге в Монце.

Чтобы придать игре актеров максимальную достоверность, Франкенхаймер даже отправил их в гоночную школу Джима Рассела. Гарнер целых два месяца тренировался под руководством опытного американского гонщика Боба Бондуранта. «Гарнер – молодец, – рассказывал Бондурант, – ездит быстро и очень мягко. Выпустите его на старт этапа Ф1, и он заткнет за пояс пару гонщиков – а это немало».

Для пущей убедительности отдельных сцен Франкенхаймер ставил камеры прямо на машины, снимал актеров на почти гоночных скоростях и потом монтировал эти эпизоды с кадрами, на которых были сняты настоящие машины Ф1, ►



Когда мужчины были мужчинами

Фильм передает практически позабытый аспект Ф1 – страх смерти



Жан-Пьер Сартри:

«Я тебе скажу одну вещь, и потом ты уйдешь. Скажу про себя, не про других. Раньше я срывался: стоило мне только увидеть такой несчастный случай – и внутри все холодело, мне сразу хотелось остановить машину и бросить автоспорт. Мне еле хватало сил проехать место аварии. Но я вырос. Сейчас, увидев какую-нибудь поистине страшную аварию, я вдавливаю педаль в пол. Из всех сил. Я ведь знаю, что все остальные в этот момент убирают ногу с газа».



Луиз Фредриксон:

«Какой ужасный путь к победе»



Жан-Пьер Сартри:

«Ужасных путей к победе нет. Есть только победа...»



Тосиро Мифуне в роли босса команды Yami (вверху) вместе с Гарнером (он же справа со своей возлюбленной – ее сыграла актриса Джессика Уолтер)



Хмурый и обидчивая Лиза (Франсуаз Харди) и самоуверенная восходящая звезда Ferrari Барлини (Антонио Сабато)



Развязка фильма происходит в Монце; ведущие актеры – Гарнер, Монтан (впереди), Сабато, Бедфорд

Здесь был F1 Racing...

... хотя бы отчасти. Нашего редактора заманили в Брэндс-Хетч, посулив большие деньги

Представьте себе: вы – 19-летний клерк-стажер адвокатской конторы с окладом \$9,70 в неделю. Вы только что провели выходные, работая маршалом на ГП Великобритании '66, а тут вам предлагают \$70 за два дня участия в массовке на трассе в Кенте. Что бы вы сделали? Ясное дело: забыв обо всем, ухватились бы за эту возможность руками и ногами. Большую часть времени мы просто слонялись по автодрому. Но я ни за что не упустил бы шанс поглазеть на Джеймса Гарнера и Иву Монтану, не говоря уж о Майке Спенсе, Филе Хилле и целой плеяде британских гонщиков, которые выступали в роли звезд Ф1 на подготовленных Джимом Расселом машинах Ф3, замаскированных под своих породистых родственников из Ф1.

Дождь, естественно, лил не переставая, и, возвращаясь домой по полузатопленным дорогам, я наскокил на камень и пробил днище маминного Morris Minor, что и съело большую часть полученных денег.

Получил ли я приглашение на премьеру? Нет. Думаю, кадры с моим участием остались на полу монтажной.

Алан Хенри



Снятый с помощью Синерамы, фильм показывает копипит машины Ф1 лучше, чем современное телевидение; за рулем Ford GT40 (справа) Фил Хилл



перекрашенные в цвет машин персонажей фильма.

Модернизированный Ford GT40, за рулем которого сидел бывший чемпион мира Фил Хилл, использовали как мощный операторский автомобиль. GT40 даже разрешили следовать за пелетоном на первом круге Гран При Бельгии, и Хиллу неожиданно удалось снять на пленку, как налетевший шквал сметает с трассы добрую половину участников гонки.

Смешение реальных событий с художественным вымыслом порой даже подталкивало съемочную группу к пересмотру сценария и порядка событий в фильме и к повторной съемке некоторых эпизодов на следующий день после окончания очередного Гран При (когда результат уже известен и можно убедительно совместить реальность с авторскими отступлениями).

Но поначалу съемки нравились далеко не

“Энцо Феррари обнял Джона и сказал: «И команда, и база – все в твоём распоряжении»”

всем: когда нахальная голливудская группа заявила на первую гонку сезона в Монте-Карло, многие гонщики отнеслись к ней с неодобрением. Джеки Стюарт, Джон Сертис и Лоренцо Бандини громче других выражали беспокойство по поводу того, что фильм сорвет работу команд и гонщиков и потребует больших ресурсов.

Но энтузиазм Франкенхаймера в конце концов переборол волну недоверия. «Очередной фильм про автоспорт не вызывал ничего, кроме скепсиса, – рассказывал режиссер, – а Ferrari вообще отказалась хоть как-то в нем фигурировать. Энцо Феррари даже запретил нам использовать в фильме название команды».

После Монте-Карло Франкенхаймер сделал 30-минутный ролик о первой гонке сезона и показал его хозяину Маранелло. Когда погас проектор, Энцо обнял Джона и сказал: «И команда, и база – все в твоём распоряжении».

Меняется ли со временем суть Ф1? Сегодня, как и в 1966 году, без поддержки Ferrari далеко не уедешь. В некоторой степени в этом и заключается секрет долголетия картины – какой бы устаревшей ни казалась техника, отношения переданы с такой холодной реалистичностью, что не остается никаких сомнений: в той или иной форме они сохранились в Формуле 1 до сих пор...

● После ремастеринга фильм будет выпущен студией Warner Home Video на двух DVD 2 октября **FO**

Перед вами будущее Формулы 1, те, кто идет на смену Жаку Вильнёву, Хуану Пабло Монтойе, Михаэлю Шумахеру. Нико Росберг, Роберт Кубица, Хейкки Ковалайнен, Нельсон

ПОКОЛЕНИЕ NEXT

ФОТО LAT

Пике, Льюис Хэмилтон, Себастьян Феттель — всем им уже удалось заявить о себе как о будущих звездах Формулы 1. О перспективных новичках рассказывают наши эксперты

Он смотрелся чертовски здорово, пробивая себе дорогу по карьерной лестнице. Правда, он засверкал в серии GP2 лишь во второй половине прошлого сезона, а до того предпочтительнее выглядели шансы совсем других парней. В первой половине сезона-2005 в GP2 он настойчиво преследовал Хейкки Ковалайнена, но затем, похоже, команда нашла какие-то резервы в машине — и Нико стабильно поехал быстрее всех. Впрочем, на этом уровне нелегко точно оценить возможности того или иного гонщика. Может, у Ковалайнена в первой половине чемпионата была лучшая машина. А может, начало сезона точнее отражает соотношение сил, а во второй его половине Росберг получил лучшую машину?

Как бы то ни было, а его дебют в Бахрейне в составе Williams вышел поистине сенсационным. После аварии в первом повороте, вынудившей Нико ехать менять носовой обтекатель, он прорвался на шестую позицию, показав лучшее время круга в гонке! Да, его напарник Марк Уэббер финишировал на более высокой позиции, но ведь Нико — судя по его темпу — мог сражаться и за победу, если бы не эта досадная задержка на первом круге!

А еще больше в той гонке поразили острые обгоны в его исполнении. Стоило Нико подтянуться к кому-нибудь из соперников — он немедленно шел в атаку, словно меч прорываясь через пелетон. Куда более быстрые парни в сравнении с целеустремленным, вдохновенным Росбергом выглядели, словно неповоротливые тяжеловесы. Все это и подвигло Джеки Стюарта заметить, что он не припомнит другого столь же яркого дебюта в Гран При.

С той поры — исключая место во втором ряду по итогам квалификации в Малайзии — Нико смотрелся не так впечатляюще, пережив на фоне Марка Уэббера классический для новичков спад. Неудивительно, что сегодня он кажется несколько поникшим. Что ему нужно, чтобы расправить крылья вновь?

«Честно говоря, не знаю, — отвечает Нико. — Мне легче, когда рядом выступает опытная звезда. На мой взгляд, такое сочетание оптимально. Мне будет очень жаль, если Михаэль (*Шумахер*) уйдет, потому что он — отличный ориентир для молодых гонщиков».

А как он сам оценивает свое место в новом поколении?

«Даже и не знаю, что сказать. По-моему, первый сезон складывается неплохо, но есть вещи, над которыми я должен поработать. И я знаю, что поработать нужно как следует, если я хочу прибавить».

Нико Росберг

21 ГОД

ГОНЩИК WILLIAMS

Речь идет о том, чтобы понемногу прибавить на всех направлениях: в физподготовке, в умении работать с командой, готовиться к квалификации — в основном в этом».

Сегодня он выглядит как типичный новичок, примером чему — вылет на первом же круге в Хоккенхайме. Нико не учел, что после того как он проскочил по обочине, шины у него грязные, — и не удержался на трассе. Он невероятно честен и безжалостен сам с собой — но это лишь часть условий, при сложении которых ему удастся справиться с нынешними проблемами (а мы уверены, что ему это удастся) и вновь предстать перед нами тем лихим гонщиком, каким мы запомнили его по Гран При Бахрейна.

Марк Хьюз



2006 Ф1

Дебютировал в составе Williams (два 7-х места, 1 быстрый круг)

2005 GP2

Первый чемпион новой серии в составе команды ART (5 побед, 12 подиумов); тесты в составе Williams

2003–2004

Евросерия Формулы Renault

Первый сезон в составе Team Rosberg завершил 8-м (1 победа, 5 подиумов),

второй — четвертым (3 победы, 5 подиумов); и в 2003-м, и в 2004-м провел тесты в составе Williams

2002

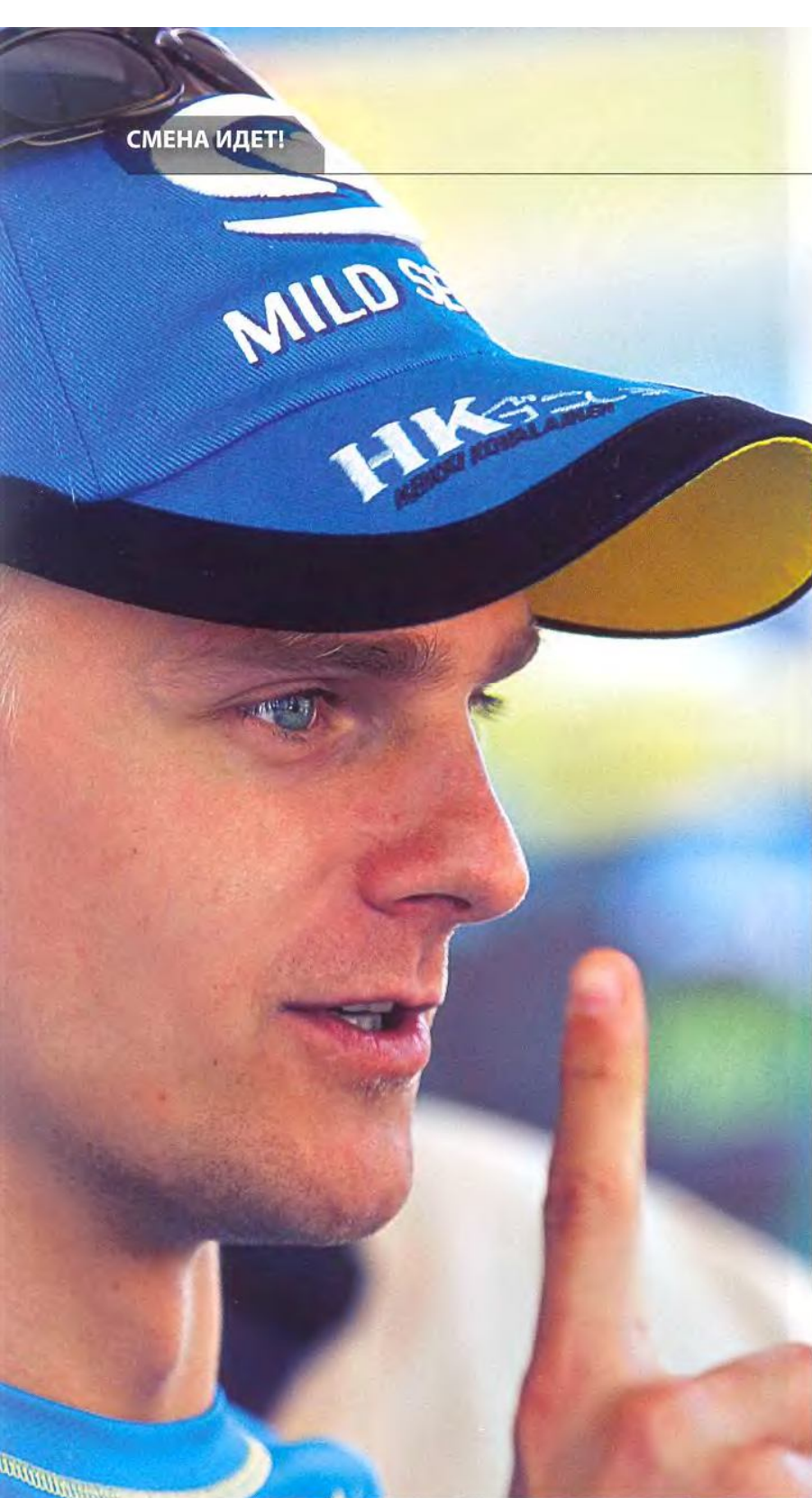
Немецкая Формула BMW

Чемпион в составе Viva Racing (9 побед, 13 подиумов)

1995–2001 Картинг

В числе прочих успехов титул чемпиона Северной Америки и вице-чемпиона Европы в классе ICA Junior

СМЕНА ИДЕТ!



2006 Ф1

Работал на тестах Renault, дожидаясь своего шанса выйти на старт Гран При

2005 GP2

На протяжении всего сезона вел с Нико Росбергом плотное сражение за титул в составе команды Arden. Выиграл 5 гонок, сезон закончил вторым, уступив Нико 15 очков

2003–2004 Мировая серия Nissan

Дебютный сезон закончил вторым, годом позже стал чемпионом, одержав в составе Pons 6 побед; в 2004-м

впервые провел тесты за рулем Renault Формулы 1

2002 Британская Ф3

Пять побед, титул «Новичок года» и третье место в общем зачете. Включен в молодежную программу Renault

2001 Британская Формула Renault

Две победы, четвертый в общем зачете

1991–2000 Картинг

Победитель чемпионата Северной зоны, турнира Elf Masters. Гонщик года в Финляндии

Его фамилия тоже кончается на «нен», но при встрече с ним как-то не возникает ассоциаций с Микой и Кими. Да, Хейкки унаследовал гены, присущие «быстрым финнам», но в отличие от своих предшественников в Ф1 он куда более улыбчив, раскрепощен – и вообще, характером напоминает, скорее, Кейо Росберга.

И если эти качества делают его человеком исключительным (для финнов), то и шанс, представившийся ему в Ф1, тоже кажется исключительным – ведь выпадает он крайне редко. Ну скажите, сколько раз на вашей памяти молодому гонщику предстояло дебютировать в одной из ведущих команд Формулы 1?

«Это здорово! Моя мечта сбылась!» – не скрывает своей радости Хейкки, и эту радость легко понять. Перспектива заменить Фернандо Алонсо в команде-победительнице с хорошей гоночной родословной и полагаться при этом на полную поддержку таких специалистов, как Пэт Симонде, – о подобном в 24 года можно только мечтать!

Готов ли он? Несомненно! В прошлом году Хейкки едва не выиграл серию GP2, в которой лидировал на протяжении всего сезона, а корону уступил лишь на последнем этапе. И пусть с той поры ему не довелось провести ни одной гонки, но 17,5 тысячи километров, накрученных на тестах Renault, говорят сами за себя.

«Моя работа еще не закончена, – говорит он. – Тесты, предстоящие нам в конце сезона, крайне важны, и я ни на что другое стараюсь не отвлекаться».

Ковалайнен, севший за руль карта в 10 лет, свой первый сезон в формулах закончил в качестве «Новичка года» в Формуле Renault – но для перехода в Формулу 3 у него не было денег. Помощь пришла со стороны Renault, включившей финна в свою молодежную программу. Он выиграл пять гонок и занял третье место в чемпионате Великобритании, а гонку Ф3 в Макао закончил вторым. Ну а победа в Мировой серии Nissan гарантировала ему тесты в Формуле 1.

«В кокпите Ф1 я чувствовал себя вполне комфортно и сразу поехал быстро, – вспоминает Хейкки. – Мне говорили, что время крута не имеет значения, но на самом деле это тоже оценивалось. Я неплохо поработал и на сегодня накрутил такой километраж, что давно уже не чувствую себя новичком. Меня совершенно не тревожит перспектива уйти в бой».

А вероятность утраты гоночного чутья на многочисленных тестах тоже не тревожит?

«Не думаю, что это составит проблему, – размышляет он. – Конечно, лично я предпочел бы гоняться. Но опыт работы с машиной придает мне огромную уве-

Хейкки Ковалайнен

24 ГОДА

ГОНЩИК RENAULT

ренность. А уверенность – важное качество в работе с инженерами. Ты должен точно представлять, что происходит, и – что не менее важно – честно признаваться, если чего-то в поведении машины не понимаешь. Да, я пропустил сезон как гонщик, но меня это не огорчает, поскольку многому надо было научиться, а что такое гонки – я себе отлично представляю».

Между прочим, кумиром детства Хейкки был звезда ралли Маркку Алэн. А не думает ли и Ковалайнен – одолевший в финале Гонки чемпионов 2004 года самог Себастьяна Лёба – о переходе в ралли?

«Как знать, может, когда-нибудь, – смеется финн, – но сейчас меня занимает совсем другое. Алэн в свои лучшие годы был великолепен. Он никогда не сдавался – и мне такой стиль по душе!»

Тони Доджинс

Венгрия, Хунгароринг, суббота, 16:45. Роберт Кубица только что впервые обставил в квалификации своего куда более опытного напарника по BMW-Sauber Ника Хайдфельда, подтвердив то, что и так все уже знали: перед нами новая звезда.

Это был более чем недвусмысленный сигнал гонщикам этой команды – и Нику, и покидающему ее Жаку Вильнёву, – смысл которого был более чем очевиден: «Мы располагаем талантливым новичком, так что либо поднимайте свои ставки, либо ищите себе другое место!»

Вильнёв выбрал последнее, и очень может оказаться, что молодой Роберт Кубица войдет в историю как человек, положивший конец карьере чемпиона мира 1997 года (хотя вряд ли корить за это надо польского гонщика). А вот Хайдфельд – хоть он и до этого выступал неплохо – вострепнулся и провел в Будапеште отличную гонку, завоевав для BMW-Sauber ее первый подиум. И сделал это очень вовремя – если помнить о том, что днем ранее он проиграл квалификацию дебютанту.

Но нас совершенно не удивило, что именно Кубица, а не «быстрый Ник», оказался по итогам квалификации на третьей позиции, пройдя круг на 0,4 секунды быстрее напарника. Роберт был звездой пятничных тренировок на протяжении всего сезона – и даже если допустить, что он ехал на более мягкой резине и более форсированном моторе, все равно его результаты частенько были весьма заметны. В Монреале на первой тренировке он ехал на 1,9 с быстрее ближайшего из соперников, Энтони Дэвидсона, а во второй был единственным, кому удалось размять 1:17, превзойдя результат Фернандо Алонсо на 0,13 с.

Ну а после того как гонку в Монце Роберт закончил на подиуме, подтвердив, что у BMW в запасе есть очень сильное оружие, мало кто сомневается, что именно его назовут напарником Ника Хайдфельда в сезоне-2007, – и это будет очередная яркая страница в сказочной истории о парнишке из Польши, страны, не имеющей автоспорта, – парнишке, превратившемся в гоночную надежду одной из самых престижных автомобильных компаний мира.

Сам Кубица свои достижения оценивает скромно, рассказывая о них с улыбкой – как многие из тех, в ком рано проявился исключительный талант. Но не стоит обманываться: за свободной, дружелюбной манерой общения скрыты недюжинные амбиции человека, пришедшего в спорт буквально из ниоткуда.

«Когда я искал бюджет для выступлений в Формуле 3, надо мной смеялись, не понимая, о чем вообще идет речь», – вспоминает он. А ведь ему еще пришлось справиться с последствиями травмы, полученной в автоаварии, едва не поставившей крест на его карьере.

Сегодня его рука настолько тверда и направляется столь острым гоночным умом, что этого оказалось достаточно для финиша на седьмой позиции в его дебютной гонке в Формуле 1. Такое не всегда удается даже лучшим из лучших! Наверняка он с удовольствием вспоминает этот уикенд?

Роберт Кубица

21 ГОД

ГОНЩИК BMW-SAUER

«Честно говоря, я здорово разочарован, – отвечает Кубица. – Ехал я просто ужасно».

Что же, однажды он проведет гонку именно так, как умеет, как себе представляет. И нам будет на что посмотреть!

Энтони Роулинсон



2006 Ф1

Начал сезон в качестве тест-пилота BMW-Sauber, а в Венгрии дебютировал в основном составе, заменив Жака Вильнёва (уже в своей 3-й гонке поднялся на подиум)

2005 Мировая серия Renault

Чемпион, выступал в составе Epsilon Euskadi (4 победы, 3 поула)

2003–2004 Евросерия Ф3

Первый сезон проводил в составе Prema, выиграл первую же гонку

(на Норисринге); в 2004-м выступал в составе ASL Mücke, трижды был на подиуме

2001–2002 Формула Renault

Первый сезон проводил как участник молодежной программы Renault; вице-чемпион Италии 2002 года (4 победы)

1995–2000 Картинг

Шестикратный чемпион Польши, двукратный чемпион Италии, чемпион Германии

СМЕНА ИДЕТ!

О Нельсоне Пике-младшем ходят разные мнения – большей частью негативные. Ужасно заносчив. Испорченный мальчишка. Счастливчик. Тупица. Но почему люди испытывают враждебность по отношению к гонщику, пока мало известному большинству поклонников автоспорта? «Может, просто ревнуют? – разводит руками сын трехкратного чемпиона мира Нельсона Пике. – В автоспорте меня ненавидят многие, в том числе болельщики – и я не понимаю, почему. Может, из-за отца? Его тоже многие не любили».

А ведь по характеру они совершенно разные. Нельсон-старший всегда был и сегодня остается яркой личностью, человеком, не скрывающим своих оценок (иногда крайне резких), как во времена его гоночной славы. Нельсон-младший – полная ему противоположность.

«Я – тихий, спокойный человек, – говорит он, – и потому мне стоит больших трудов проявить себя как личность. Если бы не был Нельсоном Пике, меня и воспринимали бы просто как застенчивого человека. Да, я, возможно, иногда бываю слишком эмоционален, если что-то идет не так, но ведь на такое проявление своих чувств способен кто угодно, даже Алонсо».

И все же в нем проглядывают черты его отца: Нельсону-младшему безразлично, что думают о том, каков он вне гоночных трасс. Он считает, что главное – то, что он делает на трассе!

«Я доказал, что я быстрый гонщик, возможно, самый быстрый в GP2, ведь я заработал 6 поулов – а чемпионом не стал лишь потому, что мне здорово не везло в гонках. Я очень хотел выиграть титул, чтобы доказать всем: я – это не только громкое имя. Я и сам кое на что способен!»

Он доказал это, даже не став чемпионом. В чем в чем, а в таланте Нельсон-младший ничуть не уступает своему знаменитому отцу. А кое в чем его и превосходит – например, в желании работать, вникать во все детали, без устали искать мельчайшие ходы, позволяющие ехать быстрее и быстрее.

«Я всегда думаю о том, как прибавить – и не только мне, а и команде, – откровенничает Пике-младший. – В этом я совсем не такой, как Льюис, который просто

Нельсон Пике

21 ГОД

ТЕСТ-ПИЛОТ RENAULT

2005–2006 GP2

Выступает в составе команды Piquet Sports (в 2005-м одержал 1 победу и 5 раз поднялся на подиум, в 2006-м – 4 победы, 3 подиума, 5 поулов); выступал за команду Бразилии в серии A1 GP (2 победы, 3 подиума); тесты в составе B.A.R.-Honda (2005 год); в 2007-м станет одним из тест-пилотов Renault

2001–2004 Ф3

Завоевав титул чемпиона Южной

Америки (2002), переехал в Великобританию, где первый сезон завершил 3-м, а второй – чемпионом (6 побед, 7 подиумов, 5 поулов), став в 19 лет самым юным победителем британского первенства Ф3. В 2002-м и 2003 году провел тесты в составе BMW.WilliamsF1

1993–2000 Картинг Неоднократный победитель бразильских и южноамериканских первенств практически во всех классах картинга

прыгает в машину, едет, а после финиша собирает вещи – и был таков. Я просиживаю в моторхоуме иногда за полночь, чтобы понять, что еще можно сделать для улучшения результатов».

Это качество сослужит ему огромную службу в работе тест-пилота Renault. Кстати, как он оценивает решение Бриаторе подписать с ним контракт?

«Это классно! Я стремился к этому с 8-летнего возраста, и, по-моему, новость о моем назначении тест-пилотом Renault пришла в самый подходящий для этого момент. Примерно с середины сезона мы вели переговоры с несколькими командами Ф1 о сотрудничестве в 2007 году – а это для меня очень серьезный уровень. Но после того как я показал в серии GP2 несколько неплохих результатов, переговоры стали более конкретными – и, наконец, я получил контракт».

Честно говоря, не терпится поскорее увидеть его на старте Гран При. И чем скорее это произойдет, тем быстрее люди поймут, что перед ними не просто носитель знаменитой фамилии, а великолепный гонщик и яркая, сильная личность.

Дэвид Камерон

Разговоры о том, что Льюис рано или поздно будет выступать в Формуле 1, давно уже стали общим местом, учитывая его талант, результаты и поддержку McLaren. Он выиграл чемпионаты Формулы Renault и Формулы 3 – оба со второй попытки, используя дебютные сезоны как отличную учебную площадку.

А вот в серии GP2 он с первых гонок заявил о себе в полный голос, причем выступая в той же команде, что и прошлогодний чемпион Росберг, куда более заметно превосходит бывшего напарника Нико, Алекса Према. При этом Льюис демонстрирует великолепное гоночное мастерство. Его прорыв с третьего места на первое в связке Maggotts-Becketts в Силверстоуне считают самым ярким эпизодом нынешнего сезона GP2.

Правда, команда несколько подрастеряла преимущество, которое она демонстрировала до Маньи-Кура, – но это превращает оставшуюся часть первенства в бескомпромиссную проверку характера молодого гонщика. А ему словно все нипочем: даже перед стартом очередной гонки он выглядит спокойным и открытым для общения. Он с удовольствием – и даже с некоторой агрессией – готов ответить на любые вопросы.

