GRAND PRIX
№12 2010

Ньюи победил

Теперь дело за гонщиками

F1. Бразильская аномалия

IRC. Отпуск на Кипре

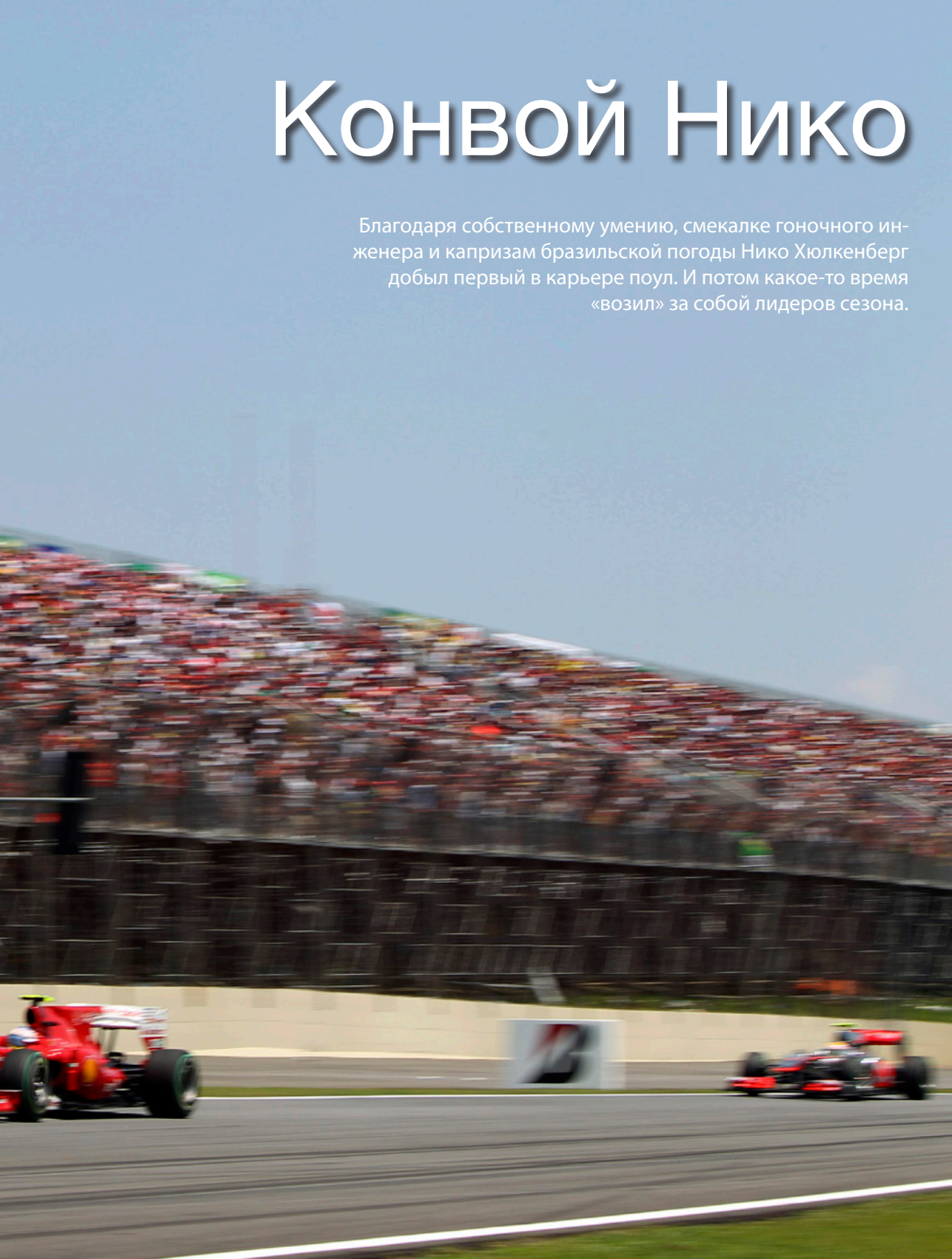
F2: Афанасьев против Самарина

Новая трасса под Петербургом: комментарии гонщиков

PHILIPS
ORIS

Конвой Нико

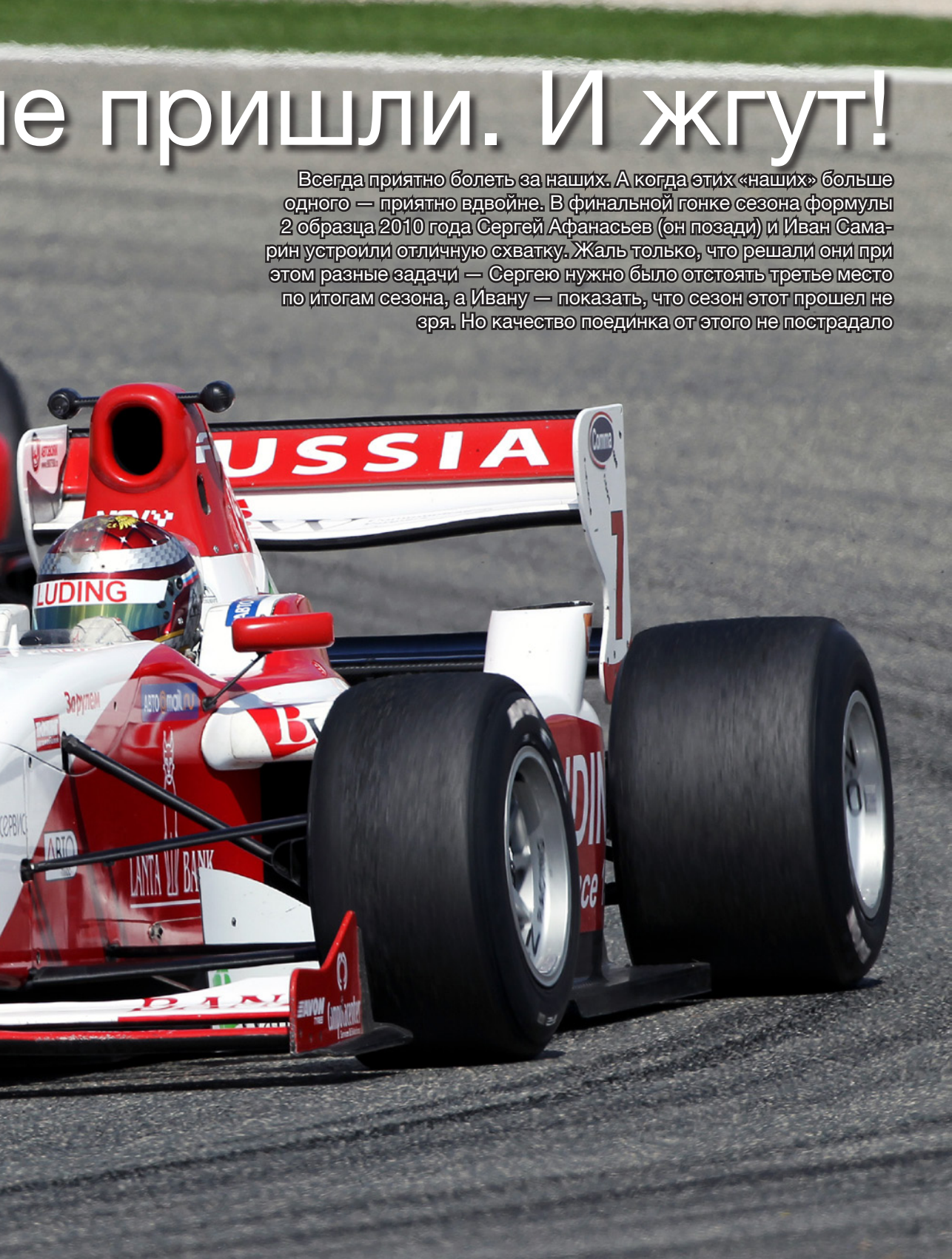
Благодаря собственному умению, смекалке гоночного инженера и капризам бразильской погоды Нико Хюлкенберг добыл первый в карьере поул. И потом какое-то время «возил» за собой лидеров сезона.



