

ВСЕ О ЧЕМПИОНАТЕ-2006: ВОТ ТАК ЭТО БЫЛО...

Алонсо коронован вновь, но Шуми был великолепен

Подробный анализ, оценки, новости, мнения, результаты



МИРОВОЙ БЕСТСЕЛЛЕР О ФОРМУЛЕ 1

РУССКАЯ РЕДАКЦИЯ F1 RACING

F1 RACING

НОЯБРЬ 2006 WWW.F1RACING.RU

НАШ ОПРОС
**ПОЧЕМУ
РОССИЯ
НЕ ПОВЕРИЛА
В MIDLAND?**

Послесловие
доктора
Коллеса

ПОЧЕРК ГЕНИЯ

9 ГОНОК,
КОТОРЫЕ
СТАЛИ
ЛЕГЕНДОЙ

Оцениваем
лучшие Гран При
Михаэля

**БОЛЬШОЙ
ВОПРОС
СМОГУТ ЛИ
В FERRARI
ОБУЗДАТЬ**

**ДЭВИД
КУЛТАРД
АТАКУЕТ
МАКСА
МОСЛИ**

«Нашу песню
не задушишь,
не убьешь!»

КИМИ?

**Он быстр? Да. Агрессивен? Иногда.
Но одно ясно: он вам не Шумахер**



ITC PUBLISHING

МИРОВОЙ ЛИДЕР
СРЕДИ ЖУРНАЛОВ О ФОРМУЛЕ 1

РЕДАКЦИЯ

главный редактор
Андрей Ларинин

выпускающий редактор
Андрей Лось

редактор
Александр Кабановский

переводчик
Анна Гидаспова

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

технический редактор
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

Кими — это вам не Шумахер!

Вот и все, эра Шумахера завершена. Михаэлю не удалось покинуть Формулу 1 восьмикратным чемпионом, но свою последнюю гонку он провел так, словно хотел навсегда остаться в памяти болельщиков тем несгибаемым и сверхбыстрым гонщиком, каким мы видели его в Интерлагосе.

И он, и его соперник Фернандо Алонсо провели этот сезон блестяще, и оба были достойны титула. Корона досталась более молодому — и это символично, ведь ближайшее будущее Формулы 1 будет принадлежать двадцатилетним.

Ну а ветеран уходит — и это грустное для многих поклонников Формулы 1 событие влечет за собой значительные перемены, в том числе и в его команде. Скудерию ждет серьезное испытание. Ее сотрудникам предстоит направить всю свою страсть, все свои устремления в сторону человека, совершенно не похожего на Шумахера. Не думаю, что им удастся полюбить Кими Рьяйккёнена так же, как они любили Михаэля: Кими для этих людей — слишком загадочная личность. Но им придется решить непростую задачу: как-то создавать для финна такие условия, в которых он смог бы во всем блеске раскрыть свой яростный талант.

Если они с ней справятся, Кими отблагодарит их новыми титулами. Но для этого именно им, а не Рьяйккёнену, придется менять привычные методы работы, подстраивать их под особенности северной натуры этого неразговорчивого парня. И если они ожидают от Кими дружеских рукопожатий после побед или стремления до полуночи просиживать на тестах во Фьорано, да и вообще всего, чего угодно (исключая умение развивать ослепительную скорость на гоночных

трассах), к чему они привыкли за долгие годы работы с Михаэлем, то их, скорее всего, ждет разочарование. Конечно, можно не сомневаться в том, что Кими постарается превзойти Фелипе Массу — но вряд ли он будет делать что-то сверх того.

В истории Ferrari начинается новая глава...

АНДРЕЙ ЛАРИНИН,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Тесный паддок Интерлагоса —
закулисье последней гонки
Михаэля Шумахера



Номер готовили

Алистер Колдуэлл

В 60-х Алистер работал механиком у Брюса Макларена, а после его гибели стал менеджером команды. Он поделился с нами своими воспоминаниями о Фудзи-1976, где Джеймс Хант завоевал чемпионский титул (с. 80)

Андрей Лось

Легкий на подъем, в октябре Андрей отправился в дальние края, чтобы лично осмотреть место будущего (и прошлых) Гран При Японии, автодрома «Фудзи», реконструкцию которого только что завершила Toyota (с. 76)

Том Кларксон

В прошлом редактор раздела Гран При нашего издания, ныне Том предпочитает работать в качестве независимого журналиста. Вместе с Андреем он побывал в Фудзи (с. 76), а также побеседовал с чемпионом мира-1961 Филом Хиллом (с. 98)

Дом Тэйлор

Это был беспрецедентный опыт: Дом смешался с толпой на Сузуке-2006 и испытал неизгладимые ощущения от того, что увидел (с. 72). Он же составил реестр девяти лучших гонок Михаэля Шумахера (с. 46)

Энди Эрл

У Энди, ныне фотографа, завидная биография. Когда-то он был механиком у Джеймса Ханта, сейчас гоняется сам (на Jaguar E-type). Для нас он сделал портрет Кими, что на обложке, — немного доработав его в «Фотошопе»

Гленн Данбар

Сезон завершен, и наш фотоснайпер может расслабиться и посвятить себя своей страсти, мотогонкам. Впрочем, он неплохо провел время с Фрэнком Уильямсом в Темза-Тауне, «британском» пригороде Шанхая (с. 66)



Русская Редакция F1 Racing
(F1 Racing Russian Edition)

Издатель
ООО «АйтиСи Пабблишинг»

Учредитель
ООО «АйтиСи Пабблишинг»

Свидетельство о регистрации
ПИ №77-17057 от 30.12.2003

Торговая марка и торговое имя F1 Racing являются исключительной собственностью Haymarket Consumer Publication Ltd.

Торговые марки Formula One, Formula 1 и F1 принадлежат Formula One Licensing BV, входящей в Formula One Group Company, и используются на основании лицензии. Журнал печатается и распространяется ООО «АйтиСи Пабблишинг» с разрешения

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

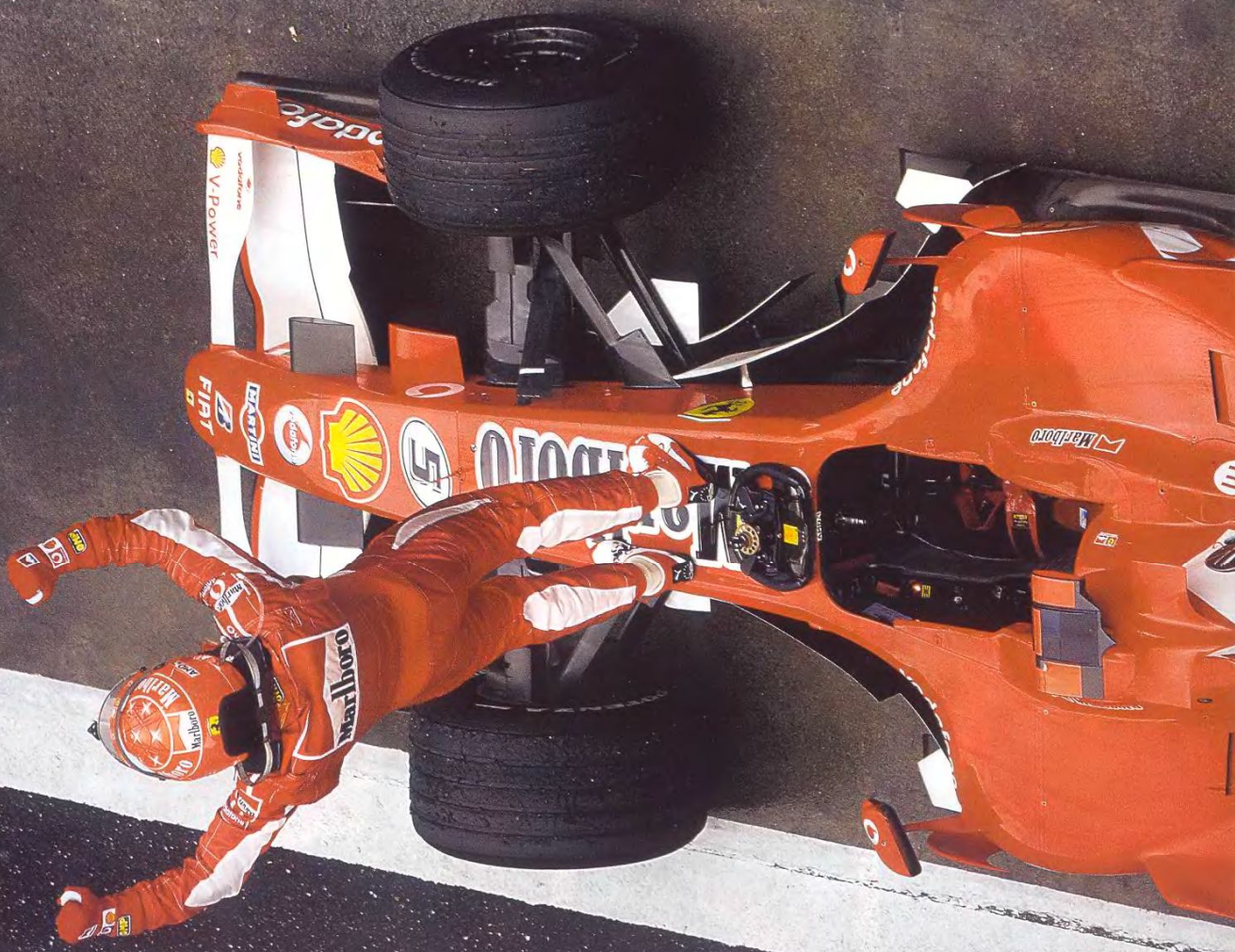
Печать — **Политеграфический комбинат «Политграфкомбинат»**

Политеграфический комбинат «Политграфкомбинат» тел. (495) 781-1010, www.fkp.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. Переданная материалов рекламодателем подтверждает передачу издательству прав на их изготовление, тиражирование и распространение. Полная или частичная перепечатка материалов журнала допускается только по предварительному разрешению компании.

© «АйтиСи Пабблишинг», 2006
Все права защищены
Русская Редакция F1 Racing
Ноябрь 2006

Тираж 60 000 экз.
Подписной индекс — 11165
Цена свободная



Чемпион

Китайский прорыв
Торжествующий Шумахер только что сравнял счет в поединке с Фернандо. Гегем была просто великолетна, а Renault и Алюксо ошиблись с выбором резины на пит-стопе

Трасса Шанхай, Китай
Дата Воскресенье, 1 октября, 15:41
Фотораф Стивен Тей/ЛАТ
Оборудование Canon EOS 1Ds MkII, объектив 300 мм, 1/160 при f2,8



ЧЕРТОВСКИЙ

Решающая атака

Свет и тени японской «восьмерки»: в субботу в квалификации Фернандо Алонсо выглядел неуверенно, зато в воскресной гонке был неподражаем — и одержал чрезвычайно важную победу

Трасса Сузuka, Япония

Дата Суббота, 7 октября, 14:23

Фотограф Лоренцо Беллаика/LAT

Оборудование Canon EOS 1Ds MkII, объектив 600 мм, 1/20 при F11





Рокировка звезд задерживается

Кими Райккёнен и Фернандо Алонсо не появятся на тестах своих новых команд (Ferrari и McLaren) до января. Renault настаивает, чтобы чемпион выполнил свои обязательства в области PR, а McLaren, в свою очередь, придерживается Кими

подробный анализ
**БИТВЫ ЗА
ТИТУЛ**

ТИТУЛ МОИ!

Он это заслужил: чемпион мира-2006 торжествует, а вот Михаэлю не повезло

Госпожа Удача благоволила то Алонсо, то Шумахеру, то вновь Алонсо, до предела закрутив интригу сезона-2006

Итак, судьба начавшегося в пятницу, 10 марта, в Бахрейне чемпионата мира 2006 года, в исходе которого никто не был уверен до самой последней гонки, наконец решилась в субботу, 21 октября, в Бразилии. Ибо когда Ferrari 248 Михаэля Шумахера вдруг потерял скорость

уже через несколько секунд после начала 3-й квалификационной сессии (в которой Фернандо Алонсо показал 4-й результат), миссия Шумахера окончательно стала невыполнимой — он пал жертвой проблем с топливным насосом, которые не удалось решить быстро, что не позволило ему пройти ни одного зачетного круга (а пото-

му на следующий день он вынужден был стартовать лишь 10-м).

Тем не менее в воскресенье он взялся за дело феноменально энергично, после прокола на 9-м круге показал потрясающую скорость, и все убедились, что уходит он, будучи на самом пике формы. Те, кто видел, как на 69-м круге он обогнал изо всех

СЕЗОН-2006 ОБЗОР

Для Renault все началось отлично, потом Ferrari отыгралась, но Алонсо все-таки победил. Было весело!

БАХРЕЙН 1-й этап
Алонсо 1-й 10 очков
Шумахер 2-й 8 очков



После провального сезона-2005 Ferrari начинает чемпионат с поула, но Алонсо, борющийся с Шуми всю гонку, благодаря выверенной тактике вырвал лидерство у соперника на последнем пит-стопе

Алонсо 10 очков
Шумахер 8 очков
Разрыв 2 очка

МАЛАЙЗИЯ 2-й этап
Алонсо 2-й 8 очков
Шумахер 6-й 3 очка



Проблемы с мотором и шума вокруг гибких крыльев испортили Ferrari уикенд. Алонсо, тяжело заправленный в квалификации, стартовал 7-м, а финишировал 2-м. Шуми с 14-го места прорвался на 6-е

Алонсо 18 очков
Шумахер 11 очков
Разрыв 7 очков

АВСТРАЛИЯ 3-й этап
Алонсо 1-й 10 очков
Шумахер НФ 0 очков



Прохладная и облачная погода внесла хаос в выбор шин, и Алонсо легко победил. Шуми же мучился с Ferrari, не державшим трассу, пока не врезался в стену

Алонсо 28 очков
Шумахер 11 очков
Разрыв 17 очков

САН-МАРИНО 4-й этап
Алонсо 2-й 8 очков
Шумахер 1-й 10 очков



Ferrari наносит ответный удар. Михаэль взял поул и опережал Алонсо в гонке. Renault, пытаясь перехитрить Росса Брона, провела пит-стоп раньше Михаэля, но потерпела неудачу: только 2-е место

Алонсо 36 очков
Шумахер 21 очко
Разрыв 15 очков





Рон: «Платное ТВ опасно для Ф1»

Босс McLaren Рон Деннис предостерег против перехода на платные трансляции Ф1. Финский канал MTV3 запускает такой сервис в 2007 году, но Деннис говорит: «Это может существенно сократить аудиторию»



Хякиннен не пропустил финал сезона

Мика Хякиннен прилетел в Интерлагос поболеть за земляка, за Кими, и проводить Михаэля. «Не думаю, что кто-то сможет превзойти его достижения в ближайшее время. А может, их никогда не превзойдут», — сказал он

сил сопротивлявшегося Кими Ряйккёнена, не забудут этого до конца своих дней.

Даже до квалификации в Интерлагосе перед ним стояла задача сумасшедшей сложности: он должен был победить, но Алонсо при этом не должен был набрать ни очка. Тогда Михаэль догнал бы Алонсо (у обоих было бы по 126 очков) и стал бы чемпионом с 8 победами против семи у испанца. Но в итоге очки распределились так: 134 (Алонсо) и 121 (Шумахер).

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Он тоже достался Renault — 206 очков против 201 у Ferrari. Перед гонкой в Бразилии Ferrari проигрывала англо-французской команде 9 очков (186 и 195): это означало, что им поможет только сильное выступление Шумахера и Фелипе Массы в сочетании с провалом Алонсо и Джанкарло Физикеллы. Но завоеванные Renault в этой гонке 11 очков решили исход дела.

А ЧТО ЖЕ ВТОРОЙ ЭШЕЛОН?

Несомненно, звездами сезона были Алонсо и Шумахер. И никто к ним даже близко не подобрался. Да, порой Фелипе Масса превосходил своего августейшего напарника, добыв впечатляющие победы в Турции и Бразилии, но итоговый разрыв в 41 очко между ним и Шумахером более чем красноречив. Он показывает различие между талантом и гением.

Алонсо, в свою очередь, заткнул за пояс Физикеллу — второй год подряд. Джанкарло победил в Ма-

лайзии (так же, как в прошлом году выиграл в Австралии), но затем, как и в 2005-м, увы. Он продолжал занимать третьи и четвертые места, но больше побед не было. Он отстал от Алонсо на 62 очка — целая пропасть.

У Алонсо был лишь один неудачный уик-энд — в США. Там он квалифицировался только 5-м, проиграв Физикелле (тот был 3-м), и оба финишировали на тех же позициях, с которых стартовали. Но, не считая Инди, Алонсо заставил опытного Физикеллу, со всей его хваленой аккуратностью и плавностью стиля, выглядеть блеклым и порой даже откровенно медленным.

Кими Ряйккёнен, похоже, сдался еще в середине сезона, и его целью было превзойти хотя бы собственного напарника (-ков). Это он проделал с легкостью, в июле положив конец карьере Хуана Пабло Монтойи, а потом обставив Педро де ла Росу. Но за весь год McLaren не выиграл ни одного Гран При — их первый бесплодный сезон с 1996 года.

Дженсон Баттон первую половину чемпионата провел неважно, зато блистал в последних шести гонках.

Победа в Венгрии стала, конечно, его главным достижением; но завидное количество очков, набранное им с августа (35 в последних шести гонках — против 34 у Алонсо, 32 у Шумахера, 30 у Массы и 23 у Физикеллы), дарит Honda радужные надежды на чемпионат следующего года.

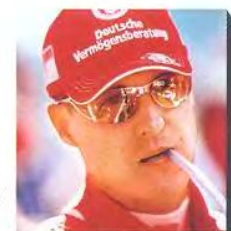
ЗАСЛУЖИВАЛ ЛИ ШУМИ ТИТУЛА?

Если Алонсо прокололся только в США — поскольку все, кроме

FIA и Ferrari, принимали, что выписанные ему штрафы были просто идиотскими, что бы там ни говорил Мосли, — то Шумахер свою черную метку получил в Монако, в повороте Rascasse.

Этот профессиональный фол, совершенный с беспрецедентной наглостью, был просто глупостью. Почему? Потому что затея запарковаться поперек трассы, чтобы не дать более быстрым гонщикам (в том числе и Алонсо) превзойти его квалификационное время, не сработала. Это лишь привело к штрафу, и гонку ему пришлось начинать последним. И тем не менее его прорыв на 5-е место не мог не вызвать восхищения, причем за ним остался и лучший круг ГП Монако.

Но в Венгрии, где он был 8-м, хотя вполне мог финишировать 3-м, Шумахер снова взялся за старое, не сумев свой дерзкий девиз «победа любой ценой» поменять на более благоразумный принцип «очки любой ценой». Почему он, поддавшись импульсу, в узкой шикане не стал уступать де ла Росе, которому в тот момент крайне необходимо было обратить на себя внимание, и стал биться с испан-



У нас была превосходная машина, и я мог бы обойти всех, если бы не проблемы. Но вышло иначе. Мне бы хотелось финишировать на подиуме в своей последней гонке. Подводя итоги карьеры в Ф1: она была напряженной, но я доволен. Михаэль Шумахер



Мне нужно какое-то время, чтобы осознать случившееся. Мне 25 лет и я двукратный чемпион мира — это фантастика! И это лучший способ попрощаться с Renault после пяти лет наших отношений. Фернандо Алонсо

OSCHORHOE PHOTO: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; DARREN HEATH; CHARLES COATES/LAT; STEVEN TEE/LAT; XPR.CC

ЕВРОПА 5-й этап

Алонсо 2-й 8 очков
Шумахер 1-й 10 очков



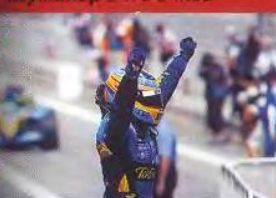
На этой трассе Michelin превосходит Bridgestone; Фернандо взял поул и лидировал со старта, но Михаэль не отставал. Он обошел Алонсо на последнем пит-стопе и победил

Алонсо 44 очка
Шумахер 31 очко

Разрыв 13 очков

ИСПАНИЯ 6-й этап

Алонсо 1-й 10 очков
Шумахер 2-й 8 очков



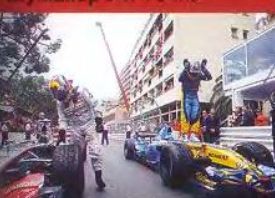
К восторгу испанских фанатов, Фернандо неудержим. Михаэль на первом отрезке застрял позади Физикеллы и не смог догнать Алонсо

Алонсо 54 очка
Шумахер 39 очков

Разрыв 15 очков

МОНАКО 7-й этап

Алонсо 1-й 10 очков
Шумахер 5-й 4 очка



Печально известная выходка Михаэля закончилась стартом с пит-лейна, и все же он прорвался на 5-е место. На Алонсо наседали Ряйккёнен, пока у финна не сгорел мотор. Чемпиону опять повезло!

Алонсо 64 очка
Шумахер 43 очка

Разрыв 21 очко

ВЕЛИКОБРИТ. 8-й этап

Алонсо 1-й 10 очков
Шумахер 2-й 8 очков



В Силверстоуне на удивление жарко, и Renault демонстрирует свою мощь. Михаэль разбирался с Кими слишком долго, чтобы догнать Алонсо, и вновь финишировал 2-м

Алонсо 74 очка
Шумахер 51 очко

Разрыв 23 очка

КАНАДА 9-й этап

Алонсо 1-й 10 очков
Шумахер 2-й 8 очков



Еще одна легкая победа Алонсо, пока весь пелетон мучился с шинами. Кими ошибся на коварной трассе, благодаря чему Михаэль вышел на 2-е место

Алонсо 84 очка
Шумахер 59 очков

Разрыв 25 очков



Сэм Майкл не будет работать на гонках
Технический директор Williams Сэм Майкл будет реже появляться на гонках вследствие реструктуризации команды после провального сезона. Отдел аэродинамики укрепляется, а Майкл теперь будет больше работать на базе



Финал сезона и последний Гран При Михаэля: он готовится к старту, на этот раз с 10-го места из-за проблем с насосом

цем колесо в колесо? Почему он не подумал о вещах более важных и не согласился на верные шесть очков?

ПЫТАЛАСЬ ЛИ FIA СДЕЛАТЬ ШУМИ ПОДАРОЧЕК?

Сплетники пaddock, многие из которых занимают серьезные посты в разных командах, кроме Ferrari, настаивают, что FIA весь год подыгрывала Скудерии, и Шумахеру прежде всего. Кое-кто даже расшифровывает эту аббревиатуру как «Ferrari International Assistance» (Международная помощь Ferrari).

В защиту FIA надо сказать, что за Rascasse-гейт Шумахер в Монако был наказан строго (но справедливо), — но в Монце стюарды с удивительным упорством стремились наказать Алонсо якобы за блокировку Массы в квалификации, хотя Renault Фернандо и Ferrari Фелипе на том спорном круге разделяло не менее 93 м. Так же точно всю Ф1 озадачило то,

с какой решимостью FIA настаивала на отмене решения ее же собственных стюардов, позволивших Renault использовать демпферы масс (после того, как в Маны-Куре в McLaren усомнились в их легальности).

СИЛЬНО ЛИ RENAULT ПОСТРАДАЛА ОТ ЗАПРЕТА?

Инженеры Renault считали, что благодаря демпферам масс удавалось отыграть до 0,2 с на круге, хотя еще шесть команд пытались их применять, но безуспешно. Введенный запрет сбил с толку всех в Энстоуне. А когда люди сбиты с толку, все идет наперекосяк. Не может быть простым совпадением, что, выиграв 6 Гран При с марта по июнь, Алонсо не смог одержать ни одной победы в июле, августе и сентябре. И именно в эти месяцы Шумахер сумел отыграть отделявшие его от Алонсо 25 очков, которые сначала казались весьма серьезным преимуществом.

ШИННЫЕ ВОЙНЫ

Никогда ранее температура окружающей среды не была столь критична для резины, как в этом году, по крайней мере, для «сухой», и все потому, что и Bridgestone, и Michelin работали над усовершенствованием шин с невиданным упорством. Другими словами, явного преимущества не было ни у кого.

В результате никогда ранее разброс характеристик шин одной компании, произведенных для разных гонок, не был столь заметным. В Барселоне, например, неплохо себя показал Michelin, а Bridgestone провалился. В Индианаполисе все было наоборот. Под дождем, где некогда доминировал Bridgestone, сейчас явно лидировал Michelin. Зато на подсыхающей трассе Bridgestone был быстрее.



А ЧТО АЛОНСО?

Второй подряд титул Алонсо, который все справедливо приравнивают к подвигу, в некотором роде померк в шумихе, окружавшей последнюю гонку Михаэля.

«Я полагал, что так и будет, — сказал главный инженер Renault Пэт Симондс, попивая шампан-

Битва с Ferrari была потрясающая, но мы выстояли и заслужили эти титулы. Было много взлетов и падений, но мы не сдавались. Команда совершила меньше ошибок, и Фернандо ошибался реже Михаэля. Флавио Бриаторе

США 10-й этап

Алонсо 5-й 4 очка
Шумахер 1-й 10 очков



Ferrari наконец на коне: Михаэль всю дорогу лидировал, и «красные» сделали победный дубль. Алонсо, напротив, скоростью не блистал и финишировал 5-м, да и то не без труда

Алонсо 88 очков
Шумахер 69 очков

Разрыв 19 очков

ФРАНЦИЯ 11-й этап

Алонсо 2-й 8 очков
Шумахер 1-й 10 очков



Ferrari оккупировала весь первый ряд стартового поля, а Шумахер добыл вторую победу подряд. Ну а Алонсо, вдохновенно проведя гонку с двумя пит-стопами, на последних кругах обошел Массу

Алонсо 96 очков
Шумахер 79 очков

Разрыв 17 очков

ГЕРМАНИЯ 12-й этап

Алонсо 5-й 4 очка
Шумахер 1-й 10 очков



В Renault предусмотрительно отказались от спорных демпферов масс, что отразилось на их результатах. Алонсо лишь 5-й, а Михаэль победил на глазах у болельщиков-земляков

Алонсо 100 очков
Шумахер 89 очков

Разрыв 11 очков

ВЕНГРИЯ 13-й этап

Алонсо НФ 0 очков
Шумахер 8-й 1 очко



Венгерская гонка впервые проходила под дождем и вылилась в хаос. Оба претендента из-за штрафов потеряли места на старте. Проблемы с колесом стоили Алонсо победы, а Шуми досталось только одно очко

Алонсо 100 очков
Шумахер 90 очков

Разрыв 10 очков

ТУРЦИЯ 14-й этап

Алонсо 2-й 8 очков
Шумахер 3-й 6 очков



Ошибка в квалификации и ранний выход сейфти-кара испортили Михаэлю гонку после того, как в боксах он потерял время в очереди за Массой. Алонсо выстоял и финишировал вторым

Алонсо 108 очков
Шумахер 96 очков

Разрыв 12 очков



Бандитский Сан-Паулу

Четверо сотрудников Toyota и двое российских тележурналистов подверглись в Интерлагосе нападению вооруженных грабителей. Джонсон пользовался в Бразилии бронированной машиной, а Шуми и Флавио наняли телохранителей



Оправдания не будет

В следующем сезоне благодаря новой системе GPS сигнальные лампы в копилке будут дублировать сигналы маршалов. Надеемся, что GPS можно будет использовать и для передачи в эфир хронометража и другой информации

САМЫЕ ЯРКИЕ И САМЫЕ ХУДШИЕ МОМЕНТЫ 2006 ГОДА

F1 можно считать самым жестоким видом спорта. Чаша весов склонялась то в пользу Алонсо, то в пользу Шумахера. Оба в целом ездили безукоризненно, поэтому судьба титула зависела от колебаний формы гонщиков и команд: когда один терял очки, они доставались другому. Вот их взлеты и падения...

ФЕРНАНДО АЛОНСО



ЛУЧШАЯ ГОНКА

ТУРЦИЯ На изношенных шинах Фернандо весь последний отрезок сдерживал натиск более быстрого Шуми и финишировал вторым. Алонсо продемонстрировал умение сохранять спокойствие в предельно напряженной ситуации

МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР



БРАЗИЛИЯ В своем последнем Гран При Михаэль был неудержим, несмотря на проблемы с топливным насосом в квалификации и прокол шины в начале гонки (при обгоне Физико). Его скорость была потрясающей

БОЖЕСТВЕННЫЙ КРУГ

МОНЦА (вверху) Фернандо меняли колесо, но после выезда из боксов он прошел отличный круг и пересек стартовую линию до клетчатого флага. Его зачетный круг был еще лучше, но вмешалась FIA...

ШАНХАЙ Под дождем в квалификации клиентам Bridgestone не хватало скорости. Михаэль с трудом пробился в 3-ю сессию, но там сумел показать 6-е время. Его напарник Фелипе Масса был лишь 13-м

ЗАТМЕНИЕ НАШЛО

ХОКЕНХАЙМ После запрета демпферов масс Алонсо выглядел растерянным и, похоже, не мог приспособиться к изменившемуся поведению машины. Это отразилось на скорости Renault, и Фернандо, казалось, занервничал

МОНАКО Наглая парковка Ferrari на выходе из Rascasse Шуми не помогла, зато стоила уважения приятелей-гонщиков и вызвала отвращение у многих зрителей. А стюарды отправили его в конец пелетона

УПУЩЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

ШАНХАЙ Несмотря на дождь, Алонсо мастерски взял поулы и лидировал в начале гонки: казалось, Renault обрела былую форму. Но на новых шинах R26 управлялась хуже, и Фернандо финишировал 2-м, хотя должен был победить

СУЗУКА (вверху) Имея огромное преимущество на шинах Bridgestone, Шуми умчался вперед (Масса уступил ему дорогу). Возможно, команда слишком много выжала из его V8 – ведь из-за отказа мотора и была упущена победа



Эмоции еще не улеглись, и я испытываю разочарование. Мы хотели, чтобы карьера Михаэля завершилась иначе, но от судьбы не уйдешь. Но мы выиграли большинство гонок и боролись за оба титула до конца. Жан Тодт

ское после гонки. – В этот уикенд я нервничал больше, чем когда-либо со времен Аделаиды-1994, но даже в этой нервотрепке я понимал, что внимание всего мира приковано только к Михаэлю. Странно, но факт: его последняя гонка перевесила даже чемпионат мира». Алонсо после победы был привычно сдержан – хотя и необычно красноречив на пресс-конференции, когда говорил о своем долге перед соратниками по Renault, с которой он достиг таких высот и за которую он провел свою последнюю гонку.

Но это был день Михаэля, даже несмотря на то, что он не попал ни на подиум, ни, соответственно, на пресс-конференцию. Да, Фернандо выиграл два титула подряд, но ГП Бразилии-2006 запомнили и будут помнить только по одной причине: это был последний раз, когда человек, которого весь мир зовет Шуми, показал все, на что он способен на трассе. Редко когда он делал это более впечатляюще. Тем более что случай был особенный.

Алан Хенри, с. 30 ➔

Макс Мосли, с. 32 ➔

Обзор ГП Бразилии, с. 120 ➔

ИТАЛИЯ 15-й этап

Алонсо НФ 0 очков
Шумахер 1-й 10 очков



Алонсо разъярен: его «сослали» на 10-е место на старте за «блокирование» Массы в квалификации. Шел третьим, когда задымил Renault V8. Михаэль победил и объявил о своем уходе

Алонсо 108 очков
Шумахер 106 очков

Разрыв 2 очка

КИТАЙ 16-й этап

Алонсо 2-й 8 очков
Шумахер 1-й 10 очков



На скользкой трассе Renault доминировала в квалификации, но ошибочный переход на новые шины дорого обошелся Алонсо. Михаэль выиграл гонку в блестящем стиле

Алонсо 116 очков
Шумахер 116 очков

Разрыв 0 очков

ЯПОНИЯ 17-й этап

Алонсо 1-й 10 очков
Шумахер НФ 0 очков



В квалификации Ferrari выглядит непобедимой, но в воскресенье ее преимущество испарилось. Алонсо, одолев Массу, не может справиться с Михаэлем – но затем испустил дух мотор Ferrari

Алонсо 126 очков
Шумахер 116 очков

Разрыв 10 очков

БРАЗИЛИЯ 18-й этап

Алонсо 2-й 8 очков
Шумахер 4-й 5 очков



Несмотря на всю нервотрепку финала, Алонсо легко занял 2-е место, поскольку в субботу Михаэля подвел топливный насос, а в воскресенье – проколотое колесо

Алонсо 134 очка
Шумахер 121 очко

Разрыв 13 очков

ВТОРОЙ ТИТУЛ АЛОНСО В ЦИФРАХ



Победы 7
Подиумы 14 (в т. ч. 7 побед)
Поулы 6
Быстрые круги 5
Круги лидирования 463
Сходы 2



Монтаньи получает место в Toyota

Toyota подтвердила, что Франк Монтаньи будет ее новым тестером и третьим пилотом. А в Williams продлили контракт со своим тест-пилотом индусом Нараином Картикеяном

ВОЙНА ЗАКОНЧЕНА

ВОПРОС С ТЕСТАМИ УЛАЖЕН

С окончанием шинных войн необходимость бесконечно тратить время и деньги на тесты резины отпадает – и все довольны

На тесты теперь отводится всего 30 000 км и 300 комплектов шин; даже Ferrari, похоже, удовлетворена



ГЕРОИ НЕДОЛЖНЫ

ХОРОШИЙ МЕСЯЦ...



...для всех, кому по душе итальянская политика, ибо Флавио Бриаторе подумывает об этом занятии. «Почему нет?» – вопрошает он.



...для бразильской футбольной легенды Пеле, который наконец загладил свой промах с клетчатым флагом в Бразилии-2002, преподнеса Шуми специальный приз за его последнюю гонку.



...для веселого парнишки из GP2 Эрнесто Визо, дебютировавшего в Ф1 на Spyker в Силверстоуне на тестах под дождем.

ПЛОХОЙ МЕСЯЦ...

...для поклонников классических трасс – Имола и Сузук (справа) не заявлены в календаре Ф1 на 2007 год, несмотря на все надежды. Но обе могут вернуться в 2008-м.



...для телекомментаторов Ф1: в новых комментаторских кабинках в реконструированной Спа нет окон. Интересно, заметит ли публика разницу?



...для Сакано Ямамото, доведенного до слез Хайдфельдом (справа), которому в Китае не давали проезда. Стыдно, Ник, – ты наорал не на того гонщика Super Aguri, ведь гонку тебе испортил Таку.



В Ф1 наконец удалось прийти к общему согласию насчет тестов – как только нужда в них отпала. Конец войн Bridgestone/Michelin сократит испытания резины, ведь шинная «гонка вооружений» уходит в прошлое.

В Японии все 11 команд подписали новое «джентльменское соглашение», ограничивающее тесты по ходу сезона 30 000 км. При этом можно использовать до 300 комплектов шин. В межсезонье установлен предел в 6 трехдневных сессий и 8 трехдневных для одной машины; после сезона разрешены 2 трехдневные сессии. Командам разрешены максимум 12 сессий для обкатки машин и 12 – для тестов элементов аэродинамики.

Подобное единогласие – хороший признак. Раньше Ferrari и слышать не хотела о таких ограничениях, поскольку владеет двумя

тестовыми трассами, во Фьорано и Муджелло, которые всегда можно оперативно использовать при минимуме расходов.

Разрешенный тестовый километраж оставляет Ferrari возможность использовать обе трассы в любое время по ходу сезона. В Маранелло почти уверены в том, что не будет необходимости превышать огово-

ренный лимит, так как были готовы пойти на подобные ограничения, даже когда шинные войны были в разгаре. Более того, новое соглашение позволяет каждой команде заявить две трассы как «домашние», где полный день тестов в межсезонье считается всего за полдня.

О шинных войнах с. 26

Клиентские шасси – уже в 2007-м?

Назревает скандал вокруг клиентских шасси – особенно это касается принадлежащих Red Bull команд (Red Bull и Toro Rosso), которые в 2007-м будут использовать практически одинаковые машины, сконструированные Ньюи.

В этом случае Toro Rosso, возможно, нарушит правила, но волноваться тут не о чем. В этом году никто не возражал против шасси STR01, хотя это модификация прошлогоднего RB1, и согласно решению FIA (хотя и неофициальному) его конструкция уникальна, даже если отличий от исходной версии – минимум. И поскольку одна команда Red Bull (вероятно, RBR) будет ездить на моторах Renault, а вторая (вероятно, STR) – на Ferrari, FIA вполне может счесть это разными разработками.

Но если команды-соперницы заявят официальный протест по поводу легальности этих машин – что более чем вероятно, если они окажутся конкурентоспособными, – FIA, возможно, придется объясняться.

Не исключено, что в 2007-м шасси Toro Rosso и Red Bull будут идентичными





Пятничные тесты на Гран При

В 2007-м пятничные тренировки будут проводиться в режиме тестов в две 90-минутные сессии. Команды смогут использовать трех пилотов, но у них будет только две машины, а отказы моторов не повлекут за собой штрафов



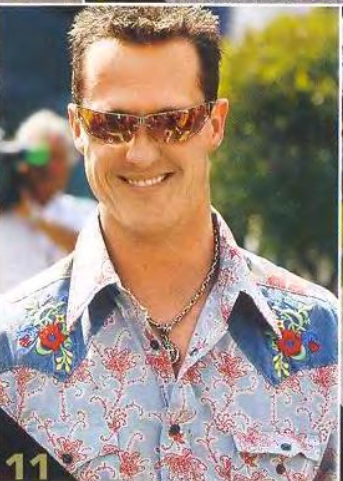
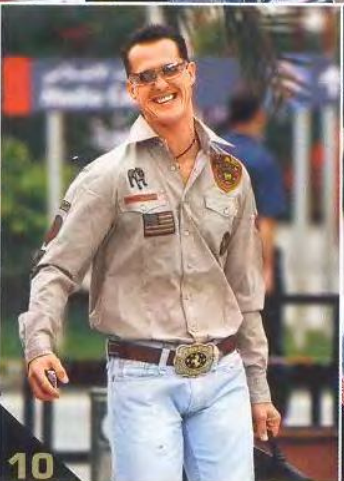
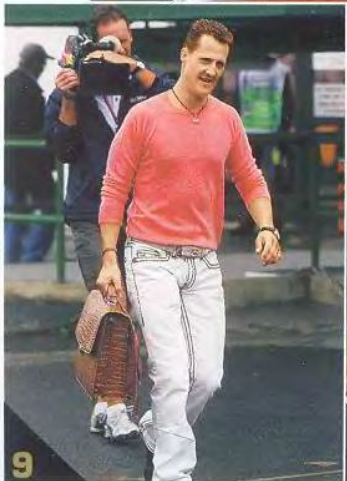
Готов черновик зимнего календаря

Несмотря на несогласие между командами и Bridgestone по вопросам дат зимних тестов, вероятное расписание выглядит так: 22–25 ноября – Барселона, а затем Валенсия и Херес



ПАПАРАЦЦИ

ГОВОРЯТ, О ВКУСАХ НЕ СПОРЯТ, НО УЖ БОЛЬНО СЛУЧАЙ ИНТЕРЕСНЫЙ, ДА, МИХАЭЛЬ?



1 Аделаида 1994 Михаэль, вытолкнув Дэймона, взял свой первый титул: тогда на пресс-конференции можно было появляться не в форме **2** Буэнос-Айрес 1995 Михаэль, хоть это и Аргентина, но это Ф1, а не поло **3** Барселона 1997 Шуми примеряет шмотки от дизайнера Роналдо **4** А1-Ринг 1998 Да, мы в Австрии, но такая шляпа – явный перебор **5** Сепанг 2000 Специальная причёска по случаю победы в гонке и в чемпионате **6** Силверстоун 2005 Ну куда это годится? Как на А1-Ринге '98, только хуже **7** Манья-Кур 2005 Розовый – хороший цвет, но не всем к лицу **8** Инди 2005 Черный, пожалуй, тебе пошел бы больше **9** Хунгароринг 2006 Цвет революции не в моде даже в России, но ему, наверное, не сказали **10** Бахрейн 2006 Я бы в летчики (ВВС США) пошел... **11** Силверстоун 2006 Ничего, веселенький ситчик **12** Монца 2006 Дети цветов? Назад к временам хиппи?

ОПЯТЬ ЗА СТАРОЕ ВЕЧНАЯ ТЕМА

Новости о строительстве трассы уровня Ф1 в России давно уже не воспринимаются с былым воодушевлением, ведь дальше громких слов дело за последнее десятилетие пока не пошло.

Осенью об одном из таких проектов, молжаниновском, вспомнили столичные власти. О планируемом строительстве гоночного комплекса неподалеку от аэропорта «Шереметьево» на участке, расположенном между Ленинградским и Международным шоссе, сообщил в прямом эфире радиостанции «Эхо Москвы» временно исполняющий обязанности московского мэра Юрий Росляк.

По информации *F1 Racing*, речь идет об очередном этапе исполнения Постановления Правительства Москвы по молжаниновскому проекту, принятого еще в 2003 году. Предполагается объявить конкурс, цель которого – привлечь инвесторов к строительству гоночного комплекса, в состав которого войдут также гостиницы и станции техобслуживания автомобилей.

Между тем с неожиданными проблемами столкнулись владельцы уже построенной в подмосковном Мячково трассы АДМ. Гоночным кольцом, а также расположенным в непосредственной близости от него аэродромом малой авиации заинтересовалась Генеральная прокуратура России.

Впрочем, в ближайшие месяцы все это никак не скажется на судьбах российского автоспорта – до весны и в Мячково, и в Молжаниново все будет засыпано снегом.



Если проблемы Мячково решить не удастся, Россия рискует вообще остаться без автодромов...

КОЛЕСО В КОЛЕСО

ТЕХНОКРАТЫ,
А НЕ БЮРОКРАТЫ

СЭМ МАЙКЛ vs ДЖЕЙМС КИ
МОЛОДЕЦ УДАЛЕЦ
ИЗ WILLIAMS ИЗ SPYKER



1 У кого больше всех побед на ГП Монако?

О: У Айртона Сенны, шесть

У Сенны – шесть?

Правильно

2 Кто выиграл первый ГП Великобритании (в рамках чемпионата мира)?

О: Джузеппе Фарина, Силверстоун, 1950 год

Не знаю. Я хотел сказать... что я, вообще-то, не знаю, кого назвать

Жаль

3 Назовите пять трасс, принимавших Гран При США

О: Уоткинс-Глен, Индианаполис, Феникс, Риверсайд, Себринг

Уоткинс-Глен, Детройт, Индианаполис, Феникс и Лонг-Бич?

Больше половины

4 Кто из чемпионов мира завоевал меньше всего Гран При?

О: Фил Хилл и Майк Хоторн – у обоих по три победы

Наверняка Росберг. Нет? Хант?

Нет

5 Сколько гонок Ф1 выиграл Кими Райккёнен?

О: Девять

Пять? Это я так, на удачу

Неправильно

6 Назовите самого возрастного победителя Гран При

О: Луиджи Фаджиоли: в день победы на ГП Франции-1951 ему было 53 года и 22 дня

Фанхио? Тогда, может, Фарина?

Нет

7 На каких двух трассах Михаэль Шумахер побеждал по семь раз?

О: В Монреале и Имоле

С этим я, наверное, справлюсь. Не Мельбурн. Первая – наверняка Имола. Не Канада ли вторая?

Правильно

8 Какая из трасс была в календаре всегда, за исключением одного сезона?

О: Монца – выпала только в 1980-м

Либо Монца, либо Монако. Монца. Yes!

Правильно

9 Какова первоначальная протяженность Северной петли Нюрбургринга?

О: 14,167 миль в первоначальной конфигурации

14 миль. С точностью до десятой? 14,6?..

Мы сегодня добрые

10 Сколько лет Берни Экклстоуну?

О: 76 (родился 28 октября 1930 года)

72?

Нет

Чемпион месяца
Хорошо, но мало

Парни были не на высоте. Даже на V8 не тянет. Где-то V7, не больше...

Технофил

Победитель 4,5/10

100% (4,5/10)

Либо у Шумахера, либо у Сенны. Хм-м-м... Я бы назвал Сенну. Шесть?

Правильно

Я не знаю. Фанхио?

Нет

Инди, Детройт, Феникс, Вегас, Даллас? (Узнав ответ.) Я должен был добавить Глен

Меньше половины

Дэймон Хилл и Кеке Росберг?

Нет

Э-э-э... Бог ты мой... Шесть?

Нет

Самый старый из тех, кого я помню, это Лауда. Но тут речь, видимо, о 50-х?

Неверно

Монреаль и Имола. (Узнав, что так и есть.) Ур-ра-а, наконец-то!

Правильно

Подмывает сказать Монако, но я не знаю, когда там все началось... Скажу Монца

Правильно

На память приходит что-то вроде 12 миль, так?

Нет, не так

Ему 70 с чем-то. Может, 72?

Нет

Технофоб

Проигравший 3/10

100% (3/10)



Время испытаний для Клина и Глока
Кристиану Клину (слева) после Red Bull приходится несладко, но, похоже, он может получить место тест-пилота в Honda, заменив Э. Дэвидсона. Хотя, говорят, на него же претендуют и Тимо Глок



В 2006-м в Монако победа вновь уплыла, и Кими тут же меняет машину на яхту

НЕОФИТ FERRARI

ОГЛЯНИСЬ ВО ГНЕВЕ

5 сезонов в McLaren талант Кими тратился впустую

За 5 лет, проведенных в McLaren, Кими настрадался от технических проблем, разочаровавшись и в машине, и в команде. Да, были и яркие моменты – 9 побед и 27 подиумов, но были и 22 серьезных отказа техники в 87 гонках (до Японии-2006). То есть по одной на каждые четыре ГП. В общем, нет повести печальнее на свете... А знаете, сколько гонок Шумахера в 2002–2006 гг. было испорчено по вине Ferrari? Три: Бахрейн-05, Малайзия-06 и Япония-06. Неудивительно, что Кими вскоре наденет красный комбинезон. Предлагаем вспомнить все 22 случая, когда он терял очки по вине техники.

2002 – ДУРНОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

Малайзия: Идет 3-м, но подводит мотор. (НФ; – 4 очка)
Бразилия: За 4 круга до финиша ломается диск. (НФ; – 3 очка)
Сан-Марино: Ломается система выхлопа. (НФ; – 2 очка)
Испания: Поломка заднего крыла и потеря 4-го места. (НФ; – 3 очка)
Австрия: Двигатель сгорел через 5 кругов. (НФ; – 2 очка)
Бельгия: Старт из 1-го ряда – и вновь проблемы с мотором. (НФ; – 3 очка)
Италия: Идет 3-м, но на 30-м круге сходит из-за мотора. (НФ; – 4 очка)
США: Потеря 5-го места из-за отказа V10. (НФ; – 2 очка)
ВСЕГО ПОТЕРЯНО ОЧКОВ: 23

В итоге 6-е место, но мог быть 4-м, если бы не машина

2003 – ТИТУЛ ИСЧЕЗ В КЛУБАХ ДЫМА

Европа: единственная за год проблема обошлась Кими дорого. Верная победа потеряна из-за отказа V10. (НФ; – 10 очков)
ВСЕГО ПОТЕРЯНО ОЧКОВ: 10
2-й в чемпионате, уступив Шуми 2 очка, хотя за рулем MP4-17D должен был взять титул

2004 – ТАК ЗАКАЛЯЛСЯ ХАРАКТЕР

Малайзия: Проблемы с трансмиссией и потеря 3-го места. (НФ; – 6 очков)
Европа: Шел 2-м, пока не взо-

рвался мотор. (НФ; – 8 очков)
Монако: Проблемы с пневматикой стоят ему подиума. (НФ; – 6 очков)
Германия: Поломка заднего крыла на 9-м круге, хотя шел 2-м. (НФ; – 8 очков)
Италия: И снова мотор – потеря 6-го места. (НФ; – 3 очка)
ВСЕГО ПОТЕРЯНО ОЧКОВ: 31
7-й в личном зачете, а должен быть хотя бы 4-м

2005 – ЕЩЕ ОДИН ТИТУЛ В ТРУБУ

Сан-Марино: Поул, лидерование, отказ привода. (НФ; – 10 очков)
Франция: Штраф из-за проблем с мотором, хотя мог легко победить. (2-й; – 2 очка)
Великобритания: Еще один штраф и потеря победы. (3-й; – 4 очка)
Германия: Лидировал, но сошел из-за гидравлики. (НФ; – 10 очков)
Италия: Опять штраф за замену мотора. (4-й; – 5 очков)



Европа'03 – момент, когда надежда на титул испарилась

ВСЕГО ПОТЕРЯНО ОЧКОВ: 31
Алонсо выигрывает с перевесом в 21 очко. Кими хватало скорости, чего не скажешь о надежности

2006 – ВСЕ ТА ЖЕ СТАРАЯ ПЕСНЯ

Бахрейн: Поломка подвески в субботу. Стартует последним, хотя мог победить. (3-й; – 4 очка)
Монако: Отказ двигателя стоит верной победы. (НФ; – 10 очков)
Китай: Мог победить, если б не проблемы с дросселем. (НФ; – 10 очков)
ВСЕГО ПОТЕРЯНО ОЧКОВ: 24
В личном зачете мог бы быть 3-м, а не 5-м

ИТОГО ПОТЕРЯНО ОЧКОВ: 119
ПОТЕРЯНО ПОБЕД: 9
ПОТЕРЯНО ТИТУЛОВ: 2

Кими мог бы повторить звездные дни Хяккинена, завоевав вместе с McLaren-Mercedes пару титулов. Но он уходит, выиграв лишь 9 гонок



ДАННЫЕ ПОДГОТОВЛЕНЫ WILL HINGS

ПОПАЛСЯ В КАДР

Щелкнули знаменитость? Шлите нам свои фото!

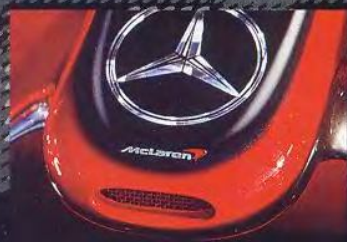
Новичок BMW-Sauber засучивает рукава



Себастьян Феттель
Фото: Георгий Спиров

Кажется, у Себастьяна голова слегка кругом от Ф1. Но он наверняка скоро во все вникнет

Хотите увидеть здесь свои снимки? Шлите необычные и забавные кадры нам: caughtonyourcamera@haynet.com



Vodafone гуляет 3 дня

McLaren свойственна тяга к излишествам, поэтому рождение тройственного союза Vodafone-McLaren-Merc будет праздноваться в Валенсии целых три дня, с 14 по 16 января



Благотворитель Уэббер

Вновь проводится благотворительная акция Марка Уэббера Tasmania Challenge. Ему и другим героям спорта предстоит преодолеть 600 км бегом, на каюке и на велосипеде. Подробности на www.markwebberchallenge.com

ИХ ДОРОГИ РАЗОШЛИСЬ...

Ф1 ОТВОРАЧИВАЕТСЯ ОТ COSWORTH

Новый регламент и капризы «моторной» моды обернулись для Cosworth катастрофой

Сотрудники Cosworth появились на ГП Бразилии в памятных футболках с грустной надписью, что фирма больше не строит двигатели для Ф1, хотя на ее счету 39 сезонов, 176 побед, 13 титулов и 10 Кубков конструкторов.

Это было горьким напоминанием о потере последнего по-настоящему независимого поставщика моторов для Ф1, ведь клиентов на 2007 год Cosworth так и не нашел.

Ирония в том, что FIA все последние годы трубила о поддержке маленьких независимых производителей, но на будущее Cosworth и прямо, и косвенно повлияли правила омологации двигателей образца-2007, предполагающие замораживание работ по модернизации V8 до конца 2009 года. Потеряв клиентов в Ф1, Cosworth вынужден уволить 60% своих рабочих, хотя сотрудников и так увольняли из-за моратория на модернизацию моторов.

Ходят слухи, что два других производителя – Renault и Ferrari – также сокращают штаты. Однако оба смогут компенсировать потери за счет контрактов с новыми клиентами, которых привлекают эти громкие бренды. А вот Cosworth оказался не у дел. Но



“Толковые инженеры Cosworth могут прийти ко двору в соперничающих командах”

это имя может остаться в Ф1 и в 2007-м, если фирма займется техническим консалтингом. Ее опыт огромен, и есть надежда, что к услугам толковых инженеров Cosworth будут обращаться

соперничающие команды.