«Да, думаю, большинство из нас – тех, кто на подходе, – одинаково относятся к некоторым ветеранам Ф1, и я тоже считаю, что настало время перемен. Они уже назрели. На подходе новая волна – как во времена, когда пришли Шумахер, Хякиннен, Френтцен и Баррикелло. Есть целая группа талантливых ребят – Нико, Нельсон (*Пике-младший*), Кубица. Очень важно, чтобы им нашлось место – ведь Формула 1 становится слишком скучной. Я в том смысле, что гонки GP2 проходят куда ярче, не так ли!»

Интересно, кого из новой волны он считает своим самым опасным соперником, с кем в будущем будет биться за победы в гонках?

«У каждого из нас есть свои сильные стороны. Кубица отличается уникальным стилем вождения. Это один из самых сильных и честных соперников, с которыми мне доводилось сражаться. На мой взгляд, ему вполне по силам стать чемпионом мира. У Нико есть все, что необходимо, чтобы выигрывать гонки. У Нельсона Пике тоже. У (*Тонио*) Лиuzzi пока не было возможности показать в Ф1 все, на что он способен, – но он себя еще проявит. Это один из наиболее талантливых гонщиков, с которыми мне выпало соперничать».

Льюис Хэмилтон

21 ГОД

ГОНЩИК СЕРИИ GP2

Льюис одержал победу в серии – и это ставит вопрос перед командой McLaren: что с ним делать дальше. Сам он, конечно же, и думать ни о чем не хочет, кроме как о месте в McLaren, – и совершенно не боится перспективы скрестить шпаги с чемпионом мира Фернандо Алонсо. Но в команде есть люди, предпочитающие более консервативный подход к решению этой проблемы: либо выпустить юниора на старт в команде рангом пониже, либо посадить его на скамейку запасных в качестве третьего пилота.

Так или иначе, будущее Льюиса Хэмилтона рисуется в светлых тонах, и можно не сомневаться: очень скоро мы увидим его в качестве боевого гонщика Формулы 1.

Энтони Роулинсон

2006 GP2

Чемпион (5 побед, 8 подиумов, 1 поул). Лидировал в первой половине сезона, затем из-за целой серии неудач растерял свое преимущество и вынужден был доказывать свое право на титул на самом последнем этапе. Справился с этой задачей блестяще

2004–2005 Евросерия Ф3

Первый сезон провел в составе Manor Motorsport (1 победа, 5 подиумов), второй – в ASM, в составе которой стал чемпионом, одержав 15 побед

2001–2003

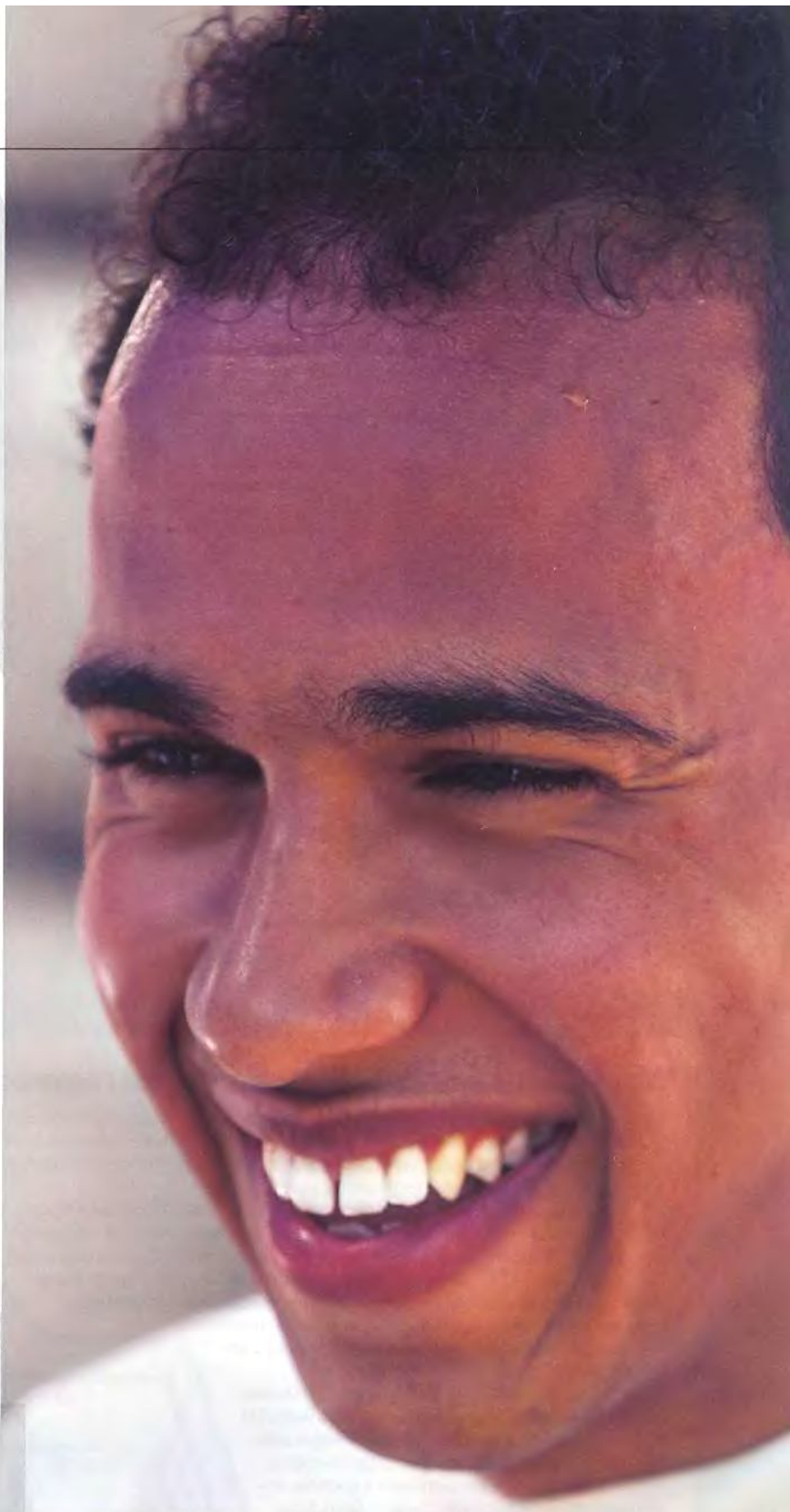
Британская Формула Renault

Был 5-м в Зимней серии в 2001-м, третьим в сезоне-2002 (3 победы) и первым в 2003-м (10 побед); выступал в составе Manor Motorsport

1995–2000

Картинг

Двукратный победитель первенства «Чемпионы будущего», после чего включен в молодежную программу McLaren. Чемпион мира и Европы (2000)



Германия озабочена поисками нового гоночного героя нации. Каким он должен быть, чтобы завоевать сердца немецких болельщиков?

Быстрым? Безусловно. Талантливым? Само собой. Удачливым? Естественно. Обаятельным? Желательно – ведь последний из этих факторов сыграл немаловажную роль в первые годы карьеры Михаэля Шумахера, когда он начал появляться на подиумах Гран При. «Солнечный мальчик» – так его тогда называли. «Красным бароном» Михаэль стал позже.

Что же, Себастьян Феттель – сама улыбка. Широкая, искренняя улыбка человека, у которого все идет хорошо. Нет, не хорошо, а просто здорово – и он с удовольствием наслаждается жизнью.

У него есть для этого все основания. 2006 год – свой второй сезон в Евросерии Ф3 – Феттель начал с побед, блестяще дебютировал в Мировой серии Renault, провел пару тестов в команде BMW-Sauber, а затем сверкнул в Турции и Италии в качестве ее резервного гонщика, оба раза показав лучшее время на пятничных тренировках (и при этом стал в свои 19 с небольшим самым юным гонщиком, когда-либо принимавшим участие в Гран При), – ну как не улыбаться, имея такие достижения!

Столь бурный рост не может не вызвать ревнивой реакции со стороны сверстников. «Феттель? Ну, вроде как талантлив», – с ехидной усмешкой отвечал Нико Росберг на наш вопрос о том, не беспокоит ли его появление столь шустрого соотечественника. Всем своим видом Нико как бы хотел напомнить нам известную поговорку, что если слишком широко шагать, то и штаны порвать недолго.

А что думает о своих успехах сам Себастьян?

«Я просто в восторге от того, что команда BMW-Sauber оказала мне такое доверие, – улыбается Феттель, но продолжает сосредоточенно и серьезно. – Попробовать свои силы в Формуле 1 – это здорово, но я предпочел бы не спешить взлетать на такой уровень. Стоило бы еще набраться опыта в других гоночных сериях».

Он скромничает. Себастьян всегда чувствовал себя звездой – с первых картинговых баталий, в которых он почти всегда был если не победителем, то одним из самых быстрых. Не случайно селекционеры Red Bull выделили его еще в картинговые времена. Позднее, когда Феттель «в одни ворота» выиграл немецкий чемпионат Формулы BMW, участие в его карьере принял и баварский концерн.

Себастьян Феттель

19 ЛЕТ

ТРЕТИЙ ПИЛОТ BMW-SAUBER

Кстати, в этом и сила, и одна из слабостей юного немца, ибо и та, и другая сторона хотела бы полностью распоряжаться своим сокровищем, а у семи нянек...

Позиции Red Bull пока сильнее, хотя за кулисами, по слухам, продолжается торг с BMW. В общем, следующий сезон Себастьян, скорее всего, проведет в серии GP2 – так удобнее для всех. А каким видит свое ближайшее будущее он сам?

«Сегодня меня больше всего занимает борьба за титул победителя Евросерии Ф3, – говорит он. – После этого можно будет подумать и о будущем. А еще я хочу съездить в Макао. В прошлом году мне не удалось там победить».

Он точно знает, чего хочет! Ведь с победы в гонке Формулы 3 в Макао в свое время начинал восхождение на вершину и Михаэль Шумахер.

Андрей Ларинин **FO**



2005–2006 Ф3

Дебютировал в Евросерии в составе ASL Mucke (5-е место по итогам сезона, «Новичок года»), нынешний сезон проводит в составе ASM (поул, 3 победы и второе место за три этапа до окончания сезона). Провел два этапа в Мировой серии Renault в составе Carlin Motorsport (поул, 2 победы). С августа – третий пилот BMW-Sauber

2003–2004 Формула BMW

В 14 лет блестяще стартовал в формулах, одержав 5 побед в первом

же сезоне, что принесло ему титул вице-чемпиона и звание «Новичок года». Поскольку юный возраст не позволял перейти в более мощный класс, провел в Ф BMW еще один сезон, который выиграл, одержав 18 побед в 20 заездах. Первые тесты в Ф1 (BMW-Williams)

1995–2002 Картинг

Чемпион Европы и Германии, победитель Кубка Монако и турнира в парижском Берси (ICA Junior), финалист чемпионата Европы в классе ICA (6-е место)

Ф1 НА ОДИН

Роберт Кубица Гонщик: BMW-Sauber

О Вильнёве, о роли третьего гонщика и об интересе к Ф1 в Польше

Каково было подняться на подиум уже в своей третьей гонке Формулы 1?

Это было очень неожиданно! Когда перед гонкой кто-то из инженеров сказал, что у него есть чувство, будто сегодня у нас будет подиум, я решил, что он шутит. После квалификации мы знали, что машина отлично подготовлена к гонке, но легким этот успех не был: пришлось побороться с Мас-сой и Алонсо. Зато последние круги были простыми: надо было всего лишь довести машину до финиша. Я очень благодарен команде за этот шанс! Мы все гордимся нашим достижением!

В чем принципиальная разница между работой в качестве тест-пилота по пятницам и участием в полной программе уикенда Гран При?

Приоритеты разные. Если ты третий гонщик команды и в пятницу едешь быстро, люди говорят, что у тебя более форсированный мотор или меньше топлива в баке. Если же не очень быстро, тебя считают неважным гонщиком. А на деле третий пилот должен испытать шины, опробовать разные настройки, разные решения в аэродинамике и системах охлаждения — и для этого поехать как можно больше. А вот для боевого гонщика пятница — день скучный. На время удается проехать кругов пять, а главная задача — экономить мотор, шины, километраж. И потому нет смысла сравнивать результаты, показанные в пятницу боевыми и запасными гонщиками. В общем, могу сказать, что команда видит все данные и знает, как именно ты выглядишь на фоне напарника.

Ты считаешь, что тебе удалось внести немалый вклад в работу команды в роли «гонщика по пятницам»?

Да, безусловно. Работа по пятницам оказалась крайне полезна не только с точки зрения обретения опыта, но и пригодились в Будапеште, где я впервые выступал в гонке, и у нас не было запасного пилота. Даже не сомневайтесь: «гонщик по пятницам» — это настоящий гонщик!

События в Ф1 развиваются быстро. Несколько месяцев назад ты был третьим пилотом, а сейчас эту работу выполняет Себастьян Феттель, еще более молодой гонщик. Как у него получается?

Конечно, ему непросто вносить существенный вклад в нашу работу, ведь он для этого недостаточно опытен. Но он, безусловно, талантливый гонщик, и если продолжит выступать, то будет полезен команде.

Когда ты начинал работать в качестве тест-пилота BMW-Sauber, то говорил, что твоими делами мало интересуются в Польше. Насколько это положение изменилось сейчас? Не получилось ли так, что у тебя вдруг объявилась куча друзей?

Именно так! Пока я не попал в Формулу 1, людей мало интересовало, чем я занят. Когда я стал третьим пилотом, появился небольшой интерес. А теперь, когда я участвую в гонках, всех это вдруг увлекло, и обо мне теперь знают каждый. Как вы говорите, у меня завелось много новых друзей. Но если людям это так важно, я могу за них только порадоваться. Мне же самому все равно.

Часто ли ты бываешь в Польше?
Нет, нечасто. Только в промо-

турах и иногда ненадолго приезжаю в отпуск.

А где ты живешь?

В настоящее время главным образом в гостиницах, поскольку с гонок отправляюсь прямиком на тесты. Мне нравится быть там, где я нужен, и потому, можно сказать, сейчас я живу как цыган.

Какие ощущения ты испытал, узнав, что тебе предстоит заменить в команде Жака Вильнёва? Как складывались ваши отношения?

Ну, скажем так, у нас были не настолько приятельские отношения, чтобы вместе посидеть за кружкой пива, но в целом они были неплохие. Разумеется, я был очень рад, когда получил свой шанс. Ради этого я работал долгие годы.

Как ты считаешь, насколько далеко команда ушла вперед в этом году с BMW-Sauber F1.06?

По-моему, мы основательно доработали машину и в нескольких гонках выступили, скажем так, выше среднего. Но самое сложное — сделать мощный шаг вперед, чтобы быть способными оставить позади другие команды, которые тоже не стоят на месте.

Кто из гонщиков вдохновлял тебя заниматься автоспортом, когда ты был маленьким?

В начале 90-х интерес к Ф1 и уровень телетрансляций были невысоки, так что моими кумирами стали ведущие картингисты, когда я и сам начал выступать в этих гонках. Но из нынешних гонщиков Ф1 я выделяю Джанкарло Физикеллу — за решимость, которую он демонстрировал в начале карьеры, и Фернандо Алонсо — просто за то, что это отличный гонщик. **FO**

+ еще 5 фактов

- 1 Какая музыка звучит на твоём iPod?**
У меня его нет
- 2 Сколько ты заплатил за последнюю пару обуви?**
Я получил ее от Puma бесплатно!
- 3 Где ты провел свой последний отпуск?**
В Польше — всего несколько дней
- 4 Твой любимый автомобиль?**
(Улыбается.) BMW M5. Или M3
- 5 Твоя любимая кухня?**
Итальянская. Я много времени провожу в Италии и по-настоящему люблю все, что там готовят



Кубица поднялся на подиум уже в третьей гонке в Формуле 1!

ОСНОВНОЕ ФОТО И ВРЕЗКА: STEVEN TELZ/LAT

“Если в пятницу ты быстр,
люди говорят, что у тебя
в баках мало топлива.
Если не быстр – считают,
что ты неважный гонщик”



ОПУБЛИКОВАНО В F1 RACING: ИЮЛЬ-2002

КОГДА ВСЕ СОБИРАЮТСЯ ВМЕСТЕ

Как-то раз в Барселоне в 2002 году гоночный директор FIA Чарли Уайтинг пригласил F1 Racing в одно из самых таинственных мест в пaddock — комнату для брифингов с гонщиками

Текст и фото Джеймс Барем

FIA

долго не соглашалась на эту съемку. Никто, насколько мне известно, не получал такого разрешения ни до, ни после того, как F1 Racing допустили в святая святых — на брифинг гонщиков.

Помню, как я жался к Чарли Уайтнгу, проводившему этот брифинг. Именно он диктовал правила поведения. Ощущение было такое, будто мы в первый раз пришли в школу, а он — ее директор. Мне удалось сделать два-три снимка — не более, сказал он, — прежде чем меня выставили оттуда и начался собственно брифинг. Слышать, о чем там идет речь, дозволено лишь представителям FIA и команд и гонщикам.

Мы пришли туда первыми. Помню, как я почти безвольно стоял посреди пустой комнаты. А потом — как будто школьники начали собираться на утреннюю линейку: небольшими кучками, болтая, подшучивая, смеясь, рассаживаясь на пластиковые стулья с приделанными к ним небольшими столиками — напарник с напарником, соперник с соперником, рассказываясь и крутясь на своих стульях, чтобы не прерывать начатые диалоги. Впрочем, было заметно, что некоторые из них сами по себе присутствуют молча.

Увидев меня с фотокамерой, они, естественно, заметно смущались, не зная, как к этому отнестись. Даже Оливиэ Панис, с которым я был знаком больше, чем с остальными, чувствовал себя несколько скованно в моем присутствии. Но раз уж я стоял рядом с директором, вопросов о том, кто я такой, не последовало.

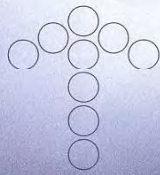
По мере того как комната заполнялась людьми, сложности возникали у меня. С одной стороны, мне нужно было, чтобы народу собралось как можно больше. С другой — чем дольше я ждал, тем выше была вероятность того, что Чарли, желавший поскорее начать свой брифинг, выставит меня за дверь.

Я знал, что могу упустить момент, — но еще не появился Михаэль Шумахер. Я поймал взгляд Чарли и понял, что пора убираться. Я несколько раз щелкнул затвором и вышел. Помню, я подумал в тот момент: «Черт, в кадре нет Михаэля». Я даже постоял у двери, дожидаясь, когда он выйдет, чтобы сделать снимок про запас.

И только когда я провалил пленку, выяснилось, что он попал так-таки в кадр, поскольку вошел в комнату в момент съемки — последним, жуя бутерброд. В общем, как часто бывает в жизни, особенно гоночной, — ты еще не понял, в чем дело, а все уже произошло. **F1**

Многих ли вы узнали? Прошло всего четыре года, и хотя здесь немало знакомых лиц, цвета команд здорово изменились — разумеется, исключая ту, в которой выступает Михаэль

СТАВИМ НА



...Педро! Истосковавшемуся по славе дублеру выпал редкий шанс доказать, что он может выступать в топ-команде

Текст Дом Тэйлор

Ничто не заслуживает такого шанса больше, чем Педро де ла Роса — один из истинных джентльменов Ф1. Он образцовый профессионал, преданный своему делу, умный и общительный. К тому же — в McLaren это подтвердит любой — он быстрее, чем вы думаете.

Но многие помнят, что скоростью он мог похвастаться не всегда. Некогда списанный со счетов как человек, который оказался не в силах превзойти ни Йоса Ферстаппена (Arrows, 2000), ни Эдди Эрвайна (Jaguar, 2001–2002), Педро, тестируя McLaren, стал намного более опытным гонщиком. Причем гонщиком такого уровня, о котором большинство может только мечтать.

Эта метаморфоза стала возможной прежде всего благодаря силе его характера. Он не расстраивался, когда менее способные, но более богатые высоконки получали приглашения в разные команды. Не без помощи своего друга и напарника по McLaren Алекса Вурда он мало-помалу использовал возможности, которые давала ему работа тест-пилота, воспринимал это как благо, а не как приговор. Освободившись от проблем, окружавших его в командах-неудачниках, в Arrows и Jaguar (в последней ему приходилось особенно туго из-за интриганства его напарника Эдди Эрвайна), Педро расцвел.

Вообще-то он никогда особо и не афишировал свое желание вернуться в гонки. Если Вурд не скрывал, что пытается найти место призового гонщика в какой-нибудь команде, то Педро был сосредоточен на том, чтобы в со-

ТАБЕРН-НЕЛЛ



Венгрия-2006: Педро нахально атакует Шуми, который срезает шикашу, чтобы остаться впереди, но испанец все равно его проходит

вершнство овладеть профессией" тест-пилота. Однако спортивная страсть в нем не угасла.

Я помню нашу беседу в Мельбурне в 2005-м, на следующий день после его первого за три года появления на трассе Гран-При в качестве пилотного гонщика McLaren. В ту пятницу Педро показал лучший результат, хотя и не склонен был увеличивать его значение, все же не скрывал радости от возвращения в cockpit.

«Для меня это оглушительный шанс, — воодушевленно делился своей радостью Педро, — и выслушал его много раз. Карьера была выдана в нем человека весьма острого ума. — Я уже два года работаю тест-пилотом McLaren. Это здорово, однако все время приходится ездить на одних и тех же автобусах. Просто работю каким-то старшим, и твой талант перестает развиваться. Почему не переезжает и побывает в новых местах, где новая атмосфера и где машина по-другому стоит на трассе. Все это помогает подерживать тонус».

И этот опыт, и то, что в 2005 году в Бахрейне он заменил Хуана Пабло Монтойю

(когда тот получил травму, лиграв в теннис»), помогли ему вернуться в строй — и вновь вместе Монтойе, на этот раз решившего поехать в NASCAR. Кропотливый труд Педро в те годы, когда он сидел на скамейке запасных, позволял неизменным уважением всех членов команды, от механиков до Рона Денниса, что он обеспечит ему место Монтойе в Манья-Кури и последующих гонках.

Кстати, формально ничего не мешало McLaren усадить Монтойю за руль даже сейчас, несмотря на его уход. Да, отношения безнадёжно испорчены, но если бы столь амбициозная команда, как McLaren, которой позорно нужно набирать очки в Кубке конструкторов, считала, что Хуан справился бы с делом лучше Педро, она придерживалась бы козубой, а то и вернула бы его, невзирая ни на что.

Но можно биться об заклад, что после уверенных, пусть и не самых эффектных выступлений, которые мы видели в исполнении отвалившего от гонки Педро, начиная с Манья-Кури, включая и первый в его карьере поул-ум в Венгрии, кое-что в McLaren задается вопросом: а стоило ли вообще так мучиться с Монтойей?

«Выпало ему на заре карьеры шанс попасть в топ-команду — он мог стать испанским Култардом»

Нужен второй гонщик? Обратитесь к Рону... Составили Нанна Арнадоттир и Дэвид Каркарди

С тех пор как Рон Деннис возглавил в 1980 году McLaren, команда 7 раз приглашала запасных гонщиков. Кто-то проехал только одну гонку, а кто-то дважды стал чемпионом. Итак, кто из запасных был талантливым, а кто — не очень? И как сложились их карьеры?

Алекс Вурц
ГП Сан-Марино '05
Каал: 7-й Гонка: 3-й
В 2005-м Педро и Алекс делили обязанности третьего пилота, и Вурц тоже получил свой шанс, подменяя Монтойю, выздоравливавшего от травмы. Качеством проделанной работы он попал на подиум после дисквалификации пилотов Honda. Помогло ли это карьере? Да, ведь в 2007-м он будет выступать за Williams.

Педро де ла Роса (опыт)
ГП Франции '06
Каал: 8-й Гонка: 7-й
Второй раз за карьеру Педро заменяет Монтойю, но в этот раз почти на полсезона. ГП Франции Педро провёл не очень гладко, но в целом неплохо. На момент ГП Турции его лучшим достижением были 4-е место в квалификации и 2-е в гонке. Посмотрим, окажется ли этого достижением, чтобы получить контракт на 2007 год, или нынешний сезон станет его последним аккордом в Ф1.

Марк Бланделл
ГП Бразилии '95
Каал: 9-й Гонка: 6-й
Оказался за рулем после того, как Манселл не смог влезть в cockpit. Его вновь позвали, когда спустя две гонки Манселл расстался с Ф1. Проведя в составе McLaren 14 ГП, перешёл в ChampCar — и в Ф1 больше не появлялся.

Педро де ла Роса
ГП Бахрейна '05
Каал: 8-й Гонка: 5-й
Получил свой шанс после сомнительной «теннисной» травмы Монтойе. Обошел в квалификации Кими, но в гонке наделал ошибок и упустил подиум (Кими был 2-м). Лучший круг одержано и сподобствовал его карьеру, и, возможно, затормозил ее.

Филипп Альбо
ГП Венгрии '04
Каал: 14-й Гонка: НФ
Разок заменил Хикмичега, когда тот дисквалифицирован.

Джон Уотсон
ГП Европы '85
Каал: 2-й Гонка: 7-й
Уже после ухода в отставку за рулем в одной из гонок Ники Лауды, когда австриец получил травму на тренировке. Это было последнее выступление Уотсона в Ф1, завершившее его карьеру, в ходе которой он четырежды победил за рулем McLaren.

Мика Хаккинен
ГП Португалии '93
Каал: 3-й Гонка: НФ
Все ирландцы после отставки Майкла Андресетти. В первой же квалификации обогнал Сенну, чем сразу и прославился. В следующих гонках вошел на подиум, а несколькими годами позже стал дважды чемпионом мира.

Филипп Альбо
ГП Венгрии '04
Каал: 14-й Гонка: НФ
Разок заменил Хикмичега, когда тот дисквалифицирован.

Филипп Альбо
ГП Венгрии '04
Каал: 14-й Гонка: НФ
Разок заменил Хикмичега, когда тот дисквалифицирован.