Русски
14
7

ие пришли. И жгут!

Всегда приятно болеть за наших. А когда этих «наших» больше одного — приятно вдвойне. В финальной гонке сезона формулы 2 образца 2010 года Сергей Афанасьев (он позади) и Иван Самарин устроили отличную схватку. Жаль только, что решали они при этом разные задачи — Сергею нужно было отстоять третье место по итогам сезона, а Ивану — показать, что сезон этот прошел не зря. Но качество поединка от этого не пострадало



В отпуск!

Финальный кипрский этап IRC пропустили все главные действующие лица. Задачи решены, места распределены. А выигрывает пускай Аль-Аттия!

Письмо редактора

Дорогой Флавио!

Так и представляю себе, с какой восхитительной улыбкой ты прибудешь на церемонию награждения лучших формульных пилотов планеты, если твой подопечный Марк Уэббер станет-таки чемпионом мира!

С каким важным видом ты будешь разгуливать среди всех этих молодых тимбоссов, будешь жать руки, с кем-то даже обниматься. Вряд ли тебя, кстати, почтит объятьями Буйе, так что на всякий случай держись от него подальше.

Но вернемся к Марку. для победы нужен пустячок, но в прошлом году твой парень как раз на пустячках и засыпался. Впрочем, и в 2009-м он наколотил нехило призовых, так что и ты внакладе не остался, правда ведь?

А уж этот-то год получше будет, но и добавить к пирогу, от которого ты откусишь свой сегмент, чемпионский слой не помешает, да? Жаль, что ты не появляешься больше в паддоке. Они там вобще теперь лицензирование ввели, но ведь ты договоришься с FIA, правда? Ты всегда как-то с ними договаривался.

Кстати, сверим часы через четыре дня, но вот прямо сейчас в «твоего Марка» я не верю. Но — буду рад ошибиться и поздравить вас обоих.

Удачного лицензирования!

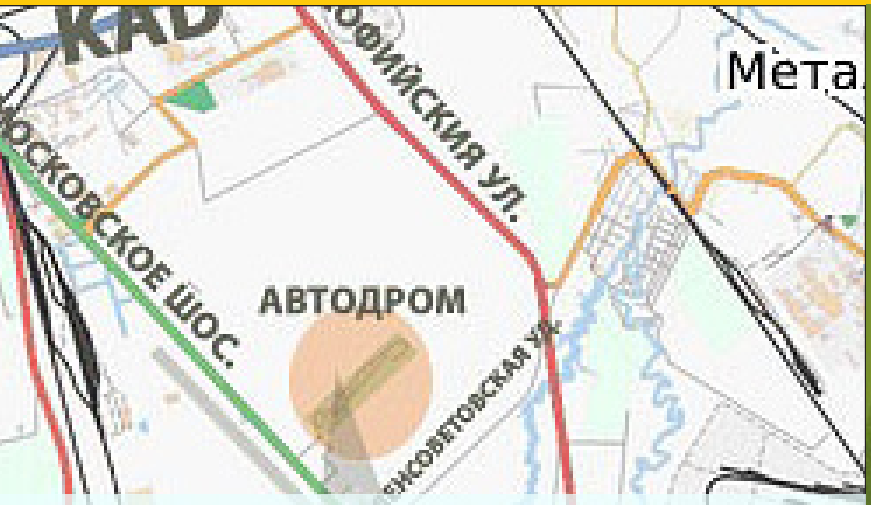
Искренне твой,
Николай Свистун
Главный редактор журнала Grand Prix

Редакция: Николай Свистун ns@gp-mag.ru, Андрей Михальчук +7 921 942 58 68, am@gp-mag.ru
Реклама: adv@gp-mag.ru
Авторы: Антон Костин, Алла Полякова, Николай Свистун
Фото: DPPI, LAT, ASO, Мария Родченкова, Алла Полякова, архивы команд
Использование материалов допускается только с письменного разрешения редакции.

adv@gp-mag.ru

Реклама в журнале

Новая трасса в Питере: впечатления гонщиков



Вы не поверите, но они сделали это: под Санкт-Петербургом построен автодром! Впечатлениями от первой «пробы асфальта» с нами поделились профессиональные гонщики победитель и призер Кубка России Александр Желтов и Василий Кричевский.

Александр Желтов: «Такое ожидаемое в последнее время событие состоялось — под Санкт-Петербургом открылся автодром. за какие-то полгода интузиасты-бизнесмены, взяли и построили гоночную дорожку. Пока все же это не автодром, а асфальтированная дорога, замкнутая в кольцо.

