



MINARDI СПАСЕНА!

Финансовые проблемы едва не "похоронили" итальянскую команду в межсезонье. Но, несмотря на все трудности, "конюшня" Джанкарло Минарди все-таки выйдет на старт первого Гран При XXI века



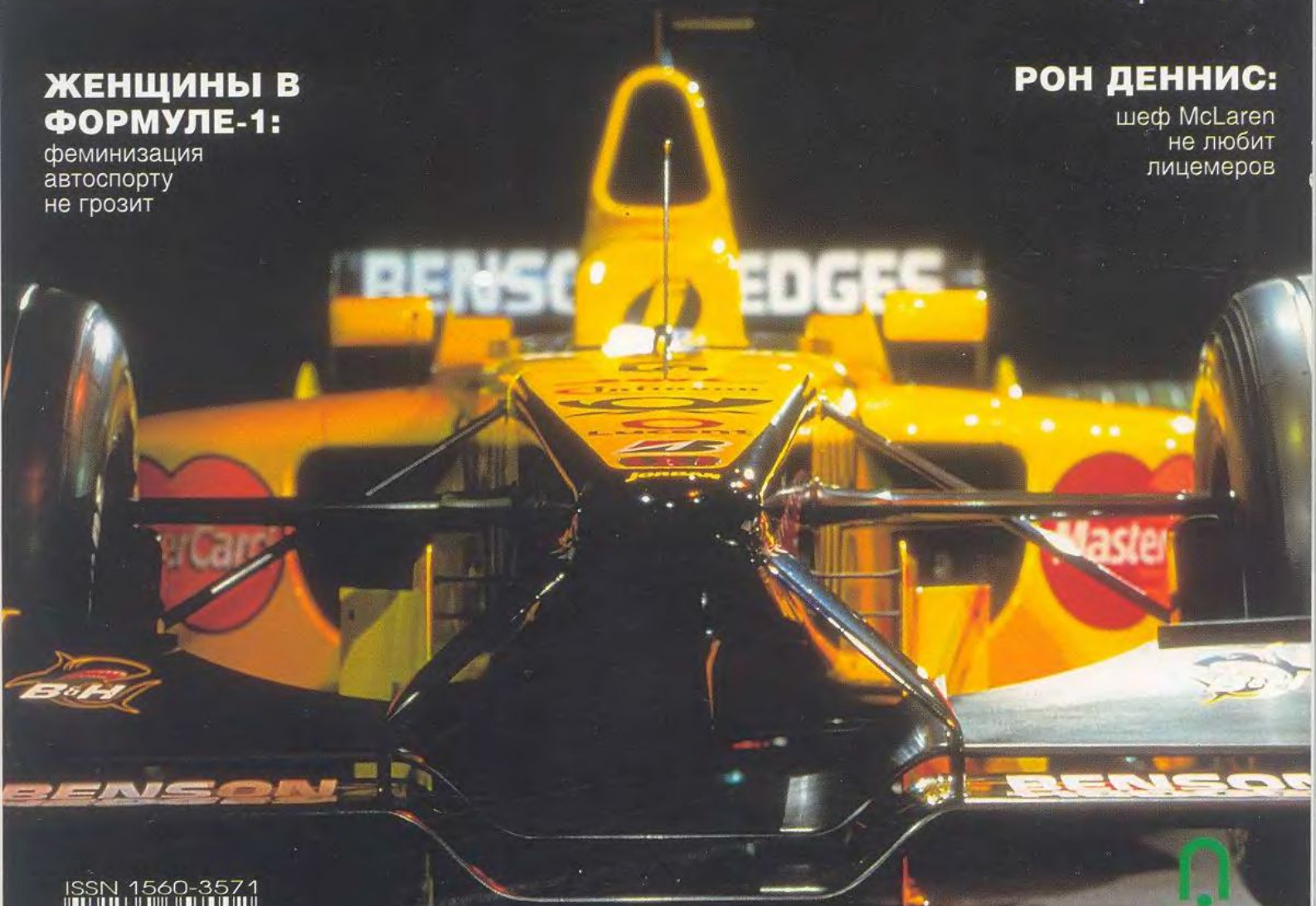
март 2001

ЖЕНЩИНЫ В ФОРМУЛЕ-1:

феминизация
автоспорту
не грозит

РОН ДЕННИС:

шеф McLaren
не любит
лицемеров



ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

СЕЗОН 2001

КАЛЕНДАРЬ, КОМАНДЫ И ТРАССЫ
ЧЕМПИОНАТА МИРА

СОДЕРЖАНИЕ

- | | | | |
|----|---------------------------------------|----|--|
| 4 | Парад | | |
| 10 | Новости | 52 | Команда |
| | Калейдоскоп | | Секрет его терпения |
| 24 | Извинений никто не примет | | Как потерпела крушение команда Энцо Оселты |
| | Jordan превращается в акулу | | Один на один |
| 25 | Швейцарский кредит | 60 | Утомленный солнцем |
| | Sauber вынуждена доверие даже | | Габриэле Руми уходит в тень |
| | швейцарскому банку | | Интервью |
| 26 | Аппетит пришел | 66 | Рон Деннис |
| | BAR – самая голодная команда сезона | 68 | Эдриан Ньюи |
| 27 | Вся надежда на Баварию | 70 | Мика Хаккинен |
| | BMW-Williams намерена бросить вызов | 72 | Густав Брюннер |
| | McLaren-Mercedes | | Тема |
| 28 | Далее – везде! | 74 | Семейное дело |
| | Единку на носу Ferrari делают штатной | | Застольные беседы Рона Денниса |
| 29 | Представление на площади | 80 | Пять решительных женщин |
| | Сан-Марко | | "Королева автоспорта" не терпит соперниц |
| | Послания Benetton пустился | | Техника |
| | в плавание в Венеции | 88 | Канарейка Брюннера |
| 30 | Команды и гонщики Ф-1 | | Minardi M02 |
| | сезона-2001 | 93 | Легкость решений |
| | Все действующие лица 52-го | | Sauber C20 |
| | чемпионата мира Формулы-1 | 94 | Вопросов больше, чем ответов |
| 42 | Чемпионат мира Формулы-1 | | Ferrari F2001 |
| | Все этапы чемпионата | | |
| | 2001 года | | |



Зарегистрировано в
Государственной Комитете РФ по
печати

Свидетельство № 018841

Издатель и издатель:

ООО "И. Д. Автопанорама"

121352, Москва,

ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7

Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,

445-4238, 445-0394

Факс: (095) 449-0789

Главный редактор

Вадим Колтыков

v_koltykov@autopanorama.mtu-net.ru

Шеф-редактор

Леонид Селин

l_selin@autopanorama.mtu-net.ru

Дизайн и верстка

Владислав Крупичинский

Редактор-корректор

Ольга Кропотова

Технический редактор

Александр Мельник

Ответственный редактор

Владимир Макавеев

Рекламное обеспечение

Вадим Устинов

v_ustinov@autopanorama.mtu-net.ru

Сергей Кисоруква

s_kisorukva@autopanorama.mtu-net.ru

Юрий Колыков

y_koltykov@autopanorama.mtu-net.ru

РР-обеспечение

Владимир Безукладников

Юридическое обеспечение

Юрий Растегин

По вопросам рекламы и

распространения издания

обращаться:

Тел.: (095) 449-0395

distrib@autopanorama.mtu-net.ru

Подписка производится:

в любом почтовом отделении

РФ, СНГ и стран Балтии на 1-е

полугодие 2001 г. по объединенному

каталогу "Печать России",

индекс 29505

по каталогу "Роспечать"

"Газеты и журналы", индекс 79180

Адрес для писем:

105037, Москва, а/я 54

E-mail:

formula@autopanorama.mtu-net.ru

Представительство

в Санкт-Петербурге:

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: Санкт-Петербург,

ул. Херсонская, 8

Отпечатано в Финляндии

FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 16.02.2001 г.

Тираж 85000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности

за содержание рекламных материалов

Мнение редакции автора

соответствует мнению авторов статей

Перепечатка без разрешения

редакции запрещена

© "Формула" 2001



ПАРАД

ОТ РАССВЕТА ДО ЗАКАТА

испытывают команды новые автомобили в межсезонье. На зимних тестах дорога каждая минута. Благо, погода в Испании редко подводит. Температура почти никогда не опускается ниже 10 градусов тепла. Да и дожди, не говоря о снеге, случаются не часто. Именно поэтому зимой среди команд Ф-1 столь популярны испанские и португальские трассы. В последние годы автогоночная география Пиренейского полуострова расширялась: к автодромам в Хересе-де-ла-Фронтера, Барселоне и Эшториле прибавилась трасса в Валенсии.

**ГРЕБЕШОК
ДЛЯ ВЕТРА**

С помощью этого устройства, предназначенного для измерения распределения давления в возмущенном потоке за головой гонщика, инженеры Ferrari пытаются "причесать" воздух вокруг автомобиля.





ВЗЛЕТИТ ЛИ MINARDI?



Minardi поедет на Ford и Michelin

Прояснилась ситуация с двигателем для команды Minardi. Шасси PS01 (надо полагать Paul Stoddart) в 2001 году будет оснащаться все той же модификацией Ford Cosworth V10 двухлетней давности. Заявлен он под маркой European V10. Тяжелый, маломощный, но надежный мотор — сейчас единственный шанс Minardi занять место на стартовой решетке в Мельбурне. А дальше? «Пока мы не найдем хороший двигатель, думать об очках просто смешно. Но работа в этом направлении ведется. Кто будет поставлять нам моторы в дальнейшем, мы сможем сообщить только перед Гран При Венгрии», — заявил Минарди. Поставщиком же шин станет Michelin. «Думаю, что те, кто слишком далеко загадывает в таком непредсказуемом виде спорта, как Ф-1, иногда дают обещания, которые потом не в состоянии вы-

полнить, — говорит Стоддарт. — Моя цель — сделать из Minardi середняка. Два-три сезона мы проведем среди аутсайдеров, но потом точно переместимся в середину».



Три месяца продолжался период неопределенности в дальнейшей судьбе Minardi. В ноябре 2000 года стало известно, что телевизионная компания PSN (Panamerican Sports Network), транслирующая Гран При Формулы-1 на страны Латинской Америки (кроме Бразилии), отказалась от планов купить акции команды. Проект оказался слишком дорогим для южноамериканцев, и вместо этого PSN заключила спонсорский контракт с другим прошлогодним аутсайдером — Prost.

Положение Minardi становилось тревожным. Не имея контракта на поставку двигателей, лишившись финансовой поддержки титульного спонсора Telefonica, команда начала терять людей. Оба пилота, выступавшие за Minardi в прошлом сезоне, нашли себе место в других «конюшнях». Жене предпочел стать тест-пилотом в Williams, а Маццакане перебрался в Prost.

Перспектива того, что чемпионат 2001 года начнется без Minardi, становилась все более реальной. Но в середине января на авансцене появилась новая фигура — австралийский миллионер Пол Стоддарт. Пол Стоддарт давно мечтал обзавестись собственной командой Формулы-1. Еще в 1997 году он чуть было не купил «конюшню» Кена Тиррелла, но тогда его опередил Крейг Поллок, за спиной которого стояла British American Tobacco. Стоддарту достался лишь завод Tyrrell в английском Ледбери. На этом упорный австралиец не остановился и приобрел команду Формулы-3000 Eddienbridge, которую совместно с Томом Уокиншоу преобразовал в юниорский филиал Arrows. А когда австралиец узнал о проблемах Minardi, то понял, что такой благоприятной возможности попасть в высший свет автоспорта может больше не представиться.

Официально Стоддарт объявил о покупке Minardi 30 января. Причем 45-летний бизнесмен и энтузиаст автоспорта получил в итоге все акции команды. К 68%, которыми владел Габриэле Руми, свою долю прибавил Джанкарло Минарди. Сумма сделки не разглашается, но по некоторым источникам, составляет около 35 миллионов фунтов стерлингов. Хотя сам Минарди в одном из интервью заявил, что такая цифра не соответствует действительности — в той ситуации, в какой оказалась команда, никто не заплатил бы таких денег.

Джанкарло сохранил должность генерального менеджера. Теперь его команда именуется European Minardi F1. Непосредственное руководство командой возложено на бывшего менеджера Tyrrell Руперта Мэньюринга. Удалось сохранить незаурядного конструктора Густава Брюннера. Ему очень пригодится аэродинамическая труба, которая сейчас строится на базе European в Ледбери. Кроме того, в Ф-3000 будет выступать «младшая сестра» команды Ф-1 — European Minardi F3000. Есть еще целый автопарк — восемь двухместных болидов (можно проводить Гран При), построенных фирмой European для «VIP-извоза». Они тоже входят в антикризисный план Стоддарта как средства для поднятия престижа и укрепления финансового положения команды. За руль одного из таких «такси» сядет экс-чемпион мира Найджел Мэнселл.

Новая волна

Стремительное омоложение Формулы-1 продолжается. За руль Minardi в 2001 году сядет 19-летний пилот. Уже в ходе переговоров о покупке команды Стоддарт начал искать гонщиков для нее. Первым, к кому он обратился, стал его соотечественник, друг и пилот команды Формулы-3000 European Formula Racing Марк Уэббер. Но молодой австралиец не прельстился заманчивой идеей и предпочел синицу в руках – место в чемпионской команде Ф-3000 Super Nova, а также перспективу со временем оказаться в более сильной “конюшне” Формулы-1. В итоге Стоддарт пригласил подающего большие надежды испанца Фернандо Алонсо, бывшего в прошлом году тест-пилотом Minardi и занявшего 4-е место в своем дебютном сезоне в Формуле-3000. Показательно, что Фернандо



пользуется покровительством Флавио Бриаторе, а итальянец славится умением отыскивать новые звезды на автоспортивном небосклоне. В свои 19 лет Алонсо стал третьим среди самых молодых дебютантов в истории Формулы-1 –

после Майка Тэквелла, чья карьера в Ф-1 закончилась после всего лишь двух гонок, и гонщика 60-х годов Рикардо Родригеса. Баттон, Бурти, Райкконен, Бернольди, Алонсо... В Формулу-1 пришла новая волна?

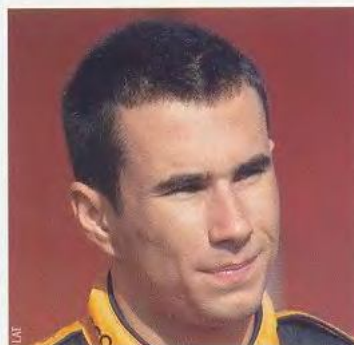


Джонни вернулся!

Недолго мир Формулы-1 горевал об уходе Джонни Херберта из “королевских гонок”. 15 февраля команда Arrows объявила, что подписала с англичанином контракт тест-пилота. В 2001 году Джонни намеревался выступать в одной из команд CART, но этим планам не суждено было сбыться. Зато его опыт пригодился Тому Уокиншоу. Намерен гонщик в 2001 выйти и на старт гонок. Херберт ведет переговоры с одной из команд IRL о возможности участия в легендарной Indy 500. А о выступлении за Bentley в “24 часах Ле-Мана”, где он уже побеждал в 1991 году, сам Джонни говорит, как о деле решенном.

Marlboro желает большего

Все меньше времени остается до того дня, когда запрет на рекламу сигарет, введенный Евросоюзом, вступит в полную силу. Поэтому табачные компании пытаются использовать оставшийся до 2006 года срок с максимальной выгодой. По сообщениям, появившимся в итальянской прессе, между Ferrari и спонсором команды компанией Marlboro ведутся переговоры о предоставлении дополнительного рекламного пространства на машинах, участвующих в чемпионате Ф-1. Если Marlboro добьется желаемого результата, то на носовых обтекателях обеих Ferrari может появиться широкий белый треугольник, который символизирует изделия табачного гиганта. Такая раскраска сделает их очень похожими на болиды... McLaren, какими они выглядели до 1996 года, когда спонсором McLaren была как раз Marlboro.



Бернольди в Arrows

Партнером Йоса Ферстаппена в Arrows 2001 года станет бразилец Энрике Бернольди. Такое решение Тома Уокиншоу стало полной неожиданностью для испанца Педро де ла Росы, который считал, что место в команде на этот сезон ему гарантировано. И талантливому испанцу пришлось довольствоваться контрактом тест-пилота Prost.

НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ



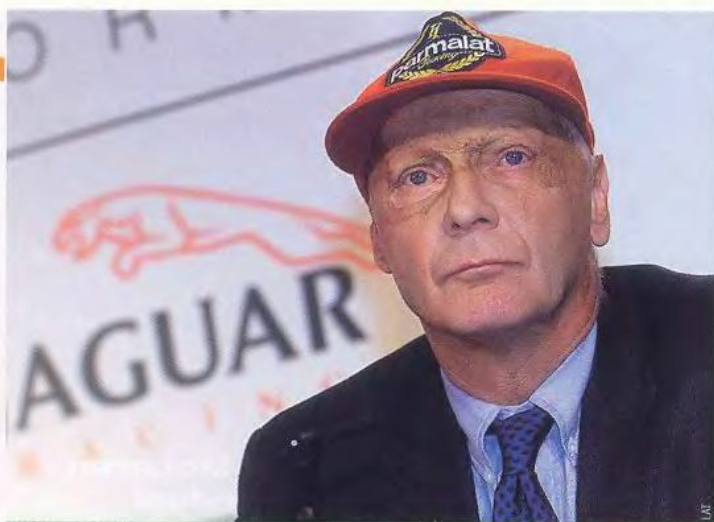
West McLaren Mercedes: новый этап

В 1997 году команда McLaren преобразилась. Приход нового титульного спонсора в лице табачной компании Reemtsma изменил облик знаменитой “конюшни”. Изменилось все: униформа, корпоративный логотип, оформление боксов и грузовиков, наконец, сами гоночные автомобили, ставшие серебристо-черными, с огненно-красной искрой и крупной надписью West на обтекателях и антикрыльях. Но самое главное, при поддержке нового партнера команда стала выигрывать.

В истории McLaren начался новый этап.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ



JAGUAR В ЗАЛЕ СУДА?

Ко всем неудачам, которые преследовали команду Jaguar в прошлом сезоне, в этом году может добавиться судебный иск от электронной компании Vodac из Нортгемптона на сумму более 600 тысяч фунтов. Как утверждает Стив Тейлор, директор компании, Jaguar Racing Team должна эти деньги за 16 рулевых колес, поставленных в 2000 году.

Компания Vodac 14 лет сотрудничает с Ford-Cosworth, отвечая за электронное обеспечение. А с момента создания команды Ф-1 Stewart изготавливает для нее рулевые колеса. Однако после того как в сезоне-2000 Stewart трансформировалась в Jaguar и одновременно Ford заключила соглашение на обеспечение электроникой с компанией Pi Developments, Vodac продолжала поставку рулей. Но в этом сезоне Ford решил окончательно отказаться от услуг этой компании, чем поставил ее в сложное положение. Найти равнозначные контракты за оставшееся до начала сезона время руководству компании уже едва ли удастся.

Лауда возвращается в Ф-1

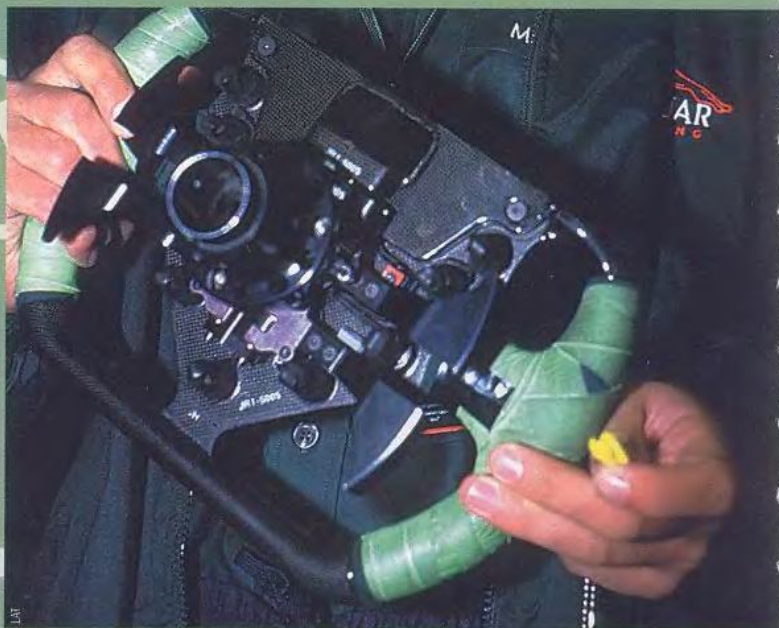
Трехкратный чемпион мира Ф-1 Ники Лауда приглашен на пост руководителя Premier Performance Division – главного эксплуатационного отдела компании Ford. Это подразделение включает в себя команду Ф-1 Jaguar, электронную компанию Pi Research и моторостроительную – Cosworth. Таким образом, Лауда будет осуществлять общее руководство автоспортивной программой Ford в Европе. Ранее эти функции выполнял Нил Ресслер. Но недавно 61-летний американец заявил, что уходит в отставку по личным причинам – его дочь заболела раком.

Финансовые неурядицы заставили Лауду в прошлом году продать свою авиакомпанию Lauda Air, которой он руководил последние 15 лет. Однако без дела предприимчивый австриец оставался недолго. По слухам, Лауда, который в ближайшее время должен пересечь из Вены в Лондон, будет получать на новом месте 3 млн долларов в год. Ford не стал скупиться на оплату услуг человека, который является близким другом Берни Экклстоуна, в чьей команде Ники выступал в 70-е годы. "Хорошо вернуться в автогонки на постоянную работу", – прокомментировал Лауда свое назначение.

Диким кошкам мешают тритоны

Команда Jaguar столкнулась с неожиданными трудностями при проектировании своей новой штаб-квартиры в Сильверстоуне. Первый камень преткновения возник при утверждении планов строительства в окружном совете Южного Нортгемптоншира, где собирается обосноваться сама команда и ее поставщик двигателей – компания Ford Cosworth. Членам совета показалась слишком велика территория, отведенная по проекту под автостоянку. Чтобы получить разрешение совета, стоянку, первоначально рассчитанную на 1202 места, придется уменьшить, а также продумать иные способы доставки персонала на работу, например, автобусами.

Но не только люди мешают приступить к началу строительства новой базы команды. Большие гребешковые тритоны, чей ареал обитания частично совпадает с местом будущей стройки, должны быть переселены в подходящие по условиям места проживания. Эта процедура, с которой уже сталкивались в McLaren при строительстве своей штаб-квартиры, стала неременным условием. Причем еще неизвестно, утвердит ли этот проект английский комитет по защите животных.



В Jaguar продолжается обновление

Обновление персонала в Jaguar затронуло не только должность технического директора. Вслед за увольнением Гэри Андерсона команду покинул гоночный инженер Эдди Ирвайна Кристоф Букено. На его место приглашен бывший гоночный инженер Жана Алези англичанин Хэмфри Корбетт, который ранее работал в Simtek с Роландом Ратценбергером, а до этого – в Ф-3000.



FERRARI И ФИЗИКЕЛЛА — ЛУЧШИЕ В ИТАЛИИ

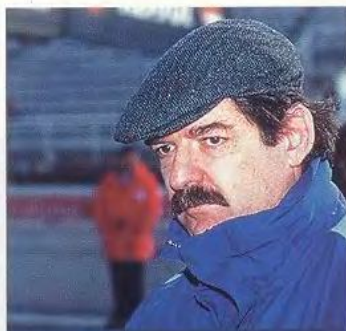
Джанкарло Физикелла был назван лучшим итальянским гонщиком 2000 года на церемонии, которая прошла 15 января на домашнем автодроме Ferrari во Фьорано. Этого титула пилот Benetton удостоивается уже четвертый год подряд. Приз из рук президента итальянского автоклуба Пьеро Феррари получила Луна, подруга Джанкарло, в то время как сам гонщик находился вместе со своей командой на тестах в Валенсии. Лучшей командой, естественно, была признана добившаяся в прошлом сезоне двойной победы Ferrari. Награда вручена спортивному директору Scuderia Жану Тодту. Также на церемонии были отмечены другие итальянские гонщики, добившиеся заметных успехов в 2000 году. Среди них – чемпион немецкой Формулы-3 Джорджо Пантано, которому прочат будущее в Ф-1.





Монтое деньги не нужны

“Я пришел в Ф-1 не за деньгами. Если бы я хотел получать больше, остался бы в Америке, – заявил гонщик Williams Хуан-Пабло Монтоя в интервью газете News of the World. – Я буду выступать в Формуле-1 за половину тех денег, что мог бы получать в CART”. Если учесть, что Монтоя за океаном получал более 6 миллионов фунтов стерлингов, то нетрудно подсчитать, во сколько оценили его талант в экономической Европе.



БОЛЬШОЙ СЕКРЕТ ПЕТЕРА ЗАУБЕРА

Одной из примет этого сезона стала смена технического персонала во многих командах Формулы-1. Вот и Серхио Ринланд пал жертвой этого поветрия. Чуть больше года он занимал пост главного конструктора в команде Sauber, разрабатывая машину для сезона 2001 года. И вот, когда C20 была готова и предстала перед публикой, Петер Заубер объявил о прекращении сотрудничества с аргентинцем. Причем имя преемника Ринланда держали в секрете до последнего момента.

Только спустя неделю после отставки Ринланда было объявлено, что на его место приглашен 37-летний английский инженер Стивен Тейлор. Последние шесть лет Стивен работал в отделе перспективного проектирования McLaren, и его имя редко оказывалось на слуху. Однако опыта Тейлору не занимать. У него за плечами 14-летний стаж работы в компании Advanced Composites Group, а также в командах Lotus, Larrousse и McLaren.

Баварские рекорды

“Двигатели BMW зарекомендовали себя лучшими серийными агрегатами для легковых автомобилей, – заявил недавно содиректор BMW Motorsport Марио Тиссен. – Вот почему мы смело приняли вызов Формулы-1. Но это не единственная причина. Разработка гоночных моторов станет замечательным испытательным полигоном для технологий, которые найдут применение в обычной нашей продукции”.

В Ф-1 баварцам удалось добиться успеха в первый же сезон – третье место в Кубке конструкторов говорит само за себя. Любопытно, что и на “серийном фронте” 2000 год стал для BMW рекордным. В общей сложности с конвейеров в Мюнхене, Дингольфинге, Регенсбурге, Спартанберге и Росслине сошли 835 тысяч легковых автомобилей, что на 10,5 процента больше, чем год назад. Но и это еще не все. Как отмечалось на пресс-конференции “Итоги года-2000”, прошедшей в Малом Манеже Москвы в начале февраля, минувший год стал рекордным для “БМВ Руссланд Трейдинг”. Продажи автомобилей BMW в России составили 1301 штуку. Что на 83% больше, чем в 1999 году. Среди всех рынков показатель роста продаж баварских машин в России является одним из лучших в мире.



НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ



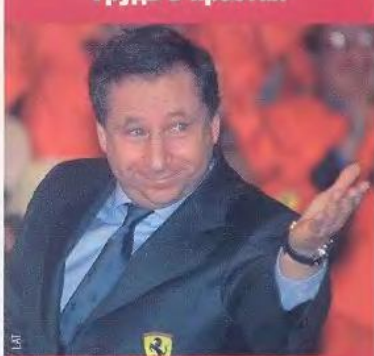
West McLaren Mercedes: победа может быть только общей

Чтобы победить в Формуле-1 – нужна сплоченная команда. Руководители, конструкторы, инженеры, механики, гонщики, спонсоры – все должны работать на общую победу. Логотип West, марки сигарет, выпускаемых табачной компанией Reemtsma, красуется на обтекателях и антикрыльях автомобилей McLaren с 1997 года. 37 миллионов долларов, которые компания вносит в бюджет команды, служат весомым вкладом в победы McLaren. Однако и титульный спонсор в накладе не остается. Reemtsma – самая быстрорастущая табачная компания в мире. Причем особенно стремительный ее рост начался как раз в 1997 году. Победа действительно стала общей.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ

Грудь в крестах



Во Франции нет сейчас человека популярнее Жана Тодта. Такое впечатление складывается, если вкратце ознакомиться с теми почестями, которыми осыпали граждане Франции спортивного директора Ferrari. Совсем недавно его именем назвали улицу в городе, где Жан родился, а 2 февраля на торжественной церемонии в Парижском отеле de Lassay, в котором заседает Национальное Собрание Франции, Тодт был удостоен звания кавалера ордена Почетного легиона. Крест — знак кавалера Ордена — вручил Тодту министр сельского хозяйства и рыболовства Франции Жан Главани. На это событие прибыли почти все ключевые персоны Ferrari: Михаэль Шумахер, технический директор Росс Браун, руководитель отдела разработки двигателя Паоло Мартинелли, конструктор Рори Бирн и глава пресс-службы команды

Почетный гражданин



Трехкратному чемпиону мира Михаэлю Шумахеру присвоено звание почетного гражданина Модены — города, в окрестностях которого расположена штаб-квартира Ferrari. В 1997 году ему вручили высшую награду ФРГ в области спорта. В Керпене, где родился Михаэль, в его честь названа улица. Остается посмотреть, не наградит ли парламент Германии своего великого соотечественника высшим государственным отличием — Большим федеральным крестом.

Ф-1 — двигатель торговли



К 2010 году руководство Renault планирует выпускать четыре миллиона автомобилей ежегодно и стать не просто одной из крупнейших в Европе, но и серьезным игроком на мировом рынке. Цель амбициозная, ничего не скажешь. А что для этого необходимо? «Нет лучшего способа стать известными во всем мире, чем вступить в состязания Формулы-1», — считает исполнительный вице-президент французской компании и по совместительству директор Renault Sport Патрик Фор.

О серьезности намерений свидетельствует хотя бы тот факт, что зимой инженерный штаб в Вири-Шатийоне и Энстоуне увеличен на 50 человек. Однако на чемпионате мира свет для французских, разумеется, клином не сошелся. Renault активизирует свои усилия по всему миру. Так, к примеру, французы установили контроль над вторым по величине японским автопроизводителем — Nissan, и всерьез намерены начать массовое производство легковых машин в России.

В прошлом году в нашей стране было продано 3002 автомобиля Renault. Это на 162% больше, чем годом раньше. Причем общий рынок импортных легковых машин в России увеличился незначительно — лишь на четыре процента. Но главное — в Москве начало работать сборочное предприятие ОАО «Автофрамос», из цехов которого вышла первая тысяча легковых Renault.

CART В МОНРЕАЛЕ



Автодром имени Жили Вильнева в Монреале с августа 2002 года станет хозяином Molson Indy — канадского этапа серии CART. Об этом было объявлено на пресс-конференции, которая состоялась 18 января в Фонтане, Калифорния. Монреаль получает право на проведение Molson Indy сроком на пять лет до 2006 года. Для того чтобы на автодроме имени Жили Вильнева смогли стартовать «чампкары», которые тяжелее и мощнее, чем болиды Формулы-1, будет произведена реконструкция трассы. С 1986 года это уже третий город Канады, который примет один из этапов серии CART. Ранее в календарь чемпионата были включены Торонто и Ванкувер. В 2000 году на двух канадских этапах CART побывало рекордное количество посетителей — 329 тысяч человек.

Atlas F1 продолжает работу

Выходящий под эгидой «Формулы» еженедельный Интернет-журнал Atlas F1 (www.atlasf1.ru) продолжает знакомить любителей Формулы-1 с последними событиями и историей автогонок Гран При. Например, в выпуске от 10 февраля вы сможете прочитать много интереснейших материалов. Томас О'Киф продолжает серию своих статей о великих гонщиках прошлого. На этот раз речь пойдет о 1964 году, когда гонки были такими, какими они должны быть. В серии статей Марк Пледеннинг рассказывает об истории проведения автогонок на трассе Альберт-парк, ныне принимающей Гран При Австралии. Уилл Грей освещает технические аспекты Формулы-1. И многое, многое другое.

Четыре этапа условно

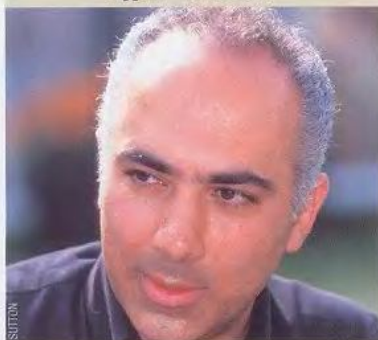
За руль Sauber в 2001 году сядет молодой финский гонщик Кими Райкконен. Автогоночный опыт у него весьма ограничен (всего 23 старта в британской Формуле-Ford), и многие пилоты и руководители команд высказывали сомнения в целесообразности с точки зрения безопасности предоставления финну суперлицензии гонщика Ф-1. Тем не менее Кими суперлицензию получил. Но финну назначен своеобразный испытательный срок — первые четыре Гран При сезона, в течение которых он должен подтвердить свою квалификацию. «Я понимаю аргументы президента FIA Макса Мосли, выступившего против решения Всемирного совета Международной федерации предоставить Кими суперлицензию, — заявил хозяин швейцарской команды Петер Заубер. — Но я верю, что Кими справится с испытанием».



Райкконен выйдет на старт в Мельбурне, Куала-Лумпуре, Сан-Паулу и Имоле. После этого FIA рассмотрит возможность дальнейшего участия финна в чемпионате мира.



Arrows больше, чем один человек



Не на шутку обиделся технический директор Arrows Майк Куглан на Эгбала Хамиди (на фото) — специалиста по аэродинамике. Переход последнего в Jordan стал для руководства команды громом среди ясного неба. Это не позволило выполнить тот объем испытаний, который был запланирован на межсезонье. Однако Куглан заявил, что потеря даже такого классного специалиста не представляет для команды серьезной проблемы "Эгбал — хороший парень, но Arrows — это больше, чем один человек. Думаю, мы будем двигаться вперед и без него", — сказал Куглан. Преемником Хамиди на посту руководителя отдела аэродинамики Arrows стал пришедший из Ferrari итальянец Николо Петруччи.

Еще одна "кошка" появилась в Ф-1



На этот раз в команде Jordan, которая заключила долгосрочное соглашение с компанией PUMA. Немецкий производитель спортивной экипировки будет поставлять команде одежду и обувь. В этой связи глава команды Эдди Джордан заявил: "Внешний вид команды очень важен, мои люди должны быть одеты по высшему разряду". По условиям контракта логотип PUMA будет красоваться на униформе всех сотрудников команды, а также на защитных комбинезонах пилотов и механиков. А Мартин Ганслер, заместитель председателя совета директоров PUMA, в свою очередь добавил: "Наша компания всегда ищет новые творческие пути продвижения своей продукции, и нам импонирует образ гонок Формулы-1".

На французской стороне



Если спросить отечественного поклонника автогонок, удалось ли кому-нибудь из россиян в прошедшем сезоне поучаствовать в гонках в Маньи-Куре, Спа и Ле-Мане, то, скорее всего, посмотрев стартовые ведомости этапов Ф-3000 и 24-часовой гонки, он ответит: "К сожалению, нет". И ошибется. Российский гонщик не только стартовал на каждой из этих трасс, но показал в гонках четвертый, девятый и 15-й результаты. Этого пилота зовут Роман Русинов, а выступает он во французском и европейском чемпионатах Формулы-Renault 2000.

Путь к автогоночным вершинам начался для Романа в 16 лет, когда он занял десятое место во французском картинговом чемпионате Trophée des stars (и это при полутора сотнях участников!). Затем были весьма успешные выступления в картинге, школа профессиональных пилотов "Ля Филлер", выступления в Формуле-Кампус. После седьмого места в еврофинале Ф-Renault в португальском Эшториле (стартовал 24-м, Роман за девять кругов обошел 17 соперников) молодого пилота пригласили в одну из сильней-

ших команд Франции — GRAFF Racing. Русинову предстояли несколько тысяч километров тестов, девять этапов чемпионата Франции и три — Европы.