ОСНОВНЫЕ ФОТО: OWEN S. COATES/AT, STEVE L. A. DAVIES

ПЕДРО ДЕ ЛА РОСА

Не самое эффектное, но более зрелое выступление в Турции: квалифицировался за пределами первой десятки, но финишировал пятым

“Педро уступает Кими меньше, чем Эдди Эрвайну, с которым гонял в Jaguar”

CV Педро де ла Роса

Родился 24 февраля 1971 года

в Барселоне, Испания

Живет в Барселоне, Испания

Семейное положение: жена Мария, две дочери, Джорджина и Оливия

Рост 1 м 82 см

Вес 76 кг

1989 Формула Fiat Uno – чемпион Испании

1990 Формула Ford 1600 – чемпион Испании

1991 Испанская Формула Renault – 4-й

1992 Формула Renault – чемпион

Великобритании и Испании

1993–1994 Британская Ф3

1995 Японская Формула 3 – чемпион

1996 Формула Nippon – 8-й

1997 Формула Nippon – чемпион

1998 Ф1 – тест-пилот Jordan-Mugen Honda

1999 Ф1 – Arrows, 17-й, 1 очко

2000 Ф1 – Arrows, 16-й, 2 очка

2001 Ф1 – Jaguar Racing, 16-й, 3 очка

2002 Ф1 – Jaguar Racing, 21-й, 0 очков

2003 Ф1 – тест-пилот McLaren-Mercedes

2004 Ф1 – тест-пилот McLaren-Mercedes

2005 Ф1 – тест-пилот McLaren-Mercedes,

1 гонка в Бахрейне (5-е место), 20-й, 4 очка

2006 Ф1 – тест-пилот McLaren-Mercedes,

заменил Монтойю в середине сезона

и впервые финишировал на подиуме

(2-е место) в Венгрии



Впечатляющий дебют на Arrows в Мельбурне '99: стартовал 18-м, финишировал 6-м

си, найденные в топливе, который отбросил Педро в конец стартового поля, а закончилось столкновением на первом же круге, когда он шел 18-м. Но Аудетто считает, что это была просто героическая попытка.

«Педро фантастически прошел первый круг. Он был зол и успел обогнать четверых, прежде чем столкнуться с (Жаном) Алези. Не в его правилах открыто проявлять агрессию, но в тот день он показал, что может быть по-настоящему быстрым».

Намного более яркая прошлогодняя гонка в Бахрейне показала, что в пороховницах у Педро еще немало пороха. За то неуклюжее, но полное страсти выступление, полное неудачных попыток обгонов, когда он прорывался с 8-го места на старте, выжимая максимум из MP4-20 – возможно, самой быстрой машины на той трассе, – его полюбили и в паддоке, и на трибунах.

Педро будут помнить за тот ГП. Кстати, действуя он более рассудительно, наверняка мог бы финишировать и повыше 5-го места – ведь он показал лучшее время круга.

ГП Франции, первый для него в этом сезоне, Педро провел более продуманно и ме-

нее ярко, но и McLaren уже нельзя назвать лучшей машиной. «Эти две гонки были весьма схожи, – сказал Педро уже в Хокенхайме. – Может, Маньи-Кур прошел чуть лучше, поскольку я был менее напряжен, а сознание того, что тебя взяли не на одну гонку, придает уверенности».

Если он останется до конца сезона, то проведет восемь Гран При подряд. Равняться ему придется на Кими Райккёнена, а это более чем серьезно, но все уже убедились, что результаты Педро в начале карьеры не отражали его истинный потенциал. Сегодня он уступает Кими в среднем меньше, чем проигрывал Эрвайну во время первого сезона в Jaguar. И если учесть, что Кими на голову выше Эрвайна как гонщик (а что, есть возражения?), то прогресс очевиден.

Но вопрос стоит так: достаточно ли у Педро заслуг, чтобы в 2007 году стать напарником Фернандо Алонсо? К несчастью для де ла Росы, его главная проблема такая же, как и у тест-пилота McLaren Гэри Паффета, а именно: Льюис Хэмилтон, приход которого становится все более неотвратимым.

Если бы самоотдача была единственным критерием, Педро был бы главным кандидатом. Он часами корпит над телеметрией, а в свободное время жадно читает все, что пишут об Ф1 в прессе и в интернете. Его жена Мария также увлеклась Ф1. Она следит за результатами мужа и даже бывает на технических совещаниях. Спросите, каким было его лучшее время на втором секторе в первой тренировке в Венгрии – и, скорее всего, она ответит с точностью до десятой. Не удивляйтесь, если это время окажется лучше, чем вы думаете. **F1**

Ф1 НА ОДИН

Дэвид Култард Гонщик: Red Bull

О процессе формирования команды, о планах на 2007 год и приходе Уэббера

Следующий сезон для тебя будет третьим в составе Red Bull. До сих пор с тобой дважды заключали годичный контракт. Новый – такой же или двухлетний?

Я не могу говорить об условиях контракта, но это то, что мой прежний босс (*Рон Деннис*) называл множественным контрактом – то есть многолетним.

Отвечает ли процесс формирования команды твоим предствлениям?

Я из тех, кто предпочитает все или ничего, и моя цель, если говорить о Red Bull, остается неизменной: выигрывать гонки. В отличие от двух команд, в которых я выступал прежде (*Williams и McLaren*), успешных и отлично зарекомендовавших себя задолго до моего прихода к ним, для вывода на такой же уровень Red Bull нужно основательно поработать. Но мне по душе, что я могу участвовать в этом процессе – это позволяет оставить более заметный отпечаток в истории Red Bull. Моя роль здесь намного шире, чем просто работа гонщиком.

Насколько шире?

Команде, которая еще не выигрывала Гран При, полезен опыт одного из ее гонщиков, побеждавшего в других командах. Вот почему мое мнение учитывается при принятии некоторых решений, назначениях и выборе пути развития. Кристиан (*Хорнер, спортивный директор*) – способный, трезвомыслящий человек, но у него нет опыта побед. У меня он есть, и я рад поделиться этим опытом с ним и с командой.

Red Bull RB3 создается под руководством Эйдриана Ньюи. Как тебе снова работать вместе с ним (*Култард и Ньюи со-*

трудничали и в Williams, и в McLaren)?

Эйдриан причастен более чем к сотне побед в Гран При – это больше, чем у Михаэля (*Шумахера*), то есть он добился больших успехов. И в компании с Марком Смитом (*техническим директором*) он сделает все, чтобы продолжить победные традиции в Red Bull.

Когда из McLaren ушел Мика Хяккинен, а вместо него пришел Кими Райккёнен, ты предпочел перетасовать Ньюи – а он всегда был больше сконцентрирован на Мике – на свою сторону гаража. Что-то подобное будет и в следующем сезоне?

Эйдриан приезжает не на все гонки, но когда он появляется – это настоящий гонщик. В отличие от некоторых инженеров и конструкторов он понимает, насколько важно, чтобы гонщик чувствовал себя в машине комфортно и уверенно. Эйдриан рассматривает машину не только как объект приложения своих теоретических познаний; нет, он хочет, чтобы это был еще и инструмент, с помощью которого гонщик мог бы выигрывать Гран При, – что далеко не всегда одно и то же. Одним словом, очень важно иметь с ним как можно более тесные отношения.

Ставишь ли ты перед собой какие-то цели на следующий сезон?

В Формуле 1 вообще просто ставить перед собой цели, потому что многое зависит от формы твоих соперников. Но мы хотим выступать все более и более сильно – быть в глубине первой десятки.

То есть регулярно подниматься на подиумы?

Да, конечно, – а при случае и побеждать. Чемпионский ти-

тул – тоже одна из целей, но очень маловероятно, что нам по силам завоевать его в 2007 году.

Что ты скажешь об опубликованных в сентябрьском номере нашего журнала высказываниях Жака Вильнёва, будто команды, приглашающие молодых гонщиков, обычно потом жалеют об этом?

Не знаю, имеете ли вы в виду Кристиана (*Клина*), но если речь о нем, то скажу, что я посвятил ему немало времени. По-моему, он пришел в Ф1 слишком рано (*к моменту дебюта ему едва исполнился 21 год*). Если бы он пришел позже, обладая куда большим опытом, то его бы и оценивали выше. Он демонстрировал проблески отличной скорости в сравнении с Марком (*Уэббером – в Jaguar в 2004-м*) и нередко едет быстрее меня. В общем, я знаю, кого имеет в виду Жак. Нико (*Росберг*) отлично провел первую гонку (*в Бахрейне*) – и с тех пор его не видно. Это не означает, что он будет плохим гонщиком. Дело в том, что для 21-летнего парня такой поворот совершенно не удивителен.

Марк быстр и опытен. Как ты чувствуешь себя перед лицом соперничества с ним и, возможно, утраты статуса первого гонщика в следующем сезоне?

Вы правильно оцениваете Марка. Так что вряд ли я буду первым пилотом. Что же касается честной схватки с сильным напарником, я никогда ее не боялся. Я остался в команде, в которой – на мой взгляд – имею наибольшие шансы получить победную машину. Гонки для меня – это соперничество с лучшими пилотами мира и стремление взять верх в схватке с ними. **FO**

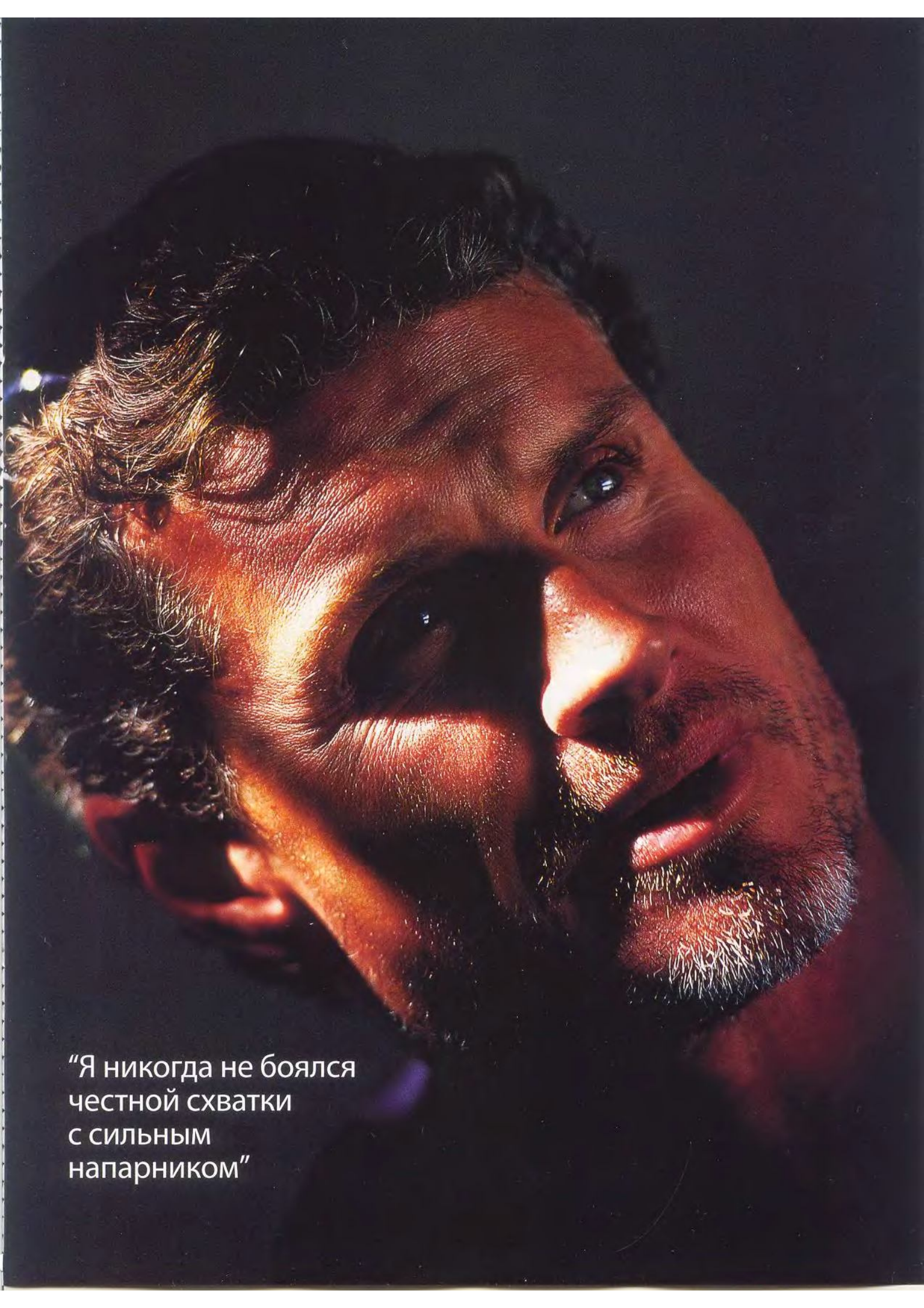
+ еще 5 фактов

- 1 Какую последнюю книгу ты прочитал?**
Love Is All You Need, книга о Beatles
- 2 Какой фильм ты смотрел в последний раз?**
Cold Mountain, я смотрел его на DVD вместе с подругой. Очень сопливое кино – в одиночку смотреть его не рекомендую!
- 3 В каком городе ты предпочел бы провести уикенд?**
Я не очень-то люблю бывать в городах. Предпочитаю посидеть дома в Монако. Но мне запал в душу Стамбул. Мне понравился Босфор, который работает в полную силу
- 4 Самая большая сумма, которую ты заплатил за пару обуви?**
Что-то около пары сотен фунтов (\$380)
- 5 Когда ты последний раз летал экономклассом?**
В начале этого года, это была компания Ryanair. Я заплатил за перелет из Лондона в Херес всего \$50. Если бы полетел на частном самолете, это обошлось бы в \$20 тысяч



Опыт дает ДиСи преимущество перед Кристианом Клином

ОСНОВНОЕ ФОТО И ВРЕЗКА: STEVEN TEE/AT



"Я никогда не боялся
честной схватки
с сильным
напарником"

ЗВЕЗДНАЯ РЕЙСКА

Сегодня Williams, завтра RBR, а что потом...? Медленно, но верно Марк Уэббер подбирается к команде-победительнице

Текст Тони Парнелл

Шестой день моего велопохода в Альпы подошел к концу, когда я узнал о том, что Марк Уэббер переходит в Red Bull. Падала с ног от усталости, словно растерявший своих слов бесшумный Гини-бал, я поминутно подумал: «Хм-м, Марк переходит на темную сторону Силы». Уже просите мне эту безобразную первую реакцию, но в тот момент соблазн уклониться и забыть-ся был почти непреодолимым.

У автоспорта и профессионального велоспорта одна беда: они славятся тем, что дают приют аморальным типам, давным-давно променявшим олимпийские идеалы на теплые объятия допинга. Велосипедисты принимают эритропоэтин, гонимки же подсаживаются на допинговую иглу и чарующие речи сомнительных посредников, имя которым «Господин Оттав». Уже не соображали ли Марка подозрительные личности, пожелавшие ему счастья здесь и сейчас? В конце концов, всего полтора года назад Williams входил в число лидеров, а Red Bull была новой командой без опыта и истории. Да и сейчас на счету Williams 16 чемпионских титулов (7 побед в личном зачете, 9 – в Кубке конструкторов), а у Red Bull – ничего, ни одной победы.

Значит, Марк уверен, что с Williams все конечно и будущее принадлежит RBR? Видно, да, раз он так поступил. Более того, многие разделяют его точку зрения. Следовательно, либо дело обстоит именно так, ли-



бо он перешел в RBR из-за денег. Но мне кажется, Уэббер никогда не польстился бы на более высокую зарплату; он может перейти в другую команду, только если будет верить в то, что там он добьется большего, вот и все. А я-то себя надеждой, что в следующем году Марк станет ведущим гонщиком Renault. Но на деле выбор у него был не большой. В колоссальной шахматной партии под названием Формула 1 Марк, подобно многим другим гонщикам, лишь пешка, а в роли «россмейстера» в данном случае выступает босс Renault (и менеджер Марка) – Флавио Бьянцони, настоящий серый кардинал. Игрок, Марк приходить в команду, которая в следующем году будет тесно сотрудничать с Renault по техническим вопросам. Может быть, Red Bull освоит их секреты

Тони Парнелл руководил Jaguar Racing до того, как ее купила Red Bull. Уэббер (на соседней стр.) был лучшим гонщиком Jaguar

тракшин-контроля и удивительного прохождение медленных поворотов; мо-жет быть, когда-ни-будь она освоит все их секреты. Одним словом, передислокация Марка – это лишь часть более масштабного действия, в котором, по всей видимости, не обошлось без Флавио, пары рукопожатий, кивка в знак согласия и перевода крупных сумм с одного банковского счета на другой. Прибавьте к этому жаждающих скорости богачей из Red Bull, и... Вот почему Ф1 такая захватывающая штука, разве нет?

И все же возникает вопрос: пойдет ли это на пользу Уэбберу независимо от того, контролирует он ситуацию или нет?

Марк – хороший парень. Он приблизился к олимпийскому идеалу настолько, насколько это возможно в Ф1, и, на мой взгляд, его интересуют только победы в гонках. Поэтому наркотики в форме внутривенных финансовых вливаний ему не знаком. И подозреваю, что его интуитивная догадка о том, что, несмотря на доблестную историю Williams, быть гонщиком Red Bull лучше – правильная (основное топливо в Ф1 – деньги, а у RBR денег полные баки).

Что бы ни говорили недоброжелатели, Марк отнюдь не заурядный гонщик. Всем



известно, что в квалификации он ничуть не хуже других, и нет никаких сомнений в том, что он стал звездой Jaguar благодаря череде великолепных квалификационных кругов. Психологические нагрузки однокругового формата квалификации создавали Марку идеальные условия для работы, и ему все удавалось, даже когда машина оставалась желать лучшего. Критикуя лобат повторять, что на большее он не способен. Чуть все это! Он может пройти на пределе всего тонку.

Мало кто помнит выступление Марка в Австралии в 2003 году. Он стартовал с пятнадцатой, на огромной скорости прошел всю дистанцию, показал третье лучшее время круга, получил штраф стоп-энд-гоу и все равно финишировал седьмым. Более того, когда ситуация на трассе осложнилась и пошел дождь, Марк пришел на реакт быстрое круги, прямо как Шумахер. Марк прекрасно провел ту тонку, да и многие другие тоже. В Jaguar знали, что если есть хоть какой-нибудь шанс заработать очки, Марк обязательно им воспользуется.

Разумеется, гонщик должен быть быстрым, но я всегда думал, что истинный чемпион — это тот, кто способен с честью выйти из сложной ситуации с помощью силы духа,



Флау, Хорнер и Ньюи — ключевые персоны в карьере Марка; в картере Марка; с последнего места до 7-го (вверху) в Австралии-2003

с Марком о том, как ему живется с ребятами из Гроува, все, что я знаю, — лишь слухи, а в Ф1 слухи заслуживают не больше доверия, чем Austin Allegro, так что их и повторять не стоит. Но я абсолютно уверен в том, что человек не может за один день превратиться из надежного товарища в бродячего диверсанта. Да и тонкости из суперлиги (как в то время называли Марка и в Jaguar, и в прес-се) за день в неудачников не превращаются.

Я думаю, Марку нужна команда, работа которой прекрасно организована не только на трассе, но и во всех других областях. То есть абсурдность положения Марка в Ф1 заключается в том, что он будет себя преуменьшать в том, что он будет себя преуменьшать в заводской команде и не прижмется в частной, работающей по старинке. Williams, несомненно, привнесет в старую школу и, насколько я могу судить, главный технический директор Эддиран Ньюи тоже из этой породы. Команда типа Toyota, Renault, Mercedes и Ferrari обожает свои системы, процедуры и долгосрочные планы. Williams и Ньюи предпочитают работать по принципу «делай дело, да не откладывай». Марку нравится такой подход, но он настоящий профессионал, и ему хочется работать в привычной для него атмосфере.

Мне вспоминается, как удавался мой первый босс Мо Нанн (в то время глава компании Bristol F1), когда кто-то из его бывших подчиненных — из тех, кого он считал законченными идиотами, — в других командах вдруг становился суперзвездой. Атмосфера, корпоративная культура — назовите, 

На ГП Монако '06 Марк уверенно шел третьим и даже лидировал перед тем, как сойти с дистанции (внизу) с новым напарником

Наконец-то Уэббер и его команда будут заодно

Сколько за последние время Red Bull потратила на программу развития молодых гонщиков? Тридцать сорок миллионов? А кто они взяли в основную команду? Двух закаленных ветеранов Ф1: Дэвида Култерда и Марка Уэббера. И если сложить всю картину, получится их могли только такие гонщики, как Эддиран Ньюи и Кристиан Хорнер. С Дисси все понятно: он умный и быстрый профессионал. Марк тоже умел, обладает всеми необходимыми качествами и несомненной способностью превращать эти качества в быстрые, стабильные гонки.

Я думаю, Эддиран не станет опускаться до набивших оскомину вопросов «а может ли он обогнать?», «а способен ли он победить?», что будущими все пока жили все, пока Марк работал в Williams. Ньюи — один из немногих инженеров, кото-

рые не закидываются на технику прохождение ворот или на результаты гонки. И он достаточно пронырлив, чтобы разглядеть, что настоящий гонщик, а кто просто сидит за рулем машины Ф1.

Марк, со своей стороны, будет настраиваться работать с одним из лучших инженеров Ф1 — креативным техническим директором, умевшим идти на риск ради скорости, выстраивать системы, побеждать, делегировать полномочия, справляться как с неудачами, так и с успехом.

Наконец-то Марк сможет все усилия направить только на то, чтобы просто быть гонщиком. Какой бы неприятной ни казалась ему эта ситуация, я думаю, он будет наслаждаться каждой ее минутой и поймет, что выигрывать гонки так же естественно, как каждый день ходить в спортзал.

Питер Уиндзор



“А потом пошли разговоры, что, мол, в Williams он превратился в нытика”





Уэббер и Jaguar великолепно подошли друг другу – Марк был истинным лидером команды

как хотите, но эта штука имеет огромное значение. В окружении единомышленников Марк превзойдет самого себя.

Я знаю, что Марк злится, когда ему кажется, что все усилия тратятся впустую или что за пыльным фасадом царит полный хаос. Как я уже говорил, этот парень хочет выигрывать гонки – на быстрой машине и в профессиональной обстановке. При всесторонней поддержке команды он может побеждать. В Renault или, скажем, в Toyota он выдавал бы блестящие результаты.

Так найдет ли он подобную атмосферу в Red Bull? Ну, если принять во внимание постулат, согласно которому, чтобы остаться в Ф1, нужно превзойти напарника, я считаю, что в следующем году мы распроцаемся с Дэвидом Култардом. Не секрет, что у ДиСи могут разыграться нервы, если машина не отвечает всем его требованиям, в то время как Марк – по словам тех, кто работал с обоими гонщиками, – обычно выступает более ровно. Мне кажется, что в целом он будет проходить квалификацию лучше Дэвида, значит, у него будет преимущество как в настройках, так и на старте.

Станет ли переход в Red Bull возвращением в родные пенаты? Многие именно так себе это и представляют, хотя RBR на самом деле – уже совершенно другая команда. И старым руководителям, и всем, кто работал с Марком в былые времена, давно указали на дверь. В общем, можно считать, что он переходит в абсолютно незнакомую коман-

ду. Есть еще одно громаднейшее отличие: размер чековой книжки Red Bull. Более того, они готовы тратить деньги там, где Jaguar Racing (то есть Ford) стремительно сокращала расходы. Если Jaguar изо всех сил пыталась экономить и при этом стать лучше, то Red Bull нужно просто вырваться вперед с закрепившегося за ними седьмого места в иерархии Ф1. Однако огромный бюджет может привести к тому, что команда начнет швыряться деньгами, особенно если в условиях нарастающего прессинга результаты будут оставлять желать лучшего.

Совладельца Red Bull Дитриха Матеша убедили в том, что в 2007 году команду ждет настоящий успех. Он вложил деньги – больше, чем мог себе представить, как мне кажется, – и на бумаге у них есть все, что нужно. Но если результатов не будет – жди-

те кровоупускания, а в такой обстановке нормально работать не сможет ни один гонщик.

И есть еще кое-что. Марк прекрасно вписывался в четкую систему субординации в Jaguar. Не знаю, есть ли в RBR такие лидеры, как Питчфорт и Гиллан, но Уэббер будет сильно разочарован, если не найдет в команде достойного руководства или, что еще хуже, потеряет всяческое уважение к тем, от кого оно должно исходить. Так что 2007 год воистину будет для него решающим. В случае неуспеха ему, возможно, придется уйти, ведь он уже не мальчик. И это печально, так как из Марка вышел бы отличный чемпион. По крайней мере, радует то, что в народе говорят об улучшениях в организации Red Bull.

Словом, на мой взгляд, в следующем году их ждет либо фантастический успех (как минимум попадут в четверку лидеров), либо жалкое поражение (снова седьмое место), третьего не дано. Ради Марка и других сотрудников я надеюсь на то, что Red Bull добьется успеха; в

этом случае он укрепит свои позиции в Ф1 и сможет побеждать – в Red Bull Racing или в солидной топ-команде. **FO**



Матеша вместе с ДиСи в Китае в прошлом году – от 2007 года он ждет настоящих успехов

«ПОЖАРНЫЙ»

СЭМ

В 2006-м Williams куда больше занята ликвидацией прорывов, чем добыванием очков. Технический директор Сэм Майкл раскрывает некоторые трудности жизни команды **Интервью** Стив Купер (вверху слева), Мэтт Бишоп (справа)



Состояние в нынешнем сезоне

Стив Купер: Машина этого года, FW28 – это откровенная топка: у нас новый мотор и шина, обнаружилось, ли брешь в нашей броне после такого заметного шага вперед?

Сэм Майкл: Машина отличается от FW27 – у нее низкий нос, бескилевые шасси с высокими боковыми понтонами и очень узкой задней частью. Сезон мы начали с ней довольно неплохо – особенно в первых двух-трех гонках, когда машина вполне могла привезти нас на подиум. Но было немало проблем с надежностью, с которыми пришлось познакомиться, и это стоило нам кучи очков.

Мы стараемся не отставать и в плане аэродинамики, хотя, возможно, не так преуспели в этом, как в предыдущие годы. Мы всегда медленно начинали, а по ходу сезона очень активно развивались, чтобы догнать и даже обогнать некоторых соперников. Но в нынешнем сезоне у нас с этим проблемы.

А все потому, что в Ф1 сейчас очень высокая конкуренция. В 1990-х любая из четырех воздушных команд могла рассчитывать на место в первой четверке, даже проигрывая лидерам 1,5 с на круге. Сейчас все не так.

Отношения между Williams и Toyota

Мэтт Бишоп: Если бы в следующем году у нас был эксклюзивный контракт на поставку моторов – как это было с Cosworth и BMW, – отдели шасси и двигателей могли бы тесно сотрудничать. Как вы считаете, возникнут ли на этой почве какие-либо конфликты между Кельном и Ироуэном из-за особенностей моторов Toyota?

СМ: Не возникнут. Когда мы начали переговоры с Toyota, они были очень открытыми и дали понять, что хотят, чтобы у нас были моторы той же спецификации, как и на заводских машинах. Но на носу омолодятся двигатели, и им придется думать о наших отношениях уже сейчас. Да, моторы будут идентичны, но откровенно видеть стремление Toyota всегда быть честными.

МБ: А как насчет взглядов на конструкцию мотора? Возможны ли споры в случае, если, скажем, мнение

Паскаля Васселона (генеральный менеджер Toyota по шасси) или Луки Марморони (технический директор Toyota по моторам) не совпадает с нашим?

СМ: Наоборот. Если они видят, что у нас есть неплохая идея, они будут рады воплотить ее.