Мы были предурпеждены, что ни инфраструктуры ни зон вылета на трассе нет. Но попробовать асфальт и конфигурацию трассы вполне можно уже в таком варианте. Однозначно можно сказать, что трасса получилась вполне скоростной. На схеме видно гиганскую стартовую прямую. Но в тестовом варианте прямая ограничена временной (а может и одним из вариантов трассы) связкой поворотов левый-правый, далее прямая к связке 90-градусных поворотов. короткая прямая, 90-градусный левый и дальше очень скоростной левый поворот с выходом на заднюю прямую. Далее ретардер, ограничивающий скорость, и опять связка, но уже более скоростных левого и правого поворотов (без реатрдера вход в левый будет интересен, а еще интереснее перекладка направо (думаю там у многих будут возникать трудности). Опять рывок по прямой и опять связка левого и правго поворотов, но уже с более скоростным выходом еще на одную прямую, ведущую к левому «чумовому» равзоороту почти на 180 градусов. Вход получается вполне быстрым, но фишка в том, что дальше радиус становится меньше и нужно еще сбрасываться — «ух!». Чумовой потому, что весь поворот надо скользить и при этом гасить скорость. И почти сразу поворот направо, который выводит на стартовую прямую. Жду не дождусь, когда закончится строительство».

Василий Кричевский: «Трасса, по моему мнению простая, потому не очень захватывающая. Две очень длинные прямые, длина каждой примерно по триста-четыреста метров, после них очень активные торможения. Трасса достаточно широкая, с качественным асфальтом, без перепадов высот. Честно говоря, участок земли сильно вытянут и мы ожидали худшего качества)).

Для соревнований типа RTCC — неплохой вариант, единственный минус для зрителя — трасса очень растянута, и потому с одной точки всю трассу не объять. Непонятен момент со стоянкой для участников (паддоком), а уж тем более зрителей - места для них пока нет».

Берни не хочет платить «калекам»

Господин всея формулы 1 Бернард Экклстоун недавно изволил ругаться на новые команды. И даже назвал Lotus, Virgin и HRT «калеками», «обузой» и вообще — что Ф1 без них было бы сильно лучше.

Конечно, если бы после таких слов команды надували губки и уходили, обиженные — никакой формулы 1 уже давно бы не было. Но интересно, с чего бы это Берни обрушиваться на новые команды вдруг под занавес сезона — ведь дебютировали они не без его — Берни — благословения.

Инсайдеры говорят, что причиной всему — экономия. Все расходы Берни на команды расписаны в три колонки. Новички — как раз в третьей, и доходов от ТВ они получают меньше всех. Но есть еще компенсация транспортных и так далее —итого 30 мллионов долларов, которые и хочет сэкономить мистер Экклстоун.

Трудности перевода

Кристиан Хорнер, глава команды Red Bull Racing: «Я обещаю – команда не будет вмешиваться в борьбу гонщиков. У нас два конкурентоспособных гонщика, которые сражаются за победу, и не нужно быть психологом, чтобы понимать – когда речь идёт о самом престижном звании в автоспорте, прессинг становится частью игры. Мы не должны допустить, чтобы это влияние стало негативным».

Правильный перевод: «Мы душили Марка, как могли, но раз уж он умудрился к последней гонке оказаться впереди Феттеля —пусть станет чемпионом, если сможет. А вообще мы страшно, катастрофически, панически, до дрожи в поджилках боимся проиграть этому испанцу в красном. Он даже снится по ночам, я просыпаюсь в холодном поту и зову херра Матешица!»

Сколько раз Эйдриану Ньюи приходилось сокрушенно обнимать свою лысую голову. Временами казалось, что эти гонщики нарочно посланы ему — гению — в наказание. Но сегодня оба сделали все образцово. Обменявшись под занавес гонки скрытыми угрозами, Себастьян Феттель и Марк Уэббер финишировали в Гран При Бразилии в том же порядке, в котором закончили и первый круг. Для Ньюи, Хорнера, Матешица и всех, кто связан с Red Bull Racing это означало одно: Чемпионат Конструкторов (который почему-то по инерции именуют Кубком) теперь уезжает в стан производителей газировки. Один из двух главных вопросов 61 Чемпионата мира по автогонкам в классе «формула 1» закрыт. А сам Ньюи в чем-то сравнился с Шуми — в его активе уже семь конструкторских трофеев!

Оди

Н ИЗ ДВУХ

Вообще, конечно, накануне Гран При Бразилии не было истории важнее, чем неудавшееся нападение на Дженсона Баттона. Чувствуется, что если бы нападение было удачным (ну хотя бы бумажник сперли у парня), британская пресса даже забыла бы, кто выиграл зачет конструкторов. Так что можно только спасибо сказать тому парню, который провел бронеавтомобиль с Дженсоном в виде балласта через плотные ряды местных с битами.

Роль балласта Дженсону, к слову, понравилась. Причем понравилась настолько, что он с удовольствием разывгрывал ее до самого воскресенье, пока не вспомнил наконец, с какого такого рожна на носу его MP4-25 изображена единичка. Впрочем, единичке осталось недолго. Конечно, можно только посетовать на проблемы с тормозами (в списке сетований самого Дженсона они занимали второе место, сразу после грабителей-неудачников), которые возникли так невовремя и вроде бы привели все еще действующего чемпиона на 11 стартовое место. Но что-то подсказывает, что Баттон просто сдался.

Конечно, судьба вынесла его на вполне приличное пятое место на финише – как раз в хвосте списка тех, кто претендовал на титул до бразильского этапа, но даже пятое (не 11-е все-таки!) место вычеркнуло Дженса из шорт-листа любимцев Госпожи Удачи.

Что же до напарника Дженсона – Льюиса Хэмилтона – то этот парень шансы он еще сохранил, но это как раз тот случай, когда рядом со словом «шансы» нужно приписать «математические». От этого, шансы, конечно, не перестают быть шансами, но выглядят куда беспомощнее, чем без упоминания о царице наук.

После неподиумного финиша в Сан-Паулу, Льюис, конечно, все еще может оказаться главным именинником, но для этого ему нужен фактически сход сразу трех главных конкурентов. Бывали, конечно, и не такие чудеса, но сам темнокожий британец мог бы и облегчить задачу Фортуне, если бы поскорее разобрался с Нико Хюлкенбергом.

Имя молодого дебютанта из команды Williams оказалось вплетено в ткань моего рассказа во многом из-за капризов весенней (а Сан-Паулу, в силу своей южнополушарности, переживает сейчас именно эту пору) бразильской погоды. Именно Нико умудрился на подсыхающей трассе найти окно без признаков трафика, и, вжав свои option-шины (то есть в данном случае «суперсофт») в асфальт «Интерлагоса», прокатить идеальный круг и порадовать этим свою команду, которая поулов не нюхала с ГП Европы 2005-го.