Итог сезона — в 12 гонках Роман дважды стартовал со второго ряда, показал четыре быстрейших круга и занял седьмое место в абсолютном и второе — в юниорском зачете (Русинову еще не исполнилось 20). Лучшей же гонкой россиянина стал заключительный этап французского чемпионата, проходивший в рамках еврофинала Формулы-Renault в испанской Валенсии, где



москвичу удалось опередить всех соперников и подняться на высшую ступень пьедестала почета (справедливости ради необходимо отметить, что за несколько кругов до финиша Романа

пропустил вперед товарищ по команде Рено Дерло, уже ставший к тому моменту победителем всей серии). Так что в сезоне-2001 набравшийся опыта Русинов наверняка будет среди лидеров первенства. Пока же Роман вместе с автогоночной постигает и другую грамоту — учится в ISG (Institut Supérieur de Gestion). Ну и, конечно, готовится к наступающему сезону. Пока в Формуле-Renault, хотя наверняка рассчитывает попасть и в Формулу-3.

Тем более что опыт выступлений в этом классе, пусть и небольшой, у Русинова уже есть — в июне прошлого года он принял участие в этапе чемпионата России на "Ходынке". На незнакомой трассе, к тому же совсем не похожей на французские, Роман выглядел весьма уверенно. На далеко не новой машине он показал в квалификации шестой результат среди 11 участников. Гонка же, увы, получилась для москвича недолгой — уже на старте отказала коробка передач. Но, как говорится, лиха беда начало. И хотя фамилия Русинов известна лишь немногим, Роман, думаю, еще не раз даст повод говорить о себе.



АВТОМОБИЛЬНЫЕ КРОССОВКИ ШУМАХЕРА

Осенью 2000 года по Европе на специальном автобусе, похожем на броневик, развозили первую партию кроссовок Nike Shox. Они предназначались для лучших спортсменов планеты. Их надели теннисисты Пит Самpras и Линдси Девенпорт, футболисты Луиш Фигу, Роберто Карлос и Каннаваро, баскетболисты Винсент Картер и Андрей Кириленко. Но одним из первых обул NIKE SHOХ Михаил Шумахер. Не удивительно, ведь именно благодаря Формуле-1 Nike Shox появились на свет. Создатели новой модели утверждают, что в ней использованы технологии изготовления амортизаторов автомобилей Ф-1.



Уважаемые читатели!

Мы с большим сожалением сообщаем вам, что выход первого номера журнала "Большие гонки", намечавшийся на март 2001 года, откладывается. О новых сроках начала публикации "Больших гонок" мы сообщим вам дополнительно.



Экклстоун заинтересовался московским проектом

14 февраля в Лондонской штаб-квартире компании FOA состоялась официальная встреча Григория Антюфеева с Берни Экклстоуном. Руководитель комитета по туризму при правительстве Москвы, прибывший в британскую столицу по личному приглашению президента FOA, проинформировал о деталях проекта строительства автоспортивного комплекса в Нагатинской пойме. По словам Григория Валентиновича, господин Экклстоун выслушал сообщение с большим интересом, после чего получил комментарии по интересующим его вопросам (а интересовало его многое – вместо запланированных 15 минут беседа продолжалась час). По окончании встречи вице-президент FIA отметил уникальное расположение полуострова и заявил, что должен всесторонне ознакомиться с проектом. В свою очередь, для продолжения подобных контактов Антюфеев сделал своему собеседнику официальное предложение посетить Москву, над которым тот обещал подумать.

Тем временем столичные власти нашли весьма неожиданное (и, надо сказать, очень изящное) разрешение одной из главных сложностей, связанных со строительством комплекса – не слишком большой площадью полуострова в Нагатинской пойме. Территорию решено увеличить за счет нескольких миллионов кубометров земли, которые строители извлекут на поверхность при строительстве Лефортовского туннеля – части третьего транспортного кольца. Раньше решение “земельной” проблемы требовало больших денег – к примеру, при строительстве комплекса на Манежной площади грунт приходилось перегружать на баржи и вывозить за пределы города. Теперь же удалось убить сразу двух зайцев – землю удастся “пристроить” почти без затрат, а полуостров увеличится еще на несколько десятков гектаров, на которых планируется разместить автостоянку и объекты инфраструктуры комплекса.

Ежегодник FIA

Если вы хотите знать больше о соревнованиях, проводимых под эгидой FIA, то советуем вам приобрести ежегодник, который уже в 34-й раз издается Международной автомобильной федерацией перед началом сезона. В десяти буклетах любители автоспорта смогут найти ответ на любой интересующий их вопрос: где, когда, по каким правилам проходят те или иные соревнования 2001 года, технический регламент, результаты прошедшего сезона и наконец схемы всех кольцевых трасс, имеющих лицензию FIA. Все, начиная с Формулы-1 и заканчивая гонками исторических автомобилей и драгстеров. Стоимость книги – 95 швейцарских франков (примерно 1650 рублей) без учета почтовых услуг. Единственное, что может огорчить потенциального покупателя – это необходимость заказывать книгу по почте и сложная процедура оплаты. Более подробную информацию можно получить в женевской штаб-квартире FIA по телефону +41 22 544 44 00 или по факсу +41 22 544 44 50.



Сервер новостей
о Формуле-1
www.formula1-shop.ru



МАГАЗИН

ФОРМУЛА 1 КЛУБ

Вышел в продажу третий том впервые изданного в нашей стране всеобъемлющего и обстоятельного ежегодника “Книга Года Формулы 1 2001”. Эту книгу, как и первые два издания обозрения, “Книга Года Формулы 1 99” и “Книга Года Формулы 1 2000”, Вы можете приобрести в магазинах спортивной одежды «Формула 1 Клуб» или заказать по почте.

Книга Года
2001
ФОРМУЛЫ 1



Для заказа по почте заплатите 7 у.е. за каждый экземпляр. Оплата производится **только в рублях** через отделение Сбербанка РФ (1 у.е.=1\$ США) по курсу ЦБ на день оплаты.

Адрес: 117630, г. Москва,
а/я 26, «Формула 1 Клуб»
E-mail: club@formula1-shop.ru
Тел./факс: (095) 941-5029

Реквизиты для оплаты:

Получатель: Краснопресненское ОСБ № 1569,

ООО «Формула 1 Клуб», ИНН 7703185012, р/с 40702810838170101066,

Банк получателя: Сбербанк России, Москва, к/с 30101810400000000225, БИК 044525225.

Отшлите квитанцию об оплате (можно ее копию) по почте или по факсу (095) 941-5029.

Не забудьте указать свой полный почтовый адрес.



МОСКВА:

ул. Спиридоновка, д. 12/1. Работаем ежедневно с 10:00 до 20:00. Предлагаем всем поклонникам F1 спортивную одежду, модели болидов, аксессуары, плакаты, книги и многое другое. Наш телефон: 8 (095) 941-5029

Санкт-Петербург:

м-н “Высшая Лига”, Большой пр-т Петроградской стороны, д. 32/1А, 2-й этаж; Проспект Стачек, д. 14/2

Ростов-на-Дону:

ул. Нагибина, 32/2, Супермаркет “Афина”, 2 эт., тел.: 8 (8632) 45-19-00

Омск:

ул. Октябрьская 127, ТК “Бутырский базар”, “Формула 1 Клуб”, тел.: 8 (3812) 23-96-52

Тольятти: ТЦ “Русь”, “Клуб формула 1”, тел.: (8482) 34-98-92

Адреса магазинов

Новосибирск:

ул. Дуси Ковальчук, 266, “Мастер”, тел.: 8 (3832) 26-04-23, e-mail: mast@dr.bit.com.ru

Минск:

ВЦ “Олимп”, ул. Якуба Колоса, д. 3, стэнд №43, тел.: 52-56-36

Владивосток:

ул. Бородина, д. 46/50, “Автосалон на Русской”, тел.: (4232) 32-70-27

Приглашаем к сотрудничеству региональных представителей

Скорости растут

Херес. 15–17 января
Валенсия. 15–17 января
Маньи-Кур. 15–16 января
Сильверстоун. 17–18 января
Барселона. 21 января – 3 февраля
Фьорано. 1–3 и 12–14 февраля
Муджелло. 5–11 февраля
Эшторил. 7–14 февраля
Валенсия. 10–14 февраля
Кьялами. 8–13 февраля

Межсезонные тесты Ф-1 становятся таким же глобальным явлением, как и сам чемпионат мира. BAR и Williams, как и год назад, провели одну тестовую неделю в ЮАР, где климатические условия как нельзя больше подходят на те, в которых пройдет первый этап в Мельбурне. Здесь Williams опять, как и год назад, привлек внимание пернатых: теперь птица врезалась в машину Ральфа Шумахера, повредив радиатор. Интересно, что в последний день автодром посетило 115 тысяч зрителей! А вот единственная попытка Jordan провести тесты в Сильверстоуне окончилась неуда-

чей. Снег и низкая температура вынудили команду завершить испытания досрочно. Именно из-за погодных условий команды предпочитают зимой теплую Испанию.

Открытие большого ежегодного тренировочного лагеря Формулы-1 в Барселоне омрачилось серьезным инцидентом с Лукой Бадером. Итальянец успел сделать 11 кругов, когда в конце стартовой прямой от машины оторвалось заднее колесо, тут же развалилось заднее антикрыло и переднее левое колесо улетело в сторону. Неправильно управляемый автомобиль пропах



ал гравийную ловушку, зарывшись обломками подвески в грунт, подлетел в воздух и, сделав сальто, приземлился за барьером из отработанных покрышек. Бадер получил легкую контузию и, после обследования в клинике, вернулся домой для восстановительного медицинского курса. 13 февраля он снова приступил к тестам.

Пересчитывать лучшие результаты тестов не имеет никакого смысла. Хотя бы раз отличиться удалось всем, включая прошлогодних аутсайдеров Prost и Arrows (Minardi в тестах не участвовала). Главный итог межсезонья – скорости растут. Первые же испытания автомобилей 2001 года показали, что кон-

структорам и шинникам удалось компенсировать потерю прижимной силы, вызванную новыми правилами. На всех трассах пали рекорды пост-турбо эры. Особенно неистовствовал Михаэль Шумахер. Он побил все рекорды Фьорано и с каждым днем сбрасывал с предыдущего результата по полсекунды. Похоже, Росс Браун назвал новую машину "чудом техники" не для красного словца. Однако в McLaren восприняли эти вести, как и чехарду лучших результатов, спокойно. "Времена зимних чемпионов прошли, – заявил Рон Деннис. – Если вы хотите обкатать новую машину, то надеваете жесткую резину, а не гонитесь за результатом".

Наш человек в Дайтоне

Российский гонщик Формулы-3 принял участие в состоявшейся 2 февраля легендарной гонке "24 часа Дайтоны". 30-летний Сергей Злобин в составе команды Mastercar Racing Team, выступающей при официальной поддержке завода Ferrari на автомобиле Ferrari 355 GT, финишировал 36-м в абсолютном зачете и 7-м в классе GTS, что расценивается как успех. Приглашение нашего спортсмена в итальянскую команду – первая ступень развития партнерских отношений между автоспортивным клубом Racing, президентом которого является Злобин, и бывшим пилотом Формулы-1 Андреа Мортенини. Цель союза – помочь молодым российским гонщикам попасть в элиту автоспорта. Сергей Злобин станет тест-пилотом команды серии CART Dale Coyne, в составе которой в этом сезоне выступает Мортенини, и, возможно, проведет несколько тестов в этом году и даже примет участие в 24-часовой гонке в Ле-Мане. В планах – создание российско-итальянской команды в серии CART для продвижения талантливых гонщиков из России.



Ротация кадров Bridgestone

Йошихико Ичикива ушел с поста технического директора спортивного отделения Bridgestone, уступив этот пост Хисао Сугануме (на фото). Ичикива вернется в Японию, где продолжит работу в исследовательском центре компании. "Это обычная ротация кадров. Йошихико прибыл в Англию в 1999 году, – заявил представитель компании. – А срок пребывания наших специалистов в Европе ограничен. Теперь он сможет чаще видеться с семьей".

Только по-английски!

Ярно Трулли пообещал говорить со своим новым гоночным инженером Габриелем Делли-Колли (на фото) только по-английски, несмотря на то, что Габриэль является соотечественником гонщика. Таким образом Ярно намерен избежать обвинений в нежелании делиться с товарищами по команде информацией. Такие упреки итальянец уже получал в бытность свою гонщиком Prost. "Я попросил его не говорить по-итальянски, потому что не хочу, чтобы мы выглядели чужаками в команде", – заявил Ярно.



Подписаться на журнал "Формула"? Очень просто:

- 1 Заполните купон и квитанцию об оплате
- 2 Перечислите деньги на наш расчетный счет
- 3 Отправьте купон и квитанцию (или ее копию) по адресу: 105037, Москва, а/я 54, "Формула"

Журнал будет выслан Вам ценной заказной бандеролью. Доставка производится лично подписчику. Если Вы отсутствовали в момент доставки бандероли, то Вам будет оставлено уведомление, по которому Вы сможете получить журнал в вашем почтовом отделении.

☐ Я подписываюсь на 6 номеров и плачу 12 у.е. ☐ Я подписываюсь на 12 номеров и плачу 24 у.е.

Ф.И.О. _____
Индекс _____ Область _____
Город _____ Улица _____
Дом _____ Корпус _____ Квартира _____ Телефон _____

- Оплата подписки осуществляется в рублях по курсу ЦБ РФ на день оплаты (1 у.е. = \$1).
- Цены действительны только по России.
- По вопросам подписки и распространения обращаться по телефону: (095) 449-0395 (с 10.00 до 14.00 по московскому времени).

- Журнал будет выслан Вам заказной бандеролью.
- Подписная цена включает стоимость доставки.
- Если мы получаем Вашу заявку до 1 числа текущего месяца, доставка журналов начинается со следующего номера.

Внимание! В случае отмены заказчиком произведенной подписки деньги за подписку не возвращаются



Андерсон не остался без работы

Гэри Андерсон, уволенный в декабре 2000 года из Jaguar, нашел себе новую работу за океаном. Он стал техническим директором североамериканского отделения компании Reynard. Гэри будет отвечать за контакты британской компании, строящей шасси для многих команд серии CART, с американскими заказчиками.



Извещение

Форма №ПД-4

_____ ООО "Авто-Энтер"
(наименование получателя платежа)
ИНН 7722005681
(ИНН получателя платежа)
№ _____ р/с 40702810300000000516
(номер счета получателя платежа)
в АКБ "Инвестиционный Торговый Банк"
(наименование банка и банковские реквизиты)
г. Москва
к/с 30101810400000000267
БИК 044583267
Подписка на журнал "Формула"
(наименование платежа)
Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.
Платательщик (подпись) _____

Кассир

_____ ООО "Авто-Энтер"
(наименование получателя платежа)
ИНН 7722005681
(ИНН получателя платежа)
№ _____ р/с 40702810300000000516
(номер счета получателя платежа)
в АКБ "Инвестиционный Торговый Банк"
(наименование банка и банковские реквизиты)
г. Москва
к/с 30101810400000000267
БИК 044583267
Подписка на журнал "Формула"
(наименование платежа)
Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.
Платательщик (подпись) _____

Квитанция

Кассир

Ассорти-ТУР

организация индивидуальных поездок
на все этапы автогонок Формулы-1 (авиа)



- Автобусный тур на Гран При Европы (ж/д + автобус)
- Автобусный тур на Гран При Венгрии (автобус)
- Бронирование гостиниц и авиабилетов
- Спецпредложение по Гран При Испании
- Отдых за рубежом и в Подмоскowie



Москва, ул. Земляной вал, д. 27, стр. 3
тел.: 916-0606, 916-1220, 916-1331, 916-1033
e-mail: assortif1@mail.ru

АКАДЕМИЯ ВОДИТЕЛЬСКИХ ТРЕНИНГОВ



- СПОРТИВНАЯ КОМАНДА
- ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ

тел.: (095) 453 8300, 453 6401, 456 0635
www.master-pilot.ru

Панис не выдаст секретов McLaren

Год проработал Оливье Панис тест-пилотом в McLaren. Надо полагать, за это время гонщик успел ознакомиться со многими секретами одной из самых успешных команд Ф-1. Теперь француз перешел в BAR. Не возникнет ли у него соблазна помочь своей новой команде, поделившись ценной информацией? Рон Деннис уверен, что этого не случится, поскольку Оливье обещал ему соблюдать условия "морального контракта". "Я сделаю все для успеха BAR, — сказал Панис, — но некоторые сведения, из уважения к McLaren, удержу при себе".



ВСЕ УВИДЕТЬ СВОИМИ ГЛАЗАМИ

- индивидуальные поездки на ГП Формулы-1
- спецпредложение по этапу Малайзии
- бронирование гостиниц и авиабилетов
- оформление загранпаспортов и виз

- 04.03 Гран При Австралии
- 18.03 Гран При Малайзии
- 01.04 Гран При Бразилии
- 15.04 Гран При Сан-Марино
- 29.04 Гран При Испании
- 13.05 Гран При Австрии
- 27.05 Гран При Монако
- 10.06 Гран При Канады
- 24.06 Гран При Европы
- 01.07 Гран При Франции
- 15.07 Гран При Великобритании
- 29.07 Гран При Германии
- 19.08 Гран При Венгрии
- 02.09 Гран При Бельгии
- 16.09 Гран При Италии
- 30.09 Гран При США
- 14.10 Гран При Японии

"ТЕЛЕТУР" 5 лет вместе с Формулой-1

Лицензия № В 340374 сертификат соответствия № РОСС RU. 0001 12VU22.V00049

ст. м. "Динамо"
Ленинградский пр-т, стадион "Динамо", 6 подъезд

телефакс: 742-64-99, 213-69-67

e-mail: q2104@mail.sitek.net Предъявителю рекламы — скидка 4%

Гран При

- индивидуальные поездки на ГП Формулы-1
- автобусные туры на европейские этапы
- оформление загранпаспортов и виз
- бронирование отелей, авиабилетов
- экскурсионное обслуживание
- заказ билетов на Гран При



Австралия	04/03/2001	Мельбурн
Малайзия	18/03/2001	Куала-Лумпур
Бразилия	01/04/2001	Сан-Паулу
Сан-Марино	15/04/2001	Имола
Испания	29/04/2001	Барселона
Австрия	13/05/2001	Шпильберг
Монако	27/05/2001	Монте-Карло
Канада	10/06/2001	Монреаль
Европа	24/06/2001	Нюрбург
Франция	01/07/2001	Невер
Британия	15/07/2001	Сильверстоун
Германия	29/07/2001	Хоккенхайм
Венгрия	19/08/2001	Будапешт
Бельгия	02/09/2001	Спа
Италия	16/09/2001	Монца
США	30/09/2001	Индианаполис
Япония	14/10/2001	Сузука

м. "Комсомольская", Комсомольская площадь, д. 3/9, подъезд №1
тел./факс: 975-3044



Извинений никто не примет

16 января 2001 года

“У нас никогда не было лучшего шанса. Поэтому, если мы его упустим, виноваты будем только мы сами”, – представляя публике свой новый автомобиль, Эдди Джордан выглядел как никогда серьезным. Не только потому, что ирландца порой обвиняют в слишком легкомысленном подходе к столь серьезному бизнесу, как Формула-1 (“Уверю вас, я очень серьезен во всем, что касается гонок и состязаний, – скажет он чуть позже, – но я считаю, что жить надо полной жизнью!”). Главным образом из-за того, что наступающий сезон может стать решающим в судьбе его “конюшни”.

С одной стороны, Эдди удалось охмурить руководство Honda и получить заводские моторы одной из самых знаменитых в Ф-1 марок. Но с другой – после неудач прошедшего года из команды ушли в Benetton технический директор Майкл Гаскойн и главный конструктор Марк Смит. Посматривает в ту же сторону и Ярно Трулли. Вот почему Джордану жизненно необходим надежный и быстрый автомобиль. Повторение сезона-2000 в прямом смысле смерти подобно для его “конюшни”.

По-настоящему работа над EJ11 началась в минувшем августе, когда стало окончательно ясно, что улучшить существующую модель не представляется возможным. Тогда же были определены главные цели. “Мы пытались достичь максимальной надежности, – рассказывал новый технический директор команды Тим Холлоуэй, – но так, чтобы это ни в коем случае не сказалось на максимальной скорости”.

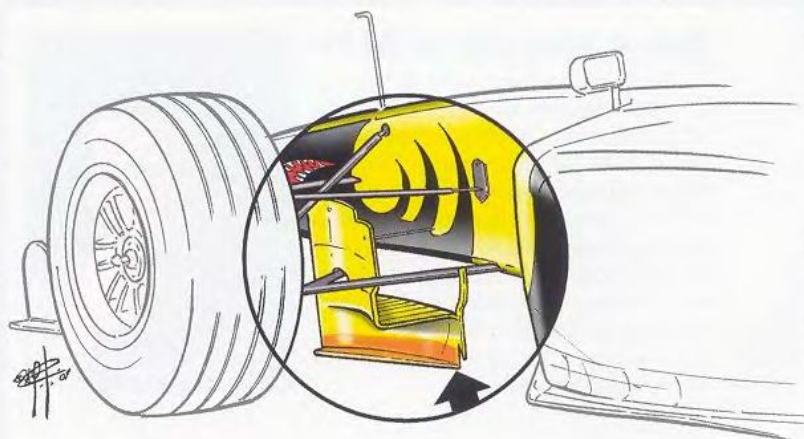
Поскольку новый двигатель Honda RA001E совершенно не похож на Mugen-Honda, использовавшийся ранее, решено было и все шасси конструировать с чистого листа, а не как дальнейшее развитие модели EJ10. Машина, утверждают ее создатели – специалист по аэродинамике Джон Айли, главный инженер-электронщик Майкл Роу и возглавивший проектирование шасси в целом Джон Мак-Куилльям – “стала ниже, легче, жестче, эффективней



и сильнее”. Впрочем, дальше общих слов никто из инженеров распространяться не стал. Известно лишь, что особое внимание уделено коробке передач – сверхлегкая прошлогодняя конструкция и стала ахиллесовой пятой EJ10, во многом предопределив прошлогодние неудачи команды. Теперь КПП стала 7-ступенчатой, а Трулли после первых же тестов благосклонно заявил, что “доволен работой по увеличению надежности”.

О моторе инженеры Honda тоже много не говорили. “Внешне он выглядит почти таким же, как предыдущая модель, – тщательно выбирая выражения, заметил наконец технический директор Honda Racing Development Кизутоши Нишизава. – Но мы усовершенствовали конструкцию почти во всех отношениях”.

Боковые дефлекторы EJ11 в районе передних колес приобрели сложную изогнутую форму, чтобы полностью использовать все возможности направить воздушный поток под днище машины, допускаемые техническим регламентом



“Мы улучшили наполнение цилиндров, снизили потери на трение и т.д.”, – добавил его шеф Такефуми Хосака.

Внешне же первый Jordan XXI века, помимо акулы, сменившей шершню на желтом носу (нарисовал новый талисман команды художник Питер Бутвуд, большой друг Дэмона Хилла), отличаются иное переднее антикрыло, из-за новых textрегований, очевидно, ставшее в наступающем сезоне общей чертой всех машин Ф-1, измененное заднее антикрыло, скругленный воздухозаборник двигателя и более высокие боковые понтоны.

Поможет ли все это, равно как новые тормоза и приход 26 февраля из Agrows специалиста по аэродинамике Эгбала Хамиди, догнать ушедший вперед поезд Ф-1? В Jordan особенного энтузиазма не чувствуется. “Я верю, что двигатель будет большим шагом вперед, – озабоченно крутил головой Трулли на презентации, которая прошла очень скромно на базе команды в Сильверстоуне. – Но над шасси надо очень серьезно работать. Чтобы



вернуть третье место в Кубке конструкторов, команде нужно многое улучшить”. “Достать Ferrari и McLaren? – заметил его товарищ по команде Хайнц-Харальд Френтцен. – Об этом, я думаю, можно забыть”.

И все же не следует сбрасывать со счетов плюсы Эдди и его команды – солидную финансовую поддержку влиятельных спонсоров, мощный мотор, проверенные шины Bridgestone и – главное – очень сильный дуэт пилотов. “Мы располагаем одной из сильнейших пар в Ф-1”, – гордо заявил Джордан. Но, думается, не менее важными будут четыре лишних дня, которые можно будет посвятить испытаниям новой машины, отказавшись от помпезной презентации в одном из лондонских дворцов.

Александр Мельник

Швейцарский кредит

24 января 2001 года

Прошедшая на заводе швейцарской команды церемония презентации нового Sauber C20 была выдержана в классическом стиле, без особых сценографических изысков, хотя без небольшого лазерного шоу не обошлось. Петер Заубер обратился к присутствующим с короткой речью, суть которой сводилась к констатации того факта, что у команды появился новый могущественный спонсор – банк Credit Suisse. Банковская система – гордость Швейцарии. И Зауберу удалось внушить финансистам-соотечественникам, пользующимся доверием во всем мире, что они, в свою очередь, могут доверять его команде. Внесенные «Швейцарским кредитом» 25 млн долларов позволят Sauber располагать бюджетом достаточным, чтобы побороться за одно из первых мест в Кубке конструкторов. Единственное, что может помешать этому, – отсутствие достаточного соревновательного опыта у пары пилотов, самой молодой из участвующих в чемпионате, Никки Хайндфельда и Кими Райккёнена. У первого в активе лишь один сезон, проведенный в качестве напарника Жана Алези в команде Prost, итоги выступления которой в прошлогоднем первенстве иначе как разочаровывающими не назовешь. Второй в 21 год дебютирует в Формуле-1 и уже только поэтому является загадкой. Пока же финн обращает на себя внимание лишь своей невероятной застенчивостью.

Как следует из слов того же Петера Заубера, финансовое положение команды не позволило пригласить опытного пилота, поэтому переговоры о возобновлении контракта с Хайнцем-Харальдом Френтценом завершились прежде, чем они обрели сколько-нибудь конкретную форму. Волей-неволей швейцарцу пришлось довериться молодежи.

Вновь сделана ставка на 10-цилиндровый двигатель Ferrari, тот самый, который позво-



лил Михаэлю Шумахеру стать чемпионом. По словам Осаму Гото, отвечающего в команде за подготовку двигателя, этот агрегат на 10 кг легче старого. Естественно, подписание контракта о поставках моторов Ferrari также и команде Prost не обрадовало Петера Заубера, но



после неудач в сезоне 2000 года он не мог позволить себе высказать какие-либо претензии в адрес Жана Тодта.

Речь, произносившаяся на швейцарском диалекте немецкого, завершилась появлением на сцене нового Sauber C20. Проектированием машины занималась группа инженеров Sauber, возглавляемая аргентинцем Серхио Ринландом. Однако к всеобщему удивлению рядом с новой машиной во время презентации не оказалось ни Серхио Ринланда, ни бывшего технического директора Лео Ресса. Вместо них собравшиеся увидели Вилли Рампфа, который и был представлен как руководитель инженерно-конструкторского отдела команды. В ответ на недоуменные вопросы журналистов Петер Заубер, стремясь сгладить возникшую нелов-



кость, заявил: «Срок действия контракта с Ринландом истекает в конце месяца, а Лео получил другую должность в компании. Вскоре пост главного конструктора займет английский инженер, имя которого в настоящий момент я не могу назвать».

Причины, по которым Ринланд лишился кредита доверия Петера Заубера, остались в тайне.

Джорджо Пиола

Аппетит пришел

26 января 2001 года

Только ленивый не задавал в той или иной форме этот вопрос руководству British American Racing в последние полгода – как вы относитесь к состязанию с Jordan в предстоящем сезоне? Не удивительно – ведь машины обеих команд получили одинаковые двигатели Honda, да к тому же будут оснащаться одинаковыми покрышками Bridgestone. А значит, решающее слово теперь за конструкторами шасси, пилотами и организацией собственно “конюшни”. Иначе говоря, для BAR, как и для Jordan, наступил момент истины – в случае очередной неудачи, предупредил Жак Вильнев, он вынужден будет искать себе другое место. Да и японские моторостроители, надо думать, сделают “оргвыводы”. Тем любопытнее оказалось настроение в рядах BAR на презентации новой машины, что прошла 26 января в лондонском Вест-энде. “Jordan это только Jordan, – сказал технический директор BAR Малькольм Оустлер. – Нам же нужно побить Jaguar, побить McLaren, побить Ferrari. На Jordan для нас свет клином не сошелся”.

Между прочим, в сногшибательном окружении Planet 2000 в здании бывшего Ливерпульского вокзала перед публикой предстала... прошлогодняя машина команды, наспех приодетая в обновленное платье сезона-2001. А первый выход в свет Reynard BAR 003 Honda состоялся 16 днями раньше. Тогда в Сильверстоуне руководство специально пригласило многих служащих команды, которые не часто выезжают на гонки и испытания, устроив для них нечто вроде торжественного завтрака с bufетом и напитками. К сожалению, через неделю Вильнев здорово разбил новый автомобиль во время тестов, вот почему на официальное представление прессе пришлось отплатить старую модель.

Однако никто в BAR и не думает грустить. Скорее, наоборот. И связано это не только с приходом из Williams нового главного гоночного инженера Джеймса Робинсона – теперь



вокруг Вильнева собралась вся его чемпионская команда образца 1997 года, с Джоком Клиа и Грантом Таффом – и Оливье Паниса из McLaren. Главное, считают в BAR, новая машина позволит им действительно потеснить лидеров.

“Это совсем другой автомобиль, – рассказал менеджер команды Крейг Поллок. – Из-за смен требований все части кузова претерпели изменения. И мы постарались из каждого узла, каждой детали BAR 003 извлечь максимум”.

Кокпит Reynard стал чуть длиннее, боковые понтоны сдвинуты вперед, полностью переработана конструкция дуги безопасности над головой пилота, чтобы выдержать нагрузку в 11 тонн, как того требуют новые правила. Кроме того, машина “похудела” примерно на 30 кг, а значит, у конструкторов появились новые возможности в снижении центра тяжести и улучшении развесовки, что, в свою очередь, положительно влияет на управляемость.

Пришлось поломать голову с новым передним антикрылом. Но в конце концов Оустлер и его подчиненные справились с задачей. Причем в отличие от большинства их коллег

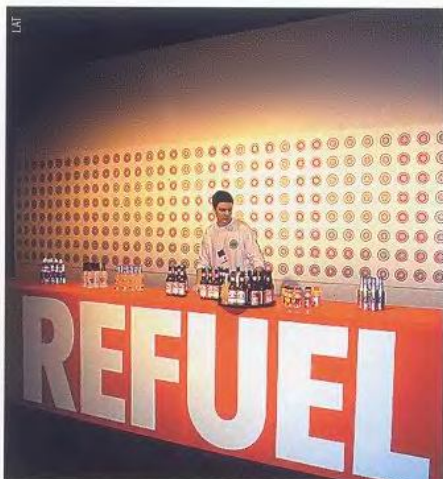
из других команд, инженеры из Брэкли не стали опускать центральную его часть. Коробка передач теперь легче и немного компактнее, а подвеска, хотя и получила некоторые небольшие усовершенствования, осталась, по сути, той же, торсионной, как и год назад.

Главное же отличие от Jordan в новом Reynard – новейшая японская электроника. Специалисты Honda тесно сотрудничают с командой в области управляющих систем автомобиля. Так на BAR 003 уже появился электронный усилитель рулевого управления, а на испанском Гран При Reynard получит антипробуксовочную систему. Оустлер признался, что последняя готова уже сейчас, полностью испытана и отлажена, однако правила разрешат установить электронику только в Барселоне.

“Мы очень довольны новой машиной, – удовлетворенно потирал руки технический директор. – Нам удалось достичь всех поставленных целей”. “Цель команды, – добавил Поллок, – сократить разрыв с лидерами. Мы хотим занять третье место в Кубке конструкторов и выиграть несколько Гран При”.

Как видим, аппетит действительно приходит во время еды. Если два года назад главной заботой пилотов команды было вообще добраться до финиша, в прошлом сезоне BAR выступал под девизом “Надежность важнее скорости”, то сейчас амбиции молодой “конюшни” бьют ключом. И все же вряд ли следует ожидать, что белые Reynard сумеют на равных сражаться с McLaren и Ferrari. Да, Reynard BAR 003 Honda первой из машин нового сезона выкатили на испытательную трассу, на 63 минуты опередив Jaguar R2. Но вот что заметил по этому поводу сам Поллок: “Чем раньше вы выходите из гаража, тем больше времени у вас остается для работы над надежностью. Однако, по правде говоря, мы были бы рады еще пару-тройку недель потрудиться над конструкцией, чтобы сделать машину легче и быстрее. Но так рисковать мы, увы, не можем”.

Александр Мельник



От необыкновенной смелости Бергера у присутствующих захватило дух. Подумать только, вот уже три года любая презентация новой машины в Формуле-1 начинается одним и тем же плачем: "Конечно, догнать McLaren и Ferrari мы не рассчитываем...", а тут вдруг содиректор BMW Motorsport осмелился заявить: "В наступающем сезоне мы готовы рискнуть..."

Журналисты, собравшиеся 27 января на представлении Williams FW23, которое прошло в характерной для "конюшни" Железного Фрэнка скромной, прямо-таки спартанской, по меркам Benetton или BAR, обстановке на трассе Сильверстоун, затаили дыхание – неужели... "В прошлом году мы были осторожны и ориентировались в первую очередь на достижение надежности мотора, – продолжил австриец. – Но теперь можно чуть рискнуть."

Вся надежда на Баварию

27 января 2001 года



ливых инженеров в истории чемпионатов мира – Патрик Хед.

"В принципе, FW23 является эволюцией прошлогодней машины, – рассказывал о новом Williams главный специалист команды по аэродинамике Джефф Уиллис. – С модификациями и усовершенствованиями, касающимися нового расположения мотора и коробки передач. А также большим числом изменений, которых требуют новые правила".

Вот, по сути, и все, что соблаговолили рассказать о новинке ее "родители". Гораздо больше разговоров в Сильверстоуне было о соперничестве между Ральфом и его новым коллегой по команде Хуаном-Пабло Монтойей (Хед озабоченно крутил головой: "Предвижу некоторые проблемы", а Железный Фрэнк спокойно отметил: "Я предпочитаю иметь в команде не одну суперзвезду, а двух "первых номеров". Ведь тогда вдвое больше шансов на победу". Логично, не забудем только печальные примеры из прошлого Williams, как, скажем, сезон-86, когда такое соперничество "первых" оставило Фрэнка без "золота").

Однако мистер Уильямс не склонен к длинным рассуждениям, и пресс-конференция в Сильверстоуне быстро закончилась. Новый бело-синий красавец (к счастью, прошлогоднее грязно-синее платье машины сменили на более яркий наряд) вышел на трассу. Первые же испытания прошли без сучка без задоринки и показали, что FW23 на одинаковых шинах всего секунду уступает своему предшественнику. Для первого выхода блестяще, учитывая изменения в аэродинамических требованиях. Если так пойдет дальше, Williams скоро улучшит свои прошлогодние результаты. И догонит Ferrari и McLaren?

"Думаю, ребятам из Jordan, BAR, Jaguar придется нас догонять", – улыбался Бергер. Однако Ральф Шумахер, только что обещавший "здать лидерам жару", тут же спохватился: "Наша первоочередная задача – сократить место в тройке Кубка конструкторов. А если удача будет к нам благосклонна, то, может, и выиграем гонку-другую".

А что если все-таки разыграет самолюбие у баварцев?