В пaddock к Cosworth по-прежнему питают безграничное уважение. Пэт Симондс из Renault сказал: «Я просто не понимаю, как им удалось сконструировать и про-

изводить их мотор 2006 года за такие смешные деньги».

Бернард Фергюсон, директор Cosworth по Ф1, сказал: «Мы подумываем о том, чтобы заняться разработками в других областях, например вторичным использованием энергии».

Cosworth по-прежнему является монопольным поставщиком моторов для американской серии Champ Car.

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 1982
1967 1983
1968 1984
1969 1985
1970 1986
1971 1987
1972 1988
1973 1989
1974 1990
1975 1991
1976 1992
1977 1993
1978 1994
1979 1995
1980 1996
1981 1997



1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013

Похоже, что за последние 40 лет идея защиты органов слуха так и не дошла до сотрудников Honda. Но уже тогда, в 1966-м, в отличие от других команд они щеголяли модной униформой



В поисках друг друга

22-летний россиянин Виталий Петров провел первую серию тестов в командах GP2, в одной из которых он будет выступать в 2007 году. В начале октября в Ле-Кастелле он тренировался в составе ART и Super Nova. В ноябре Виталия ждут пробы еще в трех командах

НОВАЯ ОПОРА

ING – СПОНСОР RENAULT

И говорят, что найти замену Mild Seven французам помог Берни

Контракты, заключенные Renault и Williams с их новыми титульными спонсорами – голландской финансовой компанией ING и американским телекоммуникационным гигантом AT&T соответственно, подтверждают то, о чем F1 Racing говорил давно: Ф1 может обойтись и без табачных денег. Интересно другое: не исключено, что \$50-миллионный контракт с ING достался Renault при содействии Берни Экклстоуна.

Поначалу ING планировала выступить в качестве ведущего спонсора команды Spyker MF1. Вполне вероятно, что компания Spyker, покупая эту команду у Midland, рассчитывала именно на финансовую поддержку ING. Правда, источники в Spyker настаивают, что еще до заключения сделки знали о решении ING работать с Renault.

ING обхаживали и McLaren, и Renault, но McLaren (у которой с 2007 года уже есть титульный спонсор, Vodafone) не смогла предложить такие возможности, какие ING получит в Renault. К тому же о намерениях ING мог знать Берни Экклстоун, содействовавший сделке между Spyker и Midland. В общем, вероятность того, что Берни дал наводку своему старому приятелю Флавио Бриаторе, полностью исключить нельзя. Renault позарез нужен был титульный спонсор, поскольку сигаретные миллионы Mild Seven растаяли как дым – ну а Берни в этом случае тоже вряд ли останется внакладе.



Пока, Mild Seven! Сезон-2007 Renault проведет на деньги голландской фирмы ING

ТВ – ДЛЯ НАРОДА!

И МЫ ТАКОЕ ЖЕ ХОТИМ!

Когда Хуан Пабло Монтойя дебютировал в NASCAR, мало кто из сообщества Ф1 ожидал, что кolumбиец и его новая команда получит такой открытый и ничем не стесненный доступ на телеэкраны.

Взгляните сами (наберите Montoya recar на www.youtube.com) – и вы поймете, чего лишает



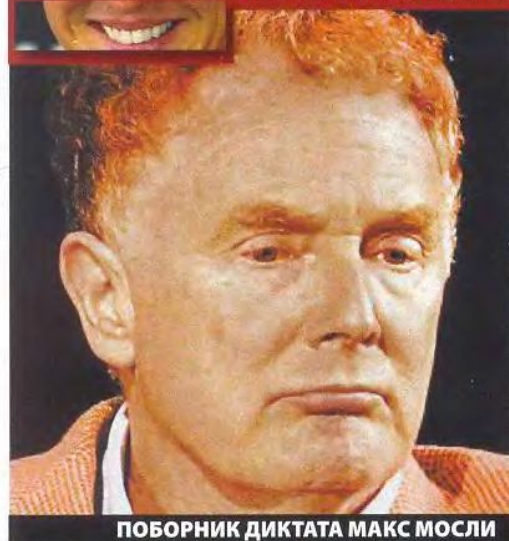
себя Ф1, почти полностью закрывая переговоры между гонщиком и командой.

А ведь проблем здесь нет, как утверждает технический руководитель Williams Сэм Майкл. «Мы вполне могли бы делать то же самое, если бы FIA и команды написали правила, которые позволили бы нам открыть эфир», – заявил он F1 Racing. И впрямь, FIA пора бы почесаться!

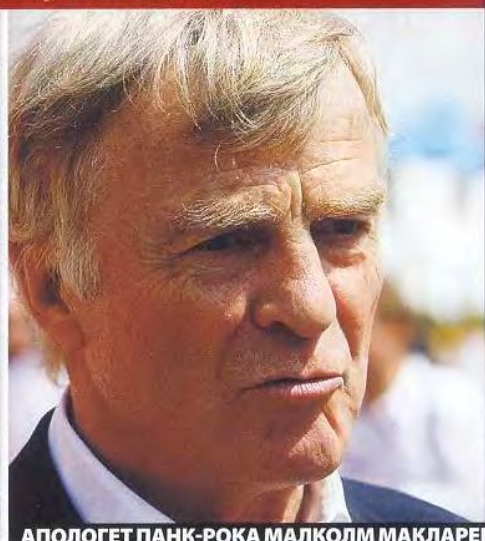


КОНКУРС ДВОЙНИКОВ

Когда старые методы не срабатывают, кое-кто не прочь продемонстрировать нам, что их методы лучшие – и единственно верные



ПОБОРНИК ДИКТАТА МАКС МОСЛИ



АПОЛОГЕТ ПАНК-РОКА МАЛКОЛМ МАКЛАРЕН

ЧТО ТАКОЕ ING?



- Финансовая компания: банковское дело, страхование, финансовый менеджмент
- По оценкам Forbes, ныне занимает 11-е место среди крупнейших компаний мира
- Более 115 тысяч сотрудников в 50 странах мира



Круговые могут обгонять сейфти-кар
FIA пересмотрела этот вопрос и разрешила круговым обгонять сейфти-кар, чтобы занять свое место в хвосте пелетона. На это решение повлияли многочисленные протесты против их поведения на ГП Канады в этом году

ЗА КУЛИСАМИ F1



«Солидарность» освободила Польшу – как будет в случае с GPDA?

ГОНЩИКИ ЧУВСТВУЮТ СВОЮ СИЛУ

ЗАГОВОР В ТЫЛУ FIA

Гонщики Ф1 чувствуют, что с уходом Михаэля Шумахера у них будет больше возможностей бороться за свои права

Карл Маркс даже представить, наверное, не мог, что в роли рабочих – пролетариата – когда-нибудь окажутся миллионеры. Но на политической арене Ф1 в качестве «рабочих» выступают гонщики.

Конечно, это касается лишь тех моментов, когда они объединяются под флагом Ассоциации гонщиков Гран При (GPDA), которую в Формуле 1 можно считать чем-то вроде профсоюза. Но в последние полтора года голос GPDA слышен все сильнее и в вопросах повышения мер безопасности на трассах Ф1. И есть основания полагать, что в 2007 году она заявит о себе еще громче.

Михаэль Шумахер, долго за-

нимавший пост председателя GPDA, ушел, а бразды правления приняли на себя Фернандо Алонсо, Ральф Шумахер и Марк Уэббер. И вместе с ними наступает новая эра, означающая рост политического влияния GPDA в ближайшем будущем.

БРАТЬЯ ПО ОРУЖИЮ

До знаменитой забастовки гонщиков в Кьялами-1982 GPDA, основанная еще в 1961 году, проявляла себя редко. Обеспокоенная вопросами безопасности, она призвала к отказу выступать в Спа в 1969-м и на Нордшляйфе год спустя, но только на ГП ЮАР в 1982-м гонщики под предводи-

тельством Ники Лауды устроили забастовку, протестуя против условий выдачи суперлицензии, которые, по мнению Лауды, делали гонщиков слишком зависимыми от команд.

Под угрозой пожизненной дисквалификации гонщики на 24 часа забаррикадировались в номере гостиницы в Йоханнесбурге, пока председатель GPDA Дидье Пирони вел переговоры с Берни Экклстоуном и Ко.

Они все-таки вышли на старт, но Экклстоуну еще до конца года удалось уничтожить GPDA.

Она возродилась в 1994-м после гибели Айртона Сенны и Роланда Ратценбергера и с тех пор

существовала усилиями Шуми и Дэвида Култарда, хотя до недавнего времени была относительно слабой.

РОСТ АКТИВНОСТИ

Первоочередная задача GPDA всегда заключалась в обеспечении максимальной безопасности – в конце концов, это они рискуют собой, хотя официально вопросами безопасности занимается FIA, затевая высокотехнологичные исследования конструкции машин, оборудования трасс и медицинской помощи.

Располагая данными этих исследований, руководство не склонно позволять GPDA ставить под сомнение свои рекомендации – особенно публично. И все же в последнее время в ряде случаев GPDA оказывалась в поле зрения общественности. После фиаско Michelin на ГП США-2005 она попыталась (безуспешно) донести свою точку зрения до Всемирного совета по автоспорту FIA.

Осенью того же года GPDA вступила на новую территорию, публично представив свои рекомендации по формату квалификации, – стало ясно, что теперь гонщики стремятся добиться влияния и в других делах, касающихся спорта.

Кроме того, летом 2005-го GPDA вела с Мосли обмен все более эмоциональными открытыми письмами по вопросам безопасности на тестах Ф1 и добилась того, что в сентябре в Монце – впервые на коллективных тестах – была обеспечена медицинская поддержка на уровне гоночного уикенда, что не предусмотрено правилами FIA.

Наконец, ГП Италии 2006 года был отмечен бурными дебатами о размерах зон безопасности и о том, что вместо более современных асфальтовых ловушек до сих пор используются гравийные. GPDA отмечала, что эта проблема существует в Монце не один год, но ей было сказано, что модернизация стоит слишком дорого. Тем не менее власти Монцы в этом году все же нашли деньги, чтобы заменить часть покрытия



Бриаторе приглашает Нельсонио
Решение Renault пригласить Нельсона Пике-младшего в качестве тест-пилота на следующий год стало понятно, когда выяснилось, что его менеджером будет Флавио Бриаторе. 21-летний гонщик надеется выйти на старт уже в 2008-м



Новости паддока в онлайн
Red Bulletin, сатирический журнал новостей и сплетен из паддока, издаваемый во время Гран При, со следующего сезона будет доступен и в интернете. Если хотите подписаться, зарегистрируйтесь здесь: www.redbulletin.com

НОВОЕ ПРАВЛЕНИЕ GPDA – ЭТО...



Ральф Шумахер,
председатель, сменил
брата Михаэля



Марк Уэббер,
директор, сменил
Ярно Трулли



Фернандо Алонсо,
директор, сменил
Дэвида Култарда

Выборы трех новых руководителей GPDA состоялись на ГП Китая. Ральф Шумахер был назначен председателем, а Марк Уэббер и Фернандо Алонсо – директорами. Уэббер вернулся на пост, который он занимал прежде – до ухода в отставку в сентябре 2005-го после столкновения на

трассе с Михаэлем Шумахером. Вступить в GPDA может любой боевой или резервный гонщик, но членство в ней не обязательно. Все платят вступительные взносы (организация находится на самообеспечении), а ее заседания проводятся в дни Гран При.

трассы. И когда ее представители не явились на встречу с GPDA, чтобы рассказать о своих приоритетах, гонщики выказали свое беспокойство публично – к вящему неудовольствию Мосли.

Охарактеризовав подход GPDA как «непрофессиональный», он заявил, что она «доставляет одни неприятности и всех раздражает», что в переводе означало: «Угломонитесь, детки!» Но GPDA, кажется, больше не собирается уступать.

ПОКА, МИХАЭЛЬ!

Среди гонщиков Ф1 бытует мнение, что уход Михаэля Шумахера с поста их президента может вызвать новые, более агрессивные настроения.

Ахиллесовой пятой GPDA всегда был и будет недостаток сплоченности – не так-то легко добиться единства 22 непримиримых соперников. Отчасти разобщенность гонщиков была вызвана тем, что они не одобряли стиль, в каком Шумахер

руководил GPDA. Нет никаких сомнений в том, что Шумахер искренне ратовал за безопасность, но свою власть он также обращал на благо самому себе.

Это обеспечивало ему положение, позволяющее поддерживать контакты и вести переговоры с чиновниками FIA и первым узнавать об изменениях на трассах; кроме того, он мог оказывать влияние на других гонщиков (вспомните его попытки в Монце-2001 настаивать на том, чтобы в момент старта не было обгонов).

Да, у Шуми было больше власти, но в результате некоторые гонщики покинули GPDA, а FIA могла спать спокойно, зная, что

никаких сюрпризов ассоциация не преподнесет. Теперь, когда после ухода Шуми руководство GPDA впервые берет на себя чемпион мира Фернандо Алонсо, есть надежда, что ассоциация станет сплоченнее.

«Иногда при Михаэле возникали разногласия», – сказал Уэббер после выборов. – В целом для нас всех это в чем-то было хорошо, а в чем-то плохо. Но такого больше не будет».

НА ПОРОГЕ ПЕРЕМЕН

Право GPDA беспокоиться о безопасности в Монце поставлено под сомнение, но стоит отметить ее все возрастающую активность. Никто не оспаривает, что главной – нет, скорее единственной – целью, оправдывающей существование GPDA, является безопасность. (Ф1 в наши дни слишком коммерческая и юридически сложная организация, чтобы пытаться заставить ее считаться с собой методами Лауды.)

Но если гонщикам кажется, что их мнения и пожелания относительно безопасности не принимаются во внимание, то их настроение вполне может измениться и стать более агрессивным в политическом смысле.

Объединившись, гонщики потенциально представляют серьезную силу, ведь ключевые игроки – именно они. Никто, кроме них, не может выполнить их работу (совладайте-ка с 800-сильной машиной!); они – звезды, которых знает весь мир; на их стороне симпатии болельщиков. И если организованной и сплоченной GPDA придется продемонстрировать свою коллективную силу, ее до поры дремлющая мощь проснется, и отмахнуться от нее будет непросто.

Интервью с Култардом, с. 60



“ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА” ГЭРИ ПАФФЕТ

«Хотя место в McLaren на следующий год по-прежнему вакантно и вопрос с ним пока не решен, дело все больше идет к тому, что мне оно вряд ли достанется. Так что мне разрешили подыскивать другие варианты»

Гэри Паффет,
тест-пилот McLaren

Перевод:
«Черт бы побрал этого Льюиса Хэмилтона»



Последней из больших тем стали слишком близко поставленные ограждения в Монце

СТАВКИ РАСТУТ

ЦЕЛЬ – ТИТУЛ!

Для 19-летнего россиянина Михаила Алешина дебютный сезон в Мировой серии Renault сложился вполне успешно – так считает Хельмут Марко, руководитель молодежной программы Red Bull, одним из участников которой является Михаил.

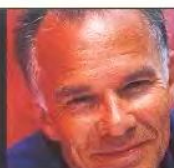
«В целом мы удовлетворены результатами, которые показал Алешин, – сказал Марко, давая F1 Racing интервью в Сан-Паулу, на последнем этапе чемпионата мира Ф1. – Как мы и ожидали, Миша подтвердил, что он обладает отличной скоростью. Главное, чего ему не доставало в этом году, это стабильности».

По словам Марко, задача, которую Мише предстоит решать в следующем сезоне, – завоевание титула чемпиона серии: «Разумеется, серия Renault всегда собирает сильных гонщиков, и первым здесь быть не просто, но если Миша будет показывать стабильно высокие результаты, выигрывать гонки, то свою задачу он решит».

Как сообщил Хельмут Марко, в молодежной программе Red Bull может получить место и другой российский гонщик, Сергей Афанасьев. Решение об этом будет принято по итогам отбора, который Red Bull проведет в Эшториле в начале ноября. Сергей приглашен на эти тесты в числе 22 претендентов на участие в программе.



В Red Bull Михаилом довольны, но задачи в 2007 году предстоит решать очень серьезные



Питер Уиндзор

Пятно контакта

Командам пора принять простую истину: действуя как команды, они будут чаще побеждать

Фелипе Масса не только идеально справился со своей ролью в Ferrari, но еще и с милой прямоотой рассуждал на такую скользкую тему, как право Михаэля на преимущественный проезд. Он умеет и ногу с газа вовремя снять, и признаться в том, что намерен делать все от него зависящее, чтобы помочь команде, – и ничего, все его за это любят. Словно не было ни шума, поднявшегося после «победы» Михаэля в Австрии в 2002 году, ни ужесточения правил, запрещающего применять тактику, влияющую на исход гонки. А если и было, то лишь в кошмарном сне.

Но зададимся вопросом: почему гонщикам вроде Массы запросто позволено именно «влиять на исход», хотя они как будто нарушают правила самым нахальным образом? Думаю, потому, что Ferrari всегда может сказать: Фелипе действовал отнюдь не по приказу, а исключительно по своей воле, потому что предан Михаэлю и команде.

Разумеется, все это лукавство, а то, что произошло в Австрии в 2002 году, иначе как абсурдом не назовешь. Хай, поднявшийся после той гонки, был больше направлен против Михаэля Шумахера, нежели связан с командной тактикой, и «шумофобы» тогда победили. Ведь подобная тактика давным-давно стала общепринятой, вспомните хотя бы, как в 1958 году Фил Хилл уступил дорогу напарнику Майку Хоторну, чтобы титул достался гонщику Ferrari. Или как в 1964-м Лоренцо

“Михаэль уходит, и не пора ли отменить запрет командной тактики?”

Бандини в финале сезона вынес с трассы Грэма Хилла, чтобы чемпионом стал Джон Сергисс, кстати, тогда тоже выступавший за Маранелло.

По сравнению с этими примерами победа Михаэля в Австрии – не более чем детские шалости, если, конечно, вы не принадлежите к тем людям, которые не жалуют Шуми за прочие его проделки, или вы сами гонщик, босс команды или еще какой-нибудь деятель Ф1 и просто завидуете ему из-за того, чего он добился в Ferrari.

Ясно, что с тех пор ничего не изменилось. Михаэль продолжал выигрывать, его бывший напарник, Рубенс Баррикелло, нынче в команде, где нет разделения гонщиков по номерам, а пришедший ему на смену Масса уже познал такой успех, о каком он раньше и мечтать не мог. Другими словами, практика «внутрикомандной координации» про-



На ГП Марокко '58 Фил Хилл (№ 4) сбавляет скорость, чтобы Хоторн финишировал 3-м и смог завоевать титул

должается. Но проблема в том, что не все команды умеют координировать свои действия так, как умела Ferrari во времена Шумахера.

Возьмем ту же Renault. Месяц назад в Китае они могли бы избежать внутренних раздоров, если бы кто-то скомандовал: «Джанкарло, оставайся на этой же позиции и попытайся сдержать Михаэля. Темп Фернандо временно снизится, но ты не обгоняй, понял?» Но они этого не сделали, точнее, не могли сделать, потому что тогда их могли бы обвинить в использовании запрещенной командной тактики, особенно если кто-то из спонсоров FIA встал в тот день не с той ноги.

Пока в гонках Ф1 будет присутствовать такой прозаический фактор, как «зернение» шин, ни одна команда не застрахована от того, что какая-то из ее машин на отдельных отрезках дистанции будет терять скорость. И только в Скудерии им. Михаэля все знают свое место, и, соответственно, знают, как действовать в той или иной ситуации. В прочих же командах продолжается борьба индивидуальностей, и подходы, подразумевающие четкое распределение ролей среди гонщиков, столь же непривычны, как... Ф1 без Шуми.

И теперь, когда Михаэль уходит в отставку, не пришло ли время выкинуть из Спортивного регламента запрет командной тактики? Когда «шумофобы» отпразднуют проводы заслуженного мастера, приказы с пит-уолла вновь должны стать неотъемлемой частью шоу, и уже второй вопрос, будут гонщики им подчиняться или нет. Командам, не столь хорошо организованным (после ухода Михаэля это относится и к Ferrari), подобная тактика пригодится, чтобы хотя бы минимизировать потери, связанные с шинными проблемами. А заодно они вспомнят, что их задачей, вообще-то, является наказывать конкурентов, а не самих себя.

О ГП Китая и Японии читайте на с. 104 и 112 ➡



Очередной переход Смита

Технический директор Red Bull Racing Марк Смит может перейти в Spyker. Если его контракт удастся выкупить, он будет работать вместе с главой отдела разработок этой команды Майком Гаскойном

НАУКА Ф1

КОНЕЦ ШИННЫМ ВОЙНАМ

Колеса – они по-прежнему круглые, но сильно ли продвинулись шинные технологии за время противостояния?

Шины больше беспокоят команды, чем гонщиков



Michelin откланялся после Гран При Бразилии, положив конец второму пришествию французского концерна в Ф1, длившемуся всего шесть лет. Поэтому шесть команд – Renault, McLaren, Honda, BMW-Sauber, Red Bull и Toro Rosso – в следующем сезоне переходят на Bridgestone. Самое напряженное противостояние шинников за всю историю спорта завершается.

«Это было феноменально! – говорит Марк Уэббер. – Почти никто не понимает, как много можно выиграть за счет шин. Если вспомнить, сколько мощности мы потеряли с переходом на V8 объемом 2,4 л, а затем посмотреть на время кругов, остается удивляться, с какой скоростью мы проходили

повороты в 2006 году. Уровень сцепления с трассой и износостойчивость были невероятными».

С 2001 года улучшение качества смесей и конструкций шин шло нелинейно. Прогресс был впечатляющим, и самые дорогие и сложные решения появились в 2006-м.

ТЕХНОЛОГИЯ



«Наш девиз таков: "Лучшая исследовательская лаборатория –

Самый большой скачок был совершен в 2006-м. Прошлой зимой мы отыграли две секунды на круге только за счет шин

это конкуренция", – говорит директор спортивных программ Michelin Фредерик Анри-Бибо. – В том смысле, в каком ее понимают в Michelin». Обе конкурирующие фирмы стремились максимально увеличить цепкость шин, минимизи-

ровав износ. Поначалу они не могли найти верный баланс, что видно по времени прохождения кругов в 2001 году. Но к 2006-му шинникам удалось добиться сочетания мягких смесей с новейшими конструкциями, что обеспечило устойчивость к высоким температурам.

«Год за годом мы неуклонно прогрессировали, – говорит Хирохиде Хамасима, глава гоночного отдела Bridgestone. – Самый большой скачок был совершен в 2006-м, частично благодаря возврату к замене шин. Прошлой зимой мы отыграли две секунды на круге только за счет шин».

Повышение скоростей лучше всего было заметно на Сузуке, где во второй квалификационной сессии Михаэль Шу-



Разрезное крыло зависло в воздухе

Появление крыла с разрезом посередине, задуманного для улучшения обгонов, откладывается. Его собирались ввести с 2008 года, но на исследования требуется больше времени



Штрафы за замену коробок передач

Со следующего сезона гонщики будут подвергаться штрафу в 5 мест на старте за смену коробки передач в ходе гоночного уикенда. Передаточные числа можно изменять один раз за ГП, но под контролем FIA

✓ ГОД 2007-й: ПАДЕНИЕ СКОРОСТЕЙ

Впервые с 2000 года в Ф1 остается один поставщик шин. У Bridgestone уже был такой опыт, и японцы вновь будут играть эту роль с 2007 по 2010 г. включительно. Перед ГП Китая они определились с типом резины на следующий сезон. Производство шин станет дешевле, чем в 2006-м, а они сами – медленнее, примерно на 2 с на круге. Но гонки не станут менее напряженными.

«Переход на единую шину будет очень интересным, потому что тут важно, как вы умеете работать с резиной, – говорит технический директор Ferrari Росс Брон. – Эта сложная техническая задача останется».

Более того, в 2008-м возможно возвращение сликов. «Мы ждем решения FIA по этому вопросу, – говорит Хирокиде Хамасима из Bridgestone. – Но этот переход будет непростым, потому что изменятся задачи. Сейчас мы боремся с зернием и скольжением, а в случае со сликами акценты сместятся».



Если слики вернутся в 2008-м, то цели шинников поменяются

макер установил абсолютный рекорд круга (1:28,954), хотя машины потеряли в мощности 200 л. с. по сравнению с 2005 годом.

ЛОГИСТИКА



Каждая шинная компания производила для Ф1 более 60 000 шин в год и на каждую гонку привозила около 1200 колес. Они также готовили свои особые смеси для каждой команды, а те на бесконечных тестах подбирали лучшие шины для каждой трассы. Только Хейкки Ковалайнен в этом году на тестах Renault намотал более 20 000 км, и более трех четвертей из них пришлось на испытания шин.

«В 2006-м возрос уровень конкуренции между нами и Bridgestone, – говорит руководитель программы Ф1 компании Michelin Ник Шоррок. – Вот статистика: в 2005-м мы протестировали 34 смеси, а в 2006-м – уже 50. Это невероятный темп роста».

РАСХОДЫ

Шинные компании не стремятся обнародовать сумму, в какую им обошлась шинная война, но в Bridgestone намекнули, что

следующий сезон – когда они будут обеспечивать весь пеле-



тон, а не только пять команд, – обойдется им дешевле, чем минувший. А это было примерно \$100 млн.

В 2002–2005 годах, когда Ferrari была единственной топ-командой, работавшей с Bridgestone, значительную часть тестового бюджета Скудерии покрывал Bridgestone – целых \$30 млн в год.

В ЧЕМ ВЫГОДА ДЛЯ АВТОПРОМА?

Как говорит Анри-Бибо, Ф1 для шинных компаний – исследовательская лаборатория. Но еще и внимание к бренду – поэтому Bridgestone тратит еще \$25 млн в год на рекламу на трассах во время гонок. В ре-



зультате только в Европе узнаваемость бренда увеличилась с 25% до 40%. Однако прямой связи между Ф1 и технологиями производства дорожных шин нет. И все же какие-то моменты остаются общими: например, использование смесей, обеспечивающих максимальное сцепление и минимальный износ, рисунок протектора дождевых шин и технологии канавок.

«Требования к шинам в Ф1 и шинам дорожным – очень разные, – говорит Хисао Суганума, технический директор Bridgestone. – Шина для Ф1 выдерживает всего 150 км, а дорожная – около 20 000 км. Но шины с канавками действительно ближе к дорожным, чем слики».

Каждая шинная компания производила более 60 000 шин в год и 1200 колес привозила на каждую гонку

КОНКУРЕНЦИЯ? КАКАЯ КОНКУРЕНЦИЯ?

Состязание на трассах очень напряженное, и ни Bridgestone, ни Michelin не упускают шанса подать протест друг на друга. Недавно в Монце в лагере Michelin родилось подозрение, что Bridgestone опрыскивают свои шины краской, улучшающей скорость в квалификации.

Перевес был то на одной стороне, то на другой. Поначалу шины Bridgestone лучше подошли для прохладной и мокрой



погоды, а Michelin выигрывал в жару. В итоге они примерно сравнялись, и именно тогда шинная война сделала сезон столь непредсказуемым.

В общем, достижения обеих компаний вызывают равное уважение.

Michelin:

«К сожалению, мы не так много контактировали, как мне бы хотелось, – говорит Шоррок, – но мы относимся друг к другу с подлинным уважением».



Bridgestone:

«Я прошу Michelin вернуться в Ф1 как можно скорее, – говорит Хамасима. – Мы их уважаем, и нам нравилось с ними соперничать. Они были хорошими конкурентами».



✓ ШИННЫЕ ВОЙНЫ 2001–2006 ГОДОВ В ЦИФРАХ

BRIDGESTONE

Победы	62
Поулы	51
Быстрые круги	56
Чемпионские титулы	4
Кубки конструкторов	4

MICHELIN

Победы	43
Поулы	54
Быстрые круги	49
Чемпионские титулы	2
Кубки конструкторов	2



Кепки Bridgestone появлялись на подиуме все же реже, чем кепки Michelin

БИЗНЕС В Ф1

HONDA НАМЕРЕНА «ОЗЕЛЕНИТЬ» ФОРМУЛУ 1

Как стало известно *F1 Racing*, Honda собирается революционизировать коммерческие отношения в Ф1, обратившись к теме защиты окружающей среды. Эти планы совпадают с намерениями FIA превратить Ф1 в выставку «зеленых» технологий. Кроме того, новый подход Honda означает радикальный отказ от прямой продажи рекламных поверхностей и переход к привлечению «тематических» спонсоров.

Идею команде подкинуло маркетинговое агентство 19 Management, которому в этом году поручено найти замену компании Lucky Strike (ее контракт с Honda, а это \$60 млн в год, истекает в 2006-м).

Переход Honda на «зеленую» тему еще не проработан до конца, но маркетинговый директор команды Алистер Уоткинс признал: «Мы изучаем новые, интересные способы продвижения марки через Ф1



О чем мечтает Honda? Угадали: продать «зеленую» тему за зелен

и обнародуем наши планы в начале 2007 года».

Пока неясно, каким образом Honda будет создавать образ «эко-команды» и сохранит ли она белую раскраску или же предпочтет более «зеленые»

тона. Но настроена она всерьез, полагая, что ее новый имидж заинтересует экологически ориентированные компании.

Возможно, автоспорт и не очень подходящая для этого база, но «зеленое» дело креп-

нет, а Ф1 – глобальный бизнес. Маркетологи мультинациональных нефтехимических гигантов вроде BP уже разыгрывают экологическую карту, и смелые планы Honda ориентированы именно на них.

В ЧУЖИХ КАРМАНАХ

10 богатейших личностей из мира Формулы 1

Берни Экклстоун, глава Formula One Group	\$ 4,08 млрд
Дитрих Матешниц, основатель Red Bull	\$ 3,72 млрд
Мансур Оджей, совладелец McLaren	\$ 1,40 млрд
Мэри Халман Джордж, владелица автодрома Инди	\$ 1,00 млрд
Падди Макнолли, организатор Paddock Club	\$ 850 млн
Михаэль Шумахер, гонщик Ferrari	\$ 450 млн
Лука Монтедземоло, президент Ferrari	\$ 400 млн
Пьеро Феррари, совладелец Ferrari	\$ 375 млн
Рон Деннис, глава команды McLaren	\$ 220 млн
Вилли Вебер, менеджер гонщиков	\$ 130 млн

Цифры, отражающие личное состояние, получены от SportBusiness (The Business of Formula One by Christian Sylt and Caroline Reid)

ГП КОРЕИ ПРИВЛЕКАЕТ СПОНСОРОВ

Новость о том, что с 2010 года в календаре Ф1 появится ГП Южной Кореи, может повлечь за собой немалые инвестиции корейских компаний в автоспорт. Концерн Hyundai давно уже подумывает о вступлении в Ф1, и Гран При, который состоится на автодроме, создаваемом по проекту Германа Тильке в провинции Южная

Чолла, усиливает этот интерес.

Руководство Hyundai считает, что для компании дело чести быть представленной в этом спорте – если не в качестве конструктора, то, по крайней мере, в качестве ведущего спонсора.

В списке других потенциальных спонсоров из Кореи – электронные гиганты Samsung и LG, автокомпании Daewoo и Kia.



Контракт с Берни может означать только одно: дело идет к деньгам



Скелет в шкафу Берни

Компании SLEC, контролирующей коммерческие права Ф1, предъявлен иск на \$295 млн за невозвращенный кредит. Это очень неприятная новость для CVC, купившей год назад большую часть акций SLEC у Берни Экклстоуна за \$1 млрд



Предприниматели Ф1, объединяйтесь!

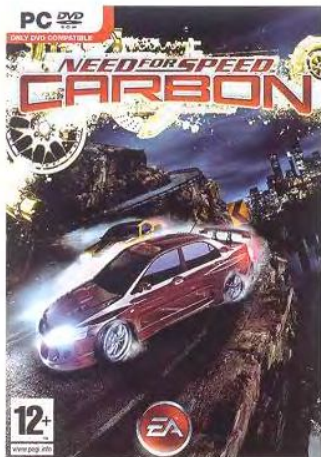
Крупнейшее и самое важное событие этого года в гоночном бизнесе – Автоспортивный деловой форум, который состоится в Монако 6–7 декабря. Подробности на www.motorsportbusinessforum.com

ВСЕ ДОРОГИ ВЕДУТ В ПАРИЖ

Компания BMW показала на парижском автосалоне свои последние разработки – и за рулем каждой из них вам гарантировано ни с чем не сравнимое удовольствие. Общественности впервые представлен новый X3 с усовершенствованным дизайном и эксклюзивным салоном. Его отличают высочайшая маневренность, а также мощная тяга, что важно в условиях бездорожья. Внедорожник оснащен новой линейкой моторов, венчает которую классическая для баварцев рядная трехлитровая «шестерка» – дизель-

ная и с двойным турбонаддувом, – развивающая 286 л. с.

Купе BMW 3-й серии привлекает спортивно-элегантным дизайном и плавным силуэтом. Ее высочайший динамический потенциал впечатляет. Мотор топ-версии 335i выдает 306 «лошадей». Кабриолет BMW M6 сочетает в себе лучшие качества суперкара и возможность принимать на ходу солнечные ванны, а его силовой агрегат, отмеченный престижной международной наградой «Двигатель года», скрывает в себе невероятные 507 л. с.



КАРБОНОВЫЙ КАНЬОН

Наименование Need For Speed давно стало легендарным для поклонников гоночных симуляторов. Первая версия популярной игры увидела свет в 1995 году, а ныне знаменитую серию продолжает Need for Speed: Carbon, которая выйдет на платформах PC, PS2 и PSP. В этой версии автомобили с тесных городских улиц вырвутся на скоростные трассы в районе каньона Карбон, а для победы потребуются умелая и слаженная команда. Конечно же, NFS: Carbon предлагает глубочайшие возможности для настройки и тюнинга машин, впечатляющую коллекцию суперкаров наших дней и легендарных машин прошлого, классические сражения на дорогах со стражами порядка.

И лишь одно остается неизменным на протяжении вот уже 11 лет: чтобы победить, нужно буквально лететь по трассе. На максимальной скорости.

ПРИРОЖДЕННЫЙ ГОНЩИК

Type R – это не просто обозначение спортивных версий в линейке Honda. Это символ скорости и мощности, будоражащий кровь настоящим ценителям жанра. Продажи Civic Type R предыдущего поколения превзошли все прогнозы, эти машины добились множества побед на гоночных трассах всего мира, включая и Россию.

И вот на парижском автосалоне Honda представила долгожданную новинку.

Новый Type R выглядит броско и агрессивно. Приземистый силуэт, крупный воздухозаборник в переднем бампере, 18-дюймовые литые диски с семью спицами – все это сразу выдает прирожденного спортсмена в гражданской «одежде».

Под капотом скрывается безнаддувный мотор объемом 2000 см³ и мощностью 201 л. с. «Сотню» Civic набирает за 6,6 секунды, после чего без труда увеличивает скорость еще на 135 км/ч. Эта предельно облегченная машина – венец философии Type R. В ближайшее время ожидается ее омологация в FIA по группе А.

Кроме того, в январе начнутся продажи модели CR-V третьего поколения. Популярный компактный внедорожник, разошедшийся по миру тиражом в 2,5 млн экземпляров, получил стремительные линии кузова, смелый дизайн передней части и более эффективный, чем прежде, 2-литровый мотор мощностью 150 л. с.



ОТБРЕЙ СОПЕРНИКОВ

10 октября в Москве была представлена бритва Philips WilliamsF1 – плод совместных разработок голландской компании и британской «конюшни». Ее технические характеристики рассчитаны на достижение максимального результата, более того – своей формой она напоминает болид Ф1.

«Гоночная бритва» водонепроницаема, гигиенична и удобна в хранении. В ее конструкции применена уникальная технология Super Lift & Cut с двойной системой лезвий, а также технология Reflex Action, использующая плавающие головки и систему трехмерного повторения контуров лица. Все эти новации призваны обеспечить максимально равномерное и чистое бритье при использовании Philips WilliamsF1. Новинка, несомненно, понравится тем, кто ценит современные технологии и стиль, но более всего – качество бритья.



МЫ НАШ, МЫ НОВЫЙ МИР ПОСТРОИМ

В 2008-м ВСЕ БУДЕТ ПО-ДРУГОМУ

Несмотря на мораторий на модернизацию моторов, единые для всех слики и резкое снижение эффективности аэродинамики, ожидается, что в 2008 году конструкции машин Ф1 изменятся весьма радикально.

«Что касается 2008 года, то тут мы начинаем с чистого листа, с нуля», — поведал F1 Racing технический директор Williams Сэм Майкл. — Фактически это будет абсолютно новая формула. Мы уже начали работать над программой-2008, но это все равно, что усадить конструкторов Ф1 строить, скажем, спортпрототип — столь велика будет разница».

Хотя сомнительная концепция разрезного крыла, которая в теории могла бы способствовать увеличению числа обгонов, отвергнута, новый регламент заставит конструкторов полностью пересмотреть подходы к аэродинамике и безопасности.

«Требования регламента, предъявляемые к шасси, будут определяющими. От них зависит больше, чем от мотора или гонщиков, ведь это будет совсем другая машина», — добавил Майкл. — Не знаю, в каком направлении все пойдет, и дело здесь не только в ресурсах команды. Вы можете задействовать хоть 10 аэродинамических труб и проводить сколько угодно тестов, но машина 2008 года будет настолько иной, что откроется настоящий простор для творчества. Конечно, останутся какие-то рамки, поскольку многое зависит от жестко оговоренной конструкции корпуса. Но вся соль в том, что шины будут совершенно иными. Так что нам предстоит много работы».



Некоторые предсказывают, что нас ждет вот такое будущее



Алан Хенри Гребенка

Финал сезона всегда отличается от других гонок, но Бразилия'06 оставила в наших душах особый след

На первый взгляд Интерлагос — просто гиблое место, но зато это храм бразильского автоспорта, свидетель многих эпических баталлий прошлого. Боксы здесь — позор для Ф1, а трибуны выглядят так, будто собраны из ржавого детского конструктора. И все же автодрому определенно присуща некая необъяснимая привлекательность, от него просто веет древними традициями. Он относится к той же категории, что и Силверстоун, по поводу которого Берни Экклстоун однажды едко заметил: «Думаю, хорошо, что у нас до сих пор есть такие трассы — это напоминает о том, каким был автоспорт в далеком прошлом».

Накануне финала сезона паддок Автодрома им. Жозе Карлуша Паса (ныне покойного, почитаемого всеми победителя ГП Бразилии '75) был охвачен и общим напряжением, и особой эйфорией, какая бывает только в Ф1. Это предвкушение нескольких месяцев передышки, приправленное ожиданием презентаций новых машин, которые уже запланированы на январь, — а отсюда до начала сезона-2007 уже рукой подать. И как бы

«В Бразилии все были охвачены и общим напряжением, и особой эйфорией, какая бывает только в Ф1»

мы ни ворчали, что нам надоело мотаться по всему миру, что мы редко бываем дома, а гонки часто вызывают зевоту и иногда так хочется послать все подальше, — Ф1 все равно остается одной, но пламенной страстью.

И все же большинство участников ощущало гнет несбывшихся надежд. Для Ferrari и Renault 2006 год оказался щедрым на победы, но McLaren, Toyota, Williams и прочие неудачники обычно находили утешение в мыслях о том, что сегодняшнее поражение быстро забудется, а через две недели их ждет новая гонка, где они все начнут с начала. Но в Бразилии надеяться было не на что; что сделано — то сделано, и шансов отыгаться уже нет.



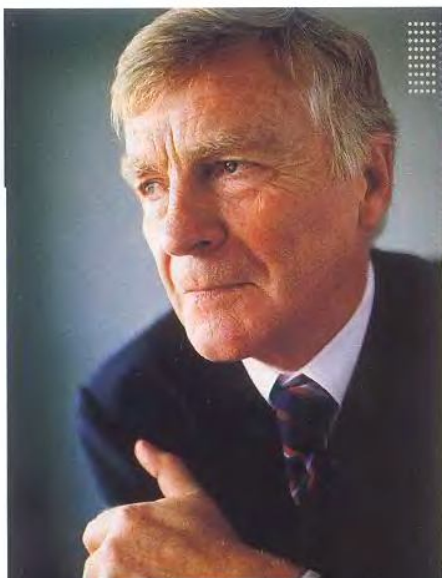
Михаэль не поедет на зимние тесты, и только тогда начнет осознать, насколько изменилась его жизнь

С Шумахером та же история. Этот титан автоспорта, царивший в Ф1 без малого двадцать лет, вдруг превратился в простого смертного: он отклонялся, снял свой фирменный красный комбинезон и сошел со сцены. И не надо забывать, что после прокола колеса, происшедшего в начале гонки, Михаэль откатился на 17-ю позицию, но сумел пробиться на 4-е место. А последний обгон в его карьере просто войдет в хрестоматию Ф1: в первом повороте он обошел Кими Райккёнена, который в следующем году займет его место в Ferrari, что по-своему символично. Это был невероятный маневр: должно быть, финн чувствовал себя так, словно в темной аллее парка на него внезапно налетел грабитель.

А Михаэля теперь ждет совсем другая жизнь. В первые несколько месяцев, которые он проведет с Коринной и детьми, Михаэль почти не заметит разницы. Но потом, ближе к Рождеству, все изменится. Не будет ни звонков из Маранелло, заставлявших его сгорать от нетерпения в предвкушении знакомства с новой машиной накануне очередного сезона, ни душевного трепета, ни внутреннего напряжения. Перестроить все свое существование, полностью изменить темп жизни — эта задача потребует не меньше сил, чем его блестящие победы на трассе. Удачи! И спасибо за все.

Отчет о ГП Бразилии, с.120

Частное мнение президента FIA



Крику по поводу штрафа Фернандо Алонсо в Монце было много, а толку? Умерьте пыл и запомните: стюарды – отнюдь не подкаблучники FIA

В Ф1 немало умных людей, но меня удивляет, что мало кто из них в состоянии сохранять рассудок, когда ситуация накаляется. Возьмем громкий скандал вокруг Алонсо в Монце. Вопросов было два. Первый: действительно ли Алонсо помешал Массе? Действительно ли Массе вынужден был замедлиться из-за Алонсо и прошел круг хуже, чем мог бы? И в случае утвердительного ответа следовал второй вопрос: надо ли было вообще наказывать Алонсо?

С первым вопросом можно было разобратся, изучив телеметрию, прежде всего с машины Массы. В наши дни часто (в том числе и в этом случае) можно опираться на точные научные данные. Разумеется, эта информация доступна только стюардам. Так вот, по телеметрии видно, что в Parabolica, последнем повороте трассы, Массе явно помешали.

Надеюсь, никто не будет спорить, что за впереди идущей машиной неизбежно тянется шлейф аэродинамического возмущения, так называемого «грязного» воздуха. Об этом в паддоке Монцы как-то подзабыли, но позже, по трезвом размышлении, вспомнили, что современная машина Ф1 конструируется в расчете на «чистый» воздух. Попадая в возмущенный поток, она замедляется, испытывая помехи. И именно Алонсо, намеренно или нет, вынудил Массу ехать в таком потоке, следовательно, помешал ему.

Алонсо так поздно выехал из боксов (его задержала проблема с шиной), и если подобное обстоятельство и должно было на ком-то отразиться, так на самом Фернандо. Следовательно, Алонсо должен был пропустить Массу (что он наверняка и сделал бы, будь у него время) и пожертвовать своим кругом, а не вынуждать Массу сбавить ход.

В паддоке этот момент как-то упустили из виду. И больше всего возмущались гонщики-отставники, которые считали, что Алонсо был далеко впереди, чтобы помешать Массе, и предлагали различные версии, объяснявшие, почему Фелипе потерял время, хотя позиция стюардов была основана на данных телеметрии. Даже в пресс-центре немногие были в состоянии отделить факты (Алонсо действительно помешал Массе) от мнений (следует ли наказывать Алонсо?).

Раз в ходе сезона в аналогичных обстоятельствах другие гонщики были наказаны, стюарды сочли, что надо быть последовательными. Конечно, можно спорить, надо ли было наказывать Алонсо, и тут у каждого есть свое мнение. Но меня раздражает, когда игнорируются факты, а суть вопроса полемика так и не затрагивает. Стюарды вынесли вердикт о штрафе лишь после скрупулезного анализа всех данных. Но наградой им были одни лишь нападки, и неудивительно, что они решили больше не связываться с подобными вещами.

Вы можете спросить, а что по этому поводу думаю лично я? Поскольку я свободен от груза прежних решений, принятых по аналогичным поводам, я бы не стал наказывать Алонсо. Но я часто не согласен со стюардами. В Венгрии я бы не стал выписывать Алонсо двухсекундный штраф за намеренное торможение перед носом у Дорнбоса (и обгон под желтыми флагами) – я бы его дисквалифицировал. Подобная «проверка реакции» означает, что машина используется в качестве орудия угрозы другому гонщику, а это опасно. На дороге за такое права отбирают. И в той же Венгрии я не стал бы наказывать Шумахера за обгон под красным флагом, потому что, по-моему, в той ситуации это хотя бы не было опасным. Но я могу понять стюардов, которые считают, что красный флаг более важный сигнал, чем желтый, поэтому за него следует сильнее карать.

Но мое мнение роли не играет – полагаю, к счастью. Стюарды, как и наш Апелляционный суд, абсолютно независимы. FIA подобна стране с классическим разделением властей, где есть законодательные и исполнительные органы и судебная система. Одни пишут правила, вторые следят за тем, чтобы они выполнялись, а суды решают, было нарушение или нет. И система нормально функционирует, если не вмешиваться в работу стюардов. И смешны любые попытки обвинять FIA в том, что мы подыгрываем той или иной команде или действуем вопреки логике тех или иных событий. Можно не всегда соглашаться с FIA – лично я не всегда соглашаюсь, – но такова цена независимости судей. **FO**

“Меня раздражает, когда игнорируются факты, а суть вопроса полемика так и не затрагивает”

Итак, ответ на первый вопрос у нас есть. Второй же будет сложнее. Можно спорить, мол, у Алонсо не было иного выбора: чтобы успеть начать квалификационный круг до конца сессии, он должен был нестись на полной скорости. Допускаю: он вообще не знал, что где-то позади него Массе. Однако можно возразить, что Фелипе не виноват в том, что

Справедливо ли наказан Алонсо? Стюарды правы, считает Мосли. Терпимее надо быть, Макс, терпимее





Дирк или Уве?

Семь подиумов в восьми гонках практически обеспечили немцу Дирку Вернеру победу в немецком Кубке Porsche Carrera. Правда, в случае осечки фаворита в финальной гонке титул может достаться и ветерану Уве Альцену

ЕВРОСЕРИЯ Ф3

ЗА ДВУМЯ ЗАЙЦАМИ...

«Я старался заработать как можно больше очков, поэтому рисковал. В обеих гонках это закончилось вылетами, и теперь шансов на победу в серии у меня почти нет», — вот так невесело прокомментировал итоги своего выступления на этапе Евро Ф3 в Ле-Мане Себастьян Феттель.

Нынешней осенью 19-летнему немцу приходится буквально разрываться на части: практически каждую неделю талантливый юниор совершает трансконтинентальные перелеты, пытаясь совмещать пятничные тесты в Ф1 в составе BMW-Sauber и гонки в Ф3, где он сражается за титул с шотландцем Полом ди Реста.

И, похоже, погоня за вторым зайцем в Ф3 может выйти ему боком.

В Барселоне Себастьян выиграл субботнюю гонку, проходившую под дождем, и сократил отрыв от шотландца до трех очков, но затем трижды подряд допустил ошибки, которые практически лишили его надежд на победу в серии. Ди Реста, в свою очередь, был стабилен, отличился в Ле-Мане и уверенно движется к заветному титулу.

Героем октября стал американец Ричард Антинуччи. И в Барселоне, и на кольце Бугатти он довольствовался восьмым местом в субботу, позволявшим в воскресенье стартовать с поула — и по-



Положение после 9 этапов из 10:

1. **П. ди Реста** (В.Брит.; ASM) — 84 очка
2. **С. Феттель** (Гер.; ASM) — 69
3. **К. Хирате** (Яп.; Manor Motorsport) — 57

беждать. Ну а самым результативным гонщиком в этот период стал Кохеи Хирате. Японец заработал 19 очков и вплотную подобрался к Себастьяну Феттелю в борьбе за серебро Евросерии.

ФОРМУЛА RENAULT V6

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ



Организаторы Мировой серии Renault объявили о новшествах, призванных, по их мнению, сделать Формулу Renault V6 еще более интересной для зрителей и участников. По примеру серий GP2 и Евро Ф3 здесь со следующего года будет проводиться только одна квалификация, а расстановка на старте второй гонки будет определена по итогам первой — но в Renault V6 «развернут» первую десятку, а не восьмерку. Кроме того, с помощью специальной кнопки гонщики смогут на 60 секунд повысить мощность двигателя. Подобные системы, призванные увеличить число обгонов, хорошо зарекомендовали себя в американских гонках и в серии A1 Grand Prix.

Впрочем, и при нынешних правилах в Renault V6 нет недостатка интриги. На кольце Бугатти в Ле-Мане обе гонки прошли под моросащим дождем, были отмечены завалами

в первом повороте (жертвой одного из них стал лидер серии Энди Соучек) и принесли победы Алксу Даниэльсону (для шведа этот успех стал третьим подряд) и Пастору Мальдонадо.

Михаилу Алешину на этот раз не удалось пополнить очковую копилку из-за проблем с тормозами и заклинившей во время пистопы колесной гайки. Тем не менее за две гонки до конца сезона россиянин уверенно входит в первую десятку Мировой серии.

Положение после 8 этапов из 9:

1. **Э. Соучек** (Исп.; Interwetten.com) — 91 очко
2. **П. Мальдонадо** (Вен.; Draco) — 88
3. **А. Даниэльсон** (Шв.; Comtec) — 82
4. **Б. Гарсия** (Исп.; RC Motorsport) — 82
5. **А. Паренте** (Пор.; Victory Engineering) — 76
- ...10. **М. Алешин** (Рос.; Carlin) — 39

DTM

ПЯТАЯ «ЗВЕЗДОЧКА»

Как отмечал F1 Racing в майском номере, Бернд Шнайдер уже четырежды становился чемпионом DTM, каждый раз начиная сезон с победы в Хоккенхайме. Впервые это произошло в далеком уже 1995 году, а свой пятый титул 42-летний гонщик завоевал в 2006 году, не изменив славной традиции. Отметим, что все это время он выступает за одну и ту же марку — Mercedes.

Главным соперником Бернда в нынешнем сезоне был представитель Audi Том Кристенсен. Немец и датчанин сошлись в принципиальном поединке на 8-м этапе сезона в испанской Барселоне. Шнайдер прикатил к финишу вторым, а Кристенсен не попал даже в призовую восьмерку, и первая в карьере победа другого гонщика Audi, 24-летнего Мартина Томчика, стала лишь слабым утешением для компании из Ингольштадта.

Окончательно все вопросы о чем-

пионстве Шнайдер снял в Ле-Мане. Откатившись после вылета с трассы на первом круге на далекую 16-ю позицию, к финишу Бернд пробился на пятое место. Его соперник, который одержал в Ле-Мане целых семь побед в легендарной 24-часовой гонке, на кольце Бугатти, где ему нужна была только победа, финишировал лишь третьим. Кристенсен не только лишился последних надежд в споре за титул, но и уступил второе место в личном зачете шустрому Бруно Спенглеру, для которого победа в Ле-Мане стала уже третьей в его карьере (все три он одержал в нынешнем сезоне).

Положение после 9 этапов из 10:

1. **Б. Шнайдер** (Гер.; Mercedes) — 66 очков
2. **Б. Спенглер** (Кан.; Mercedes) — 53
3. **Т. Кристенсен** (Дан.; Audi) — 50
- ...5. **М. Хяккинен** (Фин.; Mercedes) — 25
6. **Х.-Х. Френтцен** (Гер.; Audi) — 24





В погоне за Трофеем

За один этап до конца сезона Яп ван Лаген остается главным претендентом на победу в Трофее Renault Megan. Вторую половину сезона успешнее проводит 21-летний дебютант серии Матье Лаэй, но он уступает голландцу 19 очков



На краю земли

Сразу 10 россиян приняли участие в туринговом Кубке Европы, который прошел в португальском Эшториле. Итогом стало восьмое (из 13 возможных) место в Кубке наций и победа пилера Александра Львова в классе Супер-Продакшн.