В итоге этой «радости» расположившимся следом Феттелю, Уэбберу, Алонсо и Хэмилтону предстояло сначала решить задачу по обгону Хюлкенберга, а уже

Свою гонку Феттель выиграл уже на старте. Да, так часто бывает, но в этот раз было особенно важно. Промедление с обгоном Хюлкенберга на полкруга стоило Уэбберу шанса

потом разбираться друг с другом.

Лучше всех справился Феттель, оказавшийся впереди Нико еще до первого ввинчивания (вперед-влево-вниз) в S do Senna.

Уэбберу потребовалось чуть больше времени, но и он одолел подопечного Фрэнка Уильямса еще до конца первого круга.

Следующим на очереди оказался Алонсо, который сначала зевнул атаку Льюиса, а потом чинно прошествовал мимо, после того, как пилот McLaren проскользил мимо траектории на выходе из «Субида ду Лагу». Восстановив таким образом статус-кво, Алонсо принялся за Хюлкенберга. Или, отдавая должное Нико, юный немец принялся мотать нервы двукратному чемпиону мира.

Уверен, эти пять кругов до обгона в «Феррадуре» показались Алонсо вечностью. Но Хэмилтону пришлось еще хуже — он так и не смог обойти Хюлкенберга, пока тот не заехал на пит-лейн.

Кстати, все это время Хэмилтон не уставал сетовать. «Суперсофт» ему был нехорош, но и после остановки и объятий механиков, переобувших машину в «медиум», лучше, по мнению Льюиса, не стало. Это, конечно, плохо сочетается с показанным под самый финиш лучшим временем круга, но не называть же теперь Льюиса тряпкой!

Вот примерно так Нико Хюлкенберг и решил исход Гран При Бразилии. Ни дальнейшая чехарда пит-стопов, ни появление машины безопасности из-за аварии Льюцци не изменили расстановки сил. Марк Уэббер пробовал попрессинговать ближе к финишу, но Феттель показал, что и он не лыком шит. А Алонсо с расстояния в полтора десятка секунд наблюдал, не закончится ли эта внутрикомандная распря

В этот раз Хэмилтон Хюленберга не обогнал. Он вообще Нико не обогнял.

Сегодня все хотят быть «Красными быками»

Уэббер не очень-то спешил подздравлять напарника

столкновением, но на это и намека не возникло.

Пока лидеры (и гонки, и чемпионата) занимались всеми этими интересными делами, Виталий Петров совершал свой непростой вояж к 16 месту в гонке. Вообще-то россиянин стартовал десятым, и вдобавок мог выбирать любые шины, поскольку лучший круг поставил на промежуточных покрышках. Но из всего тактического многообразия Виталий выбрал прогулку мимо трассы и в итоге оказался в самом хвосте, откуда, по большому счету, так и не выбрался.

Но вернемся к более правильным пилотам, эксплуатирующим моторы Renault. Red Bull привез дубль с Феттелем впереди, так что главным героем бразильской гонки оказался технический директор австрийско-британской команды Эйдриан Ньюи. Благодаря разумному поведению пилотов, болид RB6 завоевал седьмой в карьере Ньюи Кубок Конструкторов. Таким образом ответ на один из двух главных вопросов 61 Чемпионата формулы 1 мы уже получили, а сам Ньюи по количеству титулов стал в каком-то смысле Михаэлем Шумахером среди конструкторов – у него теперь семь выигранных трофеев, как и у знаменитого немца, который, кстати, опять не смог одолеть молодого напарника Нико Росберга.

Теперь осталось узнать, кто же станет чемпионом мира. Лидирует по-прежнему Алонсо, Уэббер отстает на 8 очков, а Феттель – на все 15. Все решит финальный Гран При Абу Даби. И напоследок немного статистических суеверий: за последние 20 лет лишь трижды команда-обладатель Кубка Конструкторов не выигрывала и чемпионат пилотов. Это довод в пользу Феттеля и Уэббера. Что же до Алонсо, то на его стороне примета, согласно которой победитель первой гонки сезона выигрывает и весь чемпионат. Это правило тоже нарушалось нечасто... GP

Иногда третьего места достаточно. Алонсо по-прежнему лидер Чемпионата

Нико совершил один лишний пит-стоп и долго висел на домкратах. Но все равно финишировал впереди Михаэля. Опять

Герои и антигерои Гран При Бразилии

ГЕРОИ

Эйдриан Ньюи — настоящая звезда. Не каждому конструктору удается выиграть соответствующий Кубок. У Ньюи их уже семь! Ну чем не Шумахер?

Нико Хюлкенберг — любимчик фортуны. Непонятно, почему она выбрала именно его, но главное — пустую и сухую трассу Нико использовал на все сто и завоевал первый в карьере поул!

Адриан Сутиль — главный «невидимый герой» ГП Бразилии. Он не набрал очков, но отыграл целых 10 позиций — больше, чем кто бы то ни было. И отыграл абсолютно честно, без помощи извне.

АНТИ ГЕРОИ

Дженсон Баттон год назад именно здесь, на «Интерлагосе» оформил свой титул. Теперь именно здесь с ним простился. Но поражает не это, поражает то безволие, которым все это сопровождалось.

Камуи Кобаяси как подменили. Год назад он сразил всех, оказывая беспрецедентное сопротивление уже состоявшемуся чемпиону Дженсону Баттону. На этот раз — просто спал.