Об аэродинамике

СМ: В прошлом году нам помешали задержки с вводом в строй аэродинамической трубы. Разобрались, ли вы сейчас в чем именно заключаются недостатки аэродинамики, и будет ли машина 2007 года более эффективна в этом отношении?

СМ: Аэродинамическая эффективность FW28 мы уделяли огромное внимание. Нам удалось достичь заметного прогресса на этом направлении, но мы все еще отстаем от остальных. Сейчас мы работаем над снижением лобового сопротивления. Именно в этой области нам нужно добиться наибольших успехов в следующем году.

СМ: Williams всегда упорно работала до самого конца сезона. Но сейчас, когда шинная война и эра Cosworth подходит к концу, насколько сильно вы выслаиваетесь, зная, что в 2007 году все будет по-новому?

СМ: Польза от продолжения наших работ в этом сезоне заключается в том, что в 2007 году серьезных изменений в регламенте будет немного, поэтому результаты аэродинамических испытаний FW28 можно будет напрямую перенести на FW29. ▽

Майкл, «главный по борьбе с неприятностями», не падает духом; Нико и Марк (справа) на Норбуринге





Первые консультации с поставщиком моторов на следующий год в Хоккенхайме, где Williams снова провалилась

Кроме того, в чемпионате мы занимаем очень невысокое 8-е место, что нас не устраивает. Мы потеряли около 35 очков, иначе были бы пятыми или шестыми. Такой результат был бы более приемлемым, но все равно это очень плохо — потому что мы хотим быть в первой тройке.

Сокращение бюджетов

МБ: А как насчет денег? Вы уже шесть лет в Williams — относятся ли бухгалтеры к вашим тратам так же спокойно, как это было в 2001 году?

СМ: Нам приходится следить за расходами, но я считаю, что это касается многих команд. И даже три-четыре года назад, имея бесплатные моторы BMW, мы все же не могли себе позволить кое-какие проекты.

Мое дело — следить за тем, чтобы деньги не расходовались впустую. И раз уж их стало меньше, надо работать эффективнее. Но мы, к примеру, по-прежнему одна из немногих команд, располагающих бесступенчатой

коробкой передач. Так что мы не боимся тратить деньги, когда речь идет о достижении результатов.

Сложная иерархия Williams

МБ: У вас уникальная ситуация: Патрик Хед, выполнявший ранее вашу работу — и успешно справлявшийся с ней на протяжении 30 лет, — владеет третью акций компании, а подчиняется вам. Непросто, должно быть, сохранять равновесие.

СМ: Ну, не сказал бы, что Патрик действительно подчиняется мне. Да, он акционер, но помогает мне своим опытом как может — через участие в совещаниях по техническим вопросам, касающимся отдельных узлов или стратегии на будущее. Но ведь у него за плечами 35-летний опыт в Ф1, а это огромный багаж знаний, который нужно использовать.

МБ: Понимаю. Но легко ли это с административной точки зрения? У инженеров бывают разногласия — и кто тогда принимает решение: вы или он?

СМ: Нет-нет, решаю я. Но у нас с Патриком крайне редко бывают расхождения во взглядах. Мы оба довольно здравомыслящие инженеры-механики, так что если у него есть хорошая идея — в 9 случаях из 10 я с ним соглашусь.

Для меня главное преимущество заключается в следующем: назначение техническим директором одного обычно означает отставку другого, но когда я принимал предложение, на меня немало повлиял тот факт, что рядом будет такой человек, как Патрик, у которого есть чему поучиться. И это по-прежнему работает — его опыт никуда не делся.

Лицом к лицу с критикой

МБ: Когда люди критикуют Williams, бывает, достается и вам. Но я иногда думаю, что это несправедливо, ведь круг обязанностей технического директора очень широк. Например, Росс Брон и Рори Бёрн в Ferrari делают разную работу. То же касается Боба Белла и Пэта Симондса в Renault. А где же такие люди в Williams?

СМ: Технический директор — я, поэтому и крайний — тоже я. Но у нас, пожалуй, все организовано несколько иначе, чем у соперников, так что Williams на самом деле, быть может, сильнее, чем кажется со стороны. К достоинствам команды можно отнести то, на что мы всегда обращаем внимание, — мы очень самокритичны и следим, не требуются ли нам еще люди или не нужно ли укрепить нашу структуру. В принципе критика в адрес технического директора справедлива — такова наша работа, и я не собираюсь жаловаться на жизнь.

СК: Но насколько лично вас задевает то, что вы пока всего лишь восьмые?

СМ: Конечно, нам это не по душе. Но в Williams предпочитают принимать меры, а не сидеть и переживать. У нас в этом сезоне масса разных «если», с которыми мы в целом не справились. И восьмое место — это по заслугам.

Но смириться с этим труднее оттого, что всякий раз, когда мы были конкурентоспособны, что-нибудь обязательно случалось. Четырежды мы были на пути к подиуму, и каждый раз что-то выходило из строя. Потом было несколько ужасных гонок, когда машина хоть и ехала, но слишком уж медленно. Однако такова Ф1. Здесь пощады не жди. Если с надежностью есть проблемы, вы постоянно будете от этого страдать. В следующем году мы должны такое положение исправить.

Удовлетворение от работы

МБ: У вас очень нервная работа. Мне говорят, что вы работаете по шесть дней в неделю и допоздна. Вам это нравится или такая жизнь — сплошной кошмар? И еще, как вы справляетесь с прессингом, критикой и всеми негативными аспектами вашей работы?

СМ: Да, приходится много работать — но у нас многие так трудятся. Глава отдела аэродинамики Лоик Бигуа, например, вкалывает по семь дней в неделю и еще дольше, чем я. Но это не просто упорная работа — это интересные идеи и разумное управление, что и обеспечивает вам место в Ф1. Устаю ли я от этого? На протяжении всей своей жизни я любил стрессовые ситуации и нормально с ними справлялся. Я очень люблю Формулу 1, и мне нравится моя работа. Напряжение в Ф1 столь высоко, что если не получать удовольствие от дела, которым занимаешься, то этого просто не выдерживать — потому что такой график и нервотрепка вас просто раздавят.

Тут нельзя притворяться, будто все в порядке: в первой же гонке все выяснится. Вы на глазах у всех сдуетесь и будете раздавлены. Наверное, все инженеры Ф1 плохо заканчивают, как герой Джека Николсона в знаменитом «Полете над гнездом кукушки». Но мне это все равно нравится, и плюсы явно перевешивают...

“Мне важно, что рядом Патрик, у которого есть чему поучиться: его опыт всегда при нем”



Уэббер (на фото — с Хедом) чувствовал себя в Williams не очень-то хорошо, но расстались они вполне дружелюбно



Опытный и быстрый, Вурц будет еще более полезен как призовой гонщик

Отношения с гонщиками

МБ: Такое чувство, что в Williams плохо работают со своими гонщиками – по крайней мере, так говорят. Это правда?

СМ: Не могу отрицать, что бывает такое мнение. Оно сложилось задолго до прихода нынешних гонщиков. Все потому, что у нас очень прямолинейная компания. Но, без сомнения, Марк, Нико и Алекс гораздо больше соответствуют нашим принципам, чем те, кто был у нас в прошлом.

МБ: В глубине души делите ли вы их по скорости?

СМ: Нет. По скорости они равны. В какие-то дни бывает быстрее Алекс, в другие – Марк или Нико. В этом они очень схожи – вот почему мы сразу поняли, что Алекс справится со своей работой.

Марк Уэббер

СК: Отношения с Марком еще не завершены, но, думаю, обе стороны рассчитывали на более высокие результаты. Что произошло?

СМ: Он хороший командный игрок и в последние два года неплохо поработал для нас. Но сложилась такая ситуация, что Фрэнк



предложил ему иные условия контракта, и он решил поискать что-нибудь получше.

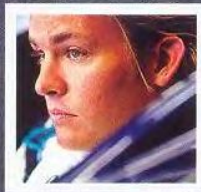
Вот тогда мы и решили пригласить Алекса – это было логичное решение и встречено оно было без какой-либо враждебности. Не было никакой дуэли на выбывание, а Марк уходит от нас не потому, что мы считали его недостаточно хорошим гонщиком. Очень жаль, что он попал к нам в эти два труднейших года. Мы не обеспечили его достаточно хорошей машиной, чтобы он мог себя проявить.

Нико Росберг

МБ: Ну а что Нико? Он начал сезон блестяще, но в последнее время немного сдал. Каковы сейчас ваши отношения?

СМ: В Нико мы уверены на 100%. Показав в первом же своем Гран При лучшее время круга, он поразил многих. Думаю, его второй сезон принесет еще более высокие результаты, ведь он теперь знает все трассы.

Я всегда замечал в молодых гонщиках: если они хороши, то второй сезон всегда проводят значительно сильнее, чем вы от них ожидаете. Зимой он отдохнет и подумает: «Так, теперь я все знаю. Надо постараться в следующем году выложиться по полной». И я не сомневаюсь, что так и бу-



дет, ведь он очень умный парень.

Когда в этом году он совершал ошибки, ему хватало ума принять критику, даже не пытаясь делать обиженный вид: «И чего они ко мне придираются?» Мы оказываем ему всяческую поддержку, но хотим, чтобы он не топтался на месте, и уверены в том, что он прибавит.

Алекс Вурц

МБ: Кое-кто говорит: «Ага, они потеряли Марка и поэтому пригласили Алекса». Вы отвергаете это мнение?

СМ: Полностью. Когда Алекс впервые переступил порог нашей базы, сразу стало ясно: пришел человек знающий. Было очевидно, что он отлично разбирается в динамике автомобилей. И, начав в январе сотрудничать с командой, он внес значительный вклад в работу над электроникой и тракшн-контролем – он видит то, чего не видят другие гонщики.

Разумеется, его работа третьим пилотом помогла ему получить место боевого гонщика, ведь мы всегда знали, с каким количеством топлива и на каких оборотах он едет. На тестах мы могли оценить его возможности и сравнить его с Нико и Марком. И между ними нет никакой разницы. **F1**





Спасение рядового Уильямса

Кто-то может возмутиться — мол, как можно называть Williams рядовой командой? На самом-то деле мы так не думаем, но об этом позже. С другой стороны, в зачете Кубка конструкторов сегодня ее нужно искать в самой нижней части турнирной таблицы, где-то чуть выше Того Rosso. Сам Фрэнк Уильямс открыто называет это провалом, считая нынешний сезон худшим за всю историю команды. Так что на роль генерала она уж точно не тянет, и парадом в Ф1 нынче командуют другие

Текст Андрей Лось Фото LAT и Williams

В раскаленном турецком солнце пахлове «Стамбул-парка» я разговаривал с одним очень авторитетным журналистом, который, кстати, в свое время работал в Williams, о том, что происходит с некогда слабой командой. Британский кол-лега был категоричен в оценках: FW23 — откровенно плохая машина, и команда должна

искать новых конструкторов и специалистов по аэродинамике, раз уж старые кадры не в состоянии построить быстрее шасси. Накануне тонки на пресс-конференции Фрэнка Уильямса наирывающую спросили: команда очень давно не выигрывала и в этом сезоне почти не набирает очков — не пора ли что-то менять? Он ответил так: «Не раньше, чем мы решим, что нам необходимы эти перемены и что мы ищем лучшей провальной ситуации».

Как мы знаем из истории, это не первое падение Williams F1. Вспомним 1988 год, когда команда ездила на далеко не лучших двигателях Judd и заняла лишь 7-е место в Кубке конструкторов. Но ее спасли моторы Renault, Найджел Манселли и Алан Прост — и в начале 90-х сэр Фрэнк со товарищи вернули себе утраченные позиции. А кто сегодня возьмет на себя эту ослепительную, но очень непростую миссию? Мотористы Тойота? Или, может быть, Алекс Вурри и Нико Росберг?

Спросите гонщиков об этом напрямую, и они, разумеется, сделают вид, что не замети-

ли ни пафоса вопроса, ни скрытой в нем иронии. Алекс скажет, что он счастлив вернуться за руль боевой машины, а дальше последуют такие рассуждения: «Видишь ли, побеждать хотим все. Но для этого нужны подходящая техника, подходящий резина, подходящий двигатель — все должно быть в полном порядке. И чтобы чего-то добиться, надо выкладываться. В этом я и вижу свою миссию в Williams — наизменно работать. Но нам будет не просто, потому что сезона мы явно отстали».

Нико более краток: «В моих ближайших планах — вместе с Williams добиться постоянного роста результатов и финишировать все ближе к подиуму. В будущем, разумеется, и хотел бы стать чемпионом мира, а за такую команду я тогда буду выступать — ненавимо».

Смогут ли эти два бойца помочь команде выкарабкаться? Еще недавно несли по накладе возлагалось на Марка Уэббера, но ему это оказалось не по плечу, а в следующем году услуги австралийца будут уже не по карману Williams с ее отчаянным бюджетом. Но, несмотря на все проблемы, команда сра Франка занимает особое место в мире Ф1, поэтому внимание к Вурру и Росбергу будет серьезное.

Общаясь с отчаянно обстрелянным Нико и фактически ветераном движения Алексом (шутка ли, дебютировал летом 1997 года!), сразу замечаешь, что они разные не только внешне. Например, в Турции у Росберга работа не клеилась, ни в пятницу, ни в субботу, а поэтому

В Венгрии мы наблюдали привычную уже безраздностную картину (слева): и Марк, и Нико сошли; по выражению лица Патрика Херда (на правом снимке крайний справа) можно догадаться, что в Монце скорость машин Williams его не радует





Спасательная операция началась: в июле был подписан трехлетний контракт между Williams F1 и Toyota на поставку двигателей; слева направо: Фрэнк Уильямс, генеральный директор Крис Чаппл (оба – Williams F1), исполнительный вице-президент Йосиаки Киносита, президент Джон Хауэтт, председатель Цутому Томита, мотористы Дженс Маркварт и Лука Марморини (все – Toyota Motorsport)

позиции: это Ferrari и Renault. В первом случае Михаэль Шумахер, к тому моменту уже дважды чемпион мира, перейдя на работу в Маранелло, перетащил туда из Benetton своих людей, и уже два года спустя, в 1997-м, имел шансы выиграть очередной титул. Что было дальше – все знают.

Второй пример только подтверждает, что команде непременно нужен яркий лидер, но это не обязательно должен быть гонщик. Если бы неким чудесным образом во главе Williams завтра вдруг встал Флавио Бриаторе, то, пожалуй, можно было бы ожидать, что сезона через два-три все более-менее наладится и команда если и не станет чемпионом, то вернется в группу лидеров. Увы, это невозможно, и не только потому, что хитроумный Флавио еще на два года остается во главе Renault F1. Дело в том, что Фрэнк Уильямс, называя результаты своего детища в нынешнем сезоне «болезненно-шокирующими», при этом ни с кем не спешит делиться ни полномочиями, ни акциями Williams. После Имола, где Нико сошел из-за отказа одного из приводов, а Марк финишировал лишь 10-м, сэр Фрэнк сделал туманное признание, что причины провалов команды в гонках, в частности, связаны с некими «нарушениями внутренних процессов», но отказался это расшифровать. Он вновь отменил предположения о серьезной кадровой перетряске технического департамента, сказав, что все перемены будут носить эволюционный характер. Значит, команда по-прежнему рассчитывает лишь на свои силы, которые, такое впечатление, на исходе?

он был сильно недоволен и машиной, и собой и не был расположен к долгим разговорам. Разумеется, был вежлив, сосредоточен и вполне искренен, но мне показалось, что в его голосе звучали усталые нотки: «Не могу приспособиться к машине, с ней надо что-то делать. Есть у нее определенные особенности управляемости, которые создают мне больше проблем, чем Марку. А может, он просто опытнее, не знаю. Я хочу, чтобы задок машины вел себя более стабильно, чтобы я увереннее себя чувствовал. Сегодня весь день мучился с этим...»

И только когда речь зашла о следующем сезоне и открывающихся перспективах, он несколько преображается: «Конечно, здорово, что мы получим моторы Toyota, и это будет серьезным шагом вперед. Тем более что, проектируя новую машину, инженеры и конструкторы прислушиваются и к моим пожеланиям. Очень важно, чтобы они максимально их учли, и тут уж я от них не отстану».

Алекс же, как всегда, был энергичен и бодр и довольно разулыбался, когда услышал в моем изложении слова его босса, прозвучавшие на пресс-конференции минут за десять до нашей встречи. А сэр Фрэнк сказал буквально следующее: «Мы чувствовали, что Алекс – лучший из возможных вариантов, и вполне довольны принятым решением». Конечно, можно прокомментировать это и так: да, наверное, у нас лучшие гонщики из тех, на кого у команды хватило денег, – но к чему это ехидство? Будем оптимистами, будем во всем искать позитив, договорились? Тогда получается, что Нико и Алекс – это слав молодости и опыта, а честолюбия не занимать обоим, поскольку одному надо расти, утверждаться в Ф1 и оправдывать полученные авансы, а второму – доказывать, что пять с лишним лет в McLaren не прошли даром. И все же открытым остается главный вопрос, ответа на ко-

торый пока нет: способен ли кто-то из них повести за собой команду, заставить ее стряхнуть оцепенение последних месяцев?

На нашей памяти есть два примера, в чем-то разных, в чем-то сходных, доказывающих, что при правильной постановке дела отстающая команда может не просто улучшить свое положение, но и вернуть себе лидирующие

“Здорово, что мы получили моторы Toyota, – это будет серьезным шагом вперед?” Нико Росберг



(Вверху) Алекс Вурц в любом случае счастлив вернуться в строй призовых гонщиков; (справа) в Хоккенхайме Марк Уэббер шел 5-м, когда на его FW28 в очередной раз отказал двигатель

Не совсем так. На следующие три сезона Williams получит двигатели Toyota, и уже поговаривают о том, что это будут не просто отношения производителя моторов и рядового клиента, а более тесное сотрудничество с элементами интеграции. В Турции главу Toyota Motorsport Джона Хауэтта, сидевшего на пресс-конференции рядом с Фрэнком Уильямсом, даже спросили, не собирается ли японский автогигант «купить себе немножко Williams»? Мистер Хауэтт, мне показалось, с некоторым недоумением ответил, что так вопрос вообще не стоит.



И вот тут пришло время вернуться к заголовку, предпосланному тексту, и кое-что пояснить. Закодированный в нем двойной смысл проступит более явно, если написать его по-английски: *Saving Private Williams* (надеюсь, все помнят нашумевший фильм Стивена Спилберга?). Слово «private», как говорят филологи, полисеманлично: как существительное оно может означать «рядовой солдат», а как прилагательное — «частный, находящийся в личном владении». Другими словами, с таким же успехом английскую версию заголовка можно трактовать как «Спасение частного Williams», ибо проблемы команды, по общему мнению, напрямую связаны с тем, что она до сих пор остается в частном владении Фрэнка Уильямса и Патрика Хеда. Отсюда прямая зависимость только от спонсорских средств и невозможность на равных конкурировать с заводскими конюшнями.

В свое время, когда в названии команды перед привычным «Williams» появилась знаковая аббревиатура BMW, многие ожидали, что дело идет к счастливому браку по расчету (говорят, такие браки самые прочные), однако британцы и баварцы, скажем так, не сошлись характерами. Развод, как это бывает и в быту, носил болезненный и скандальный характер, но сегодня команда предпринимает очередную попытку начать новую жизнь, заключив союз с крупнейшим японским автопроизводителем.

Конечно, можно допустить, что патриархам Williams еще в начале 80-х открылась некая «военная тайна», которая никак не дается Toyota, несмотря на все ее миллиарды, и что этими старыми секретами Уильямс и Хед готовы поделиться со своими новыми партнерами, рассчитывая в обмен получить, очевидно, не только моторы V8, а нечто большее.

Недавно сэр Фрэнк не без гордости отметил, что специалисты Toyota, «побывав на нашей базе, сказали, что у них (в Кельне) нет ничего такого, чего бы не было у нас». Если японцы сознательно возьмут курс на сближение с Williams, то это будет действительно интересно. Вот почему Алекс Вурц, Нико Росберг и вообще вся команда с нетерпением ждут начала этого сотрудничества и предлагают всем надеяться (мы же оптимисты, не забыли?), что их чаяния оправдаются.

Правда, есть одно обстоятельство, на которое неизбежно обращаешь внимание, когда вспоминаешь славную историю Williams. Наиболее значимый след в ней оставили люди, которых звали Алан Джонс, Нельсон Пикет, Найджел Мэнселл, Ален Прост — список можно продолжить. Объединяет их, пожалуй, то, что все они были в большей или меньшей степени носителями героического начала. Можно спорить, чего сегодня не хватает команде Фрэнка Уильямса в первую очередь: денег, верных технических решений или еще чего-нибудь. Но однозначно, что спасти команду не удастся, если ее не поведет за собой новый герой. Кто им станет? Пока этого не знает никто.

Но, между прочим, юный Нико носит ту же самую фамилию, что и человек, выигравший за рулем Williams чемпионат 1982 года... **F1**



Уэббер сошел
в девяти из
15 проведенных
гонок сезона:
поневоле
задумаешься...

Гран При ТУРЦИИ

Чемпионат мира

14-й этап

Стамбул 27.08.06

РАЗВЯЗКА

Питер Уиндзор



Развязка все ближе

Поразительно, как разные мелочи, неуловимые повороты фортуны могут влиять на исход гонок, а то и чемпионатов

В Турции Михаэль и Фернандо продолжили свое шоу, но на этот раз сценарий был иным. В Венгрии они сделали все, чтобы упустить победу, а здесь выясняли отношения более традиционным способом. Давненько мы не видели столь напряженной схватки!

Вообще-то преимущество было на стороне Михаэля. Шинникам Bridgestone эта трасса знакома, и в Ferrari сразу остановили выбор на жестком типе резины, считавшемся дополнительным, что позволило Михаэлю начать 3-ю квалификационную сессию с большим количеством топлива. И он, и Фелипе Масса были быстры в пятницу, быстры в субботу, особенно в однокруговых заездах, а уж про квалификацию я и не говорю.

Во 2-й сессии Михаэль Шумахер показал невероятное время 1:25,850 – и этот круг он

запомнит надолго. Если учесть, что лучший результат 2005 года (когда моторы были на 200 л. с. мощнее, а крылья – больше) был равен 1:24,770 (его показал Хуан Пабло Мон-



Хайдфельд стал одной из многочисленных жертв завала в первом повороте, но все же довел гонку до конца, хоть и на далеком 14-м месте

тойя), а в 2006-м лишь трем гонщикам за весь уикенд удалось выйти из 1:27, то к достижению Михаэля поневоле начинаешь относиться с пиететом. В 8-м повороте с его 4 апексами и перегрузками в 5 g Шуми был само совершенство.

Вот поэтому, на мой взгляд, он и проиграл в 3-й сессии. Я вовсе не собираюсь критиковать семикратного чемпиона мира, но прикиньте сами: с пустыми баками он пролетел круг за 1:25 с чем-то, а потом на машине, весящей на 30 кг больше, с трудом вышел из 1:27. Значит, даже Михаэль Шумахер не в состоянии сразу точно оценить, насколько изменился тормозной путь. Во всяком случае, не в первом повороте и не после своих же фантастических 1:25,850.

Он испортил свою первую попытку, слишком поздно затормозив в 1-м повороте, и

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

1

СУББОТА
БОКСЫ MILD SEVEN RENAULT

НАШ ЧЕЛОВЕК В СТАМБУЛЕ

Ключевой элемент обновленной боевой раскраски чемпионских машин создал модный московский художник Андрей Шаров: на их корпусах появились стилизованные хвостатые кометы, удачно подчеркивающие стремительность обводов R26. Автор на презентации присутствовал лично, смущенно улыбаясь и пожимая руки Алонсо и Физикелле. Объясняя логику творческого поиска, он поведал, что один из первоначальных эскизов был основан на древнеславянских мотивах, другой был выполнен в стиле супрематиста Малевича, но динамичная и по-своему даже озорная комета подошла лучше всего.

Формуле 1 понравился художник Шаров. Она ему, похоже, тоже понравилась



попытался подойти более консервативно ко второй... но вновь опоздал с торможением. Game over! Лучшим стал Масса, который, что интересно, во 2-й сессии показал 1:27,059, и это почти соответствует результату его же поулу-позиции.

Лидер команды Ferrari стал в сущности жертвой собственной скорости. Разумеется, 1:25,850 нельзя считать «ошибкой» — но ведь в итоге Михаэль показал только 2-й результат. Так что решайте сами. Ему же, наверное, оставалось только грустно усмехнуться: «Возможно, не самый удачный день».

Но даже при этом у Михаэля были неплохие шансы. Начнем с того, что в Турции 1-й поворот, как ни удивительно, намного проще проходить, стартуя с внутренней — грязной — стороны трассы, чем с чистой внешней. Дело в том, что разгон до зоны торможения здесь относительно короток, а с внешней стороны идущего под уклон левого поворота со слепым апексом находится широкая зона безопасности, покрытая искусственным дерном. И те, кто находится внутри, без особых проблем могут вытолкнуть на травку идущих по внешнему радиусу, а затем выскочить к апек-



Мало кто обратил внимание на скорость Алберса, который не пропустил ДиСи во вторую сессию, но был оштрафован за смену мотора

су 2-го поворота. В прошлом году во время первого ГП Турции 82% обгонов в первом повороте были совершены гонщиками, стартовавшими с внутренней стороны — с той, где сейчас находился Михаэль.

Во-вторых, ясное дело, что Фелипе Масса Михаэлю не соперник. Никто не говорит, что в ход пошла бы запрещенная «командная тактика», однако трудно представить, что если бы Ferrari ставила на победный дубль, то к 58-му кругу Фелипе все еще оставался бы лидером.

В Renault подошли к гонке по-другому. Эта

“Лидер команды Ferrari стал в сущности жертвой собственной скорости”



Фелипе (вверху) взял поул после ошибки Шуми; благодаря его победе Ferrari уступает Renault 2 очка



На разгоне Михаэль почти настиг Фернандо, но Алонсо сохранил хладнокровие в этот острый момент

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

2

«Фернандо слишком рано вошел в последний поворот, едва не позволив Михаэлю обойти его на разгоне»

трасса имеет свои особенности, в частности, передние шины здесь испытывают серьезные нагрузки. Лишившись своих демпферов, в пятницу гонщики Renault репетировали самый пессимистический сценарий: полные баки и мягкие шины. Но в субботу они перешли на более жесткий, основной вариант Michelin. И как бы то ни было, а в квалификации Фернандо выглядел сильно. Он стал 3-м, проиграв Фелипе 0,4 с и совсем чуть-чуть – Михаэлю. В случае хорошего старта он вполне мог составить им конкуренцию. В длинных сериях кругов жесткие шины Michelin не уступали жестким Bridgestone.