ФОРМУЛА 3000

ЗАПОЗДАЛЫЙ РЫВОК

Россиянин Виталий Петров стал самым успешным гонщиком по итогам трех финальных этапов Евросерии F3000. 22-летний пилот команды Euronova набирал очки во всех шести осенних гонках, выиграл под дождем в Барселоне и еще четырежды поднимался на подиум. И хотя ехал Петров действительно быстро, догнать двух лидеров сезона, выступающих за команду Джанкарло Физикеллы, ему все же не удалось – слишком уж долго Виталий «запрягал» на старте чемпионата, когда Джакомо Риччи и Марко Бонаномии выигрывали гонку за гонкой.

В итоге титул достался 21-летнему Риччи – во многом благодаря отменной стабильности, ведь итальянец лишь один раз в 18 гонках сезона не добрался до финиша, да и то не по своей вине. Петрову же предстоит

серия зимних тестов в GP2 – именно этот чемпионат будет для россиянина главным в сезоне-2007. Еще один представитель нашей страны, Даниил Мове, прекратил свои выступления в серии F3000 Masters еще в середине лета.

Евросерия F3000.

Итоговое положение:

1. Дж. Риччи – 106 очков
2. М. Бонаномии (оба – Ит.; Fisichella MS) – 94
3. В. Петров (Рос.; Euronova) – 72

F3000 International Masters.

Итоговое положение:

1. Я. Хароуз (Чех.; Charouz) – 75 очков
2. Д. ди Бенедетто (Ит.; Pro Motorsport) – 62
3. Я. Яниш (Чех.; Charouz) – 54

WTCC

ОСОБЫЙ СЛУЧАЙ

Принято считать, что чем меньше этапов остается до конца чемпионата, тем больше сужается круг претендентов на титул. Однако нынешний сезон мирового турингового первенства никак не подтверждает это правило. 11 победителей в 18 гонках, девять смен лидера по ходу чемпионата и девять претендентов на титул перед финальным этапом! Едва ли хоть одна гоночная серия мирового или европейского уровня может похвастать столь же плотной борьбой.

Прошлогодний чемпион Энди Приол на двух последних этапах заработал только одно очко и уступил лидерство в чемпионате. В Стамбуле победы отпраздновали ветераны Алессандро Дзанарди (на фото) и Габриэле Тарквини. Для Тарквини это был жизненно важный успех, позволивший вернуться в число претендентов на титул (в чем ему помог напарник по команде SEAT Петер Тертинг, пропустивший итальянца вперед на последнем круге).

В Валенсии лучшим стал Аугусту Фарфуш. Победив в квалификации и в



первом заезде, во втором бразильский гонщик финишировал пятым. Этого оказалось достаточно, чтобы подняться на первую строчку в личном зачете. Ну а кто же в итоге станет чемпионом, предсказать совершенно невозможно.

Положение после 9 этапов из 10:

1. А. Фарфуш (Браз.; Alfa Romeo) – 60 очков
2. Э. Приол (В. Брит.; BMW) – 59
3. Й. Мюллер (Гер.; BMW) – 59
4. Г. Тарквини (Ит.; SEAT) – 57
5. Р. Райделл (Шв.; SEAT) – 54
6. Д. Мюллер (Гер.; BMW) – 53

LMS ИСПАНСКИЕ ДРАМЫ



Непростым для гонщиков, выступающих в классе LMP1 – самом быстром из четырех категорий Серии Ле-Ман, – выдался заключительный этап, который принимала испанская Харама. Практически все экипажи столкнулись с проблемами – от ошибок в вождении до отказов техники. И только бело-сине-зеленый прототип команды Анри Пескарولو уверенно наматывал круги на протяжении всех шести часов гонки. Жюль Буйон и Эммануэль Коллар (вместе с ними в Хараме вновь выступал Дидье Андре) уже обеспечили себе победу в серии, но не справились с оборотами и в очередной раз поднялись на верхнюю ступень подиума, показав абсолютный результат: пять побед в пяти гонках.

Мини-сенсация сотворило испано-португальское трио из команды ASM: гонщики, выступающие в классе LMP2, заняли второе место в абсолютном зачете, уступив победителям всего четыре круга. Для лидеров этой категории, Томми Эрдуша и Майка Ньютона, гонка обернулась настоящей драмой. Двигатель на их MG Lola отказал за шесть минут (!) до финиша, и титул уплыл к со-

перникам из команды Barazi Epsilon.

Экипаж команды Convers MenX финишировал в Хараме десятым, а по итогам сезона занял второе место в классе GT1.



Результаты гонки:

1. Э. Коллар/Ж.-К. Буйон/Д. Андре (Фр.; класс LMP1; Pescarolo C60 Judd)
2. М. Амарал/М. А. де Кастро/А. Буренью (Порт./Исп./Исп.; LMP2; Lola B05/40 AER)
3. Х. Прима/М. Фесслер (Швейц.; LMP1; Courage LC70 Judd)
- ...6. С. Ортелли/С. Айари (Фр.; LMGT1; Saleen S7R)
- ...10. П. Кокс/Р. Пергл/А. Васильев (Гол./Чех./Пос.; LMGT1; Ferrari 550 Maranello)
- ...14. У. Хьюз/Р. Белл (В.Брит.; LMGT2; Panoz Esperante)

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.

19 ноября – WTCC, Гран При Формулы 3 (Макао)

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



F1 GRANDE PRÊMIO DO BRASIL
SÃO PAULO 2006
FIA Formula 1 WORLD CHAMPIONSHIP™

Приз за лучшее письмо номера достается Кириллу Андросову из Московской области, которому тоже грустно, но грусть его светла. Король уходит, да здравствует Король!

ПИСЬМО НОМЕРА

НЕ НАДО СЛЕЗ...

Шуми уходит, но я не чувствую разочарования. Он выиграл столько гонок и титулов, что заслужил отдых. Хотя неизвестно, сам Михаэль принял это решение или нет. Я думаю, что он сочетает в себе лучшие качества Проста и Сенны. Француза называли «Профессором», но это определение вполне подходит и Шуми. А умение ездить в дождь и страсть к победам роднят его с Сенной. Михаэль, скорее всего, уже не выиграет восьмой титул, однако это даже символично. Конец 80-х – начало 90-х называют эпохой Проста и Сенны, и на двоих они выиграли 7 титулов. Конец 90-х – начало 2000-х называют эпохой Шумахера, и у него тоже 7 титулов.

Кирилл Андросов,
Московская область, Дзержинский, по e-mail



Автор лучшего письма номера получает великолепный набор сувениров от компании PUMA.
www.puma.com

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.

Я ВЕРЮ В FERRARI

Пусть не получилось хэппи-энда в карьере Шумахера, но его выступления за последние два сезона доставили больше удовольствия, чем гонки 2002 и 2004 годов. Я понял, что такое болеть за кумира в тяжелые для него времена, когда он борется из последних сил за пару очков, его обходят на круг, на подиуме танцует молодежь, а он устало снимает шлем и идет к репортерам объяснять, почему он в этой гонке только шестой, хотя год назад был первым. Я верил, что он и Ferrari вернутся и покажут всему миру, что они не забыли, как умеют побеждать те, кто этого действительно хочет. Теперь буду болеть за Кими...

Павел Жарков,
Воронеж, по e-mail

НЕ В СТАТИСТИКЕ ДЕЛО

В автоспорте бытует поговорка: «Ты хорош настолько, насколько хороша твоя последняя гонка». Что ж, 22 октября 2006 года Михаэль Шумахер провел свою последнюю гонку в карьере, в которой финишировал на 4-м месте... Или все же не стоит смотреть лишь на сухие цифры статистики?

В силу своей деятельности мне приходится часто контактировать с болельщиками из разных городов и стран ближнего зарубежья. И многие из тех, с кем я успел пообщаться за это время, отметили, что хотя никогда не радовались победам Михаэля Шумахера, в этой гонке болели за него. Михаэль заставил всех смотреть свой последний ГП, не отводя глаз. Он превратил его в настоящий триллер, сценарий которого он и сам до конца не знал.

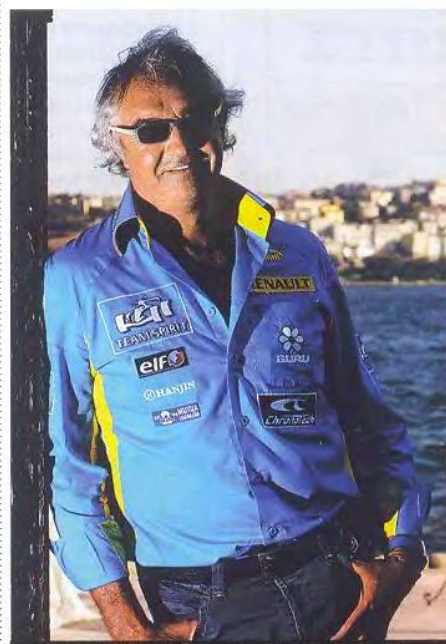
Игорь Молчанов,
Калужская область, Обнинск, по e-mail

ОБГОН ГОДА

Последний обгон Михаэля войдет в историю, и символично, что обогнал он не кого-нибудь, а человека, который призван заменить его на посту лидера легендарной Ferrari. Я думаю, что это – самый красивый обгон чемпионата!!

Когда я смотрел гонку, у меня то и дело наворачивались слезы. И не только потому, что это было последнее выступление любимого гонщика, но и из-за того, что творил Михаэль на трассе!

Евгений Сорокин,
по e-mail



Благодаря Мэтту Бишопу мы узнали, что Флав – один из немногих в Формуле 1, кто (иногда) говорит то, что думает

МИХАЭЛЬ, ТЫ УШЕЛ ДОСТОЙНО И КРАСИВО

Лично я к Михаэлю всегда относилась настороженно. Иногда считала, что его победа не всегда заслуженна. Но две последние гонки, Гран При Японии и Бразилии, изменили мою точку зрения. На Интерлагосе Михаэль замечательно стартовал и доказывал снова и снова, что он лучший, что достоин чемпионского титула, что он профессионал. Никогда не думала, что буду сожалеть о его уходе, а теперь становится грустно.

Ирина Филиппчук,
Беларусь, Минск, по e-mail

ГОНКА ШУМИ

Полностью согласусь с Артемием Троицким, сказавшим в эфире РЕН ТВ, что эта гонка навсегда останется в анналах Ф1 как «Гонка Шуми». Меня раздражают рассуждения о том, что старикам пора уходить и дать дорогу молодым. Но разве похож Шуми на старика, если за гонку он дважды (!!!) обогнал весь пелетон?

Дмитрий Скворцов,
Рязань, по e-mail

СПАСИБО, МЭТТ!

В октябрьском номере вашего журнала прочитал интервью с Флавио Бриаторе. Должен признаться: мое отношение к этому человеку очень сильно изменилось, и в гораздо лучшую сторону! Я его увидел с другой стороны. И я рад этому. Теперь я понимаю, что раньше я плохо знал Флава как личность. Во многом правильно его понять мне помогли, в этом я уверен, хорошо поставленные вопросы Мэтта Бишоп и его комментарии «между строк».

Семен Ткаченко,
Московская область, по e-mail

Скорость —

это только полдела

Ferrari нашла замену Михаэлю Шумахеру — и это можно считать важнейшим назначением десятилетия. Теперь, когда инаугурация состоялась, самое время прикинуть, что еще, кроме скорости, потребуется Кими Райккёнену

Текст Питер Уиндзор

Итак, скоро он придет — скучной на слова, в сверкающем шлеме, расчерченном резкими линиями, — такая мы его запомнили из Ferrari. В красном гоночном комбинезоне он будет почти неузнаваем: залезет в кокпит и как ни в чем не бывало устроится в знаменитом кресле, оказавшись в самом центре Вселенной имени Михаэля Шумахера. И отныне все это станет новым миром Кими Райккёнена.

Разумеется, это намного больше, чем просто смена гонщика, ведь заменить самого успешного чемпиона F1 всех времен попросту невозможно. Нельзя воспроизвести то, что сделал он. Славя Михаэля и команды Ferrari, слепые духа и разума было уникальным, и любые другие комбинации будут заведомо хуже.

Но жизнь продолжается, и пора задаться вопросом: каков в истории Ferrari будет новый эпизод с Кими в главной роли? Старейшая команда оспаривает после ухода Михаэля и к тому же, вероятно, останется без Росса Брауна, еще одного ключевого игрока. Правда, есть Фелипе Масса, который весьма неплох и уже выиграл гонку: в Маранелло он знаком со всеми и, видимо, прекрасно знает, как устроена эллитная система. Как в нее впишется Кими? Для начала прикинем базовые параметры...

Фактор первый Скорость

Кими можно считать едва ли не идеальным гощиком F1. Он мыслит категориями прямых линий, безукоризненно владеет искусством балансирования динамическим весом машины. Его стиль свободен от излишеств. Он в равной степени мастерски, плавно, но решительно работает и газом, и рулем независимо от ритма поворота. Он знает, что делать. Кими вовсе не ледяной истукан, которого распотопили в сугробе и по случаю вмонтировали в кокпит машины F1. За его спиной — Формула Renault, где он, поставив азы кольцевых гонок и шпифуя свой талант, произвел нечто

что Фелипе Масса сегодня так очевиден, как во времена работы в McLaren в паре с Монтойей. Эту параллель стоит провести хотя бы потому, что Фелипе Масса сегодня

сравнил с Хуаном Пабло и по скорости, и по способностям поворачивать. Монтойя обычно жаловался на недостаточную поворачиваемость. Кими же, для колеса на разное достаточно крепко цеплялся за асфальт, перед торможением выставлял машину слегка под углом к апексу. Он начинал вход в поворот более плавно, чем Хуан, и там, где кому-то уже прибивать бы газу и возвращал руль в исходное положение, Кими только начинал поворачивать руль, одновременно снижая тормозное усилие.

Благодаря исключительной тонкой работе газом на выходе из поворота его машина лучше сбалансирована и более послушна. Хуан, стиль которого основан на страсти, опущенных и рефлексах, так и не смог совладать с недостаточной поворачиваемостью McLaren. Кими же, работая голой, руками и ногами, заметно превосходил кому-нибудь и сегодня так же быстр, как в свое время Михаэль. Но Шумахер, чтобы компенсировать изменения в поведении машины по мере того, как пустеют баки или снижается сцепление с трассой,

из-за износа шин, больше полагается на помощь электроники, делая ставку на технологии. Интересно, если бы Михаэль в этом году в Венгрии оказался за рулем McLaren, проиграл бы он столь же много, как Хуан, из-за того, что на втором отрезке никак не мог прогнать шинами? Этого мы никогда не узнаем, но можно предположить, что а) Михаэль просто не допустил бы перегрева тормозов в первой фазе гонки, и б) на верняка по ходу второго отрезка заставил бы резину лучше работать за счет подбора баланса дифференциала, тормоз-

Разочарование, постигшее Кими в McLaren, где на его долю выпало больше неудач, чем взлетов, и толкнуло его в объятия Ferrari



Фактор
второй

Гоночное искусство



Это, пожалуй, самое слабое место Кими, если сравнивать его с Михаэлем. Он дрогнул под натиском Шуми в Канаде в этом году, а в 2002-м в Маньи-Куре произошел тот знаменитый случай, когда Кими, поскользнувшись на масле, уступил Шумахеру лидерство. Оба эпизода происходили ближе к концу гонки. Может, это просто

"Когда на трассу вышел сейфти-кар, Кими устоял перед соблазном свернуть в боксы и после рестарта разгромил всех"

проявления психологической и физической усталости? Но на фоне других Кими, несомненно, выглядит очень неплохо.

Давайте вспомним Монако-2005: лидируя, Кими устоял перед соблазном свернуть в боксы, когда на трассу выпус-

тили сейфти-кар, и после рестарта наголову разгромил всех. А ведь надо учитывать и психологический аспект: Кими все же человек, а человеку свойственно сомневаться в правильности выбранного решения и, соответственно, нервничать.

Есть еще один талант, который роднит его с Михаэлем: когда Кими приходится тормозить позднее, чем хотелось бы, чтобы занять внутреннюю траекторию, он чуть ослабляет тормозное усилие, выравнивает машину и тормозит снова, чтобы уж точно никто не смог войти в поворот раньше него, — после чего начинает стремительный разгон. Все красиво и элегантно, и никаких тебе заблокированных передних колес, чем грешит тот же Ральф, — лишь минимум эффективных действий.

Разумеется, встает вопрос о Росс Броне, который в Ferrari прежде всего был техниче-

ским координатором, объединившим лучших профессионалов, настраивавшим всю команду и контролировавшим работу инженерного департамента. Но Росс при этом занимался еще одним важным делом: в ходе гонок командовал с пит-уолла на протяжении всей карьеры Михаэля Шумахера. Это были отношения, подобные тем, что некогда связывали Джима Кларка с Колином Чепменом. Джим как-то сказал, что все происходило буквально на уровне телепатии: «Только я успею подумать: "А что там затевает Дэн Герни?", как тут же, словно по волшебству, нужная информация появляется на табло. Мы с ним были настроены на одну волну».

Когда Росс зовет Михаэля в боксы, тот немедленно повинуются, не задавая лишних вопросов типа «Почему вдруг изменилась тактика?», «А где напарник?» и т. д. И Росс знает, что Шуми его послушается — именно поэтому вместе они так сильны. Он точно знает, что думает Михаэль, — и наоборот.

А вот у Кими не будет возможности пользоваться плодами подобного совместного творчества, и в каких-то случаях этого будет болезненно не хватать.

Фактор
третий

Технический аспект

Не думаю, что для Кими это будет проблемой. Как и Михаэль, он всегда едет на абсолютном пределе возможностей машины, тем самым облегчая инженерам задачу по анализу ее поведения. Инженеры — команда отличных специалистов, которую сплотил Росс Брон, — достаточно долго работают вместе, чтобы обойтись и без подсказок, если, конечно, Шуми не скажет напрямую: «Заметил я на McLaren одну штуковину: надо бы нам такую же сделать, и на следующей неделе я ее опробую во Фьорано».

Другими словами, обратная связь важна, только если гонщик не столь быстр, как Михаэль, Кими или Фернандо. Разумеется, другие тоже ис-



кренне верят в то, что и они работают на пределе: но проблема в том, что в данном случае речь идет о пределе их собственных возможностей, а не возможностей машины. Именно поэтому многие команды переживают застой или развиваются медленно — как, например, BMW, пока за руль не усадили Роберта Кубицу.

Кими не надо будет и рта открывать, чтобы обеспечивать инженеров Ferrari технической информацией. Его дело —

ездить, хотя, между прочим, в McLaren он был весьма точен в своих комментариях, которые давал и сидя в кокпите, и на брифингах.

Однако не будем забывать, что Фьорано стало для Михаэля вторым домом, что он постоянно звонит своим инженерам, жадно впитывая информацию, полученную на любых тестах и на каждом разборе полетов. А вот Кими, как известно, вне кокпита переходит в иное состояние, тусуясь с

друзьями, гоняясь/катаясь еще на чем-нибудь либо играя в хоккей. Изменит ли он свое поведение, оказавшись в Ferrari? Или технической структуре команды будет нанесен непоправимый урон?

Полагаю, что деятельное участие Михаэля больше объясняется его личной заинтересованностью в конечном результате и не было столь уж существенным для работы технического отдела. В любом случае эту команду он по пра-



У Кими не будет той
телепатической
связи с Россом
Броном, которая
помогала Михаэлю

ву может считать своей. Все эти люди преданы Михаэлю, и он платил искренним вниманием каждому, с кем сотрудничал. А ему всегда было что сказать — и чем больше времени он проводил со своими инженерами, тем с большей отдачей они трудились. Но теперь эта эра заканчивается, а эра Кими по определению будет другой и требует иного подхода. У него с этими людьми нет общего прошлого, и они здесь работают не на него, а на Ferrari. Кими это знает и знает, что ему придется добиваться их преданности по-другому: за рулем машины, зарабатывая подиумы. Это и будет его вкладом в решение технических проблем.

Фактор четвертый

Лидерство



Это интересный момент, потому что Фелипе Масса, менеджером которого является Николя Тодт, сын Жана, намеревается выиграть для Ferrari еще одну гонку и доказать, что не уступает Кими ни в скорости, ни в способностях. И даже неважно, сможет ли он когда-либо одолеть Кими. Главное, сам он уверен, что

ему это под силу. Поэтому обновленная Ferrari будет сильно отличаться от той команды, которую мы знаем с 1996 года.

По-моему, в этом и кроется главная проблема: вместе с Михаэлем Ferrari миллион раз доказывала, что шансы выиграть чемпионат увеличиваются, если один из гонщиков имеет статус лидера. А на

примере Williams и McLaren, наоборот, было видно, что когда гонщики отбирают друг у друга очки, дело от этого только страдает. Речь здесь не о командной тактике, поскольку вероятность появления а) возможности, оправдывающей ее применение, и/или б) некоего законного пути ее использования я расцениваю как один

Шуми (вверху) как никто другой может настроить команду; перед Ряйккёненом (внизу) стоит нелегкая задача



КИМИ В FERRARI: КЛЮЧЕВЫЕ ФИГУРЫ В ИГРЕ

Успех дела во многом зависит от личных взаимоотношений. Кто эти ключевые фигуры, с которыми придется работать Кими?

к ста. Речь о другом: Ferrari была командой Михаэля, где все работали на него. Михаэль подключался к тестам, когда он и Росс считали это необходимым. По пятницам только Михаэлю позволялось опробовать дополнительный вариант шин, потому что был шанс, что и они подойдут для гонки — ведь с основным вариантом давно все ясно. Победа в чемпионате складывается из таких вот мелочей.

Без Михаэля команда неизбежно превратится в ту Ferrari, какой она была до него или даже во времена Энцо Феррари. И кто же станет ее лидером, позвольте спросить? Жан Тодт? Лука Монтедземоло? Ничего против них не имею, но надо отличать Ferrari, которая реально борется за титул, от Ferrari, которая еще только ищет пути к этому. С Михаэлем все было просто. А сейчас я не вижу,

“До Михаэля Ferrari была способна выигрывать гонки, но не чемпионаты”

чем Ferrari в этом смысле будет отличаться от Williams или McLaren в их недавнем прошлом. Та же Скудерия, как известно, до прихода Михаэля была способна побеждать в гонках, но не в чемпионатах.

И Кими им тут не помощник. Ему придется многому учиться, и он будет исходить из того, что лучший способ выиграть титул — это выиграть побольше гонок. Все верно, но только Фелипе, который уже почувял вкус побед, будет исходить из того же — вот в чем беда.

Кроме того, надо помнить, что Кими в отличие от Михаэля мыслит категориями ближайшего будущего, ближайшей гонки, а не чемпионата в целом. В Ferrari не сразу это почувствуют, ибо присутствие Михаэля будет виртуально ощущаться еще какое-то время после его ухода, но вскоре это станет очевидным. Михаэль — тевтонская машина победы. Кими — вольный финский ветер. Чувствуете разницу? ▷

МЕНЕДЖМЕНТ

Главный начальник — президент Ferrari **Лука Монтедземоло**, который открыто признается, что он — поклонник Кими. Глава и управляющий директор команды **Жан Тодт** тоже давно поет Рийккёнену осанну. В общем, проблем тут нет, но уж больно велики ожидания. Впрочем, Тодт вскоре уйдет в отставку, и его должность, вероятно, займет **Росс Брон** — может быть, после годичного отпуска.



ТЕХ. ДЕПАРТАМЕНТ

Рори Бёрн остается консультантом по вопросам разработки и доводки шасси до конца 2007 года, хотя оперативное управление процессом возьмут на себя талантливый руководитель конструкторского отдела **Альдо Коста** и главный конструктор **Николас Томбасис**. **Паоло Мартинелли** остается главным мотористом. Придется ли Кими часто иметь дело с этими людьми? Видимо, нет. Он хочет лишь одного: гоняться.



ИНЖЕНЕРНЫЙ КОРПУС

Имя гоночного инженера Кими в Ferrari еще не названо. По слухам, это будет кто-то из другой команды, значит, **Крис Дайер** инженер Шуми, либо покидает Скудерию, либо идет на повышение. **Роб Смедли** скорее всего, останется инженером Фелипе Массы. В случае ухода Брона новые обязанности придется взять на себя **Луке Балдиссерри** в настоящее время старшему гоночному инженеру.



ГОНЩИКИ

Лука Бадер растолкует Кими, что к чему. Никто не знает Ferrari лучше, чем он. Шутка ли — он ходит в тест-пилотах с 2000 года. Не менее опытный **Марк Жене** тоже может дать дельный совет, который будет не лишним, когда Кими начнет осваивать шасси Ferrari и шины Bridgestone.

Помогут делу и нормальные отношения с **Фелипе Массой**, тем более что его менеджером является Николя Тодт, сын босса.



Х-ФАКТОР

Интересно будет посмотреть, какая роль в Ferrari отныне отведена **Михаэлю Шумахеру**. Ему следует сохранять известную дистанцию, чтобы не мешать Кими освоиться, но при этом не самоустраняться полностью, чтобы в переходный период облегчить жизнь любимой команде и ее новому гонщику.



Фактор
пятый

Политика



В целом политика Кими не коснется. Напротив, его невосприимчивость к мнению прессы, полная апатия к объединениям вроде Ассоциации гонщиков Гран При (GPDA), спокойное отношение к авторитетам, способность легко забывать неприятности, будь то штраф, отказ двигателя или проблемы во время пит-стопа, его знаменитая скупость на слова и привычка как можно скорее покидать трассу, чтобы заняться своими делами, — все это будет позитивно сказываться на обстановке в Ferrari, которая станет еще более политизированной. (Теперь, когда в Ferrari нет Михаэля, на котором держалось все, можно ожидать активизации всяких второстепенных структур, не всегда непосредственно работающих на центральное руководство).

Но есть и политика другого рода, в которой Михаэль как раз преуспел. Я имею в виду его умение максимально обернуть любую ситуацию на пользу Ferrari (и самому себе) за счет особого толкования правил и регламентов, умение учитывать всевозможные сценарии развития событий. Если руководство Williams в свое время уговорило Michelin вернуться в F1, не заботясь о создании режима благоприятствования для себя, то Михаэль (вместе с Бронном, Тодтом

и другими) смог создать ситуацию, гарантировавшую Ferrari статус особого клиента Bridgestone.

По силам ли Кими взять на себя подобную роль в самой могущественной команде Ф1? Думаю, нет. Кими все это интересно не более, чем мне — хоккей. Разумеется, какое-то время еще будет чувствоваться наследие Михаэля. Монтедземоло, Тодт и Брон (если он останется) будут стараться продолжать ту же политическую линию, что была и при Шуми. Однако в отсутствие главного катализатора можно ожидать дефицита новых оригинальных (политических) идей.

Михаэль говорил, что подыскивает для себя новую роль в союзе Ferrari/FIAT, так что, возможно, он займется консультациями именно политического толка, которые, скорее всего, будут нацелены на решение стратегических задач, таких как победа в чемпионате. Словом, будет искать для Ferrari то самое особое, дополнительное преимущество.

Испытывает ли Михаэль желание помогать кому-либо, скажем, тому же Кими — это уже другой вопрос. Допускаю, что он хочет помочь Ferrari и поддержать Фелипе. А как насчет Раяккёнена? Уверен: Шуми скажет, что Кими не нуждается ни в чьей помощи. С этого все и начнется...

Еще в августе 2001-го F1 Racing предсказывал, что Кими может стать следующим чемпионом мира вместе с Ferrari

ОСТОРОЖНО:
КИМИ!

Возможно, Ferrari следует кое-что перенять от McLaren

В скорости Кими Раяккёнен не уступает никому из гонщиков за всю историю Ф1. Следовательно, способен выигрывать чемпионаты. Он был очень близок к этому в 2003 и 2005 годах, и если титул оба раза ускользнул, то не по его вине, а из-за ненадежности техники. Но чтобы добиться от Кими результатов мирового уровня, Рону Деннису и всей его команде пришлось потрудиться с конца 2001 года, с того момента, как финн подписал контракт с McLaren, помогая молодой суперзвезде преодолеть кое-какие слабости — включая страстишку к пенному яичному напитку.

На публике Деннис всегда поддерживает своих людей — это его профессиональное кредо. И он никогда открыто не признает, чего стоило ему и нескольким его ближайшим помощникам на протяжении всех пяти лет удерживать Кими в определенных рамках. Получалось не всегда, поэтому, когда Рону задавали вопрос в лоб, он отделялся любимой фразой: «Мы все ошибаемся. У каждого свои слабости».

Но он и его коллеги прилагали серьезные усилия, направляя некоторые Марк Арнелл, личный тренер Кими. Марк трудится в McLaren уже лет десять, и особенности финского характера изучил на примере Мики Хякинена. Кстати, Мика признавал, что свои чемпионские титулы он добыл во многом благодаря Марку. И это не преувеличение: Марк женился на финской девушке, выучил финский и в период работы с Хякинином переехал в Монако. Теперь он живет недалеко от Цюриха — буквально через дорогу от Кими. И Кими требовал намного больше «заботы», чем Мика, не говоря уже о человеке, которого он заменит в Ferrari — о Михаэле Шумахере.

Так осознают ли в Ferrari, кого они заполучили? Будем надеяться. Сам-то Кими, похоже, это понимает: в Монце он поведал нам, что уже нанял Марка, и тот будет присматривать за ним и в Ferrari. Удачи им обоим!

Мэтт Бишоп



Марк Арнелл (справа) тренирует Кими и защищает его, если необходимо

Деннису и другим боссам McLaren не раз приходилось спасать Кими от самого себя



Наибольшее сомнение вызывают способность Кими стать лидером, а также его гоночное мастерство. Более того, если Михаэль оставит за собой какую-либо роль, можно быть уверенным, что его симпатии будут в большей степени отданы Фелипе, нежели Кими. Да, конечно, Шуми будет желать своей команде новых успехов, подразумевая при этом успехи его «протекже» Массы. А вот Кими будет труднее, чем хотелось бы.

Что касается технической стороны дела, то тут многое зависит от Росса Брона. С точки зрения Кими, надо бояться того, что Росс возьмет отпуск не на год, а на два или три, после чего либо займется рыбалкой, либо перейдет в Toyota миллионов, скажем, за 30.

За рулем быстрой, конкурентоспособной машины Кими будет побеждать. Разумеется, при условии, что все пойдет по плану, он сможет адаптироваться к новой команде и не будет делать глупостей, а Фелипе не станет ему мешать. И конечно, если Фернандо, про которого в общей суете как-то подзабыли (хотя он переходит в McLaren, более сбалансированную команду), не продолжит спокойно зарабатывать очки и выигрывать гонки. **F1**

БЕЛЬГИЯ-2002

ВОЗЬМИ СВОЕ – И НЕМНОГО БОЛЬШЕ

О ТОМ, КАК НАГОЛОВУ РАЗБИТЬ СОПЕРНИКОВ

09

“Поначалу я контролировал свой темп, чтобы поберечь шины, но затем... Я просто наслаждался собой. В какие-то моменты нужно было беречь резину, но в целом я просто гнал изо всех сил”

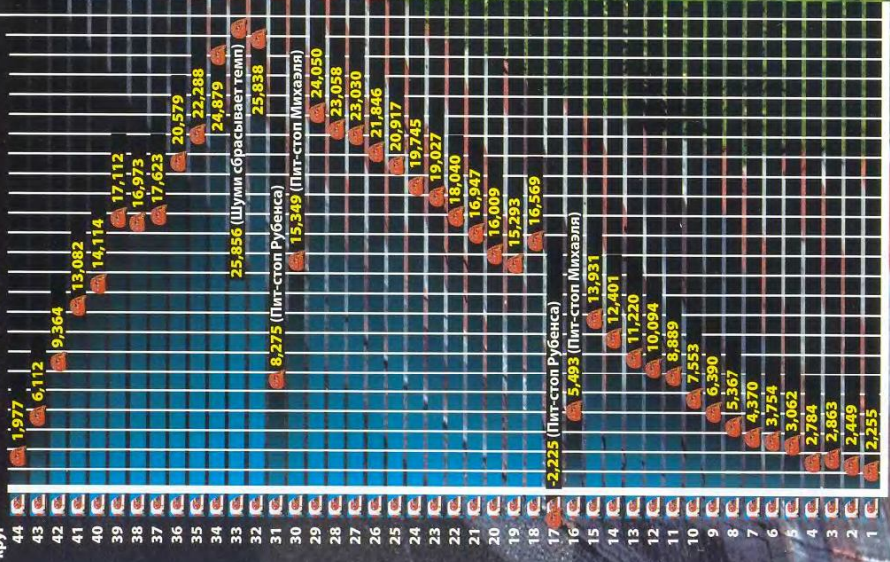
Михаэль Шумахер

Вот где Ferrari и Михаэль представили во всем своем величии! Шуми мог и не гнать, но F2002 был настолько хорош, что гонка доставляла Михаэлю истинное наслаждение. Возможно, сыграло свою роль и то, что он позволил напарнику Рубенсу Баррикелло выиграть предыдущую гонку в Венгрии, поскольку судьба титула была решена. Теперь настала очередь напомнить о себе. И Михаэль уничтожил образца. Правда, он ехал на мягком Bridgestone, а Рубенс на жестком; так или иначе, но когда Шуми решил сбросить темп, он лидировал с преимуществом в 20 с.



ИСТОРИЯ СОКРУШЕНИЯ

Этот график показывает разрыв между Рубенсом и Михаэлем на каждом круге гонки. Сохрани Шумахер свой темп, он мог легко «привезти» Баррикелло секунд сорок



Умение ★★★★★
Интеллект ★★★★★
Мужество ★★★★★
Отвага ★★★★★
Броня ★★★★★

КАК РОЖДАЕТСЯ ЛЕГЕНДА

ГЕНИЙ

Просто гений



Если вы боитесь подзабыть, почему именно Михаэль Шумахер принадлежит к пантеону великих гонщиков Формулы 1, то задержитесь здесь ненадолго. Мы напомним 9 гонок, неоспоримо подтверждающих его талант

Текст: Дом Тайлер
Дополнительная информация:
Уилл Хингс и www.f1rx.com

Мы все смотрим гонки, восхищаемся ими, приходим от них в экстаз. Кто-то, возможно, недооценил их предсказуемость. Но бывали моменты, когда Михаэль Шумахер делал что-то настолько особенное, настолько выдающееся, что и его поклонники, и те, кто ему не симпатизирует, не могли не признать: мы были свидетелями гоночного чуда.

Здесь представлены девять гонок, наиболее наглядно иллюстрирующих моменты гения в гоночной карьере Михаэля, наполненной образцами мастерства и расчета. Не все они победы, и вы, возможно, заметите, что некоторые из его знаменитейших побед не вошли в наш список. Но нас интересовали не столько победы, сколько примеры проявления гениальности.

Каждый момент славы Шуми мы оценили по пяти пунктам, чтобы составить «Рейтинг гениальности»: Умение, Интеллект, Мужество, Отвага и то, что мы назвали Броня (в честь Росса Брона, и это означает стратегическую смекалку и предвидение). Остальное говорит само за себя. Так какой же из этих моментов самый-самый? Вот наше мнение... >

08 АВСТРИЯ-2003

КОРОЛЬ ХЛАДНОКРОВИЯ

КОМУ ЕЩЕ ПО СИЛАМ ПОБЕДИТЬ ПОСЛЕ ПОЖАРА НА ПИТ-СТОПЕ!

Старт 1-й
Финиш 1-й

Михаэль должен был проиграть эту гонку дважды, а он дважды победил! Сначала в квалификации, даже напортачив на лучшем круге во 2-м повороте. Затем в гонке, после пожара на пит-стопе. Тот уикенд подтвердил: на его стороне сама судьба.

ЧУДО ПЕРВОЕ: КВАЛИФИКАЦИЯ

После первого сектора Шуми уже уступал Кими Ряйккёнену 0,2 с. А потом он все усложнил совершенно неправильным прохождением второго поворота, где заблокировал заднее колесо и промахнулся мимо апекса на целую ширину машины. Все поняли бы его, если бы он сдался. Но Шуми такой образ мыслей неведом.

Второй сектор он прошел очень агрессивно, и преимущество перед McLaren в скорости на прямой в 4 км/ч позволило ему сократить разрыв до 0,05 с. А 6-й поворот он прошел быстрее Кими, как и два последних, — и завоевал поул с преимуществом в 0,039 с.

ЧУДО ВТОРОЕ: 1-Й ПИТ-СТОП

Эта драма длиной в 20,4 с могла стоить Михаэлю гонки. Горловину шланга заклинило, и топливо начало просачиваться через воронку. Вокруг горловины заплясали огоньки. Шуми бросил взгляд вправо, не выказывая признаков паники. Когда шланг вытащили, полыхнуло еще больше. Подскочили механики с огнетушителями. Человек с «леденцом» спокойно дал сигнал стартовать. Михаэль тронулся, проверив зеркала и вытирая рукой пену с забрала. Невероятное хладнокровие!

ИНДЕКС ГЕНИАЛЬНОСТИ 19/25



Умение ★★★★★
Интеллект ★★★★★
Мужество ★★★★★
Отвага ★★★★★
Брон ★★★★★

ФРАНЦИЯ-2004

НЕОБЫЧНОЕ МЫШЛЕНИЕ НУ, КТО ЕЩЕ НА ЧЕТЫРЕ ПИТ-СТОПА?

Старт 2-й
Финиш 1-й

07

Схватка Михаэля и Фернандо Алонсо в Маньи-Куре-2004 была примером стратегического мышления Луки Балдиссери из Ferrari. Стратегия 4 пит-стопов была смелым шагом, но она сработала благодаря короткому пит-лейну Маньи-Кура и стабильной скорости Михаэля. Стремительно стартующий Алонсо завоевал поул, и Михаэль знал, что застрянет позади испанца на более быстрой машине (а обгонять там, как известно, непросто). Теоретически он мог разойтись с Алонсо и вырваться на свободу за счет 4 пит-стопов. Вот как это было:

Круги 1–11 Шуми идет вторым вплотную за Алонсо

Круг 11 Шуми первым заезжает на дозаправку и смену шин (всего за 7,4 с)

Круг 14 После пит-стопа Алонсо по-прежнему 1-й с преимуществом в 2,8 с

Круг 25 Шуми сводит преимущество Алонсо к нулю; Росс Брон дает знак переходить к плану, разработанному Балдиссери

Круг 29 Стремительный 2-й пит-стоп Шуми, после которого он идет по трассе очень быстро

Круг 32 На 2-м пит-стопе Алонсо залили меньше топлива, чтобы сохранить позицию — но Шумахер успевает проскочить вперед. Теперь Шуми должен создать достаточный отрыв, чтобы с двумя дозаправками против одной у Алонсо удержать лидерство

Круг 42 Оторвавшись на 5,5 с, Шуми останавливается в третий раз всего на 6,5 с

Круг 46 После 3-го пит-стопа Алонсо в 11,5 с позади. На пит-стоп в Маньи-Куре уходит 11 с плюс время въезда/выезда, значит, у Шуми есть 12 кругов, чтобы увеличить отрыв еще на 7 с

Круг 49 На машине, которая на 30 кг легче, чем у Алонсо, и на разогретых Bridgestone Шуми наращивает отрыв. Он идет быстрее на 0,4 с; затем на 0,5 с; затем 0,9 с; 1,4 с; 1,0 с; 1,2 с; 1,4 с; 1,4 с; 1,5 с.

Круг 58 Имея запас в 20 с, Михаэль спокойно проводит 4-й пит-стоп. Победа у него в кармане!

ИНДЕКС ГЕНИАЛЬНОСТИ 20/25



Умение ★★★★★
Интеллект ★★★★★
Мужество ★★★★★
Отвага ★★★★★
Брон ★★★★★

Победой в Маньи-Куре-2004 команда обязана Луке Балдиссери и его блестящему плану с 4 пит-стопами





06

ИСПАНИЯ-1994 ПЕРЕДАЧИ? ДА КОМУ ОНИ НУЖНЫ?

УМУДРЯЕТСЯ ПРИЕХАТЬ НА ПОДИУМ ПОСЛЕ
42 КРУГОВ НА 5-Й ПЕРЕДАЧЕ

Старт 1-й
Финиш 2-й

Михаэль уже был звездой Формулы 1, но в Барселоне, спустя месяц после гибели Айртона Санны, он зарекомендовал себя его достойным преемником – проведя 42 круга Гран При Испании на заклинившей 5-й передаче, но финишировав вторым.

Вот его темп до отказа коробки передач:

1:30,840, 1:26,971, 1:26,552, 1:26,462, 1:25,936, 1:25,709, 1:25,713, 1:25,597, 1:27,542, 1:25,553, 1:25,768, 1:27,202, 1:25,608, 1:27,214, 1:25,770, 1:26,341, 1:25,694, 1:25,155, 1:26,009, 1:27,732, 1:37,326 (перед пит-стопом), 2:2,829 (после пит-стопа)

На втором и третьем отрезках он перестроил свой стиль с учетом проблемы, поэтому мог проходить круг за 1:27 – а иногда даже за 1:26 – несмотря на то, что у него осталась только 5-я передача. Это было потрясающее выступление!

1:31,835, 1:31,503, 1:29,368, 1:30,282, 1:29,634, 1:28,438, 1:28,740, 1:27,970, 1:27,129, 1:27,277, 1:27,193, 1:27,576, 1:27,674, 1:27,061, 1:28,687, 1:28,571, 1:26,340, 1:26,171, 1:26,884, 1:28,140, 1:32,870, 1:28,050, 1:34,742 (перед пит-стопом), 1:52,749 (после пит-стопа), 1:27,950, 1:27,468, 1:27,720, 1:28,066, 1:27,882, 1:27,514, 1:26,983, 1:27,202, 1:28,802, 1:28,803, 1:27,896, 1:28,297, 1:28,873, 1:28,853, 1:31,903, 1:30,877, 1:32,240, 1:31,417, 1:35,387

“Мне помог мой опыт гонок в группе спортивных автомобилей – я научился ездить по-разному, меняя стиль управления, обычно чтобы экономить топливо. Я использовал свой опыт, и это очень помогло”

Михаэль Шумахер

ИНДЕКС ГЕНИАЛЬНОСТИ 20/25



Умение ★★★★★
Интеллект ★★★★★
Мужество ★★★★★
Отвага ★★★★★
Брон ★★★★★

05

КАНАДА-2003 ТОРМОЗА ПРИДУМАЛИ ТРУСЫ!

ИСКУССТВО ПОБЕЖДАТЬ, КОГДА ЭТО НЕВОЗМОЖНО

Старт 3-й
Финиш 1-й

В Канаде можно обгонять, вот такая штука. И когда Михаэль пересек линию финиша первым, «везя» за собой паровозик из трех соперников (Ральф Шумахер, Хуан Пабло Монтойя и Фернандо Алонсо), проведя более половины гонки с полностью износившимися тормозами, технический директор Ferrari Росс Брон воодушевленно воскликнул, что это была «одна из лучших гонок, которые я видел». Короче, Ferrari полностью пролетела со своими тормозами. В этот уикенд было мало шансов поехать посуху, но итоги предмонреальских тестов в Монце позволяли предположить, что в «сухой» гонке все будет как надо. Этого не случилось. Монреаль считают «убийцей» тормозов, но Михаэль истерил в два раза быстрее, идя вторым позади своего брата.

Ему приходилось насаждать, чтобы после первой серии дозаправок выйти в лидеры (что он и проделал в типичном для Шуми стиле), а затем контролировать гонку, идя первым (с чем он также справился).

“На первом отрезке мы ничего не могли сделать, так как нельзя было отпустить Ральфа; пришлось так и ехать до пит-стопа. Нам просто надо было плюнуть на них (тормоза Михаэля), попытавшись разобраться с этим позже. Когда он добрался до финиша, мы вздохнули с облегчением. Стратегия сработала, но решающим фактором было то, как ехал Михаэль. А ехал он фантастически. Я бы сказал, что это была одна из лучших его гонок” Росс Брон

ИНДЕКС ГЕНИАЛЬНОСТИ 21/25



Умение ★★★★★
Интеллект ★★★★★
Мужество ★★★★★
Отвага ★★★★★
Брон ★★★★★

ИСПАНИЯ-1996 КОРОЛЬ ДОЖДА

НА МОКРОЙ ТРАССЕ БЫСТРЕЕ ВСЕХ
НА 4 СЕКУНДЫ? НИЧЕГО СЕБЕ...

Старт 3-й
Финиш 1-й

04

Это был один из тех дней, когда Михаэль разгромил своих соперников. Им оставалось лишь признать свое поражение:



“Где у Михаэля было преимущество? Да везде! Он намного быстрее проходил повороты, вот и все. Поначалу дела шли более-менее – пока он не появился у меня в зеркалах. Подтянувшись ко мне, он не мог видеть, что впереди. Но затем он просто пролетел мимо и, вырвавшись вперед, сделал меня как стоячего” Вильнёв, Williams, 3-й



“У меня не было шансов удержаться за Михаэлем” Жан Алези, Benetton, 2-й



“У меня нет этому объяснения. После разминки мы окончательно подобрали настройки, максимально подходившие машине, и наша стратегия двух пит-стопов была превосходна. В машине я мерз, а на подиуме было так холодно, что мои зубы стучали громче мотора” Михаэль Шумахер, Ferrari, 1-й

ИНДЕКС ГЕНИАЛЬНОСТИ 21/25



Умение ★★★★★
Интеллект ★★★★★
Мужество ★★★★★
Отвага ★★★★★
Брон ★★★★★

03

МАЛАЙЗИЯ-1999 НЕПОДРАЖАЕМО!

БЛЕСТЯЩАЯ КОМАНДНАЯ РАБОТА

Старт 2-й

Финиш 2-й



Мика Хяккинен:

«Я был вне себя! Это была моя самая тяжелая гонка. Михаэль по-разному проходил быстрые повороты. Мне все время приходилось действовать осторожно на случай, если он затормозит не там, где надо. Я его жестко пресинговал, но обгонять Шуми всегда было рискованно. Где-то он был быстр, где-то сливал и разогнался в необычных местах. Надо было смотреть в оба, чтобы не врезаться в него»

Почему же Михаэль так ехал? Потому что, только блокируя Хяккинена, он мог обеспечить победу в гонке своему напарнику Эдди Эрвайну. Шуми шел быстрее Эрвайна минимум на секунду, но после аварии в Силверстоуне, в которой он сломал ногу и пропустил шесть этапов чемпионата, именно Эрвайн боролся за титул. В этой первой после возвращения гонке Михаэль, сдерживая Хяккинена, чтобы помочь победить Эрвайну, словно говорил, что на этом месте должен был быть он.



Эдди Эрвайн:

«Да ну его, этого Михаэля. Он и лучший номер один, и лучший номер два...»



Мартин Брандл подводит итог:

«Он был в своем репертуаре. Он весь день пытался ехать медленно, и даже в этом случае ему пришлось уступить лидерство. Дважды!»



С возвращением, Михаэль! Кажется Шуми доволен своей работой – а бедный Мика просто изнурен

ИНДЕКС ГЕНИАЛЬНОСТИ 22/25



Умение ★★★★★
Интеллект ★★★★★
Мужество ★★★★★
Отвага ★★☆☆☆
Брон ★★★★★

02

БЕЛЬГИЯ-1995 СКОЛЬЗКО И МОКРО

ДЕРЗКАЯ ПОБЕДА ПОД ДОЖДЕМ С 16-ГО МЕСТА НА СТАРТЕ

Старт 16-й

Финиш 1-й

ЭТАП ПЕРВЫЙ: Легкий прорыв вперед. За 16 кругов Михаэль пробился с 16-го места на первое:

Круг 1 справляется с Катаямой, Буйоном и Сало: 13-й

Круг 2 проносится мимо Баррикелло, Френтцена и Хяккинена (его развернуло): 10-й

Круг 3 легко делает Брандла и Паниса: 8-й

Круг 4 сход Алези: 7-й

Круг 6 проходит Бланделла, разворот Херберта: 5-й

Круг 11 обгоняет Эрвайна: 4-й

Круг 14 Сход Култарда (лидера): 3-й

Круг 15 Пит-стоп Бергера (шел вторым): 2-й

Круг 16 Пит-стоп Хилла (лидер): 1-й

ЭТАП ВТОРОЙ: Тактический гений и жестокость. Williams Дэймона Хилла шел в тот день быстрее, чем Benetton Михаэля, но Шуми, рискнув с выбором резины (два «мокрых» отрезка провел на сликах), продемонстрировал невероятное мастерство. Хилл, напротив, все время ехал вроде бы на «правильных» шинах, но вынужден был останавливаться целых пять раз – включая штраф стоп-энд-гоу за превышение скорости на пит-лейне.

Круг 18 Шуми выезжает с пит-стопа на сликах: 2-й после Хилла

Круг 21 Начинается дождь, Хилл ставит дождевую резину. Шуми остается на сликах

Круг 22 На мокрой трассе Хилл быстро догоняет Михаэля, но обогнать не может

Круг 23 Хилл пробует обойти в Les Combes, Михаэль его подрезает, задев своим правым задним колесом левое переднее Хилла и повредив тому рулевое

Круг 24 Шуми ошибается в Les Combes, Хилл выходит в лидеры

Круг 25 Дождь прекращается

Круг 26 Трасса подсыхает, Хилл переобувается в слики, а Шуми выходит в лидеры

FIA отметила действия Шуми на 23-м круге и наказала его отложенным на одну гонку штрафом, но оставила результат без изменений. Безжалостный гений поощрен!



ИНДЕКС ГЕНИАЛЬНОСТИ 23/25



Умение ★★★★★
Интеллект ★★★★★
Мужество ★★★★★
Отвага ★★★★★
Брон ★★★★★

01

ВЕНГРИЯ-1998

ТВОЯ МИССИЯ, ТЫ ВОЛЕН ПРИНЯТЬ ЕЕ...

БРОН ГОВОРИТ, ШУМИ ДЕЛАЕТ

Старт 3-й

Финиш 1-й

“У тебя 19 кругов, чтобы оторваться на 25 с”

Росс Брон

“Вот спасибо!”

Михаэль Шумахер

Комбинация Росса Брона, осмелившегося на стратегию трех пит-стопов, и блестящее ее воплощение Шумахером оставили McLaren с носом. Брон знал, что эта стратегия может подойти только Михаэлю – никому другому она была бы не под силу.

«Росс сказал мне: “У тебя 19 кругов, чтобы оторваться на 25 с”, – вспоминает Михаэль. – Я ответил: “Вот спасибо!”»

И конечно, он сделал это. Начиная с 43-го круга ему нужно создать запас по времени, чтобы на 62-м круге провести последний, третий пит-стоп и остаться лидером. Вот эти потрясающие круги:

Круг 44 1:38,655 (после пит-стопа)

Круг 45 1:19,918

Круг 46 1:19,594

Круг 47 1:20,694

Круг 48 1:19,805

Круг 49 1:20,640

Круг 50 1:21,286

Круг 51 1:20,302

Круг 52 1:25,822

Круг 53 1:20,672

Круг 54 1:19,857

Круг 55 1:21,008

Круг 56 1:20,143

Круг 57 1:20,196

Круг 58 1:19,625

Круг 59 1:19,966

Круг 60 1:19,286

Круг 61 1:19,510

Круг 62 1:24,217 (до пит-стопа)

Круг 63 1:41,336 (после пит-стопа)

Пока Михаэль несся в пределах 1:20, ДиСи не мог выйти из 1:21,2. В результате Шуми создал отрыв в 29 с – и выехал с последнего пит-стопа, имея перед Култардом комфортный запас в 5 с. Дело сделано! **F1**



ИНДЕКС ГЕНИАЛЬНОСТИ 25/25



Умение ★★★★★
Интеллект ★★★★★
Мужество ★★★★★
Отвага ★★★★★
Брон ★★★★★



БЫЛА БЕЗ РАДОСТИ ЛЮБОВЬ...