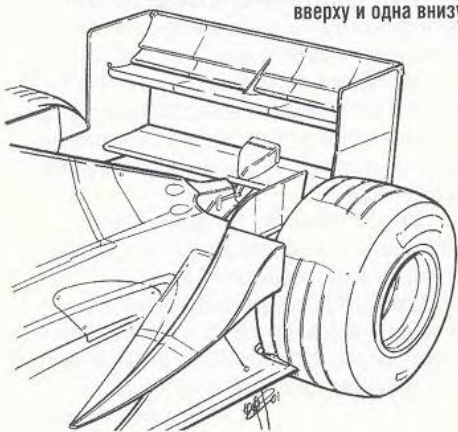
Александр Мельник



Это, впрочем, единственный путь, который позволил бы сократить отставание от лидеров. А нам необходимо улучшать характеристики автомобилей, чтобы быть готовыми воспользоваться малейшей возможностью, когда у пилотов Ferrari и McLaren возникнут проблемы". Вот вам и вся смелость.

Между тем, по крайней мере, в конце января, было похоже, что именно Williams ближе всех к тому, чтобы бросить вызов нынешним гегемонам Ф-1. Во-первых, в Мюнхене, как и обещали годом раньше, разработали со-

Новые правила ограничивают число плоскостей в заднем антикрыле: не более трех сверху и одна внизу



вершенно новый двигатель. Модель BMW E42 легче, компактнее и мощнее своего предшественника. "Мы увеличили угол развала цилиндров с 72 до 90 градусов, – отметил коллега Бергера Марио Тиссен, – стремясь достичь оптимума. Если бы мы еще увеличили его (по примеру Renault), возникли бы проблемы с размещением выпускного трубопровода, и сам мотор пришлось бы устанавливать выше, сведя на нет преимущество в снижении центра тяжести".

Новый двигатель установили на испытательный стенд еще 25 сентября, а 11 октября E42 прошел первые тесты на трассе. Так что к началу сезона "более рискованная" "десятка" BMW пройдет почти пятимесячный испытательный цикл и будет, во всяком случае на это надеются баварцы, уже хорошо испытанной, проверенной конструкцией.

В отличие от мотора, шасси изменилось не слишком кардинально. От добра добра не ищут – ведь Ральф Шумахер назвал FW22 лучшей машиной Ф-1 из всех, на которых ему довелось ездить. Злые языки, конечно же, отметили, что младшему брату чемпиона просто не удалось сидеть за руль по-настоящему быстрых автомобилей Формулы-1. Но, отставив в сторону шутки, не забудем, что руководит молодым амбициозным конструкторским коллективом Williams один из самых талант-



ALLSPORT / OLIVE MASON

Далее – везде!

29 января 2001 года

С самого утра 29 января в Маранелло зарядил настоящий ливень. Но настроения более чем тысячи гостей, приглашенных на первый праздник Ferrari нового сезона, он нисколько не омрачал. «Представление новой машины – всегда особенный день для команды, – признался президент Ferrari Лука ди Монтеземоло. – А встретить его в ранге чемпионов мира вдвойне приятней».

Главное внимание было, конечно, привлечено к первому гоночному Ferrari XXI века. «Думаю, это лучшая из всех машин, которые когда-либо строили в Маранелло, – не без гордости отметил главный вдохновитель модели F2001 Росс Браун. – Ее характеристики внушают нам большой оптимизм». Менеджер Scuderia Жан Тодт пошел еще дальше: «Думаю, с такой командой отстоять завоеванный титул будет не так уж сложно!» Внес свою лепту и Михаэль Шумахер, заранее приговорив всех своих соперников, кроме пилотов McLaren, к роли певцов за сценой: «Может быть, претендентов на победу в отдельных Гран При и станет больше, но что касается борьбы за титул, картина в наступающем сезоне останется неизменной». «Разве что в McLaren выдумают нечто такое, чего нет у нас», – тут же добродушно улыбнулся Браун.

Конструкторский штаб в Маранелло сделал все, чтобы такого не случилось. На первый взгляд F2001 немногим отличается от своей предшественницы – заметно опустился хищный «клюв» машины, массивнее стали сдвинутые вперед боковые понтоны («Наш «жеребенок» слегка растолстел», – пошутил Шумахер). В остальном автомобиль, как будто, нисколько не изменился, сохранив свой агрессивный и самый, пожалуй, узнаваемый облик в нынешней Формуле-1. На самом же деле за последние семь месяцев инженеры Ferrari сумели изготовить совершенно новую машину.

Двигатель, как отметил шеф моторостроительного отдела фирмы Паоло Мартинелли, полностью переделан. Вес и габариты его уда-



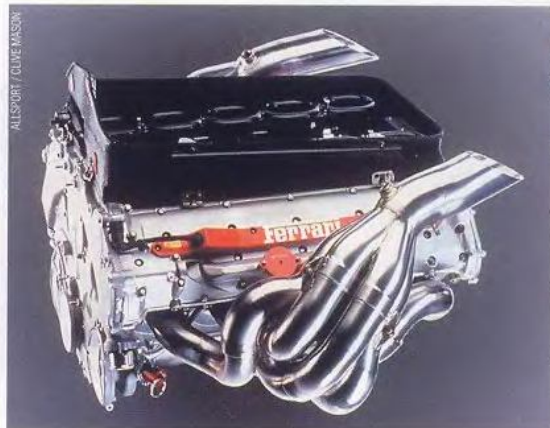
лось снизить, надежность, как считают, повысить. Правда, на кардинальное увеличение угла развала цилиндров в Маранелло все же не решились (это ребятам из Renault можно экспериментировать, у них пока не стоит на кону чемпионский титул!), сохранив «классическую» 90-градусную схему. А вот головки цилиндров удалось изготовить меньшего размера и более узкими, чтобы как можно изящнее сделать «талию» машины – после того как правила ограничили число элементов заднего антикрыла четырьмя плоскостями, чистота воздушного потока в районе капота двигателя приобрела еще более важное значение.

Коробка передач осталась прежней – 7-ступенчатой, с продольным расположением валов и картером из титана, зато монокок претерпел серьезные изменения. Его, согласно новым требованиям, сделали прочнее и намеренно слегка утяжелили, чтобы улучшить развесовку.

Предметом особой гордости специалистов из Маранелло служит подвеска F2001. Схема ее осталась прежней, упругими элементами все так же служат торсионы, но конструкция и геометрия, как уверяет главный конструктор Рори Бирн, полностью изменены, «чтобы использовать все преимущества гоночных шин Bridgestone».

Как и следовало ожидать, по-иному решено аэродинамическое вооружение Ferrari. Иначе и быть не могло. «Нынешние изменения в требованиях, касающиеся антикрыльев, самые значительные с 1998 года, – признал Браун. – Так что самым для нас трудным было справиться с новыми предписаниями в области аэродинамики». Как и конструкторам Reynard, инженерам итальянской команды удалось решить эту задачу, не разбивая переднее антикрыло на три разные по высоте секции. Вместо этого они резко опустили носовую обтекатель машины. Впрочем, не стоит ожидать от конструкции какого-то отдельного элемента гоночного автомобиля резкого изменения его характеристик. Главное в современной Формуле-1 – гармоничное сочетание всех факторов: удачной аэродинамики, оптимальной развесовки, эффективной работы подвески, трансмиссии и т. д.

Вот почему в Ferrari так много внимания уделили работе с техническими партнерами. Совместно со специалистами нефтяной ком-



пании Shell ее инженеры ищут наилучшие составы топливной смеси и смазочных масел. А конструкторы Magneti Marelli помогают довести до ума электронную противобуксовочную систему, которую можно будет использовать в Ф-1 с 29 апреля.

Как видим, итальянцы не хотят останавливаться на достигнутом. «Чтобы побеждать, – по обыкновению слегка высокопарно, но тем не менее исключительно верно говорил на представлении F2001 ди Монтеземоло, – необходимо иметь огромное желание. А оно у нас есть. Нужны сильные технические партнеры и спонсоры – и они у нас есть. Необходимые лучшие в мире пилоты – вот они. Так разве у нас еще чего-нибудь не хватает? Или кто-то собирается уходить? Мы потратили огромное количество усилий и средств, чтобы собрать эту команду. И я не позволю ей рассыпаться вновь».

Присутствовавшие на церемонии боссы FIAT благосклонно кивали. Другой вопрос – хватит ли денег сохранить в Маранелло столь звездный состав, когда туринский концерн переживает отнюдь не лучшие с экономической точки зрения времена? Хотя, дальновидный Лука не зря же упоминал о спонсорах...

Александр Мельник

Представление на площади Сан-Марко

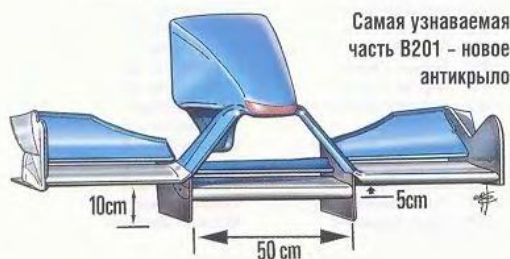
6 февраля 2001 года



Голубая стена воды плавно опускалась, а за ней выезжала на почти двухметровую высоту платформа с гоночным автомобилем, четырьмя пилотами в боевом облачении и тремя господами в гражданской одежде. В окружении пышных дворцов на самой знаменитой площади Венеции картина выглядела по меньшей мере экстравагантной. А низкие свинцово-серые облака придавали ей еще и несколько мрачноватый колорит.

Команда эта всегда имела слабость сопровождать представление своих новых машин некоторыми театральными эффектами. Разумеется, презентация последнего гоночного Benetton (в будущем сезоне, напомним, и "конюшня", и ее автомобили будут называться Renault) должна была состояться именно здесь, менее чем в часе езды от штаб-квартиры итальянской промышленной группы Benetton. И, конечно же, включала в себя элементы итальянской "комедии дель арте".

"Наш ребенок вырос, — чуть не со слезами на глазах вещал основатель текстильной империи Лучано Бенеттон. — И теперь нуждается в новом наставнике. Мы же чувствуем, что нашли ему такого опекуна. Но, несмотря на то что мы здесь не хозяева, а гости, новая машина по-прежнему заставляет учащенно биться наши сердца".



Самая узнаваемая часть B201 — новое антикрыло



Лучано (слева) и Рокко Бенеттон

Между тем только очень натренированный глаз мог заметить новизну в обводах Benetton B201. И то сказать, новый технический директор команды Майкл Гаскойн еще только приступил к своим обязанностям. А потому голубая B201 пока не может похвастаться какими-то аэродинамическими откровениями, на которые англичанин такой мастер. Разве что гораздо более массивным стало переднее антикрыло с несущими его пилонами, любовно решена средняя часть этого узла и стенки кокпита.

Заглянуть же под платформу машины ее создатели не позволили — ни в прямом, ни в переносном смысле. Гаскойн лишь сказал, что монокок стал намного легче и жестче, подвеска осталась торсионной, а коробка передач — 6-ступенчатой, тогда как большинство соперников располагает теперь 7 передачами в КПП.

Однако главной изюминкой B201 от сотен гостей, собравшихся на площади святого Марка, не скрывали. Ведь эта машина оснащена необычным двигателем с углом развала цилиндров в 111 градусов. Мотору этому прочат



роль революционера в Ф-1, ведь такая схема, по крайней мере, теоретически, позволяет существенно снизить центр тяжести машины. Сами же французские инженеры особенностей конструкции не раскрывают — габариты и масса, не говоря уже о мощности и числе оборотов, так и остались тайной. Впрочем, можно не сомневаться, что агрегат стал легче и компактнее — ведь его предшественник был одним из самых тяжелых и громоздких в прошлом сезоне.

Не приходится сомневаться в новаторских способностях конструкторов Renault — вспомним хотя бы безоговорочный успех предложенных ими турбонаддува, 10-цилиндровой схемы или пневматических клапанных пружин. Тем не менее, как заметил Гаскойн, "у любого нового мотора неизбежны "детские болезни", так что нам пока не удалось откатать столько испытательных километров, как нам бы хотелось".

Вот почему до смешного единодушно были члены руководства Benetton (или, если хотите, "пока еще Benetton") и сами пилоты. "Не ожидайте от нас ничего в наступающем сезоне", — скромно улыбался Флавио Бриаторе. "Я не хочу ставить перед командой никаких конкретных целей в 2001 году", — тут же подхватывал президент Renault Sport Патрик Фор. "Мы отстаем от рабочего графика, поэтому в первых гонках вы не увидите нас на пьедестале", — продолжал Дженсон Баттон, на которого Бриаторе возложил роль своеобразного "погонщика" для первого пилота команды Джанкарло Физикеллы. "Я не думаю, что B201 будет конкурентоспособен с самого старта, — подвел итог этому празднику скромности Гаскойн (тем самым ненавязчиво намекая на уровень мастерства его предшественников в конструкторском штабе команды). — Но он станет таким, как только мы внесем все аэродинамические модификации".

Нашелся-таки в тот день на площади святого Марка один человек, чьи слова слегка выбивались из общей темы этого театрализованного представления. "Моя цель — одержать первую победу в Ф-1 и помочь команде занять третью строчку в Кубке конструкторов", — заявил Физикелла. Но может быть, Джанкарло — единственный, кто выдает желаемое за действительное?

Александр Мельник

ВСЕ ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛИЦА 52-го ЧЕМПИОНАТА МИРА ФОРМУЛЫ-1

Международная автомобильная федерация (FIA) была основана в 1904 г. До 1946 г. называлась AIACR (Международная ассоциация полномочных автомобильных клубов). В 1925–1926 гг. под эгидой AIACR проводились чемпионаты мира для производителей автомобилей Гран При. Чемпионы мира: 1925 г. – Alfa Romeo, 1926 г. – Bugatti, 1927 г. – Delage. В 1935–1939 гг. разыгрывались чемпионаты Европы среди гонщиков. Чемпионы Европы: 1935 г. – Рудольф Караччиола, 1936 г. – Бернд Розмейер, 1937 г. – Рудольф Караччиола, 1938 г. – Рудольф Караччиола, 1939 г. – Херманн Ланг/Херманн Мюллер. В 1947 г. FIA учредила новый класс гоночных автомобилей Формула-1 (Формула-A), а с 1950 г. началось проведение чемпионатов мира (Championnat du Monde des Conducteurs) среди пилотов, выступающих на автомобилях Формулы-1 (в 1952–1953 гг. – Формулы-2). С 1958 г. разыгрывается Кубок конструкторов для производителей автомобилей Ф-1 (Coupe des Constructeurs de F1), с 1982 г. переименованный в чемпионат мира конструкторов (Championnat du Monde des Constructeurs).

FIA
ПРЕДСТАВИТЕЛИ

Президент FIA	Макс Мосли
Президент FOA, вице-президент FIA	Берни Экклстоун
Директор гонок	Чарльз Уайтинг
Помощник директора гонок	Херби Блэш
Глава медицинской комиссии FIA	Сидней Уоткинс
Технический делегат	Джо Бауэр
Специалисты по программному обеспечению	Симон Басби, Алан Прюдом
Технические ассистенты	Алан Фуллер, Клаудио Гаравини, Мишель Лепрай
Делегат FOM	Паскуале Латтунеддо
Глава PR-службы	Франческо Лонганези
Водитель автомобиля безопасности	Бернд Майландер
Наблюдатель в автомобиле безопасности	Питер Тиббетс



Макс Мосли



Берни Экклстоун



Чарльз Уайтинг



Джо Бауэр



Сидней Уоткинс



Производители шин

BRIDGESTONE

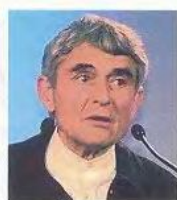
Спортивный директор: Хироси Ясукава
Компания принимала участие в 4 ЧМ Ф-1
1977–1984 гг.: 68 Гран При, 42 победы в ГП, 46 ПП,
43 БК, 3 победы в ЧМ, 3 победы в КК.



Хироси Ясукава



Спортивный директор: Пьер Дюпаскье
Компания принимала участие в 8 ЧМ Ф-1
1977–1984 гг.: 111 Гран При, 59 побед в ГП, 57 ПП,
59 БК, 3 победы в ЧМ, 2 победы в КК.



Пьер Дюпаскье

Личные рекорды чемпионатов мира Формулы-1

Лидерство в гонках (круги)	Айртон Сенна	2931
Победы в ЧМ	Хуан Мануэль Фанхио	5
Гонки	Риккардо Патресе	256
Победы в ГП	Ален Прост	51
Побед в ГП за сезон	Найджел Мэнселл (1992 г.), Михаэль Шумахер (1995, 2000 гг.)	9
Полу-позишн	Айртон Сенна	65
Полу-позишн за сезон	Найджел Мэнселл (1992 г.)	14
Быстрейшие круги	Ален Прост, Михаэль Шумахер	41
Быстрейшие круги за сезон	Мика Хаккинен (2000 г.)	9
Очки	Ален Прост	798,5
Очков за сезон	Найджел Мэнселл (1992 г.), Михаэль Шумахер (2000 г.)	108

Командные рекорды чемпионатов мира Формулы-1

Лидерство в гонках (круги)	Ferrari	8710
Победы в ЧМ	McLaren	11
Победы в КК	Ferrari	10
Гонки	Ferrari	636
Победы в ГП	Ferrari	135
Побед в ГП за сезон	McLaren (1988 г.)	15
Полу-позишн	Ferrari	137
Полу-позишн за сезон	McLaren (1988, 1989 гг.), Williams (1992, 1993 гг.)	15
Быстрейшие круги	Ferrari	144
Быстрейшие круги за сезон	McLaren (2000 г.)	12
Очки	Ferrari	3429,8
Очков за сезон	McLaren (1988 г.)	199

Чемпионы мира и обладатели Кубков конструкторов Ф-1

Год	Чемпион мира	Обладатель КК	Год	Чемпион мира	Обладатель КК	Год	Чемпион мира	Обладатель КК
1950	Джузеппе Фарина	—	1967	Денни Хьюм	Brabham-Repco	1984	Ники Лауда	McLaren-TAG Porsche
1951	Хуан Мануэль Фанхио	—	1968	Грэм Хилл	Lotus-Ford	1985	Ален Прост	McLaren-TAG Porsche
1952	Альберто Аскари	—	1969	Джеки Стюарт	Matra-Ford	1986	Ален Прост	Williams-Honda
1953	Альберто Аскари	—	1970	Йохен Риндт	Lotus-Ford	1987	Нельсон Пике	Williams-Honda
1954	Хуан Мануэль Фанхио	—	1971	Джеки Стюарт	Tyrell-Ford	1988	Айртон Сенна	McLaren-Honda
1955	Хуан Мануэль Фанхио	—	1972	Эмерсон Фиттипальди	Lotus-Ford	1989	Ален Прост	McLaren-Honda
1956	Хуан Мануэль Фанхио	—	1973	Джеки Стюарт	Lotus-Ford	1990	Айртон Сенна	McLaren-Honda
1957	Хуан Мануэль Фанхио	—	1974	Эмерсон Фиттипальди	McLaren-Ford	1991	Айртон Сенна	McLaren-Honda
1958	Майк Хоторн	Vanwall	1975	Ники Лауда	Ferrari	1992	Найджел Мэнселл	Williams-Renault
1959	Джек Брэбэм	Cooper-Climax	1976	Джеймс Хант	Ferrari	1993	Ален Прост	Williams-Renault
1960	Джек Брэбэм	Cooper-Climax	1977	Ники Лауда	Ferrari	1994	Михаэль Шумахер	Williams-Renault
1961	Фил Хилл	Ferrari	1978	Марио Андретти	Lotus-Ford	1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1962	Грэм Хилл	BRM	1979	Джоди Шектер	Ferrari	1996	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1963	Джим Кларк	Lotus-Climax	1980	Алан Джонс	Williams-Ford	1997	Жак Вильнев	Williams-Renault
1964	Джон Сертис	Ferrari	1981	Нельсон Пике	Williams-Ford	1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1965	Джим Кларк	Lotus-Climax	1982	Кеке Росберг	Ferrari	1999	Мика Хаккинен	Ferrari
1966	Джек Брэбэм	Brabham-Repco	1983	Нельсон Пике	Ferrari	2000	Михаэль Шумахер	Ferrari

Scuderia Ferrari Marlboro

Основана Энцо Феррари в 1929 г. До 1938 г. являлась гоночным отделением завода Alfa Romeo, с 1946 г. начался выпуск автомобилей Ferrari. "Конюшня" стартовала во всех ЧМ Ф-1 (дебют – ГП Великобритании '50). Команда – рекордсмен Ф-1 по числу побед в КК, стартов и побед в ГП, ПП, БК и очков. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ferrari в 1950–2000 гг., Jaguar в 1950 г., Lancia (Lancia-Ferrari) в 1955–1957 гг.

Сезонов в Ф-1:	51
Гонок в Ф-1:	636
Побед в Ф-1:	135
Первая победа в Ф-1:	1951 г. Гран При Великобритании (Хосе Фройлан Гонсалес)
Последняя победа в Ф-1:	2000 г. Гран При Малайзии (Михаэль Шумахер)
ПП:	137
БК:	144
Очки:	3429,8
Кубки конструкторов:	10 – 1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982, 1983, 1999, 2000 гг.
Чемпионские титулы:	10 – 1952 г. (Альберто Аскари); 1953 г. (Альберто Аскари); 1956 г. (Хуан Мануэль Фанхио); 1958 г. (Майк Хоторн); 1961 г. (Фил Хилл); 1964 г. (Джон Сертиз); 1975 г. (Ники Лауда); 1977 г. (Ники Лауда); 1979 г. (Джоди Шектер); 2000 г. (Михаэль Шумахер)

График выступлений команды в КК за последние 10 лет



шасси: Ferrari F2001
двигатель: Ferrari 050 (V10)
шины: Bridgestone



Руководящий и технический состав команды:

Президент Лука Кордеро ди Монтеземоло
Спортивный директор Жан Тодт
Технический директор Росс Браун
Главный конструктор Рори Бирн
Главный моторист Паоло Мартинелли
Главный механик Найджел Степни
Тим-менеджер Стефано Доменикали
Гоночные инженеры Лука Балдиссьери (Михаэль Шумахер); Карло Кантони (Рубенс Баррикелло)



Жан Тодт



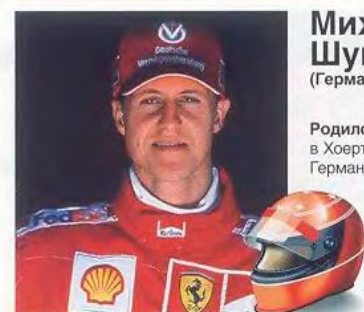
Росс Браун



Рори Бирн



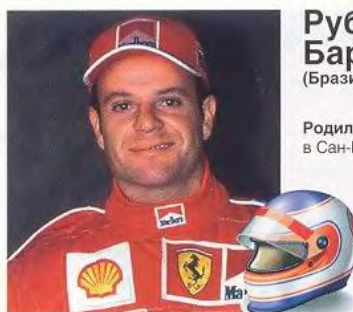
Паоло Мартинелли



Михаэль Шумахер (Германия)

Родился: 03.01.69
в Хоэрт-Хермольцхайме, Германия

Рост: 174 см
Вес: 74 кг
Место жительства: Швейцария
Семейное положение: женат, жена Коринна, двое детей: дочь Джина Мария (4 года), сын Мик (2 года)
Первый старт: 1983 г. – картинг
Карьера:
1983–1987 гг. картинг: двукратный чемпион Германии среди юниоров 1984, 1985 гг., чемпион Германии и Европы 1987 г.
1988 г. Ф-Ford 1600: вице-чемпион Европы, 4-е место в чемпионате Германии; Ф-König: чемпион Германии
1989–1990 гг. Ф-3: чемпион Германии, победитель ГП Макао 1990 г.
1990–1991 гг. ЧМ спортпрототипов: 2 победы, 5-е место в ЧМ 1990 г.; DTM; японская Ф-3000
1991–2000 гг. ЧМ Ф-1: трехкратный чемпион мира 1994, 1995, 2000 гг.
Первый старт в Ф-1: Гран При Бельгии '91
Выступал за команды: Jordan в 1991 г.; Benetton в 1991–1995 гг., Ferrari в 1996–2000 гг.
Гонок в Ф-1: 145
Победы: 44
ПП: 32
БК: 41
Очки: 678
Лучший результат в ЧМ: 1-е место в 1994 г. (92 очка), 1995 г. (102 очка), 2000 г. (108 очков)
www.michael-schumacher.de



Рубенс Баррикелло (Бразилия)

Родился: 23.05.72
в Сан-Паулу, Бразилия

Рост: 172 см
Вес: 71 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: женат, жена Сильвана
Первый старт: 1981 г. – картинг
Карьера:
1981–1988 г. картинг: чемпион Сан-Паулу (1983 г.) и Бразилии (1983, 1984 гг.) среди юниоров, четырехкратный чемпион Сан-Паулу 1985–1988 гг., трехкратный чемпион Бразилии 1986–1988 гг., чемпион Южной Америки 1987 г.
бразильская Ф-Ford 1600: 4-е место
1989 г. чемпион Евросерии Opel-Lotus (6 побед)
1991 г. чемпион британской Ф-3 (4 победы)
1992 г. МЧ Ф-3000: 3-е место
1993–2000 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1: ГП Южной Африки '93
Выступал за команды: Jordan в 1993–1996 гг.; Stewart в 1997–1999 гг., Ferrari в 2000 г.
Гонок в Ф-1: 130
Победы: 1
ПП: 3
БК: 3
Очки: 139
Лучший результат в ЧМ: 4-е место (62 очка) в 2000 г.
www.barrichello.com.br



ТЕСТ-ПИЛОТ Лука Бадоев (Италия)

Родился: 25.01.71
в Монтебеллуно, Италия

Карьера:
1985–1988 гг. картинг: чемпион Италии 1988 г.
1989–1991 гг. итальянская Ф-3: 5 побед, 4-е место в 1991 г.
1992 г. чемпион МЧ Ф-3000 (4 победы)
1993–1996, 1999 гг. ЧМ Ф-1: выступал за команды Lola BMS, Minardi, Forti, гонок: 49, очков: 0
1997 г. FIA GTC
1998–2000 гг. тест-пилот Ferrari Ф-1
www.tourer.thepitlane.com/badoer

Штаб-квартира: Маранелло, Италия



Почтовый адрес: Ferrari SpA, Via Ascari 55-57, 41053 Maranello, Modena, Italy
Тел: +39 0536 949 111
www.ferrari.com

West McLaren Mercedes

Команда основана Брюсом Мак-Лареном в 1963 г. для участия в Кубке Тасмании. В ЧМ Ф-1 с 1966 г. (дебют – ГП Монако). Команде принадлежит рекорд Ф-1 по числу побед в ЧМ. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ford Cosworth в 1966, 1968–1983, 1993 гг., BRM в 1967–1968 гг., TAG Porsche в 1983–1987 гг., Honda в 1988–1992 гг., Peugeot в 1994 г., Mercedes-Benz в 1995–2000 гг.

Сезонов в Ф-1:	35
Гонок в Ф-1:	509
Побед в Ф-1:	130
Первая победа в Ф-1:	1968 г. Гран При Бельгии (Брюс Мак-Ларен)
Последняя победа в Ф-1:	2000 г. Гран При Бельгии (Мика Хаккинен)
ПП:	110
БК:	101
Очки:	2579,5
Кубки конструкторов:	8 – 1974; 1984; 1985; 1988; 1989; 1990; 1991; 1998 гг.

Чемпионские титулы: 11 – 1974 г. (Эмерсон Фиттипальди); 1976 г. (Джеймс Хант); 1984 г. (Ники Лауда); 1985 г. (Ален Прост); 1986 г. (Ален Прост); 1988 г. (Айртон Сенна); 1989 г. (Ален Прост); 1990 г. (Айртон Сенна); 1991 г. (Айртон Сенна); 1998 г. (Мика Хаккинен); 1999 г. (Мика Хаккинен)

График выступлений команды в КК за последние 10 лет



West McLaren Mercedes



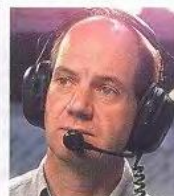
шасси: McLaren MP4-16
двигатель: Mercedes-Benz FO 110K (V10, 72°)
шины: Bridgestone

Руководящий и технический состав команды:

Директор Рон Деннис
Управляющий директор McLaren International Мартин Уитмарш
Глава Mercedes-Benz Motorsport Норберт Хауг
Технический директор Эдриан Ньюи
Главный конструктор Нил Оутли
Главный моторист Марио Иллиен
Руководитель отдела подвесок Дэйв Нильсон
Руководитель отдела трансмиссий Дэйв Норт
Специалисты по аэродинамике Питер Продрому, Филип Эдей



Рон Деннис



Эдриан Ньюи



Нил Оутли



Марио Иллиен

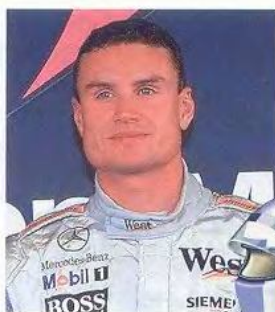


Мика Хаккинен (Финляндия)

Родился: 28.09.68
в Хельсинки, Финляндия

Рост: 179 см
Вес: 70 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: женат, жена Эрья, сын Хьюго (3 мес.)
Первый старт: 1974 г. – картинг
Карьера:
1974–1986 гг. картинг; пятикратный чемпион Финляндии, Швеции и Скандинавии (Северных стран) в Ф-Ford 1600
1988 г. чемпион Евросерии Opel-Lotus; вице-чемпион Ф-Vauxhall-Lotus британская (10 побед), итальянская (1) и немецкая (1) Ф-3; чемпион Великобритании 1990 г.
1989–1990 гг. Суперкубок Porsche: 2 победы
1993 г. ЧМ Ф-1: двукратный чемпион мира 1998, 1999 гг.
Первый старт в Ф-1: Гран При США '91
Выступал за команды: Lotus в 1991–1992 гг.; McLaren в 1993–2000 гг.
Гонок в Ф-1: 145
Победы: 18
ПП: 26
БК: 22
Очки: 383
Лучший результат в ЧМ: 1-е место в 1998 г. (100 очков), 1999 г. (76 очков)

www.mikahakkinen.com



Дэвид Култхард (Великобритания)

Родился: 27.03.71
в Твинхольме, Шотландия, Великобритания

Рост: 182 см
Вес: 75 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост, подруга Хайди
Первый старт: 1982 г. – картинг
Карьера:
1982–1988 г. картинг; чемпион Шотландии 1986–1988 гг. и британской серии "Супер-1" 1986–1987 гг.
1989 г. чемпион британской Ф-Ford 1600; "Лучший молодой гонщик года" по версии журнала Autosport
1990 г. британская Ф-Vauxhall-Lotus: 4-е место; Евросерия Opel-Lotus: 5-е место; тесты в McLaren-Honda Ф-1
1991 г. Ф-3: вице-чемпион Великобритании, победитель ГП Макао и Marlboro Masters МЧ Ф-3000: 1 победа, 3-е место в 1993 г.; победитель "24 часов Ле-Мана" в классе GT 1993 г.
1994–2000 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1: Гран При Испании '94
Выступал за команды: Williams в 1994–1995 гг.; McLaren в 1996–2000 гг.
Гонок в Ф-1: 107
Победы: 9
ПП: 10
БК: 14
Очки: 294
Лучший результат в ЧМ: 3-е место в 1995 г. (49 очков), 1997 г. (36 очков), 1998 г. (56 очков), 2000 г. (73 очка)

www.nevis.co.uk/coulthard



3-й ПИЛОТ Александр Вурц (Австрия)

Родился: 15.02.74
в Вайдахофене, Австрия

Карьера:
1989–1990 гг. картинг; вице-чемпион Австрии 1989 г., 4-е место на чемпионате Ближнего Востока 1990 г.
1991–1992 гг. Ф-Ford 1600: чемпион Австрии среди юниоров 1991 г., чемпион Австрии и Германии (22 победы), обладатель Международного Кубка 1992 г.
1993–1995 гг. австрийская и немецкая Ф-3: чемпион Австрии 1993 г., вице-чемпион Германии 1994 г.
1996 г. победитель "24 часов Ле-Мана"; ИТС
1997–2000 гг. ЧМ Ф-1: выступал за команду Benetton, гонок: 52, БК: 1, очки: 26, л.р. – 8-е место (17 очков) в 1998 г.

www.wurz.com

Штаб-квартира:
Уокинг,
Великобритания



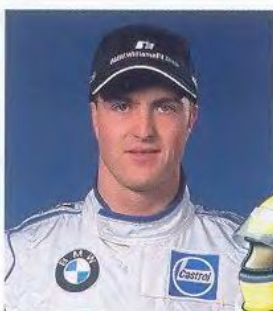
Почтовый адрес:
McLaren International Ltd, Unit 22, Woking
Business Park, Albert Drive, Woking, Surrey,
GU21 5JY
Тел: +44 (0)1483 728211
www.mclaren.co.uk

BMW WilliamsF1 Team

С середины 60-х гг. Frank Williams Racing Cars стартовала в Ф-3 и Ф-2. Одноименная команда Формулы-1 основана Фрэнком Уильямсом в 1968 г. В ЧМ Ф-1 заводской автомобиль дебютировал на ГП Великобритании '72. С 1977 г. называется Williams Grand Prix Engineering. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ford Cosworth в 1969–1983 гг., Honda в 1983–1987 гг., Judd в 1988 г., Renault в 1989–1997 гг., Mecachrome в 1998 г., Supertec в 1999 г., BMW в 2000 г.

Сезонов в Ф-1:	29
Гонок в Ф-1:	421
Побед в Ф-1:	103
Первая победа в Ф-1:	1979 г.
Гран При Великобритании (Клей Регатцони)	
Последняя победа в Ф-1:	1997 г.
Гран При Люксембурга (Жак Вильнев)	
ПП:	108
БК:	110
Очки:	2031,5
Кубки конструкторов:	9 – 1980, 1981, 1986, 1987, 1992, 1993, 1994, 1996, 1997 гг.
Чемпионские титулы:	7 – 1980 г. (Алан Джонс); 1982 г. (Кеке Росберг); 1987 г. (Нельсон Пике); 1992 г. (Найджел Мэнселл); 1993 г. (Ален Прост); 1996 г. (Дэмон Хилл); 1997 г. (Жак Вильнев)

График выступлений команды в КК за последние 10 лет



Ральф Шумахер
(Германия)

Родился: 30.06.75
в Хоэрт-Хермольдхайме,
Германия

Рост: 178 см
Вес: 73 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост
Первый старт: 1978 г. – картинг

Карьера:
1978–1992 гг. картинг: победитель Кубка NRW и Золотого Кубка среди юниоров 1991 г., вице-чемпион Германии 1992 г.
1993 г. Ф-3: победитель ГП Макао, вице-чемпион Германии, 2-е место в ГП Монако и Marlboro Masters Ф-3 1995 г.; тесты в японской Ф-3000
1996 г. чемпион японской Ф-3000; вице-чемпион японской серии GT (3 победы)
1997–2000 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии '97
Выступал за команды: Jordan в 1997–1998 гг.; Williams в 1999–2000 гг.