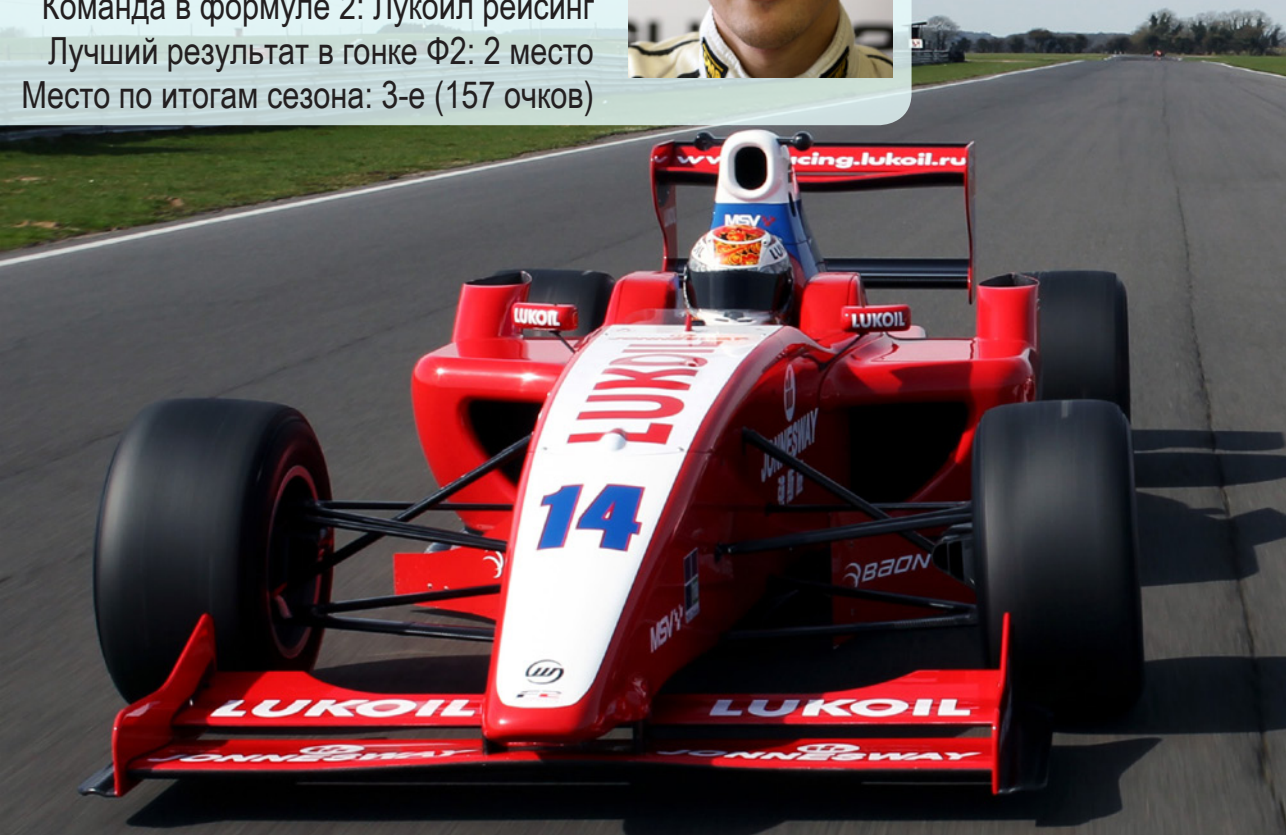
Виталий Петров — человек, которого мы «награждаем» вроде бы по инерции, но каждый раз не без причин. На сей раз — за стартовый провал с 10 на 23 место.

	Гонщик	Шасси	Мотор	Время	Стартовая позиция	Прогресс	Очки	причина схода
1	Себастьян Феттель	Red Bull RB6	Renault RS27	1:33:11,803	2	1	25	
2	Марк Уэббер	Red Bull RB6	Renault RS27	+4,2	3	1	18	
3	Фернандо Алонсо	Ferrari F10	Ferrari 056	+6,8	4	1	15	
4	Льюис Хэмилтон	McLaren MP4-25	Mercedes FO108X	+14,6	5	1	12	
5	Дженсон Баттон	McLaren MP4-25	Mercedes FO108X	+15,5	11	6	10	
6	Нико Росберг	Mercedes-Benz W01	Mercedes FO108X	+35,3	13	7	8	
7	Михаэль Шумахер	Mercedes-Benz W01	Mercedes FO108X	+43,4	8	1	6	
8	Нико Хюлкенберг	Williams FW32	Cosworth CA2-2010	+1 круг	1	-7	4	
9	Роберт Кубица	Renault R30	Renault RS27	+1 круг	7	-2	2	
10	Камуи Кобаяси	BMW Sauber C29	Ferrari 056	+1 круг	12	2	1	
11	Хайме Алгерсуари	Toro Rosso STR5	Ferrari 056	+1 круг	14	3		
12	Адриан Сутиль	Force India VJM03	Mercedes FO108X	+1 круг	22	**10**		
13	Себастьян Буэми	Toro Rosso STR5	Ferrari 056	+1 круг	19	6		
14	Рубенс Баррикелло	Williams FW32	Cosworth CA2-2010	+1 круг	6	**-8**		
15	Фелипе Масса	Ferrari F10	Ferrari 056	+1 круг	9	-6		
16	Виталий Петров	Renault R30	Renault RS27	+1 круг	10	-6		
17	Ник Хайдфельд	BMW Sauber C29	Ferrari 056	+1 круг	15	-2		
18	Хейкки Ковалайнен	Lotus 127	Cosworth CA2-2011	+2 круга	20	2		
19	Ярно Трулли	Lotus 127	Cosworth CA2-2011	+2 круга	18	-1		
20	Тимо Глок	Virgin VR-01	Cosworth CA2-2012	+2 круга	17	-3		
21	Бруно Сенна	HRT F110	Cosworth CA2-2013	+2 круга	24	3		
22	Кристиан Клин	HRT F110	Cosworth CA2-2013	+6 кругов	23	1		
нк	Лукас ди Грасси	Virgin VR-2	Cosworth CA2-2013	+9 кругов	21			
нф	Витантонио Льюцци	Force India VJM03	Mercedes FO108X	49 кругов	16			авария

Э

CV Сергей Афанасьев

Родился 25.03.1988 в Москве
Карьера с 1999 г. (картинг)
Первый международный чемпионат:
Formula Renault Monza (2003)
Команда в формуле 2: Лукойл рейсинг
Лучший результат в гонке Ф2: 2 место
Место по итогам сезона: 3-е (157 очков)



В Формулу 2 эти парни пришли из разных лиг — Сергей Афанасьев уже д
в Европе, а Иван Самарин лишь в 2008-м вкусил европейских формул
Финляндия считается). Но это не помешало двум русским парням устроит
гонке сезона формулы 2 образца 2010 года в Валенсии образцовую сх
взахлеб комментировали избалованные британск
Вообще мы хотели предложить «нашим парням» ринг и перчатки, н
деся

ТИ РУССКИЕ!

давно выступает
(если, конечно,
ть на последней
хватку, которую
кие» журналисты
но ограничились
ятком вопросов.