Что двигало Алексом Шнайдером, когда он покупал команду? Страсть к Ф1, холодный расчет или сочетание того и другого? Впрочем, любовь и страсть в конце концов отошли на второй план, и Шнайдер-бизнесмен победил Шнайдер-гонщика.

Итак, очередная глава в истории о «хождении России в Формулу 1» завершена. Команда MF1 Racing, выступавшая в чемпионате мира-2006 по российской лицензии, сменила своих владельцев — и гражданство, лишив кого-то из наших соотечественников иллюзий, кого-то — надежд, у кого-то вызвав лишь (понимающую, ироническую, грустную — нужное выбирайте сами) усмешку. Что ж, самое время подвести итоги. Мы обратились к нашим экспертам и задали им два вопроса:

1. Как вы считаете, почему проект Midland в Ф1 завершился так быстро, спустя всего полтора года после старта?

2. Как, на ваш взгляд, эта история отразится на судьбах российского автоспорта?

Вот что они ответили...

Журналисты



Сергей Беднарук
«Автоспорт»

1. Очевидно, что Алекс Шнайдер, приобретая команду Формулы 1 и давая ей «российское гражданство», надеялся привлечь отечественных инвесторов. Но ни одна компания из России интереса к MF1 Racing, как мы знаем, не проявила — и он продал команду. Я уверен, что Шнайдер, добившийся огромных успехов в бизнесе и знающий,



Григорий Голышев
«Автоспорт»/Autosport

1. Причина, скорее всего, в том, что Алекс Шнайдер не прижился в мире Ф1, а также в серьезном давлении на него со стороны его компании Midland, для которой личный проект Шнайдера был изначально утопичен и убыточен.

2. Поначалу ходили слухи об интересе MF1 к молодым российским гонщикам. Наличие такой программы хотя бы на зачаточном уровне могло положительно отразиться на интересе рос-

ли «нашу» команду? Может, потому, что слово «нашу» приходится брать в кавычки. В Японии отдают должное уровню Toyota и Honda, но по-настоящему своей считают Super Aguri. Наверное, и наши спонсоры нашли бы возможность поддержать и команду-аутсайдера, если бы она базировалась в России (пока это утопия) или, по крайней мере, посадила в кокпит русского гонщика.

2. Примерно так же, как история с «нашей» командой Arden в Ф3000, — то есть никак. Российский автоспорт (кольцевой, во всяком случае) по-прежнему совершенно не интегрирован в мировой, а Ф3, которая могла бы стать основой для такой интеграции, на нашей почве не прижилась. «Русский» Midland останется

не для достижения результатов, а для перепродажи. Человечек, который ее купил, знал, каких вложений требует эта программа, чтобы занимать хотя бы последние места. И как только подвернулся случай, он продал команду.

2. На мой взгляд, никак. Лично я даже на интуитивном уровне не расценивал это как способ вывода российских гонщиков в Ф1. Мои надежды были связаны с выступлениями наших ребят в серии А1, я надеялся, что у нас хотя бы этой программе дадут ход, что они поедут там, пусть хотя бы на «дцатых» местах, но наберутся опыта. В случае с Midland с самого начала не было опущения, что это наша, российская команда. Могу сказать, что подсознательно я даже испытывал чувство отторжения по отношению к этой затее.



Флажок на пилоне переднего крыла — более чем скромный реверанс в сторону России. Этого слишком мало, чтобы рассчитывать на признание наших болельщиков, считают эксперты



Владимир Маккавеев
Спортивный редактор российского Auto Motor und Sport

как делать деньги, с самого начала предполагал такое развитие событий.

2. Ответ прост: никак! Потому что команда MF1 Racing для отечественного автоспорта не сделала абсолютно ничего. Обещания Шнайдера содействовать появлению в Ф1 нашего гонщика, а в календаре чемпионата мира — ГП России остались пустыми словами. Помпезная презентация на Красной площади в начале прошлого года да один тестовый день Романа Русинова в начале нынешнего — и все. Продавая команду голландцам, Шнайдер сказал, что, мол, популярность Ф1 в Нидерландах выше, чем в России. Но сделал ли он хоть что-нибудь для повышения этой самой популярности на своей исторической родине? Или поставим вопрос иначе: хотел ли он для этого что-то сделать?

сийских болельщиков к российскому автоспорту. Но до дела — тестов или поддержки хотя бы одного гонщика — так и не дошло. В связи с чем можно сказать, что на судьбах российского автоспорта продажа Midland серьезно не отразится.



Сергей Иванов
Обозреватель газеты «Авторевю»

1. Не открою Америки, если скажу, что все дело в полном равнодушии потенциальных рекламодателей из России. Интереснее другое: а почему, собственно, они не поддержа-

курзной страничкой в истории наших гонок. Возможно, лет через сто какой-нибудь дотошный журналист расскажет факт, что была когда-то в Ф1 «наша» команда — как сейчас время от времени вспоминают, что в середине прошлого века в Европе гонялся русский князь Игорь Трубецкой.



Вадим Крюков
Зав. отделом спорта журнала «За рулем»

1. У меня с самого начала сложилось впечатление, что это был спекулятивный проект. Команда была куплена

1. Проект Midland F1 изначально имел сугубо коммерческую направленность. Расчет на то, что стоит повесить на «конюшню» Ф1 российский флаг — и крупные компании уровня «Лукойла» и «Газпрома» сами принесут деньги, оказался неверным. Почему? Истратив немалые средства на приобретение Jordan и проведение роскошной презентации команды в Москве, в Midland посчитали, что этого вкупе с российской лицензией и флажком на пилоне вполне достаточно для привлечения спонсоров, не помышляя и ни о какой дальнейшей «русификации» команды. Вместо того чтобы создать действительно российскую команду или хотя бы привести в Ф1 российского гонщика, под которого затем можно было бы привлечь инвестиции, маркетологи Midland пытались заинтересовать спонсоров голыми обещаниями. Но принцип монтера Мечникова «утром деньги, ве-

чером стулья» в России давно не работает.

2. Скорее всего, никак. Об MF1 скоро забудут, как забыли о доджине так и не реализованных проектах строительства в России автодрома для Ф1. Наши болельщики поманили шоколадкой в красивой обертке, но вкус ее – вкус Ф1 – по большому счету, мы так и не ощутили, а значит, и сожалеть особо не о чем.



Борис Мурадов
Главный редактор российского издания журнала evo

1. Полагаю, такой сценарий был предусмотрен изначально. Мне довелось поучаствовать в проекте сразу после приобретения Jordan группой Midland – и меня поразили непрофессионализм большинства людей, приглашенных на ключевые роли как с российской, так и с зарубежной стороны. В результате ушли те немногие, кто действительно чего-то стоил, – Т. Карлин, Э. Берджес... Я тоже вынужден был уйти, ко-

Midland никогда и не интересовали. Наши гонщики получили очередное доказательство того, что в продвижении на международный уровень они могут, как правило, рассчитывать лишь сами на себя (позитивные примеры, как в случае с М. Алешиним и «Лукойлом», – исключение), а международное автоспортивное сообщество вновь убедилось, что с русскими (хотя в данном случае надо писать с «русскими») каши не сварить.

Гонщики



Михаил Алешин
Мировая серия Renault

1. Сложный вопрос, ведь мы не располагаем полной информацией об этом проекте. Думаю, все уперлось в финансовую сторону дела. Формула 1 – дыра, в которую вылетает куча денег. Не все готовы к инвестициям такого масштаба. И я знаю, что даже сам факт покупки команды выходцем из России удивил многих.

2. По-человечески жаль, что этот проект закрыт. Приятно было, что наш соотечественник работает на таком уровне. Алекс ведь немало сделал для своей команды. Она стала совсем не той, какой была, когда называлась Jordan, – это видно по результатам. Надеюсь, эта история станет примером другим и рано или поздно получит продолжение.



Алексей Васильев
Серия Le Mans

1. Главная причина – низкая популярность Ф1 в России. Нет сомнений, что Алекс Шнайдер рассчитывал найти российского спонсора. Но команда базируется вне России, в ее составе нет русских гонщиков или механиков – и в сознании обывателей даже национальная лицензия не делает Midland национальной командой.

2. Никак не отразится – прежде всего потому, что у российского автоспорта нет судьбы как таковой. Во внут-

ренних чемпионатах постоянно происходят какие-то споры, раздоры, суды; регулярно меняются правила соревнования. Я считаю, что история с MF1 – из той же серии, что и сотрудничество МТС с Sauber или тесты Сергея Злобина и Романа Русинова. Это лишь всплески фантазии небольшой группы людей, а не интеграция в мировой автоспорт. К сожалению, российский автоспорт даже не вынесет из всего этого никаких уроков.



Роман Русинов
Тест-пилот MF1 Racing

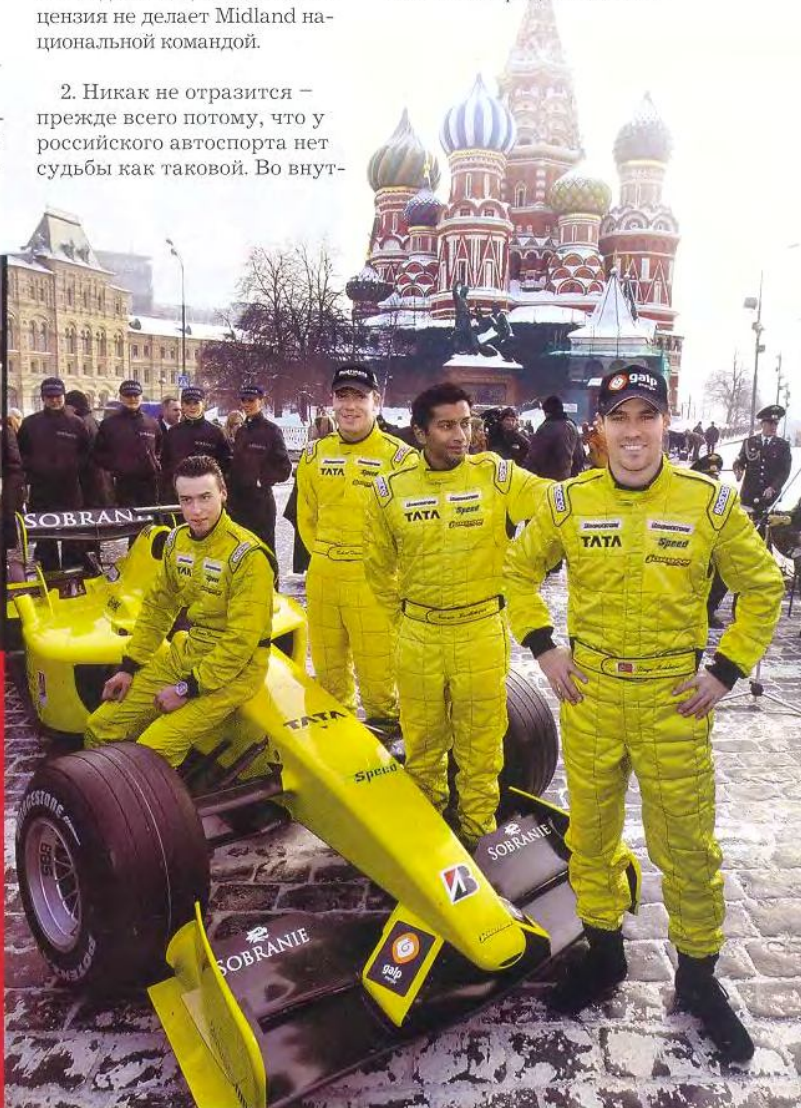
1. Продажа команды стала результатом действия целого ряда факторов. Во-первых, Midland получила крайне заманчивое предложение от



гда убедился, что строительство сильной команды никого не интересует. Думаю, целью приобретения Jordan было элементарное намерение заработать при перепродаже, вложив в развитие проекта минимум средств.

2. Надеюсь, в лучшем случае никак. Думаю, судьбы нашего автоспорта руководство

Ни презентация на Красной площади в Москве, ни номинальное включение в состав команды Романа Русинова (справа) не помогли заинтересовать российский бизнес проектом Шнайдера – и команда обрела новых владельцев (вверху)



голландских инвесторов. Midland – это инвестиционная компания, и цель ее деятельности – извлечение прибыли, поэтому предложение было рассмотрено и в итоге принято.

Во-вторых, несмотря на все усилия Midland, российские компании, к сожалению, не проявили интереса к этому проекту. Возможно, Алекс Шнайдер просто опередил время, и спустя несколько лет такой интерес появится, но, боюсь, тогда пробиться в Ф1 будет сложнее, чем с помощью Midland. Алекс дал России

много), привлечь российские деньги можно только в том случае, если за руль сядет российский гонщик. Возможно, если бы Шнайдер начал свой проект чуть позже, он мог бы оказаться более интересным для инвесторов, ведь гонщики нужного уровня появятся у нас лишь через год-два.

2. В любом случае шумах вокруг автоспорта полезна – все начинают видеть движение и интерес к этой теме. Думаю, история с Midland на

ект и была продана, как только обозначилась возможная финансовая выгода.

2. MF1 Racing жила своей жизнью, никак не связанной с российским автоспортом. Сменился хозяин Jordan, появились российская лицензия и флажок, но, по большому счету, все осталось как было. Команда ничего не делала для нас, ограничившись только лишь однодневными тестами Русинова. С ее стороны не ощущалось никакого интереса

езных спонсоров, чтобы в дальнейшем команда приносила ощутимый доход. Год получился не слишком удачным, спонсировать Midland никто не захотел, и в такой ситуации Алекс просто вышел из этого бизнеса с балансом проекта, близким к нулю.

2. Оценить такое влияние достаточно сложно. Наверное, у кого-то из молодых гонщиков, думавших, что путь в Ф1 теперь открыт, загорелись глаза. Но эффект был бы гораздо большим, если бы в команду Ф1 пришел российский пилот. Появление соотечественника на «больших экранах» повлияло бы на наш автоспорт гораздо сильнее. А говорить о каком-то влиянии едущей в хвосте пелетона машины с маленьким российским флажком или же тест-пилота, который провел один день тестов, а после этого весь сезон сидел в Москве, не приходится.

Но, думаю, в результате интерес к автоспорту в целом все же немного повысился.



Алекс Шнайдер и Колин Коллес привели дела бывшей Jordan в порядок, команда окрепла и заметно прибавила в результатах, хотя главными соперниками Тьяго Монтейру и Кристиана Алберса в этом году были гонщики Super Aguri

шанс сделать свою команду в Ф1. Жаль, но этот шанс был упущен.

2. Уход Midland лишь подтверждает, что Россия пока не готова к Формуле 1. Думаю, что этот проект стимулировал интерес к Ф1 и к нашему автоспорту, а продажа команды лишним раз показала всем в России, что серьезный спорт невозможен без серьезной спонсорской поддержки.



руку российскому автоспорту, хотя закрытие программы ставит крест на наших надеждах. Не скрою, я рассчитывал на то, что ее реализация принесет немало положительного. Теперь эта «дверка» закрылась.

к России и российским гонщикам. Если хозяева Spyker продадут команду следующему владельцу, это будет иметь на российский автоспорт точно такое же влияние, как деятельность Midland.

Менеджеры



Шота Абхазава
Координатор класса Ф1600

1. Видимо, потому, что у владельцев компании Midland не было стратегических интересов в автоспорте, а были только коммерческие: купить дешевле – продать дороже. Инвестор, как сейчас говорят, зафиксировал прибыль. Для производителей шасси, неважно, McLaren это или российский ArtLine Engineering, автоспорт – основной вид бизнеса, мы не работаем на «коротких» деньгах. Midland же – профессиональный инвестор, представленный в самых разных отраслях. Он не обязан хранить верность какому-то одному активу.

2. Никак. Это обычная коммерческая сделка западной компании с западной же командой, которая не имеет ни



Даниил Мове
F3000 Masters

1. Главная причина в том, что проект начал развиваться совсем не так, как рассчитывали его руководители и менеджеры. Мне кажется, Алекс Шнайдер и люди, которые с ним работали, полагали, что смогут привлечь в команду российское финансирование и таким образом сделать бизнес выгодным. Но, по моему мнению (которое, к слову, разде-



Виталий Петров
GP2

1. Быть может, все дело в том, что в руководстве Midland не было настоящего энтузиаста автоспорта. Команда рассматривалась исключительно как бизнес-про-



Иван Самарин
Ф1600

1. Для Алекса Шнайдера это был прежде всего бизнес-проект, и делать серьезные инвестиции он не стремился. Видимо, был расчет при относительно небольших вложениях найти к середине сезона серь-

какого отношения к российскому автоспорту. Другое дело, что грамотный пиар Midland – в том числе и розыгрыш «российской карты» – возможно, помог увеличить стоимость актива, что и требовалось. Развитие российского автоспорта идет не «сверху», а «снизу», с национальных формул. Хотите быстрее получить национального пилота в чемпионате мира – инвестируйте в России!

Внешне все было как положено в Ф1: Монако, приемы на борту роскошной яхты Midlandia (внизу), правильные речи, обещания. Но на гоночных трассах блеска явно не доставало



Игорь Ермилин
Вице-президент РАФ

1. Когда Алекс Шнайдер пришел в Ф1, у него было не вполне верное представление о мире Больших призов. Окунавшись в гонки и поработав там некоторое время, он понял, что это не так привлекательно, не совсем ему подходит. Шнайдер планировал привлечь в команду российских спонсоров, ассоциируя себя с Россией, но сделать это не удалось. Отечественных спонсоров непросто заинтересовать такими проектами: это пока не очень модно и не совсем типично для нашей страны.

2. Никак. По большому счету команда так и не стала российской – наших соотечественников не было ни в ее менеджменте, ни в техническом или инженерном персонале. Россиянин так и не сел за руль ее машины. Обсужда-

лась некая программа вывода отечественных пилотов в Ф1, но реализована она не была. Поэтому с уходом MF1 для российского автоспорта – именно спорта, а не тех наших болельщиков, кто поверил в Midland, – ничего не изменилось. Время таких проектов еще не пришло, а действия MF1 никак не были связаны с российским автоспортом.



Юрий Ким
Организатор Формулы «Русь»

1. Я общался с Алексом Шнайдером: он вовсе не стремился продавать команду. Когда появилось серьезное предложение о продаже, он долго откладывал окончательное решение. Алексу управление командой нравилось, но был ряд негативных побочных факторов. В их числе – полное отсутствие российских спонсоров.

Насколько мне известно, у Шнайдера был ряд среднесрочных планов – на 3–5 лет,



включая и реальную русификацию команды. Разговоры о том, что ее купили лишь для выгодной перепродажи, просто не имеют под собой основания. В команду было вложено очень много сил и средств, старая база Jordan просто преобразилась.

2. Я считаю, что российский автоспорт потерял очень многое. Планы доведения наших ребят до Ф1 были более чем реальными. Была составлена долгосрочная программа для российских пилотов. Гонщик мог попасть в Ф1 не только за деньги, но и потому, что это интересно команде. И дебют россиянина в Гран При в составе Midland был бы проще, легче и дешевле. Проект был задуман достаточно давно, но события конца весны – начала лета 2006-го остановили его продвижение.



Оксана Косаченко
Менеджер

1. С самого начала речь шла о коммерческом проекте, и Алекс Шнайдер в итоге получил немалые дивиденды. Скорее всего, сентиментальная составляющая у него все же присутствовала – именно поэтому наш гонщик все-таки сел за руль, пускай и на тестах. Но в итоге здравый смысл

“Одним из негативных факторов было полное отсутствие российских спонсоров”
Юрий Ким

и прагматизм возобладали – ведь Шнайдер так и не получил поддержки из России. Он понес финансовые потери, но взамен получил отличный всемирный пиар плюс крайне важные знакомства, ведь Ф1 – это элитный клуб в глобальном масштабе.

2. На отечественный автоспорт никак не повлияло ни появление на одной из машин Ф1 российского флага, ни его исчезновение. А слова Алекса Шнайдера о некоей программе поддержки молодежи выглядят лукавством – иначе дело не ограничилось бы 29 тестовыми кругами Романа Русинова. Алекс встречался с президентом РАФ, и тот предложил серьезное сотрудничество, но дело так и не сдвинулось с мертвой точки, даже в команду Midland Ф3 никого из наших гонщиков не пригласили. В общем, история с MF1 никак не повлияла на наш автоспорт.



Дмитрий Тугарин
Советник руководителя Федерального агентства по физкультуре и спорту

1. Если честно, я думал, что Midland и полтора года не продержится. Ведь тенденция была ясна с самого начала: никто из российских спонсоров проектом не заинтересовался, не проявил интереса к Формуле 1 с ее международным опытом, с готовыми маркетинговыми ходами. Впрочем, это отдельная тема, хотя и очень серьезная. В общем, завершился проект – и завершился. Я на днях видел Алекса Шнайдера на Кубке Кремля, но подойти к нему и задать этот вопрос желания не возникло: у него и так все на лице написано.

2. Никак не скажется. Как ни парадоксально, но несмотря на то, что упущена уникальная возможность, нам это может быть, даже на пользу. Возможно, это стимулирует интерес к другим видам автоспорта. Ведь для рекламодателей, специалистов спортивного маркетинга образовалось некое свободное пространство, где они могут работать уже без оглядки на многомиллионные проекты Ф1. С точки зрения бизнеса, я считаю, ничего не потеряно, а наоборот, возникла перспективная ситуация.



Сергей Ушаков
Ответственный секретарь РФАФ

1. Прежде всего я хотел бы отметить, что появление человека, который вошел в Ф1 под русским флагом, – это здорово. Ведь речь шла о попытке представить большую страну в больших гонках. Но попытка, на мой взгляд, с самого начала



"Проект не мог сработать, потому что никаких российских корней у него на самом деле и не было"

Сергей Ушаков

была обречена на неудачу, потому что за ней не было никакой идеологии. После бесед со Шнайдером складывалось впечатление, что речь идет о краткосрочном проекте. Алекс явно рассчитывал финансировать команду за счет российских предпринимателей, но кто же запускает такие проекты, не заручившись поддержкой спонсоров заранее!

Проект не мог сработать, потому что никаких российских корней у него на самом деле и не было. Не было ни гонщика, ни хотя бы идеи его внедрения в команду. Да, были разговоры о том, что Midland поддержит наш автоспорт, что у них есть Русины, что будут картингисты и так далее. Но о какой поддержке можно говорить, если на это нет денег? Шнайдер их не нашел. В общем, проект закрылся так быстро, потому что не было денег на его продолжение и развитие.

2. Когда возник вопрос, давать команде российскую лицензию или нет, мы долго

его обсуждали и решили, что мы ее все же выдадим, хотя под этим проектом не было никакой спортивной или научной базы, которая позволяла бы привлечь в него наших специалистов, помочь им узнать, как делаются машины, как работает команда, как отбирают и готовят гонщиков. Для России эффект от появления в Ф1 российской команды оказался нулевым.

Но если честно, жаль, что не получилось – это могло быть интересным начинанием...



Сергей Арабаджи
Издатель,
«АйТиСи Паблшинг»

1. Потому что российские деловые круги, российский бизнес, включая и международные корпорации, активно ведущие бизнес в нашей стране, не поддержали этот проект. Я не считаю, что нужно было выжидать или продолжать работать над улучшением результатов команды. Это был план быстрого вхождения: или да, или нет. Рынок ответил «нет, я не хочу» или «нет, я не готов».

С моей точки зрения, Алекс Шнайдер как совладелец и глава транснациональной корпорации с четко очерченными российскими интересами сделал смелую попытку «прорубить окно» в мир Ф1 из России. Он поставил на кон свой личный авторитет, авторитет

Когда накануне сезона-2006 на смену прежнему названию Jordan GP пришло загадочное MF1 Racing, стало очевидно, что Алекс Шнайдер готов продать свою команду



Midland и немалые деньги. И он не проиграл. MF1 Racing – это в любом случае шаг вперед в понимании рынка и один год под российским флагом в Формуле 1.

2. Положительно. Чем меньше иллюзий, тем лучше для дела. Была иллюзия, что если в Ф1 появятся представители крупного российского капитала, то дела у отечественного автоспорта пойдут на поправку. Видимо, это не так.

История Midland еще раз показала, как далеки мы от международного автоспорта. Наша страна богата талантами, но в плане рынка, методик и понятий мы находимся еще в зачаточном состоянии. Нужно переводить российский автоспорт на качественно новый уровень и строить его на рыночных принципах. Нужно учиться строить и продавать автодромы, растить и продавать успешные команды. Я не случайно делаю акцент на слове «продавать». Всем нам нужно учиться маркетингу. Упал ли имидж России в глазах боссов Ф1? Нет, не думаю. Они всякого повидали и, мне кажется, умеют смотреть на вещи трезво. **FO**



«СКАЖУ ВАМ СО ВСЕЙ ПРЯМОТОЙ...»

«Бизнес по-русски» не имеет шансов в Формуле 1

Узкий донельзя паддок Интерлагоса не очень-то располагает к неспешным беседам. Между тесными боксами и гостевыми зонами — улочка шириной не более пяти метров. По одной ее стороне расставлены столики, по другой — стопки шин, укутанные грелками. Оставшееся пространство до отказа забито разными людьми: механиками, менеджерами, журналистами, гостями команд.

«Пошли внутрь», — машет рукой Колин Коллес, приглашая меня в гостевую зону команды, которая по-прежнему зовется MF1 Racing, но с недавних пор использует перед своим наименованием приставку Spyker. Однако уединиться нам не удалось: что-то убежало на плите в расположенной за загородкой кухне, и помещение заволочло едким дымом. Колин жестко выговаривает за это по-немецки обслуживающему персоналу и разводит руками: беседовать все же придется в бурном водовороте, который представляет собой паддок. Но так даже интереснее.

Выслушав мои поздравления с выходом команды на качественно новый уровень, что стало возможно с приходом голландских спонсоров, Колин лишь пожал плечами: это просто очередной этап в работе; есть прогресс — и это главное. Ну а мне хочется вернуться в начало истории с Midland, на два с лишним года назад.

«У меня с первых же дней, еще с московской презентации было ощущение, что речь идет, скорее, о вашем проекте команды Формулы 1, чем о проекте Алекса Шнайдера», — начинаю я для затравки.

«Хм, ваши ощущения я никак комментировать не берусь», — с легкой усмешкой отвечает Коллес.

«Хорошо, но ведь сначала, как известно, было слово; кто-то же инициировал этот проект?..» — уточняю я свой вопрос.

«Алекс не раз бывал у меня в команде (Формулы 3), видел, как мы работаем, и однажды спросил, а можем ли мы подняться на уровень Формулы 1, — вносит ясность Колин. — Можем, ответил я, но это потребует огромных вложений. Действуй, сказал Алекс, а деньги — не твоя забота. И я начал работать в этом направлении».

Коллес не стал вдаваться в подробности того, что произошло с тех пор, почему сменился владелец команды, но недвусмысленно дал понять, что главной проблемой все это время был именно недостаток средств.

«У меня, знаете ли, команда, а это 200 человек, у которых семьи, которым надо платить зарплату, — говорит он. — И я не могу, не имею права ждать, пока инвесторы выполнят свои обещания. Кроме того, мы не хотим стоять на месте, мы стремимся к солидным результатам — и работаем над этим. Не случайно же у нас появился Майк Гаскойн, не случайно подписан контракт с Ferrari».

Коллес подтвердил, что в команде всерьез делали ставку на российский бизнес, но с сожалением констатировал, что наши предприниматели, судя по всему, пока еще просто не готовы работать в Ф1.

“У меня команда, 200 человек, которым надо платить зарплату, и я не могу ждать, пока инвесторы выполнят свои обещания”

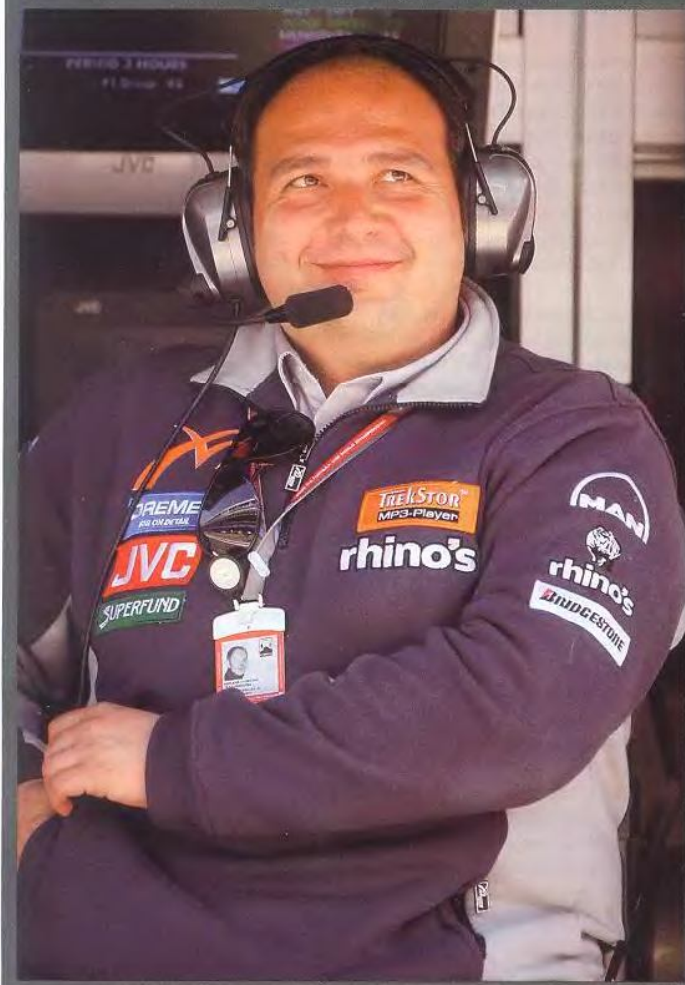
Колин Коллес

«Хотя в паддоке нашу команду никто не воспринимал как русскую, многие вздохнули с облегчением, узнав, что русские уходят, — признается Коллес, — и я могу вам сказать, почему. Гонимый мир узок, здесь все, как правило, знают друг друга, и у русских предпринимателей в этом мире пока не самая лестная репутация. Пройдите по паддоку: вы услышите массу рассказов о том, кто из них кому и сколько остался должен. Здесь так не работают, здесь принято выполнять свои обязательства. Иначе с вас будут требовать деньги только вперед, а в стоимость контрактов закладывать немалые риски».

Напоследок я задал Коллесу еще один болезненный для наших болельщиков вопрос: почему, на его взгляд, российский бизнес не поддержал Романа Русинова.

«Возможно, у вас понимали, что Роман — не тот гонщик, которого стоило бы поддержать? — полувопросом, полуусмешкой отвечал Коллес. — Но в гоночном мире деньги далеко не решающий фактор. Скажем, если Русинов придет ко мне со спонсором миллионов на тридцать, я, разумеется, задумаюсь, ведь \$30 млн — большие деньги. Но предпочтение, скорее всего, отдам Алберсу, даже если его спонсоры предложат нам не более \$20 млн, потому что качества Кристиана отлично известны всем. Он был чемпионом Германии в Ф3, выиграл DTM. Другими словами, он показал отличные результаты. Из россиян же я могу выделить только одного Алешина. Ни Русинов, ни Петров, ни Афанасьев, ни кто-либо еще ничего особенного собой пока не представляют. Правда, последние двое еще достаточно молоды, чтобы успеть проявить себя».

Андрей Ларинин





(ДАЛЬНЕ)ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС
РАЗМЫШЛЕНИЯ
ВЕТЕРАНА

ДРЕВНЯЯ КИТАЙСКАЯ ПОГОВОРКА ОТ ДИСИ: "ЕСЛИ БЫСТРЫЙ ГОНЩИК ХОЧЕТ ДОЖИТЬ ДО СТАРОСТИ, ЕМУ НАДО ПОБЫСТРЕЕ СООБРАЖАТЬ"

В Шанхае накануне
ГП Китая ветеран
Дэвид Култард, за плечами
которого уже 13 сезонов,
поделиться кое-какими
размышлениями о FIA,
GPDA, безопасности
и... любви

Если опытный
Дис критикует
FIA, то, по мнению
Билша,
исключительно
из любви к спорту



МЫ ВСТРЕТИЛИСЬ в шанхайском отеле Portman Ritz Carlton, что на Наньцзунь Хилс — улице, являющейся не только главной дорогой, но и символом долгого пути Китайской Народной Республики от эпохи Мао Цзэдуна до нынешнего партийного коммуно-капитализма — если такое вообще возможно.

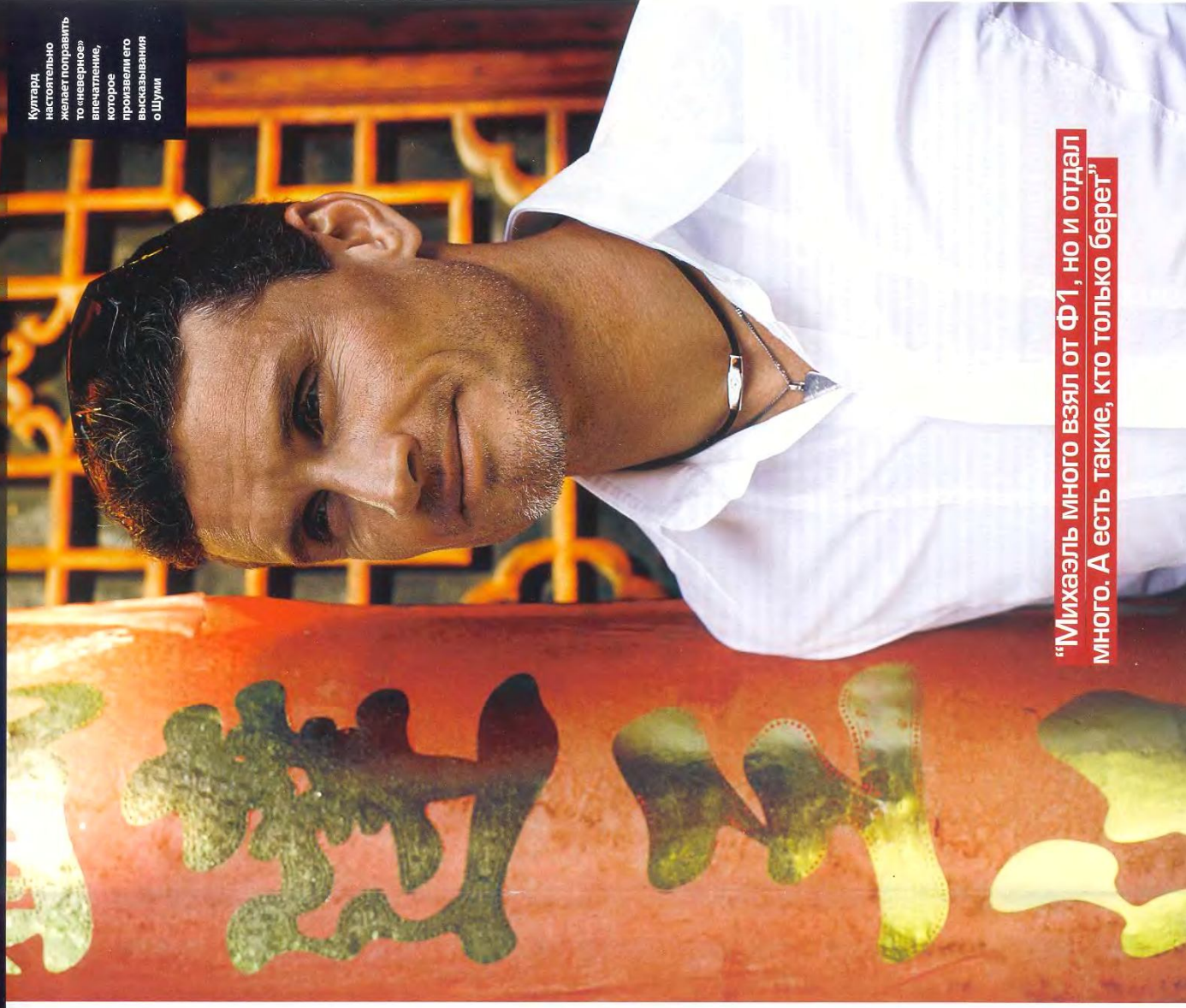
Рядом с этим впечатляющим пятизвездочным отелем расположены модные магазины элитных западных брендов вроде Prada, Gucci и Louis Vuitton, а вокруг на трясинах велосипедов развешают тощие, бедные и усталые работники. По данным китайского правительства, в 2004-м средний годовой доход таких людей составил 16 000 юаней (\$2023). Сельские жители получают куда меньше. Биллет на главную трибуну Гран При Китая-2006 стоит 2680 юаней (\$339) — жалованье водителя автобуса в Шанхае за девять недель.

27 сентября, среда, время ланча, и хотя на самом деле мы не собираемся обсуждать местные контрасты, нам — Стивену Ти (фотографу F1 Racing) и мне — известно, что Дэвид, как и мы, подмечает все эти новансы. Он зрелый человек и, в отличие от некоторых своих ровесников, прокладывает неподдельный интерес к миру, который лежит за пределами Формулы 1.

Да, Дэвид богат. Да, он наслаждается плодами долгих успешных выступлений в Ф1. Да, он ведет роскошную жизнь в уютном планете, абсолютно непохожей на те края, где мы сейчас находимся. Уголок, разумеется, называется Моннако — ведущий английский романист и драматург Сомерсет Моэм как-то назвал его «солнечным местом для темных личностей». Это описание в некотором роде актуально до сих пор, но к Дис оно не относится. Дэвид считается — и является — хорошим гражданином. Его вполне можно называть и достойным «гражданином Ф1». Он всегда любил этот спорт и хочет внести свою лепту в то, чтобы сделать его как можно лучше.

Итак, за ланчем в роскошном ресторане Whitmore Club мы кратко касаемся темы Red Bull, говорим о Дитрихе Матешине, Кристиане Хорнере, Эддириане Ньюи, Кристиане КLINE, Роберте Дорбосе, Марке Уэббере, Марке Смита, Бене Алтагелли и других. Он, как всегда, с жаром повествует о своих выступлениях и с трудом сдерживает раздражение, когда наш гид, Сергей Николенко (как ни странно, украинец, живущий в Шанхае и бегло говорящий

Култаре
настоятельно
желает поправить
то «неверное»,
впечатление,
которое
произвел его
высказывания
о Шуми



“Михаэль много взял от Ф1, но и отдал много. А есть такие, кто только берет”



звонил себе Михаэль, и трудно простить его за то, что он за них даже не извинялся. Это уже две «черные метки», логично? Одна за то, что он делал, а другая за то, что не извинился. А извиниться стоило бы. Или, может, он искренне верит, что никогда ничего дурного не делал, — тогда это еще огорчительнее.

Через пару дней будет оглашен состав нового правления GPDA (правление уже избрано, и в него вошли Ральф Шумахер — председатель, Фернандо Алонсо и Марк Уэббер, которые сменяют Ярно Трулли, Шуми и ДиСи), и на этот раз я себя не выдвигал. Я был там с 1995 года. Согласись, довольно долго. Но я, конечно, не останусь в стороне.

Я до сих пор чувствую огромную ответственность перед спортом, ведь я люблю его и считаю, что важно не только получать, но и отдавать. Михаэль много получил, но много и вложил. Я, например, и взял меньше, и дал меньше, но что-то я точно дал. Зато есть такие, кто только берет. Например, Рубенс (Баррикелло). На протяжении многих лет я сражаюсь с

Шанхайская
Жемчужная башня
и река Хуанпу (вверху);
главный человек
Red Bull в боксах
команды (слева)



ним на трассе, он хороший парень, талантливый, но он просто приходит, проводит гонку и уходит. И он — лишь один пример, я выделяю его потому, что Рубенс в Ф1 так же долго, как и я, даже дольше.

Я пытался уговорить Нико (Росберга), чтобы он выдвинул себя на место потенциального директора GPDA, а он сказал «Ни за что!» Я тогда спросил, почему? Он ответил: «Я еще не созрел». Понимаю, что он имеет в виду, но продолжаю считать, что это стыдно, если молодежь не проявляет интереса к GPDA. Для них это единственный способ как-то влиять на спорт, на свою профессию, на свои заботки, а они словно и знать об этом не хотят.

Ну не странно ли? По-моему, странно. Я просто не могу понять, почему никто не желает участвовать в работе единственного форума, с помощью которого можно повысить вероятность того, что они вернутся домой целыми и невредимыми, проведя день на гоночной трассе за рулем одной из 22 самых быстрых машин в мире. И когда парень вроде Нико говорит, что еще не созрел, — это полная чушь».

Он откидывается в кресле, делает еще глоток Tsingtao и усмехается. Он всегда хорошо излагает свои мысли, просто здорово, если он в настроении — а сегодня как раз такой день. И этот его пыл делает ему честь. Как и Джеки Стюарт, его герой с детских лет, а впоследствии наставник, он страстно верит в правое дело борьбы за безопасность гонщиков.

И хотя как президент FIA Макс Мосли уверяет, что полностью поддерживает заботу GPDA о здоровье своих членов, порой он демонстрирует это весьма забавным образом. Он частенько насмехается над публичными высказываниями гонщиков на эту тему, например над их озабоченностью размерами зон безопасности в Монце в этом году. Поэтому его фигура весьма непопулярна среди людей, которые рискуют жизнью, играя в спортивные игры под его руководством. И это странно, поскольку на самом-то деле именно он и FIA (и Берни Экклстоун, если уж на то пошло) столько сделали для повышения безопасности в Ф1 за последние 15 лет.

«Мы должны быть готовы заявить о себе и заставить с собой считаться, — говорит ДиСи, пронзая вилкой сочную королевскую креветку. — Дело не в том, чтобы просто пошуметь. У нас есть определенные воззрения, которые мы можем подкрепить фактами, и нас

на местном наречии) спрашивает, не подумывает ли ветеран об отставке. И все же Култард больше склонен рассуждать о спорте в целом, нежели о своей команде. По-моему, это особенно актуально именно сейчас, когда Михаэль Шумахер, наконец, принял решение повесить на гвоздь свой знаменитый красный шлем.

«В Монце я заявил журналистам, что считаю Михаэля великим чемпионом, хотя некоторые его поступки всегда будут вызывать вопросы, — говорит Дэвид, прихлебывая китайское пиво Tsingtao. — Но это я сказал как фанат Ф1, а не как коллега-гонщик, я не наезжаю на него в отличие от Вильнёва. Но заголовки, появившиеся после моего комментария в Монце типа «Култард поддерживает нападки Алонсо на Шуми» и в таком духе, были просто некорректными. Я питаю подлинное уважение к достижениям Михаэля на трассе и очень признателен ему за сотрудничество в рамках GPDA (Ассоциация гонщиков Гран При) на благо нашего спорта. Но публично, конечно, очень сложно понять кое-какие вещи, которые по-

“Он хорошо говорит, даже здорово, особенно когда в настроении, как сегодня”

A man with short brown hair, wearing a white long-sleeved button-down shirt and dark trousers, stands in a narrow alleyway. He is smiling and looking towards the camera. He is standing next to a bicycle, with his hands resting on the handlebars. The alleyway is paved with light-colored ground, and the walls are made of light-colored, textured material. Strong sunlight from the right casts long, dark shadows across the wall and the ground. In the background, other bicycles are parked along the wall, and some laundry is hanging on a line. The overall atmosphere is bright and sunny.

“Когда парень вроде Нико говорит, что не созрел (для участия в GPDA), – это чушь”

ДиСи примеривается к главному китайскому средству передвижения – но автомобиль уже стремительно ворвался в жизнь многомиллионной страны



“Нас не запугаешь требованием заткнуться, и окриков мы не боимся”

не запугаешь требованием закрыть рты под страхом взбучки. Мы ведь не кричим “президента на мыло”. Мы задаем реальные вопросы и хотим реальных ответов. И Монца — хороший пример того, что мы иногда получаем. Потому что вместо реальных ответов мы получили письмо от Макса, где сказано, что слова нам никто не давал, что в наших суперлицензиях есть пункт, согласно которому мы не имеем права открывать рот, пока нам не предоставят слова, или критиковать руководство. И это грустно, согласись? Ведь мы лишь просили Макса о содействии, причем просили в здравом профессиональном ключе и без истерик».

Наколота еще одна королевская креветка. А я, глядя на этого умного и сверхопытного гонщика, слушаю его, думаю о том, что трудно не попасть под воздействие магии его риторики и его характера. Он не только впечатляет, но и убеждает. Впрочем, Мосли, видимо, считает иначе.

«Понятно, — добавляет Дэвид, прерывая мои размышления, — что ситуация тупиковая, и это тем более удивительно, что Макс и Чарли (Уайтинг, делегат FIA по безопасности и директор гонок) всегда выступали за безопасность на трассах, за эти годы сделав для спорта много хорошего, за что я им чертовски признателен».

С другой стороны, дело, может, и не в проблеме безопасности — и уж Мосли, во всяком случае, рассердился не из-за этого. Возможно, Макса раздражают не разглазгования гонщиков о стремлении остаться в живых, а их крепнущее желание отстаивать свои права в других областях. Речь именно об этом. Грубо говоря, FIA предпочла бы, чтобы GPDA никогда не высказывала своего мнения по каким-либо иным вопросам, кроме безопасности, — я слышал, как люди из FIA говорили, что Шуми, будучи главой ассоциации гонщиков, на подобную уступку всегда шел с радостью. Но как раз это больше всего злит ДиСи.

«Я не претендую даже на каплю ума Макса, — говорит он. — И должен признать, что он всегда хорошо подготовлен и владеет всеми данными, которые для него собирает команда опытных инженеров-исследователей FIA, но по-прежнему мы, и только мы, гонщики, знаем, что это такое — преследовать соперника в пелене брызг

Значки, эмблемы
и прочие сувениры
коммунистического
толка; ДиСи —
единственный, кто
стабильно добывает
очки для Red Bull



где-нибудь в Спа. Только мы знаем, что значит управлять современной машиной Ф1. Вот в чем дело. И я не могу себе представить, например, ситуацию, когда профсоюз астронавтов собирается высказать свое мнение, а в NASA им отвечают: “Заткнитесь и приготовьтесь к старту”.

Или взгляни на это с другой стороны: недавно FIA провела опрос, выясняя, что болельщики думают о нашем спорте, — и это правильно (была опрошена 91 000 болельщиков, и в следующем номере F1 Racing экспертный совет проанализирует результаты). Я обеими руками за то, чтобы фанаты выражали свое мнение; я за то, чтобы все, кто имеет отношение к спорту, выражали это мнение; так почему же мы, гонщики, не должны этого делать?»

Официант уносит тарелки и предлагает десертное меню. Мы молча изучаем его и в итоге останавливаемся на кофе. «Когда ты уйдешь из гонок, Дэвид?» — неожиданно спрашивает наш гид.

«Мне нравится быть гонщиком, — вежливо отвечает он, хотя видно, что вопрос ему кажется слегка идиотским. — С чего бы мне думать об уходе? Я только что подписал новый контракт с Red Bull (на самом деле новый двухгодичный контракт, но об этом он умолчал). И я в отличие от некоторых (полагаю, он имеет в виду Мику Хяккинена) ничего не имею против путешествий. У времени, проведенного в самолете, есть свои достоинства: ни тебе мобильных телефонов, ни карманных компьютеров, ни электронной почты — ничего. Допустим, мне повезло, что я могу брать на гонки своих близких, так что жизнь продолжается».

Ах да, речь о близких людях и о подруге ДиСи последних 11 месяцев Карен Минье в особенности. Готов ли он нам поведать не только о своей профессиональной жизни, но и о личной тоже?

Оказалось, что готов: «Не то чтобы я раньше никогда не влюблялся — было дело. Но на этот раз совершенно иная глубина и чувств, и совместных переживаний. И я надеюсь и верю, что это все будет только развиваться. Так что — да, мы помолвлены. И я хочу, чтобы мы поженились, когда придет время, и стали семьей. И когда это время наступит, я надеюсь, она разделит мое желание».

Да минуют их невзгоды, а все проблемы будут чисто житейскими! Однако сомневаюсь я, что своего первенца они назовут Максом. **FO**



Темза-Тауне



этом удивительном городке, созданном на деньги китайского правительства, — дань, если хотите, архитектуре империалистического «домаиостского» Китая; и Фрэнк очарован.

«Замечательно, — говорит он, осматривая красные телефонные будки и урны, словно привезенные из Кенсингтона или Челси. — Надо бы снять перед ними шляпу. Не могу представить себе что-то подобное в другом уголке мира — и в этом-то дело, не так ли? Нет другой такой страны или континента, как Китай. Если верить большинству прогнозов, через 25 лет у нее будет самая мощная экономика в мире. По меркам Ф1 это большой срок, но для глобальной экономики — ни-

“Надо бы снять перед ними шляпу. Не могу представить себе что-то подобное в другом уголке мира” Фрэнк Уильямс

что. До чего же здорово приехать сюда!»

Днем ранее на спроектированной Германом Тильке шанхайской трассе оба гонщика Фрэнка наконец-то финишировали — в первый раз после Испании. Машины ехали не слишком быстро, но, по крайней мере, были надежны, и это уже кое-что. А еще накануне мы узнали, что Ф1 покидает Cosworth. С переходом Williams на Toyota в 2007 году единственный шанс Cosworth остаться был

связан с командой MF1 Racing, но в Китае компания Spyker — ее новый владелец — объявила о подписании контракта с Ferrari.

«Очень жаль Cosworth, очень, — говорит Фрэнк. — В этом году они создали для нас прекрасные моторы буквально на гроши. Жалкие гроши. Проблема в том, что мы гонимся в эпоху автопроизводителей. Это нужно спонсорам. Такова жизнь...»

Ну а на что рассчитывает Фрэнк здесь, в Китае, готовясь к

сезону-2007? Это будет новый рубеж?

«Возможно, но не нужно забывать о том, что большинством самых крупных и самых успешных китайских фирм, а таких здесь немного, владеет государство. Некоторые из-за дотаций пока не слишком рентабельны. Думаю, до заключения Формулой 1 серьезных \$30-миллионных спонсорских сделок с Китаем пройдет какое-то время. И, что самое главное, стране нужна



Возможно, эта дружелюбная местная жительница (слева) тоже мечтает о крикете на зеленой лужайке



Строители работают сверхурочно; дома будут стоить от \$84 000 до \$758 000



Христиане могут парковаться прямо под церковью; копия оригинала, расположенного в Бристоле, сегодня это место венчаний



Уиндзор (слева) и Фрэнк осматривают новый дорогой район, который вместит до 10 000 жителей



инфраструктура, чтобы растить гонщиков и развивать гоночную индустрию».

Но при этом, замечу, у нас есть Гран При Китая, а это означает, что Бернард Экклстоун не проспал сделку с китайским правительством и что реакция на Ф1 здесь не всегда негативная.

Фрэнк соглашается, но проводит различие между трассой и гонкой, представляющими страну, и командой Ф1, сотрудничающей с китайской компанией, — неважно, принадлежащей правительству или нет. Это напомнило мне о некоторых наших беседах в 1970-х, 80-х и 90-х годах, когда я работал в Williams Grand Prix Engineering в качестве менеджера по связям со спонсорами и менеджера команды. Ты видел вещи изнутри, просчитывал вроде бы все варианты, но тут появлялся Фрэнк — и ты смотрел на все уже как бы со стороны, оценивая вещи совершенно под иным углом. Неудивительно, что в 1978-м, когда другие гонялись за деньгами Marlboro, Фрэнк отправился в Саудовскую Аравию, в Эр-Рияд, убеждая арабов воспользоваться Ф1, чтобы преуспеть на Западе в лучшем виде. И преуспел! Свой первый Гран При он выиграл в цветах авиакомпании Саудовской Аравии, TAG и ближневосточного отделения Mobil Oil. Все эти компании привлекли страсть Фрэнка, его решимость и обаяние. За пару недель Фрэнк заговорил на их языке — в буквальном смысле этого слова.

Двадцать лет назад в автоаварии на юге Франции Фрэнк сломал четвертый и пятый позвонки (в тот день Уиндзор был его пассажиром. — Прим. ред.). Он утратил подвижность, но не шарм, напористость и любовь ко всему, что касается Ф1. Сегодня, как и всегда с 1987 года, Фрэнк встает в обычное время, постоянно на телефоне, делает кучу дел одновременно и смотрит на часы каждые 10 минут, думая о завтрашнем дне, о следующей неделе, следующем месяце, а то и на три месяца вперед. Кроме того, он полностью в курсе текущих событий и мировой экономики и удовольствия ради изучает историю. Если вы хотите знать состояние дел какой-либо компании в третьем квартале, обратитесь к Seefax — или позвоните Фрэнку Уильямсу.