Гонок в Ф-1: 66
Победы: –
ПП: –
БК: 1
Очки: 86
Лучший результат в ЧМ: 5-е место (24 очка) в 2000 г.

www.ralf-schumacher.org

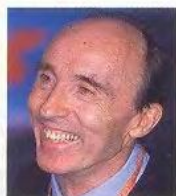


шасси: Williams FW23
двигатель: BMW E42 (V10, 90°)
шины: Michelin

Руководящий и технический состав команды:

Владелец и управляющий директор: Фрэнк Уильямс
Технический директор: Патрик Хед
Директора BMW Motorsport: Герхард Бергер, Марио Тиссен

Главный инженер: Сэм Майкл
Тим-менеджер: Дики Стенфорд
Главный конструктор: Гевин Фишер
Специалист по аэродинамике: Джефф Уиллис
Тим-менеджер на тестах: Тим Ньютон
Руководитель отдела маркетинга: Джим Райт
Гоночные инженеры: Крейг Уилсон (Ральф Шумахер); Тим Престон (Хуан-Пабло Монтойя)



Фрэнк Уильямс



Патрик Хед



Гевин Фишер



Герхард Бергер



Хуан-Пабло Монтойя
(Колумбия)

Родился: 20.09.75
в Боготе, Колумбия

Рост: 168 см
Вес: 66 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост
Первый старт: 1981 г. – картинг

Карьера:
1981–1994 гг. картинг: чемпион Колумбии 1986 г., чемпион Боготы 1987, 1991 гг., чемпион мира среди юниоров 1992 г.
1992 г. вице-чемпион колумбийской Ф-Renault (4 победы)
1993 г. чемпион Колумбии по гонкам на легковых автомобилях Swift Gti (7 побед)
1994 г. мексиканская Ф-N (3 победы); мексиканский чемпионат спортпрототипов (1 победа)
1995 г. британская Ф-Vauxhall Lotus: 3-е место (4 победы)
1996 г. британская Ф-3: 5-е место (3 победы); ИТС; победитель "6 часов Боготы" GT
1997–1998 гг. МЧ Ф-3000: 7 побед, чемпион 1998 г.; тест-пилот Williams-Mecachrome Ф-1
1999–2000 гг. CART: 10 побед, чемпион 1999 г.; IRL 2000 г. – 1 победа (Indy 500)

Первый старт в Ф-1: –
Гонок в Ф-1: –
Победы: –
ПП: –
БК: –
Очки: –
Лучший результат в ЧМ: –

www.jpmontoya.com



ТЕСТ-ПИЛОТ
Марк Жене
(Испания)

Родился: 29.03.74
в Сабаделле, Испания

Карьера:
1980–1991 гг. картинг: чемпион Каталонии 1997, 1998, 1991 гг., чемпион Испании 1988, 1990 гг.
Ф-Ford: 5-е место в ЧИ 1992 г., вице-чемпион Европы, 2-е место на фестивале Ф-Ford 1993 г., 2-е место в Призе AVON 1995 г.
1994–1995 гг. Суперформула: чемпион Золотого Кубка Fisa MЧ Ф-3000
1996 г. чемпион Fortuna by Nissan (6 побед)
1997 г. ЧМ Ф-1: выступал за Minardi, гонок: 33, 1 очко, л.р. в ЧМ: 17-е место (1 очко) в 1999 г.

www.marcgene.com

Штаб-квартира:
Гроу,
Великобритания



Почтовый адрес:
Williams Grand Prix Engineering Ltd, Grove,
Wantage, Oxfordshire, OX12 0QD
Тел: +44 (0)1235 777700
www.bmw.williamsf1.com

Mild Seven Benetton Renault Sport

Команда основана в 1970 г. Тедом Тоулменом (Toleman). Выступала в Ф-2, в 1981 г. дебютировала в ЧМ Ф-1. В 1985 г. команда была выкуплена Лучано Бенеттоном и переименована в Benetton. Дебют Benetton в ЧМ Ф-1 – ГП Бразилии '86. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: BMW в 1986 г., Ford Cosworth в 1987–1994 гг., Renault в 1995–1997 гг., Mecachrome (Playlife) в 1998 г., Supertec (Playlife) в 1999–2000 гг.

Сезонов в Ф-1:	15
Гонок в Ф-1:	243
Побед в Ф-1:	27
Первая победа в Ф-1:	1986 г. Гран При Мексики (Герхард Бергер)
Последняя победа в Ф-1:	1997 г. Гран При Германии (Герхард Бергер)
ПП:	15
БК:	36
Очки:	841,5
Кубки конструкторов:	1 – 1995 г.
Чемпионские титулы:	2 – 1994 г.
	(Михаэль Шумахер); 1995 г. (Михаэль Шумахер)

График выступлений команды в КК за последние 10 лет



шасси: Benetton B201
двигатель: Renault Sport RS21 (V10, 111°)
шины: Michelin

Benetton
Formula 1
RACING TEAM

Руководящий и технический состав команды:

Управляющий директор... Флавио Бриаторе
Исполнительный директор Renault Sport... Патрик Фор
Технические директора... Пэт Симондс, Майк Гаскойн
Главный конструктор... Тимоти Деншам
Коммерческий директор... Брайан Симс
Тим-менеджер... Карлос Нанес
Тест-пилоты... Марк Уэббер, Фернандо Алонсо



Флавио Бриаторе



Пэт Симондс



Майк Гаскойн



Тимоти Деншам



Джанкарло Физикелла (Италия)

Родился: 14.01.73
в Риме, Италия

Рост: 172 см
Вес: 64 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост, подруга Луна, дочь Карлотта (2 года)

Первый старт:

Карьера:

1984–1993 гг. картинг: поул-позишн на ЧМ по картингу 1988 г., двукратный вице-чемпион Европы 1989, 1991 гг., 4-е место на ЧМ, победитель ГП Гонконга 1989 г.

1992–1994 гг. Ф-3: чемпион Италии, победитель ГП Монако Ф-3 и одной из гонок ГП Макао 1994 г.

1995–1996 гг. DTM; ИТС; тесты в Minardi-Ford Ф-1

1996–2000 гг. ЧМ Ф-1

Первый старт в Ф-1: ГП Австралии '96

Выступал за команды: Minardi в 1996 г.;

Jordan в 1997 г.; Benetton в 1998–2000 гг.

Гонок в Ф-1: 74

Победы: –

ПП: 1

БК: 1

Очки: 67

Лучший результат в ЧМ: 6-е место (18 очков) в 2000 г.

www.giancarlofisichella.it

G. Fisichella



Дженсон Баттон (Великобритания)

Родился: 19.01.80
во Фроме, Великобритания

Рост: 182 см
Вес: 72 кг
Место жительства: Бичестер, Великобритания
Семейное положение: холост
Первый старт: 1988 г. – картинг

Карьера:

1988–1997 г. картинг: победитель Суперприза Великобритании 1989 г., победитель детских британских чемпионатов 1990–1992 гг., чемпион Великобритании 1993 г., чемпион Италии, вице-чемпион мира 1995 г., 3-й призер Американского чемпионата и Кубка мира 1996 г., чемпион Европы, победитель "Мемориала Сенны" 1997 г.

1998 г. Ф-1: чемпион Великобритании, вице-чемпион Европы, победитель фестиваля Ф-1, "Лучший молодой гонщик" года по версии журнала Autosport

1999 г. британская Ф-3: 3-е место (3 победы), 2-е место на ГП Макао

2000 г. ЧМ Ф-1

Первый старт в Ф-1: ГП Австралии '00

Выступал за команды: Williams в 2000 г.

Гонок в Ф-1: 17

Победы: –

ПП: –

БК: –

Очки: 12

Лучший результат в ЧМ: 8-е место (12 очков) в 2000 г.

www.racecar.co.uk/jensonbutton

J. Button



ТЕСТ-ПИЛОТ Марк Уэббер (Австралия)

Родился: 27.08.76
в Куинбеяне, Австралия

Карьера:

1991–1993 гг. картинг: чемпион штатов Новый Южный Уэльс и Территория Канберры 1992 г., победитель турнира "Король картинга", обладатель Кубка Канберры 1993 г.

1994–1996 гг. Ф-1: 4-е место в австралийском чемпионате 1995 г., вице-чемпион Великобритании (4 победы), победитель фестиваля Ф-1 1996 г., 4-е место в британской Ф-3 (1 победа) вице-чемпион FIA GT (5 побед) 3-е место в МЧ Ф-3000 (1 победа); тест-пилот Arrows-Supertec Ф-1

webber.yellowpages.com.au

Штаб-квартира: Энстоун, Великобритания



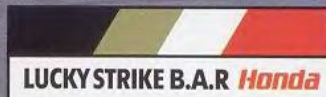
Почтовый адрес: Benetton Formula Ltd, Whiteways Technical Centre, Enstone, Chipping Norton, Oxon, OX7 4EE
Тел: +44 (0)1608 678000
www.benettonf1.com

Lucky Strike Reynard B.A.R. Honda

Команда основана в 1998 г. на базе выкупленной B.A.T. команды Tyrrell. В ЧМ Ф-1 дебютировала на ГП Австралии '99. В 1999 г. не набрала в ЧМ ни одного очка и заняла в КК последнее 11-е место. В прошлом сезоне поднялась на 5-е место в КК. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Supertec в 1999 г., Honda в 2000 г.

Сезонов в Ф-1:	2
Гонок в Ф-1:	33
Побед в Ф-1:	— (л. п. — 4-е место)
Первая победа в Ф-1:	—
Последняя победа в Ф-1:	—
ПП:	— (л. п. — 4-е место)
БК:	—
Очки:	20
Кубки конструкторов:	—
(л. п. — 5-е место в 2000 г.)	—
Чемпионские титулы:	—
(л. п. — 7-е место Жака Вильнева в 2000 г.)	—

График выступлений команды в КК за последние 10 лет



шасси: BAR 003
двигатель: Honda RA001E (V10)
шины: Bridgestone

Руководящий и технический состав команды:

Президент B.A.T. Мартин Брагтон
Исполнительный директор . Крейг Поллок
Технические директора . . . Эдриан Рейнард,
Малькольм Оустлер
Главный конструктор . . . Малькольм Оустлер
Ведущий конструктор . . . Энди Грин
Технический директор HRD . . . Кизутоши Нишизава
Тим-менеджер . . . Роберт Синг
Гоночные инженеры . . . Джок Клиа
(Жак Вильнев);
Дэвид Ллойд
(Оливье Панис)



Крейг Поллок



Эдриан Рейнард



Малькольм Оустлер



Кизутоши Нишизава

Тест-пилоты Даррен Мэннинг, Патрик Лемарье, Такума Сато, Энтони Дэвидсон



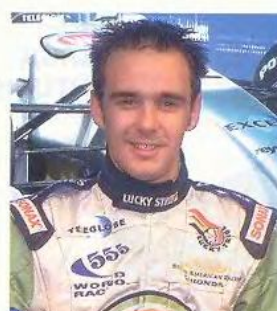
Жак Вильнев
(Канада)

Родился:
09.04.71
в Сен-Жан-сюр-Ришелье, Канада



Оливье Панис
(Франция)

Родился:
02.09.66
в Лионе, Франция



ТЕСТ-ПИЛОТ
Даррен Мэннинг
(Великобритания)

Родился: 30.04.75
в Харроугейте, Англия, Великобритания

Рост: 168 см
Вес: 67 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост, подруга Динни
Первый старт: 1986 г. — Ф-Ford 1600

Карьера:
1986–1987 гг. Ф-Ford: гоночные школы Джима Расселла и Дэвида Спинарда
1988 г. итальянский чемпионат легковых автомобилей
1989–1991 гг. итальянская Ф-3: 6-е место в 1991 г., вице-чемпион японской Ф-3 (3 победы)
1992 г. 3-е место в североамериканской Ф-Атлантик: 5 побед, "Лучший новичок года"
1993 г. CART: 5 побед (в т.ч. Indy 500 1995 г.), "Лучший новичок 1994 г.", чемпион CART 1995 г.
1994–1995 гг. ЧМ Ф-1: чемпион мира 1997 г.
Первый старт в Ф-1: ГП Австралии '96
Выступал за команды: Williams в 1996–1998 гг.; BAR в 1999–2000 гг.

Гонок в Ф-1: 82
Победы: 11
ПП: 13
БК: 9
Очки: 197

Лучший результат в ЧМ: 1-е место (81 очко) в 1997 г.
www.jacques.villeneuve.com

Рост: 173 см
Вес: 76 кг
Место жительства: Гренобль, Франция
Семейное положение: женат, жена Анна, двое детей: сын Орильен, дочь Каролина
1981 г. — картинг

Первый старт:
Карьера:
1981–1987 гг. картинг
1988–1989 гг. Ф-Renault: чемпион Франции 1989 г.
1990–1991 гг. французская Ф-3: вице-чемпион 1991 г.
1992–1993 гг. МЧ Ф-3000: 3 победы, чемпион 1993 г.
1994–1999 гг. ЧМ Ф-1
2000 г. 3-й пилот McLaren-Mercedes Ф-1

Первый старт в Ф-1: ГП Бразилии '94
Выступал за команды: Ligier в 1994–1996 гг., Prost в 1997–1999 гг.

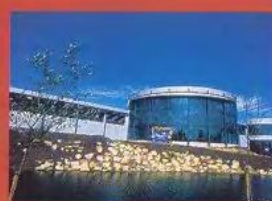
Гонок в Ф-1: 91
Победы: 1
ПП: —
БК: —
Очки: 56

Лучший результат в ЧМ: 8-е место (16 очков) в 1995 г.
www.contact.net/lapierre/panis/index.html

Карьера:
1986–1992 гг. картинг
1992 г. 2-е место в зимнем чемпионате Ф-First (2 победы)
1993–1995 гг. Ф-Vauxhall
1995 г. Ф-Opel
1996–1999 гг. британская, европейская и японская Ф-3: победитель "Грэм Хилл Трофи" 1996 г., чемпион Японии, победитель ГП Макао и ГП Кореи 1999 г., итальянский (6-е место) и МЧ Ф-3000 (8-е место); тест-пилот BAR-Honda Ф-1

2000 г.
www.darrenmanning.com

Штаб-квартира:
Брэкли, Англия,
Великобритания



Почтовый адрес:
British American Racing Operations Centre,
Brackley, Northamptonshire, NN13 7BD,
United Kingdom
Тел: +44 (0)1280 844 000
www.britishamericanracing.com

Benson & Hedges Jordan Honda

Команда основана Эдди Джорданом в 1980 г. (Eddie Jordan Racing). Выступала в Ф-3 (1983–1987 гг.), Ф-3000 (1988–1990 гг.), в 1989 г. выиграла МЧ Ф-3000 (Жан Алези). В ЧМ Ф-1 с 1991 г. (дебют – ГП США). В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ford Cosworth в 1991 г., Yamaha в 1992 г., Hart в 1993–1994 гг., Peugeot в 1995–1997 гг., Mugen-Honda в 1998–2000 гг.

Сезонов в Ф-1: 10
Гонок в Ф-1: 163
Побед в Ф-1: 3
Первая победа в Ф-1: 1998 г. Гран При Бельгии (Дэмон Хилл)
Последняя победа в Ф-1: 1999 г. Гран При Италии (Хайнц-Харальд Френтцен)
ПП: 2
БК: 2
Очки: 233
Кубки конструкторов: – (л. р. – 3-е место в 1999 г.)
Чемпионские титулы: – (л. р. – 3-е место Хайнца-Харальда Френтцена в 1999 г.)

График выступлений команды в КК за последние 10 лет



шасси: Jordan EJ11
двигатель: Honda RA001E (V10)
шины: Bridgestone



Руководящий и технический состав команды:

Владелец Эдди Джордан
Управляющий директор .. Тревор Фостер
Технический директор HRD Кизутоши Нишизава
Технический директор .. Тим Холлоуэй
Исполнительный директор Джон Патт
Коммерческий директор .. Иан Филлипс
Тим-менеджер Джим Вэйл
Специалист по аэродинамике Эгбал Хамиди
Руководитель отдела маркетинга Марк Галлахер
Гоночные инженеры Дэвид Браун (Хайнц-Харальд Френтцен); Габриэле Делли-Колли (Ярно Трулли)



Эдди Джордан



Тревор Фостер



Тим Холлоуэй

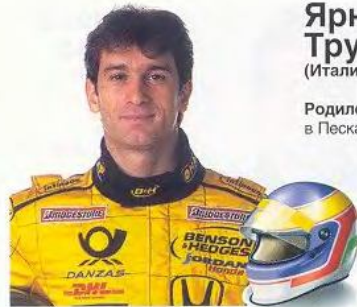


Эгбал Хамиди



Хайнц-Харальд Френтцен (Германия)

Родился: 18.05.67
в Мюнхенгадбахе, Германия



Ярно Трулли (Италия)

Родился: 13.07.74
в Пескаре, Италия



ТЕСТ-ПИЛОТ Рикардо Зонта (Бразилия)

Родился: 23.03.76
в Куритибе, Бразилия

Рост: 178 см
Вес: 64 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: женат, жена Таня, дочь Лео (1 год)
1980 г. – картинг
Первый старт в Ф-1: 1980 г. – картинг
Карьера:
1980–1985 гг. картинг: чемпион Германии среди юниоров 1981 г., вице-чемпион Азии 1983 г., 2-е место на ГП Южной Африки 1985 г.
1986–1987 гг. Ф-3000
1988 г. Ф-3000: чемпион Германии (4 победы), 6-е место в Евросерии
1989 г. Ф-3: вице-чемпион Германии (2 победы)
1990–1991 гг. МЧ Ф-3000 (л.р. – 14-е место в 1991 г.); ЧМ спортпрототипов 1990 г.
1992–1993 гг. ЧМ Ф-3000; ЧМ, ЧМ спортпрототипов; тесты в Tyrrell-Honda Ф-1
1994–2000 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1: Гран При Бразилии-94
Выступал за команды: Sauber в 1994–1996 гг.; Williams в 1997–1998 гг.; Jordan в 1999–2000 гг.
Гонок в Ф-1: 114
Победы: 3
ПП: 2
БК: 6
Очки: 153
Лучший результат в ЧМ: 2-е место (42 очка) в 1997 г.
www.hhf.de

Рост: 173 см
Вес: 60 кг
Место жительства: Франкавила, Италия
Семейное положение: холост, подруга Алессандра
Первый старт: 1983 г. – картинг
Карьера:
1983–1995 гг. картинг: двукратный чемпион мира 1991, 1994 гг., четырехкратный чемпион Италии 1988–1990, 1995 гг., чемпион Азии и Японии 1993 г., чемпион Европы, чемпион Северной Америки 1994 г., чемпион тихоокеанского первенства 1995 г., двукратный победитель "Мемориала Сенны" 1994, 1995 гг., немецкая Ф-3: чемпион Германии 1996 г.
1995–1996 гг. ЧМ Ф-1
1997–2000 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии-97
Выступал за команды: Minardi в 1997 г.; Prost в 1997–1999 гг.; Jordan в 2000 г.
Гонок в Ф-1: 63
Победы: –
ПП: –
БК: –
Очки: 17
Лучший результат в ЧМ: 10-е место (6 очков) в 2000 г.
www.jarno-trulli.com

Карьера:
1987–1992 гг. картинг: многократный чемпион Бразилии
1993 г. Ф-3: чемпион Бразилии
1994–1995 гг. и Южной Америки 1995 г.
1996–1997 гг. МЧ Ф-3000 (5 побед): чемпион 1997 г.
1998 г. чемпион FIA GT
1999–2000 гг. ЧМ Ф-1: выступал за команду BAR, гонок: 30, очков: 3, лучший результат в ЧМ: 14-е место (3 очка) в 2000 г.
www.ricardozonta.com.br

Штаб-квартира:
Сильверстоун,
Великобритания



Почтовый адрес:
Jordan Grand Prix Ltd, Buckingham Road,
Silverstone, Towcester, Northamptonshire,
NN12 8TJ, England
Тел: +44 (0)1327 857153
www.jordangp.com

Orange Arrows Asiatech

Команда основана Джеки Оливером и Аланом Ризом в 1977 г. В ЧМ Ф-1 выступает с 1978 г. (дебют – ГП Бразилии). В 1991–1996 гг. участвовала в ЧМ под названием Footwork. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ford Cosworth в 1978–1984, 1989–1990, 1994 гг., BMW (Megatron BMW) в 1984–1988 гг., Porsche в 1991 г., Mugen-Honda в 1992–1993 гг., Hart в 1995–1996 гг., Yamaha в 1997 г., Arrows в 1998–1999 г., Supertec в 2000 г.

Сезонов в Ф-1:	23
Гонок в Ф-1:	354
Побед в Ф-1:	– (л. п. – 2-е место)
Первая победа в Ф-1:	–
Последняя победа в Ф-1:	–
ПП:	1
БК:	–
Очки:	164
Кубки конструкторов:	– (л. п. – 4-е место в 1988 г.)
Чемпионские титулы:	– (л. п. – 7-е место Дерека Уоррика в 1988 г.)

График выступлений команды в КК за последние 10 лет



ARROWS



шасси: Arrows A22
двигатель: Asiatech (V10)
шины: Bridgestone

Руководящий и технический состав команды:

Президент Том Уокиншоу
Управляющий директор Роджер Силман
Технический директор Майк Куглан
Тим-менеджер Стив Нильсен
Специалист по аэродинамике Николо Петруччи
Руководитель отдела электроники Роб Уилер
Руководитель научно-исследовательского отдела Джон Дейвис
Главный механик Стюарт Коуи



Том Уокиншоу



Роджер Силман



Майк Куглан



Джон Дейвис



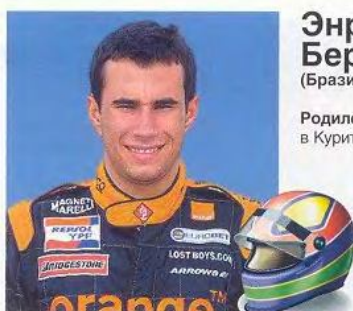
Йос Ферстаппен (Нидерланды)

Родился: 04.03.72
в Монфорте,
Нидерланды

Рост: 175 см
Вес: 73 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: женат, жена София, сын Макс-Эмилиан, дочь Виктория

Первый старт: 1980 г. – картинг
Карьера: 1980–1991 гг. картинг: двукратный чемпион Нидерландов 1983–1984 гг., чемпион Бенилюкса 1986 г., двукратный чемпион Европы 1989 г., чемпион Бельгии 1991 г.
1992 г. Ф-Opel-Lotus: 10 побед, чемпион Нидерландов и Бенилюкса, победитель Кубка Наций Ф-3; чемпион Германии (8 побед), победитель Marlboro Masters; новозеландская Ф-Атлантик
1994–1998 гг. ЧМ Ф-1 тест-пилот Honda Ф-1
1999 г. ЧМ Ф-1 Гран При Бразилии '94
Выступал за команды: Benetton в 1994 г.; Simtek в 1995 г., Footwork/Arrows в 1996, 2000 гг.; Tyrrell в 1997 г.; Stewart в 1998 г.

Гонок в Ф-1: 74
Победы: –
ПП: –
БК: –
Очки: 16
Лучший результат в ЧМ: 10-е место (10 очков) в 1994 г.
www.verstappen.nl



Энрике Бернольди (Бразилия)

Родился: 19.10.78
в Куритибе, Бразилия

Рост: 178
Вес: 68
Место жительства: Сан-Паулу, Бразилия
Семейное положение: холост
Первый старт: 1986 г. – картинг
Карьера: 1987–1993 г. картинг: чемпион Куритибы 1987 г., двукратный чемпион Паулисты 1989, 1990 гг., двукратный чемпион Бразилии 1990, 1991 гг., 3-й призер чемпионата Южной Америки, 4-е место на Панамериканском чемпионате 1993 г.
1995 г. 4-е место в итальянской Ф-Alfa-Romeo
1996 г. чемпион Европы в Ф-Renault (9 побед в 11 гонках)
1997–1998 гг. британская Ф-3: 7 побед, вице-чемпион Великобритании 1998 г.; 3-е место на ГП Макао Ф-3 1997, 1998 гг., 2-е место в Marlboro Masters 1998 г.
1999–2000 гг. МЧ Ф-3000: л. п. – 16-е место в 2000 г.; тест-пилот Sauber-Petronas Ф-1 2000 г.

Первый старт в Ф-1: –
Гонок в Ф-1: –
Победы: –
ПП: –
БК: –
Очки: –
Лучший результат в ЧМ: –
www.enriquebernoldi.com.br



ТЕСТ-ПИЛОТ Джонни Херберт (Великобритания)

Родился: 25.06.64
в Ромфорде,
Великобритания

Карьера: 1978–1982 гг. картинг: двукратный чемпион Великобритании Ф-Ford
1983–1986 гг. Ф-3: чемпион Великобритании, победитель Суперпризы Селлнет
1987 г. МЧ Ф-3000: 8-е место
1988 г. победитель "24 часов Ле-Мана"
1991 г. ЧМ Ф-1: гонок: 161, побед: 3, очков: 98, л. п. – 4-е место (45 очков) в 1995 г.
www.johnnyherbert.co.uk

Штаб-квартира:
Уитни,
Великобритания



Почтовый адрес:
Arrows Grand Prix International, TWR Group Ltd,
Leafield Technical Centre, Leafield, Witney,
Oxon, OX8 5PF
Тел: +44 (0)1993 871000
www.arrows.co.uk

Red Bull Sauber Petronas

Команда основана в 1970 г. Петером Заубером. С успехом выступала в гонках спортпрототипов. В 1989–1990 гг. дважды выигрывала ЧМ спортпрототипов, в 1989 г. победила в "24 часа Ле-Мана". В 1993 г. при поддержке Mercedes дебютировала в ЧМ Ф-1 (ГП Южной Африки). В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ilmor в 1993 г., Mercedes в 1994 г., Ford Cosworth в 1995–1996 гг., Petronas в 1997–2000 гг.

Сезонов в Ф-1:	8
Гонок в Ф-1:	129
Побед в Ф-1:	— (л. р. — 3-е место)
Первая победа в Ф-1:	—
Последняя победа в Ф-1:	—
ПП:	— (л. р. — 3-е место)
БК:	—
Очки:	90
Кубки конструкторов:	—
(л. р. — 6-е место в 1993, 1998 гг.)	
Чемпионские титулы:	—
(л. р. — 9-е место Хайнца-Харальда Френтцена в 1995 г.)	

График выступлений команды в КК за последние 10 лет

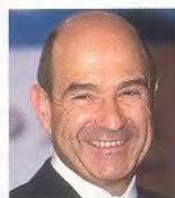


шасси: Sauber C20
двигатель: Petronas 01A (V10, 90°, 105 кг.)
шины: Bridgestone



Руководящий и технический состав команды:

Президент Петер Заубер
Исполнительный директор Хайнц Халлер
Управляющий директор Йост Капито
Технический директор Вилли Рампф
Ведущий моторист Осаму Гото
Главный конструктор Стивен Тейлор
Тим-менеджер Бэт Цендер
Главный механик Урс Куратле
Коммерческий директор Марко Фезер
Гоночные инженеры Реми Декорцент (Ник Хайдфельд);
Джеки Экелерт (Кими Райкконен)



Петер Заубер



Вилли Рампф



Хайнц Халлер



Осаму Гото



Ник Хайдфельд
(Германия)

Родился: 10.05.77
в Мюнхен-Гладбахе,
Германия

Рост: 164 см
Вес: 59 кг
Место жительства: Монако
Семейное положение: холост, подруга Патриция
Первый старт: 1986 г. — картинг
Карьера:
1986–1993 гг. картинг
1994–1995 гг. Ф-Форд: чемпион Германии в Ф-Форд 1600 1994 г.; 8 побед в 9 гонках; чемпион немецкой Ф-Форд 1800 1995 г.
1996–1997 гг. Ф-3: чемпион Германии 1997 г.; победитель одной из гонок ГП Макао Ф-3 1996 г.; победитель ГП Монако Ф-3 1997 г.; тесты в McLaren-Mercedes Ф-1 в 1997 г.
1998–1999 гг. МЧ Ф-3000; 7 побед, чемпион 1999 г.; тесты в McLaren-Mercedes Ф-1 ЧМ Ф-1
2000 г. Первый старт в Ф-1: ГП Австралии '00
Выступал за команды: Prost в 2000 г.
Гонок в Ф-1: 16
Победы: —
ПП: —
БК: —
Очки: —
Лучший результат в ЧМ: 20-е место (0 очков) в 2000 г.
www.nick-heidfeld.de



Кими Райкконен
(Финляндия)

Родился: 17.10.79
в Эспо, Финляндия

Рост: 175 см
Вес: 62 кг
Место жительства: Эспо, Финляндия; Лондон, Англия, Великобритания
Семейное положение: холост
Первый старт: 1987 г. — картинг
Карьера:
1987–1999 гг. картинг: вице-чемпион Кубка Финляндии 1994 г.; в 1995 г. выиграл первую же гонку Ф-А; чемпион Финляндии 1996 г. в классе Intercontinental A; чемпион Финляндии и Скандинавии в Ф-А, чемпион Европы в Ф-Intercontinental A 1998 г.
Ф-Renault: победитель зимнего британского чемпионата (4 победы в 4 гонках); Ф-Ford чемпион британской Ф-Renault 2000: 7 побед, 6 ПП, 7 БК в 10 гонках; 3 гонки в ЧЕ Ф-Renault: 2 победы, 2 ПП, 2 БК; тесты в Sauber-Petronas Ф-1
1999 г.
2000 г.
Первый старт в Ф-1: —
Выступал за команды: —
Гонок в Ф-1: —
Победы: —
ПП: —
БК: —
Очки: —
Лучший результат в ЧМ: —
www.racecar.co.uk/kimi



ТЕСТ-ПИЛОТ

Штаб-квартира:
Хинвил,
Швейцария



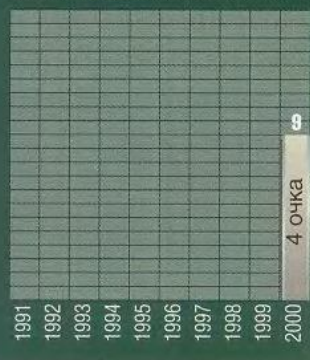
Почтовый адрес:
Team Sauber Formel 1,
Wildbachstrasse 9, 8340 Hinwil, Switzerland
Тел: +41 1 938 1400
www.sauber.ch

Jaguar Racing

Команда основана в 1988 г. Джеки и Полом Стюартами (Paul Stewart Racing), выступала в Ф-Фoрд, Ф-Опел, Ф-Vauxhall, британской Ф-3 и МЧ Ф-3000. В ЧМ Ф-1 с 1997 г. До 2000 г. называлась Stewart, летом 1999 г. была выкуплена компанией Ford и переименована в Jaguar. В Ф-1 автомобили оснащались только двигателями Ford Cosworth.

Сезонов в Ф-1:	1
Гонок в Ф-1:	17
Побед в Ф-1:	— (л. п. — 4-е место)
Первая победа в Ф-1:	—
Последняя победа в Ф-1:	—
ПП:	— (л. п. — 6-е место)
БК:	—
Очки:	4
Кубки конструкторов:	—
(л. п. — 9-е место в 2000 г.)	
Чемпионские титулы:	—
(л. п. — 13-е место Эдди Ирвайна в 2000 г.)	

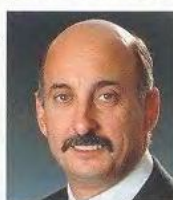
График выступлений команды в КК за последние 10 лет



шасси: Jaguar R2
двигатель: Ford Cosworth CR3 (V10, 72°, 97 кг.)
шины: Michelin

Руководящий и технический состав команды:

Управляющий директор... Бобби Рейхол
Президент Jaguar Cars... Вольфганг Райтцле
Управляющий директор Cosworth Racing... Тревор Крисп
Технический директор... Стив Николз
Гоночный тим-менеджер... Давид Стаббс
Гоночный администратор... Энди Миллер
Главный конструктор... Джон Расселл
Специалист по аэродинамике... Марк Хэндфорд
Руководитель отдела аэродинамики... Даррен Дейвис
Гоночные инженеры... Хэмфри Корбетт (Эдди Ирвайн); Даррен Николлз (Лучано Бурти)



Бобби Рейхол



Стив Николз



Джон Расселл



Марк Хэндфорд



Эдди Ирвайн (Великобритания)

Родился: 10.11.65
в Ньютаунардсе,
Северная Ирландия,
Великобритания

Рост: 178 см
Вес: 70 кг
Место жительства: Дублин, Ирландия; Милан, Италия
Семейное положение: холост, дочь Зоя (5 лет)
Первый старт: 1983 г. — Ф-Ford 1600
Карьера:
1983–1987 гг. ирландская и британская Ф-Ford 1600, Ф-Ford 2000: чемпион RAC и Esso в Ф-Ford 1600; победитель фестиваля Ф-Ford 2000 в Брэндс-Хэтче 1987 г.
1988 г. британская Ф-3 (5-й); победитель первой гонки ГП Макао Ф-3
1989–1990 гг. МЧ Ф-3000 (1 победа, 3-е место в 1990 г.); 3-е места в ГП Макао Ф-3 и Фудзи Ф-3 1990 г.
1991–1993 гг. японская Ф-3000: 1 победа, вице-чемпион Японии 1993 г.
1992–1994 гг. "24 часа Ле-Мана" (2-е место в 1994 г., БК в 1993 г.)
1993–2000 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1: ГП Японии '93
Выступал за команды: Jordan в 1993–1995 гг.; Ferrari в 1996–1999 гг.; Jaguar в 2000 г.
Гонок в Ф-1: 113
Победы: 4
ПП: —
БК: 1
Очки: 177
Лучший результат в ЧМ: 2-е место (74 очка) в 1999 г.
www.exclusively-irvine.com



Лучано Бурти (Бразилия)

Родился: 05.03.75
в Сан-Паулу, Бразилия

Рост: 175 см
Вес: 68 кг
Место жительства: Сан-Паулу, Бразилия; Кембридж, Англия, Великобритания
Семейное положение: холост
Первый старт: 1991 г. — картинг
Карьера:
1991–1995 гг. картинг: чемпион Южной Америки, чемпион Аберту, чемпион Пакалулу 1994 г.; чемпион Сан-Паулу, победитель картинговой гонки "24 часа Бразилии", 1995 г.; победитель зимнего чемпионата Ф-Vauxhall; чемпион новозеландской Ф-Ford чемпион Ф-Vauxhall
1996 г. 3-е место в британской Ф-3 (2 победы); тесты в команде Stewart-Ford Ф-1
1997 г. вице-чемпион британской Ф-3 (4 победы); тест-пилот Jaguar-Ford Ф-1
1998 г. ЧМ Ф-1
2000 г. Первый старт в Ф-1: ГП Австрии '00
Выступал за команды: Jaguar в 2000 г.
Гонок в Ф-1: 1
Победы: —
ПП: —
БК: —
Очки: —
Лучший результат в ЧМ: 23-е место (0 очков) в 2000 г.
www.lucianoburti.com



ТЕСТ-ПИЛОТ Томас Шектер (Южная Африка)

Родился: 21.09.80
в Милтон-Кейнсе,
Англия, Великобритания

Карьера:
1991–1996 гг. картинг: чемпион Западной провинции Южной Африки в классе 100 см³
1997 г. южноафриканская Ф-Ford 1600 (2 победы)
1998 г. "Новичок года" в британской Ф-Vauxhall: 3-е место, 1 победа
1999 г. чемпион Евросерии (8 побед); Ф-Nissan (1 победа)
2000 г. вице-чемпион британской Ф-3 (2 победы); итальянский и МЧ Ф-3000 (13-е место); тест-пилот Jaguar-Ford Ф-1
www.scheckterracing.com

Штаб-квартира:
Милтон-Кейнс,
Великобритания



Почтовый адрес:
Jaguar Racing Ltd, Bradbourne Drive, Tilbrook,
Milton Keynes, Bucks, MK7 8BJ
Тел: +44 (0)1908 279700
www.jaguar-racing.com

European Minardi F1

Команда основана Джанкарло Минарди в 1972 г. До 1985 г. выступала в итальянской Ф-3 и Ф-2. В ЧМ Ф-1 дебютировала на ГП Бразилии '85. В феврале 2001 г. контрольный пакет акций команды был выкуплен авиакомпанией European Aviation. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ford Cosworth в 1985, 1988–1990, 1993–1999 гг.; Motori Moderni в 1985–1987 гг.; Ferrari в 1991 г.; Lamborghini в 1992 г.; Fondmetal в 2000 г.