На старте Михаэль действительно занял позицию, позволявшую выдавить Фелипе на «траву», но, конечно, отступил в последний момент. Если бы это был Фернандо, Шуми и не задумался бы. Алонсо попытался было проскользнуть между двумя Ferrari, затор-

ПЕРВЫЙ ПОВОРОТ. 1-й КРУГ КИМИ ОПЯТЬ НЕ ВЕЗЕТ

С заднего плана бортовой камеры невозможно было распознать, какой из гонщиков McLaren хромал в боксы с разбитым колесом. Но все знали, что это Ряйккёнен. Несчастная жертва завала в первом повороте, Кими добрался до боксов для замены колеса. Затем, по непонятным на тот момент причинам, выехав из боксов, он не вписался в 4-й поворот и врезался в стену из покрышек, разбив машину.

Педро де ла Роса, шедший с одной дозправкой, стартовал 11-м, избежал неприятностей и финишировал на приличной 5-й позиции. Как всегда в случае с McLaren, Ряйккёнен тоже мог избежать проблем, квалифицируйся он выше 4-го ряда.

Кими изо всех сил пытался избежать завала в первом повороте, но не смог, что испортило ему гонку



В отличие от Кими Педро де ла Роса выбрался из завала в 1-м повороте без потерь, проведя гонку с одним пит-стопом

мозив очень поздно, – но тоже уступил.

Таким образом, Фелипе остался впереди Михаэля и Фернандо. Поначалу им дышалось легко и свободно, они избежали аварий в первом повороте и рассыпанного после них карбонового мусора. Затем Фелипе начал отрываться, но Михаэль, зная, что у него больше топлива, чем у Фернандо, шел в том же темпе. Фернандо на свежем комплекте Michelin, наоборот, почувствовал, что его передние шины начинают зерниться. Он сбросил скорость, зная, что на оставшиеся два отрезка у него в запасе прикатанные комплекты (которые теоретически будут менее предрасположены к зернению).

Примерно на 11-м круге, когда стало ясно, что Фернандо не собирается на раннюю до-

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

3

ТРЕТИЙ СЕКТОР, ЛЮБОЙ КРУГ

HONDA ТЕРЯЕТ СКОРОСТЬ

Похоже, проблемы у Дженсона Баттона были именно на 3-м секторе трассы: его Honda теряла время на длинной прямой и в трех последующих узких поворотах. RA106 выглядела многообещающе в начале круга, но сдавала в конце. Так было и в квалификации, где он был 7-м (став 6-м благодаря штрафу, наложенному на Ральфа Шумахера), и в самой гонке. Honda уступала Renault и Ferrari в скорости, так что 4-й результат – это максимум, на что мог рассчитывать Баттон.

После завала в 1-м повороте дела у Рубенса Баррикелло складывались непросто, и ему стоило немалых усилий добыть еще одно очко за заслуженное 8-е место.

В первой гонке после венгерского триумфа Баттон ехал очень даже неплохо, но его машине не хватало мощности



заправку, Михаэль начал атаковать. Он увеличил свое преимущество перед Фернандо до семи, восьми, а потом и девяти секунд – но затем появился сейфти-кар (из-за Toro Rosso Лиuzzi, замершего прямо на трассе). Худшего кошмара для Михаэля и представить было нельзя.

Он вынужден был застрять позади Фелипе. Выбора не было. Мог ли Фелипе проехать лишний круг? Если разобраться, нет. У него были все шансы обойти Фернандо – и с этим следовало считаться. В равной степени и Михаэль – при условии правильной тактики – мог одолеть испанца. После пит-стопов в период, когда на трассе был сейфти-кар (14-й круг), Фелипе сохранил лидерство, а Фернандо, которому залили относительно немного бензина, вышел на 2-е место. Михаэль решил рискнуть, взяв на борт лишних 10 кг топлива. При этом во время рестарта, понимая, что нужно беречь шины и что обогнать более легкий Renault он все равно не сможет, Шуми сосредоточился на обороне своей 3-й позиции от атак Дженсона Баттона. Посему Фернандо ничего не угрожало.

Михаэль был не в восторге от второго комплекта Bridgestone. На 28-м круге он слишком широко вышел из того самого 8-го поворота, потеряв около 4 секунд. Поэтому, когда на 39-м круге Фернандо вновь заехал в боксы, Михаэль проигрывал ему уже 8 секунд. Но после заключительной дозаправки



В извечном споре двух японских марок Toyota на этот раз уступила: Ральф Шумахер финишировал лишь 7-м, а Ярно Трулли проиграл Рубенсу Баррикелло дуэль за 8-е место

(на 43-м круге, за 15 до финиша) Михаэль уступал Фернандо лишь секунду-две. Другими словами, если бы не тот инцидент, на финише Михаэль был бы 2-м... а то и 1-м.

Однако лидировал Фелипе, и он явно должен был выиграть, причем уверенно, с приличным преимуществом. Между тем в 10 секундах позади него два претендента на чемпионскую корону, наконец, скрестили шпиги. Истертые шины Фернандо с трудом цеплялись за дорогу, и поначалу преимущество было на стороне Михаэля. Фернандо надо было продержаться 25 минут, при том что Михаэль все явственнее маячил в зеркалах. А Михаэлю, в свою очередь, надо было его обогнать.

Машина Шуми казалась более быстрой – или только казалась? Но по-своему забавно, что 8-й поворот Фернандо на Renault R26 проскакивал на отменной скорости, а вот передок Ferrari, наоборот, вел себя здесь излишне нервно – и на этот раз дело было не в шинах. Нынешний комплект Bridgestone у Михаэля был лучше предыдущего. Было ли дело в мощности моторов Renault? Михаэль

попробовал две разные траектории, но мало чего добился.

На жестких торможениях в конце прямых и в медленных поворотах Фернандо, замедляясь и переключаясь на 2-ю передачу, был решителен и непоколебим. Михаэль мелькал в его зеркалах, и шины Bridgestone лучше держали трассу. Но Фернандо ехал так, как в Имоле в 2005-м. А затем, в 8-м повороте, он слегка отрывался, прежде чем пройти 9-й и затем вылететь на прямую.

Перед самой финишной чертой Фернандо очень рано вошел в последний, узкий левый и потому слегка ошибся на выходе, едва не позволив Михаэлю пройти его на разгоне. Но он выстоял – а отрыв составил лишь 0,081 с.

Если Фернандо выиграет чемпионат, те 15 кругов навечно останутся в его памяти. Если Михаэль проиграет, он, возможно, будет поминать и свой несостоявшийся поул в Турции, из-за чего он оказался в очереди на пит-лейне, и проблемы в 8-м повороте. И свои 1:25,850, возможно, более уместные в другом месте и в другое время. **FO**

Хочется верить, что Шуми, финишировавший вторым, искренне радуется первой победе молодого напарника



Октябрь 2006

10

Гран При ТУРЦИИ

КРУГ ЗА КРУГОМ



1 М. Шумахер чуть засиделся на старте, и мимо него попытался «стрельнуть» Алонсо. Но на пути у испанца оказался Масса, а Шуми заблокировал его слева. В первый поворот гонщики Ferrari вошли парой, Алонсо остался третьим, а Физикелла, избравший внутреннюю траекторию, вынужден был принимать экстренные меры, чтобы не ударить собственного напарника. В итоге его Renault развернуло – прямо перед носом у тех, кто наезжал сзади. В возникшем завале Хайдфельд потерял крыло, протаранив машину Физикеллы, разные повреждения получили Р. Шумахер, Раяккёнен и Сато (он застрял в боксах на 20 минут). Ну а для Монтейру гонка в первом повороте и закончилась.

2 Масса уходит вперед, а Шуми пытается страхнуть с себя Алонсо. Баттон (5-й) обогнал Уэббера. Вернувшись на трассу после замены колеса и небольшого ремонта, Кими не удержал машину на трассе и вылетел в отбойник.

3 Трулли в 12-м повороте успешно контратаковал Баррикелло, поднявшегося было с 14-й позиции на 12-ю.

4 М. Шумахер сумел оторваться от Алонсо. В сражении за 6-ю позицию Кубица успешно атакует Росберга в 12-м повороте.

5 В этом же месте Трулли поднялся еще на одну позицию (идет 11-м), обогнав ДиСи.

8 Шуми уступает Массе всего 3,4 с, а Алонсо опережает уже на 6 с. Лиuzzi после отличного старта теряет позиции одну за другой и идет уже 13-м.

12 Четыре быстрых круга подряд позволили Михаэлю сократить отставание от напарника до 2 с и немного оторваться от Алонсо.

13 Развернуло машину Лиuzzi. Она замерла прямо на апексе – и директор гонки выпускает

на трассу сейфти-кар (Баррикелло успел при этом дожать ДиСи в споре за 11-е место).

14 Оживление на пит-лейне: многие пилоты проводят свои первые пит-стопы. В их числе оба гонщика Ferrari – и Шуми вынужден дожидаться, пока механики обслужат Массу. В результате Алонсо поднимается на вторую позицию.

17 Рестарт. Масса вновь уходит вперед, а Шуми, заправленный под завязку, начинает отставать от Алонсо.

18 Физикелла, которому выход сейфти-кара позволил отыграть потери, возникшие из-за аварии на первом круге, обгоняет Р. Шумахера и идет 13-м.

19 Кубица и Физикелла один за другим опережают Уэббера в финальной связке. Кругом позже Джанкарло обходит поляка и теперь идет 11-м.

21 Масса по-прежнему лидирует, опережая Алонсо на 3 с. В споре за 6-ю позицию де ла Роса обошел Клину после 11-го поворота.

24 Ямамото ошибся в 1-м повороте и выбыл из гонки.



Для Кими гонка не задалась с самого старта – и продлилась лишь круг с небольшим

25 Росберг (5-й) тоже сходит – течет радиатор. Между тем Трулли и Култард открывают серию запланированных пит-стопов. Для них, а также для Клины и Баррикелло это первая дозаправка – после нее вся четверка оказывается в хвосте пелетона.

28 Шуми, пытаясь подтянуться к Алонсо, соскочил с асфальта и долго ехал по обочине, потеряв на этом 3,5 с и едва не пропустив Баттона.

29 Положение в гонке после половины дистанции: Масса (последний круг – 1:28,459), Алонсо (-7,1 с), М. Шумахер (-15,6 с), Баттон, де ла Роса, Физикелла, Р. Шумахер, Кубица, Уэббер, Баррикелло.

38 Масса, Алонсо и Шуми ведут невероятный обмен быстрыми кругами. Фелипе опережает Фернандо на 9 с, Михаэля – на 16 с. В споре за 6-е место Баррикелло обогнал Уэббера в 12-м повороте...

39 ...затем ошибся в 8-м, пропустив Марка, но смог снова выйти вперед. Масса, Алонсо, Баттон и Уэббер уходят на пит-стоп. Гонку ведет М. Шумахер.

40 Кубица, которого преследует Уэббер (оба идут на тяжело заправленных машинах), выскочил на обочину. Марк повторяет его ошибку! Обоим удалось вернуться на трассу – и вскоре после этого австралиец обошел поляка на прямой после 11-го поворота.

43 Последний пит-стоп проводит М. Шумахер. В гонку он возвращается позади Массы и Алонсо.

45 Шуми вплотную подтянулся к Алонсо (уступающему Массе 10,8 с). От исхода этой схватки зависит положение в чемпионате!

47 Алберс ошибся и разбил машину об ограждение.

55 Михаэль прошел круг за 1:28,005 (рекорд гонки), но его соперник не ошибается и остается впереди. Сходит Култард – отказала коробка передач.

58 Масса первым пересекает линию финиша и становится 97-м гонщиком Ф1, которому удалось завоевать Гран При. Алонсо заканчивает гонку вторым, опередив главного соперника всего на 0,08 с. Четвертым финишировал Баттон, далее де ла Роса, Физикелла, Р. Шумахер и Баррикелло.



Ямамото в третий раз подряд не доехал до финиша, застряв в гравии на 38-й минуте гонки

Гран При ТУРЦИИ

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Все о 14-м этапе



Известно ли вам?

По пути в Стамбул команды преодолевают максимальную в сезоне дистанцию по земле и морю; грузовики покидают базу в понедельник, за две недели до гонки. В Турции бока Honda украшали наклейки в честь 72-й победы японской марки в Гран При (Венгрия)

РЕЗУЛЬТАТЫ ГОНКИ

ПОЗИЦИЯ НА ФИНИШЕ	ГМ	П1	ВРЕМЯ
1	Фелипе Масса Ferrari 248 (Bridgestone)	2	1 ч 28:51,082
2	Фернандо Алонсо Renault R26 (Michelin)	2	+5,575
3	Михаэль Шумахер Ferrari 248 (Bridgestone)	1	+5,656
4	Дженсон Баттон Honda RA106 (Michelin)	2	+12,334
5	Педро де ла Роса McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	1	+45,908
6	Джанкарло Физикелла Renault R26 (Michelin)	1	+46,594
7	Ральф Шумахер Toyota TF106 (Bridgestone)	1	+59,337
8	Рубенс Баррикелло Honda RA106 (Michelin)	2	+1:00,034
9	Ярно Трулли Toyota TF106 (Bridgestone)	1	-1 круг
10	Марк Уэббер Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	1	-1 круг
11	Кристиан Клин Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	2	-1 круг
12	Роберт Кубица BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	2	-1 круг
13	Скотт Спид Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	2	-1 круг
14	Ник Хайдфельд BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	2	-2 круга
15	Дэвид Култард Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	2	НФ/КП – 55 кругов
НЕ КЛАССИФИЦИРОВАНЫ		ПРИЧИНА СХОДА	
Кристиан Алберс MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)		1	15 авария – 46 кругов
Такума Сато Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)		2	21 41 круг
Нико Росберг Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)		2	6 сист. окл. – 25 кругов
Сакон Ямамото Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)		3	13 разворот – 23 круга
Витантонио Лиуцци Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)		2	7 разворот – 12 кругов
Кими Райккёнен McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)		1	20 авария – 1 круг
Тяго Монтейру MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)		2	- авария – 0 кругов

Примечание: ГМ – какая по счету гонка для мотора; П1 – позиция после 1-го круга

БЫСТРЫЕ КРУГИ

Гонщик	Круг	Время	Отставание
1	М. Шумахер	55	1:28,005*
2	Ф. Масса	38	1:28,123
3	Ф. Алонсо	38	1:28,245
4	Дж. Баттон	58	1:28,474
5	Дж. Физикелла	29	1:28,546
6	Р. Баррикелло	26	1:28,733
7	П. де ла Роса	54	1:28,959
8	Р. Шумахер	58	1:29,054
9	Р. Кубица	34	1:29,723
10	С. Спид	43	1:29,933
11	К. Клин	26	1:30,025
12	Д. Култард	24	1:30,026
13	Я. Трулли	24	1:30,048
14	Н. Росберг	21	1:30,071
15	М. Уэббер	50	1:30,088
16	Н. Хайдфельд	56	1:30,335
17	К. Алберс	35	1:30,403
18	Т. Сато	33	1:31,814
19	В. Лиуцци	12	1:32,148
20	С. Ямамото	12	1:32,337

* – средняя скорость 218,360 км/ч

ПИТ-СТОПЫ

Гонщик	Круг	Время	Общ. время
1	Р. Шумахер	1	26,751
2	Дж. Физикелла	1	37,855
3	Н. Хайдфельд	1	38,856
4	С. Спид	1	36,449
5	К. Райккёнен	1	51,901
6	Т. Сато	6	23:56,582
7	Ф. Масса	14	26,149
8	М. Шумахер	14	37,947
9	Ф. Алонсо	14	25,944
10	Дж. Баттон	14	25,369
11	М. Уэббер	14	25,003
12	Р. Кубица	14	24,345
13	К. Алберс	14	25,657
14	С. Ямамото	14	29,096
15	Я. Трулли	25	24,920
16	Д. Култард	25	27,194
17	К. Клин	26	24,166
18	Н. Хайдфельд (2)	25	25,145
19	Р. Баррикелло	27	24,545
20	С. Спид (2)	27	24,360
21	П. де ла Роса	30	28,073
22	Дж. Физикелла (2)	30	29,001
23	Р. Шумахер (2)	32	26,934
24	Р. Кубица (2)	34	26,142
25	К. Алберс (2)	38	35,086
26	Ф. Масса (2)	39	25,091
27	Ф. Алонсо (2)	39	25,347
28	Дж. Баттон (2)	39	25,048
29	М. Уэббер (2)	39	26,745
30	М. Шумахер (2)	43	24,602
31	Н. Хайдфельд (3)	41	33,269
32	К. Клин (2)	43	23,885
33	С. Спид	44	24,514
34	Р. Баррикелло (2)	44	23,248
35	Я. Трулли (2)	44	23,864
36	Д. Култард (2)	45	23,194
37	Т. Сато (2)	31	29,437

“В самом начале первого круга я увидел в зеркалах, как сражаются Михаэль и Фернандо, – и решил держаться подальше от них”
Фелипе Масса



ГОНОЧНЫЕ СОБЫТИЯ

- 1 авария К. Райккёнена
- 2 разворот В. Лиуцци
- 3 ошибка М. Шумахера
- 4 двойная ошибка Р. Кубицы и М. Уэббера
- 5 авария К. Алберса



Отказ дифференциала на Toro Rosso Тонио Лиуцци привел к вылету в первом повороте. Этот момент стал ключевым для исхода гонки

СТАРТОВОЕ ПОЛЕ

- 1 Ф. Масса 1:26,907
- 2 М. Шумахер 1:27,284
- 3 Ф. Алонсо 1:27,321
- 4 Дж. Физикелла 1:27,564
- 5 Н. Хайдфельд 1:27,785
- 6 Дж. Баттон 1:27,790
- 7 К. Райккёнен 1:27,866
- 8 Р. Кубица 1:28,167
- 9 М. Уэббер 1:29,436
- 10 К. Клинь 1:27,852
- 11 П. де ла Роса 1:27,897
- 12 Я. Трулли 1:27,973
- 13 Р. Баррикелло 1:28,257
- 14 Н. Росберг 1:28,386
- 15 Р. Шумахер 1:27,569*
- 16 Д. Култарт 1:29,136
- 17 С. Спид 1:29,158
- 18 В. Лиуцци 1:29,250
- 19 Т. Монтейру 1:29,901
- 20 С. Ямамото 1:30,607
- 21 Т. Сато 1:30,850
- 22 К. Алберс 1:28,639*

*штраф за замену мотора

КВАЛИФИКАЦИЯ

ГОНЩИК	ВРЕМЯ-1	П1	ВРЕМЯ-2	П2	ВРЕМЯ-3	П3
1 Ф. Масса	1:27,306	1	1:27,059	4	1:26,907*	1
2 М. Шумахер	1:27,385	2	1:25,850	1	1:27,284	2
3 Ф. Алонсо	1:27,861	4	1:26,917	3	1:27,321	3
4 Дж. Физикелла	1:28,175	5	1:27,346	8	1:27,564	4
5 Р. Шумахер	1:27,668	3	1:27,062	5	1:27,569	5
6 Н. Хайдфельд	1:28,200	6	1:27,251	7	1:27,785	6
7 Дж. Баттон	1:28,222	8	1:26,872	2	1:27,790	7
8 К. Райккёнен	1:28,236	9	1:27,202	6	1:27,866	8
9 Р. Кубица	1:28,212	7	1:27,405	9	1:28,167	9
10 М. Уэббер	1:28,307	11	1:27,608	10	1:29,436	10
11 К. Клинь	1:28,271	10	1:27,852	11		
12 П. де ла Роса	1:28,403	12	1:27,897	12		
13 Я. Трулли	1:28,549	14	1:27,973	13		
14 Р. Баррикелло	1:28,411	13	1:28,257	14		
15 Н. Росберг	1:28,889	15	1:28,386	15		
16 К. Алберс	1:29,021	16	1:28,639	16		
17 Д. Култарт	1:29,136	17				
18 С. Спид	1:29,158	18				
19 В. Лиуцци	1:29,250	19				
20 Т. Монтейру	1:29,901	20				
21 С. Ямамото	1:30,607	21				
22 Т. Сато	1:30,850	22				

* - средняя скорость 198,138 км/ч

ПЯТНИЦА, 1-я ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 К. Райккёнен	McLaren	1:28,315	217,593 км/ч	5
2 М. Шумахер	Ferrari	1:28,777	+0,462	4
3 Дж. Баттон	Honda	1:28,785	+0,470	5
4 А. Вурц	Williams	1:28,959	+0,644	24
5 Э. Дэвидсон	Honda	1:29,193	+0,878	19
6 П. де ла Роса	McLaren	1:29,376	+1,061	5
7 Н. Хайдфельд	BMW Sauber	1:29,780	+1,465	6
8 С. Феттель	BMW Sauber	1:29,964	+1,649	25
9 Р. Дорнбос	Red Bull	1:30,391	+2,076	16
10 Н. Яни	Toro Rosso	1:30,576	+2,261	22
11 Р. Баррикелло	Honda	1:30,838	+2,523	5
12 Дж. Мондини	MF1 Racing	1:30,846	+2,531	28
13 С. Спид	Toro Rosso	1:31,416	+3,101	5
14 К. Алберс	MF1 Racing	1:31,475	+3,160	10
15 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:31,566	+3,251	10
16 Ф. Монтаньи	Super Aguri	1:31,814	+3,499	13
17 Ф. Масса	Ferrari	1:31,904	+3,589	5
18 С. Ямамото	Super Aguri	1:32,212	+3,897	11
19 В. Лиуцци	Toro Rosso	1:32,497	+4,182	6
20 Р. Шумахер	Toyota	-	-	5
21 Я. Трулли	Toyota	-	-	2
22 Дж. Физикелла	Renault	-	-	1
23 Ф. Алонсо	Renault	-	-	1
24 Т. Сато	Super Aguri	-	-	1
25 Р. Кубица	BMW Sauber	-	-	1
26 К. Клинь	Red Bull	-	-	1
27 Д. Култарт	Red Bull	-	-	1
28 -	-	-	-	-
29 -	-	-	-	-

ПЯТНИЦА, 2-я ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 С. Феттель	BMW Sauber	1:28,091	218,147 км/ч	29
2 Ф. Масса	Ferrari	1:28,164	+0,073	18
3 Дж. Баттон	Honda	1:28,506	+0,415	10
4 Э. Дэвидсон	Honda	1:28,598	+0,507	31
5 Р. Шумахер	Toyota	1:28,614	+0,523	21
6 М. Шумахер	Ferrari	1:28,819	+0,728	13
7 Р. Дорнбос	Red Bull	1:28,848	+0,757	15
8 К. Райккёнен	McLaren	1:29,042	+0,951	10
9 П. де ла Роса	McLaren	1:29,112	+1,021	10
10 Р. Баррикелло	Honda	1:29,214	+1,123	16
11 Дж. Мондини	MF1 Racing	1:29,719	+1,628	27
12 Ф. Алонсо	Renault	1:29,741	+1,650	16
13 Н. Яни	Toro Rosso	1:29,858	+1,767	30
14 С. Спид	Toro Rosso	1:29,890	+1,799	20
15 Я. Трулли	Toyota	1:30,006	+1,915	18
16 Ф. Монтаньи	Super Aguri	1:30,491	+2,400	25
17 Р. Кубица	BMW Sauber	1:30,502	+2,411	9
18 Дж. Физикелла	Renault	1:30,504	+2,413	16
19 А. Вурц	Williams	1:30,509	+2,418	36
20 В. Лиуцци	Toro Rosso	1:30,551	+2,460	17
21 М. Уэббер	Williams	1:30,775	+2,684	13
22 К. Клинь	Red Bull	1:30,889	+2,798	16
23 Н. Росберг	Williams	1:31,015	+2,924	17
24 Т. Сато	Super Aguri	1:31,091	+3,000	11
25 С. Ямамото	Super Aguri	1:31,316	+3,225	21
26 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:31,519	+3,428	15
27 Н. Хайдфельд	BMW Sauber	1:31,526	+3,435	10
28 Д. Култарт	Red Bull	1:31,540	+3,449	10
29 К. Алберс	MF1 Racing	1:32,102	+4,011	7



Пятая стартовая позиция Ника Хайдфельда в Турции – лучший (на тот момент) результат в истории BMW Sauber

1-я СЕССИЯ

Над трассой висит обжигающий солнечный шар, температура в тени подбирается к сорокаградусной отметке. В этих условиях Кристиану Алберсу неожиданно удалось пройти в следующий раунд, оставив не у дел не только гонщиков Toro Rosso, но и их «дядьку» Култарда!

2-я СЕССИЯ

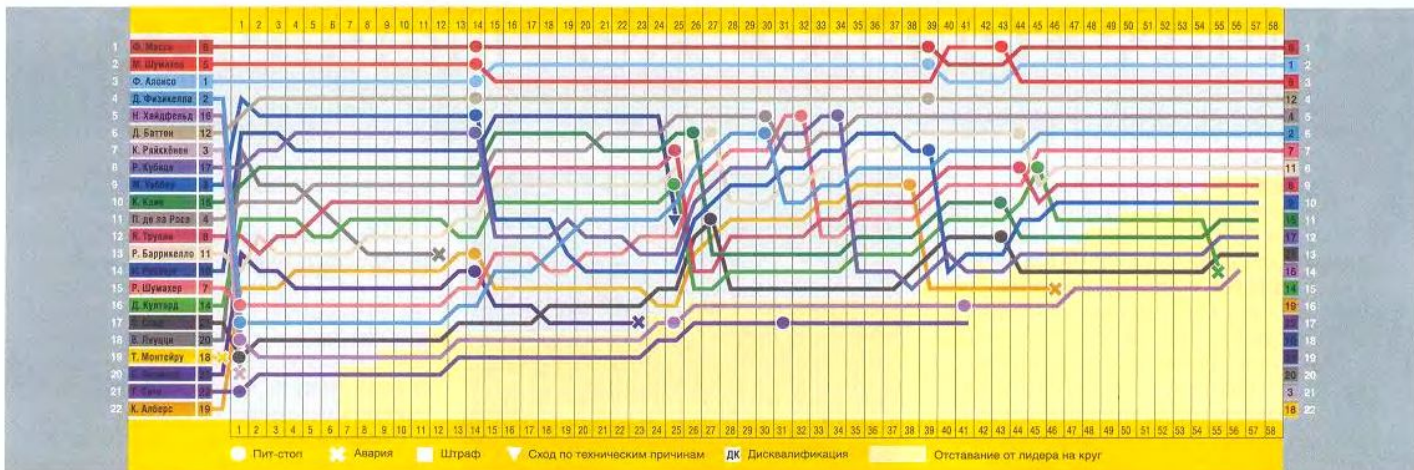
Из числа соискателей на обладание поула-позицией продолжают выбывать сильные гонщики. К примеру, в десятку лучших не попали де ла Роса и Баррикелло (в Венгрии оба финишировали в первой четверке), зато близок к успеху был Кристиан Клинь, показавший 11-е время.