Не сомневаюсь, что тогда, в 1986-м, находясь в больнице в полубессознательном состоянии, Фрэнк мог бы без труда в дета-

лях рассказать о флоте адмирала Ямамото в битве у атолла Мидуэй во время Второй мировой войны.

Мы слоняемся по городу, отмечая, что местная церковь — новенькая, несмотря на свои претензии на принадлежность к XVI веку, — имеет подземную парковку, едва ли не первую в своем роде. Но тут начинается дождь, и Фрэнк направляется к своей машине. Когда-то он любил дожди, которые в его стране идут везде, но теперь по очевидным причинам он больше не жалуется на холод и сырость. После его аварии и в Англии, и во Франции склонны были считать, что у него мало шансов выжить. И все же он здесь, с нами, 20 лет спустя, и отпраздновал за это время 91 победу в Гран При (из 113 в общей сложности), завоевал 7 Кубков конструкторов (из 9) и пять чемпионских титулов (из 7). Зная масштаб достижений Фрэнка — и его равнодушие к разной ерунде, — вполне логично, что список побед Williams в Кубке конструкторов превышает количество их чемпионских титулов.

Однако 2006 год был не из удачных. Если говорить прямо, в сезонах 2005–06 годов со своими Williams FW27/28 команда переживает самый затяжной период без побед за всю свою историю (которая формально началась в 1972-м, но ведется от первого шасси, сконструированного Патриком Хедом, — FW06 образца 1978 года). Хуже того — обращая внимание Фрэнка — причина этого спада заключается в шасси. Вина за прочие неудачи — в 1983, 1988 и 1998 годах — лежала на моторах. То были переходные годы, пока не появлялся их следующий победный двигатель (Honda, Renault или BMW). Но и в те годы шасси Williams могло приносить очки, подиумы и победы. Нынешний спад, начавшийся еще с моторами BMW и продолжившийся с Cosworth, напрямую связан с ненадежностью Williams и невысокой скоростью из-за просчетов в аэродинамике/сцеплении/балансе. Не верите? Взгляните, как выступает BMW, расставшись с Williams.

Фрэнк с этим и не спорит; взамен он пытается заглянуть в будущее, отмечая, что вскоре Патрик переедет обратно в свой дом в Вентидже, Оксфордшир, что неподалеку от базы в Гроуве — не навсегда, как вы понимаете; это нужно для того, чтобы упростить поездки на работу. И что Сэм Майкл, технический дирек-



ЯКОВ ЕБРЕВА/АТ

В 1985-м у Williams уже был удачный опыт интеграции своих шасси с моторами Honda; это был неплохой период, пик турбозэры Ф1, принесший им три титула (в Кубке конструкторов и личном зачете). Переход на Toyota в 2007 году вдохновит на достижение таких же высоких целей команду, отступление которой с верхних строчек протоколов Ф1 было долгим и болезненным.

Но для того чтобы получить от нового партнерства максимальную выгоду, Williams нужно будет принять образ мышления, отличный от того, что привел к краху их отношений с Honda в 1987-м. Тогда Фрэнк отверг кое-какие требования производителя (например, не взял в команду Сатору Накадзиму в 1987 году) и настаивал на главенстве в отношениях с поставщиком, что составляло — хорошо это или плохо — основу философии Williams последних 30 лет.

Нет, если Williams нужно, чтобы их альянс с Toyota был успешным, им придется стать более гибкими. Успех в отношениях с японскими партнерами принесут не окрики в сторону Токио, а мягкое убеждение. В Williams знают, что они все начинают с нуля и что это должно принести успех. Нелегко придется не только инженерному отделу — всей команде нужно будет изменить свой подход, чтобы приноровиться к прихотям японского суперпроизводителя, который, в свою очередь, просто обязан обеспечить команде результат.

тор команды, за последний год «здорово изменился». Тем самым Фрэнк дает понять, что его устраивает репутация его команды как менее всего склонной «отходить» от требований регламента.

Перевод: если аэродинамика машины и хромала, то лишь потому, что Williams не делала гибких крыльев, как Ferrari и Renault. А Майкл, который с трудом переносит критику, теперь понимает, что Williams за время его руководства растеряла слишком много хороших инженеров (следствием чего и стали просчеты в конструкции и, в свою очередь, ненадежность шасси) и что ему по-прежнему необходима помощь тех, кто ра-

ботает в команде куда дольше, чем он. Вот что стоит за переездом Патрика.

Новая эпоха Williams уже не за горами. Моторы Toyota. Все поедут на Bridgestone. Алекс Вурц/Нико Росберг. Сэм Майкл/Патрик Хед (Или Патрик Хед/Сэм Майкл?) И Фрэнку есть куда двигаться. Телевизор в его номере включен на канал CNN. Звонит телефон. На улице по-прежнему идет шанхайский дождь — и маленький кусочек Англии на этом огромном новом континенте продолжает прокладывать себе дорогу. Я прощаюсь и желаю ему — как всегда — всего наилучшего. Приятно было провести с ним время. **FO**

Ф1 НА ОДИН

Дидье Котон Менеджер Алекса Вурца

О видах Вурца на 2007 год, о положении дел в Williams и о Мике Хяккинене

Делами каких гонщиков ныне занимается Aces Management Group (фирма Котона)?

Это Алекс Вурц, Мика Хяккинен, Оливье Панис, Николя Ляппер, Джеймс Росситер, Роджер Ясукава и девчонка, которую зовут Марлен Брогги.

Представьте нам Алекса – как гонщика и как человека.

Алекс – отличный гонщик, быстрый, сильный, техничный, умный. Это очень агрессивный соперник – и те, кто судят о нем лишь по тысячам километров, накрученных на тестах McLaren и Williams в 2001–2006 годах, в следующем году увидят эту мощь. В свои 32 года он фантастически опытен. На его счету уже 53 Гран При – дебютировал он в далеком 1997-м. А еще это отличный парень и прекрасный семьянин.

Если не считать Имолы-2005, когда он заменял Хуана Пабло Монтойю, Алекс не выступал в Гран При аж с 2000 года. Не будет ли он в 2007 году выглядеть «заржавевшим»?

Но разве в Имоле он казался «заржавевшим»? Нет, он изменил стратегию пит-стопов, обойдя за счет этого троих соперников (Вурц финишировал третьим, уступив лишь Фернандо Алонсо и Михаэлю Шумахеру). И потому я совершенно не сомневаюсь, что он сделает свое дело, как не сомневаюсь в том, что Williams – команда, так серьезно настроенная на победы, – не пригласила бы его, если бы не разделяла это мое мнение.

Ваши впечатления от Williams наших дней?

Очень сильные. Куда бы вы ни заглянули – на базу, в моторхоум, в боксы, – повсюду царит истинно гоночный дух. А еще важнее то, что здесь каждый нацелен на работу.

Как, по-вашему, для Алекса сложится сезон-2007, каких результатов от него ждать?

Ну, пока еще слишком рано что-то предполагать, ведь сотрудничество Williams и Toyota только начинается, но по своему опыту работы с Toyota (когда ее гонщиком был Оливье) я знаю, насколько они преданы своей цели добиться успехов в Ф1. И, разговаривая с Фрэнком (Уильямсом), Патриком (Хедом) и Сэмом (Майклом), я испытал стойкое ощущение, что они понимают, к чему надо стремиться и как этого достичь. Ну а вклад Алекса в эту работу будет неоценим – как и Нико (Росберга), для которого, думаю, следующий сезон тоже сложится удачно.

Когда в начале 2005 года вы занялись делами Алекса, он был в McLaren в патовой ситуации – только тесты, никаких гонок. Вам не впервой спасать карьеру гонщика, однажды вы уже помогли Оливье (контракт не предусматривал участия Паниса в гонках в 2000 году, и Котон перевел его третьим пилотом в McLaren – а оттуда он ушел гонщиком в B.A.R-Honda и Toyota). В чем ваш секрет?

Никаких секретов нет. Я делаю дела по-своему, только и всего. Но Оливье, как и Алекс, был и остается исключительно профессиональным, техничным, быстрым гонщиком, готовым к восприятию новых идей.

А кто еще из ваших гонщиков на подходе к Ф1?

Николя в этом году получил травму в Монако и потому не мог проявить себя в GP2 так, как – я знаю это – он может. Вот почему он проведет в GP2 еще один сезон. Джеймс уже знает вкус Формулы 1 как участник молодежной программы

Honda – он уже несколько раз в этом году тестировал машину Ф1. Honda вкладывает средства в его подготовку, помогает совершенствоваться, и видеть это приятно. И тот, и другой по своему потенциалу вполне подходят Формуле 1.

А что Оливье?

Оливье решил уйти из Ф1, проведя два последних сезона в качестве тест-пилота Toyota, – он по-прежнему хочет гоняться. Все, что я могу вам сказать о нем сейчас, – не упускайте его из виду!

Согласны ли вы с тем, что период работы с Микой в McLaren в конце 90-х, когда он дважды подряд завоевал титул, был самым успешным в вашей карьере?

В каком-то смысле да, если не считать того, что тогда я работал с Кеке (Росбергом), и именно он, а не я, был менеджером Мики. Но в те времена я ежедневно работал с Микой, и видеть, как он растет, побеждает, помогать ему на этом пути... это было потрясающе. Но, с другой стороны, помогать Оливье и Алексу вернуться в гонки Ф1 тоже очень и очень приятно.

Действительно ли Мика мог вернуться в Ф1, как поговаривали в 2004 году?

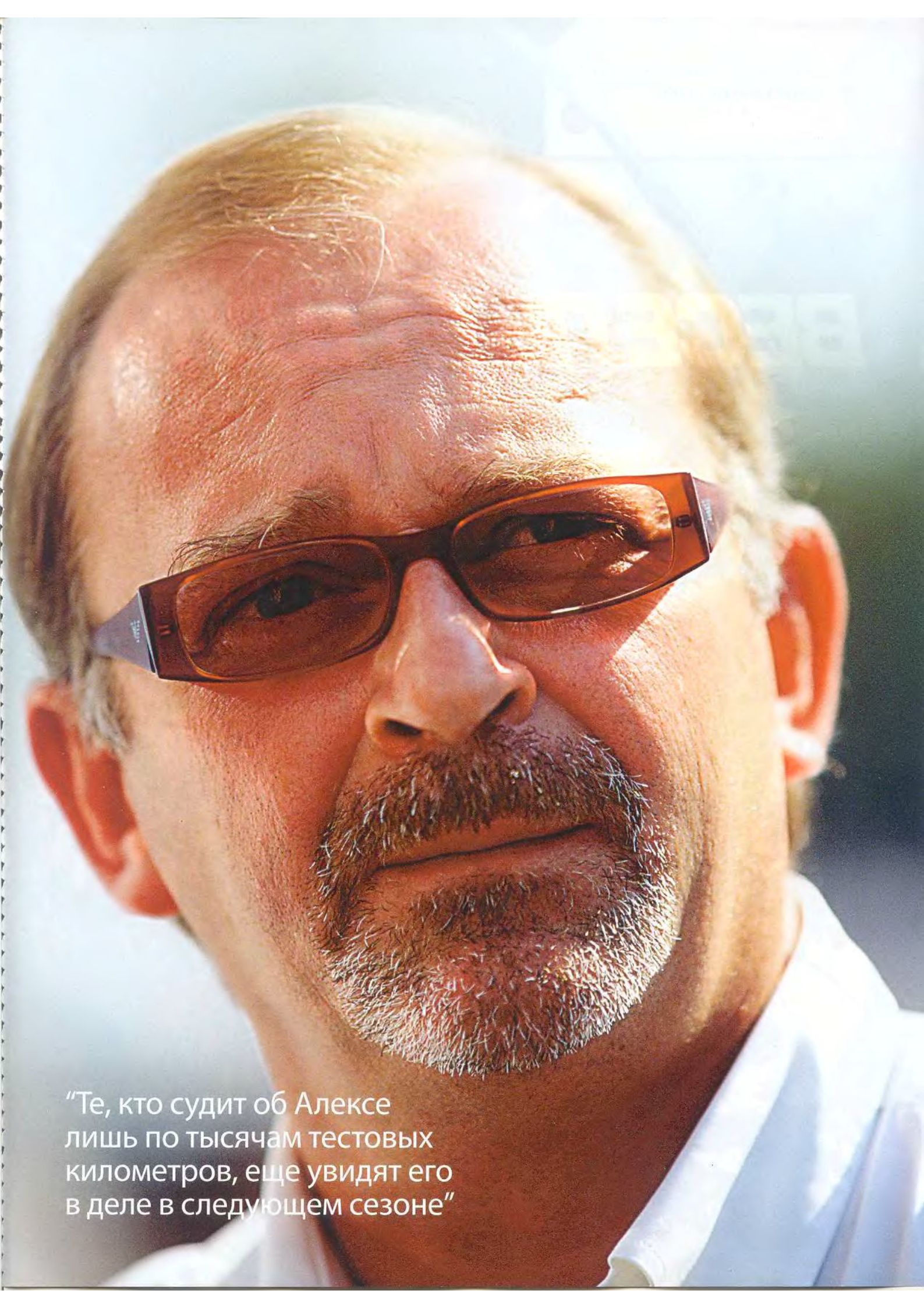
Да, его приглашала одна команда, но я, пожалуй, не скажу, какая (это была Williams). Одно время Мика был настроен на возвращение очень решительно, и мы провели многие месяцы в переговорах с той командой, но этого не произошло. И тогда мы обратились к Mercedes, с которой у Мики были прекрасные отношения благодаря огромному числу побед с их моторами, – и получили место в DTM, которую он просто обожает. **FO**

+ еще 5 фактов

- 1 Доводилось ли вам хоть раз носить за гонщиком его портфель?**
Разумеется!
- 2 Вы бельгиец – ваш любимый сорт бельгийского пива?**
Я не пью пива. Всегда предпочитал вино
- 3 Правда ли, что вы одно время жили в Уэльсе?**
Истинная правда. Я прожил два с половиной года в местечке Бринмор
- 4 В каком городе вы предпочитаете проводить уикенд?**
Учитывая, как много мне приходится путешествовать, отвечу так: город, где я живу, где провожу время со своей семьей, – Монако
- 5 Верите ли вы в Бога?**
Нет – и никогда не задумывался об этом



Фрэнк Дерни (слева), конструктор шасси Williams, беседует с Котонем



“Те, кто судит об Алексе
лишь по тысячам тестовых
километров, еще увидят его
в деле в следующем сезоне”

(ДАЛЬНЕ)ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС
ЛИХОРАДКА В СУЗУКЕ
ГП ЯПОНИИ 2006

ИДЕТ-ГУДЕТ ВЕСЕЛЬИ ШУМ

Нравится ли японцам Ф1? Любят ли они
веселиться? Любят, да еще как!

Текст Дом Тайлор Фото Даррен Хит



“Трасса, фанаты, разноцветье, флаги, общий бедлам — все это сводит с ума!”

Когда разворачиваются флаги Super Aguri, трибуна словно становится морем красных маков; типичный самурай (на соседней странице); народный транспорт (внизу)

Шумахер, спасибо тебе за все!» — гласит плакат на стойке с сувенирами. «Чемпион чемпионов!» — кричит другой. Визги наполняют воздух, и 20 пар ног в гольфах до колен мелькают где-то над головой, проносясь вверх тормашками по головокружительным петлям американских горок. А вот самурай в большом, не по размеру, шлеме викинга, украшенном банками Red Bull, потрясая мечом, громогласно выкрикивает: «Ррррах! Добро пожаловать!»

Вот она, Сузука! Сама трасса, толпы фанатов, парк развлечений Motopia, расположенный здесь же, звуки, цвета, запахи, погода, флаги, маскарад, пробки, очереди, об-

щий бедлам, милый ломаный английский — все это складывается в совершенно безумную картину. Полицейские рявкают в мегафоны, охотники за автографами заглядывают во все проезжающие машины в надежде, что сидящие внутри иностранцы достаточно известны, чтобы быть достойными их внимания, и безудержно вопят, приметив гонщика.

Вместе с фотографом Дарреном Хитом мы погрузились в эту истерию на весь уикенд. Миссия состояла в том, чтобы вкусить этого дурманящего коктейля, сколько выдержит наша слабая европейская психика.

Воскресное утро, главные во-



рота. Человеческая река, пополняемая ручейками и притоками с автостоянок и дорог, ведет к автодрому, растянувшись в сплошную линию длиной километров пять. Люди выглядят оживленно, но терпеливо и спокойно, без давки движутся под новоорлеанский джаз, доносящийся из динамиков, укрытых среди пестрых цветов на идеальной формы клумбах и в подвесных кашпо.

Публика возбужденно мечется от огромных стендов с дорожными сувенирами до знаменитого колеса обозрения и прочих аттракционов, включая американские горки, где стоит сплошной девчачий визг, но в итоге ▷

Новую трибуну на
24 тысячи мест и
комплекс боксов
можно считать
одними из лучших
в мире

КАК ПОД ГОРКОЙ, ПОД ГОРОЙ...

В следующем году ГП Японии, протиснувшись с забываемой Сузукой, переедет на весьма заурядную трассу Фудзи

Текст Андрей Лось и Том Кларксон Фото Стив Этерингтон/LAT

А вдобавок, как та самая улитка, медленно ползает в гору: говорит, скоро мы прибудем на трассу. Уже с полчаса, свернув с автостралы, мы пеем по каким-то узким дорожкам, и можно себе представить, что здесь будет твориться в дни Гран При. Вспоминается «Сталбулт-парк», к которому ведет многополосный автобан, — здесь же, в Японии, вопреки ожиданиям мы видим такую картину. Финский коллега разозарованно хмыкает и говорит: «Н-да, унылое местечко... Одно достижение — гора Фудзи».

Впрочем, самой Фудзимы мы так и не увидели: весь день собирались дождь, и плотная серая пелена скрывала от взоров окрестные горы, включая главную японскую достопримечательность. Жмурица года явно сказывалась на общем настроении, пре-

дательски подчеркивая недостатки Fuji Speedway и, возможно, мешая в полной мере оценить его достоинства: современную инфраструктуру, впечатляющие трибуны и всечасные роскошества, предназначенные для приема VIP-гостей. Все это важно, как важна и широкая зона безопасности, создающая характер вокруг поворотов и шикан, но не это самое главное. Главное — сама трасса, а вот здесь как раз не все однозначно.

Вряд ли Фудзи придется по вкусу гонщикам: по сути, это еще одно заурядное кольцо, где есть длинная прямая и куча среднескоростных и откровенно медленных поворотов. Да, конечно, это громкое имя, и вид на священную гору, который открывается в ясный денек, говорит, просто неабыслась, но причем здесь Ф1? Инженерам команды вообще не понадобится: настраивая машину под загогулину



1> Гаражи (всего их 34) отвечают высочайшим стандартам 2> Быстрая часть трассы заканчивается шпилькой 6-го поворота



3> Центр управления гонкой, конечно, впечатляет 4> 2-й поворот проходят на полном газу, а потом начинается самое интересное место 5> Отсюда управляют стартом, здесь же фиксируют и финиш

длиной 4,47 км, им придется мучительно искать компромисс между скоростью на 1,5-километровой стартовой прямой и сцеплением с полотном в шпильках и шиканах, которыми наспигована остальная часть круга.

Нетрудно догадаться, что автором реконструкции является Герман Тильке. Получив в свое распоряжение бюджет в размере \$167 млн, он развернулся по-настоящему, и все сопутствующие элементы инфраструктуры отстроены по высшему разряду: комплекс гаражей на 34 бокса здесь, пожалуй, просторнее, чем на любой другой трассе, обзор из комментаторских кабин — выше всяких похвал, а огромная главная трибуна

«Хозяева Сузуки подозревают, что гонка была обещана Фудзи еще в 2002 году»

вмещает 24 тысячи зрителей. Все это хозяйство однозначно превосходит то, чем располагает Сузука, где ГП Японии проводился последние 20 лет. Но с такой же уверенностью можно утверждать, что Фудзи вряд ли светит слава Сузуки, которая останется в истории как одна из лучших трасс мира.

Для чего же понадобилось менять дислокацию Гран При? Главная причина — деньги. Toyota, выкупившая 93% акций Fuji Speedway в 2000 году, заплатила коммерческому распорядителю Ф1 Берни Экклстоуну кругленькую сумму, тогда как владеющая Сузукой Honda сочла ниже своего достоинства участвовать в состязании «кто больше даст». Тем более, как подозревают в Honda, что гарантии переноса гонки в Фудзи Экклстоун дал их конкурентам еще четыре года назад, до начала реконструкции.

На презентации японцы потчевали прессу пышными речами, больше нажимая на туристическую привлекательность здешних мест, нежели на особенности трассы.

О самом же кольце нам поведал Рикардо Зонта, давний тест-пилот Toyota, но на прямой вопрос, что лично ему нравится больше, Фудзи или Сузука, отвечать не стал, сказав, что пока еще недостаточно знаком с обновленной трассой.

Президент Fuji Speedway Хироаки Като, защищая консервативную концепцию реконструированного кольца, пояснил, что они «старались сохранить характеристики старой трассы». Однако, по мнению Жака Лаффита, которому довелось гоняться здесь 30 лет назад, зря они это сделали: «Длинная прямая — единственное, чем запомнилась старая Фудзи. Больше ничего добавить не могу, хотя все хорошие трассы помню отчетливо. Не думаю, чтобы она была особо сложной».

В целом ему вторит и Акира Иида, чемпион Японии в классе Super GT, лихо прокативший нас по трассе на роскошном 300-сильном Lexus GS: «Сузука требует от гонщика больше мастерства, но Фудзи, пожалуй, более безопасна».

О скоростных характеристиках трассы разговор отдельный. Когда Тильке приступил к работе, его попросили сделать так, чтобы среднее время круга было в районе 1:20. Поскольку в 70-х машины Ф1 проходили этот круг где-то за 1:12, он избрал самый простой путь: нагородил шпилек и шикан, и теперь последние пять поворотов надо проходить на 1-й и 2-й передачах. Если



В ясную погоду вид открывается исключительный



Комплекс пит-лейна скоро будет достроен



Главная трибуна просто огромна



Полотно трассы исключительно ровное

Круг по Фудзи вместе с Зонтой, 3-м пилотом Toyota

«Стартовая прямая очень длинная, и обороты довольно долго приходится держать на максимуме. Возле 120-метровой отметки примерно на 320 км/ч бьем по тормозам и переходим на 1-ю передачу – здесь лучшее место для обгонов.

2-й поворот – это легкий правый изгиб, который проходим в пол; за ним следует 3-й левый, где надо чуть сбросить газ и воткнуть 4-ю передачу. Из-за небольшого перевала выход из него не просматривается, и трудно угадать, когда снова прибавить газу.

Затем идет R100 – скоростная связка 4-го и 5-го поворотов. Они образуют 180-градусный правый изгиб, и на

Рикардо покатался здесь на Toyota F1



свежих шинах его можно рискнуть пройти в пол на 5-й передаче. В конце сбрасываем газ, смещая машину вправо и готовясь к левой шпильке.

Лучшая часть трассы позади, и начинается более медленный и техничный сектор. Выйдя из шпильки, на полном газу пролетаем повороты 7, 8 и 9 и резко тормозим – это

еще одно место для обгонов.

Между 10-м и 15-м поворотами находится удручающий отрезок, требующий 1-й и 2-й передач. Три последних поворота имеют обратный профиль, и в них трудно избежать пробуксовки ведущих колес. А в последний поворот надо войти правильно, иначе вам грозит потеря скорости на прямой».



Фудзи – это 1,5-километровая прямая и извилистый медленный последний сектор

“Хорошо, если Фудзи хотя бы позволяет обгоны, поскольку на Сузуке с этим проблемы”

верить Фернандо Алонсо, которому недавно довелось прохватить по Фудзи на прошлогоднем Renault R25, здесь есть лишь одно интересное место: длинный правый поворот, который проходят на полном газу на 4-й передаче. Все остальное сильно напоминает Хунгароринг. «Я проехал мало кругов, и мое впечатление неполное, – говорит Фернандо, – но настраивать машину здесь будет сложно».

Пытаясь подчеркнуть достоинства трассы, ее хозяева, в частности, говорят, что она находится в каких-то 100 км от Токио и что длинная прямая создает отличные возможности для обгонов. Верно, Сузука гораздо

дальше от столицы, но это не мешало ей последние 20 лет собирать толпы народа. В этом году трибуны тоже были битком, и гонку посмотрело около 160 тысяч человек, а уж про конец 80-х – начало 90-х и говорить нечего: в те времена желающих купить билеты на каждый ГП было больше миллиона.

Хорошо, что трасса хотя бы позволяет обгоны, поскольку на Сузуке с этим проблемы. Тора Такаги, бывший гонщик Tyrrell и Arrows, ныне выступающий в японской формуле Nippon и чемпионате GT, говорит: «Хотя Фудзи не столь техничная трасса, гонки здесь зачастую проходят интереснее – и именно из-за длинной прямой».

Как бы то ни было, Фудзи включена в календарь следующего года. Жаль только, что мы теряем Сузуку, хотя можно предположить, что теперь Honda активно начнет ее модернизировать в надежде в будущем получить Тихоокеанский ГП (последний раз он проводился в 1995-м в Аиде). Во время нынешнего ГП Японии Берни заявил: «Абсолютно точно, что в 2007-м на Сузуке гонки не будет. А там посмотрим, кто знает?» Но в Honda не оставляют надежды вернуть Ф1 на свою трассу. Можно сказать, для них теперь это дело чести.

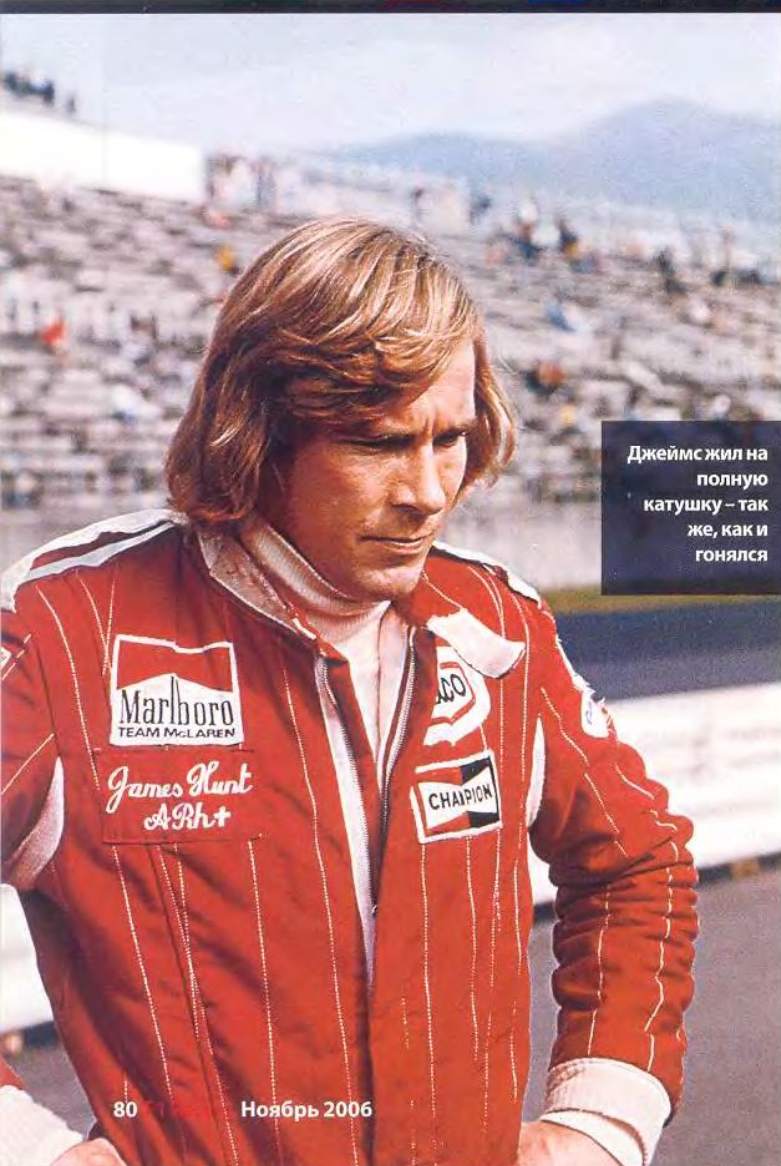
«Мы хотели бы, чтобы в будущем в Японии проводилось две гонки, – заявил глава Honda F1 Ник Фрай. – Это было бы оправдано, поскольку и Toyota, и мы работаем в Ф1 с двумя командами, а это треть от их общего числа».

Поживем – увидим. **F1**



ФУДЗИ '76

МЫ ТАМ БЫЛИ!



Джеймс жил на
полную
катушку – так
же, как и
гонялся

30 лет назад в октябре 1976 года развязка самого напряженного чемпионата в истории Ф1 пришлось на залитый дождем ГП Японии. Гонка выдалась предельно драматичной – и новым героем британского спорта стал Джеймс Хант

Интервью Стив Купер/Тим Скотт Фото Архив LAT

НАКАНУНЕ

ХАНТ РАЗМИНАЕТСЯ
В ОТЕЛЕ



АЛИСТЕР КОЛДУЭЛЛ (менеджер команды McLaren)



«Ближе к концу сезона я уже не мог сдерживать Джеймса и позволял ему безобразничать. Но после его побед в Канаде и США мы вдруг оказались в шаге от титула, и Хант всерьез взялся за ум (перед гонкой в Фудзи у Джеймса было 65 очков, а у Ники Лауды – 68). Мы прилетели в Японию пораньше, чтобы перестроить наши биологические часы. Остальные прибыли лишь во вторник или в среду и из-за разницы во времени испытывали дискомфорт и усталость. Так что некоторое психологическое преимущество у нас уже было».

ЙОХЕН МАСС (второй гонщик McLaren)



«Мы не чувствовали, что это финальная гонка. Календарь сезона в те дни был далеко не такой плотный, поэтому мы были вполне расслаблены. Я понимал, что шансов на титул у меня нет и как-то не переживал из-за того, что в ходе чемпионата Джеймс выступал»



Основное фото: боксы
на трассе Фудзи;
первый стартовый
ряд (на соседней
странице вверху) –
Андретти на поуле

лучше меня. Вся команда по-настоящему готовилась к тому уикенду; мы знали, что у нас есть неплохой шанс, и я хотел помочь Джеймсу».

ДЭЙВ РАЙАН (механик McLaren)



«Команду объединила вера. По ходу сезона нас пару раз несправедливо дисквалифицировали, но уж теперь мы решили своего не упустить. Все просто чувствовали, что титул плывет к нам в руки».

Колдуэлл: «В Токио мы жили в отеле, в котором обычно останавливались экипажи авиакомпаний Air France и British Airways. Каждое утро там появлялись 15 новых стюардесс, и Джеймс завел манеру с ними знакомиться. Он говорил: "Привет! Я - Джеймс Хант!", а они отвечали: "А мы тебя знаем!" Всю неделю до гонки он страшно изводил себя контактами с женским полом и был просто счастлив».



Так мы едем или нет? Хант, Лауда, Петерсон и Жарье (все в красном) колеблются

НА ТРАССЕ

КАК MCLAREN ЗАВЕЛА FERRARI

Райан: «Жили мы в Японии без особых удобств. Какой-то жуткий отель, где мы собирались в комнате одного из механиков, и гонщики пили пиво вместе со всеми. В Ф1 в те годы работало гораздо меньше народа».

ТЕДДИ МЕЙЕР (глава команды McLaren)



«Не помню, чтобы я как-то волновался за судьбу чемпионата. Но одно приятное воспоминание у меня есть: я поселился в отеле возле трассы Фудзи и мне подали бутылку виски. Потом выяснилось, что на самом деле она предназначалась менеджеру Ferrari».



Хант обходит Андретти (который все же выиграл гонку)

Колдуэлл: «Наши механики придумали маленькую пакость. Мы распустили слух, что асфальт на трассе растрескался, и соорудили из пластика некую защиту для понтонов, воздуховодов радиатора и воздухозаборника. Ники дружил с Джеймсом и много общался с парнями из McLaren. Увидев эту защиту, он тут же озабочился и убежал в свои боксы. И в пятницу механики Ferrari все утро носились по Токио в поисках подходящего материала, вместо того чтобы сосредоточиться на подборе настроек и первой тренировке. Само собой, потом мы эту "защиту" просто сняли. Помню, Ники подошел ко мне со словами "Ну, ты и гад!", вернулся к своим и сказал: "Ребята, они над нами издеваются..."»

ДАНИЕЛЕ АУДЕТТО (менеджер Ferrari)



«Весь сезон мы с McLaren подкалывали друг друга. Но это нормально, мы ведь конкуренты. В Ф1 трудно оставаться хорошим парнем. Тедди и мне, бывало, приходилось соперничать, но после гонки мы все равно могли пойти и вместе выпить».

УТРОМ В ВОСКРЕСЕНЬЕ

СТРАСТИ И ПЕРЕЖИВАНИЯ

МАРИО АНДРЕТТИ (Lotus, победитель гонки)



«В воскресенье с утра зарядил настоящий ливень. Это было просто безумие. На собрании гонщиков мы пытались перенести старт, но уговорить организаторов было невозможно».

Аудетто: «Берни (Экклстоун), собрав большинство гонщиков в маленьком моторхоуме, сказал: "Парни, пойдите мне навстречу. У меня контракт со спутниковым ТВ на трансляцию гонки. Я прошу вас выйти на старт". Вы же знаете Берни - он умеет добиваться своего».

Райан: «Старт задерживался, но японская публика вела себя отлично. Лэнс Гиббз, который у нас отвечал за информирование гонщика, прихватил свой пит-борд и свисток, выскочил на стартовую прямую и начал развлекать толпу».

Колдуэлл: «Лэнс начал свистеть в свой свисток. И вдруг вся толпа зрителей как будто тоже вытатила свои свистки и начала в них дуть. Потом Лэнс начал учить их бить в ладоши, и вся главная трибуна хлопала вместе с ним. Нам нужна была эта гонка, чтобы выиграть титул, поэтому я дал механикам знак заводить моторы. Разумеется, ничто так не возбуждает толпу, как звук моторов, и когда в других командах



Колдуэлл злится, что Хант не стал беречь дождевые шины



Джеймс лидировал в течение 61 круга, но потом не выдержали левые шины

услышали, что мы начали прогревать машины, то последовали нашему примеру, обеспокоенные, не пропустили ли они что-нибудь.

Услышав весь этот свист, аплодисменты и рев моторов, организаторы испугались и согласились немедленно начать гонку. К тому моменту было уже около трех часов и начинало темнеть».

НИКИ ЛАУДА (Ferrari, чемпион мира)



«Мы были все вместе, когда пришел директор японской гонки и сообщил, что сейчас будет старт. Я был за главного, поэтому я поднялся и сказал: “Какого черта, что происходит?” Погода была такой, что даже полный идиот понимал: гонку проводить невозможно. Но он сказал, что к шести станет темно, поэтому надо начинать из-за контракта с ТВ».

Мейер: «Джеймс, понятно, нервничал. Настроение у него было жуткое, он переживал из-за дождя. Он сказал мне: “Я не поеду. Я тебе говорю: я не собираюсь гоняться”. Я промолчал. Но, конечно, я знал, что как только он сядет за руль, его будет не остановить. Перед стартом он всегда так нервничал, что впадал в болезненное состояние. Такой вот непростой был человек».

Масс: «Определенно Джеймс был возбужден больше чем обычно. Он был очень рассеян, например, вышел из гаража и справил малую нужду возле ограждения. Пока мы ждали старта, он как-то совсем забыл про толпу зрителей, которые стояли с той стороны забора. Японские девчонки очень засмутились и отвернулись. Обычно Джеймс такого не делал, но в тот день он был явно неадекватен».

Лауда: «После аварии на Нюрбургринге я уже не мог позволить себе пойти на глупый риск. Я решил проехать один круг и вернуться в боксы».

Райан: «Гоняться в таких условиях было полным безумием. Но мы, механики, рвались в бой...»

ГОНКА

ХАОС, СМЯТЕНИЕ – И ТИТУЛ



Масс: «Ни у Джеймса, ни у меня не было четкого плана гонки. Я лишь знал, что ему нужно финишировать как минимум 4-м и, если надо, я должен буду ему помочь. И я был к этому готов».

Андретти: «Мне никогда не приходилось стартовать в столь жутких условиях. На трассе просто стояла вода, это было ужасно. На прямых приходилось работать рулем больше, чем в поворотах».

Аудетто: «Ники сразу заехал в боксы – было слишком опасно. Мауро Форгыери (конструктор и глава команды Ferrari) и мне предстояло поговорить с ним и решить, что сообщить прессе. Ники предложил: “Скажи им, что это было мое решение. Я не хочу портить имидж Джеймса”».

Лауда: «Механики приняли мое решение – им некуда было деваться. Даже мистер Феррари принял его: я позвонил ему и все рассказал. В любом случае я проиграл чемпионат не в Японии – я проиграл его на Нюрбургринге».

Андретти: «После нескольких кругов дождь начал стихать, а потом прекратился. Теперь надо было лишь продержаться».

Колдуэлл: «Когда трасса начала подсыхать, было важно поберечь дождевые шины. Мы вывесили таблицу со словами “Охлаждай шины”, и Йохен тут же поехал по лужам. Но Джеймс неотреагировал. Он ехал строго по высыхающей траектории, и я был жутко зол на него».



Лауда проявил понимание, но остановился уже после первого круга

Андретти: «Я лидировал, а Джеймс меня преследовал. И вдруг он исчез, и мне не составило труда догадаться, что с ним случилось».

Колдуэлл: «Мы вывесили пит-борд со стрелкой, указывающей в сторону боксов: мы были готовы, если бы он захотел заехать. Но мы не стали настаивать на этом, поскольку знали, что решать должен он сам. А он продолжал гнать, и в итоге обе левые шины не выдержали».

Райан: «На пит-стопе я отвечал за смену переднего левого колеса. Команда у нас была небольшая, мы работали с обеими машинами и обслужили его быстро. Но он решил, что это мы все провалили».

Мейер: «Напряжение было предельным. И хотя нам пришлось поменять обе шины, мы не считали, что все кончено. Мы знали, что у него останется шанс, если он вернется на трассу и продолжит борьбу».

Андретти: «У меня резина тоже изнашивалась. Последний длинный правый поворот, идущий в гору, просто добивал переднюю левую шину. Но мне приходилось гнать и при этом искать лужи. Я даже видел, как поверхность шины меняет цвет, и передок машины в поворотах вводило все сильнее, но я все же старался дотянуть до финиша и выиграть».

Колдуэлл: «Джеймс вернулся на трассу пятым и сразу обогнал пару машин. После этого он оказался позади (Клея) Регацони, которого обычно очень трудно обогнать. Но в Ferrari сделали глупость, сказав Клею за пару недель до гонки, что в следующем сезоне они в нем не нуждаются. Он просто-напро-

сто пропустил Джеймса, и Хант финишировал третьим — это было невероятно!»

Мейер: «Вернувшись в боксы, он все не мог поверить, что дело сделано. Орал на меня, говорил какие-то гадости. А я продолжал кричать в ответ: «Джеймс, ты выиграл!» Утомился он, сообразив, что произошло, только минуты через две-три».

ФРЭНК УИЛЬЯМС (владелец команды)



«Безусловно, некоторое смятение было. Джеймс все не мог поверить, и я подбежал к нему со словами: «Ты выиграл! Ты выиграл титул!» Но сумятица была такой, что достучаться до него было трудно».

Колдуэлл: «Джеймс страшно возбудился. Мы не допустили ошибок — мы были молодцами!»

Лауда: «Проиграв чемпионат, я был рад, что его выиграл Джеймс. Он был моим приятелем».

ЧТО БЫЛО ПОТОМ

ДРУГОГО ТАКОГО ЧЕМПИОНА НЕ БЫЛО



Лауда: «Меня повезли в аэропорт, когда гонка еще продолжалась. Я попросил шофера, чтобы он включил радио, но мы заехали в туннель, и сигнал пропал. И только когда мы добрались до терминала и я увидел выражение лица японского импортера Ferrari, то сразу понял, что чемпионат проигран».

Колдуэлл: «В воскресенье ночью механики нашли где-то огромную бухту кабеля. Обмотали его вокруг отеля, забаррикадировав все двери и окна на первом этаже. А потом залезли через окно второго этажа и отправились спать».

Райан: «Мы так повеселились, что один из наших потерял билет на самолет. Но нам все-таки удалось протолкнуть его через иммиграционные кордоны и на борт без билета. В общем, погуляли — думаю, Джеймс долго не просыхал после той гонки».

Колдуэлл: «Тот уикенд изменил жизнь Джеймса — победы в чемпионатах мира не могут не отразиться на вашем будущем».

Мейер: «Завоевав титул, Джеймс стал еще большим возмутителем спокойствия. Он знал, что теперь ему можно все». **FO**

Мейер на пальцах показывает: «Третий», и это даже лучше, чем нужно было Ханту



Хейкки, новичку Ф1, предстоит занять место Фернандо — чемпиона мира: задача сложнее некуда. Что ж, удачи, дружище! Но одно можно сказать наверняка...

ЛЕГКО НЕ БУДЕТ!

Текст Питер Виндзор Фото Чарльз Коутс/LAT

Давайте сразу оговоримся: Хейкки Ковалайнен — не Мика и не Кими. От самого Хейкки можно услышать, что он родом из Лапландии, где живет Санта-Клаус и где много-много северных оленей. Но это, скорее, шутка: родился он в Суомуссалми, а оттуда до Лапландии еще километров 200, не меньше. Он вообще любит попутить да пошморгаться. И все же главное качество Хейкки-тонника — это сила, знаменитый финский твердость духа и упорство — черты национального характера, которые ковались в частности, в тяжелейших боях под Суомуссалми в зимнюю войну 1939–1940 годов. Давно это было...

И не стоит судить по первому впечатлению. Может, Хейкки чем-то и похож на Кими, а по уровню таланта не уступает другому знаменитому земляку, Мике, но он все же совсем другой. В отличие от них — это весьма разговорчивый малый и вполне стандартный Ф1 (а про финские в вообще могут исста готов побойтаться хоть с прессой, хоть со спонсорами. При этом он не просто весел, а по-настоящему откровен и весел. Мне даже кажется, что убедить Хейкки за руль победоносной машины — это все равно, что чудесным образом вернуть в падло Жюль Вильяева. Вновь хочется верить в какое-то идеальное...

Нечасто дебютанту
предлагают заменить
чемпиона мира за
рулем чемпионской
машины

Как тонкую, заставляющую осознать себя, посылку. А потому место, как «фаворит» (это слово я взял из их пресс-релиза) чемпионской игры Репалы Хейкки предстоит многие годы и многого доставить. Так что pressing ему предстоит испытать куда более сильный, чем, скажем, Нико Роберту или Леоу Хамитову. «Фаворит». Я намеренно так написал, потому что не думаю, что в итоге это слово было использовано Репалы в качестве характеристики нового роли Джанарио Физикеллы в 2007 году. Но я вижу в этом ролике Хейкки, посылку, что и в самом Репале, с тем связывая шансы. Репалы не фаворит. И в этом смысле — фаворит неуместен.

типоиспользования Renault — Хейксен придумал, как использовать на своих плечах не столько, сколько Физико.

Большим сюрпризом — или трагедией, если вам так угодно, — стало то, что Renault в 2006 году все сделала неверно. Не с точки зрения борьбы за чемпионство, а с точки зрения своего будущего. Я был не единственным обозревателем, еще в начале года предположившим, что в команде должны быть Фернандо Алонсо и Хейксен. Но в Renault выбрали — и на удивление быстро —

Но если забыть о претензиях Renault на титул победителя, то за Хейкки будет, конечно, здоровье. Ему надо побольше спать, чтобы гораздо больше сплитным парником. Если феноменально контролировать машину, у него достаточно ума, чтобы быть саморегулируемым и вместе с тем уверенным в себе, он знает, как вести гоноку, и, конечно, за последние пару лет он был неопределяемой близости наблюдать и анализировать работу Феррари.

риги крыльев. И все же он был очень быстр — как в Барселоне, так летом на долгие время улетавшая неофициальный рекорд круга, — и в Испании, когда его Renault была не в лучшей технической форме — но если учесть, что компания постоянно хотела выпустить новый, Хейкселл, видимо, отмечен в своем подходе к работе. И сегодня, напомним, одним из самых важных этапов в Хересе накануне III Кубка уже упоминалось разстройство жезлука. У Фернандо было травмировано колено, и Renault больше всего нуждалась

«размерную» работу рулем на входах в некоторые повороты, дополненную некоторой неуверенностью в том, насколько именно нужно его повернуть. Это создавало ему проблемы в узких выразах, так как он, само собой, тратил от машины слишком много (чем больше поворачивал, тем жестче становился в поворот), но на тестах в Сильверстоуне в этом году, а затем на «Феррари», когда я ездил на Мегаде 225 турбо вместе с Хейнрих и Фернандо, его прогресс был очевиден. Сейчас он входит в повороты раньше, раз-

ХЕЙККИ КОВАЛАЙНЕН

«Хейкки феноменально контролирует машину и у него достаточно ума, чтобы быть самокритичным и при этом уверенным в себе»

«Ходьба на месте» в роли тест-пилота (вверху); в 2007-м Хейкки будет выступать с Физико – а лучше было бы с Фернандо

Всегда с Renault
Хейкки был участником программы поддержки гонщиков Renault с 2002 года

Золотым мальчи-ком Renault Хейкки делает не только его статус – будущее го-немногие и светлые волосы. Он еще и чистейший продукт програм-мы поддержки гон-щиков Renault (RCD). На всех ма-шинах, которыми он управлял в гон-ках, стоял двигатель Renault, и он про-шел все ступени этой лестницы. Завалит, когда вы...

ле Renault в 2001 го-ду Ковалайнен стал участником перво-го набора RCD в британской Ф3 с моторами Renault. Он выступал лучше всех, перешел в Ми-ровую серию и в 2004-м завоевал ти-тул. Затем была GP2, где в борьбе за пер-вую чемпионскую корону он уступил Нико Росбергу, – и роль тест-пилота Renault F1 в этом го-ду.

Хейкки был участником программы поддержки гонок Renault с 2002 года. Золотым мальчиком Renault Хейкки делает не только гоночный статус, будущее го-го, но и чистые и честные мысли. Он еще и истинный продукт программы поддержки гонок Renault. На всех машинах, которыми он управлял в гонках, стоял двигатель Renault, и он про-роль Testpilota Renault F1 в этом году.

A photograph of a person in a yellow and blue racing suit celebrating with arms raised. The person is wearing a helmet and a suit with "McDonald's" and "McDonald's" logos. They are standing in front of a crowd of people.

Сначала был картинг...

Я никогда не заду-
мывался над тем, как
заду, — говорит
Брайан — Мой стиль



Своими успехами в Формуле Renault (внизу) и Формуле (вверху) Хейкки обязан отличной катинговой подготовке

“Я никогда не задумывался над тем, как я еду, — говорит Ковалайнен. — Мой стиль сложился сам собой”

На тестах (вверху)
од внимательным
взглядом Алонсо:
он очень мягко
и исключительно
тоже

тому, что другие тонкости посмевались над манерой Фернандо или, в лучшем случае, считали, что все дело в его Renault. Скоро мы узнаем. Как выяснил Хуан Пабло Монтойя, McLaren, говоря на точном сленге, по-прежнему не достает передка; но Фернандо не спорит. Скоро Хуан Пабло сядет на дугу, и Алонсо в McLaren возникнут проблемы (о перспективах повышения стоимости)

Однако в глубине души и чувствовал, что не может так жить. И тогда решил: «Или я Хейланд, или делаю что-то совсем — и я не Хейланд, могу сделать что-то совсем — и я Хейланд». И тогда решил: «Или я Хейланд, или делаю что-то совсем — и я Хейланд». И тогда решил: «Или я Хейланд, или делаю что-то совсем — и я Хейланд».

[illegible][illegible]



2006 ГОД

F

означает «Фанхио»,

если речь идет о суперкаре Pagani Zonda F, за рулем которого Алекс Вурц растревал духи старой Монцы. **Мэтт Бишоп** делится впечатлениями, ведь пассажиром на этот раз был он

Фото: Лоренцо Белланка/LAT, Чарльз Коутс/LAT, Стивен Ти/LAT





2006 год

“И вдруг мы вылетаем в гравий, нас разворачивает сначала боком, потом задом наперед”

Рассказать
с ветерком по
Монце на
Zonda F – чистое
удовольствие!
«Пожоже на мой
Ле-Ман-1995», –
говорит Алекс



Вручу название
италина, и мощный
мотор, позволяющий
разогнаться
до 260 км/ч

высокими нотками, включает первую передачу, и мы поначалу начинаем выбирать себя на асфальте. Как только саму эту удасться, он раскручивает мотор до 6000 оборотов, бросает сцепление и, резко вывернув руль вправо, заставляя машину развернуться на месте, мы вновь на трассе. Curva Grande легко проходит без сброса газа: в случае с Zonda F это на 220 км/ч. Алекс продолжает громко смеяться, приговаривая:

«Круто! Вы, журналисты, наверняка напишете обо мне, что я в первом повороте без сцепления не обошлюсь». А фотографии ваши там были?»

«Надеюсь... (Он так был)»

«Машина действительно мощная!»
«Не сомневайтесь. Это перестанет быть таинственным, и разумеется до 650 л.с. Вспомогательный мотор при этом лишь 120 л.с., так что усиленная мощность – 538 “лошадок” на тонну». «Впечатляет! Думаю, меня развратит, потому что и недооценил соотношение сил и мощности. Разумеется, я выделю треккинг-контроль (ТК), потому что без него неслась, и ехал так, как будто со сверхмощной мощностью, скажем, от 200–300 на

сильно выгибает машину в поворот. В Алекс правые колеса колесят по бордюру, машина идет с легким изгибом заносом, который Алекс ловко корректирует опцией одной рукой, и мы оказываемся на трассе, идущей для быстрого выхода и направились Curva Grande... Но что это? Пятна, да, пятна, веселые (которого и без того черт знает), Алекс подает газку и тот момент, когда машина всеми четырьмя колесами сваливается, прохаживает второй Алекс, – и вдруг мы вылетаем в гравий, нас разворачивает сначала боком, потом задом наперед.

«У-у-у...» – говорит Алекс, хихикая в своей характерной манере, с катаньем-то

просто несется нам навстречу. Внешне Алекс все так же спокоен, но полностью собран. Вдруг, даже не моргнув глазом, он с силой припечатывает среднюю педаль, и Pagani Zonda F (индекс F означает «Фан-хто») абсолютно не теряя стабильности, тормозит так, как не могла бы никакая другая легковая машина из тех, в которых мне доводилось ездить.

Внешне все это выглядит просто: Алекс стремительно перебирает все передачи с шестой по третью, при этом одной рукой совершая едва заметные, но точнейшие верные движения рулем, а потом, выткнув вторую, тут же очень быстро и агрессивно

треккинг спидометра достигает отметки «250» и движется дальше. Алекс Вурц молниеносным движением втыкает шестую передачу: за этот миг даже его фамилию не успеешь произнести. В общем, едем быстро. Я смотрю на мост водителя: он сидит, откинувшись в кресле, цепкой хваткой устремлен вправо, руки на руле в положении чуть выше, чем «фес питнада-ти три», левая нога готова нажать на сцепление (но, разумеется, лежит не на педаль), правая вдавливает газ в педаль.

Мы уже проехали мимо боксов. Я вновь поковылял на спидометр: 260 км/ч или даже больше. Первая шикана, кажется,

тонну, как в обычной спортивной машине. А чтобы обычный спорткар сорвать в занос на сухой трассе, надо не только педаль в пол давить, но еще и руль крутануть. Ну, я и попробовал – и ты видел, что получилось...»

«Да уж видел...»
«Может, проблема в том, что правая сторона машины явно тяжелее, чем левая?», – сусеминой говорит он, показывая на мое плечо.