Сезонов в Ф-1:	18
Гонок в Ф-1:	254
Побед в Ф-1:	— (л. р. — 4-е место)
Первая победа в Ф-1:	—
Последняя победа в Ф-1:	—
ПП:	— (л. р. — 2-е место)
БК:	—
Очки:	28
Кубки конструкторов:	— (л. р. — 7-е место в 1991 г.)
Чемпионаты мира:	—
(л. р. — 11-е место Пьерлуиджи Мартини в 1991 г.)	

График выступлений команды в КК за последние 10 лет



шасси: Minardi PS01
двигатель: European V10
шины: Michelin

Руководящий и технический состав команды:

Президент и управляющий директор Пол Стоддарт
Генеральный менеджер Джанкарло Минарди
Технический директор Густав Брюннер
Технический координатор Габриэле Тредоци
Спортивный директор Руперт Мэнуринг
Специалист по аэродинамике Найджел Купертвайт
Менеджер по снабжению Джованни Минарди



Пол Стоддарт



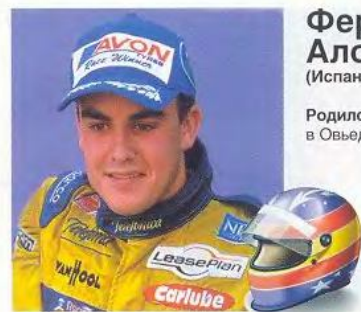
Джанкарло Минарди



Густав Брюннер



Габриэле Тредоци



Фернандо Алонсо (Испания)

Родился: 29.07.81
в Овьедо, Испания

Рост: 171 см
Вес: 68 кг
Место жительства: Овьедо, Испания
Семейное положение: холост
Первый старт: 1984 г. — картинг

Карьера:
1984–1998 гг. картинг: пятикратный чемпион Испании 1993–1997, чемпион мира, победитель Трофея Estival и ГП Marlboro 1996 г., вице-чемпион Европы 1998 г.
1999 г. чемпион открытого чемпионата Европы Movistar Nissan
2000 г. МЧ Ф-3000: 1 победа, 4-е место в МЧ; тест-пилот Minardi-Fondmetal Ф-1

Первый старт в Ф-1:
Гонок в Ф-1:
Победы:
ПП:
БК:
Очки:
Лучший результат в ЧМ:
www.fernandoalonso.com



ТЕСТ-ПИЛОТ Андреа Пиччини (Италия)

Родился: 12.12.78
в Сансеполькро, Италия

Карьера:
1994 г. картинг: 5-е место в региональном чемпионате итальянская Ф-Europa Boxer
1995 г. Ф-Opel Lotus: 3-е место в чемпионате Европы 1998 г.
1999–2000 гг. МЧ Ф-3000: 18-е место в 1999 г.
www.andreapiccini.com

Штаб-квартира:
Фаэнца, Италия



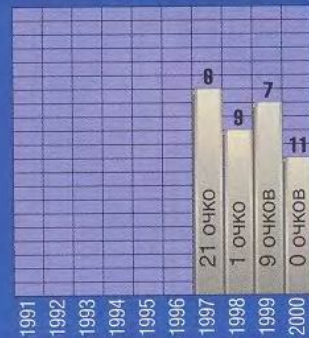
Почтовый адрес:
Minardi Team SpA, Via Spallanzani, 21 z.l., 48018
Faenza, Italy
Тел: +39 546 620480
www.minardi.it

Prost Grand Prix

Команда основана французским гонщиком Ги Лижье в 1969 г. До 1976 г. выступала в Ф-2. В ЧМ Ф-1 с 1976 г. До 1997 г. называлась Ligier. В 1997 г. команда была выкуплена четырехкратным чемпионом мира Аленом Простом и переименована в Prost. Дебют Prost в ЧМ Ф-1 – ГП Австралии '97. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Mugen-Honda в 1997 г., Peugeot в 1998–2000 гг.

Сезонов в Ф-1:	4
Гонок в Ф-1:	66
Побед в Ф-1:	– (л. п. – 2-е место)
Первая победа в Ф-1:	–
Последняя победа в Ф-1:	–
ПП:	– (л. п. – 3-е место)
БК:	–
Очки:	31
Кубки конструкторов:	– (л. п. – 6-е место в 1997 г.)
Чемпионаты мира:	–
(л. п. – 10-е место Оливье Паниса в 1997 г.)	

График выступлений команды в КК за последние 10 лет



шасси: Prost AP04
двигатель: Ferrari 049 (V10)
шины: Michelin

Руководящий и технический состав команды:

Президент Ален Прост
Управляющий директор Хуан Вильяделлпат
Исполнительный директор Педро Паоло Диниц
Технический директор Анри Дюран
Специалисты по аэродинамике Лоик Бигуа
Технический консультант Джон Барнард
Руководитель конструкторского отдела Дидье Перрин
Главный гоночный инженер Винсент Гайярдо



Ален Прост



Хуан Вильяделлпат



Анри Дюран



Лоик Бигуа



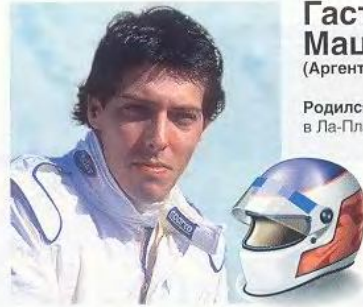
Жан Алези
(Франция)

Родился: 11.06.64
в Авиньоне, Франция

Рост: 170 см
Вес: 75 кг
Место жительства: Женева, Швейцария
Семейное положение: женат, жена Кумико, трое детей: дочери Шарлотта и Элен, сын Джулиано

Первый старт: 1981 г. – картинг
Карьера:
1981–1982 гг. картинг
1983 г. победитель Кубка Renault 5 в Ногаро
1984–1985 гг. Ф-Renault: вице-чемпион Франции 1985 г.
1986–1987 гг. французская Ф-3: 9 побед, чемпион 1987 г.
1988–1989 гг. МЧ Ф-3000: 3 победы, чемпион 1989 г.
1989–2000 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1: Гран При Франции '89
Выступал за команды: Tyrrell в 1989–1990 гг.; Ferrari в 1991–1995 гг.; Benetton в 1996–1997 гг.; Sauber в 1998–1999 гг.; Prost в 2000 г.

Гонок в Ф-1: 184
Победы: 1
ПП: 2
БК: 4
Очки: 236
Лучший результат в ЧМ: 4-е место в 1996 г. (47 очков), 1997 г. (36 очков)
www.jean-alesi.org



Гастон Маццакане
(Аргентина)

Родился: 08.05.74
в Ла-Плате, Аргентина

Рост: 173 см
Вес: 68 кг
Место жительства: Ла-Плата, Аргентина
Семейное положение: холост
Первый старт: 1989 г. – картинг

Карьера:
1989–1991 гг. картинг: вице-чемпион Аргентины 1990 г.
1992 г. чемпионат легковых автомобилей
1993 г. вице-чемпион южноамериканской Ф-3 (5 побед)
1994–1995 гг. итальянская Ф-3: 11-е место в 1995 г.; чемпион итальянской Ф-2000 (3 победы) 1994 г.; тесты в Ф-3000
1996–1998 гг. МЧ Ф-3000
1999 г. участник Кубка мира в гонках спортивных автомобилей; тест-пилот Minardi-Ford Ф-1
2000 г. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1: ГП Австралии '00
Выступал за команды: Minardi в 2000 г.
Гонок в Ф-1: 17
Победы: –
ПП: –
БК: –
Очки: –
Лучший результат в ЧМ: 21-е место (0 очков) в 1995 г.
www.gaston-mazzacane.com



ТЕСТ-ПИЛОТ
Педро де ла Роса
(Испания)

Родился: 24.02.71
в Барселоне, Испания

Карьера:
1980–1988 гг. картинг
1989 г. Ф-Fiat Uno: чемпион Испании
1990 г. Ф-Ford 1600: чемпион Испании
1991–1992 гг. Ф-Renault: чемпион Великобритании и Европы 1992 г.
1993–1995 гг. британская и японская Ф-3: чемпион Японии 1995 г.
1996–1997 гг. Ф-Nippon Ф-3000; JGT: чемпион Японии 1997 г.
1998 г. тест-пилот Jordan-Mugen-Honda Ф-1
1999–2000 гг. ЧМ Ф-1: выступал за Arrows, гонок: 33, очков: 3, л. п. в ЧМ: 16-й в 2000 г.
www.pedrodelarosa.com

Штаб-квартира:
Гийанкур,
Франция



Почтовый адрес:
Prost Grand Prix, 7 Avenue Eugene Freyssinet,
78286 Guyancourt, France
Тел: +33 1 39 30 11 00
www.prostgp.com

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

ВСЕ ЭТАПЫ ЧЕМПИОНАТА



Примечание: Финиш/Старт – расстояние от линии финиша до линии старта

ГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

02-04/03/2001

Впервые гонка за Гран При Австралии прошла в 1928 г. (победитель Артур Уэйт/Austin) под Мельбурном. С 1985 г. Гран При Австралии входит в зачет ЧМ Ф-1. В 1985-1995 гг. австралийский Гран При разыгрывался на городской трассе в Виктория-парке Аделаиды (провинция Южная Австралия) (11 гонок), а с 1996 г. – на временной трассе в Альберт-парке Мельбурна (провинция Виктория) (5). Чаще других Гран При Австралии ЧМ Ф-1 выигрывали Ален Прост, Айртон Сенна, Герхард Бергер и Дамон Хилл – по два раза. По разу побеждали на Зеленом континенте Бутсен, Пике, Култхард, Хаккинен, Ирвайн и Михаэль Шумахер.

Мельбурн

Альберт-парк

Длина круга: 5,303 км
Количество кругов: 58
Общая длина: 307,574 км
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1953 г.
Организатор Гран При: Australian GP Corporation
Время по отношению к московскому: +7 часов
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: центр Мельбурна



Почтовый адрес: Melbourne Grand Prix Circuit, Albert Park, 220 Albert Road, South Melbourne
Тел.: (+61) 3 9258 7100
Адрес в Internet: www.grandprix.com.au



Победитель 2000 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1:34'01.987

Рекорд круга в квалификации

1'29.369 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'30.585 (1997 г., X.-X. Френтцен/Williams FW19)

Результаты гонки 2000 г.

	Поз. на старте
1. Михаэль Шумахер	3
2. Рубенс Баррикелло	4
3. Ральф Шумахер	11
4. Жак Вильнев	8
5. Жанкарло Физикелла	9
6. Рикардо Зонта	16

Победители 1995-1999 гг.

1999	Эдди Ирвайн	Ferrari
1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Дэвид Култхард	McLaren-Mercedes
1996	Дамон Хилл	Williams-Renault
1995	Дамон Хилл	Williams-Renault

Знаете ли вы, что...

гонка Гран При Австралии '91, остановленная после 14 кругов из-за дождя, стала самой короткой в истории ЧМ Ф-1?





ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

16–18/03/2001



Автодром Сепанг построен в 1999 г. всего в 3 км от международного аэропорта Сепанг. Первый Гран При Малайзии был разыгран здесь в октябре 1999 г. До этого гонки международного уровня (этап ЧМ спортпрототипов 1985 г.) проводились в Малайзии на автодроме Шан-Алам, известном также под названием Бату-Тига, в 20 км северо-западнее Куала-Лумпура.

Куала-Лумпур

Автодром Сепанг

Длина круга: 5,543 км
Количество кругов: 56
Общая длина: 310,408 км
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1999 г.
Организатор Гран При: Sepang International Circuit SDN. BHD., 64000 KLIA, Selangor Darul Ehsan, Malaysia; Тел: (+603) 852 62051
Время по отношению к московскому: +4 часа
Старт гонки (время местное): 15:00
Расположение: 64 км к югу от Куала-Лумпура

Почтовый адрес:

Sepang International Circuit SDN. BHD., 64000 KLIA, Selangor Darul Ehsan, Malaysia; Тел: (+603) 852 62051

Адрес в Internet: www.malaysiangp.com.my



Победитель 2000 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1:35'54.235

Рекорд круга в квалификации

1'37.397 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)

Рекорд круга в гонке

1'38.543 (2000 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/15)

Результаты гонки 2000 г.

Поз.	на старте
1	Михаэль Шумахер.....
2	Дэвид Култхард.....
3	Рубенс Баррикелло.....
4	Мика Хаккинен.....
5	Жак Вильнев.....
6	Эдди Ирвайн.....

Победитель 1999 г.

1999 Эдди Ирвайн.....Ferrari

До 1999 г. Гран При Малайзии не разыгрывался, и гонки Формулы-1 на трассе Сепанг не проводились

Знаете ли вы, что...

в 1999 г. Большой Приз Малайзии был отмечен призом FIA как "Лучший Гран При года"



ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

30/03–01/04/2001



Автодром Интерлагос построен в 1940 г., но первая международная гонка (Торнейо Ф-2) прошла здесь лишь в 1971 г. Через год в Сан-Паулу был разыгран ГП Бразилии (победитель Карлос Рейтеманн). В 1973 г. ГП Бразилии включили в зачет ЧМ Ф-1. Бразильский этап ЧМ проводился на Интерлагосе в 1972–1977, 1979–1980 гг. С 1981 г. гонка перекочевала на трассу Жакарпагуа в Рио (10). В 1989 г. Интерлагос был реконструирован. После реконструкции автодрому присвоили имя бразильского гонщика Карлоса Паса. С 1990 г. ГП Бразилии разыгрывается в Сан-Паулу (18). Рекорд по числу побед в ГП Бразилии принадлежит Алену Просту – 6.



Победитель 2000 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1:31'35.271

Рекорд круга в квалификации

1'14.111 (2000 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/15)

Рекорд круга в гонке

1'14.755 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)

Результаты гонки 2000 г.

Поз.	на старте
1	Михаэль Шумахер.....
2	Дэвид Култхард.....
3	Джанкарло Физикелла.....
4	Хайнц-Харальд Френтцен.....
5	Ярно Трулли.....
6	Ральф Шумахер.....
7	Дженсон Баттон.....

Победители 1995–1999 гг.

1999	Мика Хаккинен.....	McLaren-Mercedes
1998	Мика Хаккинен.....	McLaren-Mercedes
1997	Жак Вильнев.....	Williams-Renault
1996	Дэмон Хилл.....	Williams-Renault
1995	Михаэль Шумахер.....	Benetton-Renault

Знаете ли вы, что...

квалификационные заезды ГП Бразилии 2000 трижды прерывались из-за того, что на трассу падали рекламные щиты Marlboro



Сан-Паулу

Автодром Интерлагос (им. Хосе Карлоса Паса)

Длина круга: 4,309 км
Количество кругов: 71
Общая длина: 305,909 км
Финиш/Старт: 0,030 км
Функционирует с 1940 г.
Время по отношению к московскому: – 6 часов
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: 16 км к югу от центра Сан-Паулу

Почтовый адрес:

Autodromo Intern. Jose Carlos Pace, Av. Senador Teotônio Vilela, 259, 04801-010 – Sao Paulo – SP
Тел: +(55) 11 813 5775

Адрес в Internet: www.gpbrasil.org



ГРАН ПРИ САН-МАРИНО

13–15/04/2001

Автодром в парке городка Имола функционирует с 1950 г., но первую международную гонку – ГП Имолы здесь провели лишь в 1954 г. (победитель Умберто Мальяло/Ferrari). Первая гонка Ф-1 (ГП Имолы) прошла в 1963 г. В 1979 г. в Имоле был разыгран ГП Дино Феррари. Через год – ГП Италии ЧМ Ф-1 (единственный итальянский ГП в зачете ЧМ, прошедший не в Монце). Начиная с 1981 г. в Имоле разыгрывается ГП Сан-Марино (20). В 1994 г. после гибели Ратценбергера и Сенны на трассе была проведена серьезная реконструкция. Чаше других – по 3 раза, ГП Сан-Марино выигрывали Айртон Сенна, Алан Прост и Михаэль Шумахер.



Победитель 2000 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1:31'39.776

Рекорд круга в квалификации

1'23.303 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'25.531 (1997 г., Х.-Х. Френтцен/Williams FW19)

Результаты гонки 2000 г.

Поз.	на старте
1	Михаэль Шумахер
2	Мика Хаккинен
3	Дэвид Култхард
4	Рубенс Баррикелло
5	Жак Вильнев
6	Мика Сало

Победители 1995–1999 гг.

1999	Михаэль Шумахер	Ferrari
1998	Дэвид Култхард	McLaren-Mercedes
1997	Х.-Х. Френтцен	Williams-Renault
1996	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1995	Дэмон Хилл	Williams-Renault

Знаете ли вы, что...

в 1994 г. Айртон Сенна установил в Имоле абсолютный рекорд Ф-1 по числу позиций, завоеванных на одном автодроме, – 8



Имола

Автодром им. Энцо и Дино Феррари

Длина круга: 4,933 км
Количество кругов: 62
Общая длина: 305,609 км
Финиш/Старт: 0,237 км
Функционирует с 1950 г.
Организатор Гран При: S.A.G.I.S. SpA
Время по отношению к московскому: – 2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: 33 км к юго-востоку от Болоньи



Почтовый адрес:

Autodromo Enzo e Dino Ferrari, Via Fratelli Rosselli, 2, I-40026 Imola (BO)

Тел: (+39) 0542 31444

Адрес в Internet: www.autodromoimola.com

ГРАН ПРИ ИСПАНИИ

27–29/04/2001

Первый ГП Испании был разыгран в 1913 г. в классе "легковые автомобили" (победитель Карло де Саламанка/Rolls-Royce) в Гуададраме. В 1951, 1954, 1968–1979, 1981, 1986–2000 гг. испанский ГП входил в зачет ЧМ Ф-1. Гонки ГП Испании ЧМ Ф-1 проводились на 5 автодромах: Педральбес (2), Харама (9), Монжуик-парк (4), Херес (5), Каталунья (10). Каталунья Монтмело принимает ГП Испании с момента своего открытия в 1991 г. Ни одному гонщику пока не удалось выиграть испанский ГП ЧМ Ф-1 больше трех раз. Зато по три раза в Испании побеждали сразу четверо: Джеки Стюарт, Найджел Мэнселл, Алан Прост и Мика Хаккинен.



Победитель 2000 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/15: 1:33'55.390

Рекорд круга в квалификации

1'16.525 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'22.242 (1997 г., Джанкарло Физикелла/Jordan 197)

Результаты гонки 2000 г.

Поз.	на старте
1	Мика Хаккинен
2	Дэвид Култхард
3	Рубенс Баррикелло
4	Ральф Шумахер
5	Михаэль Шумахер
6	Хайнц-Харальд Френтцен

Победители 1995–1999 гг.

1999	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Жак Вильнев	Williams-Renault
1996	Михаэль Шумахер	Ferrari
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault

Знаете ли вы, что...

на финише ГП Испании '69 был зафиксирован рекордный отрыв победителя от второго призера: Джеки Стюарт опередил Брюса Мак-Ларена на 2 круга



Барселона

Автодром Каталунья Монтмело

Длина круга: 4,730 км
Количество кругов: 65
Общая длина: 307,323 км
Финиш/Старт: 0,127 км
Функционирует с 1991 г.
Организатор Гран При: Circuit de Catalunya – RACC
Время по отношению к московскому: – 2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: 20 км к северу от Барселоны



Почтовый адрес:

Circuit de Catalunya, Mas La Moreneta, Apartat de Correus 27, E-08160 Montmeló (Barcelona)

Тел: (+34) 93 571 9700

Адрес в Internet: www.circuitcat.com

ГРАН ПРИ АВСТРИИ

11-13/05/2001

Австрийский ГП впервые был разыгран в 1963 г. (победитель Джек Брэбэм/Brabham) в Зельтвеге. В следующем году ГП Австрии включили в зачет ЧМ Ф-1. В Зельтвеге прошла всего одна гонка 1964 г., а в 1970-1987 гг. этапы ЧМ проводились уже на новом автодроме Остеррайхринг (18). Из-за особенностей трассы, в 80-е гг. почти каждый год на старте ГП Австрии случались аварии, а после того как в 1987 г. гонка дважды останавливалась, ГП исключили из ЧМ. Ф-1 вернулась на Остеррайхринг (А1-Ринг) (4) лишь после реконструкции автодрома в 1997 г. Рекордсменом по числу побед на ГП Австрии является Ален Прост, выигравший три гонки.

Шпильберг

Автодром А1-Ринг

Длина круга: 4,326 км
Количество кругов: 71
Общая длина: 307,146 км
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1969 г.
Организатор Гран При: Allsport Management SA
Время по отношению к московскому: - 2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: 6 км к западу от Книттельфельда

Почтовый адрес:

A1 Ring Austria, A-8724 Spielberg

Тел: (+41) 229295262

Адрес в Internet: www.gp1.A1.com



Победитель 2000 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/15: 1:28'15.818

Рекорд круга в квалификации

1'10.304 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'11.783 (2000 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4/15)

Результаты гонки 2000 г.	Поз. на старте
1 Мика Хаккинен	1
2 Дэвид Култхард	2
3 Рубенс Баррикелло	3
4 Жак Вильнев	7
5 Дженсон Баттон	18
6 Мика Сало	9

Победители 1986-1999 гг.

1999	Эдди Ирвайн	Ferrari
1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Жак Вильнев	Williams-Renault
1987	Найджел Мэнселл	Williams-Honda
1986	Ален Прост	McLaren-TAG-Porsche

Знаете ли вы, что...

во время квалификации перед ГП Австрии '87 Стефан Юханссон на McLaren сбил выскокшего на трассу оленя



ГРАН ПРИ МОНАКО

25-27/05/2001

Впервые ГП Монако был разыгран на улицах княжества в 1929 г. (победитель Уильям Гровер/Bugatti) по инициативе президента ACM Антони Норе. В 1950 г. Большой Приз Монако включили в зачет первого ЧМ. Начиная с 1955 г. гонка в Монте-Карло (47) неизменно присутствовала в календаре всех ЧМ Ф-1. За эти годы трасса практически не претерпела серьезных изменений и сохранила свой исторический облик. Победа в Монако всегда считалась самой трудной и престижной в Ф-1. Чаше других - 6 раз (принимая в них - подряд) ГП Монако выигрывал Айртон Сенна. Пять побед в княжестве на счету Грэма Хилла.

Монте-Карло

Длина круга: 3,370 км
Количество кругов: 78
Общая длина: 262,860 км
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1929 г.
Организатор Гран При: Automobile Club de Monaco
Время по отношению к московскому: - 2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: центр княжества Монако

Почтовый адрес:

(Automobile Club de Monaco) 23, Boulevard Albert 1er, BP 464, MC 98012 Monaco Cedex

Тел: (+337) 93 15 26 00

Адрес в Internet: www.acm.mc



Победитель 2000 г.

Дэвид Култхард/McLaren MP4/15: 1:49'28.213

Рекорд круга в квалификации

1'18.216 (1997 г., Х.-Х. Френтцен/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'21.571 (2000 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/15)

Результаты гонки 2000 г.	Поз. на старте
1 Дэвид Култхард	3
2 Рубенс Баррикелло	6
3 Джанкарло Физикелла	8
4 Эдди Ирвайн	10
5 Мика Сало	13
6 Мика Хаккинен	5

Победители 1995-1999 гг.

1999	Михаэль Шумахер	Ferrari
1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari
1996	Оливье Панис	Ligier-Mugen-Honda
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault

Знаете ли вы, что...

дважды в истории ГП Монако автомобили пробивали ограждение и падали в море: в 1955 г. "искупался" Альберто Аскари на Lancia, а в 1965 г. - Пол Хукинс на Lotus





ГРАН ПРИ КАНАДЫ

08–10/06/2001



Первый ГП Канады был разыгран в 1961 г. в классе "спортивные автомобили" (победитель Пит Райан/Lotus) в Моспорт-парке. В 1966 г. канадский ГП на один год стал этапом серии Can-Am, а в 1967–1974, 1976–1986, 1988–2000 гг. входил в зачет ЧМ Ф-1. Большой Приз Канады ЧМ Ф-1 разыгрывался на трех автодромах: в Моспорт-парке (8), Мон-Тремблане (2) и Монреале (22). В Монреале ГП Канады проводится с 1978 г. После гибели в 1982 г. канадского гонщика Жюль Вильнева автодром на острове Нотр-Дам было присвоено его имя. Чаще всех – четырежды – ГП Канады выигрывал Михаэль Шумахер. Три победы на счету Нельсона Пике.

Монреаль

Автодром им. Жюль Вильнева

Длина круга: 4,421 км
Количество кругов: 69
Общая длина: 305,049 км
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1978 г.
Организатор Гран При: GP F1 du Canada Inc.
Время по отношению к московскому: – 8 часов
Старт гонки (время местное): 13:00
Расположение: остров Нотр-Дам, восточнее центра Монреаля



Почтовый адрес:

Circuit Gilles Villeneuve, Tour de controle Ile Notre-Dame, Montreal, Quebec H3C 1A0 Тел: (+1) 514 350 4731

Адрес в Internet: www.grandprix.ca



© "ФОРМУЛА"

Победитель 2000 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1'41"12.313

Рекорд круга в квалификации

1'18.095 (1997 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F310B)

Рекорд круга в гонке

1'19.049 (2000 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/15)

Результаты гонки 2000 г.	Поз. на старте
1. Михаэль Шумахер	1
2. Рубенс Баррикелло	3
3. Джанкарло Физикелла	10
4. Мика Хаккинен	4
5. Йос Ферстаппен	13
6. Ярно Трулли	7

Победители 1995–1999 гг.

1999	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1998	Михаэль Шумахер	Ferrari
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari
1996	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1995	Жан Алези	Ferrari

Знаете ли вы, что...
свою единственную победу в Ф-1 Жан Алези одержал на ГП Канады '95 в день своего рождения



ГРАН ПРИ ЕВРОПЫ

22–24/06/2001

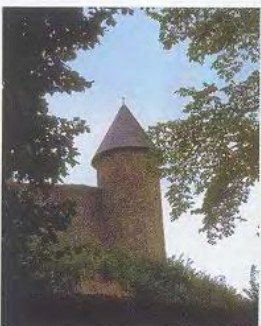


Нюрбургринг – один из старейших автодромов Европы. До 1976 г. являлся почти неизменным местом проведения ГП Германии. Но после аварии Ники Лауды в 1976 г. почти 23-километровую трассу закрыли. Реконструированный Нюрбургринг появился в календаре ЧМ в 1984 г., когда стал ареной ГП Европы. Первый ГП Европы ЧМ Ф-1 был разыгран на год раньше в Брэндс-Хэтче (победитель Нельсон Пике/Brabham). Европейский ГП входил в зачет ЧМ 1983–1985, 1993–1997, 1999–2000 гг. и разыгрывался на четырех трассах: в Брэндс-Хэтче (2), Нюрбурге (5), Донингтоне (1) и Хересе (2). Чаще других ГП Европы выигрывал Михаэль Шумахер – 3 победы.

Нюрбург

Автодром Нюрбургринг

Длина круга: 4,556 км
Количество кругов: 67
Общая длина: 305,235 км
Финиш/Старт: 0,017 км
Функционирует с 1927 г.
Организатор Гран При: ADAC Mittelrhein E.V.
Время по отношению к московскому: – 2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: 60 км к западу от Кобленца



Почтовый адрес:

Nurburgring GmbH, D53520 Nurburg/Eifel Тел: (+49) 261 130 326

Адрес в Internet: www.nuerburgring.de



© "ФОРМУЛА"

Победитель 2000 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1'42'00.307

Рекорд круга в квалификации

1'16.602 (1997 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/12)

Рекорд круга в гонке

1'18.805 (1997 г., Х.-Х. Френтцен/Williams FW19)

Результаты гонки 2000 г.	Поз. на старте
1. Михаэль Шумахер	2
2. Мика Хаккинен	3
3. Дэвид Култхард	1
4. Рубенс Баррикелло	4
5. Джанкарло Физикелла	7
6. Педро де ла Роса	12

Победители 1994–1999 гг.

1999	Джонни Херберт	Stewart-Ford
1997	Жак Вильнев	Williams-Renault
1996	Жак Вильнев	Williams-Renault
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1994	Михаэль Шумахер	Benetton-Ford

Знаете ли вы, что...
на ГП Европы '93 в Донингтон-парке Айртон Сenna показал самый быстрый круг в гонке, проехав по пит-лейн



ГРАН ПРИ ФРАНЦИИ

29/06–01/07/2001

Французский ГП – старейший в мире. Первая гонка за ГП Франции прошла в 1906 г. (победитель Ференц Сис/Re-nault) в Ле-Мане. В календаре ЧМ Ф-1 французский этап появился в 1950 г. и входил в зачет всех мировых первенств, кроме ЧМ 1955 г., когда ГП Франции отменили из-за трагедии во время "24 часов Ле-Мана". ГП Франции ЧМ Ф-1 разыгрывался на семи трассах: в Реймсе (11), Руане (5), Клермон-Ферране (4), Ле-Мане (1), Ле-Кастеле (14), Дижон-Пренуа (5) и Маны-Куре (10). Маны-Кур получил право на проведение ГП после реконструкции автодрома в 1991 г. Рекордсменом по числу побед на ГП Франции является Ален Прост – 6 ГП.

Невер

Автодром Маны-Кур

Длина круга: 4,251 км
Количество кругов: 72
Общая длина: 305,886 км
Финиш/Старт: 0,186 км
Функционирует с 1961 г.
Организатор Гран При: Circuit de Nevers-Magny Cours
Время по отношению к московскому: – 2 часа
Старт гонки (время местного): 14:00
Расположение: 12 км к югу от Невера



Почтовый адрес:

Technopole, 58470, Magny Cours, France
Тел: (+33) 3 86 21 80 00
Адрес в Internet: www.magny1.com



Победитель 2000 г.

Дэвид Култхард/McLaren MP4/15: 1:38'05.538

Рекорд круга в квалификации

1'13.864 (1992 г., Найджел Мэнселл/Williams FW14B)

Рекорд круга в гонке

1'17.070 (1992 г., Найджел Мэнселл/Williams FW14B)

Результаты гонки 2000 г.

	Поз. на старте
1 Дэвид Култхард	2
2 Мика Хаккинен	2
3 Рубенс Баррикелло	3
4 Жак Вильнев	7
5 Ральф Шумахер	5
6 Ярно Трулли	9

Победители 1995–1999 гг.

1999	Хайнц-Харальд Френтцен/Jordan-Mugen Honda
1998	Михаэль Шумахер/Ferrari
1997	Михаэль Шумахер/Ferrari
1996	Дэмон Хилл/Williams-Renault
1995	Михаэль Шумахер/Benetton-Renault

Знаете ли вы, что...

в 60-е годы автодром Маны-Кур носил имя французского гонщика Жана Бери, разбившегося в 1959 г. на АФVSe



ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

13–15/07/2001

Британский ГП проводится с 1926 г. (Бруклендс) (победители: Робер Сенешаль&Луи Вагнер/Delage). В 1950 г. ГП Великобритании (Европы) выпала честь открывать первый ЧМ Ф-1, и с тех пор английский этап бесспорно присутствует в календаре мирового первенства. ГП Великобритании ЧМ Ф-1 разыгрывался на трех автодромах: в Сильверстоуне (34), Эйнтри (5), и Брэндс-Хэтче (12). Автодром Сильверстоун, построенный на рулежных дорожках аэродрома британских ВВС времен Второй мировой войны, принимает ГП ЧМ Ф-1 с 1950 г. Рекордсменами по числу побед на ГП Великобритании являются Джим Кларк и Ален Прост – по 5.

Сильверстоун

Длина круга: 5,141 км
Количество кругов: 60
Общая длина: 308,356 км
Финиш/Старт: 0,104 км
Функционирует с 1948 г.
Организатор Гран При: Silverstone Circuits Limited
Время по отношению к московскому: – 3 часа
Старт гонки (время местного): 13:00
Расположение: 5 км к югу от Тауцестера



Почтовый адрес:

Silverstone Circuits Limited, Silverstone near Towcester, Northamptonshire NN12 8TN
Тел: (+44) 1327 857 271
Адрес в Internet: www.silverstone-circuit.co.uk



Победитель 2000 г.

Дэвид Култхард/McLaren MP4/15: 1:28'50.108

Рекорд круга в квалификации

1'21.598 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'24.475 (1997 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F310B)

Результаты гонки 1999 г.

	Поз. на старте
1 Дэвид Култхард	4
2 Мика Хаккинен	3
3 Михаэль Шумахер	5
4 Ральф Шумахер	7
5 Дженсон Баттон	6
6 Ярно Трулли	11

Победители 1995–1999 гг.

1999	Дэвид Култхард/McLaren-Mercedes
1998	Михаэль Шумахер/Ferrari
1997	Жак Вильнев/Williams-Renault
1996	Жак Вильнев/Williams-Renault
1995	Джонни Херберт/Benetton-Renault

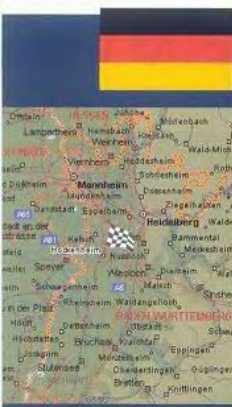
Знаете ли вы, что...

на квалификации британского ГП '85 в Сильверстоуне Кеке Росберг на Williams установил рекорд Ф-1, промчавшись по трассе со средней скоростью 258,983 км/ч



ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ

27–29/07/2001



Первый ГП Германии прошел в 1926 г. (победитель Рудольф Карачиола/Mercedes) на трассе АФУС. В зачет ЧМ Ф-1 ГП Германии входил в 1951–1954, 1956–1959, 1961–2000 гг. и проводился на трех автодромах: Нюрбургринг (23), АФУС (1), Хоккенхаймринг (24). Трасса в Хоккенхайме, реконструированная в 1966 г., принимает немецкий ГП с 1970 г., а с 1986 г. является бесменным местом проведения ГП Германии. Несмотря на солидную историю, ни одному пилоту пока не удалось выиграть немецкий ГП ЧМ Ф-1 больше трех раз. Трижды побеждали на ГП Германии Хуан Мануэль Фанхио, Джеки Стюарт, Нельсон Пике и Айртон Сenna.

Хоккенхайм

Автодром Хоккенхаймринг

Длина круга: 6,825 км
Количество кругов: 45
Общая длина: 307,125 км
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1939 г.
Организатор Гран При: Promotion Gesellschaft Motorsport GmbH
Время по отношению к московскому: – 2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: 25 км к юго-западу от Хайдельберга



Почтовый адрес:

Hockenheim-Ring, Postfach 1106, D-68754, Hockenheim
Тел: (+49) 6205 9500

Адрес в Internet: www.hockenheimring.de



Победитель 2000 г.

Рубенс Баррикелло/Ferrari F1-2000: 1:25'34.418

Рекорд круга в квалификации

1'41.838 (1998 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/13)

Рекорд круга в гонке

1'44.300 (2000 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F1-2000)

Результаты гонки 2000 г.Поз. на старте

- 1 Рубенс Баррикелло18
- 2 Мика Хаккинен4
- 3 Дэвид Култхард1
- 4 Дженсон Баттон16
- 5 Мика Сало15
- 6 Педро де ла Роса5

Победители 1995–1999 гг.