3-я СЕССИЯ

На последних минутах положение меняется едва ли не ежесекундно. Лишь Уэббер заметно проигрывает в скорости своим соперникам. Шуми дважды ошибся на своем лучшем круге, и Фелипе Масса практически под клетчатым флагом отодвинул его на вторую позицию. Есть первый поул в карьере бразильца!

СУББОТА, ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 М. Шумахер	Ferrari	1:27,203	220,368 км/ч	11
2 Ф. Алонсо	Renault	1:27,924	+0,721	11
3 Дж. Физикелла	Renault	1:27,963	+0,760	18
4 Р. Кубица	BMW Sauber	1:27,964	+0,761	18
5 Н. Хайдфельд	BMW Sauber	1:28,151	+0,948	25
6 Дж. Баттон	Honda	1:28,190	+0,987	13
7 Ф. Масса	Ferrari	1:28,266	+1,063	15
8 Р. Баррикелло	Honda	1:28,359	+1,156	14
9 К. Райккёнен	McLaren	1:28,368	+1,165	13
10 К. Клинь	Red Bull	1:28,830	+1,627	8
11 Я. Трулли	Toyota	1:28,861	+1,658	14
12 С. Спид	Toro Rosso	1:28,861	+1,658	17
13 П. де ла Роса	McLaren	1:29,034	+1,831	12
14 М. Уэббер	Williams	1:29,069	+1,866	16
15 Н. Росберг	Williams	1:29,176	+1,973	13
16 Д. Култарт	Red Bull	1:29,357	+2,154	15
17 Р. Шумахер	Toyota	1:29,374	+2,171	4
18 В. Лиуцци	Toro Rosso	1:29,426	+2,223	15
19 К. Алберс	MF1 Racing	1:29,668	+2,465	16
20 С. Ямамото	Super Aguri	1:29,881	+2,678	14
21 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:29,915	+2,715	12
22 Т. Сато	Super Aguri	1:30,151	+2,948	19



Гран При ИТАЛИИ

Чемпионат мира

15-й этап

Монца 10.09.06

РАСКРЫВАЕТ

Питер Уиндзор



Такое могло привидеться Алонсо только в кошмарном сне

Даже абсурдный штраф и шумиха вокруг отставки Шуми не могли затмить блестящего выступления испанца

Когда Фернандо приехал в Монцу, казалось, летние неприятности уже позади. Проблемы с шинами, всякие рогатки, которые городила на его пути FIA в виде штрафов за надуманные провинности, отказ, приключившийся на его машине в Венгрии, – все это в прошлом. Алонсо сохранял спокойствие, команда не вешала носа, и в Турции ему удалось отбить все атаки Михаэля, Ferrari которого был чуть быстрее, и блестяще финишировать вторым. Цена этого успеха очень высока,



Передвинутый на 10-ю позицию, Алонсо оказался за пределами зоны, где можно относительно спокойно и безопасно стартовать

ведь именно так и выигрываются чемпионаты.

Он был готов к тому, что в Монце все будет просто и понятно. Это вотчина Ferrari, и к тому же Скудерия сейчас сильна как никогда. В этой ситуации можно просто сосредоточиться на достижении максимально возможного результата, чтобы кукловодам от автоспорта не пришлось прибегать к политическим трюкам.

В надежности машины, на которой для Монцы и Шанхая был установлен новый



После блестящей гонки акции Кубицы резко подскочили в цене, а Хайдфельд на его фоне явно поблек

“Алонсо столь яростно атаковал вторую шикану, что довольно серьезно повредил правое колено”

двигатель RS26, он, разумеется, не сомневался.

Уикенд начался обыденно: в пятницу он сэкономил ресурс мотора, хотя днем все же проехал несколько кругов с полным баком. В субботу утром все шло гладко, но пару раз, когда он шел на тяжело заправленной машине, в середине поворота Parabolica передняя левая шина обнаружила склонность к зернению. Ferrari, как и ожидалось, выглядела сильно, а резина Michelin, поначалу скользившая на свежем асфальте (который был уложен от второй шиканы до входа в Parabolica), теперь вроде бы вела себя вполне достойно. Гонщики Ferrari были быстры, но BMW и McLaren тоже не отставали. Ну а команда Renault, сосредоточенно работая, как всегда, держала порох сухим.

Днем в субботу было жарко, и квалификация складывалась в пользу Ferrari. Но в воздухе, кроме обычного для Монцы марева, висело какое-то тревожное ожидание.

Через 7 минут после начала первой сессии на Super Aguri Сакона Ямамото взорвалась задняя левая шина Bridgestone. Тут же пошли разговоры, что надо ждать новых проблем с резиной. Японские коллеги еще в пятницу подметили, что заднее левое колесо на Ferrari Шумахера выглядело очень уж подозрительно, а кто-то перехватил фрагмент радиообмена Bridgestone, когда инженеры настойчиво требовали, чтобы все их клиенты тщательно следили за давлением в шинах.

А потом в 3-й сессии Фернандо, спокойно сжигающий топливо и уверенный в том, что

пробьется в первый ряд, где-то пропорол правое заднее колесо. Его инженер Род Нельсон заметил это по телеметрии как раз перед тем, как шина, взорвавшись, повредила элементы корпуса.

Фернандо дотянул до боксов, и механики Renault попытались как-то привести в

2-я ТРЕНИРОВКА, ПЯТНИЦА

НАДЕЖДЫ HONDA РУХНУЛИ

Энтони Дэвидсон закончил восемь кругов и уже начал сбор полезной информации. Если бы последняя версия мотора на его машине выдержала еще пару кругов (один двигатель сгорел утром на первом же круге), то Дженсона Баттона и Рубенса Баррикелло выпустили бы на трассу, полагая, что все идет хорошо. Но когда на 9-м круге мотор у Дэвидсона взорвался, стало ясно, что тренировка гонщиков Honda откладывается. На их машины пришлось поставить старую версию двигателей и утром в субботу все начинать сначала. В итоге Honda стала единственной командой, оба гонщика которой заработали очки, хотя 5-е и 6-е места – это не то, на что она изначально рассчитывала.

После того как на тренировке сгорели две новейшие «восьмерки», гонщикам Honda пришлось ехать на старых моторах



Возможно, думы о предстоящей отставке и отягощали сознание Шуми, но он был, как всегда, настроен на победу



Прорываясь вперед, Алонсо обошел Хайдфельда, срезав шикану в стиле Шумахера

“Ferrari наябедничала, уверяя, что если бы не Алонсо, Фелипе Масса мог выиграть поул”

порядок нарушенную аэродинамику. Через несколько минут он выехал на свежей резине и, проверяя машину на торможении с 320 км/час, обнаружил, что ее ужасно заносит. Алонсо вернулся за следующим комплектом шин, а когда вновь выкатился на трассу, до конца квалификации оставалось лишь полторы минуты.

Фернандо выдал два великолепных круга, хотя его R26 потерял процентов 15 прижимной силы (и это на трассе, где углы атаки крыльев и так выставляются на минимум!). На разгонном круге он улучшил личное время прохождения второго и третьего секторов. А его последний зачетный круг вообще был образцовым. FIA внимательно отслеживала, в какой мере гонщики спрямляют траектории, прыгая по бордюрам, и все равно Фернандо нашел свою, оригинальную линию, как всегда агрессивно работая рулем на входе в повороты и виртуозно играя газом и балансируя весом машины на выходе. Он столь яростно атаковал вторую шикану, что в момент скач-

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

2

ГП ИТАЛИИ, 14-й КРУГ

СТАРЫЙ ТРЮК

Лучший круг Михаэля Шумахера лишь на пару сотых уступал лучшему результату Кими, показанному кругом ранее. Но когда финн заехал на пит-стоп, Шуми применил тактику, которая помогла ему выиграть не одну гонку. Он отставал от Ряйккёнена на 1,7 с, и на выполнение задачи у него было лишь 2 круга. На последнем из них перед заездом в боксы Михаэлю удалось отыграть целых 0,7 с. На трассу он вернулся лидером гонки и удержал эту позицию до финиша. И хотя Кими, выехав из боксов, прошел круг на 0,3 с быстрее, было уже поздно.

Уже в который раз Михаэль выиграл за счет скорости на круге перед пит-стопом и после него



ка через бордюр весьма ощутимо повредил правое колено.

Это был типичный Фернандо: мне вспомнилось, как он ехал здесь же, в Монце, в 2003 году, когда, стартовав последним, столкнулся с Йосом Ферстаппеном, потом вновь повредил машину во второй шикане и все же финишировал 8-м. В 2006 году он изумил всех, квалифицировавшись 5-м.

А часом позже, когда я поджидал Фернандо, чтобы с ним поболтать, прошел слушок, что его вызывают к стюардам FIA. Никто ничего не понимал. Я заглянул в моторхоум Toyota, чтобы посмотреть старт гонки GP2, и заодно спросил там, что случилось. Но ни у кого из нас не было даже предположений, какие проблемы могли возникнуть у Фернандо.

Потом, много позже, Алонсо наконец появился с перевязанным правым коленом. Вот оно в чем дело! Значит, он был в медцентре, а не у стюардов. Загадка разрешилась? Как бы не так! Однако Фернандо разговаривал с нами как обычно, искренне и с юмором, вообще не упомянув о случившемся. Да и зачем – ведь он ни в чем не виноват.

Тем не менее стало известно, что Ferrari на него наябедничала. По ходу тех двух кругов Фелипе Масса был примерно в 100 м позади Renault, и в Parabolica его машина потеряла прижимную силу. Утверждалось, что если бы не это, Фелипе мог выиграть поул. В общем, старая песня (см. с. 12).

ГП ИТАЛИИ, ПОДИУМ

ПЕРВЫЙ ПОДИУМ ПОЛЯКА

В суете вокруг отставки Михаэля легко было забыть про Роберта Кубицу, поднявшегося на подиум после своего всего лишь третьего ГП. 21-летний поляк блеснул мастерством, стартовав с 7-й позиции и пробившись на третью уже к концу первого круга. В BMW правильно рассчитали тактику, учитывая, что их машина неплохо выглядела и в квалификации, и в гонке. Кубица выдержал натиск Массы, что было непросто: проплешина, образовавшаяся на шине после блокировки колес перед первым поворотом, стала причиной вибраций. А вот Хайдфельд не смог воспользоваться своим 3-м местом на старте, поскольку сначала он слишком широко зашел в первый поворот, а позже был оштрафован за превышение скорости на пит-лейне.

Отличный старт и продуманная тактика принесли Кубице 3-е место – к восторгу его болельщиков



И опять все убедились, что Алонсо умеет держать удар. Тем более что мотор сгорел, когда он шел лишь третьим, а не первым. В обычной ситуации – невелико утешение. Но на фоне того, что случилось в Монце, – это немало. **FO**

➔ Подробнее о судилище над Алонсо, с. 12



Победа при сходе Алонсо сократила отставание Шуми в чемпионате до двух очков

Чтобы понять всю абсурдность подобных обвинений, надо вспомнить, что Алонсо только что проехал два абсолютно великолепных круга, что Масса только выиграл, находясь в зоне разряжения за Renault, что проблема с передними шинами, на которую ссылалась Ferrari, была идентична той, с которой столкнулась Renault на тренировках, и что Фернандо всю дорогу ехал исключительно по оптимальной траектории.

И все же вскоре мы узнали шокирующую новость: FIA не только подтвердила, что нарушение имело место (Фернандо якобы сдерживал Массу!), но и явила миру блестящий образчик крючкотворства, из которого следовало, что фактически Фернандо будет наказан четырехкратно:

- 1) Будет смещен на 5 стартовых мест назад.
- 2) Будет стартовать с грязной стороны трассы.

3) Окажется в гуще пелетона, рискуя попасть в завал в первом повороте.

4) В баках Renault будет такое количество топлива, какое он никогда бы не залил, если бы знал, что предстоит старт с 10-го места.

Утром накануне гонки Фернандо был угрюм и немногословен, сказав лишь: «Я спортсмен и люблю Формулу 1, но больше не считаю ее спортом». И еще: «Я был минимум в 93 метрах впереди Массы. Если это считается сдерживанием другого гонщика, то как мы вообще собираемся гоняться?» Он мог бы добавить (но не стал): «По крайней мере, Ferrari может накачать шины так, как им надо, – Renault теперь не будет им мешать...»

Разумеется, гонку Фернандо провел выше всяких похвал: избежал завала на старте, совершил несколько обгонов на первых кругах (спрямив первую шikanу в стиле Михаэля, когда обходил Ника Хайдфельда!), потом выжидал за спиной Дженсона Баттона, как Михаэль в Монако, и атаковал в нужный момент. Он уже было пробился на 3-ю позицию, опередив Роберта Кубицу на выезде из боксов, но тут его двигатель внезапно испустил дух.

Все конечно. Уже года три он не сталкивался с подобной проблемой: оказывается, он даже не переключил мотор. Директор команды Дени Шеврие отметил: «Фернандо был неподражаем и всячески берег двигатель».

Итого: ноль очков против десяти у Михаэля. В Монце для этого было сделано все. По иронии судьбы, оказалось, что Ferrari вообще не стоило поднимать весь этот вой после квалификации: двигатель Renault все равно отказал бы, даже если бы Фернандо выиграл поул и лидировал с самого старта.

...И сказал ОН, что уходит. И день этот
врезается в память навсегда





До старта По пути на стартовое поле на Super Aguri Сато отказала гидравлика. Японец начнет гонку с пит-лейна на запасной машине.

1 Райккёнен чисто выиграл старт, а вот М. Шумахеру пришлось приложить побороться, чтобы не пустить на второе место Хайдфельда. Ник вынужден был сбросить газ, и его тут же обошел отлично стартовавший Кубица. Хуже того, до конца круга гонщик BMW пропустил вперед Массу и Баттона. Алонсо поднялся на седьмую позицию, оставив позади де ла Росу, Физикеллу и Баррикелло.

2 Кими лидирует с преимуществом в 1,4 с. Алонсо атаковал Хайдфельда в первой эске и вышел вперед, правда, срезав ее при этом по траве. Уэббер (12-й) обогнал Култарда, Р. Шумахер (17-й) – Лиуцци, Ямамото (19-й) пропустил обоих гонщиков MF1.

4 В борьбе за 19-ю позицию Алберс жестко борется с Монтейру и в итоге берет верх.

9 Росберг, шедший 11-м, резко сбросил скорость и свернул в боксы: при атаке бордюра в Roggia на его машине срезало привод.

11 Райккёнен, продолжая наращивать темп, выходит из 1:23 (1:22,980)...

13 ...и следом за этим записывает на свой счет время лучшего круга этой гонки – 1:22,559. Баки McLaren стремительно пустеют, но Шуми всего в 1,7 с позади. Кубица уступает лидерам 10 с, и на хвосте у него висит Масса.

14 Первый пит-стоп – в боксах де ла Роса.

15 Кими последовал за напарником и переместился на 7-ю позицию.

17 Продержавшись в лидерах два круга, Шуми провел свой пит-стоп – и вернулся в гонку впе-

реди Райккёнена. Лидирует (впервые в своей карьере!) поляк Кубица, вторым идет Масса, далее Баттон, Алонсо и Баррикелло. Шуми пока шестой.

18 Очередной сход Ямамото: на этот раз из-за неполадок с гидравликой.

19 После пит-стопов Масса продолжил гонку 8-м («подвинув» Трулли в первом повороте), Алонсо – 10-м.

20 Баттон после дозаправки и смены колес – едва не протаранив Алберса на пит-лейне – оказался перед Алонсо, но тут же пропустил испанца. Лидирует пара гонщиков BMW-Sauber.

21 Сошел де ла Роса – напряжения гонки не выдержал мотор.

22 Хайдфельд и Кубица завершают первую серию дозаправок (причем Ник превысил скорость на пит-лейне). Положение в гонке: М. Шумахер, Райккёнен, Физикелла (он еще не был в боксах), Кубица, Баррикелло, Масса, Трулли, Хайдфельд, Алонсо, Баттон.

24 Спид обходит Култарда в борьбе за 12-ю позицию. Ральф дымит резиной перед первой шиканой и вынужден резать ее по траве.



Квартет гонщиков Дитриха Матешница провел гонку в междоусобных разборках

26 На середине дистанции, пит-стоп провел Физикелла, откатившись при этом с третьей позиции на 10-ю.

28 Масса пылит по обочине между двумя Lesmo, но остается пятым.

31 Р. Шумахер обходит Спида, но тут же ошибается и пропускает американца вперед.

33 В борьбе за 7-ю позицию Хайдфельд обходит Физикеллу.

38 Положение в гонке: М. Шумахер, Райккёнен (-2,5 с), Кубица, Масса, Алонсо, Баттон, Хайдфельд, Физикелла, Баррикелло, Трулли. Впереди у лидирующей семерки еще один пит-стоп – Кими проводит его первым (отрыв финна от преследователей столь велик, что он остался вторым).

39 На одном и том же круге с разницей в полминуты на «ям» Ferrari заезжают Шуми и Масса. Михаэль по-прежнему лидирует, а Фелипе с 5-й позиции откатился на 7-ю.

41 Пит-стопы проводят Кубица, Алонсо и Баттон. Первые двое, возвращаясь на трассу, оказались на пит-лейне буквально бок о бок, но испанец раньше открыл газ – и оставил поляка позади, причем за спиной у Кубицы вновь оказался Масса.

44 Драма на стартовой прямой: на машине Алонсо взорвался мотор! Кубица благополучно проскочил в первый поворот – теперь он 3-й. А вот Масса, поскользнувшись на масляной пленке, вынужден был срезать эску, повредив при этом шину. В конце круга бразильцу пришлось заехать в боксы – теперь Фелипе лишь 9-й.

45 Михаэль опережает Кими на 6 с, Кубицу – почти на полминуты. Далее идут Физикелла, Баттон, Баррикелло, Трулли и Хайдфельд, которого нагоняет Масса. Сошел Монтейру – не выдержали тормоза.

49 Лиуцци (15-й) обогнал Р. Шумахера – у немца с самого старта проблемы с балансом машины.

53 Финиш. Гонка принесла Шуми 90-ю победу в карьере (190-ю – Ferrari). Райккёнен финишировал вторым. Вместе с ними на пodium поднялся Кубица, для которого это была лишь третья гонка в F1! Физикелла лишь четвертый – и Renault уступила Ferrari первую позицию в Кубке конструкторов.



Отказ тормозов доставил Тяго Монтейру несколько весьма неприятных секунд

Питер Уиндзор

Пятно контакта

Пресс-конференцию в Имоле было доверено вести нашему Питеру: он лично принимал отставку Шуми

Первым, как обычно, появляется Кими. Гонка закончена. Подиум. Дело сделано, но, увы, надо идти на пресс-конференцию, хотя есть масса иных, более приятных занятий.

Затем входит Роберт Кубица; у него какой-то потертый вид. Приходится подсказать, куда ему садиться, и напомнить, чтобы он надел кепку.

И наконец, прибывает Михаэль в сопровождении личного пресс-секретаря Сабины Кем и группы официальных лиц.

Для начала надо бы проинформировать Шуми о самом быстром круге.

«По крайней мере, ты показал лучший круг», — нарочито громко сообщая Кими, зная, что Михаэль сидит вполоборота и слушает.

«Неужели?» — удивляется Кими. Михаэль бросает на финна быстрый взгляд и улыбается. Если не ошибаюсь, этим он хочет сказать: «Что, съел? Ты был вполне быстр и мог выиграть. И все же я тебя одолел...»

Однако пора. На мониторе слева от меня видно людское море: хотя мы и находимся в четырех стенах, но чувствуем связь со всем миром, замершим в волнительном ожидании. Я тоже жду, нервничая больше чем обычно, потому что знаю: Михаэль попросил дать ему возможность сделать заявление. О содержании могу лишь догадываться, втайне надеясь, что ошибаюсь.

Включают камеры. Три гонщика, сидя в ряд, смотрят на меня. Я начинаю. Сценарий прост: заговорить с Михаэлем в обычном ключе, задав ему вопрос о гонке. А он предварит ответ своим «заявлением». После чего, не развивая тему, сразу переходим к событиям ГП Италии.

Чувствуется, что Михаэль на грани эмоционального взрыва, если подобное вообще возможно.

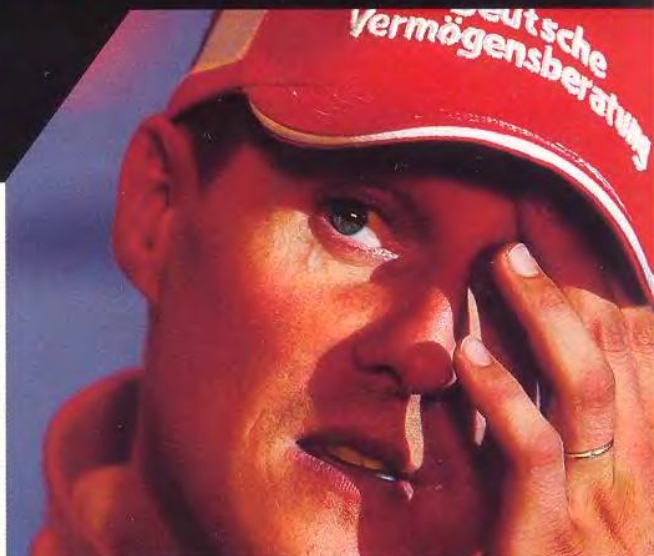
После моего вопроса следует пауза. Михаэль пару секунд сидит, потупив взор, а потом вновь поднимает глаза и смотрит на меня.

Он что-то говорит о «правильно выбранном моменте» и о «важности прояснить свои планы». А потом как-то торопливо произносит фразу, которую все ждут — некоторые с нетерпением, но большинство с грустью, словно эта вещь была неожи-

«В Ferrari ему не предлагали уйти: он сам принял очевидное решение»



В этом есть нечто символическое: покидающий Ferrari и Ф1 Шуми, сменяющий его Кими и с ними восходящая звезда Роберт Кубица



Эмоциональный взрыв в стиле Михаэля Шумахера: глаза на мокром месте — и спокойный тон

данностью: «Я решил оставить гонки...»

Кими, похоже, не понимает, как реагировать. Роберт сидит, опустив глаза, и тербит микрофон. Я вновь смотрю на Михаэля, пытаюсь подавить неуместную улыбку и осознать услышанное. Сам же он собран, поскольку говорит вещи, о которых много думал и которые, не сомневаюсь, идут от самого сердца. Вдруг я чувствую, как во мне поднимается буря эмоций: господи, этот человек только что выиграл свою 90-ю гонку — неужели он может уйти сейчас, ведь он в такой форме?!

Теперь увлажнились и глаза Михаэля. Я уже прикидываю, не сменить ли тему, быстро переключившись на Кими, но Михаэль мгновенно овладевает собой, спокойно рассуждая, что его отставка открывает новые возможности для Фелипе.

Но мои мысли о другом. О том, что контракт с Кими в Ferrari подписали давно, и о том, как Михаэлю удастся ровным голосом говорить сейчас на нейтральные темы, о том же Массе, хотя на самом деле он мог (или даже надеялся) остаться еще на год, если бы ему четко предложили: он и Фелипе, еще сезон и еще один титул.

И конечно, он выиграл бы. Самый быстрый, самый подготовленный физически, самый умный. Как такой может проиграть!

Но в Ferrari, надо полагать, считали иначе. Его никто не просил уйти в отставку. Ему просто создали условия, в которых он сам принял очевидное решение. И Михаэль не станет унижаться, не станет демонстрировать излишнюю гордыню.

Я вновь пытаюсь вернуться к главной теме, спросив о том, как в свете последних новостей он собирается провести оставшиеся гонки.

Он отвечает блестяще, и в его словах по-прежнему чувствуются и жажда побед, и опыт человека, уже все в этой жизни повидавшего. На наших глазах родился новый Михаэль Шумахер, который намерен бороться и выигрывать, хотя мы знаем, что он уходит. Общий шок он уже смягчил, выиграв в день, когда мир узнал о его решении. Момент, как всегда, был рассчитан точно.

Интервью закончены, я жду, когда толпа рассосется, и делаю то, чего не делал никогда: пожимаю Михаэлю руку и благодарю его. По-другому я не могу выразить свои чувства...

Как Ferrari рассталась с Шуми с. 10

Гран При ИТАЛИИ

только факты

Все о 15-м этапе



Известно ли вам?