Мы оба улоупаем, когда машина пролетает вторую шикану: Вурц при этом совершает несколько очень быстрых движений рулем и ногами, вдобавок корректирует еще один незаметный занос – и тут мы уже стремительно разогнались в сторону следующей Lesmo.

«Нето», – продолжает он, – что в обычном дорожном режиме ТК включен: думаю, создатели машины исходили из этого, настраивая чувствительность дросселя. Но на трассе машина всегда идет быстрее, если выключить ТК, она же дроссель при этом становится весьма нервным. Даже слишком нервным, я бы сказал. ▽

Оба поворота Lesmo просто великолепно. На машине F1 их можно пройти на 160, а на Zonda F — на 100 км/ч. Вылетая из второго Lesmo в сторону Аскари, мчишься вдоль деревьев в мексиканских их длинных теней, чередующихся с толстыми светами, — вернее мне: это непередаваемые ощущения!

«Супер!» — восклицает Алекс (это вообще любимое словечко: и все-то у него "супер"). — Форма кабины навевает воспоминания о тех днях, когда я выступал в Ле-Мане на Mercedes и Porsche. И вспоминаю эти — просто супер!»

Специально для бугров — любителей статистики сообщаю, что в свое время Алекс стал (и остается им) самым молодым в истории победителем «24 часов Ле-Мана»: ему было 22 года и 4 месяца, когда в 1996 году он выиграл эту легендарную гонку за рулем Porsche WSC95.

Наил Рагати проносится через Аскари: Вурц полностью, до сантиметра, использует всю ширину дорожного полотна, корректируя легкие заносы поворотом руля на 10 градусов в одну сторону, потом в другую, работая при этом одной рукой. И все же Монца — это прежде всего прямые, и машина с рывком бросается вперед. «Дилетант!» — супер, согласен? — Алекс, разогнавшись, втыкает третью, четвертую, пятую, до звона раскручивая семи-с-дцатимиллиметровый мотор Mercedes V12. Нравится мне эта та чаша. Только поворачивая на качество отделки салона: каждая деталь — произведение искусства. Супер!»



Слева: после вылета в гравий. Справа: на пиле нас заметили ребята из Ferrari

Опасное такси

Герр Вурц вспоминает жуткую историю, случившуюся на А1-Ринге



«Это произошло на открытии А1-Ринга в 1996 году. У меня была спортивная машина — о марке я лучше умолчу, — на которой я катал VIP-гостей по новой трассе. На скорости около 240 км/ч подлетаю ко второму повороту, и тут полностью пропадаю тормоза, а рядом со мной, между прочим, сидел генеральный директор Австрии — ничего хуже и представить нельзя.

Я попытался поставить машину боком, чтобы как-то погасить скорость, но ничего не вышло. И на скорости 180 км/ч мы ударились о бетонный столб, не зашипевший шинным вращением.

Удар был страшный. Столб вошел в салон и оказался между мной и миром. Я едва дышал. Я на него

сидел так, что все это хозяйство торчало сзади. Когда машина остановилась, я понял, что я в порядке, хотя в момент удара меня шаркнуло вперед с такой силой, что своим шлемом я разбил лоб и панель приборов.

Но мой пассажир был без сознания и едва дышал. Я на него

В 1996 году Вурц попал в аварию — и на первые полосы газет

пассажиром, сорвав с места двигатель и коробку передач и вкопав их под наши сиденья так, что все это хозяйство торчало сзади. Когда машина остановилась, я понял, что я в порядке, хотя в момент удара меня шаркнуло вперед с такой силой, что своим шлемом я разбил лоб и панель приборов.

Но мой пассажир был без сознания и едва дышал. Я на него

сидел так, что все это хозяйство торчало сзади. Когда машина остановилась, я понял, что я в порядке, хотя в момент удара меня шаркнуло вперед с такой силой, что своим шлемом я разбил лоб и панель приборов.

«Она очень быстрая, но при этом проста в управлении», — говорит Алекс, выбираясь из машины

Круг по Монце на Zonda...
...в стиле Вурца. К своим двум вылетам в первой шикане он отнесся с юмором

Мы разогнаемся до 240 км/ч, прождемся, что в этом повороте ничего сложного, на самом деле у него есть свой характер, и Алексу это прекрасно известно. Здесь длинный апекс, который не просто определить — по крайней мере мне, — но Алекс уверенно подоткнув четвертое колесо, с легкостью вылетает, когда Zonda влетает на прямую — пресловутый барьер.

Везет нам проехать четкие круги. На следующем развороте — и напоследок — Вурц не уде, между прочим, прокомментировав: «Испытания на прочность прошли успешно, спасибо Williams. Довольно доволен результатом, он явно покажется больше».

Остановившись, Формоса двинется, от машины пойдет жаром. Кристофер Пагани, сын основателя фирмы Горацио Пагани (кстати, великий Немецко Пикко), который, купившись Алексом, и предложил нам покататься по Монце, светится от радости.

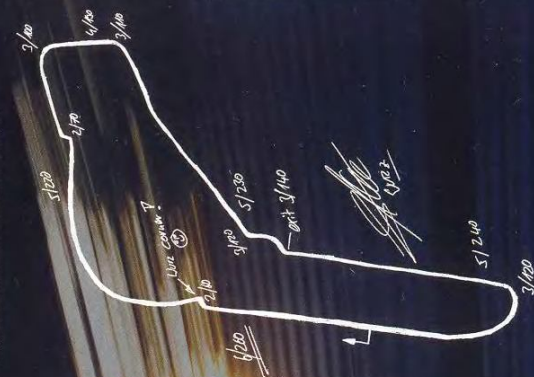
«Настоящий суперкар, — говорит Вурц, выбираясь из машины, — очень быстрый, но при этом весьма прост в управлении. На нем можно без проблем и медленно ездить, и маневрировать. Удобный руль, легкое сцепление, что важно, когда трогаться с места. А сколько стоит?»

«Около \$740 000».

«Наль...»

Зеленая, сверху вниз)
Zonda F великолепа
и внутри, и снаружи.
Ее фирменные
«филлины» огромные
выхлопные трубы
мощная
управляемость (внизу)

Zonda F выглядит
стремительной на
любой скорости.
А уж когда
разогнётся...
просто нет слов!

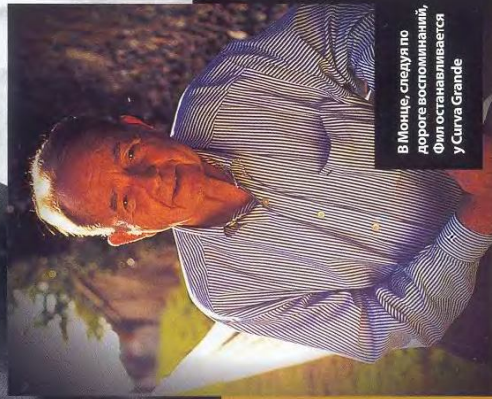




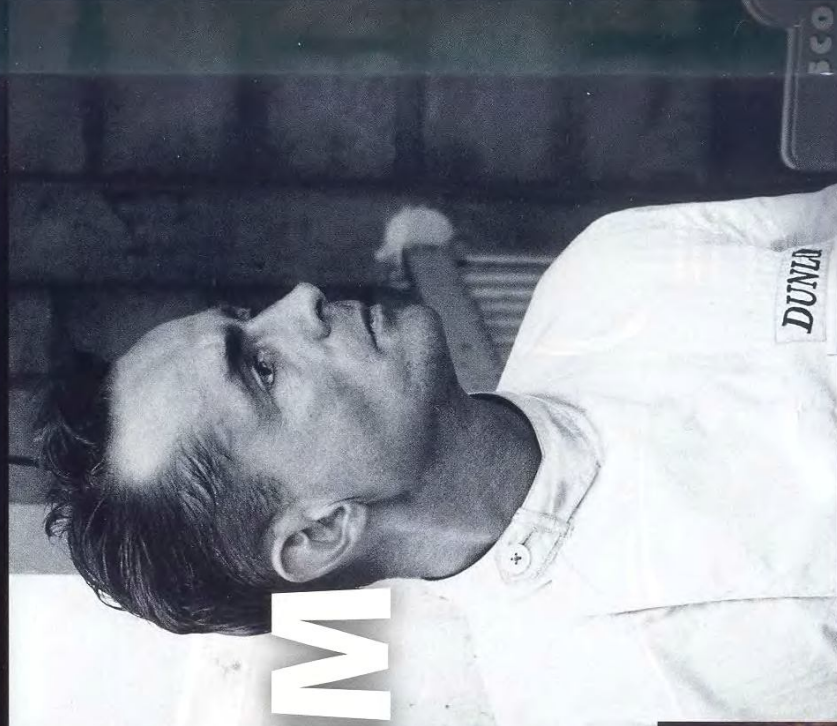
1961 год

ЗАПОМНИМ ЕГО ВОТ ТАКИМ

Годы состарили его, но ведь года — не беда... В 2006 году Фил Хилл вернулся на трассу, где царил 45 лет назад. Это был трогательный финальный аккорд



В Монце, следуя по дороге воспоминаний, Фил останавливается у Curva Grande



Интервью: Том Кларксон Фото: Даррен Хилл

Монца, 2006 год. По паддоку, опираясь на складную палочку, шаркающей походкой идет Фил Хилл, чемпион мира 1961 года. Каждый шаг дается ему с трудом. До чего же тяжело оказалось среди шустрой молодежи и вспомнить те далекие дни, когда ты бился в Ф1 и завоевывал титул именно на этой трассе. Как все изменилось!

Сейчас Филу 79, его толще чуть, громче шелка и ему уже больно ходить. Интроверт по натуре, он стал еще более замкнутым с тех пор, как его настигла старость и немощь.

У Хилла большая спина — наследие долгих лет жесткой тряски в кокпитах гоночных машин. Он останавливается, чтобы немного унять боль. Вынимает из кармана брзок коробочку, на крышке кото-

LAT ARCHIVE: THE KLEMAN/TASKI COLLECTION

CV ФИЛ ХИЛЛ

Родился 20 апреля 1927 г.
Живет в Сакраменто (Калифорния)

- 1950 Первые гонки на MG TC в серии SCCA на Западном побережье
- 1952 Международный дебют на Carrera Panamericana
- 1955 Чемпион SCCA
- 1956 Получил контракт заводского пилота Ferrari в гонках спортивных машин, выиграл GP Швеции и гонку «3 часов Мессины»
- 1958 За рулем Ferrari одержал первую из трех побед в «24 часах Ле-Мана»
- 1958 Дебют в Формуле 1 на Мазерати 250F: Йо Боньера (9 очков, 10-е место в чемпионате)
- 1959 Первый полный сезон в Ф1 в составе Ferrari (20 очков, 4-е место)
- 1960 Ф1 в составе Ferrari. Первая победа в Монце на Dino 246 — последняя победа на машине с передним расположением двигателя (16 очков, 5-е место)
- 1961 Выиграл GP Бельгии и Италии на «кулоносом» Ferrari 156 и стал чемпионом мира (34 очка, 1-е место)
- 1962 Последний сезон в составе Ferrari (14 очков, 6-е место)
- 1963 Ф1 в составе ATS (0 очков)
- 1964 Ф1 в составе Соорт (1 очко, 19-е место)
- 1966 Последняя гонка в Ф1 на Eagle в Монце (0 очков)
- 1967 Завершили карьеру победой в гонке BOAC «6 часов Брэндс-Хетч» на Chaparral

В чемпионском Ferrari 156 (внизу): в 1961 году в Рейнсе на GP Франции (на соседней странице) он заработал полупрофессионального лидера, показал лучшее время круга, вылетел с трассы и потерял больше круга



За рулем Фил молодеет
(внизу); впереди
Гинтера в Монце
в 1961 году (справа)

«За рулем машины Ф1 это место казалось жутко быстрым», — говорит он. — Машину вообще казались очень опасной, но в то время все трассы были опасными. Здесь можно обогнать сплит-стриком. Любый из тех, кто следовал тебе, тут же мог вырваться вперед. Здесь всегда было сложно гоняться, ведь борьба была очень плотной». Он жес-тливо показывает, как машины шли вплотную друг за другом и колесами покрываются.

Эта трасса населена призраками многих великих гонимых, и все они, без сомнения, смотрят на нее с небес и улыбаются.

Год за годом удача. Говорят, что Энцо Феррари похвалил Филла за победой в чемпионате только три дня спустя, когда тот приехал к нему домой в Марано. Филл отказался развивать эту тему, лишь сказал, что «все было по-другому».

Все польтики
приручить трассу
в Монце, как пра-
вило, оканчива-
лось ничем. Ско-

Эта трасса населена призраками многих великих гонимых, и все они, без сомнения, смотрят на нее с небес и улыбаются.

“МУССО НАПОЛОВИНУ
ВЫВАЛИЛСЯ ИЗ МАШИНЫ И
ДЕРЖАЛСЯ ТОЛЬКО ЗА РУЛЬ”

С конструктором
156-го Карло Кити –
все потрясены
смертью фон Трипса

Тягостные воспоминания? Возможно. Но Фил всегда с исключительной прямой говорил об опасности автогонок и о своих попытках как-то уравновесить плюсы и минусы своей профессии. Δ

«В те времена люди гибли везде, – говорит он. – Я стал особенно чувствительным к опасности, и не было уверенности, что сам не погибну. В результате проявились все худшие стороны моего характера. Не знаю, каким человеком я стал бы, если бы не гонки. И мне не нравится, каким я стал – раздражительным, не переносящим критики эгоистом».

После того как его напарник Вольфганг фон Трипс, лидировавший в чемпионате 1961 года с преимуществом в 4 очка, разбился в Монце, титул Фила оказался неразрывно связан со смертью. Фил выиграл ту гонку и победил в чемпионате с преимуществом в одно очко, однако нельзя сказать, что ему просто повезло. Он много и упорно трудился для этой победы: вечером накануне гонки он даже потребовал заменить двигатель из опасения, что в квалификации могли лопнуть пружины клапанов.

Гонка 1961 года принесла Филу вторую победу подряд на этой трассе и стала завершением его четырехлетней борьбы на ГП Италии, в ходе которой он всегда финишировал как минимум третьим.

«Да, судя по моим результатам, Монца всегда была ко мне благосклонна, – говорит он. – Но были обстоятельства, не позволявшие мне расслабляться. Гибли очень много гонщиков, и это были не просто соперники – это были мои напарники и друзья. Я никогда не считал, что в Монце могу выступать лучше всех, полагая, что такой подход –

“Я СТАЛ РАЗДРАЖИТЕЛЬНЫМ, НЕТЕРПИМЫМ К КРИТИКЕ ЭГОИСТОМ – ЭТО МНЕ НЕ НРАВИТСЯ”

верный путь к гибели. Но в этом не было особой логики: я просто выходил на трассу и делал свое дело».

В конце круга Фил заезжает на пит-лейн и паркуется. Секунду сидит молча, затем мы помогаем ему перебраться в инвалидное кресло и возем к моторхому Феттати.

Там он усаживается за стол, принимается за апельсин и просит водителя (предоставленного Феттати), чтобы тот отвез его обратно в отель на озере Комо. Затем несколько минут проводит в одиночестве, пока не появляется Жан Тодт.

«Фил, – громко восклицает Тодт, – рад видеть тебя на гонках! Добро пожаловать!»

Некоторое время они говорят об озере Комо, но их беседа больше напоминает монолог, так как Фил устал и ему трудно говорить громко. Затем Тодт растворяется в толпе инженеров, обсуждающих, блокировал ли Фернандо Алонсо на квалификации Фелипе Массу.

Пока Тодт и Фил разговаривали, появился Михаэль Шумахер и сел за соседний столик. После ухода Тодта Шуми подошел к Филу и представился.

«Приятно познакомиться, – говорит Фил. – Ты очень многого добился, поздравляю. Черт, я выиграл только один чемпионат, а у тебя их семь – может, вскоре даже восемь».

«Честно говоря, самой радостной была первая победа, – говорит Михаэль. – Остальные по ощущениям были похожи друг на друга».

Затем они обсуждают, чем нынешняя Монца отличается от конфигурации 1961 года, потом сравнивают машины. Перед тем как вернуться к своим друзьям, Михаэль с трогательной заботой помогает Филу сесть (это свойство своей натуры Михаэль очень редко проявляет на публике).

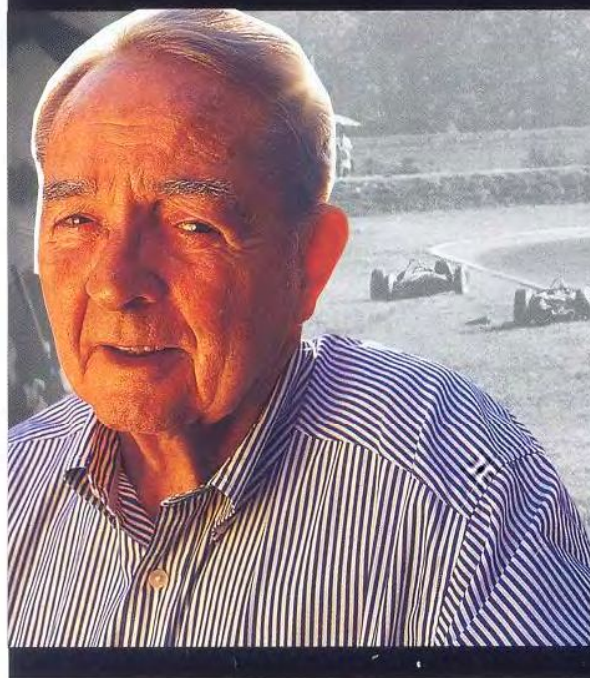
Потом Фил делится своими мыслями о Феттати и Монце – трассе, где он господствовал два года подряд. «Мне всегда нравились Италия и Монца, – говорит Хилл. – Это была одна из первых европейских трасс, на которых мне довелось выступать, и я питал к ней осо-



На старте в Монце-1961 32 машины, первые четыре позиции занимают гонщики Ferrari



Фил побеждает в гонке – и (с преимуществом в одно очко) в чемпионате



Джим Кларк и фон Трипс столкнулись в Parabolica (вверху); погибли фон Трипс и еще 11 зрителей

бые чувства. Толпа на здешних трибунах была очень красочной. И у Монцы свое собственное, особенное звучание. Когда машины выходили из Parabolica и на полной скорости пронеслись мимо боксов, они всегда звучали одинаково – будь то 2,5-литровые V12 или 1,5-литровые V6. Может быть, это как-то связано с тем, как звук отражается от трибун, не знаю. Но этот звук в Монце всегда один и тот же, и мне это нравится. Да, мне всегда это нравилось».

Рафаэль, водитель Фила, возникает в дверях, чтобы отвезти его в отель.

Тяжело опираясь на складную трость, шаркающей походкой Фил Хилл идет по паддоку Монцы к выходу. Каждый шаг дается ему с трудом. И возвращаться он не собирается. **FO**

РАСКРЫВАЕТ

Питер Уиндзор



Михаэль наконец-то разгадал китайскую загадку

Предыдущие две шанхайские гонки закончились для Шуми провалом, но в 2006-м он блеснул



Перехитрив соперников, опытный Михаэль преподавал всем урок владения машиной, урок скорости и мастерства

Появляется он как всегда внезапно, но фанаты с портретами кумира и фотоаппаратами наготове уже – тут как тут. Бронзового цвета Maserati рассекает толпу и останавливается. Открываются двери, и из машины выходят его тренер и пресс-секретарь. Толпа устремляется к другой задней двери – к той, через стекло которой можно разглядеть Михаэля Шумахера. Но так просто его не возьмешь. Он не сдается до последнего – так было накануне в квалификации, так будет и в гонке, он сражается за каждый миллиметр, за каждый дюйм. Он выжидает, пока толпа разрастается, а потом, притворившись, будто собирается выходить, вдруг, мгновенно метнувшись к другой двери, выпрыгивает наружу и проскальзывает через турникет. Общий привет!

Конечно, он будет раздавать автографы,

но уже находясь по другую сторону ограждения – так безопаснее. Потом он идет на каких-то негнущихся ногах – честное слово, сам видел. Может, это из-за долгого



Шуми никогда не устает выигрывать, и эта победа была особенно сладкой, поскольку была добыта вопреки всему

сидения в авто, а может, следствие старой травмы, полученной в 99-м в Силверстоуне, когда он сломал ногу. По пути он тоже будет подписывать программки и кепки, а добравшись до штаба Ferrari, наверняка поболтает с Россом Броном, еще раз просмотрит телеметрию вместе с гоночным инженером Крисом Дайером и в компании с Жаном Тодтом пообщается с гостями команды. В общем, все как всегда. Разумеется, за одним исключением: в свои 37 лет, завоевав семь титулов и готовясь завоевать восьмой, Шумахер начинает свой первый день в качестве будущего отставника, открывая последнюю прощальную гост-роль.

Но за пару дней до этого я спросил Михаэля, не испытывает ли он грусти оттого, что больше никогда не промчатся ему по шанхайской трассе за рулем машины Ф1?..

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

1

ГРАН ПРИ КИТАЯ, 1-й КРУГ

КИМИ ОПЯТЬ ПОДВЕЛА МАШИНА

Стартовав 5-м, Кими Раяккёнен мог уже ко второму повороту отобрать 2-е место у Джанкарло Физикеллы, если бы дерзкий прорыв финна по внешней бровке не закончился заносом его машины. Но Кими удержал McLaren, оставшись на 3-й позиции. Когда на 13-м круге он обошел Физико, Алонсо уже был в 16 с впереди, правда, как показало дальнейшее развитие событий, этот отрыв вскоре улетучился.

К сожалению, на 19-м круге проблема с приводом дросселя заставила Кими сойти. В конце драматического последнего круга Педро де ла Роса сумел отыграть два места и принести команде 4 очка за 5-е место.

Кими начал гонку агрессивно и явно мог подняться на пodium – если бы не очередная неприятность



машина плохо держала трассу на резине Bridgestone и была очень нервной. В первой квалификационной сессии он попробовал шины для сильного дождя, а во второй перешел на промежуточные. Лучшее не стало. В поворотах, как он ни загрузил машину, она все норовила взбрыкнуть. До конца второй сессии оставалось 4 минуты, и он готовился к своему последнему кругу: надо было отыграть больше секунды.

И тут мы увидели один из тех великолепных, изумительных кругов, которые остаются в памяти навсегда, напоминая о том, что Михаэль, несомненно, был одним из самых умных и волевых гонщиков современности, а главное, самым быстрым и талантливым из них.

Этот круг во второй субботней сессии в Шанхае вовсе не стал примером необыкновенно вдумчивого подхода или эффективного использования гоночной электроники: Шуми прошел его на одних инстинктах, благодаря своему чувству машины, блеснув лучшими качествами, на пределе возможного и уже практически за гранью сцепления резины с асфальтом. Шины Bridgestone оставались холодны как камень и абсолютно не могли конкурировать с Michelin – и все же Михаэль сумел пробиться в десятку финалистов. Понем-



Неверный выбор шин и заминка с заменой колеса (отнявшая 13 с) стоили Алонсо победы

ногу тепло, трасса начала подсыхать, и в третьей сессии ему удалось показать 6-й результат. Лишь 6-й – и это после победы в Монце.

Воскресное утро выдалось нервным. Небо в тучах, но без дождя. Так, легкая морось. Потом тучи сгустились, дождь усилился, но прекратился примерно в 12.30. На параде гонщиков Михаэль появился в толстой куртке. Небо оставалось серым, а воздух прогрелся лишь до 20 градусов. Трасса была мокрой и очень скользкой. Все выбрали промежуточную резину, но дождь так и не начался.

“Мы увидели один из тех изумительных кругов, которые остаются в памяти навсегда”

«Вообще-то нет, – задумчиво сказал он. – Когда ты полностью погружен в работу, у тебя просто нет времени на подобные размышления... хотя на пodiumе в Монце у меня было чувство, что все это в последний раз». Хотелось расспросить поподробнее о том, что же он тогда чувствовал, но с Михаэлем надо уметь довольствоваться малым. Что он хотел сказать, то и сказал, и теперь, словно в его жизни ничего не изменилось, нацеливается на очередной титул. Отойдите с дороги, не мешайте.

Раскатившись в Монце, он сохранил форму и в Китае: был быстр в пятницу, хотя трасса (где раньше ему не везло: оба раза Шуми стартовал с пит-лейна и оба раза сошел) была еще скользкой. Сохранил спокойствие и в тот момент, когда выяснилось, что Фелипе Масса будет оштрафован (10 позиций назад) из-за проблем с мотором.

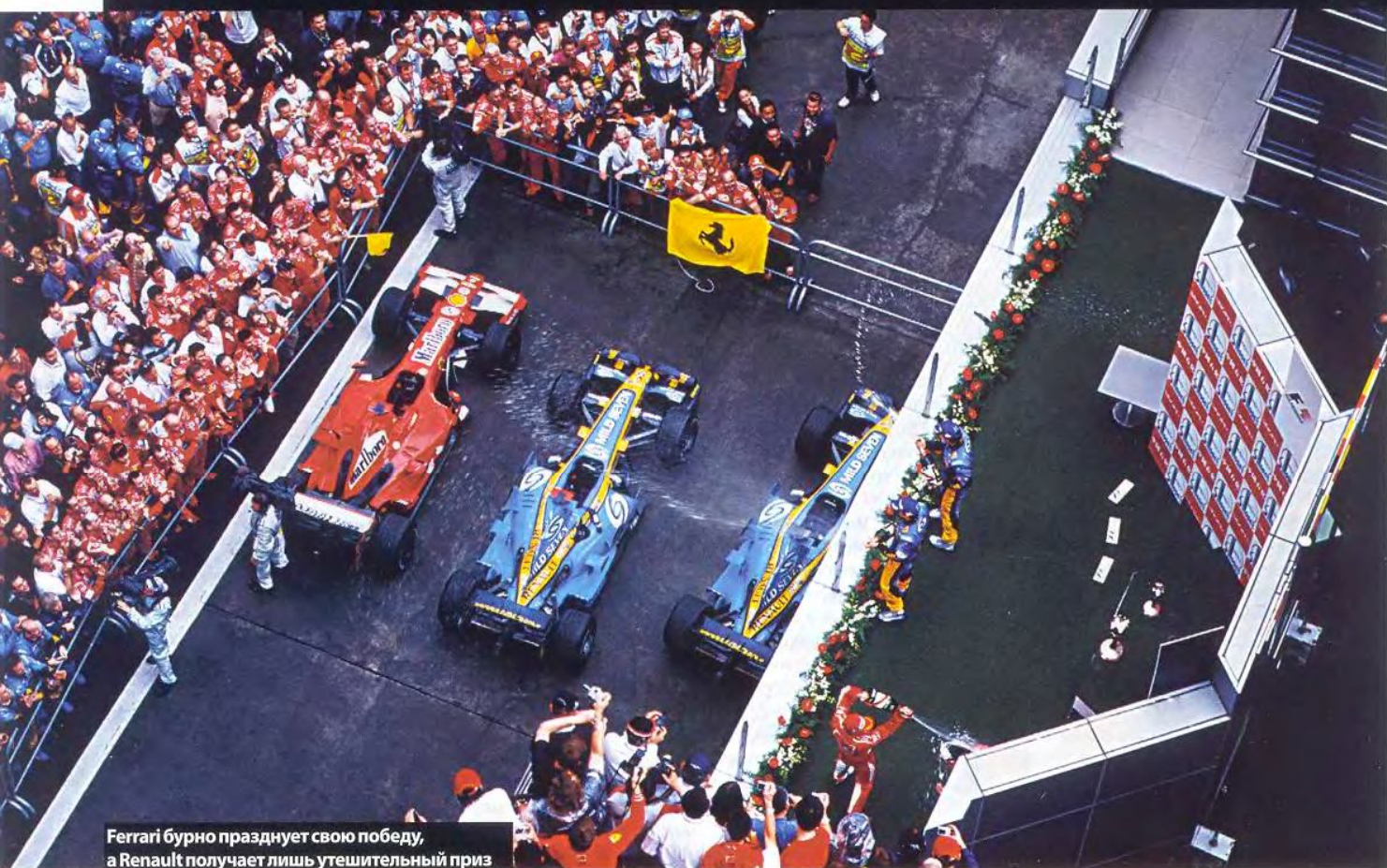
Но в субботу хмурилось небо, моросил дождь, и оказалось, что ситуация выходит из-под контроля Михаэля. Его



Физико (в центре) отчаянно пытался уберечь Алонсо от атаки неумолимого Шуми, но это было выше его сил

Гран При КИТАЯ

ОБЗОР ГОНКИ



Ferrari бурно празднует свою победу, а Renault получает лишь утешительный приз

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

2

ГРАН ПРИ КИТАЯ, 42-й КРУГ ШУМИ ДАЕТ ЖАРУ

Многое решил первый круг Шуми после пистона: прогревая шины, он знал, что опережавший его Физико тоже должен будет заехать в боксы. На сырой трассе Ferrari Михаэля едва не понесло, но он сумел аккуратно вывести ее на апекс первого поворота, тогда как машину итальянца потащило к внешней бровке. Шумахер тут же воспользовался открывшейся брешью. Джанкарло предпринял отчаянную попытку закрыть ее и заставил Михаэля скакать по бордюру, но было поздно: Шуми вырвался вперед. Этот круг после боксов был не менее важен, чем великолепный квалификационный круг, благодаря которому Шуми прорвался в 3-й стартовый ряд, что оставляло шансы на успех в случае проблем у Алонсо.

В 1-м повороте Физико не смог закрыть внутреннюю траекторию, а потом пытался выдать Шуми на бордюр



“Михаэль обогнал Алонсо, пройдя его слипстримом на прямой, будто Фернандо вел какой-нибудь Spyker”

На первых кругах Михаэль осторожничал, понимая, что ему нечего противопоставить скорости Renault. Те, кто ехал прямо перед ним – Физико, Кими, Дженсон и Рубенс, – поднимали тучи водяной пыли. Видимость была нулевая, особенно на прямых.

И все же кругов через 9–10 он почувствовал, что резина начала обретать сцепление с асфальтом – значит, он мог тормозить позже и разогнаться быстрее конкурентов, ехавших на Michelin. Основная траектория явно подсыхала, и скорости, соответственно, росли.



Кубица был первым, кто рискнул выехать на «сухих» шинах, но эту ошибку вскоре пришлось исправлять, ибо машину мотало по всей трассе

ГРАН ПРИ КИТАЯ, ПОСЛЕДНИЙ КРУГ ДЖЕНСОНУ УДАЛОСЬ ПРОРВАТЬСЯ

Дженсон Баттон стартовал 4-м – 4-м и финишировал. Но гонка сложилась для него весьма драматично, поскольку, идя 5-м, он вынужден был рано заехать в боксы из-за большого износа задних шин. После этого он оказался 10-м, но его аккуратный стиль идеально подходил для езды по узкой полоске подсыхающего асфальта. Попытка отвоевать 5-е место у напарника, Рубенса Баррикелло, стоила ему позиции, но за 3 круга до финиша он во второй раз обошел Педро де ла Росу.

В начале заключительного круга он был 6-м, но, когда в предпоследнем повороте возник завал, сумел проскользнуть мимо Рубенса и Ника Хайдфельда. «Блеск! – радовался Баттон. – Я был в своей стихии. Это было весело!»

А вот Рубенс, стартовав 3-м, финишировал лишь 6-м.

Баттон вылезает из машины, закончив последний круг явно лучше, чем ожидал

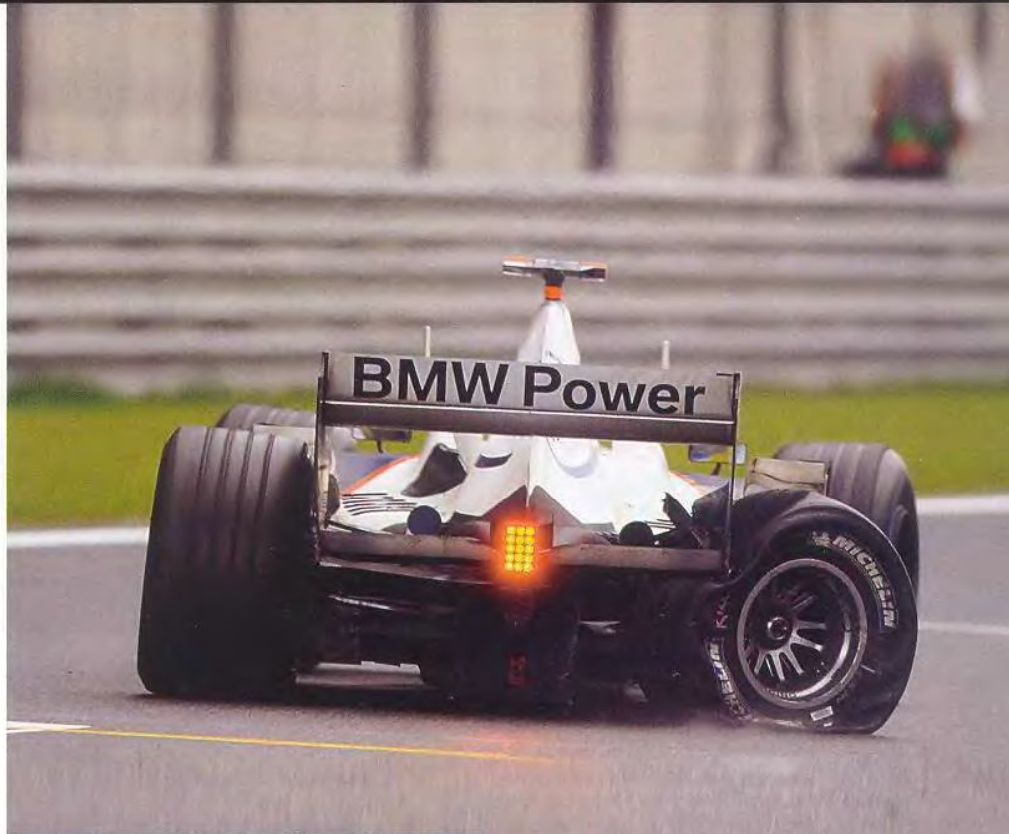


К тому моменту он шел 5-м, в 22 секундах позади лидера, Фернандо Алонсо. Вот тогда он и поехал по-настоящему. По внутреннему радиусу блестяще обошел Баттона. Кими сошел из-за проблем с дросселем. Михаэль был уже 3-м, быстро настигая Физико, – но обойти итальянца, не рискуя всерьез, было невозможно. Шуми дождался первых пит-стопов, когда трасса уже более-менее держала машину.

Алонсо, имея 20 секунд преимущества, тоже не рисковал и вместе с командой принял решение во время первого пит-стопа поставить вперед новые промежуточные шины. Это было ошибкой! Шины быстро начали зерниться и оказались намного медленнее, чем сильно изношенная резина Физико и Михаэля. (Шины Bridgestone было так трудно прогреть, что Михаэль даже и не думал об их замене. У тех же, кто ехал на Michelin, например у Фернандо, была другая проблема: истертые промежуточные колеса, быстро минув фазу «сликов», превращались в перегретое резиновое старье, которое могло подвести в любой момент.)

Неожиданно, после череды очень медленных кругов в пределах 1:47, отрыв Фернандо сократился до семи секунд, и он казался беззащитным. Вскоре испанца обошел Физикелла, а затем и Михаэль – пройдя Алонсо слипстримом на прямой, будто тот вел какой-то Срукер.

Теперь оставалось разобраться лишь с Физико, но это было уже делом техники. За 16 кругов до финиша Михаэль заскочил в боксы за «сухими» шинами. Первый после



В самом последнем повороте Хайдфельду испортили, возможно, лучшую гонку в его карьере

“Отрыв Фернандо сократился до семи секунд, и он казался беззащитным”

дозаправки круг он прогарцевал довольно шустро: за 2:03,163. Физикелла же поставил «сухие» шины кругом позже и, когда Шумахер тормозил перед первым поворотом, выехал на трассу метрах в 20 впереди него.

Михаэль потом вспоминал так: «Я ожидал, что у Физико будут проблемы с шиной в первом повороте, потому что на холодной резине я с этим тоже столкнулся. И как только я увидел, что его начало сносить, то немедленно сунулся на внутреннюю бровку».

Конечно, все не так просто. Джанкарло мог видеть Михаэля в зеркалах. Он знал, что первый поворот будет критическим. Правильным решением было бы закрыть его: затормозить очень рано и повернуть так, чтобы Шуми не оставалось ничего другого, как уйти на внешний радиус. Но Физико, как всегда, ошибся, пытаясь разогнаться на холодных шинах. Михаэль оказался внутри поворота и обошел его, прежде чем тот успел глазом моргнуть. Кстати, для статистики: Джанкарло проехал первый круг после дозаправки за 2:09,862 – на шесть секунд медленнее Михаэля.

Фернандо, разумеется, блестяще отыг-



Михаэль догнал Физико, обошел его – и получил 10 очков и лидерство в чемпионате

рался – но было слишком поздно. На последних минутах заморосило, однако это ни на что не повлияло. Михаэль выиграл еще одну гонку – 91-ю в карьере. А теперь давайте вспомним, что в субботу он был в ситуации, когда просто попасть в финал квалификации казалось почти несбыточной мечтой, а в воскресенье к 10-му кругу гонки отставал от лидера на 22 секунды.

Конечно, потом я сказал ему, что после подобной гонки он просто не может уйти в отставку, но Михаэль лишь усмехнулся как человек, только что преподавший всему этому молодняку урок гоночного мастерства, заодно еще на шаг приблизившись к своему восьмому титулу. **FO**

Гран При КИТАЯ

КРУГ ЗА КРУГОМ



1 Утром прошел дождь, и к началу гонки асфальт оставался мокрым, поэтому все стартуют на промежуточной резине. Алонсо сполна использовал выгоды поул-позиции (он единственный, кому не мешает стена из водяных брызг) и к концу первого круга оторвался от преследователей на 2,8 с. Вторым идет Физикелла, третьим – Ряйккёнен, опередивший обоих гонщиков Honda. М. Шумахер держится на шестой позиции, за ним – де ла Роса, а в первую десятку пробились оба гонщика Toro Rosso.

Удивительно, но первый круг обошелся почти без происшествий, лишь Кубица оказался на траве в первом повороте, а Дорнбос вынужден свернуть в боксы для небольшого ремонта.

4 Фернандо едет быстрее всех, опережая Физико уже на 6 с лишним секунд. Кубица за три круга опередил четырех соперников и поднялся до 13-го места.

7 Положение в лидирующей группе не меняется. Алонсо отрывается все дальше, Джанкарло и Кими идут примерно в одном темпе. Далее Баттон и плотная группа Баррикелло-Шуми-де ла Роса. Уэббер (12-й) обошел Култарда в 9-м повороте, в 14-м Масса (17-й) успешно атаковал Р. Шумахера, но вскоре выскочил на обочину и вернул позицию немцу.

8 На гоночной траектории появились сухие «островки» – и начались обгоны: Михаэль (6-й) опередил Баррикелло, Хайдфельд (9-й) – Спида, Кубица (13-й) – ДиСи.

12 Масса провел за четыре круга 4 обгона и идет 13-м. Позади столь же активен Дорнбос. А вот в Toro Rosso явно рассчитывали на дождевую гонку – после отличного старта оба ее гонщика теряют позиции.

Алонсо по-прежнему идет быстрее всех (1:44,658), в 15 секундах позади испанца Ряйккёнен (3-й) насаждает на Физикеллу, а чуть дальше М. Шумахер (5-й) давит на Баттона...

13 ...и оба поединка завершаются обгонами в первой шпильке. Кими теперь второй, Шуми – 4-й.

14 Лучший круг у Ряйккёнена – 1:44,095.

15 Баттон первым отправился на плановый пит-стоп.

16 Алонсо ошибся в первом повороте и на прогулке по траве потерял почти четыре секунды. Кими проводит дозаправку.

17 На пит-стопе (без замены шин!) Баррикелло и де ла Роса.

18 Фернандо лидирует, опережая на 20 с Физико, которого уже догнал М. Шумахер. Далее идут Ряйккёнен, Хайдфельд, Уэббер, Баррикелло и де ла Роса. Баттон (9-й), много проигравший из-за раннего пит-стопа, пропускает вперед еще и Кубицу.

19 Кими резко потерял скорость и сошел – его вновь подвела машина!

20 Лиуцци (шел 13-м) развернуло в 3-м повороте. Ошибка стоила итальянцу потери четырех позиций. Кубица вышел на 7-е место, опередив де ла Росу; Масса (10-й) обошел Баттона.



Почти 10 кругов Росберг терзал ДиСи в каждом повороте – но ветеран не уступил

21 Пит-стоп проводит Михаэль – и сохраняет третью позицию.

22 В боксах Алонсо – и в отличие от своих соперников лидер Гран При меняет передние шины. Гонку ведет Физикелла...

23 ...и тоже сворачивает на пит-лейн. Положение на трассе: Алонсо, Физикелла (-10 с), М. Шумахер (-12 с), Хайдфельд, Кубица (прошел круг за 1:44,072), Баррикелло, Масса, де ла Роса.

24 Кубица первым рискнул переобуться в слики. Несколько опасных вылетов по ходу круга доказали, что в BMW-Sauber поспешили. Роберт вынужден еще раз заехать в боксы и выбыл из борьбы за очки.

25 У Алонсо проблемы! На свежих передних шинах Фернандо теряет по 2–3 секунды на круге. Его стремительно нагоняют Физикелла и Шуми.

29 Гонщики Renault изображают борьбу между собой, блокируя М. Шумахера. В боксах Масса.

30 Физикелла обошел напарника в 14-м повороте и возглавил гонку.

31 Михаэль атаковал и прошел Алонсо на выходе из послестартовой «улитки».

32 Трасса заметно подсыхает. Каждый новый круг пилоты проходят все быстрее, Лиуцци пробует слик – и на этот раз выбор оказался оправданным.

34 Во 2-м повороте развернуло Уэббера, но он удержал восьмую позицию.

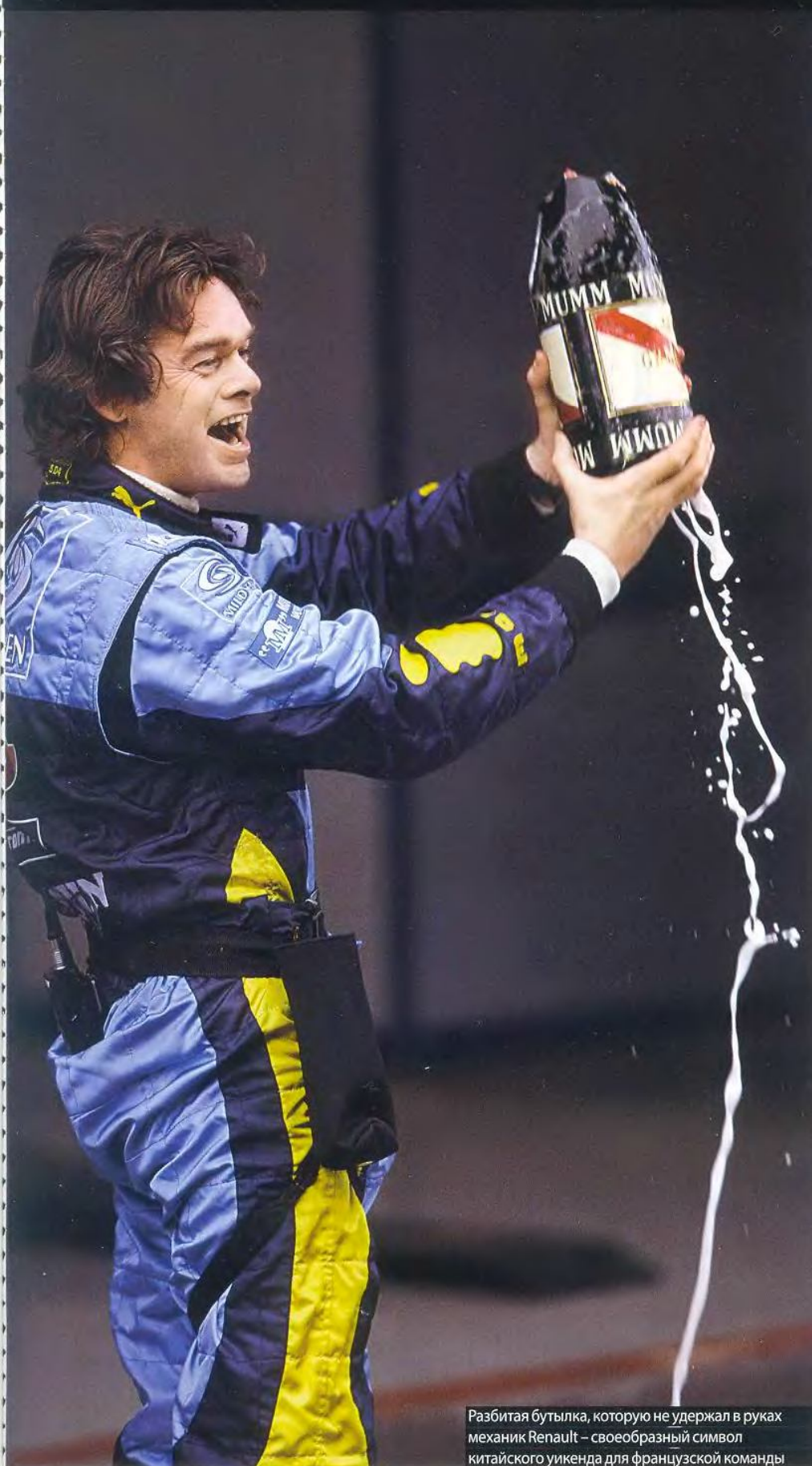
35 Физикелла и М. Шумахер обмениваются быстрыми кругами – между ними чуть более двух секунд. Практически все переобуваются в слики, в том числе и Алонсо. Но испанец, потеряв более 10 с из-за заминки с одним из колес, вернулся в гонку только 6-м.

37 Де ла Росу (8-й) развернуло на сликах – трасса во многих местах остается влажной и требует от гонщиков повышенного внимания и осторожности.

39 Два схода вне призовой группы: Монтейру развернуло в 1-м повороте, а Трулли подвела машина.



Для Toyota китайская гонка стала худшей в сезоне и закончилась двойным сходом



Разбитая бутылка, которую не удержал в руках механик Renault – своеобразный символ китайского уикенда для французской команды



Для сверхстабильного в 2005 году Монтейру сход в Китае стал уже пятым в семи последних гонках

40 М. Шумахер (2-й) и Хайдфельд (3-й) на пит-лейне. Возвращаясь в гонку, Михаэль едва не потерял контроль над машиной. Не избежал разворота и Масса (9-й).

41 Пит-стоп лидера Гран При. Физикелла выехал из боксов во главе гонки, но уже через пару сотен метров мимо итальянца по бордюру и газону просвистел Шуми.

45 Положение в гонке: Михаэль, Физико (-12 с), Алонсо (-19 с), Хайдфельд, Баррикелло, Баттон, де ла Роса. Самый быстрый в этой фазе гонки – Фернандо. На каждом круге он отыгрывает у Шуми около секунды. В споре за 8-е место в шпильке столкнулись ДиСи и Масса – бразилец сошел с поврежденной подвеской.

48 Алонсо настиг и легко обошел напарника. Култард запоздал с торможением перед 14-м поворотом и пропустил Уэббера.

49 Ошибся и Баттон (6-й), пропустив вперед де ла Росу. Алонсо прошел круг с результатом 1:37,586 – Шуми впереди в 12,6 с. Из гонки выбывает Ральф.

52 Вновь начинается дождь! Его первой жертвой стал Спид, сумевший, впрочем, после разворота продолжить гонку.

54 Алонсо сократил отставание до 7,8 с, но уже понятно, что ему не хватит времени, чтобы побороться за победу. Зато зревает спор за 4-е место: Хайдфельд никак не может пройти кругового Алберса, и немца нагоняет Баррикелло. Баттон (7-й) обошел де ла Росу.

56 Под каплями дождя Шуми выиграл гонку и вышел в лидеры чемпионата. Гонщики Renault составили ему компанию на подиуме, но выглядели при этом чернее нависшей над автодромом тучи. За два поворота до конца гонки отстающий Сато жестко блокирует Хайдфельда – мимо проскочил Баттон, а Баррикелло, получив удар от де ла Росы, врезался в Ника!

После финиша В закрытом парке вспыхнул Williams Росберга. Сато и Алберс наказаны за блокировку: Такума дисквалифицирован, а Кристиан получил 25 секунд штрафа.

Гран При КИТАЯ

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Все о 16-м этапе



Известно ли вам?