- | | | |
|------|-----------------|------------------|
| 1999 | Эдди Ирвайн | Ferrari |
| 1998 | Мика Хаккинен | McLaren-Mercedes |
| 1997 | Герхард Бергер | Benetton-Renault |
| 1996 | Дэмон Хилл | Williams-Renault |
| 1995 | Михаэль Шумахер | Benetton-Renault |

Знаете ли вы, что...

ГП Германии '59 на берлинской трассе АФУС состоял не из одной, а из двух гонок, по 30 кругов каждая



ГРАН ПРИ ВЕНГРИИ

17–19/08/2001



Первый ГП Венгрии прошел в 1936 г. (победитель Тацио Нуволари/Alfa Romeo) в Неплигет-парке Будапешта. А вот следующего венгерского ГП пришлось ждать ровно полвека. В 1986 г. второй ГП Венгрии на построенном всего за 9 месяцев по проекту Иштвана Паппа автодроме Хунгароринг (15) стал первым этапом ЧМ Ф-1 за "железным занавесом". Рекордсменом по числу побед в Венгрии – на самой медленной после Монако трассе современного ЧМ является Айртон Сenna, выигравший три гонки. По две победы на счету Нельсона Пике, Дэмона Хилла, Михаэля Шумахера, Жака Вильнева и Мики Хаккинена.

Будапешт

Автодром Хунгароринг

Длина круга: 3,975 км
Количество кругов: 77
Общая длина: 306,075 км
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1986 г.
Организатор Гран При: Hungarian Sport Rt
Время по отношению к московскому: – 2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: около Мадьорода, 20 км к северо-востоку от Будапешта



Почтовый адрес:

Hungaroring, PF 10, 2146 Mogyorod
Тел: (+36) 28 444 444

Адрес в Internet: www.hungaroring.hu



Победитель 1999 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/15: 1:45'33.869

Рекорд круга в квалификации

1'14.631 (1993 г., Алан Прост/Williams FW15C)

Рекорд круга в гонке

1'18.308 (1992 г., Найджел Мэнселл/Williams FW14B)

Результаты гонки 2000 г.Поз. на старте

- 1 Мика Хаккинен3
- 2 Михаэль Шумахер1
- 3 Дэвид Култхард2
- 4 Рубенс Баррикелло5
- 5 Ральф Шумахер4
- 6 Хайнц-Харальд Френтцен6

Победители 1995–1999 гг.

- | | | |
|------|-----------------|------------------|
| 1999 | Мика Хаккинен | McLaren-Mercedes |
| 1998 | Михаэль Шумахер | Ferrari |
| 1997 | Жак Вильнев | Williams-Renault |
| 1996 | Жак Вильнев | Williams-Renault |
| 1995 | Дэмон Хилл | Williams-Renault |

Знаете ли вы, что...

Айртон Сenna выиграл ГП Венгрии '92 во многом благодаря тому, что поставил на левые колеса McLaren более жесткую резину, чем на правые



ГРАН ПРИ БЕЛЬГИИ

31/08–02/09/2001

ГП Бельгии был впервые разыгран в 1925 г. на трассе в Арденнских горах, проложенной между деревушками Спа, Франкоршам и Малмеди (победитель Антонио Аскари/Alfa Romeo). В 1950 г. бельгийский ГП был включен в ЧМ Ф-1, входил в зачет ЧМ 1950–1956, 1958, 1960–1968, 1970, 1972–2000 гг. и проходил на трех трассах: в Спа (35), Невелле (2) и Зольдере (10). Спа-Франкоршам – самая живописная трасса современной Ф-1, впервые приняла этап ЧМ Ф-1 в 1950 г. После реконструкции 1979 г. ее протяженность сократилась вдвое, но сегодня она остается самой длинной в календаре ЧМ. Чаще всех в Спа побеждал Айртон Сenna – 5 раз.

Спа

Трасса Спа-Франкоршам

Длина круга: 6,968 км
Количество кругов: 44
Общая длина: 306,592 км
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1924 г.
Организатор Гран При: Spa Activities SPRL
Время по отношению к московскому: – 2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: 50 км к юго-востоку от Льежа



Почтовый адрес:

Circuit de Spa-Francorchamps, Route du Circuit 55,
B-4970 Francorchamps
Тел: (+32) 87 27 5138

Адрес в Internet: www.spa-francorchamps.be



Победитель 2000 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/15: 1:28'14.498

Рекорд круга в квалификации

1'48.692 (1998 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/13)

Рекорд круга в гонке

1'52.692 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Результаты гонки 2000 г.

	Поз.	на старте
1	Мика Хаккинен	1
2	Михаэль Шумахер	4
3	Ральф Шумахер	6
4	Дэвид Култхард	5
5	Дженсон Баттон	3
6	Хайнц-Харальд Френтцен	8

Победители 1995–1999 гг.

1999	Дэвид Култхард	McLaren-Mercedes
1998	Дэмон Хилл	Jordan-Mugen-Honda
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari
1996	Михаэль Шумахер	Ferrari
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault

Знаете ли вы, что...

на ГП Бельгии '58 Ferrari Оливье Жандебьена была выкрашена в желтый цвет



ГРАН ПРИ ИТАЛИИ

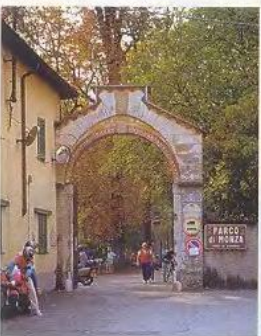
14–16/09/2001

Первый ГП Италии был разыгран в 1921 г. (победитель Жюль Гу/Ballot) в Брешии. Автодромо Национале – старейший европейский автодром современной Ф-1 – принимает ГП Италии с 1922 г. Первый этап ЧМ прошел в Монце (50) в 1950 г. ГП Италии – единственная гонка, которая наравне с британским ГП входила в зачет всех ЧМ Ф-1. Лишь однажды – в 1980 г. – ГП Италии был разыгран не в Монце, гонка прошла в Имоле. Четыре раза в 1955–1956, 1960–1961 гг. ГП Италии ЧМ Ф-1 разыгрывался на двойном кольце, включающем овалы. Рекордсменом по числу побед на ГП Италии ЧМ Ф-1 является Нельсон Пике – 4 ГП.

Монца

Автодромо Национале

Длина круга: 5,793 км
Количество кругов: 53
Общая длина: 306,764 км
Финиш/Старт: 0,265 км
Функционирует с 1922 г.
Организатор Гран При: Automobile Club di Milano
Время по отношению к московскому: – 2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: 15 км к северо-востоку от Милана



Почтовый адрес:

Autodromo Nazionale Monza, Enrico Ferrari & Giorgio Beghella Bartoli, Parco Monza, I-20052
Тел: (+39) 039 24821

Адрес в Internet: www.monza.net



Победитель 2000 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1:27'31.638

Рекорд круга в квалификации

1'23.770 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)

Рекорд круга в гонке

1'25.595 (2000 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/15)

Результаты гонки 2000 г.

	Поз.	на старте
1	Михаэль Шумахер	1
2	Мика Хаккинен	3
3	Ральф Шумахер	7
4	Йос Ферстаппен	11
5	Александр Вурц	13
6	Рикардо Зонта	17

Победители 1995–1999 гг.

1999	Хайнц-Харальд Френтцен	Jordan-Mugen-Honda
1998	Михаэль Шумахер	Ferrari
1997	Дэвид Култхард	McLaren-Mercedes
1996	Михаэль Шумахер	Ferrari
1995	Джонни Херберт	Benetton-Renault

Знаете ли вы, что...

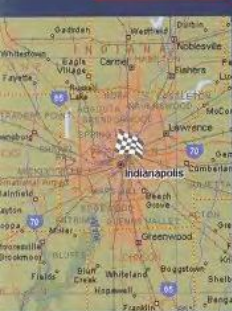
самый плотный финиш в гонках ЧМ Ф-1 был зафиксирован на ГП Италии '71: победитель Питер Гетин опередил финишировавшего 5-м Хаудена Генли всего на 0,61 с.





ГРАН ПРИ США

28–30/09/2001



ГП США (Американский ГП) впервые был разыгран в 1908 г. (победитель Луи Вагнер/FIAT) в Саванне. ГП США (ГП США-Запад, Лонг-Бич, Детройта, Далласа, Цезарь-Паласа) присутствовали в календаре ЧМ 1959–1991 гг. Несколько лет в США проводились по два, а в 1982 г. – три ГП. ГП разыгрывались: в Себринге (1), Риверсайде (1), Уоткинс-Глене (20), Лонг-Биче (8), Лас-Вегасе (2), Детройте (7), Далласе (1), Финиксе (3) и Индианаполисе (1). В 1950–1960 гг. на трассе Индианаполиса проходили входившие в зачет ЧМ Ф-1 Indy 500. Первый ГП США на новой трассе Индианаполиса прошел в 2000 г. Больше всех побед в американских ГП ЧМ Ф-1 – 5, у Сенны.

Индианаполис

Автодром Индианаполис Мотор Спидвей

Длина круга: 4,192 км
Количество кругов: 73
Общая длина: 306,016 км
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1909 года
Организатор Гран При: IMS Corporation
Время по отношению к московскому: – 9 часов
Старт гонки (время местное): 13:00
Расположение: 10 км западнее центра Индианаполиса
Почтовый адрес: 4790 West 16th Street, Indianapolis, IN 46222 - USA
Тел: (+1) 317 247 5151
Адрес в Internet: www.usgpindy.com



Победитель 2000 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1:36'30.883

Рекорд круга в квалификации

1'14.266 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)

Рекорд круга в гонке

1'14.711 (2000 г., Давид Култхард/McLaren MP4/15)

Результаты гонки 2000 г.

	Поз. на старте
1 Михаэль Шумахер	1
2 Рубенс Баррикелло	4
3 Хайнц-Харальд Френтцен	7
4 Жак Вильнев	8
5 Давид Култхард	2
6 Рикардо Зонта	12

Победители ГП США 1979–1991 гг.

1991	Айртон Сенна	McLaren-Honda
1990	Айртон Сенна	McLaren-Honda
1989	Ален Прост	McLaren-Honda
1980	Алан Джонс	Williams-Ford
1979	Жиль Вильнев	Ferrari

Знаете ли вы, что...

на протяжении 21 года единственной гонкой ЧМ, досрочно прекращенной из-за дождя, была Indy 500 1950 г., остановленная через 138 кругов (345 миль) после старта



ГРАН ПРИ ЯПОНИИ

12–14/10/2001



Первая гонка ГП Японии ЧМ Ф-1 прошла на трассе Фузидз (2) под Исогамай в 1976 г. (победитель Марио Андретти/Lotus). Японский ГП входил в зачет ЧМ Ф-1 1976–1977, 1987–2000 гг. С 1987 г. ГП Японии принимает реконструированная в середине 80-х гг. трасса Сузука (14) – заводской автодром Honda. Являясь одним из последних этапов ЧМ Ф-1, ГП Японии десять раз решал судьбу чемпионской короны. В прошлом году именно здесь Михаэль Шумахер выиграл свой третий титул. Он же стал и абсолютным рекордсменом по числу побед в ГП Японии – 3. По два раза побеждали на Сузуке Айртон Сенна, Герхард Бергер, Дэмун Хилл и Мика Хаккинен.

Сузука

Автодром Сузука Интернэшнл

Длина круга: 5,864 км
Количество кругов: 53
Общая длина: 310,596 км
Финиш/Старт: 0,196 км
Функционирует с 1961 г.
Организатор Гран При: Suzuka Motor Sports Club
Время по отношению к московскому: + 6 час
Старт гонки (время местное): 14:30
Расположение: 50 км к юго-западу от Нагойи



Победитель 2000 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1:29'53.435

Рекорд круга в квалификации

1'34.700 (1991 г., Герхард Бергер/McLaren MP4/6)

Рекорд круга в гонке

1'38.942 (1997 г., Х.-Х. Френтцен/Williams FW19)

Результаты гонки 2000 г.

	Поз. на старте
1 Михаэль Шумахер	1
2 Мика Хаккинен	2
3 Давид Култхард	3
4 Рубенс Баррикелло	4
5 Дженсон Баттон	5
6 Жак Вильнев	9

Победители 1995–1999 гг.

1999	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari
1996	Дэмун Хилл	Williams-Renault
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault

Знаете ли вы, что...

в 1989 и 1990 гг. судьба титула чемпиона мира дважды решалась в столкновениях на Сузуке Алена Проста и Айртон Сенны



Почтовый адрес:

Suzuka Circuitland Co., Ltd., Suzuka International Racing Course, 7992 Ino-cho, Suzuka-shi, Mie-ken, 510-88, Japan. Тел: (+81) 593 78 1111
Адрес в Internet: www.suzukacircuit.co.jp

Все счастливые семьи похожи друг
на друга, все несчастные семьи
несчастливы по-разному.

Л. Толстой "Анна Каренина"

Секрет его терпения



АЛСРОН / ИССАД РОДЕРИ



Эдди Чивер, Энцо Озелла (справа) и первая Osella Формулы-1 перед открытием сезона 1980 года. Модель FA1 оказалась непомерно тяжелой и очень ненадежной

В Формуле-1 все наоборот. Какие они разные в дни побед! Бушующее красное море итальянского темперамента Ferrari. Спокойное, исполненное сознания собственной силы, торжество McLaren. Разноцветное, почти цыганское веселье ирландской Jordan. Бесшабашная радость мальчишек из Benetton. Яростное «наконец-то» вечно сражающейся со злой судьбой Williams.

На этом фоне бледными, одинаковыми тенями где-то на заднем плане проходят незаметные, почти неразличимые простому болельщику десятки аутсайдеров. История одних насчитывает годы, других – считанные месяцы. Несчастные семьи – никому не интересные, никому, как будто, не нужные. Взять, к примеру, «конюшню» Энцо Озеллы, что 13 долгих сезонов барахталась в бурном море Ф-1...

Ни сном ни духом

Когда в конце 50-х годов молодой туринец пришел наниматься на работу на фабрику Карло Абарта, он, конечно, не мог предполагать, что когда-нибудь будет заниматься гоночными «формулами». Ведь душа его больше лежала к гонкам спортивных автомобилей – подъему на холм, состязаниям на выносливость. Именно для этих целей строили машины у Abarth. С 1958 по 1962 год Энцо Озелла служил заводским пилотом туринской фирмы, потом работал над доводкой моторов для гоночных купе и спайдеров Abarth для горных и многочасовых гонок.

В 1965 году Энцо официально ушел с завода. Но на самом деле его переезд на виа Гуасталла лишь означал, что заводская гоночная команда получила новые помещения. Здесь родилась первая из знаменитых в скором будущем «баркетт», как называют итальянцы открытые двухместные спортивные автомобили. В 1969 году Озелла возглавил «конюшню», а уже через год Abarth выиграл первый из двух подряд европейских чемпионатов в горных гонках.

Недолго музыка играла: в 1971 году Карло Абарт продал свое предприятие концерну FIAT. Серийное производство легковых Abarth прекратилось, а имущество заводской гоночной команды выкупил Энцо Озелла. С этого момента новая итальянская «конюшня» Osella обосновалась в местечке Вольпьяно, недалеко от Турина. Спортпрототипы 2-литрового класса, сконструированные Озеллой в сотрудничестве с Антонио Томанини (позже он займет один из важнейших инженерных постов в Ferrari), постепенно оккупировали национальные чемпионаты и начали выходить на европейский и даже мировой уровень.

В 1972 году Osella-Abarth с четырьмя очками заняла 12-е место в чемпионате мира среди марок спортивных машин. В 1976 году Osella PA4 BMW выиграла престижную итальянскую гонку «Тарга-Флорио» и «серебро» мирового первенства для спортивных автомобилей. Через год Osella PA5 BMW повторила успех в чемпионате.

2-литровый мотор баварской фирмы оказался настолько удачным, что просто грех было не использовать его в других соревнованиях. Спортпрототипы «от Озеллы» прекрасно продавались в Италии и по всей Европе, почему бы не разнообразить производственную программу? Так осенью 1974 года в Вольпьяно появилась Osella F2 Формулы-2.

Новые приключения итальянцев в Европе

Дебют в Гран При Рима 13 октября на трассе Валлелунга (любопытная деталь: с тех пор почти каждая новая Osella впервые выходила в свет именно в родных стенах, «конюшня» Озеллы

всегда оставалась очень домашней, очень итальянской) под управлением Артуро Мерцарио прошел без блеска – в зачетную шестерку войти не удалось. И весь следующий сезон особенных достижений не принес. Старинный приятель Энцо заводской испытатель FIAT Джорджо Франчия в европейском чемпионате занял седьмое место с 16 очками, но выше четвертой строчки в протоколах этапов так ни разу и не поднялся. Его соотечественник Дуилио Труффо принес Osella F2/75 BMW 10 очков и 10-е место.

В следующем сезоне Энцо выставил в чемпионате Ф-2 сразу две команды и четыре машины. Увы, постоянные проблемы с управляемостью F2/76 привели к тому, что машина несколько раз даже не прошла квалификационный барьер. Одно-единственное очко, завоеванное Франсуа Миго в апреле в Тракстоне – опытнейший француз отстал от победителя на целый круг! – не могло служить утешением для спонсоров. Уже в начале лета деньги кончились, все предприятие Энцо Озеллы едва не распалось. К счастью, весьма кстати подоспели успехи спортпрототипов. А в Ф-2 Энцо решил взять тайм-аут.

Только осенью 1978 года начались испытания F2/79, сконструированной Джорджо Стирано. В основе своей это была все та же машина (вот еще одна



FA18 Пьеркарло Гинцани в Спа, 1981 год



Жан-Пьер Жарье на FA1C в Гран При Сан-Марино 1982 года



черта, что будет характерна почти для всех автомобилей из Вольпьяно – недостаток средств на масштабные исследовательские работы приводил к тому, что новые конструкции как бы вырастали из старых путем многочисленных модернизаций), которую новый технический директор снабдил внутренней аэродинамикой по типу автомобиль-крыло.

Зимой «формула» получила более жесткий и легкий монокок, пружины передней подвески переехали внутрь кузова. И – о чудо! – в марте американец Эдди Чивер выиграл первый же этап европейского первенства в Сильверстоуне. Это была первая за восемь лет победа итальянской машины в Формуле-2. До конца сезона-79 Чивер выиграл еще дважды и до последнего этапа сохранял отличные шансы на чемпионство, заняв в результате четвертое место.

Даже относительная неудача в заключительной гонке не омрачила настроения 21-летнего пилота, который американцем-то был лишь по рожде-

нию, а всю жизнь прожил в Риме. Ведь той же осенью на испытательную трассу вышла Osella FA1, на которой Эдди предстояло стартовать в чемпионате мира Формулы-1.

Гири на ногах

К сожалению, радовался Чивер недолго. Уже зимой стало ясно, что лидером Ф-1 Osella не конкурент. Не только потому, что оснащена она безнаддувным Cosworth, в то время стремительно выходящим из моды – наступала пора турбо. Главное, FA1 оказалась непомерно тяжелой.

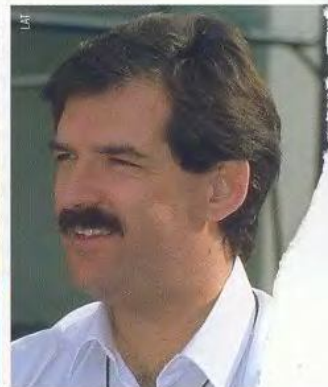
Основой ее Стирано избрал «гибридную» конструкцию монокока, применявшуюся тогда в Ferrari – трубчатый каркас, «обернутый» для усиления алюминиевым листом. Подвеска была обычной для того времени с нижними треугольными и верхними так называемыми рокерными рычагами. Так вот, вся конструкция весила 650 кг – на 75 кг тяжелее допустимого минимума! Ясное дело, ни в Аргентине, ни в Бразилии, где проходили январские этапы

чемпионата, Чиверу не удалось пройти квалификационный барьер.

Однако та же участь и в Буэнос-Айресе, и в Рио постигла старожилы из Shadow и амбициозных немцев из ATS, на счету которых уже были очки в Ф-1. А к 1 марта, когда «большой цирк» переехал на юг Африки, Стирано удалось заставить «толстуху» FA1 похудеть на 8 кг. Маловато, конечно. Хотя летом результаты в квалификации стали мало-помалу улучшаться. Но тут выяснилась еще одна немаловажная деталь – фантастическая ненадежность. Эдди семь раз выходил на старт (четырежды не пройдя квалификацию), но до фи-

FA1F, на которой Йозеф Гартнер финишировал 5-м в Гран При Италии 1984 года, была, по существу, модернизированной Alfa Romeo 183T

Риккардо Палетти, Серхио Ринланд



ниша не добрался ни разу, одолев всего 163 из 459 кругов дистанции.

За такой грандиозный провал кто-то должен был ответить. Поплатился Стирано, место которого занял тезка и земляк Валентини, уже в сентябре в Монце представивший новую модель – FA1B. Монокок стал легче (благодаря использованию углепластика), уже на целых 80 мм, что, в свою очередь, позволило сделать более широкими боковые понтоны и на пять процентов увеличить прижимную силу. В Италии Чивер наконец финишировал – последним, 12-м, отстав от победителя на три круга. В Канаде стартовал 14-м, оставив позади Ferrari, Lotus и Tyrrell в полном составе. И все же сезон завершился в Уоткинс-Глене так же бесславно, как и начался в Кьялами – поломкой передней подвески, аварией. Счастье еще, Эдди не пострадал. Но с Энцо Озеллой и его “конюшней” итальянский американец дела больше иметь не желал.

Французы приходят на помощь

С тех пор кадровый вопрос всегда оставался в Вольпьяно самым острым. Парфюмерная фирма, выпускавшая лосьон после бритья Denim, согласилась поддержать Энцо и его 24-летнего новичка Джузеппе Габбиани. А вторым номером “конюшни” стал Мигель-Анхель Терра, за которого заплатили его аргентинские покровители. В свои 28 лет южноамериканец мог похвастаться девятым местом в европейском первенстве Ф-2. Беппе, его новый напар-

Формулы-3 еще предстоит стать самым преданным пилотом Озеллы – за “конюшню” из Вольпьяно итальянец проведет 47 гонок и 26 раз не сумеет пройти квалификацию. Особая любовь Энцо к Пьеркарло объяснялась просто – у Гинцани был автомата, так что он вполне мог оплачивать свои старты в Ф-1 из собственного кармана.

Однако Энцо срочно требовался опытный гонщик высокого класса, чтобы хотя бы уяснить себе достоинства и недостатки машины. К счастью для Озеллы, весной руководство Ligier уловило Жан-Пьера Жарье. 34-летний француз проводил свой 11-й сезон в чемпионате мира, а главное, считался одним из лучших тест-пилотов Ф-1.

Результат превзошел самые смелые ожидания: Жарье сел за руль Osella в июле и сразу же финишировал восьмым в Сильверстоуне и Хоккенхайме, десятым – в Австрии. Но это еще не все. Жан-Пьер посоветовал взять на работу своего талантливого земляка инженера Эрве Гуильпена (они вместе работали в Ligier) и даже привел щедрого спонсора, транспортную компанию SAIMA.

Osella расцветала. Штат команды увеличился вдвое, отныне 15 механиков ездили с командой на этапы, еще 17 человек работали в Вольпьяно (создание спортпрототипов тем временем не прекращалось). Валентини и Гуильпен уже к сентябрьской гонке в Монце подготовили абсолютно новую, легкую и жесткую, FA1C с самой короткой в тогдашней Ф-1 колесной базой (2640 мм) и монококом из листового и сотового алюминия. От “гибрида” впервые решено было отказаться. Форму кузова разрабатывал в аэродинамической трубе FIAT в Орбассано Серджо Беччо.

Этой машине суждено было принести в Вольпьяно самый большой успех. С нею же у Энцо Озеллы оказались связаны самые горькие воспоминания. 4 апреля 1982 года Жарье стартовал в Лонг-Биче с 10-го места – на 26-м круге вышла из строя трансмиссия. А через три недели Жан-Пьер финишировал четвертым в Гран При Сан-Марино. Справедливости ради стоит заметить, что тогда в Имоле из-за войны между FISA и FOCA стартовали всего 14 машин.

Радоваться первым трем очкам Озелле пришлось всего полтора месяца. На старте Большого Приза Канады новичок команды Риккардо Палетти (за итальянца хлопотала фирма Pioneer) разбился насмерть, врезавшись в заглухший Ferrari Пирони.

Трагедия очень тяжело сказалась на молодой команде. Гуильпен и менеджер Джанфранко Палаццолли объявили об уходе, Жарье не хотел больше подвергать себя смертельному риску, “объезжая” строптивую и ненадежную ита-



Даллас, июль 1984 года.
FA1F Гинцани, отстав на 2 круга, заняла 5-е место



Кристиан Даннер
на FA1F двухлетней давности, 1986 год

Пьеркарло Гинцани дебютировал в Ф-1 за рулем Osella FA1B в 1981 году. И завершилась карьера итальянца в этой “конюшне” – в 1983-м он 13 раз не сумел пройти квалификацию и трижды сходил с дистанции



ник, набрал в том же чемпионате в сезоне-80 одно очко...

Ничего удивительного, что парочка эта провалилась со страшным треском. Габбиани 12 раз не прошел квалификацию. Терра – трижды, прежде чем единственный раз попав на старт, серьезно повредил ногу в аварии и был заменен сначала старым приятелем Францией, а потом Пьеркарло Гинцани. 29-летнему экс-чемпиону Европы и Италии

льянскую машину. В Монце проявилась старая болезнь Osella – на полном ходу отвалилось колесо. В тренировке в Лас-Вегасе ситуация повторилась, и Жарье чудом избежал гибели, когда его машина на скорости 200 км/ч врезалась в ограждение. “Никогда в жизни не сяду больше в этот автомобиль”, – подвел итог столь много обещавшему и так бесславно закончившемуся сезону Жан-Пьер.

Возвращение на Апеннины

Брошенный французами, Энцо не сдался. На выручку он позвал соотечественников из фармацевтической компании Kelemata и автомобильной Alfa Romeo, а также английских инженеров. Первые окрасили Osella под тюбик зубной пасты PL3, вторые пообещали вместо совершенно бессильного Cosworth свои моторы. Третьи же взялись изготовить шасси.

Тони Саутгейт, за свою долгую инженерную карьеру в Ф-1 успевший поработать в Lola, Lotus, BRM, Eagle, Arrows, Shadow, сконструировал новый монокок из алюминия и углепластика и хитроумнейшую подвеску. Даже шасси FA1E построили в Англии, в мастерских компании Auto Racing Technology, основанной Тони вместе с известным специалистом по монококам Джоном Томпсоном.

Насколько хороша оказалась работа англичан, выяснить так и не удалось. Ибо Гинцани и его соотечественник Коррадо Фаби 14 раз не сумели пройти квалификацию, а в 13 других гонках лишь трижды довели свои машины до финиша. Самым же слабым местом оказался итальянский мотор, восемь раз выходявший из строя.

Вполне возможно, будь на месте Энцо человек более одержимый Формулой-1, как Фрэнк Уильямс, к примеру,

или, наоборот, меньший поклонник цыганского образа жизни, что присущ автогонкам вообще, — как Вальтер Вольф или лорд Хескет, и история Osella пошла бы по-другому. Но симпатичный улыбочивый итальянец продолжал гнуть свою линию. Пользуясь своим обаянием и старыми связями, он заставлял раскошеливаться спонсоров — пусть ненамного, брал на работу гонщиков с деньгами — пусть небольшими, и не самых сильных. И в рамках своего микробюджета (в 80-е годы он даже в лучшем случае не превышал 6–7 млн швейцарских франков против 35–45 млн у Ferrari или McLaren) терпеливо выполнял программу-минимум: главное — не победа, а участие.

В 84-м ему «достались по случаю» турбомотор Alfa Romeo и даже списанное прошлогоднее шасси Alfa Romeo 183T. После некоторой модернизации, проведенной Джузеппе Петроттой (итальянский конструктор совершенствовал еще создания Валентини, Гуильялена и Саутгейта) и самим Озеллой, машину назвали FA1E. А весной в Вольпьяно появился 30-летний австриец Йозеф Гартнер. Новичок принес деньги от Milde Sorte и Emco Machine, да вот незадача — второе шасси Гинцани расколотил в дым еще в Кьялами. Поэтому австрийцу поначалу вручили старую FA1E с безнаддувным 12-цилиндровым итальянским мотором, которая на прямых проигрывала Tyrrell с безнаддувным же Cosworth 12 км/ч. И только пересев за руль турбонаддувной FA1F, Гартнер почувствовал себя человеком. На старте Гран При Италии Йозеф стоял только 23-м, вскоре выпала пятая передача, а на последнем круге заглох мотор. И все-таки Йо финишировал... пятым! Увы, ни ему самому, ни команде очки так и не

засчитали — в заявочном списке накануне сезона фамилия Гартнер не значилась. Хорошо хоть Гинцани в Далласе, в страшную жару, на отвратительной трассе, что изрядно проредили пелотон, сумел также показать пятый результат. Так лицевой счет «конюшни» из Вольпьяно достиг целых пяти очков.

Турботупик

Мучения продолжались. FA1G — дальнейшая вариация Петротты все на ту же тему, появившаяся в Имоле весной 1986 года, на 28 кг превышала минимально допустимые 540 кг. А турбомотор Alfa Romeo, хотя и давал 720 л.с., из-за своей системы механического впрыска топлива отличался зверским аппетитом. К тому же летом ушел Гинцани. А заменил его совсем уж малоопытный голландец Хууб Ротенгаттер, три сезона проводивший в Ф-2, но выше 7-го места там так и не поднявшийся.

Обрезав верхнюю часть бензобака FA1G (чтобы соответствовать новым требованиям о запасе топлива в 195 л) и увеличив на 30 мм базу, получили FA1H для сезона-86. Немец Кристиан Даннер, неплохо выступая в гонках на легковых автомобилях на BMW, принёс весь гонорар, что получал от баварцев, Озелле. Но так ни разу до финиша и не добрался, после шести бесплодных попыток уйдя в Aigrows.

Зато впервые за несколько лет предложили поддержку люди из Alfa Romeo, согласившись финансировать исследования в аэродинамической трубе и даже тесты на трассе. Кроме того, все свои моторы они продали Озелле, и в новом сезоне на клапанных крышках этих агрегатов красовалась гордая надпись Osella.

Не помогло ни то, ни другое, ни третье. Заменявший Петротту Игнацио Лунетта переделал старый монокок под новую FA1I. Машина получилась легкой — 540 кг, но не слишком быстрой. Итальянец Алекс Каффи квалифицировался в основном в 10-м ряду. К тому же, как несложно было предугадать, оказалась слишком ненадежной — один-единственный раз в сезоне FA1I доехала до финиша — 12-й.

Никола Ларини и новая модель FA1L, сконструированная в апреле 1988 года вернувшимся из Ferrari Томанини, ситуации не исправили. Летом Озелла с горечью признал, что совершенно напрасно клюнул на предложение Alfa Romeo — доводка этих моторов давала всего 600 л.с., а требовала таких денег, что проще было бы купить безнаддувные английские Cosworth, которые развивали к тому же до 620 л.с. Три финиша в сезоне увенчали безрадостную картину.

Но Энцо держался. А весь небольшой коллектив в Вольпьяно, проявляя завидное присутствие духа, равнялся на своего шефа — они не сдавались!

В сезоне-89 Озелла вновь выставил две машины, — а Томанини выдал изящную конструкцию с углепластиковым монококом и удивительным — на уровне бедер пилота, в кокпите! — расположением передних амортизаторов и



пружин. В одной из гонок Ларини даже шел третьим... Увы, вместе с Гинцани они установили новый печальный рекорд — FA1M/89 двадцать раз не прошла даже предквалификацию. И вот тогда Озелла сдался, продав контрольный пакет своему главному спонсору фирме Fondmetal.

Терпение кончилось

Целый сезон Габриэле Руми, владелец компании, крупнейшего в Италии производителя колесных дисков, с досадой наблюдал, как его новое приобретение опускается все ниже и ниже. И в конце 1990 года решил положить этому конец — Энцо Озелла и Антонио Томанини были уволены. Руми же приступил к созданию совершенно новой команды — Fondmetal.

«Конюшня» переехала в новые помещения площадью 2800 м² в местечко Палоско недалеко от Бергамо. А созданием новой машины занялось специально организованное в английском Бичестере конструкторско-производственное подразделение Fomet 1, которым руководил 30-летний инженер Тино Белли. Во главе же английского отделения стоял не кто иной, как опынейший Робин Херд. Как видим, Руми подошел к делу очень серьезно. Но как опытный бизнесмен, он не мог не понимать, что в первый год результатов ждать не приходится. Тем более что мотор Cosworth DFR был самым слабым из всех возможных вариантов. Габриэле работал на перспективу, при-

Эрик ван де Пуле (справа) и Габриэле Таркуини столкнулись на первом же круге Гран При Венгрии 1992 года. А ведь итальянец стартовал с превосходного (для Fondmetal) 12-го места...

Гран При Бразилии-89 закончился для Ларини и его FA1M/89 дисквалификацией



Оливье Груйяр на Fomet F1 в Гран При Сан-Марино, апрель 1991 года



Тино Белли (слева) и его шефу Робину Херду Габриэле Руми поручил создание Fomet F1 для сезона 1991 года

гласив в Палоско бразильского инженера Рикардо Дивилу.

Новое шасси Fomet 1 появилось только в конце апреля 1991 года в Имоле, но еще целых 4 месяца француз Оливье Груйяр (он был одним из многих, кого Руми оставил в команде, придя к власти) не мог преодолеть квалификационный барьер – в Мехико он, правда, пробился на превосходное 10-е место, всего 1,5 секунды проиграв полу-позишн Патрезе, во Франции стартовал 21-м, но оба раза сошел из-за неисправности маслопровода. Наконец в Бельгии все, кажется, наладилось. И тут – надо же такому случиться! – Руми ву-смерть разругался с Дивилой.

Бразилец, а вслед за ним и Груйяр, с которым они были хорошими друзьями, понимая друг друга с полуслова, немедленно ушли. Пришедший на три последние гонки Таркуини снова финишировал в начале второго десятка, а в Австралии не прошел квалификации. И Руми решился на очередную революцию.

С помощью дружественных связей в Benetton он добился контракта на поставку гораздо более совершенного мотора Cosworth HB. Херду и Белли дали от ворот поворот, а новым главным конструктором стал аргентинец Серхио Ринланд. «Нам пришлось предпринять решительные шаги», – заметил Руми весной.

Но время вновь было упущено. Fomet 1, переименованный в Fondmetal GR01, оказался столь же ненадежным, как его прабабушки «от Озеллы» – Таркуини сумел финишировать (14-м) лишь однажды в 13 гонках. Швейцарец Андреа Кьеза откровенно разочаровал, семь раз в десяти попытках не пройдя квалификацию. И только в июне, когда

дебютировал сконструированный Ринландом GR02, дело, кажется, пошло на поправку. «Мы нащупали, наконец, верное направление, – удовлетворенно потирал руки Руми в августе. – Ныне мы можем себе позволить миллионные издержки – основной бизнес должен их покрыть».

Прошло всего три недели, как синьор Габриэле произнес эти памятные слова, и из Португалии пришло известие, что из-за финансовых трудностей Fondmetal в Эшториле не появится. И почти тут же Руми объявил, что снимает свою команду с чемпионата мира. Не хватило капиталисту терпения, которым отличался его предшественник. Он поставил на Формулу-1 собственные деньги и проиграл...