Монца остается самой быстрой – и самой старой – трассой Ф1. Рубенс Баррикелло и Михаэль Шумахер стартовали в Монце уже в 14-й раз. Ник Хайдфельд показал в квалификации 3-е время, и ставки на его победу в гонке значительно выросли

РЕЗУЛЬТАТЫ ГОНКИ

ПОЗИЦИЯ НА ФИНИШЕ	ГМ	П1	ВРЕМЯ
1	Михаэль Шумахер	Ferrari 248 (Bridgestone)	2 2 1 ч 14:51,975
2	Кими Раяккёнен	McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	1 1 +8,046
3	Роберт Кубица	BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	1 3 +26,414
4	Джанкарло Физикелла	Renault R26 (Michelin)	2 9 +32,045
5	Дженсон Баттон	Honda RA106 (Michelin)	1 5 +32,685
6	Рубенс Баррикелло	Honda RA106 (Michelin)	1 10 +42,409
7	Ярно Трулли	Toyota TF106 (Bridgestone)	2 12 +44,662
8	Ник Хайдфельд	BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	1 6 +45,309
9	Фелипе Масса	Ferrari 248 (Bridgestone)	1 4 +45,955
10	Марк Уэббер	Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	2 14 +1:12,602
11	Кристиан Клин	Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	1 18 -1 круг
12	Дэвид Култард	Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	1 13 -1 круг
13	Скотт Спид	Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	1 15 -1 круг
14	Витантонио Лиуцци	Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	1 16 -1 круг
15	Ральф Шумахер	Toyota TF106 (Bridgestone)	2 17 -1 круг
16	Такума Сато	Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	1 22 -2 круга
17	Кристиан Алберс	MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	1 21 -2 круга
НЕ КЛАССИФИЦИРОВАНЫ ПРИЧИНА СХОДА			
	Тьяго Монтейру	MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	1 20 тормоза – 44 круга
	Фернандо Алонсо	Renault R26 (Michelin)	1 7 мотор – 43 круга
	Педро де ла Роса	McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	2 8 мотор – 20 кругов
	Сакон Ямамото	Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	1 19 гидравлика – 18 кругов
	Нико Росберг	Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	1 11 привод – 9 кругов

Примечание: ГМ – какая по счету гонка для мотора; П1 – позиция после 1-го круга

БЫСТРЫЕ КРУГИ

Гонщик	Круг	Время	Отставание
1	К. Раяккёнен	13 1:22,559*	–
2	М. Шумахер	14 1:22,575	+0,016
3	Ф. Масса	41 1:23,003	+0,444
4	Р. Кубица	21 1:23,111	+0,552
5	Ф. Алонсо	38 1:23,121	+0,562
6	Н. Хайдфельд	20 1:23,294	+0,735
7	Дж. Баттон	51 1:23,518	+0,959
8	Дж. Физикелла	25 1:23,617	+1,058
9	П. де ла Роса	8 1:23,702	+1,143
10	Р. Баррикелло	27 1:23,794	+1,235
11	Я. Трулли	25 1:23,869	+1,310
12	М. Уэббер	27 1:24,197	+1,638
13	К. Клин	37 1:24,571	+2,012
14	В. Лиуцци	52 1:24,764	+2,205
15	Т. Монтейру	27 1:24,822	+2,263
16	Р. Шумахер	41 1:24,837	+2,278
17	Д. Култард	51 1:24,984	+2,425
18	С. Спид	50 1:25,094	+2,535
19	Н. Росберг	8 1:25,362	+2,803
20	К. Алберс	17 1:25,494	+2,935
21	Т. Сато	15 1:25,676	+3,117
22	С. Ямамото	15 1:26,548	+3,989

* – средняя скорость 252,604 км/ч

ПИТ-СТОПЫ

Гонщик	Круг	Время	Общ. время
1	П. де ла Роса	1 28,482	
2	К. Раяккёнен	1 27,063	
3	М. Шумахер	1 28,176	
4	Ф. Масса	1 27,595	
5	Ф. Алонсо	1 26,546	
6	К. Алберс	6 1:00,102	
7	Дж. Баттон	14 27,305	
8	Н. Хайдфельд	14 27,437	
9	Р. Кубица	14 26,013	
10	Н. Хайдфельд (2)	14 15,122*	42,559
11	Т. Сато	14 30,490	
12	Дж. Физикелла	14 27,649	
13	Р. Шумахер	14 26,903	
14	Т. Монтейру	14 29,333	
15	Я. Трулли	25 27,336	
16	С. Спид	25 27,732	
17	Р. Баррикелло	26 28,148	
18	М. Уэббер	25 28,706	
19	В. Лиуцци	27 27,401	
20	Д. Култард	27 27,378	
21	К. Клин	30 25,503	
22	К. Раяккёнен (2)	30 25,702	52,765
23	М. Шумахер (2)	32 25,678	53,844
24	Ф. Масса (2)	34 26,953	54,548
25	Н. Хайдфельд (3)	38 24,406	1:06,965
26	Р. Кубица (2)	39 24,616	50,629
27	Ф. Алонсо (2)	39 24,273	50,819
28	Дж. Баттон (2)	39 24,865	52,170
29	Т. Монтейру (2)	39 44,807	1:14,140
30	Ф. Масса (3)	43 25,115	1:19,663
31	Т. Монтейру (3)	41 33,890	1:48,030

* – штраф (проезд по пит-лейну)



© 2006 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

МОНЦА

Длина круга 5,793 км

ГОНОЧНЫЕ СОБЫТИЯ

- 1 обгон Дж. Баттона Ф. Алонсо
- 2 сход П. де ла Росы
- 3 «маневры» Р. Шумахера и В. Лиуцци
- 4 сход Ф. Алонсо
- 5 сход Т. Монтейру

“Сегодня все шло по плану. Мы надеялись, что сможем пересидеть Кими на трассе, и так оно и вышло”

Михаэль Шумахер



В присутствии Луки ди Монтеземоло удача частенько отвергается от Ferrari. На этот раз «удар судьбы» обошел Шуми стороной, угонив в незадачливого Массу

СТАРТОВОЕ ПОЛЕ

1 К. Райккёнен 1:21,484
2 М. Шумахер 1:21,486
3 Н. Хайдфельд 1:21,653
4 Ф. Масса 1:21,704
5 Дж. Баттон 1:22,011
6 Р. Кубица 1:22,258
7 П. де ла Роса 1:22,280
8 Р. Баррикелло 1:22,787
9 Дж. Физикелла 1:23,175
10 Ф. Алонсо 1:25,688*
11 Я. Трулли 1:21,924
12 Н. Росберг 1:22,203
13 Р. Шумахер 1:22,280
14 Д. Култарт 1:22,589
15 С. Спид 1:23,165
16 К. Клинтон
17 В. Лиuzzi 1:23,043
18 К. Алберс 1:23,116
19 М. Уэббер 1:23,341
20 Т. Монтейру 1:23,920
21
22 С. Ямамото 1:26,001
Т. Сато 1:24,289**

* - результаты трех лучших кругов аннулированы; ** - старт с пит-лейна

КВАЛИФИКАЦИЯ

ГОНЩИК	ВРЕМЯ-1	П1	ВРЕМЯ-2	П2	ВРЕМЯ-3	П3
1 К. Райккёнен	1:21,994	4	1:21,349	3	1:21,484*	1
2 М. Шумахер	1:22,028	5	1:21,225	1	1:21,486	2
3 Н. Хайдфельд	1:21,764	3	1:21,425	5	1:21,653	3
4 Ф. Масса	1:21,711	1	1:21,353	4	1:21,704	4
5 Ф. Алонсо	1:21,747	2	1:21,526	6	1:21,829	5
6 Дж. Баттон	1:22,512	10	1:21,572	7	1:22,011	6
7 Р. Кубица	1:22,437	8	1:21,270	2	1:22,258	7
8 П. де ла Роса	1:22,422	7	1:21,878	10	1:22,280	8
9 Р. Баррикелло	1:22,640	14	1:21,688	8	1:22,787	9
10 Дж. Физикелла	1:22,486	9	1:21,722	9	1:23,175	10
11 Я. Трулли	1:22,093	6	1:21,924	11		
12 Н. Росберг	1:22,581	11	1:22,203	12		
13 Р. Шумахер	1:22,622	13	1:22,280	13		
14 Д. Култарт	1:22,618	12	1:22,589	14		
15 С. Спид	1:22,943	16	1:23,165	15		
16 К. Клинтон	1:22,898	15	-	16		
17 В. Лиuzzi	1:23,043	17				
18 К. Алберс	1:23,116	18				
19 М. Уэббер	1:23,341	19				
20 Т. Монтейру	1:23,920	20				
21 Т. Сато	1:24,289	21				
22 С. Ямамото	1:26,001	22				

* - средняя скорость 255,937 км/ч

ПЯТНИЦА, 1-я ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 С. Феттель	BMW-Sauber	1:23,263	250,468 км/ч	22
2 Р. Кубица	BMW-Sauber	1:23,745	+0,482	5
3 А. Вурц	Williams	1:23,868	+0,605	19
4 К. Райккёнен	McLaren	1:24,037	+0,774	5
5 Н. Яни	Toro Rosso	1:24,196	+0,933	24
6 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:25,413	+2,150	7
7 Р. Дорнбос	Red Bull	1:25,578	+2,315	19
8 К. Алберс	MF1 Racing	1:25,766	+2,503	7
9 Т. Сато	Super Aguri	1:26,708	+3,445	20
10 С. Ямамото	Super Aguri	1:27,310	+4,047	20
11 Ф. Мондани	Super Aguri	1:27,597	+4,334	7
12 Дж. Мондини	MF1 Racing	1:28,444	+5,181	7
13 Э. Дэвидсон	Honda	-	-	2
14 П. де ла Роса	McLaren	-	-	1
15 Ф. Масса	Ferrari	-	-	1
16 Я. Трулли	Toyota	-	-	2
17 Н. Хайдфельд	BMW-Sauber	-	-	1
18 Р. Шумахер	Toyota	-	-	2
19 В. Лиuzzi	Toro Rosso	-	-	3
20 С. Спид	Toro Rosso	-	-	1
21 Н. Росберг	Williams	-	-	1
22 М. Уэббер	Williams	-	-	1
23 К. Клинтон	Red Bull	-	-	1
24 Д. Култарт	Red Bull	-	-	1
25	-	-	-	-
26	-	-	-	-
27	-	-	-	-
28	-	-	-	-
29	-	-	-	-

ПЯТНИЦА, 2-я ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 С. Феттель	BMW-Sauber	1:22,631	252,384 км/ч	29
2 М. Шумахер	Ferrari	1:23,138	+0,507	18
3 Ф. Масса	Ferrari	1:23,182	+0,551	10
4 А. Вурц	Williams	1:23,414	+0,783	31
5 П. де ла Роса	McLaren	1:23,970	+1,339	21
6 К. Райккёнен	McLaren	1:24,034	+1,403	13
7 Н. Хайдфельд	BMW-Sauber	1:24,330	+1,699	15
8 Ф. Алонсо	Renault	1:24,577	+1,946	10
9 Р. Кубица	BMW-Sauber	1:24,813	+2,182	10
10 Ф. Мондани	Super Aguri	1:24,943	+2,312	16
11 К. Алберс	MF1 Racing	1:24,985	+2,354	27
12 Я. Трулли	Toyota	1:25,027	+2,396	16
13 Н. Росберг	Williams	1:25,040	+2,409	30
14 К. Клинтон	Red Bull	1:25,108	+2,477	20
15 Дж. Физикелла	Renault	1:25,160	+2,529	18
16 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:25,277	+2,646	25
17 Р. Шумахер	Toyota	1:25,316	+2,685	9
18 Д. Култарт	Red Bull	1:25,318	+2,687	16
19 Э. Дэвидсон	Honda	1:25,356	+2,725	36
20 М. Уэббер	Williams	1:25,500	+2,869	17
21 Дж. Мондини	MF1 Racing	1:25,586	+2,955	13
22 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:25,707	+3,076	16
23 С. Спид	Toro Rosso	1:25,755	+3,124	17
24 Н. Яни	Toro Rosso	1:25,878	+3,247	32
25 Р. Дорнбос	Red Bull	1:26,058	+3,427	21
26 Т. Сато	Super Aguri	1:26,118	+3,487	15
27 С. Ямамото	Super Aguri	1:26,705	+4,074	10
28	-	-	-	-
29	-	-	-	-



Победа в квалификации с преимуществом в 0,002 секунды – второй результат за 57-летнюю историю Ф1

1-я СЕССИЯ

На шестой минуте сессия остановлена: на стартовой прямой взорвалась задняя шина на Super Aguri Ямамото и нужно было очистить трассу от ошметков резины. Затем на последних минутах сессии на выходе из Roggia закрутило Red Bull Клинта, и одной из жертв этого происшествия оказался Марк Уэббер, не успевший улучшить свой результат из-за желтых флагов.

2-я СЕССИЯ

Масса показал лучшее время круга за весь уикенд (1:21,225). Оба гонщика BMW-Sauber попали в первую пятёрку, причем Кубица показал второй результат!

3-я СЕССИЯ

Михаэль Шумахер был близок к очередному поулу, но в последний момент его обошел Кими Райккёнен (всего на 0,002 с). Лопнула шина на Renault Фернандо Алонсо. По дороге в боксы испанец потерял часть элементов аэродинамики, а вернувшись на трассу, оказался перед Массой. И хотя расстояние между ними было приличное, судьи посчитали это нарушением (!) и аннулировали результаты трех лучших кругов, показанные Алонсо.

СУББОТА, ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 Ф. Масса	Ferrari	1:21,665	255,370 км/ч	11
2 Н. Хайдфельд	BMW-Sauber	1:22,052	+0,387	11
3 М. Шумахер	Ferrari	1:22,257	+0,592	18
4 Р. Кубица	BMW-Sauber	1:22,280	+0,615	18
5 Ф. Алонсо	Renault	1:22,371	+0,706	25
6 Дж. Физикелла	Renault	1:22,412	+0,747	13
7 К. Райккёнен	McLaren	1:22,682	+1,017	15
8 Р. Баррикелло	Honda	1:22,835	+1,170	14
9 П. де ла Роса	McLaren	1:22,915	+1,250	13
10 К. Клинтон	Red Bull	1:23,081	+1,416	8
11 Р. Шумахер	Toyota	1:23,244	+1,579	14
12 Дж. Баттон	Honda	1:23,295	+1,630	17
13 Н. Росберг	Williams	1:23,334	+1,669	12
14 Я. Трулли	Toyota	1:23,467	+1,802	16
15 Д. Култарт	Red Bull	1:23,536	+1,871	13
16 М. Уэббер	Williams	1:23,599	+1,934	15
17 С. Спид	Toro Rosso	1:23,659	+1,994	4
18 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:23,777	+2,112	15
19 К. Алберс	MF1 Racing	1:24,186	+2,521	16
20 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:24,541	+2,876	14
21 Т. Сато	Super Aguri	1:24,549	+2,884	12
22 С. Ямамото	Super Aguri	1:24,717	+3,052	19



C E 3 0 H 2 0 0 6



В сезоне-2006 и Фернандо Алонсо, и Джанкарло Физикелла финишировали в первой восьмерке в 13 из 15 Гран При. При этом испанец заработал на 51 очко больше, чем его итальянский напарник по Renault (108 против 57)

БРАЗИЛИЯ
ЯПОНИЯ
КИТАЙ
ИТАЛИЯ
ТУРЦИЯ
ВЕНГРИЯ
ГЕРМАНИЯ
США
ФРАНЦИЯ
КАНАДА
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ
МОЛДАВИЯ
ИСПАНИЯ
ЕВРОПА
САН-МАРИНО
АВСТРАЛИЯ
МАЛАЙЗИЯ
БАХРЕЙН

Фернандо Алонсо	1	2	1	2	2	1	1	1	1	5	2	5	C	2	C		
Джанкарло Физикелла	C	1	5	8	6	3	6	4	4	3	6	6	C	6	4		
Кими Райккёнен	3	C	2	5	4	5	C	3	3	C	5	3	C	C	2		
Хуан Пабло Монтойя	5	4	C	3	C	C	2	6	C	C	–	–	–	–	–		
Педро де ла Роса	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7	C	2	5	C		
Михаэль Шумахер	2	6	C	1	1	2	5	2	2	1	1	1	8	3	1		
Фелипе Масса	9	5	C	4	3	4	9	5	5	2	3	2	7	1	9		
Ральф Шумахер	14	8	3	9	C	C	8	C	C	C	4	9	6	7	15		
Ярно Трулли	16	9	C	C	9	10	17	11	6	4	C	7	12	9	7		
Марк Уэббер	6	C	C	6	C	9	C	C	12	C	C	C	C	10	10		
Нико Росберг	7	C	C	11	7	11	C	9	C	9	14	C	C	C	C		
Рубенс Баррикелло	15	10	7	10	5	7	4	10	C	6	C	C	4	8	6		
Дженсон Баттон	4	3	10	7	C	6	11	C	9	C	C	4	1	4	5		
Дэвид Култард	10	14	8	C	C	14	3	12	8	7	9	11	5	15	12		
Кристиан Клин	8	C	C	C	C	13	C	14	11	C	12	8	C	11	11		
Ник Хайдфельд	12	C	4	13	10	8	7	7	7	C	8	C	3	14	8		
Жак Вильнёв	C	7	6	12	8	12	14	8	C	C	11	C	–	–	–		
Роберт Кубица	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	ДК	12	3		
Тьяго Монтейру	17	13	C	16	12	16	15	16	14	C	C	ДК	9	C	C		
Кристиан Алберс	C	12	11	C	13	C	12	15	C	C	15	ДК	10	C	17		
Витантонио Лиуцци	11	11	C	14	C	15	10	13	13	8	13	10	C	C	14		
Скотт Спид	13	C	9	15	11	C	13	C	10	C	C	10	12	11	13	13	
Такума Сато	18	14	12	C	C	17	C	17	15	C	C	C	13	НК	16		
Юдзи Иде	C	C	13	C	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		
Франк Монтаньи	–	–	–	–	C	16	18	C	C	C	16	–	–	–	–		
Сакон Ямамото	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	C	C	C	C	C		

СТАТИСТИКА СЕЗОНА. ГОНЩИКИ (ПО ИТОГАМ 15 ЭТАПОВ)

	Гонок	П	ПП	БК	Под	ЛГ	ЛК	ЛД	КП	КЛ
Ф. Алонсо	15	6	5	3	11	1	1	1	928	416
Дж. Физикелла	15	1	1	–	3	1	1	1	869	44
К. Рьяйккёнен	15	–	3	3	6	1	1	1	698	54
Х.П. Монтойя	10	–	–	–	2	2	4	1	440	6
П. де ла Роса	3	–	–	–	1	2	4	2	220	–
М. Шумахер	15	6	4	6	11	1	1	1	929	317
Ф. Масса	15	1	1	2	5	1	1	1	898	83
Р. Шумахер	15	–	–	–	1	3	5	1	827	2
Я. Трулли	15	–	–	–	–	4	4	1	794	2
М. Уэббер	15	–	–	–	–	6	2	1	573	3
Н. Росберг	15	–	–	1	–	7	3	5	555	–
Р. Баррикелло	15	–	–	–	–	4	3	2	793	–
Дж. Баттон	15	1	1	–	2	1	1	1	791	25
Д. Култард	15	–	–	–	1	3	7	3	827	–
К. Клин	15	–	–	–	–	8	8	4	655	–
Н. Хайдфельд	15	–	–	–	1	3	3	2	809	–
Ж. Вильнёв	12	–	–	–	–	6	6	5	646	–
Р. Кубица	3	–	–	–	1	3	6	1	179	5
Т. Монтейру	15	–	–	–	–	9	15	9	726	–
К. Алберс	15	–	–	–	–	10	14	9	688	–
В. Лиuzzi	15	–	–	–	–	8	12	5	772	–
С. Спид	15	–	–	–	–	9	12	7	778	–
Т. Сато	15	–	–	–	–	12	17	11	680	–
Ю. Иде	4	–	–	–	–	13	18	13	145	–
Ф. Монтаньи	7	–	–	–	–	16	19	16	240	–
С. Ямамото	4	–	–	–	–	–	20	13	42	–

ДУЭЛИ В КВАЛИФИКАЦИЯХ

Фернандо Алонсо	9:6	Джанкарло Физикелла
Кими Райккёнен	7:3	Хуан Пабло Монтойя
Кими Райккёнен	5:0	Педро дела Роза
Михаэль Шумахер	12:3	Фелипе Масса
Ральф Шумахер	7:8	Ярно Трулли
Марк Уэббер	11:4	Нико Росберг
Рубен Баррикелло	7:8	Дженсон Баттон
Дэвид Култард	9:6	Кристиан Клин
Ник Хайдфельд	5:7	Жак Вильнёв
Ник Хайдфельд	2:1	Роберт Кубица
Тьяго Монтейру	7:8	Кристиан Алберс
Витантонио Лиуцци	10:5	Скотт Спид
Такума Сато	4:0	Юдзи Иде
Такума Сато	5:2	Франк Монтаньи
Такума Сато	3:1	Сакон Ямамото

СТАТИСТИКА СЕЗОНА. КОМАНДЫ (ПО ИТОГАМ 15 ЭТАПОВ)

	Гонки	П	ПП	БК	Под	ЛГ	ЛК	ЛД	КП	КЛ
Renault	30	7	6	3	14	1	1	1	1797	460
McLaren	30	–	3	3	9	2	1	1	1358	60
Ferrari	30	7	5	8	16	1	1	1	1827	400
Toyota	30	–	–	–	1	3	4	1	1621	4
Williams	30	–	–	1	–	6	2	1	1128	3
Honda	30	1	1	–	2	1	1	1	1584	25
Red Bull	30	–	–	–	1	3	7	3	1482	–
BMW-Sauber	30	–	–	–	2	3	3	1	1634	5
MF1 Racing	30	–	–	–	–	9	14	9	1414	–
Toro Rosso	30	–	–	–	–	8	12	5	1550	–
Super Aguri	30	–	–	–	–	12	17	11	1107	–

Гран При КИТАЯ



Чемпионат мира FIA Формулы 1

16-й этап ШАНХАЙ, 01.10.06



ГОНКА ДЛИННАЯ И ЖАРКАЯ

МЕСТО КРАСИВЕЙШЕЕ

ТРАССА ОДНА ТРАЕКТОРИЯ

ЭТАП ЭКЗОТИЧЕСКИЙ



Китай – самая шумная, яркая и помпезная остановка в современном календаре Ф1



Да, это центр Шанхая: город предлагает туристам массу интересного



В 2006-м Алонсо праздновал успех, а Шуми был повержен. Но за год все могло измениться



ГЛАЗАМИ ГОНЩИКА
ТЯГО МОНТЕЙРУ

Широкая, пыльная и непростая

Я с нетерпением жду трех выездных Гран При на финише сезона. Все лето команда прогрессировала и, похоже, вышла на хорошую позицию для атаки. В начале сезона-2006 всех в MF1 Racing выбивало из равновесия заметное отставание от лидеров, но всем очевидно, как много мы добились – теперь я постоянно прохожу во вторую часть квалификации, что позитивно сказывается на настрое всей команды.

Трассу в Шанхае не назовешь простой. Выучить конфигурацию несложно, но вот поддерживать по-настоящему высокий темп и атаковать на пределе – совсем другое дело. Она чем-то похожа на Сепанг: настолько широкая, что приходится потрудиться, отыскивая ориентиры и метки в поворотах. Здесь также не хватает сцепления, ведь автодром используется относительно редко – и в начале уикенда асфальт ужасно пыльный.

Первый поворот весьма интересен. Приближаясь к нему, видишь трассу и асфальтовую зону безопасности – и все. Если машина настроена неверно, попытка вернуть ее в поворот ничего не даст. Недостаточная поворачиваемость может преследовать тебя здесь на протяжении всего уикенда.

А вот остальная часть круга строится по схеме «прицелься и виляй», что на столь новой трассе огорчает. Это довольно техничный отрезок, но захватывающих дух скоростных виражей здесь нет. Зато на извилистом начальном отрезке – до профилированного поворота – приходится просто наизнанку выворачиваться. Правда, длинная прямая дает возможность передохнуть перед тем, как снова начать крутить руль.

Здесь не хватает сцепления, ведь трасса используется относительно редко

Сам же Шанхай – удивительный город. Я попытаюсь выкроить свободное время, чтобы смыться с трассы и осмотреть его. Но все дело портят пробки. В копите машины Ф1 на скорости 300 км/ч мне спокойнее, чем в утреннем городском потоке на 50 км/ч.

Гран При Китая
29 сентября – 1 октября 2006 года

Длина круга 5,451 км

Дистанция гонки 305,066 км (56 кругов)

Победитель-2005 Фернандо Алонсо (Renault)

Рекорд круга в гонке 1:32,238*

Михаэль Шумахер (Ferrari), 2004

Расписание уикенда (время московское)

Пятничные тренировки, две часовые сессии

07:00–08:00, 10:00–11:00

Субботняя тренировка 07:00–08:00

Квалификация 10:00

Гонка 10:00



* Данные для моторов V10

Последите за... первым поворотом, где легко ошибиться; пара Renault (внизу) лидирует в 2005-м



Фернандо Алонсо	-	-	-	-	-	6	4	1	1
Джанкарло Физикелла	-	-	-	-	-	7	7	2	4
Кими Райккёнен	-	-	-	-	-	2	3	3	2
Педро де ла Роза	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Михаэль Шумахер	-	-	-	-	-	20	12	6	С
Фелипе Масса	-	-	-	-	-	4	8	11	6
Ральф Шумахер	-	-	-	-	-	5	С	9	3
Ярно Трулли	-	-	-	-	-	-	-	12	15
Марк Уэббер	-	-	-	-	-	11	10	10	7
Нико Росберг	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Рубенс Баррикелло	-	-	-	-	-	1	1	8	12
Дженсон Баттон	-	-	-	-	-	3	2	4	8
Дэвид Култард	-	-	-	-	-	9	9	7	9
Роберт Дорнбос	-	-	-	-	-	-	-	20	14
Ник Хайдфельд	-	-	-	-	-	14	13	-	-
Роберт Кубица	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тьяго Монтейру	-	-	-	-	-	-	-	19	11
Кристиан Алберс	-	-	-	-	-	-	-	18	16
Витантонио Лиуцци	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Скотт Спид	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Такума Сато	-	-	-	-	-	18	6	17	С
Сакон Ямамото	-	-	-	-	-	-	-	-	-
С - Сход	-	-	-	-	-	-	-	-	-



- 1 Фернандо Алонсо**
Renault R25 1 ч 39:53,618
(183,234 км/ч)
- 2 Кими Райккёнен**
McLaren-Mercedes MP4-20 +4,015
- 3 Ральф Шумахер**
Toyota TF105B +25,376
- 4 Джанкарло Физикелла**
Renault R25 +26,114
- 5 Кристиан Клин**
Red Bull-Cosworth RB1 +31,839
- 6 Фелипе Масса**
Sauber-Petronas C24 +36,400
- 7 Марк Уэббер**
Williams-BMW FW27 +36,842
- 8 Дженсон Баттон**
B.A.R.-Honda 007 +41,249

Marlboro British and Prix



22 года спустя

История Гран При Китая совсем коротка и потому вся как на ладони. Тем не менее за два минувших года в нее уже вписано несколько знаменательных строк. В частности, прошлогодняя гонка, подведшая черту самому насыщенному чемпионату в 56-летней истории Ф1, принесла первый Кубок конструкторов команде Renault. К этому успеху французы шли долго, причем однажды заветный трофей в самый последний момент буквально ускользнул у них из рук. Было это в начале 80-х.

Сезон-82 тогдашний лидер Renault Ален Прост начал с двух побед, затем почин подхватил его напарник Рене Арну, но целая череда поломок не позволила команде из Вири-Шатийон подняться выше третьего места по итогам года. Впрочем, от победившей Ferrari французы отстали всего на 12 очков. Именно поэтому с чемпионатом-83 они связывали серьезные надежды.

Противоборство Renault и Ferrari продолжалось с первой и до последней гонки – вперед выходили то красные, то желто-черные. Прост четырежды поднимался на вершину подиума и во второй половине сезона уверенно лидировал в споре пилотов. Renault RE40, созданная Мишелем Тетю, – первое углепластиковое шасси в истории команды – отличалась, не в пример предшественнице, завидной надежностью. Одним словом, ситуация благоволила французам, и за несколько гонок до конца сезона ничто не предвещало бури.

Но завершение чемпионата получилось совсем не таким, как рассчитывали в команде. Ален не мог угнаться за раскатившимся Нельсоном Пике из Brabham, его молодому напарнику Эдди Чиверу также не доставало скорости – а вдобавок и стабильности. В итоге к решающей гонке Renault подошла в качестве догоняющей. В главном офисе французского автоконцерна от команды ждали только победы, причем не считали заторным регулярно напоминать об этом. Прост, выведенный из себя подобным давлением, спалил мотор к середине дистанции, а через два дня ушел к Рону Деннису. Команда так и осталась на второй строчке Кубка конструкторов – и следующего шанса пришлось ждать 22 года. Вплоть до ГП Китая-2005.