Финишировав 8-м, Марк Уэббер принес Williams первые очки после майского ГП Европы. Китайский рынок развивается поразительными темпами – за два последних года рост выпуска BMW 3-й и 5-й серий на местных заводах составил 36% и 41%. Каждый год в Китае выпускают 530 тысяч автомобилей Honda

РЕЗУЛЬТАТЫ ГОНКИ

ПОЗИЦИЯ НА ФИНИШЕ	ГМ	П1	ВРЕМЯ
1 Михаэль Шумахер Ferrari 248 (Bridgestone)	1	6	1 ч 37'32,747
2 Фернандо Алонсо Renault R26 (Michelin)	1	1	+3,121
3 Джанкарло Физикелла Renault R26 (Michelin)	1	2	+44,197
4 Дженсон Баттон Honda RA106 (Michelin)	2	4	+1:12,056
5 Педро де ла Роса McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	1	7	+1:17,137
6 Рубенс Баррикелло Honda RA106 (Michelin)	2	5	+1:19,131
7 Ник Хайдфельд BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	2	9	+1:31,979
8 Марк Уэббер Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	1	12	+1:43,588
9 Дэвид Култард Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	2	11	+1:43,796
10 Витантонио Лиуцци Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	2	10	-1 круг
11 Нико Росберг Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	2	13	-1 круг
12 Роберт Дорнбос Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	2	20	-1 круг
13 Роберт Кубица BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	2	17	-1 круг
ДК Такума Сато Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	1	19	-1 круг
14 Скотт Спид Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	2	8	-1 круг
15 Кристиан Алберс MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	2	22	-3 круга
16 Сакон Ямамото Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	2	18	-4 круга
НЕ КЛАССИФИЦИРОВАНЫ ПРИЧИНА СХОДА			
Ральф Шумахер Toyota TF106 (Bridgestone)	1	15	давл. масла – 49 кругов
Фелипе Масса Ferrari 248 (Bridgestone)	1	16	авария – 43 круга
Ярно Трулли Toyota TF106 (Bridgestone)	1	14	мотор – 20 кругов
Тяго Монтейру MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	2	21	разворот – 18 кругов
Кими Райккёнен McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	2	3	дроссель – 9 кругов

Примечание: ГМ – какая по счету гонка для мотора; П1 – позиция после 1-го круга

Дата 1 октября 2006 года Погода Пасмурно, тепло, трасса подсыхает, 22°C
Температура трассы 23°C Зрители на трибунах (в день гонки) 140 000
Число кругов 56 Дистанция гонки 305,256 км



© 2006 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

ШАНХАЙ
Длина круга 5,451 км

ГОНОЧНЫЕ СОБЫТИЯ

- обгон Д. Култарда М. Уэббером (7-й круг)
- обгон Дж. Физикеллы К. Райккёненом (13-й круг)
- обгон Ф. Алонсо М. Шумахером (31-й круг)
- обгон Дж. Физикеллы М. Шумахером (41-й круг)
- столкновение Д. Култарда и Ф. Массы (45-й круг)
- ошибка Дж. Баттона (49-й круг)

БЫСТРЫЕ КРУГИ

Гонщик	Круг	Время	Отставание
1 Ф. Алонсо	49	1:37,586*	–
2 М. Шумахер	50	1:38,553	+0,967
3 П. де ла Роса	45	1:39,149	+1,563
4 Н. Хайдфельд	53	1:39,164	+1,578
5 Дж. Баттон	51	1:39,206	+1,620
6 Дж. Физикелла	53	1:39,332	+1,746
7 Ф. Масса	42	1:39,397	+1,811
8 С. Спид	49	1:39,681	+2,095
9 Р. Баррикелло	52	1:39,749	+2,163
10 Р. Дорнбос	52	1:39,801	+2,215
11 Р. Шумахер	47	1:39,823	+2,237
12 М. Уэббер	44	1:39,907	+2,321
13 Р. Кубица	51	1:40,193	+2,607
14 Н. Росберг	52	1:40,471	+2,885
15 Д. Култард	52	1:40,549	+2,963
16 Т. Сато	48	1:40,856	+3,270
17 К. Алберс	50	1:41,483	+3,897
18 В. Лиуцци	53	1:41,710	+4,124
19 С. Ямамото	42	1:41,847	+4,261
20 К. Райккёнен	14	1:44,094	+6,508
21 Я. Трулли	24	1:44,787	+7,201
22 Т. Монтейру	35	1:45,356	+7,770

* – средняя скорость 201,090 км/ч

ПИТ-СТОПЫ

Гонщик	Круг	Время	Общ. время
1 Р. Дорнбос	1	30,705	
2 Дж. Баттон	15	24,936	
3 К. Райккёнен	16	26,323	
4 Р. Баррикелло	17	23,032	
5 П. де ла Роса	17	25,173	
6 С. Ямамото	18	30,392	
7 Н. Росберг	20	25,905	
8 М. Шумахер	21	24,313	
9 М. Уэббер	21	24,043	
10 С. Ямамото (2)	20	27,722	58,114
11 Ф. Алонсо	22	25,654	
12 Дж. Физикелла	23	23,759	
13 Т. Монтейру	23	25,848	
14 Р. Кубица	24	23,936	
15 С. Спид	24	25,436	
16 Р. Шумахер	24	28,846	
17 Н. Хайдфельд	25	23,287	
18 Я. Трулли	25	28,473	
19 Т. Сато	25	24,359	
20 Р. Кубица (2)	25	28,954	52,890
21 К. Алберс	25	26,680	
22 К. Алберс (2)	26	33,183	59,863
23 Р. Дорнбос (2)	28	26,110	56,815
24 Ф. Масса	29	27,862	
25 Д. Култард	29	27,941	
26 В. Лиуцци	31	26,707	
27 С. Ямамото (3)	30	15,131*	1:13,245
28 Н. Росберг (2)	32	26,596	52,501
29 С. Спид (2)	33	25,390	50,826
30 Дж. Баттон (2)	34	26,570	
31 М. Уэббер (2)	34	27,585	51,628
32 Ф. Масса (2)	34	24,893	52,755
33 Ф. Алонсо (2)	35	35,892	1:01,546
34 С. Ямамото (4)	33	26,945	1:40,190
35 П. де ла Роса (2)	36	26,896	52,069
36 Р. Баррикелло (2)	37	26,176	52,208
37 Р. Дорнбос (3)	37	23,975	1:20,790
38 Т. Монтейру (2)	37	27,644	53,492
39 Т. Сато (2)	38	25,291	49,650
40 К. Алберс (3)	37	27,108	1:26,971
41 Д. Култард (2)	39	24,347	52,288
42 М. Шумахер (2)	40	24,570	47,883
43 Н. Хайдфельд (2)	40	24,271	47,558
44 Дж. Физикелла (2)	41	23,403	47,762
45 Р. Кубица (3)	40	23,625	1:16,515

* – штраф (проезд по пит-лейну)



В Шанхае оба Spyker MF1 предстали в новой раскраске, но гонщики по-прежнему остро сражались друг с другом

СТАРТОВОЕ ПОЛЕ

1 Ф. Алонсо 1:44,360
2 Дж. Физикелла 1:44,992
3 Р. Баррикелло 1:45,503
4 Дж. Баттон 1:45,503
5 К. Райккёнен 1:45,754
6 М. Шумахер 1:45,775
7 П. де ла Роса 1:45,877
8 Н. Хайдфельд 1:46,053
9 Р. Кубица 1:46,632
10 Р. Дорнбос 1:48,021
11 С. Спид 1:45,851
12 Д. Култарт 1:45,968
13 В. Лиuzzi 1:46,172
14 М. Уэббер 1:46,413
15 Н. Росберг 1:47,419
16 Р. Шумахер 1:48,894
17 Я. Трулли 1:49,098
18 Т. Монтейру 1:49,903
19 С. Ямамото 1:55,560
20 Ф. Масса* 1:45,970
21 Т. Сато* 1:50,326
22 К. Алберс** 1:49,542

* - штраф за замену мотора; ** - штраф за отказ от взвешивания

КВАЛИФИКАЦИЯ

ГОНЩИК	ВРЕМЯ-1	П1	ВРЕМЯ-2	П2	ВРЕМЯ-3	П3
1 Ф. Алонсо	1:44,128	1	1:43,951	1	1:44,360*	1
2 Дж. Физикелла	1:44,378	2	1:44,336	2	1:44,992	2
3 Р. Баррикелло	1:44,808	12	1:44,662	6	1:45,503	3
4 Дж. Баттон	1:44,909	6	1:45,055	3	1:45,503	4
5 К. Райккёнен	1:45,564	4	1:45,095	8	1:45,754	5
6 М. Шумахер	1:45,809	14	1:45,288	9	1:45,775	6
7 П. де ла Роса	1:45,931	3	1:45,576	5	1:45,877	7
8 Н. Хайдфельд	1:46,049	10	1:45,622	4	1:46,053	8
9 Р. Кубица	1:46,222	8	1:45,660	7	1:46,632	9
10 Р. Дорнбос	1:46,249	11	1:45,747	10	1:48,021	10
11 С. Спид	1:46,387	9	1:45,851	11		
12 Д. Култарт	1:47,072	7	1:45,968	12		
13 Ф. Масса	1:47,231	13	1:45,970	13		
14 В. Лиuzzi	1:47,366	5	1:46,172	14		
15 М. Уэббер	1:47,535	16	1:46,413	15		
16 Н. Росберг	1:48,560	15	1:47,419	16		
17 Р. Шумахер	1:48,894	17				
18 Я. Трулли	1:49,098	18				
19 К. Алберс	1:49,542	19				
20 Т. Монтейру	1:49,903	20				
21 Т. Сато	1:50,326	21				
22 С. Ямамото	1:55,560	22				

* - средняя скорость 188,037 км/ч

ПЯТНИЦА, 1-я ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 А. Вурц	Williams	1:35,574	205,323 км/ч	21
2 Э. Дэвидсон	Honda	1:35,591	+0,017	26
3 Дж. Баттон	Honda	1:37,291	+1,717	4
4 М. Шумахер	Ferrari	1:37,712	+2,138	4
5 Н. Яни	Toro Rosso	1:37,734	+2,160	21
6 А. Према	MF1 Racing	1:37,787	+2,213	24
7 С. Феттель	BMW-Sauber	1:37,913	+2,339	24
8 Р. Кубица	BMW-Sauber	1:38,062	+2,488	6
9 М. Америкюллер	Red Bull	1:38,460	+2,886	18
10 Ф. Монтаньи	Super Aguri	1:38,464	+2,890	19
11 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:39,000	+3,426	6
12 Р. Баррикелло	Honda	1:39,217	+3,643	4
13 С. Спид	Toro Rosso	1:39,428	+3,854	7
14 К. Алберс	MF1 Racing	1:39,494	+3,920	6
15 Т. Сато	Super Aguri	1:39,887	+4,313	8
16 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:39,947	+4,373	7
17 С. Ямамото	Super Aguri	1:41,415	+5,841	10
18 К. Райккёнен	McLaren	1:45,890	+10,316	4
19 Н. Хайдфельд	BMW-Sauber	-	-	1
20 Я. Трулли	Toyota	-	-	2
21 Р. Шумахер	Toyota	-	-	2
22 Д. Култарт	Red Bull	-	-	1
23 Р. Дорнбос	Red Bull	-	-	2
24	-	-	-	-
25	-	-	-	-
26	-	-	-	-
27	-	-	-	-
28	-	-	-	-
29	-	-	-	-

ПЯТНИЦА, 2-я ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 А. Вурц	Williams	1:35,559	205,398 км/ч	26
2 С. Феттель	BMW-Sauber	1:35,579	+0,040	23
3 Э. Дэвидсон	Honda	1:35,714	+0,175	30
4 Ф. Масса	Ferrari	1:36,599	+1,060	8
5 М. Шумахер	Ferrari	1:36,641	+1,102	12
6 Ф. Алонсо	Renault	1:36,739	+1,200	10
7 Ф. Монтаньи	Super Aguri	1:37,278	+1,739	26
8 М. Америкюллер	Red Bull	1:37,678	+2,139	26
9 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:37,698	+2,159	13
10 Дж. Физикелла	Renault	1:37,718	+2,179	12
11 Дж. Баттон	Honda	1:37,861	+2,322	10
12 П. де ла Роса	McLaren	1:38,022	+2,483	9
13 М. Уэббер	Williams	1:38,045	+2,506	6
14 Н. Хайдфельд	BMW-Sauber	1:38,062	+2,523	11
15 А. Према	MF1 Racing	1:38,098	+2,559	26
16 Р. Баррикелло	Honda	1:38,276	+2,737	16
17 Р. Шумахер	Toyota	1:38,888	+3,349	14
18 Я. Трулли	Toyota	1:38,959	+3,420	11
19 С. Спид	Toro Rosso	1:39,080	+3,541	18
20 Н. Яни	Toro Rosso	1:39,118	+3,579	28
21 К. Райккёнен	McLar	1:39,179	+3,640	4
22 Р. Кубица	BMW-Sauber	1:39,217	+3,678	5
23 Н. Росберг	Williams	1:39,522	+3,983	15
24 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:39,570	+4,031	20
25 С. Ямамото	Super Aguri	1:39,636	+4,097	22
26 Д. Култарт	Red Bull	1:40,155	+4,616	15
27 Р. Дорнбос	Red Bull	1:40,214	+4,675	15
28 К. Алберс	MF1 Racing	1:40,319	+4,780	14
29 Т. Сато	Super Aguri	1:41,315	+5,776	9

СУББОТА, ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 М. Шумахер	Ferrari	1:40,193	195,857 км/ч	8
2 Ф. Алонсо	Renault	1:40,365	+0,172	7
3 Дж. Баттон	Honda	1:40,590	+0,397	12
4 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:40,795	+0,602	9
5 С. Спид	Toro Rosso	1:41,150	+0,957	11
6 М. Уэббер	Williams	1:41,287	+1,094	10
7 К. Алберс	MF1 Racing	1:41,463	+1,270	11
8 Дж. Физикелла	Renault	1:41,691	+1,498	6
9 П. де ла Роса	McLaren	1:41,823	+1,630	7
10 Д. Култарт	Red Bull	1:41,836	+1,643	18
11 Н. Росберг	Williams	1:42,588	+2,395	11
12 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:42,612	+2,419	14
13 Н. Хайдфельд	BMW-Sauber	1:43,216	+3,023	5
14 Р. Баррикелло	Honda	1:43,448	+3,255	9
15 Ф. Масса	Ferrari	1:43,500	+3,307	10
16 Т. Сато	Super Aguri	1:43,722	+3,529	12
17 Я. Трулли	Toyota	1:44,027	+3,834	14
18 Р. Дорнбос	Red Bull	1:45,434	+5,241	12
19 Р. Шумахер	Toyota	1:46,023	+5,830	12
20 С. Ямамото	Super Aguri	1:46,850	+6,657	10
21 Р. Кубица	BMW-Sauber	-	-	1
22 К. Райккёнен	McLaren	-	-	2



Ева сев за руль Red Bull, Роберт Дорнбос пробился в первую стартовую десятку

1-я СЕССИЯ

Квалификация началась под дождем, и на мокром асфальте многие допустили ошибки, а за 5 минут до перерыва сессия была прервана из-за схода Монтейру. В этих условиях у клиентов Bridgestone почти не было шансов преуспеть – во вторую сессию не прошли Toyota, MF1 и Super Aguri.

2-я СЕССИЯ

Дождь не ослабевает, и количество вылетов и разворотов только растет. Спид ошибся в последнем повороте, потерял управление и задел ограждение. Несмотря на это, американец вернулся на трассу – и едва не прошел в третью сессию! Из представителей Bridgestone в первой десятке остался только М. Шумахер.

3-я СЕССИЯ

Привычный «моцион» с выжиганием топлива завершился раньше обычного, и началась борьба за поул. Оба гонщика Renault допустили ошибки в первом повороте, но Фернандо все же сумел показать лучшее время (1:44,360), а Джанкарло был вторым. Шуми под клетчатый флаг прошел круг почти безупречно – но записал на свой счет только 6-й результат.

СУББОТА, ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 М. Шумахер	Ferrari	1:40,193	195,857 км/ч	8
2 Ф. Алонсо	Renault	1:40,365	+0,172	7
3 Дж. Баттон	Honda	1:40,590	+0,397	12
4 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:40,795	+0,602	9
5 С. Спид	Toro Rosso	1:41,150	+0,957	11
6 М. Уэббер	Williams	1:41,287	+1,094	10
7 К. Алберс	MF1 Racing	1:41,463	+1,270	11
8 Дж. Физикелла	Renault	1:41,691	+1,498	6
9 П. де ла Роса	McLaren	1:41,823	+1,630	7
10 Д. Култарт	Red Bull	1:41,836	+1,643	18
11 Н. Росберг	Williams	1:42,588	+2,395	11
12 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:42,612	+2,419	14
13 Н. Хайдфельд	BMW-Sauber	1:43,216	+3,023	5
14 Р. Баррикелло	Honda	1:43,448	+3,255	9
15 Ф. Масса	Ferrari	1:43,500	+3,307	10
16 Т. Сато	Super Aguri	1:43,722	+3,529	12
17 Я. Трулли	Toyota	1:44,027	+3,834	14
18 Р. Дорнбос	Red Bull	1:45,434	+5,241	12
19 Р. Шумахер	Toyota	1:46,023	+5,830	12
20 С. Ямамото	Super Aguri	1:46,850	+6,657	10
21 Р. Кубица	BMW-Sauber	-	-	1
22 К. Райккёнен	McLaren	-	-	2



Гран При ЯПОНИИ

Чемпионат мира

17-й этап

Сузука 08.10.06

РАСКРЫВАЕТ

Питер Уиндзор



Фернандо победил, но не собирается успокаиваться

Начиная с середины сезона Фернандо Алонсо здорово не везло. Но теперь, когда споткнулся Михаэль, праздник пришел и на улицу чемпиона

После ГП Китая все складывалось против Фернандо, поэтому в четверг в Сузуке я спросил, как он все это выдерживает: напор Михаэля Шумахера, постоянные штрафы, технические проблемы, разочаровывающая скорость Физи. Понятно, что он не собирался признавать, что его это угнетает – а какой спортсмен признал бы? Но я хотел послушать, что он скажет, мне было интересно заглянуть ему в глаза – я пытался понять, как Фернандо справляется с новой для себя ситуацией, когда ему противостоит такой могучий соперник, как Михаэль, и когда буквально все направлено против него. Месяцев двадцать Фернандо всегда был впереди, был спокоен и уверен в себе. Что может измениться в Японии в 2006 году?

Судя по всему, немного. «Да ничего особенного я не делаю, – сказал он, как будто речь шла об отпуске на Сейшелах. – Я остался в Китае на пару дней, занимался физподготовкой, затем прилетел сюда.



После столь явного преимущества Ferrari в квалификации можно было ждать, что они умчат вдалеку прямо со старта, но этого не произошло

Знаю, что мы быстры, что мы буквально в шаге от побед, поэтому в гонке намерен выступить как можно лучше. Сузука мне нравится, и я жду не дожусь, когда сяду за руль».

Но Фернандо умолчал о том, что хотел бы иметь больше поддержки от напарника, от Джанкарло Физикеллы (собственно, он и не собирался об этом говорить, не такой он человек). В ходе сезона у Физи не получалось отбирать у Михаэля очки, а в Китае, где на втором отрезке гонки Фернандо столкнулся с проблемой зрения передних шин, Джанкарло, чьи колеса были в полном порядке, его обогнал, вместо того чтобы проявить взаимовыручку и, оставшись позади, заблокировать Шуми на третьей позиции. Потерявшему скорость Фернандо надо было продержаться еще

круг или два, а до этого ему нужна была защита. Однако раз командная тактика запрещена (См. «Пятно контакта», с. 24) и боссы Renault вмешиваться не могли, Фернандо выразил свои мысли единственным доступным ему в тот момент способом. Словно забыв о проблеме с резиной, он тут же отобрал у напарника первую позицию, надеясь, что тот поймет его сигнал: «Видишь, мои шины зернятся. Помоги продержаться пару кругов, прикрой от Михаэля, и победа будет за нами. Я первый, ты – второй, договорились?»

Не договорились. Физи снова обошел Фернандо, а затем это же сделал и Шуми. Поэтому Алонсо пришлось рано поставить слики, и остаток гонки он провел, безнадежно пытаясь догнать Михаэля. Кстати, одолеть немца не смог и Физи, хотя у него не было проблем ни с шинами, ни с пит-стопами.

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

1

ПИТ-СТОП, 13-й КРУГ

ФЕЛИПЕ СДУЛСЯ ИЗ-ЗА НИКА Фелипе Масса шел 2-м, когда ему пришлось заехать в боксы на 3 круга раньше графика из-за прокола задней правой шины. Вернувшись на трассу, он оказался позади BMW Ника Хайдфельда, который еще не был на пит-стопе. Время круга у Масса упало больше чем на секунду. Алонсо же, дозаправившись на 15-м круге, выскочил с пит-лейна перед BMW и Ferrari.

«Я ничего не мог поделать, – сказал Масса, стартовавший с поула-позиции и лидировавший первые два круга. – Меня позвали в боксы в превентивном порядке, поскольку шина постепенно сдувалась. Так я потерял шанс остаться впереди Алонсо и, как выяснилось, даже победить».

В фиаско, который Ferrari потерпела в Сузуке, свою роль сыграл и Хайдфельд, сдерживая темп Масса после его пит-стопа



Из-за недостатка скорости в квалификации в день гонки Рйккёнену пришлось отыгрываться, и он смог прорваться на пятое место

В общем, хорошего мало – но кому Алонсо мог пожаловаться? Это командный спорт, и Renault, поскольку Физи остается в ней и на следующий год, должна же была как-то подчеркнуть, что вполне ему доверяет.

После гонки никто в команде, включая Фернандо, не собирался критиковать Физи. Ведь, во-первых, как гонщик, он

быстр и по-своему элегантен, к тому же достойный человек. А во-вторых, чемпионат еще не закончен.

Когда в Японии кто-то спросил Фернандо, был ли он рассержен или расстроен после Китая, тот ответил вполне логично. «Я почувствовал, что остался один, – сказал он, не желая предавать огласке то, что он думал о Физи, и вместо этого заговорив о своей гонке. – Такое же чувство было у меня и в Индианаполисе, когда мне не хватало скорости. Но все это естественно. Это гонки».

Отсюда и появилась тема одиночества, которая была подхвачена прессой. Заголовок «Алонсо зол на напарника, на инженеров, на механиков и на руководство команды» хорошо продавался. Фернандо с подобными вещами столкнулся впервые.

“Физи снова обошел Фернандо, а затем это же сделал и Михаэль, после чего Алонсо решил поставить слики”



Двигатель на машине Михаэля не выдержал воздействия боковых перегрузок, которые возникают в знаменитых «эсках»



ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

2

ПОВОРОТ DEGNER 1, 37-й КРУГ

ДЫМОВАЯ ЗАВЕСА FERRARI

Шлейф дыма означал, что произошло нечто неожиданное: впервые за 6 лет на машине Шуми отказал мотор (последний раз такое было в 2000-м в Маньи-Куре), и в повороте Degner 1 Михаэль уступил лидерство и в гонке, и в чемпионате. На этом моторе он уже отъезжал в Китае, где благодаря дождю V8 не пришлось перенапрягать. В Ferrari полагали, что у них в запасе процентов 20 ресурса мощности, даже когда Алонсо начал насаждать на Шуми. Но боковые перегрузки в 6 g в повороте 130R, зигзаги «эсок», самая высокая средняя скорость за весь сезон и долгие периоды, когда пришлось идти на полном газу, – все это сыграло свою роль.

Еще никогда отказ мотора не оказывал столь серьезного влияния на судьбу титула, как в случае с Шуми в Сузуке



На подиуме Фернандо дал волю эмоциям: шампанское оказалось кстати, ведь титул уже рядом

“Двигатель Михаэля, не выдержав постоянных перегрузок, задымил на выходе из «эсок»”

Пятница и утро субботы не принесли никаких окончательных решений, одно сплошное беспокойство. Почти всю пятницу шел дождь. Дождевые Michelin и Bridgestone вели себя примерно одинаково, а промежуточные Bridgestone, пожалуй, имели некоторое преимущество.

Все самое интересное началось в субботу. Я смотрел квалификацию, находясь в районе выхода из быстрого левого 5-го поворота, расположенного ровно посередине знаменитых эсок Сузуки. Он многое говорит о том, что происходило с машиной и гонщиком после выхода из 1-го поворота; здесь же закладывается основа быстрого выхода из последнего изгиба эсок и поворота Dunlop, во многом определяющих скорость на прямой, ведущей в сторону Degner. Михаэль, Масса, Кими, дуэт Toyota и Фернандо выглядели великолепно. И все же Алонсо отличался от соперников. На контрасте с Михаэлем и Кими, избравшими идеальные траектории (и Физи, чья машина, похоже, страдала от недостаточной поворачиваемости), Фернандо на скорости под 220 км/ч в районе апекса 5-го поворота минимум на полметра цеплял

бюрдю, буквально жонглируя задней частью Renault и укрощая машину перед интенсивным торможением, предшествующим 5-Curve.

В этом весь Фернандо. Да и Renault R26 вела себя по-прежнему отлично, даже лишившись демпферов масс. Кстати, Михаэль добивался стабильности машины под нагрузкой за счет исключительно



Пожар в боксах Williams: до беды дело не дошло, но ситуация, согласитесь, неприятная

DARREN HEATH, LORENZO BELLANCA/LAT



Рубенсу не повезло на первом же круге: остался без носа

искусной игры дросселем и работы рулем, но этот подход не всегда себя оправдывал, поскольку менялись и температура, и уровень сцепления с трассой. Например, на новых шинах перед самым концом квалификации Михаэль слишком быстро вошел в 5-й поворот, поэтому перед S-Curve ему пришлось рано сбросить газ. Зато Масса, на старых шинах, провел машину идеально и неожиданно оказался на поуле.

Фернандо, несмотря на всю шумиху и нервотрепку Сузуки, был предельно соб-

ран: его не развернуло в «эсках», как это было с Найджелом Мэнселлом в 1987-м, когда напряжение достигло предела. Он не разбил машину перед шпилькой, как сделал Эдди Эрвайн в 1999-м, когда решалась судьба титула. Напротив, он обнаружил удивительно зрелый подход к делу. В квалификации, когда Bridgestone был вне конкуренции, он стал лучшим из всех, кто ездит на шинах Michelin. Кроме того, в субботу он в максимально тактической форме извинился за то, что произошло в четверг. («Я был удивлен, — сказал он, — резкостью реакции на мои слова. Я подчеркнул, что это были лишь мои личные ощущения и что я полностью разделяю и принимаю решения команды»). Но пресса гнула свое: «Алонсо надломлен». В воскресенье утром на обложке журнальчика Red BULLETin, который вручали каждому при входе в пaddock, появилось большое фото удрученного Фернандо. В общем, все были уверены, что это будет день Михаэля.

Перед стартом Фернандо шутил и смеялся. Я спросил: «Небось не терпится опустить забрало и рвануться вперед?» Ага, не терпится победить, ответил он, всматриваясь куда-то в сторону первого поворота.

Гонка, по сути, сложилась просто. Михаэль, которого отлично подстраховал

“В закрытом парке он, подобно птице феникс, вспорхнул на свою R26 и исполнил некое замысловатое па”



Физи (3-е место) не мог соперничать с Шуми, но хотя бы смог опередить Дженсона (4-е место)

ЗАКРЫТЫЙ ПАРК, ПОСЛЕ ГОНКИ SUPER AGURI ТОРЖЕСТВУЕТ

Такума Сато стоял на носу своей машины и потрясал кулаками, празднуя триумф. Он финишировал 15-м, отстав на круг, но для маленькой команды и это было достижением, тем более на «домашней» трассе, ведь в Японии у Super Aguri масса поклонников.

«Абсолютно фантастический результат, — сказал Сато. — Благодаря Сакону (Ямамото, 17-е место) обе машины дошли до финиша и мы должны быть вполне довольны. Я обошел нескольких на старте и в гонке был способен ехать достаточно быстро. На пит-стопах команда сработала лучше чем когда-либо. И у нас просто потрясающие болельщики! На последних кругах Сузуки я испытывал совершенно особые чувства!»

Сато и его команда были рады 15-му месту, а финиш обеих машин был равноценен триумфу



Фелипе, на 2-м круге вышел вперед и оставался на этой позиции до своего второго и последнего пит-стопа, при этом не доводя шины до зернения. Фернандо, пробиваясь сквозь трафик, был в 5,5–5,9 с позади Михаэля, а до финиша оставалось пройти еще треть дистанции. На этой стадии, несмотря на скорость Bridgestone в квалификации, складывалось ощущение, что некоторое преимущество уже на стороне Michelin. Так это было или нет — мы уже не узнаем никогда.

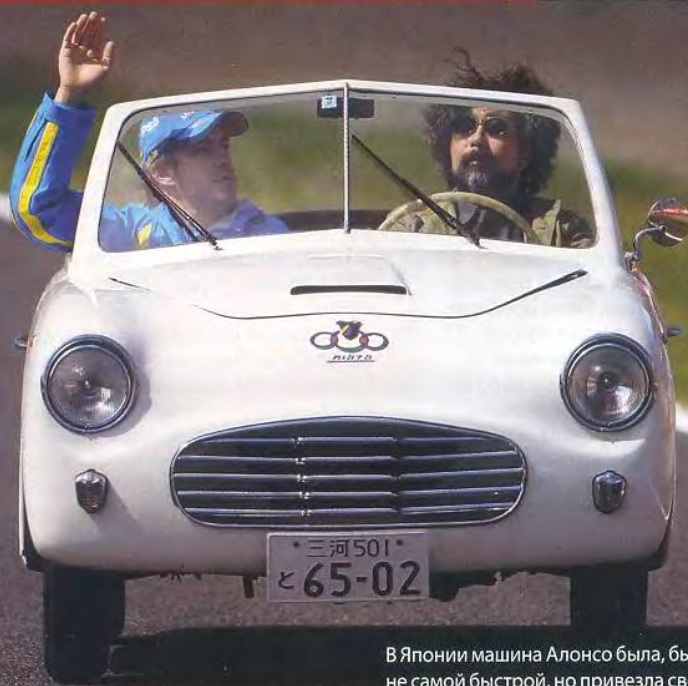
Под воздействием характерных для Сузуки постоянно меняющихся боковых перегрузок (из-за проблем с продувкой и вентиляцией цилиндров они еще хуже скажутся на двигателе, чем постоянная езда на полных оборотах) мотор Ferrari не выдержал как раз в тот момент, когда Михаэль выходил из скоростных «эсок».

Фернандо лишь вскинул руку, сжатую в кулак, когда вышел в лидеры, потому что это была компенсация за штраф и сгоревший двигатель в Монце, за штрафы и проблемы с колесом в Венгрии.

В закрытом парке он, подобно птице феникс, вспорхнул на свою R26 и исполнил некое замысловатое па. Подбежал к своим механикам, по поводу которых никогда не позволял себе ни слова критики. Радость и экстаз были общими, ведь это полновесных 10 очков!

Титул уже рядом. Кто-то протянул Фернандо журнал с его недовольной физиономией на обложке. Он посмотрел, саркастически ухмыльнулся, а затем швырнул через плечо... **FO**

Гран При **ЯПОНИИ** КРУГ ЗА КРУГОМ



В Японии машина Алонсо была, быть может, и не самой быстрой, но привезла своего пилота к победе

1 Фернандо Алонсо отлично стартовал и сразу пошел в атаку. В первом повороте ему удалось занять внутреннюю бровку – и обойти Трулли. Лидирует Масса, которого преследует Шуми, далее – Ральф, Алонсо, Трулли, Баттон, Физикелла, Хайдфельд, Рьяккёнен, Баррикелло, Кубица, Росберг, Уэббер, де ла Роса, Лиuzzi, Култард, Спид, Алберс, Сато, Дорнбос, Монтейру и Ямамото.

Баррикелло разбил переднее крыло, ударив сзади Хайдфельда, и вынужден ехать в боксы на ремонт.

3 На стартовой прямой гонщики Ferrari поменялись местами. После разворота Лиuzzi откатился с 14-го места на 17-е. Неплохо стартовавший Сато не в силах противостоять атакам Дорнбоса и Монтейру.

5 Первая пятерка держится плотной группой, а на шестую позицию, опередив Баттона, вернулся Физикелла.

6 Михаэль по-прежнему лидирует, опережая Массу всего на 1 с. Ральф идет в 1,7 с позади бразильца, а на хвосте у него висит Алонсо (-0,6 с).

9 Алонсо в погоне за Р. Шумахером слишком широко вошел в Degner и потерял около секунды. Баррикелло, вернувшийся в гонку после смены носового обтекателя, нагнал замыкающий пелетон дуэт Super Aguri.

12 Трулли (5-й) сворачивает на пит-лейн, подтверждая, что высокую скорость в квалификации Toyota развила лишь благодаря полустыкам бакам.

13 Алонсо наконец-то обошел Ральфа, допустившего на первых кругах несколько ошибок, и вышел на третью позицию. Ральф уходит на пит-стоп... как и Фелипе Масса! На Ferrari бразильца спустила шина, и он вынужден менять резину раньше запланированного.

14 Вырвавшись на оперативный простор, Алонсо резко взвинчивает темп, пытается нагнать Михаэля, которому он уступает 5,4 с. Дозаправляется Физикелла.

15 Побывав на пит-стопе, Фернандо возвращается в гонку третьим, позади Баттона, но впереди пары Хайдфельд–Масса.

18 Продержавшись на трассе на три круга дольше Алонсо, провел свой пит-стоп и Шуми. Он удержался во главе гонки, сохранив прежний отрыв от Фернандо (5,4 с).

20 На торможении перед Casio на MF1 Алберса развалилась подвеска заднего правого колеса. Машина осталась без колеса и заднего крыла, а эска усыпана обломками карбона.

27 После первой серии пит-стопов Шуми лидирует, но он нагнал круговых, и Алонсо сократил отставание до 4,2 с. Третьим идет Масса, далее – Трулли, Ральф Шумахер, Физикелла, Баттон, Рьяккёнен, Хайдфельд, Кубица, Росберг и Уэббер.

29 Спида (16-й) развернуло в 9-м повороте, идущий следом Лиuzzi чуть сбросил скорость, что позволило Баррикелло разом отыграть пару позиций. Трулли во второй раз в боксах – несмотря на раннюю первую оста-



Спид отлично стартовал, но уже на 4-м круге ДиСи опередил молодого американца

новку, в Toyota не рискнули использовать тактику трех пит-стопов.

32 Кубица (шел 10-м) ошибся в Degner, проскок по гравии в опасной близости от ограждения, но вернулся на трассу.

33 Физикелла (4-й) после пит-стопа вернулся на трассу впереди дуэта Toyota.

34 Сато обогнал Спида в споре за 18-е место! Трибуны в восторге.

35 Дозаправка и замена шин у Алонсо и Массы. Фернандо остается вторым, Масса продолжает гонку 4-м, позади Баттона.

36 Свернул на пит-лейн и Шуми. Он по-прежнему вне досягаемости для преследователей. Сошел ДиСи – «выпала» 4-я передача.

37 Невероятно! Впервые после Гран При Франции 2000 года на Ferrari Михаэля Шумахера отказал мотор. Нагонявший его Алонсо сбросил скорость, чтобы не развернуться на масле. Испанец стал лидером гонки.

38 Положение на трассе: Фернандо, Масса (-9 с), Рьяккёнен, Физикелла, Баттон, Трулли, Р. Шумахер, Хайдфельд, Кубица.

40 Уэббер, замыкавший первую десятку, вернувшись на трассу после пит-стопа, в последнем повороте забрал слишком широко и разбил Williams об отбойник.

41 Кими Рьяккёнен после пит-стопа откатывается с третьей позиции на 5-ю.

48 Положение в группе лидеров неизменно, а в споре за 6-е место Ральф пробует атаковать Трулли. Плотную борьбу со своим напарником Хайдфельдом за 8-е место ведет и Кубица. Ямамото (шел 17-м и последним) потерял управление в «Ложке», но продолжил гонку. Заехал в боксы и сошел Спид.

53 Благодаря победе Алонсо (первой после июньского ГП Канады) и сходу Шуми шансы испанца завоевать второй подряд титул резко возросли. Масса отыграл у Физикеллы два очка и вернулся на третью строчку в личном зачете, но перевес Renault над Ferrari в Кубке конструкторов перед заключительным этапом составляет 9 очков.



Автором самой зрелищной аварии дня стал Марк Уэббер

Формула 1 прощается с Сузукой. Вернется ли
Большой цирк на трассу у подножия колеса
обозрения – покажет время



Гран При ЯПОНИИ

только фанты

Все о 17-м этапе



Известно ли вам?

В день гонки Сузуку посетили 1500 сотрудников Bridgestone. Третий пилот Spyker MF1 Адриан Сутил лидирует в японском первенстве Ф3. По свидетельству BMW, в повороте 130R перегрузки превышают 6 g. Британский канал ITV ушел на рекламу за две секунды до отказа мотора на машине М. Шумахера

РЕЗУЛЬТАТЫ ГОНКИ

ПОЗИЦИЯ НА ФИНИШЕ	ГМ	П1	ВРЕМЯ
1 Фернандо Алонсо Renault R26 (Michelin)	2	4	1 ч 23:53,413
2 Фелипе Масса Ferrari 248 (Bridgestone)	2	1	+16,151
3 Джанкарло Физикелла Renault R26 (Michelin)	2	7	+23,953
4 Дженсон Баттон Honda RA106 (Michelin)	1	6	+34,101
5 Кими Райккёнен McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	1	9	+43,596
6 Ярно Трулли Toyota TF106 (Bridgestone)	1	5	+46,717
7 Ральф Шумахер Toyota TF106 (Bridgestone)	1	3	+48,869
8 Ник Хайдфельд BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	1	8	+1:16,095
9 Роберт Кубица BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	1	11	+1:16,932
10 Нико Росберг Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	1	12	-1 круг
11 Педро де ла Роса McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	2	14	-1 круг
12 Рубенс Баррикелло Honda RA106 (Michelin)	1	10	-1 круг
13 Роберт Дорнбос Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	1	20	-1 круг
14 Витантонио Лиуцци Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	1	15	-1 круг
15 Такума Сато Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	2	19	-1 круг
16 Тьяго Монтейру MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	1	21	-2 круга
17 Сакон Ямамото Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	1	22	-3 круга
18 СКОТТ СПИД Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	1	17	НФ/рулевое - 48 кругов
НЕ КЛАССИФИЦИРОВАНЫ			
ПРИЧИНА СХОДА			
Марк Уэббер Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	2	13	авария - 39 кругов
Михаэль Шумахер Ferrari 248 (Bridgestone)	2	2	мотор - 36 кругов
Дэвид Култард Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	1	16	КП - 35 кругов
Кристиан Алберс MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	1	18	подвеска - 20 кругов

Примечание: ГМ - какая по счету гонка для мотора; П1 - позиция после 1-го круга

БЫСТРЫЕ КРУГИ

Гонщик	Круг	Время	Отставание
1 Ф. Алонсо	14	1:32,676*	-
2 М. Шумахер	32	1:32,792	+0,116
3 Ф. Масса	37	1:33,296	+0,620
4 К. Райккёнен	24	1:33,344	+0,668
5 Дж. Баттон	35	1:33,451	+0,775
6 Р. Кубица	39	1:33,509	+0,833
7 Дж. Физикелла	13	1:33,564	+0,888
8 Р. Шумахер	2	1:33,607	+0,931
9 Я. Трулли	2	1:33,866	+1,190
10 Р. Баррикелло	40	1:34,071	+1,395
11 П. де ла Роса	22	1:34,120	+1,444
12 В. Лиуцци	22	1:34,131	+1,455
13 Н. Хайдфельд	31	1:34,525	+1,849
14 С. Спид	37	1:34,560	+1,884
15 Н. Росберг	33	1:34,802	+2,126
16 Д. Култард	20	1:35,052	+2,376
17 Т. Сато	26	1:35,082	+2,406
18 М. Уэббер	19	1:35,092	+2,416
19 Р. Дорнбос	37	1:35,099	+2,423
20 Т. Монтейру	27	1:35,260	+2,584
21 С. Ямамото	22	1:35,594	+2,918
22 К. Алберс	19	1:36,036	+3,360

* - средняя скорость 225,572 км/ч

ПИТ-СТОПЫ

Гонщик	Круг	Время	Общ. время
1 Р. Баррикелло	2	24,846	
2 Я. Трулли	12	21,454	
3 Ф. Масса	13	23,037	
4 Р. Шумахер	13	21,262	
5 Дж. Физикелла	14	22,266	
6 Ф. Алонсо	15	22,909	
7 Н. Росберг	15	22,918	
8 Дж. Баттон	16	23,742	
9 М. Шумахер	18	23,656	
10 Н. Хайдфельд	18	22,107	
11 Д. Култард	18	21,636	
12 Р. Кубица	20	22,389	
13 М. Уэббер	20	22,788	
14 П. де ла Роса	20	24,302	
15 В. Лиуцци	20	22,124	
16 С. Ямамото	20	22,236	
17 Р. Дорнбос	21	20,754	
18 К. Райккёнен	22	23,143	
19 Р. Баррикелло (2)	22	22,917	47,803
20 С. Спид	23	21,787	
21 Т. Сато	23	22,203	
22 Т. Монтейру	25	25,497	
23 Я. Трулли (2)	29	23,607	45,061
24 Р. Шумахер (2)	30	23,255	44,517
25 Дж. Физикелла (2)	33	23,008	45,274
26 Н. Росберг (2)	34	24,090	47,008
27 С. Ямамото (2)	33	32,641	54,877
28 Ф. Алонсо (2)	35	21,824	44,733
29 Ф. Масса (2)	35	22,459	45,496
30 Д. Култард (2)	34	23,028	44,664
31 В. Лиуцци (2)	34	22,125	44,249
32 М. Шумахер (2)	36	21,984	45,640
33 С. Ямамото (3)	34	23,513	1:18,390
34 Р. Дорнбос (2)	35	22,775	43,529
35 С. Спид (2)	35	23,101	44,888
36 Н. Хайдфельд (2)	36	21,679	43,788
37 Дж. Баттон (2)	37	21,763	45,505
38 Р. Кубица (2)	37	23,299	45,688
39 М. Уэббер (2)	38	21,990	44,778
40 Т. Сато (2)	38	22,060	44,263
41 Т. Монтейру (2)	39	23,524	49,021
42 П. де ла Роса (2)	40	21,161	45,463
43 К. Райккёнен (2)	41	19,897	43,040
44 Р. Баррикелло (3)	41	21,478	1:09,281

“Когда я увидел впереди дым, то постарался быть крайне осторожным, чтобы не поскользнуться на масле. Но до последнего момента я думал, что горит Spyker”
Фернандо Алонсо



ГОНОЧНЫЕ СОБЫТИЯ

- 1 разворот В. Лиуцци (3-й круг)
- 2 обгон Р. Шумахера Ф. Алонсо (13-й круг)
- 3 авария К. Алберса (20-й круг)
- 4 ошибка С. Спида (29-й круг)
- 5 авария М. Уэббера (40-й круг)



СТАРТОВОЕ ПОЛЕ

1 Ф. Масса 1:29,599
2 М. Шумахер 1:29,711
3 Р. Шумахер 1:29,989
4 Я. Трулли 1:30,039
5 Ф. Алонсо 1:30,371
6 Дж. Физикелла 1:30,599
7 Дж. Баттон 1:30,992
8 Р. Баррикелло 1:31,478
9 Н. Хайдфельд 1:31,513
10 Н. Росберг 1:31,856
11 К. Райккёнен 1:30,827
12 Р. Кубица 1:31,094
13 П. де ла Роса 1:31,254
14 М. Уэббер 1:31,276
15 В. Лиuzzi 1:31,943
16 К. Алберс 1:33,750
17 Д. Култарт 1:32,252
18 Р. Дорнбос 1:32,402
19 С. Спид 1:32,867
20 Т. Сато 1:33,666
21 Т. Монтейру 1:33,709
22 С. Ямамото –

КВАЛИФИКАЦИЯ

ГОНЩИК	ВРЕМЯ-1	П1	ВРЕМЯ-2	П2	ВРЕМЯ-3	П3
1 Ф. Масса	1:30,112	1	1:29,830	2	1:29,599*	1
2 М. Шумахер	1:31,279	8	1:28,954	1	1:29,711	2
3 Р. Шумахер	1:30,595	4	1:30,299	5	1:29,989	3
4 Я. Трулли	1:30,420	2	1:30,204	3	1:30,039	4
5 Ф. Алонсо	1:30,976	6	1:30,357	8	1:30,371	5
6 Дж. Физикелла	1:31,696	11	1:30,306	6	1:30,599	6
7 Дж. Баттон	1:30,847	5	1:30,268	4	1:30,992	7
8 Р. Баррикелло	1:31,972	14	1:30,598	10	1:31,478	8
9 Н. Хайдфельд	1:31,811	13	1:30,470	9	1:31,513	9
10 Н. Росберг	1:30,585	3	1:30,321	7	1:31,856	10
11 К. Райккёнен	1:32,080	15	1:30,827	11		
12 Р. Кубица	1:31,204	7	1:31,094	12		
13 П. де ла Роса	1:31,581	9	1:31,254	13		
14 М. Уэббер	1:31,647	10	1:31,276	14		
15 В. Лиuzzi	1:31,741	12	1:31,943	15		
16 К. Алберс	1:32,221	16	1:33,750	16		
17 Д. Култарт	1:32,252	17				
18 Р. Дорнбос	1:32,402	18				
19 С. Спид	1:32,867	19				
20 Т. Сато	1:33,666	20				
21 Т. Монтейру	1:33,709	21				
22 С. Ямамото	–	22				

* – средняя скорость 233,319 км/ч

ПЯТНИЦА, 1-я ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 Э. Дэвидсон	Honda	1:45,349	198,437 км/ч	18
2 Н. Яни	Toro Rosso	1:46,138	+0,789	21
3 С. Феттель	BMW-Sauber	1:46,585	+1,236	20
4 М. Америкеллер	Red Bull	1:47,162	+1,813	21
5 А. Сутил	MF1 Racing	1:47,773	+2,424	21
6 С. Спид	Toro Rosso	1:47,814	+2,465	7
7 К. Алберс	MF1 Racing	1:47,838	+2,489	6
8 Ф. Монтаньи	Super Aguri	1:47,918	+2,569	13
9 А. Вурц	Williams	1:47,919	+2,570	19
10 Т. Сато	Super Aguri	1:48,042	+2,693	11
11 С. Ямамото	Super Aguri	1:50,479	+5,130	9
12 М. Уэббер	Williams	–	–	1
13 Н. Росберг	Williams	–	–	1
14 К. Райккёнен	McLaren	–	–	1
15 В. Лиuzzi	Toro Rosso	–	–	2
16 Р. Дорнбос	Red Bull	–	–	1
17 Р. Кубица	BMW-Sauber	–	–	1
18 Д. Култарт	Red Bull	–	–	1
19 Ф. Алонсо	Renault	–	–	1
20 Н. Хайдфельд	BMW-Sauber	–	–	1
21 Дж. Физикелла	Renault	–	–	1
22 Т. Монтейру	MF1 Racing	–	–	4
23 П. де ла Роса	McLaren	–	–	1
24 Р. Баррикелло	Honda	–	–	1
25 Я. Трулли	Toyota	–	–	1
26 Р. Шумахер	Toyota	–	–	1
27 Дж. Баттон	Honda	–	–	1
28	–	–	–	–
29	–	–	–	–

ПЯТНИЦА, 2-я ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 Дж. Физикелла	Renault	1:34,337	221,601 км/ч	8
2 Ф. Масса	Ferrari	1:34,408	+0,071	10
3 М. Шумахер	Ferrari	1:34,565	+0,228	10
4 Ф. Алонсо	Renault	1:34,863	+0,526	5
5 Э. Дэвидсон	Honda	1:34,906	+0,569	23
6 С. Феттель	BMW-Sauber	1:34,912	+0,575	30
7 Дж. Баттон	Honda	1:35,002	+0,665	6
8 П. де ла Роса	McLaren	1:35,064	+0,727	6
9 Я. Трулли	Toyota	1:35,343	+1,006	12
10 К. Райккёнен	McLaren	1:35,367	+1,030	5
11 Р. Шумахер	Toyota	1:35,375	+1,038	12
12 М. Америкеллер	Red Bull	1:35,433	+1,096	25
13 Р. Баррикелло	Honda	1:35,528	+1,191	10
14 М. Уэббер	Williams	1:35,866	+1,529	5
15 Н. Росберг	Williams	1:36,176	+1,839	10
16 К. Алберс	MF1 Racing	1:36,180	+1,843	4
17 А. Вурц	Williams	1:36,234	+1,897	25
18 Р. Кубица	BMW-Sauber	1:36,299	+1,962	5
19 Ф. Монтаньи	Super Aguri	1:37,354	+3,017	20
20 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:37,441	+3,104	15
21 С. Спид	Toro Rosso	1:37,501	+3,164	16
22 Д. Култарт	Red Bull	1:37,596	+3,259	6
23 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:37,702	+3,365	9
24 Н. Яни	Toro Rosso	1:37,741	+3,404	26
25 Р. Дорнбос	Red Bull	1:37,788	+3,451	9
26 Т. Сато	Super Aguri	1:38,533	+4,196	18
27 Н. Хайдфельд	BMW-Sauber	1:38,779	+4,442	5
28 С. Ямамото	Super Aguri	1:38,955	+4,618	14
29 А. Сутил	MF1 Racing	1:40,914	+9,577	14



Впервые в 2006-м ни одному из пилотов McLaren не удалось пройти в третью квалификационную сессию

1-я СЕССИЯ

Уже на первых минутах сессии по трибунам Сузуки пронесся вздох разочарования: Сакон Ямамото ошибся в шпильке и при попытке «поймать» машину заглушил мотор. Его напарник Сато на трассе, принадлежащей Honda, героически пытался попасть в топ-16, но выбыл из дальнейшей борьбы вместе с Монтейру, Спидом и – неожиданно – гонщиками Red Bull.

2-я СЕССИЯ

Из спора за поул выбыли оба гонщика McLaren, причем Кими Райккёнена вывихнули из первой десятки уже под клетчатым флагом. Кубица ошибся под мостом и тоже не прошел дальше, зато удалось отличиться Росбергу. У М. Шумахера – абсолютный рекорд трассы (1:28,954).

3-я СЕССИЯ

Гонщики Ferrari по-прежнему едут быстрее всех, но верх во внутрикомандной дуэли взял Масса (1:29,599). Шуми второй, а на последних минутах третьи и четвертое время показали гонщики Toyota. За Renault на этот раз – лишь третий ряд стартового поля.

СУББОТА, ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 М. Шумахер	Ferrari	1:30,653	230,606 км/ч	13
2 Р. Шумахер	Toyota	1:31,863	+1,210	15
3 Дж. Баттон	Honda	1:32,310	+1,657	12
4 Дж. Физикелла	Renault	1:32,527	+1,874	13
5 Ф. Алонсо	Renault	1:32,555	+1,902	14
6 Н. Хайдфельд	BMW-Sauber	1:32,590	+1,937	15
7 Н. Росберг	Williams	1:32,730	+2,077	18
8 К. Райккёнен	McLaren	1:32,730	+2,077	12
9 Р. Кубица	BMW-Sauber	1:32,787	+2,134	17
10 Ф. Масса	Ferrari	1:32,790	+2,137	15
11 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:32,977	+2,324	20
12 П. де ла Роса	McLaren	1:33,163	+2,510	12
13 С. Спид	Toro Rosso	1:33,213	+2,560	20
14 К. Алберс	MF1 Racing	1:33,270	+2,617	23
15 М. Уэббер	Williams	1:33,339	+2,686	17
16 Д. Култарт	Red Bull	1:33,451	+2,798	16
17 Р. Дорнбос	Red Bull	1:33,663	+3,010	12
18 Р. Баррикелло	Honda	1:33,748	+3,095	16
19 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:33,824	+3,171	19
20 Я. Трулли	Toyota	1:34,118	+3,465	15
21 С. Ямамото	Super Aguri	1:34,646	+3,993	10
22 Т. Сато	Super Aguri	1:34,727	+4,074	20



Гран При БРАЗИЛИИ

Чемпионат мира

18-й этап

Интерлагос 22.10.06

РАСХОЖЕВРЕТ

Питер Уиндзор



Последнее шоу Мастера

Алонсо выиграл чемпионат, Масса – гонку, но на трассе бразильского ГП царил один человек: Михаэль Шумахер

В Бразилию, на свою последнюю гонку, Михаэль Шумахер взял всех близких: жену Коринну, отца Рольфа, Балбира Сингха – бывшего массажиста и тренера, Вилли Вебера, парочку старых друзей еще со времен картинга (Петера Кайзера и Херриберта Фрингелинга), своего приятеля Мика Дуэна и несколько новых знакомых из Норвегии, где у него второй дом.

Они остановились в отеле «Гранд Хай-атт», по кишащей машинами Авенида Интерлагос попадали на автодром и в основном прятались в глубине гаражей, играя в триктрак.

Ferrari – команда, сплоченная вокруг Михаэля, работающая как часы, хотела одного: чтобы ее оставили в покое. Это читалось в глазах Криса Дайера, Найджела



Масса первым вошел в 1-й поворот, а Шуми нырнул на внутреннюю траекторию в отчаянной попытке отыграть несколько позиций

Степни, Альдо Косты, инженеров и мотористов. Увы, это уже суровая реальность: неизбежно наступит понедельник, процедура дотошных проверок в аэропорту будет, как всегда, неприятной, а ваше место

обязательно окажется в самом плохом отсеке самолета. И в этой реальности в Ferrari уже не будет Михаэля Шумахера.

Но сам он как будто не переживал, его в очередной раз везли к Интерлагосу, мимо памятника Жозе Карлушу Пасу, через туннель под трибуной Shell к самому турникету, ведущему в паддок. Турникет, сработав, тилибомкнул, и вот Шуми вновь почти бегом продирался сквозь общее столпотворение...

Его чемпионат, конечно, закончился в Японии, когда в двигателе Ferrari V8 приказал долго жить один из клапанов. Было ли это следствием китайской гонки, где мотор приходилось раскручивать до предела? Или всему виной сумасшедшие боковые перегрузки, которые двигатель

ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

1

ГП БРАЗИЛИИ, 47-й КРУГ

ТАКУ – В ДЕСЯТКЕ!

В протоколе лучших кругов Такума Сато занял 9-ю строчку, что стало итогом его великолепной гонки за рулем Super Aguri: он финишировал 10-м. «Абсолютно фантастический результат! – радовался Сато. – Команда вновь отлично поработала. Меня все устраивало в машине. На первом круге я входил в повороты бок о бок с другими машинами и обогнал Red Bull и Spyker. Мы были по-настоящему быстры и оказались впереди обеих машин Toro Rosso, и всю дорогу я мог сражаться – и мне это понравилось. Спасибо команде! Сезон был долгий и трудный, но такой результат обнадеживает!»

Сато финишировал на отличном 10-м месте, опередив Red Bull, Toro Rosso и Spyker



испытал на том рекордном круге во второй квалификационной сессии в Японии? Наверное, он никогда этого не узнает. Но уже ничего нельзя было исправить. Игра закончена.

На тестах в Испании на следующей неделе он выглядел отлично, как всегда. Его Ferrari 248 вела себя идеально, просто образцово. А сам он уже настраивался на Бразилию, где надо было бороться за Кубок конструкторов и провести последний Гран При в его жизни.

Было такое ощущение, что выйти из игры он решил уже давно. Ему все еще нравилось гоняться, ему была дорога эта команда, но в ходе всего сезона он лелеял мысль о том моменте, когда придет пора подвести черту и остановиться. И этот момент неумолимо приближался. Он смотрел в глаза этой неизбежности и продолжал выкладываться на 100 процентов. И так до самого финала.