А что же Энцо? По-прежнему улыбающийся и симпатичный, но уже изрядно поседевший итальянец продолжает собирать спортпрототипы для горных гонок. Терпения ему не занимать.

Александр Мельник





Osella Scuderia Corse (Fondmetal F1 SpA)

Команда основана в 1972 г.

В Формуле-1 с 1980 г. (с 1991 г. выступала под названием Fondmetal F1 SpA)

Дебют в гонках Ф-1 заводского автомобиля: 1980 г., Гран При Южной Африки – Эдди Чивер (сход)

Последняя гонка в Ф-1 до 2000 г.: 1992 г., Гран При Италии – Габриэле Таркуини (сход), Эрик ван де Пуле (сход)

Руководители: Энцо Оселла 1972–1990 гг., Габриэле Руми 1991–1992 гг.

Штаб-квартира: Вольпьяно, Турин, Италия 1972–1990 гг., Палоско, Бергамо, Италия 1991–1992 гг.

Количество Гран При: 201

Общее число стартов машин в гонках: 191

Лучший результат в квалификации: 8-е место – 1990 г., Гран При США (Оливье Груйяр)

Лучший результат в гонке: 4-е место – 1982 г., Гран При Сан-Марино (Жан-Пьер Жарье)

Выступления команды Osella (Fondmetal) в Формуле-1 в 1980–1992 гг.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1980	14	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Эдди Чивер/–	Denim
1981	15	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Беппе Габбиани/–; Мигель-Анхель Герра/–; Пьеркарло Гинцани/–; Жан-Пьер Жарье/–; Джорджо Франчия/–	Denim
1982	16	15	3	–	–	–	1	–	–	–	–	13	–	Жан-Пьер Жарье/20; Риккардо Палетти/–	Denim
1983	15	16	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Коррадо Фаби/–; Пьеркарло Гинцани/–	Kelemata
1984	16	22	2(4)**	–	–	–	–	–	–	2	–	–	–	Пьеркарло Гинцани/19; Гартнер/–	Kelemata
1985	16	14	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Пьеркарло Гинцани/–; Хууб Ротенгаттер/–	Kelemata
1986	16	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Пьеркарло Гинцани/–; Кристиан Даннер/18; Алекс Каффи/–; Аллен Берг/–	Landis & Gyr
1987	16	17	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Алекс Каффи/–; Габриэле Таркуини/–; Франко Форини/–	Landis & Gyr, Stievani
1988	16	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Никола Ларини/–	Stievani
1989	16	11	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Пьеркарло Гинцани/–; Никола Ларини/–	Fondmetal
1990	16	9	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Оливье Груйяр/–	Fondmetal, Spal
1991	16	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Оливье Груйяр/–; Габриэле Таркуини/–	Fondmetal
1992	13	19	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Андреа Кьеза/–; Эрик ван де Пуле/–; Габриэле Таркуини/–	Fondmetal, Sgomma Tutto
Всего:	201	191	5(7)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – поулы-позиции; БК – быстрые круги; О – очки; КК – место в Кубке (чемпионате) конструкторов; ЛГ – лидерство в гонках; круги/км

Пилоты, выступавшие на Osella (Fondmetal):

Пилот	Старты:	Очки:	Пилот	Старты:	Очки:	Пилот	Старты:	Очки:
Жан-Пьер Жарье	20(3)	3	Коррадо Фаби	9(6)	–	Риккардо Палетти	2(6)	–
Пьеркарло Гинцани	47(26)	2	Аллен Берг	9	–	Франко Форини	2(1)	–
Гартнер	8	–(2)**	Хууб Ротенгаттер	7(1)	–	Мигель-Анхель Герра	1(3)	–
Никола Ларини	18(14)	–	Кристиан Даннер	5(1)	–	Джорджо Франчия	–(1)	–
Габриэле Таркуини	16(1)	–	Оливье Груйяр	4(9)	–			
Алекс Каффи	15(2)	–	Беппе Габбиани	3(12)	–			
Эдди Чивер	10(4)	–	Андреа Кьеза	3(7)	–			
Оливье Груйяр	9(7)	–	Эрик ван де Пуле	3	–			

* – в скобках указано количество Гран При, в которых пилот не прошел квалификацию или не стартовал в гонке

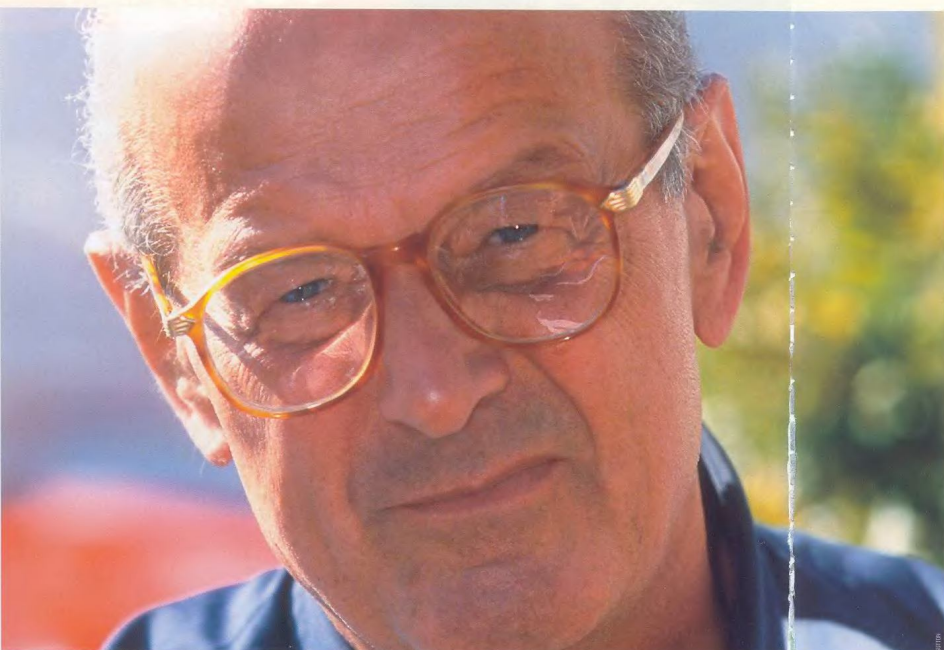
Шасси Osella (Fondmetal) 1980–1992 гг.

1980		Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1 Э. Оселла Д. Стирано Ford DFV V8 Goodyear	Гран При.....11 Старты.....7 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1I Д. Петротта Alfa Romeo 890T V8 tc Goodyear	Гран При.....16 Старты.....16 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	1987	
1980–1981		Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1B Э. Оселла Д. Стирано Д. Валентини Ford DFV V8 Michelin	Гран При.....18 Старты.....12 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1L А. Томаини Alfa Romeo 890T V8 tc*** Goodyear	Гран При.....16 Старты.....10 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	1988	
1981–1982		Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1C Э. Оселла Д. Валентини Ford DFV V8 Michelin, Pirelli	Гран При.....19 Старты.....15 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....3	Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1M А. Томаини Ford DFR V8 Pirelli	Гран При.....18 Старты.....13 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	1989–1990	
1983		Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1D Э. Оселла Д. Петротта Э. Гуильен Ford DFV V8 Michelin	Гран При.....8 Старты.....6 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1Me**** А. Томаини Ford DFR V8 Pirelli, Goodyear	Гран При.....16 Старты.....7 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	1990–1991	
1983–1984		Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1E Т. Саутгейт Alfa Romeo 1260 V12 Michelin, Pirelli	Гран При.....13 Старты.....12 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	Модель Конструкторы Мотор Шины	Fomet1 (F1) Т. Белли Р. Паса Т. Холлоуэй Ford DFR V8 Goodyear	Гран При.....14 Старты.....6 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	1991	
1984–1986		Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1F Д. Петротта Alfa Romeo 890T V8 tc Pirelli	Гран При.....31 Старты.....36 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....2(4*)	Модель Конструкторы Мотор Шины	GR01 Т. Белли Р. Паса Т. Холлоуэй Ford HB V8 Goodyear	Гран При.....9 Старты.....8 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	1992	
1985–1987		Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1G Д. Петротта Alfa Romeo 890T V8 tc Pirelli, Goodyear	Гран При.....31 Старты.....28 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	Модель Конструкторы Мотор Шины	GR02 С. Ринланд Ford HB V8 Goodyear	Гран При.....7 Старты.....11 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–	1992	
1986		Модель Конструкторы Мотор Шины	FA1H Д. Петротта Alfa Romeo 890T V8 tc Pirelli	Гран При.....2 Старты.....2 Победы.....– Поул-позиции.....– Быстрые круги.....– Очки.....–					

** – перед началом ЧМ 1984 г. Osella заявила на сезон только один автомобиль, которым управлял Пьеркарло Гинцани, поэтому 2 очка, завоеванных в Монце вторым пилотом Гартнером, в зачет чемпионата мира и Кубка конструкторов не пошли

*** – в 1988 г. мотор Alfa Romeo 890T был официально переименован в Osella

**** – после продажи команды Габриэле Руми в 1991 г. модель FA1Me была переименована в Fomet FA1Me



Утомленный солнцем

Поражения нет, пока сам человек не признал себя побежденным...
Джозефус Дэниелс

В отличие от большинства автодромов мира, где стройные ряды командных автомобилей тянутся вдоль бортов, образуя одну оживленную улицу, напоминающую своей суетливостью и обилием туристов венецианский торговый мост Риалто, в Монте паддок устроен по-иному. Он смахивает, скорее, на небольшой дачный поселок, с хитроумным переплетением узеньких тропок и переулков между каменных домов, где неутомимые "дзаниелс" с утра до вечера возятся со своими "газонокосилками". Участники распределены строго в соответствии с социальным статусом: шатры местных олигархов, вроде McLaren и Ferrari, красуются на главной площади у самых бортов, команды попроще отодвинуты в глубь годрома. До гаражей их механикам приходится тащить метрами по сто пятачке.

Фургоны Minardi и вовсе стоят на отшибе — в самом углу, прямо рядом с туалетами для обслуживающего персонала. И хотя мы находимся в Италии, на роду вокруг командных шатров маленькой Scuderia немного. "В Италии с ее повальным поклонением Ferrari на нашу долю остается очень мало внимания" — не грустно констатирует Джанкарло Минарди.

В отличие от остальных команд жизнь в Minardi течет тихо и размеренно. За одним из столиков дает интервью испанскому журналисту Марк Жене, за другим, неспешно беседуя со своим тономичным инженером, смакует фруктовый салат Маша Кане. А Габриэле Руми, словно скупачивший хозяин пустующей лавки, стоит неподвижно под палившим лучами зленинского солнца. Время от времени подходит люди в строгих костюмах, и он с натянутой улыбкой пожимает им руки.

Редкие журналисты, от нечего делать забредшие сюда перекусить после тренировок, замечают Руми с очередным гостем — большой шишкой из какой-нибудь крупной компании, и через полчаса уже весь пресс-центр судачит о том, что итальянец продает команду Telefonica, Audi, GM.

Так повторялось из года в год, от гонки к гонке. Как должно быть, все это остервенело Габриэле! И эти гости в строгих костюмах, и понимающие взгляды журналистов, и даже это палившее солнце, под которым плавились его детские мечты о победе в Формуле-1. Разве к этому он стремился, когда сенадильте лет назад впервые переступил порог "большого цирка"?



В этом здании в 1970 году родилась империя Fondmetal

Родился Руми 4 сентября 1939 года на самом севере Италии в городке Паллаццо-суль-Ольо, лежащем между Брешией и Бергамо. В детстве он совсем не горел желанием стать бизнесменом. Габриэле больше привлекала техника и автомобили. Окончив школу, Руми пошел учиться на инженера, но смерть отца бесспорно изменила жизнь молодого итальянца. Он оказался самым старшим мужчиной в семье, и, несмотря на молодость, вынужден был взять на свои плечи руководство отцовским бизнесом. Вот уже три поколения Руми на пах с семьей Ариотти владели небольшой фабрикой на севере Италии. И Габриэле пришлось сменить чертежную доску на кабинет директора. "Хоть я и был фабрикантом в третьем поколении, когда начал управлять предприятием, абсолютно ничего не знал. Но, на мое счастье, экономика в Италии тогда была на подъеме. И я очень много работал", — признается Руми.

Габриэле отдал фирме отца девять лет. За это время она заметно выросла, стала приносить большой доход. Но Руми до конца так и не чувствовал себя хозяином компании, ему принадлежало "всего" 49,5% акций. Габриэле хотел большего. Кроме того, он всегда мечтал создать свою автомобильную фирму, пусть даже она будет производить не машины целиком, а только комплектующие к ним. Другая Габриэле в те годы даже шутили, что в мире есть только две osoby, способные увлечь Руми: его подруга Мария Карла Манара и "королева автоспорта" — итальянка и не пытался спорить с приятелями — он действительно мечтал покорить даму своего сердца и достичь успеха в Формуле-1. Первое ему удалось сделать довольно быстро: в 1968 году Габриэле и Мария обвенчались. А вот ко второй своей цели Руми пришлось идти почти всю жизнь.

Через год после женитьбы Габриэле уговорил своего компаньона Чезаре Ариотти выкупить его акции, и на вырученные от продажи семейного бизнеса \$5 млн Руми основал металлообрабатывающую компанию Fondmetal.

ОДИН НА ОДИН

Габриэле Руми

Понячу дела шли ни шатко ни валко. Габриэле хаталас за все заказы подрд, но прибыль за первый год за вычетом налогов оказалась просто смешной. Но Руми никогда не был ни пессимистом, ни лентяем. Он знал, что добиться успеха в любом деле можно только напряженным трудом. И он работал, работал как вол, по 12 часов в сутки, да и этого Габриэле казалось мало. "По субботам я никак не мог дождаться понедельника, так я хотел вернуться на работу", — вспоминает итальянец.

Его усилия принесли плоды. Через два года Fondmetal освоила технологию лития легкосплавных автомобильных дисков. И к середине 80-х скромная компания Руми, начавшая с объема продаж в \$1 млн, превратилась в гигантскую стомилионную корпорацию, объединяющую в себе несколько различных производств. Тогда-то Габриэле и решил, что пора приступать к покорению сердца гоночной "королевы".

Но он не бросился в Ф-1 сломя голову. Долгие годы в бизнесе привили Руми должную выдержку. Его первый шаг к сближению с "возлюбленной" был робким и осторожным. В 1983 году Габриэле стал личным спонсором чемпиона итальянской и европейской Ф-3 Пьеркарло Пинцини и оплатил для команды Osella новые колесные диски. Деньги Руми помогли Пинцини, за два года до этого уже стартовавшему в двух Гран При, вернуться в "большой шпир", но сделать автомобили Osella быстрее оказалось, увы, не в силах. Только семь раз в пятнадцати гонках итальянец сумел просочиться сквозь квалификационное сито. До финиша же его Osella добралась лишь однажды, отстав от победителя на четыре круга.

Неудачи Пьеркарло расстроили Руми, но отнюдь не охладили его пыла. Габриэле понял, что глупо делать ставку на одного пилота. И уже в следующем сезоне лототип Fondmetal красовался на автомобилях сразу четырех команд. Помимо старого приятеля Руми Энцо Оселлы, колесами Габриэле снабдили По Локке, Кен Тиррелл и даже Франк Уильямс. В начале июля Кен Робертс выиграл на Williams с дисками Fondmetal Гран При в Далласе. Габриэле от всей души радовался своей первой победе. Но оказалось, что кроме него самого ее почти никто и не замечал. Так продолжалось и на протяжении нескольких следующих лет. Машина на его колесах выигрывала гонки, Fondmetal получала дешую рекламу, но самому Руми эти победы ни славы, ни даже морального удовлетворения не приносили. Он мечтал быть фаворитом "королевы", а не сметать пыль с ее ног.



Williams FW09 Роберта на ГП Далласа '84

Спонсорство Osella тоже дивидендов не дало: за семь лет пилоты итальянской команды насребрили в зачет чемпионатов мира лишь два очка. И тогда, устав от неудач и убедившись в несостоятельности Osella, Руми решил добиваться всего сам.

В 1990 году Габриэле выкупил у Энцо его "конишину". По окончании сезона команда поменяла название и переехала из Вольфганга на фабрику Fondmetal в Палеско. Конструкторский штаб во главе с Роббином Хердом, а позднее — Серхио Ринландом разместился в английском Бинчестере. Руми был полон надежды на будущее, но им так и не суждено было сбыться. За полтора года существования его команда не заработала ни одного очка. Вини Габриэле в провале не было. Возможно, он выбрал для дебюта в Формуле-1 самый неподходящий момент: за всю историю "большого шпира", "Королеву автогонок" охватило электронное безумие. В 1992 году "тонка вооружений" в Ф-1 достигла своего апогея: чтобы выжить, командам нужно было строить супероружия активной подвески. И для многих это оказалось неподъемной роскошью. Чемпионат мира покинули такие великие "конишны", как Brabham и March. Что уж тут говорить о Fondmetal! "Мы не могли долго сопротивляться в одиночку, ведь кроме наших собственных средств у команды не было практически никакой спонсорской поддержки", — вспоминает Габриэле. На фоне краха грандов маленькая итальянская "конишны" отошла как-то на второй план.

Впрочем, Руми не отступился. В 1993 году он пригласил выгнанного из Ferrari специалиста по аэродинамике Жан-Клода Миско, купил аэродинамическую трубу Casagrande и открыл консультативный центр по проектированию гоночных автомобилей — Fondmetal Technologies. Уже через несколько лет в числе постоянных клиентов нового предприятия Габриэле значились такие гранды, как Audi, Mercedes и целых три команды Ф-1: Tyrrell, Benetton и Minardi. Именно благодаря последней и состоялось возвращение Руми на арену "большого шпира".

В 1996 году Minardi переживала один из самых тяжелых сезонов в своей истории. Перед стартом чемпионата Джанкарло Минарди не удалось насребрести и \$10 млн. Возможно, на этом жизнь маленькой

В последние годы, за отсутствием успехов на трассе, единственным поводом для радости в Minardi были командные юбилеи. Юкио Катаяма, Габриэле Руми, Джанкарло Минарди, Тарсо Маркеш, Ярно Трулли и Лука Бадеро отмечают 200-й Гран При Minardi в Формуле-1





Minardi M02 стал последним автомобилем из Фанзцы, на презентации которого Руми присутствовал в качестве владельца команды



Руми и Минарди на командном мостике

итальянской команды из Фанзцы и оборвалась бы, но на помощь пришел Габриэле. Руми выкупил 68% акций команды и принялся за реорганизацию, прежде всего финансовую. Несмотря на по-прежнему скромные результаты в гонках, всего за полтора года Габриэле удалось удвоить бюджет Minardi, но, увы, чтобы на равных бороться с конкурентами, этого было уже недостаточно. Семнадцать лет назад, когда Руми впервые пришел в Формулу-1, бюджет в шесть-семь миллионов считался вполне приличным, но в 90-е годовые обороты команд выросли в десятки раз и даже те \$20 млн, что собирал Руми, уже казались копейками. Их не хватало ни на гошпики, ни на приличный мотор. "Чтобы добиться успеха в современной Формуле-1, нужно иметь, по крайней мере, \$80 млн в кассе и бесплатный мотор в гараже", — вздыхает Габриэле.

Даже для такого трудоголика, как Руми, три последних года стали тяжелым испытанием. На плечах Габриэле все еще висела ответственность за судьбу рожденной им империи Fondmetal, и хотя теперь командой управляет его 28-летний сын Стефано, Руми все еще не мог оставить свою фирму. "Только не подумайте, что Стефано плохой руководитель, — машет руками Габриэле. — Он отлично знает предпринятия, ведь с пяти лет я бывало, таскал его по выставкам за собой на фабрику. Сейчас он сам начал управлять командой, она теперь его, но случается, ему нужен совет и тогда он обращается ко мне". Руми обожает свою семью (помимо сына у него есть 27-летняя дочь Александра) и в своих анкетах в графе "хобби" всегда пишет: "отдых с семьей". Отдых, который давно стал для него почти экзотикой.

Работая в Minardi, Руми почти каждый день засиживался в своем офисе допоздна. Он не часто гостил на базе команды в Фанзце, как-никак это почти триста километров от Палоско, но зато не меньше дюжины раз на дню общался с Джанкарло Минарди по видеосвязи, всегда был в курсе дел на заводе и сопровождал команду практически на все Гран При. По собственному выражению Руми, он постоянно был занят "поиском наилучших решений". Лучший двигатель, лучшая резина, лучшие спонсоры... но все тесно. Угнаться за гигантами вроде Mercedes и BMW, да еще в Италии, где все болел за Ferrari, одному Руми было не под силу. На протяжении четырех лет Габриэле отдавал все силы Minardi, но так и не смог поднять маленькую Scuderia с колен.

И в конце концов Руми устал. Устал от щемящей душу безысходности, ибо он не хуже других понимал, что у его команды есть будущее, только если ее возьмет под свое теплое крыло какой-нибудь гигантская финансовая империя. Устал от сочувственных взглядов журналистов в паддок. Устал стоять под павищем солнцем у командного автобуса и пожимать руки потенциальным инвесторам. И заговорил о продаже команды. "Я думаю о будущем Minardi. Команде необходим лучший мотор, пилоты, деньги. Возможно, для того чтобы получить все это, мне придется расстаться с командой, но если это и случится, я уже никогда не вернусь в Ф-1 с другой "козюшкой". Мое сердце навсегда останется с Minardi!" — грустно откровенничал Габриэле с несколькими журналистами на одном из первых Гран При сезона-2000.

Уже весной по паддоку поползли слухи, что Руми собирается продать за \$20 млн контрольный пакет акций Minardi титульному спонсору команды испанской телефонной сети Telefonica, потом стали поговаривать, что "козюшка" перейдет во владение Audi. Но Габриэле, когда его напрямую спрашивали о продаже команды, чаще всего лишь загадочно улыбался.

За последний год он сильно изменился, по крайней мере внешне. Руми отпустил бороду на манер Эдди Джексона, которая придавала ему на удивление бесбоянный вид. В Монце, где Габриэле, стоя под жарким аленниским солнцем, со своей обычной улыбкой приветствовал немногочисленных гостей Minardi, о будущем команды еще никто ничего не знал. А через две недели в Индианаполисе все уже говорили о том, что итальянец якобы продал свои 68% акций Minardi американской телевизионной корпорации Panamerican Sports Network. Еще через два месяца в списке "покупателей Minardi" появилась фамилия президента European Aviation Полла Стодирта. И на этот раз слухи наконец подтвердились.

Этого события ждали давно. Однако когда оно наконец произошло, стало как-то грустно. Грустно, что мы больше никогда не увидим в паддоке этого утомленного солнцем человека с забавной бородкой и кривыми очками. Руми так и не сумел осуществить свою детскую мечту — покорить Формулу-1. В грядущем сезоне у Minardi будут новые богатые и прагматичные хозяева. Не будет только Руми — человека, который поддерживал команду, когда она была на грани гибели, и вывел ее на новый виток развития. А теперь — ушел.

Владимир Махавеев





Шеф McLaren просто излучает достоинство и уверенность в своих силах: движения, голос, слегка высокомерная манера держаться. Рон Деннис – настоящий вельможа Формулы-1. Прагматичный подход к делу позволил ему превратить McLaren в могущественную империю.

McLaren часто называют скучной, “серой” командой, в которой царит холодная атмосфера...

99% времени мы напряженно работаем. Остальное – радуемся. Но радость нам доставляют только победы. А для того чтобы побеждать, нужно напряженно работать. И с каждым годом победы даются все труднее, работать приходится все больше, 99% времени уже недостаточно. Поэтому, боюсь, что в этом году наша команда станет еще более сосредоточенной, еще более серой.

Почему в качестве тест-пилота вы выбрали Вурца?

Это был лучший выбор. Роль третьего пилота в этом году еще более возросла по сравнению с прошлым. Он первым поднялся на сцену во время презентации, потому что я считаю своих гонщиков в обратном порядке: не один, два, три, а три, два, один. Это связано с появлением второго поставщика шин и с необходимостью усиленно работать над их развитием. Поэтому нам нужен быстрый, опытный, технически грамотный гонщик, который видит перед собой перспективу и имеет собственные амбиции. В этом смысле Алекс – это лучший выбор.

Тестов в этом году станет больше?

Нет. Вы будете удивлены, сколь мало дней мы проведем на тестах. Зато интенсивность их увеличится. Мы намерены построить два MP4-16 для тестовой команды, а также использовать в этом году два промежуточных шасси MP4-15-K, которые использовались для испытания новых узлов и двигателя. Они подходят и для обкатки шин. Поэтому во время тестов мы сможем использовать до 4 автомобилей.

Ходят упорные слухи, что Вурц приглашен в команду, чтобы со временем заменить Култхарда.

Очень мало гонщиков, если такие вообще есть, не пожелали бы выступать в McLaren, будь у них такая возможность. Каждый год половина пилотов Ф-1 готова заключить с нами контракты. И если бы я захотел заменить Дэвида, я бы давно сделал это. Долгосрочное сотрудничество с Микой и Дэвидом – это продуманное решение. Мы считаем, что эти два гонщика лучше всех остальных подходят для работы в одной команде. В частности потому, что они не тратят времени на выяснение взаимоотношений друг с другом. Когда я вижу их вместе, то уверен, что они говорят только о том, как сделать автомобиль еще быстрее. Они сознают, что выступают в интересах команды, и, как и все гонщики McLaren с 1981 года, четко выполняют все указания, которые должны выполнять согласно своим контрактам.

Кого из выступавших под вашим началом гонщиков вы считаете лучшим?

Невозможно сравнивать. Формула успеха меняется каждый год. Для разных условий подходят разные гонщики. Я часто размышляю о том, насколько хорош был бы Фанхио в современных гонках Гран При. У него был огромный талант, но сумел бы он приспособиться к нынешней Формуле-1? Автомобили меняются каж-

дый год. Они не обязательно становятся лучше или хуже. Они просто другие. И одни гонщики резко улучшают свои результаты, поскольку поведение машин больше подходит под их гоночный стиль, другие сдают, так как не в состоянии приспособиться к новым условиям. Поэтому не думаю, что кого-то можно выделить, даже если речь идет о таких талантах, как Сенна и Прост.

Позже вас новый автомобиль на трассу выкатит только Minardi. Не поздно ли?

Каждый год приходится искать компромисс между желанием получить продуманную конструкцию автомобиля и необходимостью подольше поработать над его надежностью и характеристиками непосредственно на трассе. Мы надеемся, что в этом году нам удастся избежать проблем, с которыми команда столкнулась в начале сезона 2000 года. Но окончательно на ваш вопрос я смогу ответить лишь после первых гонок.

Вы приветствуете возобновление шинной войны в Ф-1?

Чем привлекательны автогонки по сравнению с гольфом или теннисом? Технологией. Здесь очень много технических факторов помимо непосредственного противостояния спортсменов. Поэтому чем больше будет таких факторов, тем многограннее и интереснее будет Формула-1.

Как вы относитесь к легализации антипробуксовочной системы?

Мне понятны причины, по которым эта система была запрещена. Это попытка сделать работу гонщика трудней. Однако возможности контролировать этот запрет вызывают у меня серьезные сомнения. И единственный справедливый выход – разрешить применение этой системы.

У вас есть сведения о том, что одна из команд нарушает правила?

Речь не обязательно идет о нарушении правил, то есть о прямом мошенничестве. Бывают случаи, когда автомобили не соответствуют техническому регламенту, но это не удивляет меня. Чаще всего команда, к которой возникли вопросы, не считает, что она нарушила правила, а лишь интерпретировала их в той степени, в которой находит это возможным.

Вы согласны, что Ferrari в прошлом году одержала верх над McLaren во многом благодаря более гибкой тактике во время гонок?

Критиковать тактику нашей команды во время гонок стало в последнее время модным. Но я не думаю, что дела в этом отношении у нас так уж плохи. Иногда вдохновение, снизшедшее на пилота во время гонки, действительно может одержать верх над научным подходом. Но это скорее исключение, чем правило. Я вообще не считаю подход Ferrari к делу идеальным. Гонщик не должен диктовать команде, каким образом следует действовать. Тем не менее мы сделали выводы из прошлых неудач, и в 2001 году интеллектуальные возможности нашей команды на трассе значительно увеличатся.

Подход вашей команды кажется вам наилучшим?

Наш подход не наилучший, но это хороший подход. Я полагаю, мои люди довольны, когда смотрят на себя в зеркало по утрам.

Интервью взял Леонид Ситник

Рон Деннис

“Я полагаю, мои люди довольны, когда смотрят на себя в зеркало по утрам”

Облик технического директора McLaren вполне соответствует расхожим представлениям о том, каким должен быть гений. Несколько рассеян. Прежде чем ответить, тщательно обдумывает свои слова. И все время погружен в свои мысли.

Какой период в истории Ф-1 вам интересен больше всего как конструктору?

Лично мне с инженерной точки зрения было очень интересно работать с Williams 92 и 93 годов. Активная подвеска предназначалась для создания оптимальных условий работы аэродинамического пакета автомобиля. Мне было очень любопытно исследовать взаимодействие двух этих направлений. За всю историю Ф-1 говорить трудно. Мой любимый автомобиль – это Lotus 49. Очень цельная концепция, чистая и элегантная конструкция, последняя классика. А с точки зрения аэродинамики, я отметил бы, конечно, 78-й и 79-й.

Современный технический регламент вам не слишком нравится?

С каждым годом тома правил становятся все толще и толще, и в конце концов творцы регламента начинают проектировать автомобиль вместо конструкторов. Я предпочел бы больше свободы. Но что меня удручает больше всего, так это тенденция запрещать все новое, иногда даже до того, как это новое успеет появиться на трассе. Так произошло с нашей новой трансмиссией в прошлом году. Так произошло с аккумулятором механической энергии, который мы разрабатывали два года назад. Так произошло даже с нашими диагональными тормозами, хотя там не было никаких путающих новых технологий. Просто изящный маленький трюк.

Следовательно, изменения в правилах 2001 года пришлись вам по душе?

Да, конечно, изменения в правилах внесли свежую струю в мою работу. Но, к сожалению, это временный эффект. На самом деле рамки правил еще более сузились. Этот процесс продолжается уже много лет. Время от времени отыскиваются новые области для творчества, но вскоре их запрещают. Я не имею в виду ужесточение норм безопасности и более высокие требования к прочности автомобиля. Это очень нужные и очень полезные правила.

Насколько увеличился вес монокока из-за новых требований к прочности?

М-м-м... Приблизительно на пять килограммов.

Много говорят о трехлетнем цикле в проектировании ваших автомобилей. Если бы правила остались прежними, вы стали бы радикально пересматривать конструкцию?

Трудно сказать. Изменения нужны не сами по себе, а лишь если они дают какое-то преимущество. Возможно, мы стали бы делать совершенно новый автомобиль в любом случае, но непосредственным толчком все-таки послужили новые правила.

Росс Браун, технический директор Ferrari, встречался с Мартином Уитмаршем из McLaren, чтобы согласовать политику обеих команд в отношении шин. Ferrari и McLaren стали сотрудничать?

Я думаю, мы должны сотрудничать. Michelin не сидит сложа руки. Вполне возможно, что на некоторых трассах французские шины окажутся лучше японских. Это даст соперникам шанс приблизиться к нам. Более эффективная работа при создании новых шин в интересах как McLaren, так и Ferrari.

Эдриан Ньюи

“Я предпочел бы больше свободы”

Как повлияет на конструкцию автомобиля предполагаемое введение антипробуксовочной системы?

Практически никак. Изменится система управления, программное обеспечение, возможно, изменится подход к использованию задних шин. Но конструктивно автомобиль вряд ли изменится.

Перемены в правилах должны дать вам преимущество перед соперниками?

Теоретически, да. У больших команд больше ресурсов для доводки автомобилей. Но только не в отношении аэродинамики. Сейчас почти все команды обзавелись собственными аэродинамическими трубами, имеют равное количество персонала, работающего над продувками. Так что тут преимущество получит тот, у кого больше идей.

Аэродинамика всегда была вашим коньком. Но теперь кто вы в большей степени: директор, конструктор или специалист по аэродинамике?

Мне действительно нравится заниматься аэродинамикой. Она существенным образом влияет на характеристики автомобиля. Но не менее важны и другие составляющие: конструкция шасси, выработка тактики на гонку. Теперь я занимаюсь и этим. Одна из причин, по которой я покинул Williams, как раз и состоит в том, что я не участвовал в выработке решений по другим ключевым вопросам: работа с гонщиками, шины, двигатель. В McLaren я всем этим занимаюсь.

А как вы отдыхаете?

Я люблю теннис, водные лыжи. Один или два раза в году принимаю участие в гонках исторических автомобилей. Удовольствие, правда, сомнительное, но это так разительно отличается от моей работы!

А вы не думали когда-нибудь сменить работу?

Возможно, когда-нибудь это произойдет. Пока работа в Формуле-1 кажется мне достаточно интересной. Но ставки здесь очень высоки, и с каждым годом ответственность давит все сильнее. Все больше оказываешься на виду. Уже нельзя воскресным вечером пойти в местный бар и утопить печаль в бокале пива без того, чтобы кто-нибудь не захотел узнать в малейших подробностях, что же произошло. Я иногда с тоской вспоминаю о временах, когда работал гоночным инженером в CART, но, возможно, возвращение туда принесет лишь разочарование. Может, я смогу попробовать себя в чем-то другом, например, в Ле-Мане. Всегда интересовался дорожными автомобилями, особенно небольшими спортивными моделями. Я мог бы стать неплохим архитектором или даже проектировать яхты. Я интересуюсь авиацией, но сомневаюсь, что захочу работать в большой авиастроительной компании. Пока, как я уже сказал, работа в Ф-1 меня устраивает.

Интервью взял Леонид Ситник





Мика Хаккинен

“Сейчас я стал просто счастливее”

2000 год стал для финского гонщика одновременно печальным и радостным. Мике не удалось повторить достижение Фанхио и стать чемпионом мира третий раз подряд. Однако по сравнению с рождением сына все неудачи кажутся пустяками.

Мика, прежде всего разрешите поздравить вас с рождением ребенка. Ваша жизнь сильно изменилась?

Все оказалось вовсе не так сложно, как я думал. Хотя ночи, конечно, стали чуть короче. Пару раз я даже был близок к тому, чтобы переселиться из спальни в гостиную на диван. Но общение с Хьюго доставляет мне истинное наслаждение, в какое бы время суток это ни происходило.

Хьюго... Не очень похоже на финское имя.

Когда вы живете во Франции, в Монако, приходится думать о том, чтобы имя у ребенка не было слишком сложным. Хьюго – легко запомнить и легко выговорить. Если же дать ребенку труднопроизносимое финское имя, то у него потом могут возникнуть проблемы в школе.

Судя по всему, вы обосновались в Монако надолго.

Выступая в Формуле-1, я обнаружил, что со временем превратился в человека, которого знают все и которого узнают, где бы он ни появился. Но в Монако люди привыкли к обилию знаменитостей. Играет свою роль и фактор безопасности, а также удобство переездов. А вот гоняться здесь – настоящий кошмар!

Есть мнение, что рождение ребенка заставляет гонщика быть более осторожным и делает его медленнее...

Если честно, то я не знаю. После рождения сына я всего лишь пару раз появлялся на трассе. Некоторые действительно утверждают, что каждый ребенок делает гонщика медленнее на секунду. Но так говорят в основном люди, которые не садятся за руль гоночного автомобиля. С другой стороны, гонщики, у которых есть дети, рассказывали мне, что рождение ребенка делало их только сильнее. Конечно, я больше склонен верить гонщикам. Но на самом деле я еще не знаю. Нужно подождать старта сезона. А возможно, все изменится через год. Сейчас трудно сказать, стал ли я быстрее или медленнее. Сейчас я стал просто счастливее. В конце концов, у Шумахера детей уже двое. В этом смысле у меня все еще есть преимущество.