ЧТО БУДЕТ



Китай: кому-то не повезет

Если Михаэль Шумахер сохранит догонки в Китае шансы на титул, он, вероятно, будет полон неприятных предчувствий, входя в пaddock утром четверга. На некоторых гонках он давно заполучил постоянный пропуск на вершину подиума, но здесь в его активе ни одного очка. F1 совершает в Шанхай уже третий визит, и по какой-то причине это кольцо удручает семикратного чемпиона.

На огромной главной трибуне, вмещающей 29 тысяч человек, преобладают красный и золотой – цвета, символизирующие для китайцев удачу и мощь. Ничего этого не было у Шумахера.



ра в 2004-м: он провалил квалификацию, а в гонке допустил просто детскую ошибку. Годом позже он удостоился выговора за столкновение с Кристианом Алберсом и не закончил гонку.

Ирония состоит в том, что Шанхай должен очень подходить стилю Шуми, в особенности – послестартовая улитка, где длинный правый поворот переходит в узкий левый, расположенный на спуске. Здесь крайне важен верный баланс, позволяющий гонщику тормозить по ходу поворота, почти не теряя скорости.

Машины будут нагружены аэродинамически, даже несмотря на длинную прямую, ведущую к предпоследнему повороту. Все дело в том, что первая половина кольца изобилует быстрыми виражами, включая поворот, выводящий на эту прямую.

Год назад Китай закрывал сезон, но теперь это не так. В 56-круговой гонке лучше избегать излишнего риска, ведь через неделю последует этап в Японии. Но в любом случае Шумахеру стоит забыть о былом, чтобы одолеть Алонсо на трассе.

Морис Хэмилтон



ПОСЕТИТЕ HILTONRACING.COM

ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ ФОРМУЛЫ 1, НОВОСТИ ОТ McLAREN MERCEDES И ОТЛИЧНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ HILTON

Гран При ЯПОНИИ

Чемпионат мира FIA Формулы 1

17-й этап СУЗУКА, 08.10.06



ГОНКА
НАСТОЯЩЕЕ ИСПЫТАНИЕ

МЕСТО
ПОЧТИ ГЛУБИНКА

ТРАССА
БЛАГОВОЛИТ ХРАБРЫМ

ЭТАП
КАРТЫ НА СТОЛ



В 2005-м Алонсо давил на Шумахера, пока не вышел вперед в повороте 130R



Поселились в Йокаити? Почему бы не сделать остановку по пути на ГП?



Кими (слева) великолепно провел прошлогоднюю гонку, Джанкарло стал вторым



ГЛАЗАМИ ГОНЩИКА:
ТЯГО МОНТЕЙРУ

Добро пожаловать на лучшую трассу сезона

Поездка в Японию – это всегда культурный шок для большей части паaddocka. Для нас, европейцев, все выглядит словно уменьшенным: машины, дома, улицы – все кажется настолько непривычным, что чувствуешь себя не в своей тарелке. Да и погода здесь странная: яркое солнце – и оно мгновенно может смениться унылой серостью.

Но все это ерунда. Сам автодром – просто фантастическое место! В нынешнем календаре нет ГП Бельгии, поэтому лучшей трассой сезона можно, пожалуй, назвать именно Сузуку. Как и в Спа, здесь в цене смелость и полная самоотдача. К тому же ты получаешь огромное удовольствие, когда твоя машина «струится» из поворота в поворот.

Здесь нужны крепкие нервы. В конце стартовой прямой резко бьешь по педали тормоза, начинаешь понижать передачи, подходишь ко второму повороту, и концентрируешься на балансе машины при прохождении эсок.

Двойной Degner весьма техничен: первая часть быстрая, и нужно очень точно выйти на апекс, так как трасса сужается к выходу. Вторая часть требует еще большего внимания: нацеливаешь правое переднее колесо за бордюр и смотришь, что за этим последует.

Поворот Spoon (Ложка) воздает за усилия сторицей. Ты не видишь апекс, входя в вираж, и можно рассчитывать лишь на свои ощущения и на систему контроля тяги. Задняя прямая заканчивается поворотом 130R, который по-прежнему завораживает. Ключевую роль играет большая кочка в самой его вершине. Именно здесь, больше чем где-либо, машина норовит вырваться из-под контроля. К счастью, зоны безопасности в этом месте достаточно велики.

“ В отсутствие Спа
лучшей трассой сезона
можно, пожалуй,
назвать именно Сузуку ”

На фоне всего этого финальная эска кажется просто смешной. Нужно лишь проявить терпение и вовремя нажать газ – очень хочется сделать это пораньше, преодолеть последний поворот и уйти на новый круг.

Гран При Японии 6–8 октября 2006 года

Длина круга 5,807 км

Дистанция гонки 307,573 км (53 круга)

Победитель-2005 Кими Раяккёнен (McLaren)

Рекорд круга в гонке 1:31,540

Кими Раяккёнен (McLaren), 2005

Расписание уикенда (время московское)

Пятничные тренировки, две часовые сессии

06:00–07:00, 09:00–10:00

Субботняя тренировка 06:00–07:00

Квалификация 09:00

Гонка 09:00



*Данные для моторов V10

Последите за... поворотом 130R – чертовски быстрым даже сейчас, после его реконструкции



СТАТИСТИКА

	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987
Фернандо Алонсо	18	11	-	5	С	11	5	16	3												
Джанкарло Физикелла	6	17	8	С	16	С	7	8	3	2											
Кими Райккёнен	12	С	4	3	8	2	12	6	17	1											
Педро де ла Роса	16	С	17	С	-	-	-	-	-	-											
Михаэль Шумахер	1	1	1	1	14	8	1	1	14	7											
Фелипе Масса	-	-	15	С	-	-	19	9	10	10											
Ральф Шумахер	3	6	5	11	20	12	2	2	1	8											
Ярно Трулли	8	8	11	С	19	5	6	11	19	С											
Марк Уэббер	-	-	19	10	6	11	3	С	7	4											
Нико Росберг	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											
Рубенс Баррикелло	4	5	2	2	1	1	15	С	9	12											
Дженсон Баттон	9	7	10	6	9	4	5	3	2	5											
Дэвид Култард	7	3	3	С	7	3	8	С	6	6											
Роберт Дорнбос	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	14										
Ник Хайдфельд	10	9	12	7	11	9	16	13	-	-											
Роберт Кубица	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											
Тьяго Монтейру	-	-	-	-	-	-	-	-	20	14											
Кристиан Алберс	-	-	-	-	-	-	-	-	13	17											
Витантонио Лиуцци	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											
Скотт Спид	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											
Такума Сато	-	-	7	5	13	6	4	4	5	ДК											
Сакон Ямамото	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											

С - Сход; ДК - Дисквалифицирован



Призеры-2005

- 1 Кими Райккёнен**
McLaren-Mercedes MP4-20
1 ч 29:02,212 (207,266 км/ч)
- 2 Джанкарло Физикелла**
Renault R25 +1,633
- 3 Фернандо Алонсо**
Renault R25 +17,456
- 4 Марк Уэббер**
Williams-BMW FW27 +22,274
- 5 Дженсон Баттон**
B.A.R-Honda 007 +29,507
- 6 Дэвид Култард**
Red Bull-Cosworth RB1 +31,601
- 7 Михаэль Шумахер**
Ferrari F2005 +33,879
- 8 Ральф Шумахер**
Toyota TF105B +49,548

ПО ДОРОГЕ ВОСПОМИНАНИИ



Minardi M192
Lamborghini под
управлением
Кристиана
Фиттипальди

Яблочко от яблони...

Блистательно начавшаяся в Формуле 1 карьера Эмерсона Фиттипальди резко пошла на спад после его перехода из McLaren в «бразильскую национальную команду» Copersucar, где молодой чемпион быстро превратился в заведомо задних рядов и в 34 года завершил выступления в Гран При. Вилсон Фиттипальди, брат Эмерсона, и вовсе звезд с неба не хватал и в 38 проведенных гонках заработал лишь 3 очка. Поэтому, когда в конце 80-х юный Кристиан Фиттипальди приехал в Европу, чтобы продолжить семейное дело, многих занимал вопрос: будет ли он столь же быстр, как дядя Эмо, или, подобно своему отцу, останется лишь обладателем знаменитой фамилии?

Заняв четвертое место в британском первенстве Ф3, юный бразилец перебрался в Ф3000 и с первой же попытки стал чемпионом в составе команды Pacific Racing (среди его соперников были Дэймон Хилл и Хайнц-Харальд Френтцен). Разумеется, такой результат гарантировал 21-летнему гонщику место в Формуле 1, благо их (мест) было тогда не в пример больше, чем в наши дни. Сезон-1992 Кристиан начал в команде Minardi.

В квалификации дебютного Гран При Фиттипальди-младший показал 20-й результат – ничего выдающегося, но дядя Эмо в 70-м был лишь 21-м. На этом, впрочем, параллели и заканчиваются. За первую половину сезона бразильский «наследник» лишь раз финишировал в первой десятке. Его дядя на таком же этапе карьеры уже имел в своем активе победу и два третьих места. Ну а Кристиан угодил в серьезную аварию на тренировке перед ГП Франции и получил смещение пятого позвонка. Он пропустил три гонки и вернулся за руль в Бельгии, но не прошел квалификацию.

Блеснуть бразильцу удалось лишь под занавес чемпионата, на японской Сузуке. Лучшая в сезоне позиция на старте (12-я) в сочетании с его безошибочной ездой и парой сходов в группе лидеров принесли Кристиану шестое место на финише – и первое очко в Ф1. Но к этому времени уже стало ясно, что слава знаменитого дяди ему, к сожалению, не грозит...

ЧТО БУДЕТ



Давайте сохраним Сузуку!

Сузука принимает ГП Японии с 1987 года, но после решения о переносе гонки на принадлежащее Toyota кольцо в Фудзи будущее трассы под вопросом. Сузукой владеет Honda, и будет очень обидно, если из-за противостояния двух автогигантов Ф1 потеряет такой замечательный автодром.

Сузука многолика, и для гонщиков она – серьезнейший вызов. Это самая протяженная трасса в лишившемся Спа календаре-2006, и каждый дюйм кольца, не считая разве что туповатой эски Casio, подчеркивает его исключительность, разнообразие и сложность.



Уэббер сумел квалифицироваться седьмым, хотя и попал под дождь на быстром круге

Добавим дождя по вкусу – и превосходная гонка готова. Год назад заморосило во время однокруговой квалификации, и большинство лидеров оказались в задней части поля. Гонка стала одной из лучших в сезоне, ибо пилотам пришлось демонстрировать все свое умение и способности на трассе, вознаграждающей смелость, но не прощающей безрассудства.

Сухой/сырой асфальт также скажет на шинном вопросе. Даже без дождя этот аспект крайне важен, так как здесь, на абразивном полотне, резина изнашивается невероятно быстро. В настройках предстоит искать компромисс между прижимной силой, необходимой в нескольких быстрых поворотах, и скоростью на прямых, которые ведут к традиционным местам обгонов.

На Сузуке будет о чем задуматься. И это здорово, поскольку позволит растянуть удовольствие от пребывания на трассе, которой Ф1 может лишиться, если японская гонка получит постоянную прописку в другом месте.
Морис Хэмилтон



ПОСЕТИТЕ HILTONRACING.COM

ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ ФОРМУЛЫ 1, НОВОСТИ ОТ McLAREN MERCEDES И ОТЛИЧНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ HILTON

Гран При БРАЗИЛИИ

Чемпионат мира FIA Формулы 1

18-й этап

ИНТЕРЛАГОС, 22.10.06

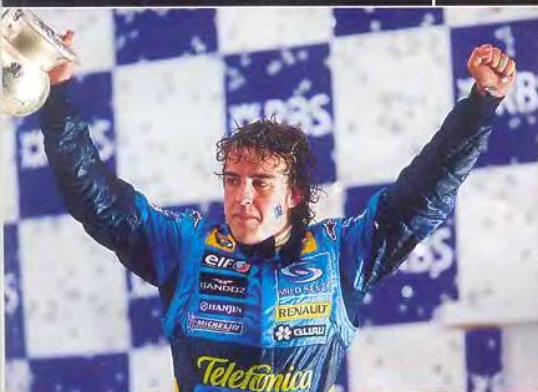


ГОНКА УТОМИТЕЛЬНАЯ

МЕСТО ПРЕКРАСНЫЙ ХАОС

ТРАССА ПРОТИВ ЧАСОВОЙ

ЭТАП ГРАНД-ФИНАЛ



В Бразилии Фернандо финишировал третьим, но получил главный приз – титул



В Сан-Паулу – крупнейшем городе южного полушария – живут 11 млн человек



Победить в Бразилии больше других мечтает невезучий Баррикелло – это будет уже 14-я попытка



ГЛАЗАМИ ГОНЩИКА:
ТЬЯГО МОНТЕЙРУ

Отличная трасса и безумные фанаты

Именно в Бразилии год назад я в первый и единственный раз не смог добраться до финиша. Этот этап был 17-м из 19 – и стал главным разочарованием. До этого момента казалось, что я смогу пройти первый сезон в Ф1 без сходов. Никогда прежде новичкам не удавалось такое, но у мотора, к сожалению, было свое мнение...

Мне по душе Интерлагос. Он из тех автодромов, который позволяет улучшать результат по ходу всего уикенда, отыгрывая доли секунды в самых невероятных местах. То же самое и с Сузукой – если ты нацелен на это, то можешь проходить круг все быстрее и быстрее.

Пролетая по идущей вниз стартовой прямой, ты ощущаешь себя карликом рядом с переполненной главной трибуной, на которой орут, веселятся и размахивают чем попало сумасшедшие бразильцы. Это одно из редких мест, где болельщики сидят у самой трассы.

Первый поворот – не подарок: на спуске, наполовину слепой и огорожен бетоном. Найти апекс не так-то просто. Но зато можно обгонять, а если верно отыскать точку торможения, то остаток связки проходится, словно по рельсам. Когда ты вылетаешь из поворота, а соперник остается позади – ощущения великолепные.

На «американских горках» второго сектора главное – вход в повороты и тяга. Если с каким-то из этих компонентов есть проблемы, не стоит даже думать о результате. Передохнуть можно лишь после выхода из расположенного на спуске левого Mergulho – здесь обратный уклон и машина ненавязчиво пытается выйти из-под контроля.

Финальный поворот до обидного узок, трасса расширяется лишь на подъеме к финишной линии. Поиск настроек – это всегда рискованный выбор между уровнем прижимной силы и мощностью мотора. Но на этом крутом подъеме ты никогда не ощущаешь, что скорость достаточно высока.

Если со входом в повороты и тягой есть проблемы, не стоит даже думать о результате

Гран При Бразилии 20–22 октября 2006 года

Длина круга 4,309 км

Дистанция гонки 305,909 км (71 круг)

Победитель-2005 Хуан Пабло Монтойя (McLaren)

Рекорд круга в гонке 1:11,473*

Хуан Пабло Монтойя (Williams), 2004

Расписание уикенда (время московское)

Пятничные тренировки, две сессии по часу

17:00–18:00, 20:00–21:00

Субботняя тренировка 17:00–18:00

Квалификация 20:00

Гонка 20:00 (время московское)



* Данные для моторов V10



Последите за... эской Сенны: широкие зоны безопасности так и провоцируют обгоны

СТАТИСТИКА

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	КБАЛ	КБАЛ	КБАЛ	КБАЛ	КБАЛ	КБАЛ	КБАЛ	КБАЛ	КБАЛ	КБАЛ
Фернандо Алонсо	19	C	-	-	10	3	8	4	1	3
Джанкарло Физикелла	18	6	14	C	8	1	10	9	3	5
Кими Рййккёнен	10	C	5	12	4	2	3	2	5	2
Педро де ла Роса	-	-	11	8	-	-	-	-	-	-
Михаэль Шумахер	1	2	2	1	7	C	18	7	7	4
Фелипе Масса	-	-	12	C	-	-	4	8	8	11
Ральф Шумахер	2	2	3	2	6	7	7	5	10	8
Ярно Трулли	7	5	6	C	5	8	9	12	18	13
Марк Уэббер	-	-	20	11	3	9	11	C	13	HK
Нико Росберг	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Рубенс Баррикелло	6	C	8	C	1	C	1	3	9	6
Дженсон Баттон	20	10	7	4	11	C	5	C	4	7
Дэвид Култард	5	1	4	3	2	4	12	11	15	C
Роберт Дорнбос	-	-	-	-	-	-	-	-	18	C
Ник Хайдфельд	9	3	9	C	12	C	16	C	-	-
Роберт Кубица	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тьяго Монтейру	-	-	-	-	-	-	-	-	12	C
Кристиан Алберс	-	-	-	-	-	-	-	-	17	14
Витантонио Лиуцци	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Скотт Спид	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Такума Сато	-	-	19	9	-	-	6	6	19	10
Сакон Ямамото	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

С – Сход; HK – Не классифицирован

C – Сход; HK – Не классифицирован



Призеры-2005

1 Хуан Пабло Монтойя

McLaren-Mercedes MP4-20
1 ч 29:20,574 (205,439 км/ч)

2 Кими Ряйккёнен

McLaren-Mercedes MP4-20 +2,527

3 Фернандо Алонсо

Renault R25 +24,840

4 Михаэль Шумахер

Ferrari F2005 +35,668

5 Джанкарло Физикелла

Renault R25 +40,218

6 Рубенс Баррикелло

Ferrari F2005 +1:09,173

7 Дженсон Баттон

B.A.R.-Honda 007 -1 круг

8 Ральф Шумахер

Toyota TF105 -1 круг

ПО ДОРОГЕ ВОСПОМИНАНИЙ



Дерек Уорик
на Renault RE50.
Хоккенхайм-1984

Упущенный шанс

В начале 80-х самым перспективным молодым гонщиком в Британии считался Дерек Уорик. Он победил в Формуле 3 Нельсона Пике, стал вице-чемпионом Ф2, и его шансы на успешное продолжение гоночной карьеры и в паддоке Ф1, и в лондонских пабах котиrowались гораздо выше, чем, скажем, перспективны Найджела Мэнселла.

Правда, проявить себя в Больших призах Дереку оказалось непросто. Три первых сезона он провел за Toleman, машины которой категорически отказывались ехать быстро и досаждали регулярными поломками. Но перед сезоном-1984 британца пригласили в Renault на место ушедшего Алена Проста. Это было уже совсем другое дело.

Когда в конце марта чемпионат стартовал на бразильском автодроме «Жакарпауга», Уорик по итогам квалификации был третьим, а в первый поворот даже вошел вторым. Но вскоре на него всерьез наслел Ники Лауда из McLaren. После контактной – в прямом смысле слова, ибо соперники чувствительно ударились колесами, – борьбы опытный австриец вышел вперед. Затем начались проблемы у соперников Дерек. Закрутило Ferrari Микеле Альборето, Лауду подвела электросистема, а его напарник Прост застрял на пит-стопе. И на 39-м круге Уорик впервые в карьере возглавил гонку и уверенно помчался к своей первой победе. Увы – подвеска, поврежденная в начале гонки, не выдержала всех тягот ухабистого бразильского асфальта и развалилась за 9 кругов до финиша, отправив гонщика Renault на обочину.

В том сезоне Дерек 5 раз поднимался на пьедестал, по итогам чемпионата занял 7-е место, заработав 23 очка, но вот еще раз выйти в лидеры гонки ему уже не удалось. В конце 84-го Уорика пригласили в Williams, но он, взвесив все «за» и «против», предпочел остаться в Renault – и место в команде сэра Фрэнка досталось другому британцу, хотя тот и котиrowался несколько ниже, чем Дерек. Звали его Найджел Мэнселл.

Александр Кабановский

ЧТО БУДЕТ



Последняя битва Michelin

Для Michelin это будет последняя гонка, а значит, французы приложат все усилия, чтобы завершить свою выдающуюся эру в Ф1 на высокой ноте – то есть победить. Легко сказать – но непросто сделать.

На Интерлагосе в ходу мягкая резина, но если температура опустится ниже обычной (год назад гонка проходила при +24°C), то зернение передних шин станет существенным фактором. Что же до задних, то обилие медленных поворотов требует хорошего разгона на выходе из них, и перегрев может вызвать проблемы (особенно это касается левого заднего колеса, подверженного пробуксовке). Ведь Интерлагос – одна из всего лишь трех трасс в нынешнем календаре, кото-

рые закручены против часовой стрелки, и левых поворотов, где эта шина не загружена, здесь больше.

Год назад чемпион определился именно в Бразилии, хотя до конца сезона оставались еще две гонки. В этом сезоне Интерлагос закрывает календарь, но все опять может решиться здесь. Так или иначе, преодолеть дистанцию гонки будет непросто, ведь из-за интересной конфигурации она кажется гораздо более длинной. Восемь из 12 поворотов собраны на втором секторе – один сложнее другого. Именно здесь ближе к финишу гонки накапливается усталость.

Как и многие другие трассы, Интерлагос требует эффективного компромисса в настройках: машина должна одинаково хорошо работать и в быстрых, и в медленных виражах. Ключевым здесь считается последний отрезок, где на длинном подъеме к линии финиша нужна скорость. Зона торможения перед первым поворотом – единственное место, где можно обогнать, и в прошлом здесь происходило много интересного. Так что ждем дыма из-под колес – Michelin предстоит оставить свой след.

Морис Хэмилтон



Гонка-2005 прошла колесо в колесо, Кими (вверху) уступил Монтойе самую малость



ПОСЕТИТЕ HILTONRACING.COM

ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ ФОРМУЛЫ 1, НОВОСТИ ОТ McLAREN MERCEDES И ОТЛИЧНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ HILTON



Как на духу...

Слово Эдди Джордану

Тут уже много говорилось об отставке Михаэля, но я тоже хочу внести свою лепту. Он — самый быстрый гонщик, какого знала Ф1, и никто никогда не производил на Jordan более сильного впечатления, чем Михаэль на своих первых тестах в Силверстоуне 15 лет назад. Как ни странно, но, выступая в немецкой Ф3 и в спортпрототипах, он не слишком блистал, и я пригласил его не только потому, что он был быстр, но, что более важно, потому, что он мог платить. Однако, как мы все теперь знаем, мне повезло, и он оказался настоящей сенсацией.

Итак, почему же он объявил об отставке еще до того, как выиграл свой восьмой титул? Его ли это решение? Не уверен. С одной стороны, момент выбран удачный: после победы в Монце, на глазах у тифози и Монтедземоло. С другой — более чем странно, что он объявил о своем будущем сразу после гонки, за три Гран При до конца сезона, отставая на 2 очка от лидера чемпионата. Речи его были обдуманными, но эмоциональными, и, хотя он должен был прийти к этому решению самостоятельно, по-моему, ему все же «помогли». Я даже полагаю, что в последнее время Скудерия на него давила, подталкивая к уходу.

Сейчас уже ясно, что Кими подписал контракт давно, и если бы Михаэль остал-

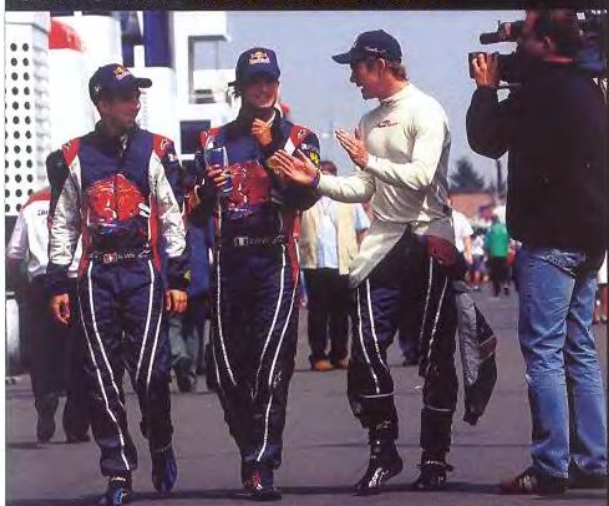
ся, Ferrari пришлось бы выставить Массу. Но я знаю, что Михаэлю нравится Фелипе, и команда, кстати, тоже не хотела его терять. Массу, менеджером которого является сын Жана Тодта, уже успел полюбить команда больше, чем Рубенс за все годы его выступлений за Маранелло. Я, например, задавался вопросом: если бы на месте Массы был Рубенс, ему позволили бы выиграть в Турции?

«Вообще-то Михаэль должен был принять это решение сам, но я думаю, что ему «помогли»»

А ведь еще уходит Рори Бёрн, и Росс Брон, подозреваю, тоже. Поскольку команда, которую Михаэль так трепетно собирал, уже почти разбежалась, он осознал, что теряет свое некогда доминирующее положение. После 20-летнего ожидания Ferrari пережила «золотой век», но очевидно, что в ее будущем нет места Брону, Бёрну — и Шумахеру.

Да, кстати, Фрэнк: ты уже купил билет на токийский рейс? Держи нас в курсе!..

ФОТОФИНИШ РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ



Увы, привести слова Скотта Спида нам не позволяет воспитание, но вы и сами можете все узнать, если заглянете на www.youtube.com

Преемник Михаэля Шумахера Чего Кими добьется в Ferrari после пяти лет в McLaren?

Не пропустите!
В продаже с 31 октября



ОТ НАШЕГО ВНЕДРЕННОГО АГЕНТА

Дорогой Кими!

Итак, новость, о которой все знали уже давно, практически свершилась. Скоро ты сдашь свой белый комбинезон на склад McLaren и следом за Массой встанешь в очередь в костюмерной в Маранелло, где на 2007 год тебе выдадут ярко-красный прикид. Последние 12 месяцев я подозревал, что ты планируешь этот маневр, поэтому слегка удивлен, что Рон упустил славную возможность умыть Ferrari: ему надо было объявить о том, что ты уходишь, за 24 часа до появления короткого сообщения пресс-службы Скудерии, подтверждавшего, что Шуми собирается на покой.

Надо признать, что твои пять сезонов в McLaren, мягко говоря, были сплошной чередой расстройств и неудач. Последняя твоя машина оказалась чересчур хрупкой, хотя въехать в зад Лиuzzi в Будапеште из-за того, что ты менял диски в своем CD-плеере, было явной ошибкой. И вся эта бодяга, которую я читал в пресс-релизе McLaren, будто Тонио потом приходил извиняться, как-то не учитывает простого факта, что в реальной жизни всегда виноват тот, кто врезался сзади.

Но что принесет тебе твое новое итальянское будущее? Можно не сомневаться: машину тебе дадут быструю и надежную, однако уровень ожиданий при этом будет просто космический. Не завидую, ибо тебя все время будут сравнивать с Михаэлем. И берегись итальянской прессы, которую хлебом не корми — дай посплетничать. О каждом твоём шаге будут писать на первых полосах газет, поэтому мой тебе совет: на столах в ночных клубах Рима лучше не танцевать, а то окажешься, как твой дружок Мика Сало, за рулем Ferrari GT на местных деревенских покатушках быстрее, чем успеешь произнести: «Финны нынче уже совсем не те, что раньше».

Ну что, старина, на посошок?

Доброжелатель