Сначала казалось, что это будет обычный уикенд в стиле Михаэля. В пятницу на первой тренировке он по большей части выжидал, пока молодежь «подметет» трассу. Потом выехал на пару кругов: лучшее время.

“В 6-м повороте
Михаэль показал
подлинный образец
гонщицкого искусства”



Баттон, набиравший очки в 7 последних гонках, и закончил сезон на подиуме

Днем он покатался еще немного, проверив шины, запоминая кочки. 6-й в абсолютном и 3-й среди призовых гонщиков. Быстрее него был Трулли (но он ездил на более мягком Bridgestone), а вот Дженсон на Honda мог представлять угрозу. Лучшая из Renault на самом жестком Michelin была в районе 10-го места. Потом на брифинге гонщиков Чарли Уайтинг сказал о Михаэле несколько теплых слов. «Речь толкни!» – загомонили остальные, но Михаэль смущенно отказался. В общем, день прошел неплохо.

В субботу небо прояснилось, и началась обычная рутина. Поболтал с Россом Бронном, посмотрел, какие результаты у соперников. Подождал, пока на трассу выйдет кто-то из быстрых гонщиков. Ага, Педро де ла Роса и следом Кими... На часах 11.20.

Шуми обошел Физикеллу, и лишь пропоротая шина не позволила ему догнать Алонсо





Когда Шуми пробивался на 4-е место, по дороге он обогнал и своего бывшего напарника Рубенса Баррикелло

В гараже подошел к стойке с двумя его новыми шлемами Schubert (к этой гонке на них появился список всех его побед, числом 91). Выбрал нижний и повернулся лицом к гаражу, укрываясь от вспышек фотографов. Надел наушники, подшлемник, систему HANS, шлем. Залез в машину, при-

“Михаэль еще надеялся на чудо, но его боги, похоже, тоже собрались на пенсию”



Кими долго отбивал атаки Михаэля, но в своей последней гонке семикратный чемпион был неустойчивым

**ГП БРАЗИЛИИ,
ПОСЛЕ ФИНИША**

МАССА – ГЕРОЙ БРАЗИЛИИ!

Мечта Фелипе Массы сбылась, и он стал первым бразильцем, выигравшим домашний ГП после победы Айртона Сенны 1993 года. Сразу после финиша во втором повороте к нему подбежал фанат и сунул флаг Бразилии. «Это была одна из самых легких моих гонок, – сказал Масса. – Я орал, вспоминая все мои прежние непростые времена. Мы ведь запоминаем только хорошее, но и трудности тоже много значат. А еще я вспомнил, как Айртон Сенна подхватил флаг Бразилии, когда выиграл в Монако, и я хотел сделать то же самое. Я думал – этот парень в мою машину залезет! Но флаг мне был очень нужен. Непередаваемые ощущения!»

Масса салютовал бразильским флагом, как в свое время Айртон Сенна



стегнулся. Какое-то время подождал, следя за результатами остальных, потом с шин были сдернуты грелки... На часах 11.27. Он выехал и пролетел два быстрых круга. Лучшее время.

На дальней части трассы Михаэль показал подлинный образец гонщицкого искусства, на входе в 6-й поворот загрузив Ferrari, с поистине идеальной точностью выставив ее на сужающейся кочковатой полосе трассы, требующей пятой-четвертой передачи и исключительно тонкой работы рулем и дросселем. За последние пару дней, общаясь с многими гонщиками, я просил их как-то охарактеризовать стиль Михаэля в сравнении с их собственной манерой езды. И оказалось, что ни один из этих самовлюбленных кретинов не готов признать, что Михаэль – лучше их всех. И уже в который раз за последние десять лет я подумал, что им бы следовало всерьез у него поучиться – например, хотя бы понаблюдать за ним в 6-м повороте Интерлагоса. А они вместо этого, уставившись в телеметрию, начинают говорить о недостаточной поворачиваемости. Или об избыточной. Или о каких-то других вещах, мешающих им одолеть Шумахера.

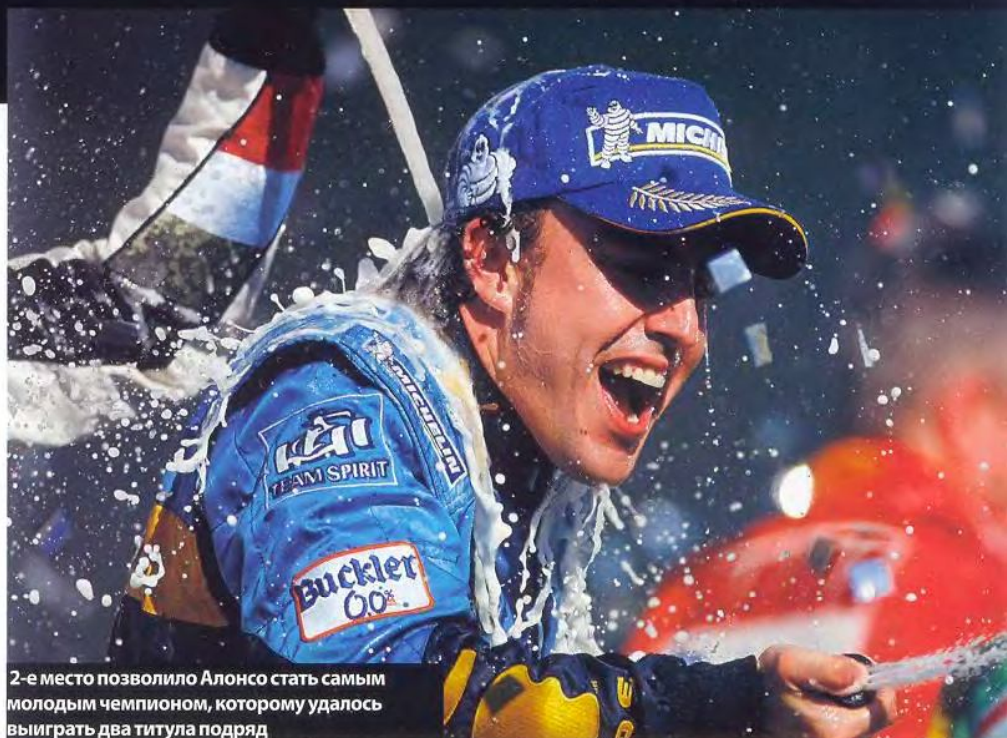
В гараже он вылез из машины, снял шлем, надел бейсболку. Поговорил с Крисом Дайером и мотористами. Тем временем Фелипе показал лучший результат. Давай-давай! Пусть знают: он еще и поул возьмет. То-то Рубенс обзавидует!

Михаэль, несмотря на то что на выходе из 12-го поворота (медленный, архиважный левый, идущий в горку, за которым следует стартовая прямая) колеса пробуксовали по

причине изношенных уже шин, показал 2-е время.

Первые два сессии квалификации прошли без сюрпризов, если, конечно, вас не удивил его результат: 1 мин. 10,313 с. Этот блестящий, безукоризненный круг был на 0,3 быстрее, чем время полу-позиции Рубенса Баррикелло в 2004 году, которую тот взял на Ferrari с 900-сильным V10; был на 0,3 с лучше, чем время напарника, и на целых 0,8 с лучше, чем результат самого быстрого из соперников (Фернандо Алонсо). Если вы вспомните, что Интерлагос – самая короткая трасса чемпионата, то поймете, что наш ветеран-оставник в свой предпоследний день в Ф1 ездил просто великолепно. Этот круг с легкими баками и на новых шинах был показан точно в 14.30:30. Начались главные события уикенда, за которыми стоило следить, чтобы запомнить на всю жизнь.

А потом все поменялось. Боги, которые так долго хранили Михаэля, решили, что он ведь возьмет да и опять выиграет, несмотря



2-е место позволило Алонсо стать самым молодым чемпионом, которому удалось выиграть два титула подряд

“Скорость Шуми была умопомрачительной даже с полными баками”

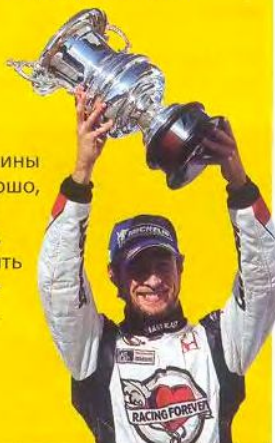
ВЗГЛЯД С ОБОЧИНЫ

3

ГП БРАЗИЛИИ, 71-й КРУГ

НА ВЫСОКОЙ НОТЕ

В последних 6 гонках Дженсон Баттон набрал больше всех очков и мощно завершил сезон, пробившись с 14-го места на старте на 3-е на финише. «Сезон состоит из 18 гонок, – сказал Баттон, – и приятно завершить его на высокой ноте: наши результаты все время росли. А гонка доставила мне массу удовольствия. В квалификации у меня были проблемы с тракшн-контролем, но команде удалось с ними разобраться. И машина, и шины работали хорошо, наша тактика была удачной, и я мог обгонять на трассе, а не во время пит-стопов. Все здорово!»



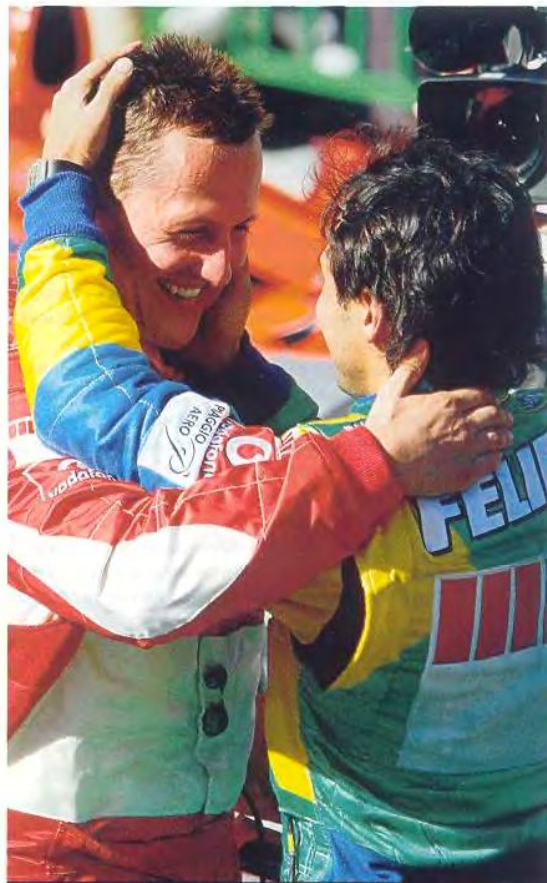
Гонка Баттону понравилась: он пробился на подиум, хотя стартовал 14-м

на отказ мотора в Сузукэ, и тогда все пойдет не по сценарию. И они снова решили вмешаться: произойти могло все что угодно, но на сей раз отказал топливный насос. Вы еще помните, что это такое? Последний раз мы слышали о них во времена моторов Cosworth DFV. В компьютерную эру ни у кого не бывает проблем с топливными насосами.

И все же они тоже могут ломаться, как и любой узел. В конце 2-й квалификационной сессии Ferrari под номером 5 вела себя идеально. Но в самом начале 3-й забарахлила, и с этим уже ничего нельзя было поделать. Михаэль вернулся в боксы и какое-то время еще сидел в машине, надеясь на чудо, но вскоре понял: его боги тоже собрались на пенсию. Они славно поработали все эти годы, а теперь умыли руки.

Так оно и было. После отличного старта он в 3-м повороте проскочил по внутреннему радиусу мимо обеих BMW, а затем догнал Renault Физикеллы. Вильнул влево, вправо, а потом вдруг случилось неотвратимое: правая торцевая пластина заднего крыла Renault чиркнула по задней левой шине Ferrari... Все кончено... Но Михаэль – это Михаэль. Отыграв круг, он снова догнал Физи, потом заставил его ошибиться, потом блестяще обошел Кими по внутренней бровке – обгон года! – потом выдал самый быстрый круг гонки... Успокоил машину, взбрыкнувшую в медленных поворотах, как обычно откорректировав режим работы дифференциала и изменив баланс тормозов, – и вот под занавес он уже в пяти секундах позади Фернандо! Финишировал 4-м, впереди таких ребят, как Физи и Кими. Задача перед ним стояла сложнейшая, но всю гонку он атаковал. Его скорость с полными баками после пит-стопов была умопомрачительной.

В общем, проводы прошли с музыкой. Гонку выиграл напарник, Фелипе Масса, и Михаэль в закрытом парке выглядел абсолютно счастливым. Собственно, чего



Михаэль не смог победить, но праздновал победу Ferrari

ему печалиться? Ведь в Бразилии победила его команда, с которой он завоевал пять чемпионских титулов вдобавок к первым двум, добытым еще вместе с Benetton. Если бы не отказ мотора, «разворот» в Монако или пропущенные тесты накануне Мельбурна, он мог бы выиграть и в восьмой раз. **FO**



1 Фелипе Масса отлично стартовал с поула и в первый поворот вошел лидером, без труда оставив позади Кими Райккёнена. Фернандо Алонсо предпочел не рисковать и не стал атаковать Ярно Трулли на первых метрах дистанции. Осторожно начал гонку и Михаэль Шумахер. Тем не менее в четвертом повороте он разом выиграл две позиции, опередив обоих гонщиков BMW-Sauber. В первом повороте обошлось без происшествий, а вот в четвертом «встретились» напарники по Williams: Нико Росберг ударил сзади Марка Уэббера, снес ему заднее крыло, а сам лишился переднего. Возвращаясь в боксы, Нико не удержался на асфальте в 14-м повороте, вылетел в ограждения и полностью разбил машину.

2 На трассу вышел сейфти-кар, чтобы дать возможность убрать обломки Williams, но Физикелла и М. Шумахер успели пройти Рубенса Баррикелло. Положение в гонке: Масса, Райккёнен, Трулли, Алонсо, Физико, Шуми, Рубенс, Ральф Шумахер, Кубица, Баттон, де ла Роса, Хайдфельд, Лиuzzi, Спид, Сато, Култард, Алберс, Ямамото, Дорнбос, Монтейру. Уэббер сошел в боксах.

7 С рестарта Масса легко ушел от Райккёнена, за один круг создав отрыв в 2,7 с. Баттон одним махом обошел Кубицу и Ральфа Шумахера.

8 Михаэль Шумахер плотно наехал на Джанкарло Физикеллу, но итальянец надежно прикрывает своего напарника, уверенно отбивая атаки Шуми.

9 Михаэль вновь атакует Физико на входе в первый поворот – на этот раз успешно. Но в момент обгона Физикелла чиркнул передним крылом по заднему колесу Ferrari – и пробил его. Во втором повороте алый «жеребец» едва не сбросил Шуми, но он сохранил контроль над машиной и повел ее в боксы, теряя позицию за позицию. На трассу вернулся последним – в сотне метров перед лидирующим с отрывом в 5,5 с Массой. Между тем в боксы прибыл и Ральф Шумахер – он выбывает из гонки из-за неисправности подвески.

10 Следом за Ральфом на пит-лейне появляется и его напарник Ярно Трулли – и также покидает кокпит. Для Toyota гонка закончена!

14 Еще один сход: Дэвид Култард (шел 14-м) потерял скорость и медленно возвращается в боксы.

16 Масса лидирует с преимуществом в 9,8 с перед Кими Райккёненом, которому явно не по силам держать темп, заданный бразильцем. В 1,5 с позади Кими, явно не пытаясь его атаковать, идет Алонсо, которому достаточно завершить эту гонку в призовой группе (на какой позиции, неважно), чтобы завоевать второй титул. М. Шумахер отстает от лидера почти на круг и пока занимает лишь 17-ю позицию.

20 Масса увеличивает темп (последний круг он прошел за 1:13,288), и его отрыв составляет уже 10,6 с.

21 Кими (2-й), Физико (4-й) и Баррикелло (6-й) проводят пит-стопы, после которых откатываются на 7-ю, 8-ю и 9-ю позиции соответственно.

24 Масса разменял рубеж 1:13 (последний круг – 1:12,877) – и тоже отправился на доза-



Увлечшись борьбой между собой, гонщики BMW Sauber пропустили Михаэля уже на первом круге

правку. Лидерство подхватил Алонсо, вторым с отставанием в 10,8 с идет Баттон.

25 Короткий пит-стоп позволил Баттону вернуться в гонку на 7-й позиции – и опередить Физикеллу.

26 Алонсо за счет быстрой дозаправки обходит Ряйккёнена. Испанец идет пятым, но перед ним Кубица, де ла Роса и Хайдфельд, у которых пит-стопы еще впереди. Гонку вновь (с комфортным отрывом) ведет Масса.

28 После пит-стопов Кубицы и Хайдфельда Алонсо поднялся на третье место и нагоняет де ла Росу, который идет медленнее лидеров и явно рассчитывает провести гонку с одной дозаправкой.

29 Темп McLaren заметно ниже, чем у соперников, доказательством чему стал уверенный обгон Кими Ряйккёнена в первом повороте Дженсоном Баттоном.

30 Хайдфельд обошел Тонио Лиuzzi, слегка напоядав ему сзади.

32 М. Шумахер обогнал Роберта Дорнбоса и идет 12-м.

33 Масса лидирует с отрывом в 21,6 с. Де ла Роса, занимающий вторую позицию, собрал позади себя группу более быстрых гонщиков – Алонсо, Баттона и Ряйккёнена. Они вынуждены идти по трассе на 1,5 секунды медленнее, чем Масса – и прорывающийся вперед М. Шумахер.

35 Де ла Роса наконец-то сворачивает в боксы, и Алонсо может прибавить скорость. Первая восьмерка: Масса, Алонсо (-24,5 с), Баттон, Ряйккёнен, Физикелла, Баррикелло, Кубица и... Шуми!

38 Шумахер идет по трассе в ураганном темпе (последний круг – 1:12,438), стремясь отыграть огромное отставание от лидеров. Массе он уступает 40 с, Алонсо – около 17 с.

39 Тяго Монтейру последним проводит свой пит-стоп (его единственный в этой гонке).

40 Шуми догнал Кубицу и атакует его в первом повороте. Обгон вроде бы удался, но чуть позже Михаэль допустил ошибку, потерял темп – и поляк вернул себе утраченную было позицию.

41 Шумахер снова атакует Кубицу – и на этот раз не оставляет ему никаких шансов.

42 Удивительное дело: самый высокий темп на этом круге показал гонщик Super Aguri Такума Сато (он идет 10-м) – 1:13,779, что на 0,2 с быстрее, чем у Массы.

46 М. Шумахер практически догнал Рубенса Баррикелло (6-й), но атаковать бывшего напарника не успел – Рубен отправился на свой второй пит-стоп.



Михаэлю потребовалось 54 круга, чтобы нагнать и вновь обогнать Физикеллу после прокола в дебюте Гран При

47 Шумахер тоже проводит дозаправку – последнюю в его карьере в Ф1.

49 Едва вернувшись на трассу, Шуми взвинтил темп до предела (1:12,385). Между тем пит-стоп проводят Физикелла и Кубица, а кругом позже – Баттон.

51 Кими Ряйккёнен проводит дозаправку, а Шумахер атакует и проходит Баррикелло. Шуми теперь идет шестым.

52 Масса лидирует с таким отрывом, что даже после пит-стопа остается впереди Алонсо, причем с приличным запасом.

54 Алонсо тоже намного опережает ближайшего из преследователей – и остается вторым после своего пит-стопа. Теперь, когда все лидеры в последний раз побывали в боксах, положение в гонке таково: Масса, Алонсо (-26,7 с), Баттон, Ряйккёнен, Физикелла, Шуми, Баррикелло, де ла Роса, Кубица, Сато.

60 Шумахер на протяжении нескольких кругов пытается обойти Физико, но итальянец успешно отбивает все его атаки.

63 В конце стартовой прямой Шуми в очередной раз «показал» себя в зеркалах Физикелле – и тот неожиданно ошибся, проскочив точку торможения и открыв Михаэлю поворот. Шумахер вышел на пятую позицию. Его следующий соперник – Кими.

64 Авария в конце стартовой прямой. На торможении сорвало с траектории и бросило на ограждения BMW-Sauber Ника Хайдфельда. Между тем Шуми висит на хвосте у Ряйккёнена.

69 Нервы у Кими явно крепче, чем у Физико, но Шумахер переиграл и его. На подходе к первому повороту Кими сместился влево, чтобы перекрыть траекторию, но в последний момент принял правее, чтобы войти в вираж по более удобной траектории. Михаэлю только этого и надо было. Он ушел еще левее, буквально к самой стенке, ограждающей трассу в этом месте, и вышел вперед.

70 За два круга до финиша Шуми показал лучшее время круга в гонке – 1:12,162, но догнать и обойти Дженсона Баттона в борьбе за место на подиуме он уже явно не успевал.

71 Фелипе Масса одержал вторую победу в своей карьере – и первую для бразильца в домашней гонке со времен Айртона Сенны. Фернандо Алонсо финишировал вторым, став самым молодым двукратным чемпионом мира в истории Формулы 1. Третьим на подиум поднялся Дженсон Баттон, а Михаэль Шумахер закончил последнюю в своей карьере гонку четвертым. Такума Сато впервые вывел Super Aguri в первую десятку.



Невеселая концовка сезона-2006: Нико Росберг не завершил даже первый круг финальной гонки

Гран При БРАЗИЛИИ

только фанты

Все о 18-м этапе



Известно ли вам?

В знак уважения к фанатам Алонсо гонку транслировали в прямом эфире на стадионе имени Сантьяго Бернабеу перед матчем мадридского «Реала» против «Барселоны». Дженсон Баттон вышел на старт в шлеме, на котором расписались все его механики

РЕЗУЛЬТАТЫ ГОНКИ

ПОЗИЦИЯ НА ФИНИШЕ	ГМ	П1	ВРЕМЯ
1 Фелипе Масса Ferrari 248 (Bridgestone)	1	1	1 ч 31:53,751
2 Фернандо Алонсо Renault R26 (Michelin)	1	4	+18,658
3 Дженсон Баттон Honda RA106 (Michelin)	2	10	+19,394
4 Михаэль Шумахер Ferrari 248 (Bridgestone)	1	7	+24,094
5 Кими Райккёнен McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	2	2	+28,503
6 Джанкарло Физикелла Renault R26 (Michelin)	1	6	+30,287
7 Рубенс Баррикелло Honda RA106 (Michelin)	2	5	+40,294
8 Педро де ла Роса McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	1	11	+52,068
9 Роберт Кубица BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	2	9	+1:07,642
10 Такума Сато Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	1	15	-1 круг
11 Скотт Спид Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	1	14	-1 круг
12 Роберт Дорнбос Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	1	19	-1 круг
13 Витантонио Лиуцци Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	2	13	-1 круг
14 Кристиан Алберс MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	2	17	-1 круг
15 Тьяго Монтейру MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	2	20	-2 круга
16 Сакон Ямамото Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	2	18	-2 круга
17 Ник Хайдфельд BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	2	12	НФ/авария – 63 круга
НЕ КЛАССИФИЦИРОВАНЫ ПРИЧИНА СХОДА			
Дэвид Култард Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	1	16	подвеска – 14 кругов
Ярно Трулли Toyota TF106 (Bridgestone)	2	3	подвеска – 10 кругов
Ральф Шумахер Toyota TF106 (Bridgestone)	2	8	мотор – 9 кругов
Марк Уэббер Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	1	21	авария – 1 круг
Нико Росберг Williams-Cosworth FW28 (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	70	1:12,162*	–
2 Ф. Масса	23	1:12,877	+0,715
3 Ф. Алонсо	70	1:12,961	+0,799
4 Дж. Баттон	71	1:13,053	+0,891
5 Дж. Физикелла	70	1:13,121	+0,959
6 К. Райккёнен	58	1:13,281	+1,119
7 С. Ямамото	67	1:13,379	+1,217
8 Р. Баррикелло	48	1:13,391	+1,229
9 Т. Сато	47	1:13,401	+1,239
10 В. Лиуцци	69	1:13,687	+1,525
11 Р. Дорнбос	62	1:13,700	+1,538
12 П. де ла Роса	63	1:13,817	+1,655
13 С. Спид	69	1:13,862	+1,700
14 Р. Кубица	25	1:14,117	+1,955
15 Н. Хайдфельд	18	1:14,163	+2,001
16 Т. Монтейру	38	1:14,410	+2,248
17 К. Алберс	61	1:14,591	+2,429
18 Я. Трулли	9	1:14,882	+2,720
19 Д. Култард	12	1:16,045	+3,883
20 Р. Шумахер	8	1:16,835	+4,673

* – средняя скорость 214,966 км/ч

ПИТ-СТОПЫ

Гонщик	Круг	Время	Общ. время
1 М. Шумахер	9	29,476	
2 К. Райккёнен	21	25,482	
3 Дж. Физикелла	21	26,612	
4 Р. Баррикелло	21	25,601	
5 Ф. Масса	24	25,916	
6 Дж. Баттон	25	24,903	
7 Ф. Алонсо	26	25,969	
8 К. Алберс	26	24,995	
9 Р. Кубица	27	25,746	
10 С. Ямамото	27	24,638	
11 Н. Хайдфельд	28	23,763	
12 Т. Сато	28	24,116	
13 В. Лиуцци	32	26,744	
14 С. Спид	33	24,507	
15 П. де ла Роса	35	27,841	
16 Р. Дорнбос	35	25,160	
17 Н. Хайдфельд (2)	38	27,887	51,650
18 Т. Монтейру	39	27,683	
19 Р. Баррикелло (2)	46	25,514	51,115
20 С. Ямамото (2)	46	25,361	50,999
21 М. Шумахер (2)	47	24,624	54,100
22 Т. Сато (2)	48	24,866	48,982
23 К. Алберс (2)	48	26,239	51,234
24 Дж. Физикелла (2)	49	23,891	50,503
25 Р. Кубица (2)	49	24,582	50,328
26 Дж. Баттон (2)	50	24,432	49,335
27 К. Райккёнен (2)	51	23,872	49,354
28 Ф. Масса (2)	52	24,395	50,311
29 В. Лиуцци (2)	53	24,432	51,776
30 Ф. Алонсо (2)	54	24,101	50,070
31 С. Спид (2)	54	23,832	48,339
32 Р. Дорнбос (2)	59	23,266	48,426
33 С. Ямамото (3)	63	22,886	1:13,885

“Перед четвертым поворотом я затормозил позднее, чем обычно...”

Марк Уэббер

“...мне кажется, что Марк нажал на педаль слишком рано”

Нико Росберг



© 2006 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

ИНТЕРЛАГОС
Длина круга 4,309 км

ГОНОЧНЫЕ СОБЫТИЯ

- 1 столкновение М. Уэббера и Н. Росберга (1-й круг)
- 2 обгон Р. Дорнбоса М. Шумахером (32-й круг)
- 3 обгон Р. Кубицы М. Шумахером (41-й круг)
- 4 ошибка К. Алберса (59-й круг)
- 5 авария Н. Хайдфельда (64-й круг)



Свой второй титул Фернандо завоевал 22 октября – в тот же день что и Михаэль Шумахер, но с разницей в 11 лет

СТАРТОВОЕ ПОЛЕ

1 Ф. Масса 1:10,680
2 К. Райккёнен 1:11,299
3 Я. Трулли 1:11,328
4 Ф. Алонсо 1:11,567
5 Р. Баррикелло 1:11,619
6 Дж. Физикелла 1:11,629
7 Р. Шумахер 1:11,695
8 Н. Хайдфельд 1:11,882
9 Р. Кубица 1:12,131
10 М. Шумахер –
11 М. Уэббер 1:11,650
12 П. де ла Роса 1:11,658
13 Н. Росберг 1:11,679
14 Дж. Баттон 1:11,742
15 В. Лиuzzi 1:12,861
16 С. Спид 1:12,856
17 К. Алберс 1:13,138
18 Д. Култарт 1:13,249
19 Т. Сато 1:13,269
20 С. Ямамото 1:13,357
21 Т. Монтейру –
22 Р. Дорнбос 1:12,591*

* – штраф за замену мотора

КВАЛИФИКАЦИЯ

ГОНЩИК	ВРЕМЯ-1	П1	ВРЕМЯ-2	П2	ВРЕМЯ-3	П3
1 Ф. Масса	1:10,643	1	1:10,775	2	1:10,680*	1
2 К. Райккёнен	1:12,035	10	1:11,386	5	1:11,299	2
3 Я. Трулли	1:11,885	6	1:11,343	4	1:11,328	3
4 Ф. Алонсо	1:11,791	4	1:11,148	3	1:11,567	4
5 Р. Баррикелло	1:12,017	9	1:11,578	8	1:11,619	5
6 Дж. Физикелла	1:12,042	12	1:11,461	6	1:11,629	6
7 Р. Шумахер	1:11,713	3	1:11,550	7	1:11,695	7
8 Н. Хайдфельд	1:12,307	14	1:11,648	10	1:11,882	8
9 Р. Кубица	1:12,040	11	1:11,589	9	1:12,131	9
10 М. Шумахер	1:11,565	2	1:10,313	1	–	10
11 М. Уэббер	1:11,973	7	1:11,650	11	–	–
12 П. де ла Роса	1:11,825	5	1:11,658	12	–	–
13 Н. Росберг	1:11,974	8	1:11,679	13	–	–
14 Дж. Баттон	1:12,087	13	1:11,742	14	–	–
15 Р. Дорнбос	1:12,530	15	1:12,591	15	–	–
16 В. Лиuzzi	1:12,855	16	1:12,861	16	–	–
17 С. Спид	1:12,856	17	–	–	–	–
18 К. Алберс	1:13,138	18	–	–	–	–
19 Д. Култарт	1:13,249	19	–	–	–	–
20 Т. Сато	1:13,269	20	–	–	–	–
21 С. Ямамото	1:13,357	21	–	–	–	–
22 Т. Монтейру	–	22	–	–	–	–

* – средняя скорость 219,473 км/ч

ПЯТНИЦА, 1-я ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 К. Райккёнен	McLaren	1:13,764	210,297 км/ч	5
2 Э. Дэвидсон	Honda	1:13,902	+0,138	32
3 А. Вурц	Williams	1:13,922	+0,158	25
4 С. Феттель	BMW Sauber	1:14,204	+0,440	29
5 П. де ла Роса	McLaren	1:14,237	+0,473	5
6 Дж. Баттон	Honda	1:14,487	+0,723	4
7 Я. Трулли	Toyota	1:14,888	+1,124	8
8 Н. Яни	Toro Rosso	1:15,159	+1,395	25
9 Р. Баррикелло	Honda	1:15,661	+1,897	6
10 М. Америкмюллер	Red Bull	1:15,711	+1,947	22
11 Р. Шумахер	Toyota	1:16,168	+2,404	6
12 Т. Сато	Super Aguri	1:16,534	+2,770	16
13 Э. Визо	MF1 Racing	1:16,737	+2,973	32
14 С. Спид	Toro Rosso	1:17,047	+3,283	14
15 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:17,311	+3,547	8
16 С. Ямамото	Super Aguri	1:17,388	+3,624	14
17 Ф. Монтаньи	Super Aguri	1:17,744	+3,980	6
18 Н. Хайдфельд	BMW Sauber	–	–	1
19 Р. Кубица	BMW Sauber	–	–	1
20 К. Алберс	MF1 Racing	–	–	1
21 Т. Монтейру	MF1 Racing	–	–	1
22 Д. Култарт	Red Bull	–	–	1
23 Р. Дорнбос	Red Bull	–	–	1
24 Дж. Физикелла	Renault	–	–	1
25 Ф. Алонсо	Renault	–	–	1
26 –	–	–	–	–
27 –	–	–	–	–
28 –	–	–	–	–
29 –	–	–	–	–

ПЯТНИЦА, 2-я ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 А. Вурц	Williams	1:12,547	213,825 км/ч	33
2 Э. Дэвидсон	Honda	1:12,653	+0,106	37
3 С. Феттель	BMW Sauber	1:12,870	+0,323	33
4 Я. Трулли	Toyota	1:13,483	+0,936	21
5 Дж. Баттон	Honda	1:13,485	+0,938	13
6 М. Шумахер	Ferrari	1:13,713	+1,166	15
7 Р. Шумахер	Toyota	1:13,765	+1,218	22
8 Ф. Монтаньи	Super Aguri	1:13,792	+1,245	20
9 К. Райккёнен	McLaren	1:13,803	+1,256	8
10 Ф. Алонсо	Renault	1:13,820	+1,273	16
11 П. де ла Роса	McLaren	1:13,926	+1,379	16
12 Дж. Физикелла	Renault	1:14,053	+1,506	17
13 Р. Баррикелло	Honda	1:14,434	+1,887	17
14 М. Америкмюллер	Red Bull	1:14,436	+1,889	31
15 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:14,468	+1,921	18
16 Р. Кубица	BMW Sauber	1:14,510	+1,963	15
17 Ф. Масса	Ferrari	1:14,561	+2,014	15
18 Н. Хайдфельд	BMW Sauber	1:14,793	+2,246	13
19 М. Уэббер	Williams	1:14,839	+2,291	15
20 Э. Визо	MF1 Racing	1:14,972	+2,425	26
21 Т. Сато	Super Aguri	1:15,023	+2,476	27
22 К. Алберс	MF1 Racing	1:15,086	+2,539	21
23 Н. Росберг	Williams	1:15,124	+2,577	14
24 Д. Култарт	Red Bull	1:15,214	+2,667	21
25 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:15,737	+3,190	22
26 С. Спид	Toro Rosso	1:15,855	+3,308	28
27 Н. Яни	Toro Rosso	1:15,868	+3,321	22
28 Р. Дорнбос	Red Bull	1:16,251	+3,704	8
29 С. Ямамото	Super Aguri	1:18,321	+5,774	9



На бразильской трассе Такума Сато уступил обладателю поула 2,6 с. Это лучший результат для Super Aguri в сезоне '06

1-я СЕССИЯ

После дождливой пятницы в субботу было сухо, но многие жаловались на недостаток сцепления шин с трассой. Тяго Монтейру допустил редкую для него ошибку и вылетел с трассы в 7-м повороте. Двигатель заглох, и португалец остался за бортом квалификации. Не вышел в следующий тур и Култарт, а Тонио Лиuzzi в самый последний момент опередил своего напарника Скотта Спида буквально на одну тысячную (!) секунды.

2-я СЕССИЯ

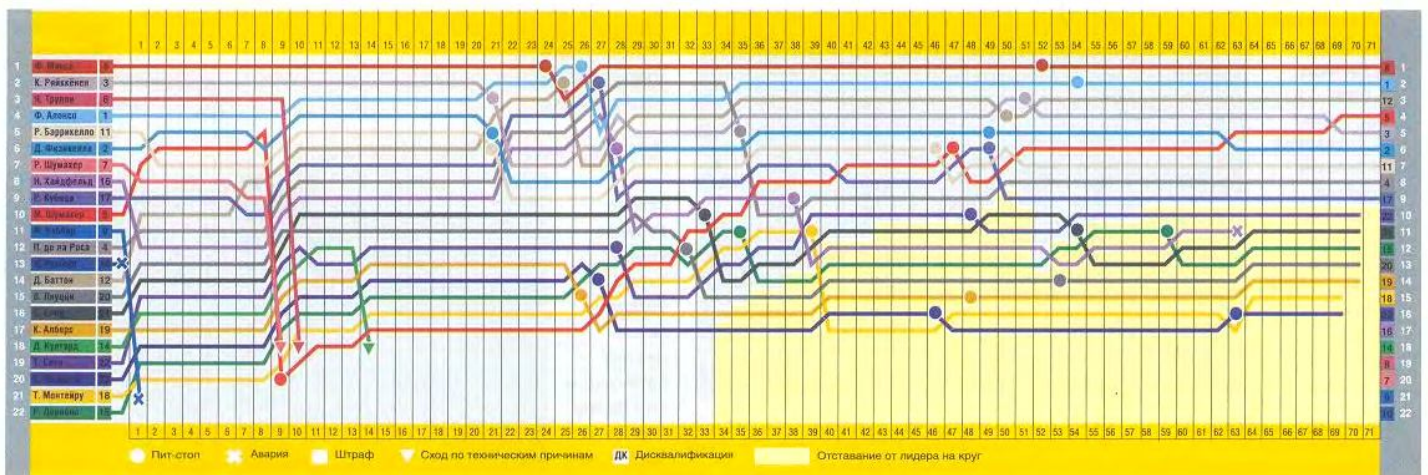
Масса и Шуми отправились на трассу в числе первых и с ходу показали отличные результаты. Алонсо и Физикелла на несколько минут отложили свои попытки, но тоже выполнили их неплохо. Среди тех, кто не попал в первую десятку, гонщики Williams, де ла Роса и Баттон.

3-я СЕССИЯ

И на последнюю попытку (и на этапе, и в карьере) Шуми выехал первым, но уже на выходе из 3-го поворота потерял скорость и медленно вернулся в боксы. Отказ бензонасоса – и Михаэль остался лишь 10-м. Поул завоевал его напарник Фелипе Масса.

СУББОТА, ТРЕНИРОВКА

Гонщик	Команда	Время	Скорость/отставание	Кругов
1 Ф. Масса	Ferrari	1:11,443	217,129 км/ч	17
2 М. Шумахер	Ferrari	1:11,613	+0,188	15
3 Дж. Баттон	Honda	1:12,306	+0,863	15
4 Р. Кубица	BMW Sauber	1:12,535	+1,092	20
5 Дж. Физикелла	Renault	1:12,567	+1,124	15
6 Р. Баррикелло	Honda	1:12,697	+1,254	18
7 Ф. Алонсо	Renault	1:12,721	+1,278	14
8 К. Райккёнен	McLaren	1:12,723	+1,280	12
9 П. де ла Роса	McLaren	1:12,780	+1,337	15
10 Н. Хайдфельд	BMW Sauber	1:13,037	+1,594	15
11 М. Уэббер	Williams	1:13,205	+1,762	16
12 Н. Росберг	Williams	1:13,380	+1,937	13
13 С. Спид	Toro Rosso	1:13,455	+2,012	18
14 В. Лиuzzi	Toro Rosso	1:13,530	+2,087	20
15 Р. Дорнбос	Red Bull	1:13,564	+2,121	21
16 Р. Шумахер	Toyota	1:13,642	+2,199	20
17 Т. Сато	Super Aguri	1:13,814	+2,371	21
18 Т. Монтейру	MF1 Racing	1:13,832	+2,389	15
19 Д. Култарт	Red Bull	1:13,944	+2,501	20
20 Я. Трулли	Toyota	1:14,051	+2,608	19
21 К. Алберс	MF1 Racing	1:14,108	+2,665	19
22 С. Ямамото	Super Aguri	1:14,875	+3,432	21



Чемпионат мира ФОРМУЛЫ 1

ТОЛЬКО ФАКТЫ

СЕЗОН 2006



Прощайте, «десятки»!

Моторы V10 впервые появились в Ф1 на Гран При Бразилии в 1989 году (на фото) – новую конфигурацию применили Honda и Renault, за которыми скоро последовали и остальные. 17 лет спустя, после 239 побед, история «десяток» подошла к концу

КАРТИНА СЕЗОНА

	БАЛКАР	МАЛТАЙСКИЙ	АВСТРАЛИЯ	БАЛ-МАРИНО	ЕВРОПА	ИТАЛИЯ	ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	КАНАДА	США	ГЕРМАНИЯ	ВЕНГРИЯ	ТУНИС	ИТАЛИЯ	КАТАЛ	БРАЗИЛИЯ			
Фернандо Алонсо	1	2	1	2	2	1	1	1	1	5	2	5	С	2	С	2	1	2
Джанкарло Физикелла	С	1	5	8	6	3	6	4	4	3	6	6	С	6	4	3	3	6
Кими Райккёнен	3	С	2	5	4	5	С	3	3	С	5	3	С	С	2	С	5	5
Хуан Пабло Монтойя	5	4	С	3	С	С	2	6	С	С	–	–	–	–	–	–	–	–
Педро де ла Роса	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7	С	2	5	С	5	11	8
Михаэль Шумахер	2	6	С	1	1	2	5	2	2	1	1	1	8	3	1	1	С	4
Фелипе Масса	9	5	С	4	3	4	9	5	5	2	3	2	7	1	9	С	2	1
Ральф Шумахер	14	8	3	9	С	С	8	С	С	С	4	9	6	7	15	С	7	С
Ярно Трулли	16	9	С	С	9	10	17	11	6	4	С	7	12	9	7	С	6	С
Марк Уэббер	6	С	С	6	С	9	С	С	12	С	С	С	С	10	10	8	С	С
Нико Росберг	7	С	С	11	7	11	С	9	С	9	14	С	С	С	С	11	10	С
Рубенс Баррикелло	15	10	7	10	5	7	4	10	С	6	С	С	4	8	6	6	12	7
Дженсон Баттон	4	3	10	7	С	6	11	С	9	С	С	4	1	4	5	4	4	3
Дэвид Култарт	10	14	8	С	С	14	3	12	8	7	9	11	5	15	12	9	С	С
Кристиан Клин	8	С	С	С	С	13	С	14	11	С	12	8	С	11	11	–	–	–
Роберт Дорнбос	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12	13	12
Ник Хайдфельд	12	С	4	13	10	8	7	7	7	С	8	С	3	14	8	7	8	17
Жак Вильнёв	С	7	6	12	8	12	14	8	С	С	11	С	–	–	–	–	–	–
Роберт Кубица	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	ДК	12	3	13	9	9
Тьяго Монтейру	17	13	С	16	12	16	15	16	14	С	С	ДК	9	С	С	С	16	15
Кристиан Алберс	С	12	11	С	13	С	12	15	С	С	15	ДК	10	С	17	15	С	14
Витантонио Лиуцци	11	11	С	14	С	15	10	13	13	8	13	10	С	С	14	10	14	13
Скотт Спид	13	С	9	15	11	С	13	С	10	С	10	12	11	13	13	14	18	11
Такума Сато	18	14	12	С	С	17	С	17	15	С	С	С	13	НК	16	ДК	15	10
Юдзи Иде	С	С	13	С	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Франк Монтаньи	–	–	–	–	С	С	16	18	С	С	16	–	–	–	–	–	–	–
Сакон Ямамото	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	С	С	С	С	16	17	16

Обозначения: С – Сход; ДК – Дисквалификация; НК – Не классифицирован

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ после 18 из 18 этапов

1	Фернандо Алонсо	134 очка
2	Михаэль Шумахер	121
3	Фелипе Масса	80
4	Джанкарло Физикелла	72
5	Кими Райккёнен	65
6	Дженсон Баттон	56
7	Рубенс Баррикелло	30
8	Хуан Пабло Монтойя	25
9	Ник Хайдфельд	23
10	Ральф Шумахер	20
11	Педро де ла Роса	19
12	Ярно Трулли	15
13	Дэвид Култарт	14
14	Марк Уэббер	7
15	Жак Вильнёв	7
16	Роберт Кубица	6
17	Нико Росберг	4
18	Кристиан Клин	2
19	Витантонио Лиуцци	1
20	Скотт Спид	0
21	Тьяго Монтейру	0
22	Кристиан Алберс	0
23	Такума Сато	0
24	Роберт Дорнбос	0
25	Юдзи Иде	0
26	Сакон Ямамото	0
27	Франк Монтаньи	0

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ после 18 из 18 этапов

1	Renault	206
2	Ferrari	201
3	McLaren-Mercedes	110
4	Honda	86
5	BMW-Sauber	36
6	Toyota	35
7	Red Bull-Ferrari	16
8	Williams-Cosworth	11
9	Toro Rosso-Cosworth	1
10	MF1-Toyota	0
11	Super Aguri-Honda	0

СТАТИСТИКА СЕЗОНА, ГОНЩИКИ

	Гонки	П	ПП	БК	Под	ЛГ	ЛК	ЛД	КП	КЛ
Ф. Алонсо	18	7	6	5	14	1	1	1	1108	463
Дж. Физикелла	18	1	1	–	5	1	1	1	1049	57
К. Райккёнен	18	–	3	3	6	2	1	1	840	54
Х. П. Монтойя	10	–	–	–	2	2	4	1	440	6
П. де ла Роса	8	–	–	–	1	2	4	2	399	–
М. Шумахер	18	7	4	7	12	1	1	1	1092	366
Ф. Масса	18	2	3	2	7	1	1	1	1066	154
Р. Шумахер	18	–	–	–	1	3	3	1	938	2
Я. Трулли	18	–	–	–	–	4	3	1	895	2
М. Уэббер	18	–	–	–	–	6	2	1	669	3
Н. Росберг	18	–	–	1	–	7	3	5	662	–
Р. Баррикелло	18	–	–	–	–	4	3	2	972	–
Дж. Баттон	18	1	1	–	3	1	1	1	971	25
Д. Култарт	18	–	–	–	1	3	7	3	932	–
К. Клин	15	–	–	–	–	8	8	4	655	–
Р. Дорнбос	3	–	–	–	–	12	10	11	177	–
Н. Хайдфельд	18	–	–	–	1	3	3	2	981	–
Ж. Вильнёв	12	–	–	–	–	6	6	5	646	–
Р. Кубица	6	–	–	–	1	3	6	1	358	5
Т. Монтейру	18	–	–	–	–	9	15	9	833	–
К. Алберс	18	–	–	–	–	10	14	9	831	–
В. Лиуцци	18	–	–	–	–	8	12	5	949	–
С. Спид	18	–	–	–	–	9	11	7	951	–
Т. Сато	18	–	–	–	–	10	17	10	857	–
Ю. Иде	4	–	–	–	–	13	18	13	145	–
Ф. Монтаньи	7	–	–	–	–	16	19	16	240	–
С. Ямамото	7	–	–	–	–	16	19	13	213	–

Примечание: П – число побед, ПП – число поул-позиций, БК – число быстрых кругов, Под – число подиумов, ЛГ – лучший результат в гонке, ЛК – лучший результат в квалификации, ЛД – лучший результат по ходу дистанции, КП – количество проделанных кругов, КЛ – количество кругов лидирования

ДУЭЛИ В КВАЛИФИКАЦИЯХ

Фернандо Алонсо	12:6	Джанкарло Физикелла
Кими Райккёнен	7:3	Хуан Пабло Монтойя
Кими Райккёнен	8:0	Педро де ла Роса
Михаэль Шумахер	13:5	Фелипе Масса
Ральф Шумахер	9:9	Ярно Трулли
Марк Уэббер	13:5	Нико Росберг
Рубенс Баррикелло	9:9	Дженсон Баттон
Дэвид Култарт	9:6	Кристиан Клин
Дэвид Култарт	2:1	Роберт Дорнбос
Ник Хайдфельд	5:7	Жак Вильнёв
Ник Хайдфельд	5:1	Роберт Кубица
Тьяго Монтейру	8:10	Кристиан Алберс
Витантонио Лиуцци	12:6	Скотт Спид
Такума Сато	4:0	Юдзи Иде
Такума Сато	5:2	Франк Монтаньи
Такума Сато	5:1	Сакон Ямамото

СТАТИСТИКА СЕЗОНА, КОМАНДЫ

	Гонки	П	ПП	БК	Под	ЛГ	ЛК	ЛД	КП	КЛ
Renault	36	8	7	5	19	1	1	1	2157	520
McLaren	36	–	3	3	9	2	1	1	1679	60
Ferrari	36	9	7	9	19	1	1	1	2158	520
Toyota	36	–	–	–	1	3	3	1	1833	4
Williams	36	–	–	1	–	6	2	1	1331	3
Honda	36	1	1	–	3	1	1	1	1943	25
Red Bull	36	–	–	–	1	3	7	3	1764	–
BMW-Sauber	36	–	–	–	2	3	3	1	1985	5
MF1 Racing	36	–	–	–	–	9	14	9	1664	–
Toro Rosso	36	–	–	–	–	8	11	5	1900	–
Super Aguri	36	–	–	–	–	10	17	10	1455	–



Как на духу...

Слово **Эдди Джордану**

Ну и ну! Нынче, когда я отношу себя, скорее, к зрителям, я совершенно искренне удивляюсь: как так вышло, что концовка чемпионата получилась столь неожиданной? Когда я работал в Ф1, то всегда списывал все на случайное стечение обстоятельств, не осмеливаясь и помыслить о каких-либо иных вариантах.

Правда, и тогда многие пытались меня уверить, что на самом-то деле Берни держит за веревочки, а все мы лишь марионетки – но я это отменял, считая, что всего добился сам. Но теперь уже не исключая, что «теория кукловода» имеет под собой основания.

В июне титул сам плыл в руки Алонсо, имевшего тогда преимущество в 25 очков, и казалось, что сезон вновь сложится вполне предсказуемо. Но это же плохо для бизнеса. Необходимо, чтобы интерес к чемпионату не ослабевал до последней гонки, и у Берни есть особый дар изменять ход событий и, если надо, накалять обстановку. Михаэль вдруг выигрывает пять из следующих семи ГП, отчего интрига сезона достигает предела, и вот уже все гадают, сможет ли Шуми напоследок выцарапать еще один титул.

Возможно ли, что Берни «мягко» влиял на решения о штрафах, которые стюарды принимали в течение года? Может, поэтому Михаэль так легко отделался в Монако, зато

Алонсо досталось в Монце. То же самое можно сказать о демпферах масс Renault. Все эти меры казались жестокими, но произвели желаемый эффект. Я даже готов предположить, что мотор в Сузуке мог сгореть, потому что кто-то нажал кнопку дистанционного управления, чтобы еще подогреть страсти. Это кажется невероятным, но это возможно.

Сезон начал было увядать – и вдруг всем опять стало интересно. Но ведь и следующий, когда Кими будет в Ferrari, а Алонсо в

«Мог ли Берни влиять на решения о штрафах?»

McLaren – одна большая загадка, и это хорошо для бизнеса, который Берни контролирует, хотя и не владеет им (что не мешало ему перепродать этот бизнес раза четыре, как говаривал Кен Тиррелл).

После того как я продал Jordan, я нечасто появлялся на гонках, но в Бразилию поехал: я был на первой гонке Михаэля и хотел видеть его последний ГП. Но мы никогда не узнаем, прошел ли сезон-2006 по сценарию все того же «кукловода», хотя сегодня я уже могу об этом спросить вслух.



Финал чемпионата с. 10

ФОТОФИНИШ КТО НА СВЕТЕ ВСЕХ МИЛЕЕ?



Конечно, Ральф! Брат героя-гонщика, сам тот еще герой и просто красавец! И его фанаты страшно хотят, чтобы их чувства разделили все!



F1 Racing подведет итоги опроса «Человек года»

Всего 14 категорий, включая Гонку года и Команду года

Не пропустите!
В продаже с 31 ноября



ОТ НАШЕГО ВНЕДРЕННОГО АГЕНТА

Дорогой Льюис!

Позволь тебя спросить – только пусть это останется между нами, договорились? Главное, чтобы дядюшка Рон не знал о разговоре, но мне страшно интересно знать твоё мнение. Получится ли у тебя наладить отношения с Фернандо, когда он наконец-то станет гонщиком McLaren? С одной стороны, Алонсо палец в рот не клади, с другой же – бывает, и он даёт слабину.

Он до сих пор не понял, как устроен бизнес Ф1, но тебе стоит уже сейчас усвоить главное. Если уж по несчастью ты окажешься на расстоянии километра от красной машины, лучше сразу сворачивай вбоксы и выпей чашечку капучино, пока тебя не тормознули эти держиморды из FIA за то, что ты посмел подумать о том, чтобы заблокировать гонщика Ferrari.

Правда, это чистая теория, поскольку я слышал, что Макс уже предложил, чтобы во время всех гонок в 2007-м Кими и Фелипе сопровождал эскорт мотоциклистов. Так что лучше всего присоединиться к общей колонне и потихоньку ехать сзади. После пугающего недоразумения, происшедшего в Монце, когда на стюардов нашло затмение и они решили, что Фернандо мешал Массе, хотя Renault была на полкруга впереди, лучше перестраховаться. Все это было столь же убедительно, как если бы FIA заявила, что старый Brabham F2, принадлежащий Максy, обнаружен на Луне.

Кстати, в McLaren тебе должно понравиться, ведь это одна из последних настоящих классических команд Ф1. И ничего, что старина Рон будет нудить про «оптимизацию каждого аспекта твоего взаимовлияющего потенциала», – не обращай внимания. Я тоже не понимаю, что это значит, так что почаще улыбайся – и все будет тип-топ!

Доброе утро