CV Иван Самарин

Родился 7.09.1988 г. в Москве
Карьера с 1998 г. (картинг)
Первый международный чемпионат:
Финская формула 3 (2008)
Команда в формуле 2: Лудинг
Лучший результат в гонке Ф2: 3 место
Место по итогам сезона: 12-е (64 очка)

1. Откуда появилась идея пр
Почему именно Ф2? Это т

В условиях прошлого года формула 2 стала идеальным вариантом: удачное соотношение бюджета, большого и мощного автомобиля и медиаотдачи. Важным фактором в пользу Ф2 явилось то, что в этой серии пилоты, при всех равных технических и административных (я имею в виду тесты) условиях, могут максимально проявить свои возможности и потенциал.

2. Все мы помним прошлогоднюю трагедию
что это во многом произошло из-за
Как вас убеждали в том,

Любой профессиональный спорт так или иначе травмоопасен. Я выбрал для себя этот вид спорта и сознательно принимаю все риски, с ним связанные. Опять же, при заключении договора с любой командой/серией мы, пилоты, подписываем контракт, в котором есть пункт, гласящий о том, что организатор соревнований не несет ответственности за причинение вреда здоровью участника (пилота). Так что убеждать меня в чем-либо необходимости не было.

3. Можно ли сказать, что Williams JPH
машина, на которой те

Не хотелось бы утруждать аудиторию бессмысленными рассуждениями о технических плюсах и минусах этого автомобиля. Буду краток - нет, JPH1B не является самой технически совершенной машиной из тех, которые мне довелось попробовать.

4. Что тебе больше всего понравилось и ч
при первом знако

Многое понравилось, начиная от обширных возможностей регулировки автомобиля из кокпита, находясь непосредственно на трассе, и, заканчивая характеристиками двигателя. Не понравится что-то не может, просто есть моменты, к которым надо привыкнуть. К ним относятся большой вес, приходящийся на заднюю ось автомобиля (двигатель, коробка и т.д.), а также наличие одного механика, что делает процесс ремонта при вылете или внесение серьезных изменений в настройки достаточно долгим. Но к этому можно быстро адаптироваться, подстраивая манеру своей езды под поведение болида и правильно планируя работу над настройками.

овести сезон в формуле 2? только вопрос бюджета?

Для меня Ф2 – это весьма логичная ступень после успешных сезонов в национальной «трешке» и 1600. На 2009 год я планировал «Формулу Мастер», но не удалось найти партнеров для участия. В 2010 Ф-Мастер уже была не столь актуальна, да и я стал на год старше. В Ф2 все получают равные условия, быстрые машины и много трасс, несмотря на то, что мало тренировок и резины. Цена вопроса и прямые трансляции на весь мир также сыграли роль в выборе.

с Генри Сертизом. Теперь уже очевидно, экономии при создании машины. что это не повторится?

Меня в этом никто не убеждал. Автоспорт небезопасен, это факт. Я бы не сказал, что экономили при создании JPH1, просто действительно были рекордные сроки проектирования, что не позволило сделать целиком новый корпус КПП, как я понимаю, трос колеса оторвался именно в этом месте тогда.

Сейчас машина обеспечивает должный уровень безопасности пилота и зрителей. В этом году была очень серьезная авария в Марракеше, где Риккардо Тексейра взлетел, задев меня, и пролетел «бочкой» метров 300 на высоте в 3 метра. Ни у одного из участников аварии никаких ссадин не было. Были в этом году и «уши», и боковые удары, все также целы. Травмировался только Кельвин Сноукс, да и то на мопеде.

11В — самая технически совершенная бе доводилось ездить?

Эта машина, безусловно, сделана на очень высоком уровне. Все узлы и агрегаты продуманы очень хорошо с точки зрения надежности и легкой замены. Электроника на хорошем уровне управляет КПП и силовым агрегатом. Очень технологичный автомобиль. К сожалению, у меня не много опыта езды на более совершенной технике.

что вызвало самое большое недовольство мстве с машиной?

Понравилась легкость в управлении и динамические характеристики. Находишься в постоянном восторге, когда выходишь из болида! Легкость в управлении это совсем не «просто быстро ехать», это именно «понятность». Свою технику пришлось адаптировать, после Ф1600 и Ф3.

Не понравилось иногда падающая эффективность тормозов к концу гонки и весьма сложная ситуация с резиной. Только к концу сезона научился контролировать износ и прогрев.

5. Действительно ли формула 2 обеспечива
это декларируется? Что

Хотя на протяжении сезона в паддоке и ходили разговоры о том, что Джолион Палмер имеет «некое техническое преимущество», его доминирование в начале сезона объяснялось другим: в межсезонье он помогал дорабатывать машину на трассах, принадлежащих компании Палмера-старшего, приобретая тем самым огромный накат. К середине чемпионата это преимущество сошло на нет. Резюмируя, скажу, что равенство технических возможностей для всех пилотов есть, как и декларировалось организаторами серии.

6. Чему ты научил

В ходе этого чемпионата я приобрел навыки управления большим и тяжелым автомобилем. Но самым главным приобретением прошедшего сезона стал опыт работы с абсолютно разными инженерами, у большинства из которых свой алгоритм в работе с настройками болида.

7. Доволен ли ты итоговым ре

В начале сезона я поставил перед собой задачу быть в пятерке лучших по итогам чемпионата. Задачу я выполнил. А получение «Суперлицензии» стало приятным дополнением к третьему месту по итогам чемпионата, что приоткрыло доселе закрытые двери.

8. Твое главное достижение в э

Достижения: я закончил второй институт – МГУ и стал бронзовым призером чемпионата Формула 2. Ошибка: вылет в Аскари (Монца) на тренировке, после чего, по состоянию здоровья, пропустил квалификацию и был вынужден стартовать из конца пелетона.

9. Сезон позади, и сейчас ты уже точно мож
полноправный член «гоночной лест

Учитывая соотношение предоставляемых услуг цене - это очень достойный член «гоночной лестницы». Опыт езды на большой и мощной машине, опыт работы с разными инженерами, возможность просматривать телеметрию лидера, равные условия для всех – все это дает данной категории право на долгую и счастливую жизнь ;)

10. Каковы твои планы

Продолжу выступление в одной из гоночных категорий, но ПОКА это точно будет не формула 1.

ет такие равные условия для пилотов, как бы изменил лично ты?

Я действительно верю, что у всех были равные условия с технической точки зрения, все получали одинаковый сервис и машины. Я бы немного поменял «стиль» календаря, добавив побольше трасс Ф1 и увеличил бы количество свободных практик и комплектов резины на уикенд.

лся за этот год?

Много чему! Из-за того, что весь год я работал один с машиной и разными инженерами, я усвоил очень много с точки зрения настройки автомобиля. Теперь чувствую себя намного увереннее в этом плане. Я также понял многое о специфике управления «больших» формул. Работа с шиной начала получаться намного лучше к концу сезона.

Также благодаря хорошему тренеру в спортзале я лучше понимаю, как работает тело при нагрузках, как готовиться и как тренироваться.

езультатом сезона—2010?

Я рассчитывал на большее. К сожалению, были ненужные сходы, две технические неисправности и откровенно плохие гонки. Но были и хорошие гонки тоже! Поэтому, в итоге, я в середине таблицы. Я всегда удовлетворен, если есть прогресс. Как только останавливаюсь на месте, я перестаю быть довольным. В этом году каждый этап давал мне много и я доволен сезоном.

том году и главная ошибка?

Главной ошибкой можно назвать Брно. Там были две, наверное, самые плохие гонки у меня в карьере. Долго не мог найти причину такого плохого темпа в квалификациях и гонках, ведь в пятницу темп был очень хороший! Сейчас думаю, что знаю в чем было дело, и я удовлетворен этим.

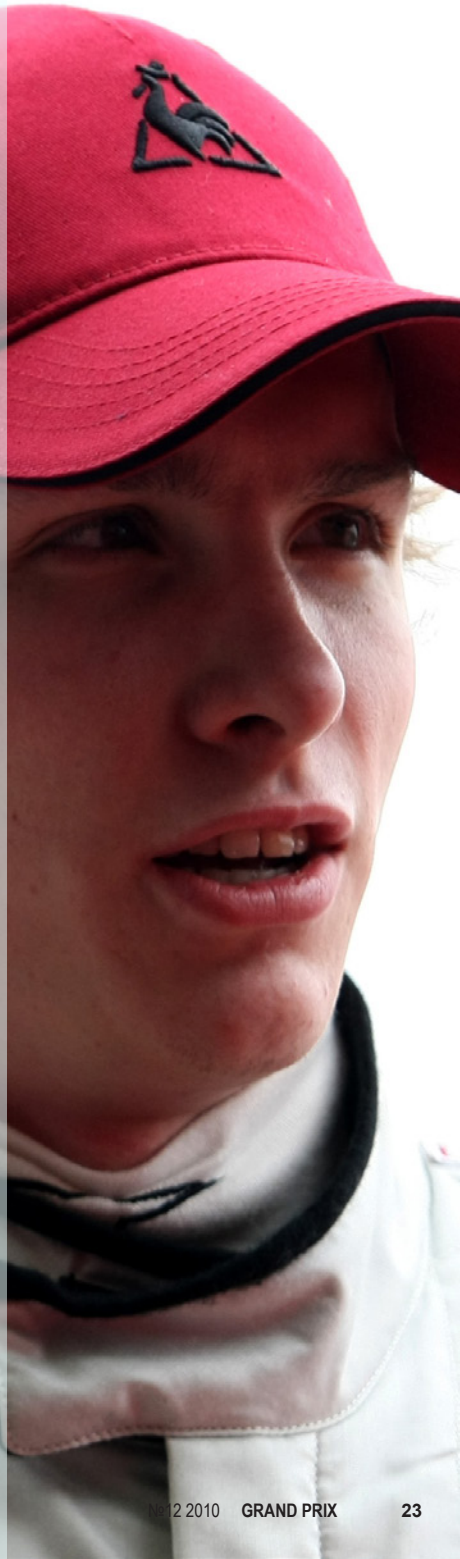
Главное достижение все еще впереди. В этом году были маленькие «приятности».

ешь ответить — действительно ли Ф2 — тницы», ведущей в формулу 1?

Да, Ф2, как и GP2, WSR можно считать основными «фидерами» для Королевы автоспорта. Она много дает для подготовки молодых гонщиков. Лично я, перед Ф1 предпочел бы проехать сезон в GP2, если удастся.

на следующий сезон?

В следующем году я снова буду выступать в Ф2. Это достаточно логично.



Уилкс уходит из «Шкоды»...

Команда Peugeot UK нашла замену Крису Мику, который теперь уж точно будет водить по неутвержденному пока графику (но зато с перспективкой) MINI Countryman WRC. Заменой стал Гай Уилкс, решивший променять чемпионскую «Шкоду» на «прошлочемпионскую» Peugeot 207 S2000. Его, впрочем, такая замена не смущает: «В Peugeot Sport уделили немало внимания развитию 207 - особенно на гравии. И они хотели, чтобы я подключился к этой работе. Это и стало для меня ключевым фактором - возможность быть вовлеченным в разработку автомобиля. В самом деле, останься я в Skoda, я находился бы в том же положении, что и в этом сезоне. В своем переходе в Peugeot я ясно вижу движение вперед», — заявил Уилкс.

...а Микельсен —приходит

Впрочем, и Skoda UK гоевала недолго, и объявила, что вместо выбывшего Уилкса команда посадит за руль не бритта, как вы могли бы подумать, а норвежца по имени Андреас Миккельсен. Объявление было сделано буквально сразу после впечатляющего выступления норвежца на Ралли Кипр, рассказ о котором —в этом номере.

Наступает минута прощания...

Автор самого зрелищного прыжка на прошлогоднем Rally Finland, автор многочисленных сходов по самым нелепым причинам, главная из которых — «адреналин зашкалил», наконец — главная надежда российского ралли Евгений Новиков принял решение о завершении спортивной карьеры. Еще совсем недавно мы жили новостями о том, что Женя что-то там тестирует, и в следующем сезоне вернется в WRC, но... Новиков предпочел бизнес.

Отпуск!

Ожидать невероятной борьбы от ралли Кипра, 12-го и последнего этапа Межконтинентальной раллийной серии–2010 было бы чересчур оптимистично. Хотя организаторы старались: для дополнительной гонки Love Cyprus Golden Stage Rally был найден приличный призовой фонд, а после нее состоялась торжественная церемония награждения всех победителей и призеров серии по итогам сезона. Все эти ухищрения оказались не то чтобы напрасными, но существенного прироста экипажей (на что, очевидно, и был расчет) не дали.

BARWA
BARWA
free

Впрочем, отсутствие экипажного изобилия не удивительно. Везти технику далеко и затратно, кипрские спецучастки, по характеру напоминающие Акрополис, «дороговаты» для многих частников, а те, кто хотел принять участие еще и в стартующем в следующий уик-энд ралли Великобритании, должны был озаботится поиском двух машин.

Из регулярных участников серии на Кипре стартовал только Андреас Миккельсен. Ни заводская Skoda, ни Peugeot, ни Skoda Great Britain не выставили на этап свои экипажи. На счастье, этап IRC был совмещен с этапом Чемпионата Ближнего Востока, что добавило в ряды участников Нассера Аль-Аттию. Также в старт-листе появились Мартин Прокоп, Роман Креста и Бриан Буффье. Последний оказался в списке совершенно неожиданно, получив машину, предполагавшуюся для выступления Алексея Тамразова. Пожалуй, основными претендентами на победу можно было считать Андреаса Миккельсена, Нассера Аль-Аттию и Мартина Прокопа. Почему в этом списке нет Бриана Буффье? Да просто Peugeot S2000 продемонстрировал редкостную ненадежность в этом сезоне. Бриан, также, как и Крис Мик по ходу всего сезона, во время гонки был вынужден заботиться о сохранности автомобиля, а уж потом — о призовых местах!

К огромному сожалению, точку в мало-мальской интриге поставила техника. По дороге на первый боевой участок пятницы у Миккельсена сдал мотор. На этом участие в гонке молодого норвежца закончилось. И это, конечно, досадно — ведь шансы на победу у него были, и немалые! Посудите сами: в субботу, выступая «нулем» перед основным каналом, Андреас показал лучшее время на четырех участках из шести, а что касается остальных двух, то на одном «ноль» должен был остановиться, чтобы эвакуировать с трассы спецучастка непонятно как там очутившуюся гражданскую машину, а на другом — просто поймал прокол. То, что Миккельсен вполне мог подняться на первое место по итогам ралли, он доказал, выиграв Golden Stage Rally — однодневное ралли, состоящее из двух проездов по одному спецучастку со смешанным покрытием (гравий-асфальт) длиной от 20 до 25 км — в просто-таки феноменальной манере. Своему ближайшему преследователю на первом прохождении Андреас «привез» 10 секунд!

В отсутствии конкуренции победа Аль-Аттии на ралли Кипра не стала сюрпризом — до этого катарец уже выигрывал здесь семь раз. Джамп-старт в первый день принес Нассеру некоторые тревоги: 20-секундная пенализация вывела в лидеры первого дня Мартина Прокопа. Но на второй день у Прокопа

возникли проблемы с приводом, что позволило Нассеру вернуть себе лидерство без борьбы. Роджер Фегали, отставший лишь на несколько секунд, мог бы попробовать навязать катарцу некоторую борьбу, но Аль-Аттия такой возможности ему не предоставил. Три подряд выигранных спецучастка на финише и преимущество Нассера мгновенно выросло до полуминуты. Что касается Прокопа, то ему осталось сожалеть о потерянном лидерстве и стараться хоть както поправить ситуацию. На сервисе чешской команде (не без помощи M-Sport) удалось привести в порядок автомобиль, и Мартин переиграл своего соотечественника Яромира Тарабуса, вернув себе третью позицию в гонке. Небольшое, но утешение.

Чуть ли не единственным сражением под финиш второго дня ралли стало противостояние Романа Кресты на Mitsubishi Lancer Evo IX и Никоса Томаса на Peugeot 207 S2000. Киприот отбил таки у чеха пятую позицию в абсолюте. Зато в зачете группы N Креста завоевал чистую победу, опередив ближайшего соперника на пять с половиной минут!

На Кипре определился чемпион в зачете IRC 2WD. Для того, чтобы завоевать титул, британцу Харри Ханту надо было просто добраться до финиша, завоевав хотя бы одно очко, что он и сделал. GP

IRC. FxPro Cyprus Rally Final Results

FIA MIDDLE-EAST RALLY CHAMPIONSHIP

FxPro Cyprus Rally

IRC Intercontinental Rally Challenge

Total Length 230.220 m

Official Final Classification

1 / 2

Pos.	Gr	Cl	No.	Driver/Co-Driver	Competitor/Car/Team	Gr/Cl	Time	Pen.TC	Oth.Pen.	Total Time	Gap
1	1	1	1	(*) **AL-ATTIYAH** Nasser (QA) (*) **BERNACCHINI** Giovanni (I)	NASSER AL-ATTIYAH FORD FIESTA S2000	N N4	3:11'43.5		10	**3:11'53.5**	
2	2	2	5	**FEGHALI** Roger (RL) **MATAR** Joseph (RL)	ROGER FEGHALI SKODA FABIA S2000	N N4	3:12'24.2			**3:12'24.2**	30.7
3	3	3	2	**PROKOP** Martin (CZ) **TONAMEK** Jan (CZ)	CZECH FORD RALLY TEAM FORD FIESTA S2000	N N4	3:16'05.5	30		**3:16'35.5**	4'42.0
4	4	4	10	**TARABUS** Jaromin (CZ) **TRUNKAT** Daniel (CZ)	CZECH FORD RALLY TEAM FORD FIESTA S2000	N N4	3:17'34.0			**3:17'34.0**	5'40.5
5	5	5	8	**THOMAS** Nicos (CY) **LOIZIDES** Angelos (CY)	NICOS THOMAS PEUGEOT 207 S2000	N N4	3:18'39.0			**3:18'39.0**	6'45.5
6	6	6	7	**KRESTA** Roman (CZ) **GROSS** Petr (CZ)	ROMAN KRESTA MITSUBISHI LANCER EVO IX	N N4	3:19'10.1			**3:19'10.1**	7'16.6
7	7	7	16	**TIMOTHEOU** Charalambos (**LAOS** Pambos (CY)	CHARALAMBOS TIMOTHEOU MITSUBISHI LANCER EVO X	N N4	3:24'37.5			**3:24'37.5**	12'44.0
8	8	8	11	**TINGIRIDES** Constantinos (C **SHIALOS** Panayiotis (CY)	C. T. MOTORSPORT LTD MITSUBISHI LANCER EVO IX	N N4	3:25'14.1			**3:25'14.1**	13'20.6
9	9	9	9	(*) **ALMARI** Misfer (QA) (*) **ARENA** Nicola (I)	MISFER ALMARI SUBARU IMPREZA N16	N N4	3:26'43.8			**3:26'43.8**	14'50.3
10	10	10	30	**POLYKARPOU** Panikos (CY) **LAOS** Savvas (CY)	NICOS THOMAS RACING MITSUBISHI LANCER EVO IX	N N4	3:31'09.3			**3:31'09.3**	19'15.8

Реклама в журнале

adv@gp-mag.ru