Что вы думаете о Михаэле Шумахере?

Бороться с Михаэлем невероятно трудно. Он – мастер высочайшего уровня и полностью настроен на победу. Тем приятнее одержать над ним верх.

А уступить ему?

Когда долго выступаешь в автогонках, привыкаешь к тому, что случаются не только победы, но и поражения.

А как вы относитесь к заявлениям Вильнева, что Михаэль нечестно ведет борьбу?

Жак, по правде говоря, уже много лет не обгонял Шумахера. А вдруг Михаэль изменился?

Вашу дуэль с Михаэлем в Спа называли “обгоном века”...

О да, это было нечто особенное. Совершенно особенное. Обычно на полном газу “Красную воду” мы проходим только в квалификации. В гонке рисковать нельзя. А тут еще дождь прошел. Но когда я преследовал Михаэля, то понял, что единственный способ обогнать его – это пройти поворот с педалью “газа”, утопленной в пол. И я сделал это. Я держался прямо за Ferrari. Потом получил дополнительное ускорение, пристроившись за крутовым. И обогнал кругового по внутренней стороне. Это было фантастическое ощущение.

Ваше мнение о Дэвиде Култхарде?

Не думаю, что у меня мог бы быть лучший партнер, чем Дэвид. Он хороший парень. С моей точки зрения, у него есть лишь один недостаток. Иногда он бывает слишком быстр.

Многие связывают успехи McLaren последних лет не столько с мастерством гонщиков, сколько с талантом Эдриана Ньюи.

Эдриан Ньюи целиком отвечает за проектирование автомобиля. И в этой роли он великолепен. В течение гоночного уик-энда я очень тесно работаю с Эдрианом. Он учитывает мои пожелания в процессе проектирования. И я со своей стороны делаю все, чтобы помочь ему.

После введения новых правил управлять автомобилем стало сложнее?

На старой машине с новым высоким антикрылом действительно проявлялась сильная недостаточная поворачиваемость. Однако, как сказал мне Дэвид, новый автомобиль входит в поворот гораздо лучше. Впрочем, мой опыт показывает, что быстрыми автомобилями всегда сложно управлять.

Предполагаемое введение антипробуксовочной системы нивелирует уровень гонщиков?

Не думаю. Эти системы уже использовались в Формуле-1, и все-таки хорошие гонщики всегда имели преимущество. Хотя, возможно, разница с использованием таких систем между быстрыми и медленными гонщиками несколько сократится.

Интервью взял Леонид Ситник

Густав Брюннер

Технический директор самой скромной команды Ф-1 рассказывает о том, почему он покинул Ferrari ради Minardi

“Моя цель – работа”

Вы австриец, живете в Англии и работаете в Италии. Почему?

Я люблю Англию. Замечательная природа, прекрасные люди. Хорошие школы для двух моих дочерей. И, конечно же, здесь вы в самом сердце Формулы-1. Что касается работы в неанглийской команде... Что ж, чем труднее, тем интересней.

Но почему Minardi? Почему не лучшая итальянская команда, Ferrari? Ведь вы работали там и в 80-е, и в 90-е годы. Неужели не сошлись характерами?

Вовсе нет. Когда осенью 1997-го я сказал Тодту, что собираюсь уйти, Жан просил меня подумать дважды, прежде чем дать окончательный ответ. Сначала предложил увеличить оклад, а потом предупредил, что если уйду, назад больше звать не будут. Но знаете, я проработал там четыре года, хотелось чего-то нового.

И вы приняли предложение Джанкарло Минарди. Почему именно его? Неужели вас устраивает роль аутсайдера, постоянная нехватка средств, невнимание прессы, пренебрежение болельщиков?

Вы должны понять – меня не интересуют победы как таковые. Я инженер, и моя главная цель – работа. Если вы работаете в одной из команд-лидеров, гонки выигрывает пилот, а не конструктор. В такой команде, как Minardi, моя роль ключевая, и это доставляет мне большое удовольствие.

А результат вашей работы вас абсолютно не интересует?

Однажды я бы хотел выиграть с Minardi, для большего самоутверждения, если хотите. Мне, разумеется, хочется сразиться с большими командами.

А что для этого необходимо сделать?

Мы должны расти. Хотя расти постепенно, шаг за шагом. Пример BAR и Prost показывает, что быстрый рост не всегда самый лучший способ добиться успеха в Формуле-1. Тем не менее в немалой степени это вопрос эффективности: что вы тратите и что получаете взамен. Взгляните на главных конкурентов в борьбе за чемпионский титул – в конце сезона один из них посмотрит на сотни миллионов долларов, которые он потратил, и скажет: “Мы потеряли их”.

Значит, существующее положение вас вполне устраивает?

Не совсем так. Когда я пришел в Minardi, то предложил четкую программу роста. Я даже составил жесткое расписание. Самая трудная проблема для нас – отсутствие заводского двигателя. Наша машина 2000 года получилась гораздо лучше предшественницы. Но могло быть еще лучше, если бы мы раньше узнали о том, какой у нас будет мотор. До тех пор пока мы не получим конкурентоспособный двигатель, Minardi придется просто бороться за выживание. И я уже сказал Джанкарло Минарди – если через полтора года ясности в этом вопросе не будет, я уйду.

Часто говорят о вашем автократическом стиле руководства, не забывая упомянуть, что за 22 года в Формуле-1 вы десять раз меняли команды. А в Minardi вы уживаетесь?

Вполне. А все из-за того, что я никогда не прошу Джанкарло ни о чем, что стоит денег. Потому что их просто нет!

Может быть, вы остаетесь в Фазнце потому, что не представляется случая перейти в команду побогаче?

Во-первых, в Ferrari я зарабатывал больше, чем сейчас. А во-вторых, еще в прошлом году в Японии получил более чем серьезное предложение от Benetton. И отклонил его, хотя Энстоун, где располагается эта команда, всего в 20 минутах езды от моего дома в Оксфорде.

По всей видимости, в вашей работе в Фазнце существуют какие-то притягательные стороны, о которых мы еще не говорили...

Конечно. К примеру, там работают несколько очень способных молодых инженеров. И мне порой приходится здорово напрягать мозги, чтобы оставаться впереди!

Как вы работаете? Как вообще происходит процесс конструирования, “придумывания” новой машины? Мозговая атака, долгие часы раздумий в тиши кабинета, перед чертежной доской или экраном компьютера?

Не угадали. Между прочим, когда я пришел в Minardi, никакой доски там и в помине не было. Я везде и всюду ношу с собой мой блокнот. И всегда размышляю о том, как заставить машину ездить быстрее. Даже в дороге, за рулем собственного автомобиля.

Но в нынешние времена, когда технические требования буквально задушили Формулу-1, осталось, похоже, совсем не так много места для фантазии конструктора...

Отнюдь. Возможно, в современной Формуле-1 действительно не происходит технических революций. Но всегда найдется множество деталей, над которыми стоит поработать. Заприте меня на два года под замок, я и тогда не перепробую всех идей, которые мне хочется проверить в рамках существующих правил.

Интервью взял Пауль Ранге



11111111

AMBROUZI

Теплый февральский вечер. Летний ветерок с моря шепчет зеленой пальме. Каменные зубцы крепостных стен четко выделываются на фоне бездонного кожаного неба. Ресторан недалеко от Валенсии, куда в феврале накануне презентации нового автомобиля команда McLaren, ее титульный спонсор табачная компания Westmista и ее самый крупный партнер Mercedes-Benz пригласили прибывших со всех концов света гостей, больше походил на средневекский испанский замок с крепостными башнями, водным ровом, фонтанами, крытой галереей и огромным залом "для широк". Рон Денник "гулял" широко, что называется, "с цыганками", в роли которых выступал местный фольклорный ансамбль. Это только со стороны McLaren представляется закрытой, суровой командой. На самом деле внутри нее царит теплая, почти семейная атмосфера.

Никто из 400 гостей, среди которых особо выделялся своей статью украинский боксер-тяжеловес Виталий Кличко, не остался без

внимания гостеприимных хозяев. За каждым столяном сидел представитель команды, в обязательном порядке, но подчеркнуто без галстука. Угощение было изысканым. А для тех, кто не слишком интересуется автомобилями, Рон пригласил и совсем особое "блюдо" — Бориса Беккера.

В последние недели не было в Европе, кажется, ни одного приличного издания, которое не повестило бы на обложку знаменитую

West McLaren Mercedes

рыскую фигурантку. После шумного бракоразводного процесса с чернокожей женой-американкой экс-звезда мирового тенниса оказался в центре еще более грандиозного скандала, где, согласно последней европейской моде, не обошлось без русской мафии. Борис утверждает, что стал жертвой сексуального вымогательства. Примечательна посылка, живущая в Лондоне русская чернокожая (2) фотомастер Анжела Ермакова, которая с по-

мощью анализа ДНК сумела доказать, что отцом ее дочери Ани является не кто иной как Беккер. Борис на вечер был в центре внимания, раздавая интервью направо и налево. Однако еще больший ажиотаж, особенно среди немецких журналистов, вызвало появление на презентации McLaren его новой напарницы — темной (на этот раз — индийского происхождения) певицы Сабрины Сестури. Это один из первых их совместных выходов в свет,

Современные автомобили Ф-1 со стороны кажутся практически одинаковыми. Разница для большинства становится заметной лишь на финише гонок.
Задриан Ньери



СЕМЕЙНОЕ ДЕЛО



впервые Сабрина не прятала своих счастливых глаз от мировой общественности. Было забавно наблюдать, как ее преследуют телевизионщики, едва не затоптав совладельца McLaren Мансура Ойсеа. Кому он интересен! Простой миллиардер.

Впрочем, лично меня семейные проблемы немца занимали мало и, если честно, я чувствовал себя разочарованным. Ведь за нашим столом согласно расписанию должен был сидеть не кто иной как Эдриан Ньюи. Увы, пообщаться с гением аэродинамики в неформальной обстановке не удалось. Технического директора, как и Дэвида Култхарда, задержали непредвиденные проблемы на трассе. Занявший его место пресс-секретарь команды Стив Райт хотя и поведал много интересного о том, как живет и чем дышит команда, признал, что заменить Эдриана, конечно, не может. Однако на следующий день разговор с Ньюи все-таки состоялся.

«Если MP4/14 и 4/15 оба были дальнейшим развитием модели MP4/13, то машину 2001 года мы начинали, что называется, с чистого листа. MP4-16 – совершенно новый автомобиль, который целиком является продуктом новых правил», – это заявление технического директора команды казалось тем более странным, что McLaren образца 2001 года внешне отличался от предшественника гораздо меньше, чем, допустим, новый Ferrari-муравьед от F1-2000: чуть приподнят нос, чуть длиннее стали боковые воздухозаборники, разве что кормовая часть была значительно переработана. Рамки современного технического регламента очень узки, и не вина Ньюи, что, начиная ли с прошлых годов чертежей или с чистого листа, в итоге, на первый взгляд, получается одно и то же. Но это только на первый взгляд.

«Да, современные автомобили Ф-1 со стороны кажутся практически одинаковыми, – соглашается Ньюи. – Разница для большинства становится заметной лишь на финише гонки».

Первый официальный выезд нового автомобиля на трассу получился коротким. Из 15 запланированных кругов Дэвид Култхард сумел проехать только 10

Первым McLaren, целиком созданным под руководством Эдриана Ньюи, был MP4/13. Ситуация в 1998 году была несколько схожа с теперешней – в действия вступали новые правила. Узкие шасси и шины с канавками радикально изменили поведение автомобилей. Насколько лучше к новшествам сумел приспособиться Ньюи, стало ясно на финише первой гонки в Австралии, когда Хаккинен и Култхард обогнали всех остальных соперников как минимум на круг.

«Изменения в техническом регламенте кажутся незначительными, – продолжает Ньюи, – на 5 см поднято переднее антикрыло, ограничено число аэродинамических плоскостей в заднем антикрыле, плюс резко ужесточены требования к прочности монокока. Однако это наиболее существенные перемены с 1998 года. И они заставили нас полностью пересмотреть конструкцию машины».

Напомним, что большинство команд решили проблему более высокого переднего антикрыла достаточно просто: они подняли боковые шайбы и прилегающие к ним части плоскостей, оставив центральную зону на прежнем уровне. Подход Эдриана был принципиально иным.



«Даже Норберт Хауг улучшил свою аэродинамику, избавившись от усов», – острит Рон Деннис

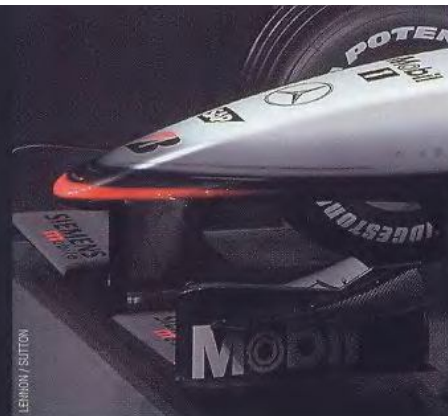
«5 см, кажется, не слишком много. Однако они заставили пересмотреть всю конструкцию, – рассказывает Ньюи. – Переднее антикрыло и задний диффузор – это две критические, с точки зрения аэродинамики, зоны автомобиля. 5 см здесь – это огромная величина. Чтобы поднять антикрыло, не нарушая аэродинамику, мы подняли носовую часть приблизительно на те же 5 см. Это, в свою очередь, привело к необходимости заново проектировать переднюю часть монокока. Да и сам монокок стал шире. Боковые воздухозаборники остались практически теми же, только мы чуть удлинили их в связи с новыми тестами на боковой удар. А вот новое заднее антикрыло заставило пересмотреть всю кормовую часть, что затронуло конструкцию задней подвески».

Выяснилась и причина, по которой Ньюи и Култхард отсутствовали накануне. Новый автомобиль изготовили на два дня раньше срока, и все эти два дня до официального представления Дэвид Култхард наматывал в Валенсии круги на MP4-16. «Машина проехала уже более 500 км, и при этом не было никаких проблем», – ликовал Рон Деннис. «Это самая безмятежная обкатка на моей памяти, – улыбался Култхард. – Ни одной существенной по-

ломки! Я посмотрел на время круга и сказал сам себе: ого! Дела, кажется, идут неплохо!"

Увы, техника подвела в самый неподходящий момент. В день презентации шотландец едва успел проехать перед взорами гостей 10 из намеченных 15 кругов, когда поломка гидравлической системы сцепления заставила его вернуться в боксы.

Вообще же, подготовка к сезону проходит не без проблем, как признался Рон Деннис. "Скрывать не станем, зимние тесты идут не просто. У нас возникли трудности с новым двигателем. Но мы напряженно работаем. Даже Норберт Хауг улучшил свою аэродинамику, избавившись от усов", – острит шеф команды. Впрочем, почему спортивный директор Mercedes-Benz сбрил усы, интересовало присутствующих меньше всего. А вот почему горят его двигатели? Новый FO 110K вызывает в McLaren особую тревогу, несмотря на то, что мерседесовская "десятка", в отличие от шасси, является дальнейшей модификацией прошлогоднего агрегата. Сохранился прежний угол развала цилиндров в 72°, что выглядит уже достаточно консервативно. Однако создателям новой силовой установки не до радикальных новшеств. Дело в том, что изменения в правилах 2001 года коснулись и двигателей. Запрещено использовать бериллиевые сплавы. А никто не применял их так широко, как Марио Иллиен, создатель чемпионских V10 Mercedes-Benz. Теперь ему придется обходиться без экзотических материалов. Пройдет ли это безболезненно? "Мы знали об этих изменениях год назад и работали над тем, чтобы избежать ухудшения характеристик. Но сейчас я не могу сказать, насколько мы преуспели в этом", – осторожно высказался Рон Деннис.



В отличие от машин всех соперников переднее антикрыло MP4-16 как будто вовсе не изменилось. На самом же деле в его конструкции появились новые оригинальные элементы, включая любопытную пластиковую закраину на внутренней оконечности плоскости. Корма машины отличается лаконичностью форм – ни выходящих вверх выхлопных труб, ни развитых дефлекторов перед колесами. Гораздо важнее внешне эффектных элементов добиться максимальной эффективности заднего диффузора. Только после отмены запрета антипробуксовочной системы станет ясно, насколько работоспособной окажется электронная система управления McLaren

Что касается злополучной поломки трансмиссии, то это, скорее, случайность. Судя по всему, этот узел будет одним из самых надежных в McLaren. Ведь на совершенно новом MP4-16 стоит... слегка модернизированная прошлогодняя 7-ступенчатая коробка передач. Почему? Эта история, которую Рон Деннис поведал накануне в "застольной беседе", сама по себе уже сенсация.

Два последних года McLaren и Mercedes-Benz готовили новинку: трансмиссию с так называемым управляющим дифференциалом,



который позволял бы в повороте перераспределять крутящий момент двигателя между внутренним (недогруженным) и внешним (перегруженным) колесом. В планы команды, как это предусмотрено соответствующей процедурой, были посвящены представители FIA, которые согласились, что новинка соответствует техническому регламенту, и одобрили ее разработку. Каким образом эта информация попала в Ferrari, неизвестно, но в прошлом году итальянская команда обратилась в техническую рабочую группу международной

Дэвид Култхард, накатавший на новом автомобиле 500 км, делится своими впечатлениями

West McLaren



Дефлекторы в районе воздухозаборника двигателя заметно увеличились и приобрели более изощренную форму



Дэвид снова уверен, что это
будет его сезон

федерации "за разъяснениями": не является ли устройство, перераспределяющее крутящий момент, нарушением положения технического регламента, запрещающего иметь более двух управляемых колес? После этого технический делегат FIA Джо Бауэр с каменным лицом сообщил представителям McLaren, что их новая трансмиссия признана незаконной. Произошло это в августе 2000 года. На разработку нового узла времени уже не оставалось.

Но этим дело не ограничилось. В качестве компенсации McLaren потребовала от Ferrari равноценной уступки, а именно – согласия на легализацию антипробуксовочной системы с начала сезона-2001. Итальянцы сперва согласились, однако в последний момент представители Ferrari и "дружественных" ей команд Prost и Sauber настояли, что антипробуксовочная система появится только на пятом Гран При сезона, в Испании, да и то после дополнительного голосования. Рон Деннис подобный подход назвал "слегка лицемерным".

"Мы уже много лет добиваемся разрешения антипробуксовочной системы. Это позволило бы покончить с подозрениями, что кто-то незаконно использует запретную электронику. Данное решение пойдет на пользу всему спорту, и лишь одна команда препятствует легализации этой системы с начала сезона, – возмущался Деннис. – Надеюсь, что FIA очень внимательно подойдет к вопросу технических

проверок в первых гонках. Стартовые Гран При могут решить исход всего чемпионата".

Собственно презентация прошла достаточно скромно, в небольшом шатре, раскинутом прямо в пaddock на автодроме имени Рикардо Тормо недалеко от Валенсии. Трижды сдернув покрывало с машины – перед тележурналистами, перед фотографами и наконец перед пишущей прессой – гонщики в свою очередь вышли пообщаться к гостям. В центре внимания, помимо оценки нового автомобиля, опять оказались семейные проблемы. Мика отбивался от вопросов, не повлияет ли рождение первенца на его скоростные качества. А Дэвид выступил со свежим заявлением, что "этот год будет годом Култхарда", что никогда еще он не чувствовал себя столь близким к заветному чемпионскому титулу и что ради достижения этой цели он решил еще на год отложить свадьбу со своей подругой Хайди Вичлински. Наконец гонщики потянулись к боксам.

Сцепление на новой машине быстро заменили, и команда включилась в обычный рабочий ритм. Команда, которая еще недавно походила на большую счастливую семью, снова стала казаться закрытой и скучной.

Леонид Ситник

Материал подготовлен при содействии
компании Reemtsma

Праздник закончился.
Работа продолжается



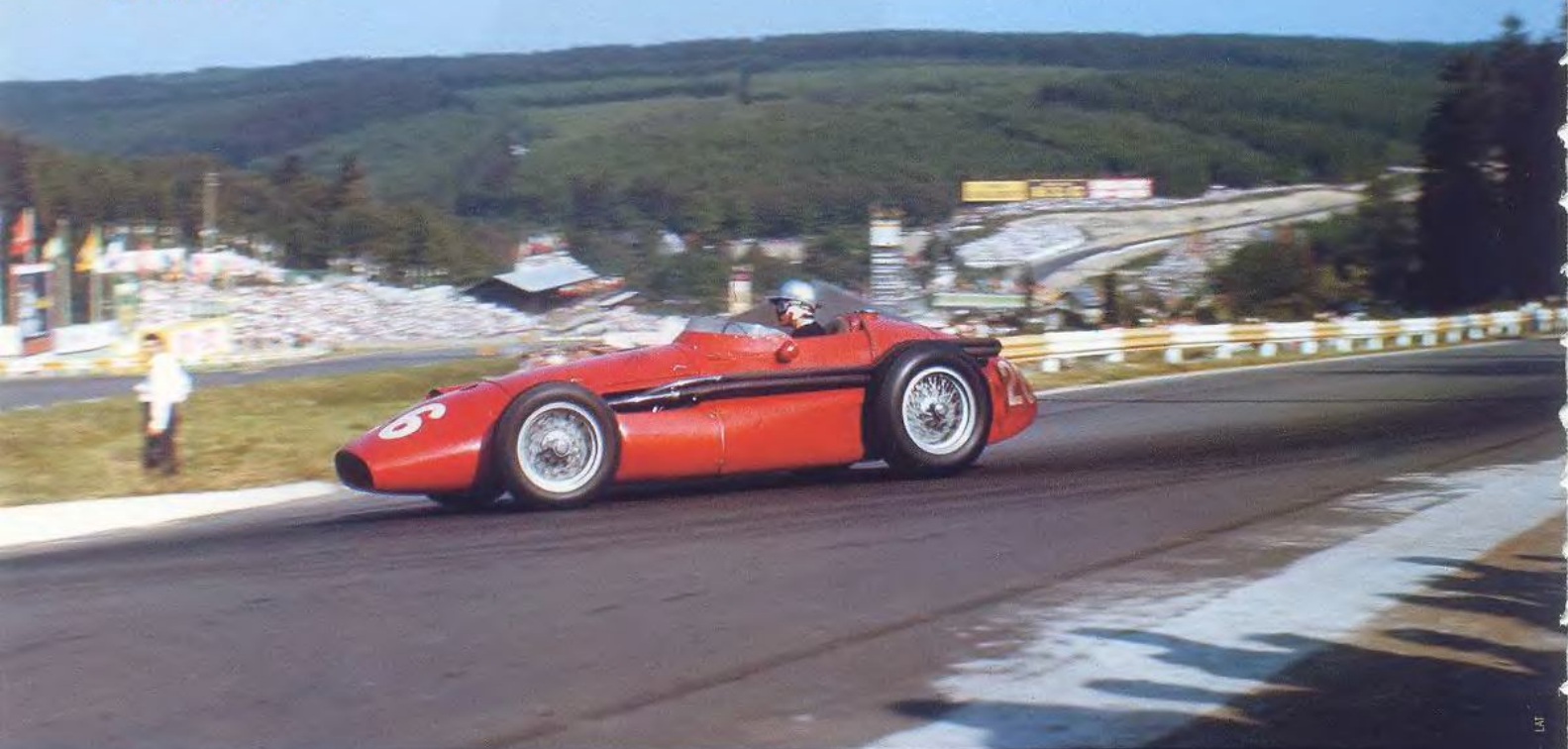
Пять решительных женщин

Ни один мужчина не может доставить столько удовольствия,
как гоночный автомобиль...

Джованна Амати

За всю более чем полувековую историю "королевы автоспорта" их было всего пять. Пять женщин, решивших испытать себя в этом исконно мужском спорте. Ни одна из них так и не сумела добиться успеха в Формуле-1. Автогонки – не светский раут. И рыцари скорости не спешили галантно пропускать дам вперед.





ПРЕКРАСНАЯ НЕАПОЛИТАНКА

“Вот так да! – Стюарт Льюис-Эванс даже негромко присвистнул, провожая взглядом красный Maserati под номером 44. – А она неплохо вписывается в эти узкие улочки, а, Тони? Вот будет потеха, если она обставит Джиджи...” “Ну это вряд ли”, – товарищ Стюарта по команде Vanwall Тони Брукс был не в настроении шутить, у него хватало своих проблем. Но несколько тысяч зрителей, присхавших в Монако за несколько дней до гонки поиграть в

казино, поваляться на пляже и посмотреть тренировки, всю обсуждали гонщика, чье имя разносилось из хриплых недр громкоговорителей над княжеством: “Здесь в Монако неаполитанка де Филиппис стала первой женщиной, принявшей участие в Гран При чемпионата мира”.

Мария-Тереза де Филиппис родилась в семье богатых итальянских аристократов из Неаполя. Как утверждали современники, природа сполна одарила ее знаменитым неаполитанским темпераментом, который и привел Марию-Терезу за руль гоночного автомобиля. Скорость и опасность притягивали экспансивную итальянку как магнит, и в начале 50-х она исколесила на своем спортивном Osca все апеннинские дороги.

Поначалу соперники-мужчины не воспринимали эту миниатюрную женщину всерьез. Яркая, но короткая карьера чешки Эльжбеты Юнковой, в нескольких довоенных гонках на равных сражавшейся с великими Караччиолой, Широном и Нуволари, давно забылась. И для большинства зрителей и пилотов тогда, как, впрочем, и сейчас, женщины и автогонки казались совершенно несовместимыми понятиями.

В 1955 году по совету своего друга Луиджи Муссо, выступавшего в то время в заводской команде Maserati, Мария-Тереза пересела на автомобили из Модены, а еще через три года дебютировала в Гран При Формулы-1. В 1958 году в Сиракузах она впервые серьезно заяви-

ла о себе: заняла пятое место в самой престижной незачетной гонке Формулы-1 в Италии. И через месяц – в мае 58-го – выехала за рулем своего Maserati 250F на тренировку второго этапа мирового первенства Большого Приза Монако.

Увы, из десяти пилотов, выступавших на Maserati 250F, в Монте-Карло сквозь сито квалификации смогли пробиться лишь двое. Естественно, первой женщины Ф-1 в их числе не оказалось, хотя Мария-Тереза выступила вполне достойно, показав 22-е время из тридцати участников (по воле случая, в числе поверженных ею мужчин оказался даже Берни Экклстоун). Но итальянка не отчаялась, и через месяц ее Maserati появился в Спа.

На этот раз де Филиппис оказалась предпоследней, уступив на длинной бельгийской трассе времени полупозишн более полминуты. В гонке от победителя она отстала на два круга, но все-таки добралась до финиша последней. В конце сезона упрямая неаполитанка отметилась еще на двух Гран При, ни разу не поднявшись в квалификациях выше последнего места. Но даже после столкновения с фонарным столбом на тренировке в Португалии не стушеввалась и, заручившись поддержкой Жана Беры, на следующий год решила вновь попытать счастья в Монако, на этот раз за рулем его Behra-Porsche.

Хотя в мае 1959 года де Филиппис удалось на узких улочках Монте-Карло улучшить свое прошлогоднее время ровно на три секунды, это ей не помогло: до 16-го места, дававшего право стартовать в гонке, осталось еще столько же. Это был последний Гран При прекрасной неаполитанки в Формуле-1. Через несколько месяцев, после того как на берлинском АФУСе разбился Жан Бера, де Филиппис решила уйти из спорта.



Карьера де Филиппис в Ф-1 закончилась там же, где и началась, – в Монако

ТИГРИЦА ИЗ ТУРИНА

Мария вышла из раздевалки и, прижимая платок к разбитому носу, поплелась к автобусной остановке. Было обидно и больно. Она проклинала тот день, когда решила заняться гандболом. В нападении у соперниц сегодня играла какая-то напористая блондинка, и за пять минут до конца матча эта белокурая бестия двинула Лелле кулаком в нос и испортила всю радость победы.

Ломбарди уже стояла на остановке, когда перед ней притормозила голубая Alfa Romeo. За рулем сидела та самая блондинка. До ближайшей больницы Святой Маргариты было не меньше полчаса езды, но уже через десять минут Alfa подъехала к воротам приемного отделения. Мария же к тому времени давно забыла о разбитом носе. Ее глаза восхищенно блестели. Еще никогда она не ездил так быстро. Скорость покорила ее на всю жизнь!

С тех пор она мечтала только об одном — стать автогонщицей. Но Мария-Грация, или попросту Лелла Ломбарди, никогда не сидела за рулем, и для начала ей нужно было получить права. Чтобы оплатить водительские курсы, Лелле пришлось расстаться со своими скромными сбережениями. С практикой помог приятель, разрешивший воспользоваться своим маленьким FIAT, и через три месяца Ломбарди получила права. Потом за бесценок купила очень старый алый FIAT и как только выдавалась свободная минутка, носилась на нем по улицам Алессандрии.

Знакомство с одним молодым гонщиком позволило ей проникнуть за кулисы автоспорта. Лелла меняла резину, свечи, работала хронометристом. Когда ее приятель заявил свою Alfa Romeo в ралли, напросилась к нему штурманом, потом уговорила пустить за руль и...

выиграла первую же гонку! Соперники, которые до этого лишь посмеивались над итальянкой, прикусили языки. Леллу пригласили в заводскую команду Alfa Romeo. Потом она пересела за руль "формулы". В 1973 году Тигрица из Турина, как уважительно прозвали Ломбарди за целеустремленность и стремительность на трассе, выиграла чемпионат Ford Mexico. Через год заняла 4-е место в британском первенстве Ф-5000 и дебютировала в Формуле-1.

Едва появившись за рулем Brabham BT42 на тренировке британского Гран При в Брэндс-Хэтче, Лелла установила свой первый рекорд. Одним из спонсоров, давших деньги на ее дебют в Ф-1, была радиостанция из Люксембурга, вещавшая на волне 208FM, поэтому на ее автомобиле красовался номер 208. И хотя в Англии самый большой стартовый номер в истории чемпионатов мира не помог итальянке пройти квалификацию, через год она снова появилась в Формуле-1.

Зимой 1975 года мультимиллионер граф Дзанон не пожалел \$200 тыс., чтобы пристроить Леллу в March. На этот раз в 12 Гран При Ломбарди лишь раз, в Монако, не смогла преодолеть барьер квалификации. А в Барселоне и вовсе сотворила сенсацию.

Гонка в Монжуик-парке вошла в историю еще до старта. В четверг, едва гонщики прибыли на трассу, фотографы попросили двукратного чемпиона мира Эмерсона Фиттипальди присесть на отбойник и попозировать. Эмо вскарабкался на барьер, но тот не выдержал веса бразильца и сломался! Фиттипальди осмотрел остальные отбойники и пришел к выводу, что они тоже никуда не годятся. Срочно созвали заседание GPDA и устами своего президента Денни Хьюма гонщики потребовали



После ухода из Ф-1 Ломбарди с блеском выступала в гонках спортпрототипов, выиграв три этапа чемпионата мира

от организаторов усилить отбойники, угрожая в противном случае бойкотировать Гран При. Первая тренировка была сорвана. На вторую выехали только самые отчаянные: Икс и Брамбилла. На следующий день на трассе появились еще и двое новичков: Эванз и Вундерлинг. В конце концов под нажимом владельцев команд уступили и остальные гонщики. Непреклонным остался один лишь Фитти, считавший, что гоняться в таких условиях смертельно опасно.

Эмо оказался прав. На следующий день на 26-м круге гонки Lola лидировавшего Рольфа Штомеллена вылетела с трассы и, сломав отбойник, убила пятерых зрителей. Когда через четыре круга Гран При остановили, на трассе оставалось всего восемь машин. В том числе и March Леллы. Итальянка заняла шестое место, но поскольку гонку прервали до того, как пилоты прошли две трети дистанции, Ломбарди получила в зачет чемпионата мира лишь пол-очка.

Возможно, она могла бы добиться в Ф-1 и большего, но в March, как позднее и в RAM, к Лелле относились, как к капризной девчонке, и не считались с ее мнением. "Она постоянно жаловалась, что у ее машины большая избыточная поворачиваемость, — вспоминал технический директор March Робин Херд. — Но мы от нее отмахнулись: машина нормальная, просто научись на ней ездить. В следующем сезоне мы посадили в ее автомобиль Ронни Петерсона и он тоже заявил, что у этого March огромная избыточная поворачиваемость. Когда мы проверили машину, оказалось, что у нее действительно "кривое" шасси".

Впрочем, и той половинки очка, что Тигрица из Турина добыла в Испании, оказалось достаточно, чтобы навечно вписать в историю имя первой и пока единственной женщины, завоевавшей очки в гонках чемпионата мира Формулы-1.



Ломбарди за рулем Brabham BT42 на квалификации ГП Великобритании '74

ОДЕРЖИМАЯ СКОРОСТЬЮ



Придя в автоспорт почти тридцать лет назад, Дивина Галика до сих пор участвует в гонках. В 1999–2000 годах она дважды становилась вице-чемпионкой мирового первенства по гонкам на легковых автомобилях среди женщин

“Ты только погляди, какой-то сумасшедший выехал на трассу под тринадцатым номером”, – толкали друг друга в бок болельщики на трибунах Брэндс-Хэтч. “Не сумасшедший, а сумасшедшая”, – поправляли их более осведомленные. “Сумасшедшей” была английская лыжница Дивина Галика.

Дивина с детства была одержима скоростью. Во многом благодаря этому ей удалось стать одной из лучших горнолыжниц Соединенного королевства. Там, где другие пасовали, Галика бесстрашно неслась по горному склону. За свою долгую спортивную карьеру она установила абсолютный рекорд Великобритании в скоростном спуске: 200,699 км/ч, участвовала в четырех Олимпиадах, причем на две из них ездила капитаном женской лыжной сборной. В 1972 году в Саппоро она заняла седьмое место в гигантском слаломе и вместе с Beatles и теннисистом Джоном Ллойдом получила от королевы Елизаветы почетное звание члена Британской империи.

В 1974 году Галику пригласили на автомобильную гонку знаменитостей в Оултон-парк. И с тех пор ее жизнь круто изменилась. Дивина забросила лыжи и уселась за руль гоночного автомобиля. Управляющий директор автодрома Брэндс-Хэтч Джон Уэбб помог ей устроиться в команду британской Формулы-5000, а затем и дебютировать в Ф-1.



Surtees TS16 Дивины
на ГП Великобритании '76

Она не стремилась стать профессиональной автогонщицей. Победы не были для нее самоцелью. Галике просто очень нравилась скорость, она получала куда больше удовольствия от самого процесса гонки, нежели от побед. И в отличие от большинства гонщиков-профессионалов Дивина была не суеверна. Настолько, что в 1976 году даже удивила Ф-1, дебютировав в мировом первенстве с “чертовой дюжиной” – 13-м номером – на борту. Тот Большой Приз Великобритании стал единственной гонкой в истории чемпионатов мира Формулы-1, где сошлись в очном противостоянии две женщины. Дебютантка Галика на Surtees опередила опытную Ломбарди без малого на две секунды, но обе они на старт так и не попали. Слабым утешением обеим мог служить лишь тот факт, что вместе с ними в числе неудачников оказался и двукратный вице-чемпион мира Жаки Икс.

Через полтора года в Аргентине и Бразилии Дивина предприняла еще две попытки – на этот раз за рулем Hesketh – пробиться на старт этапа чемпионата мира. Когда же спонсорские деньги Olympus закончились, Галика оставила бесплодные попытки и ушла в гонки грузовиков.



ВТОРОЙ ШАНС ДЕЗИРЕ

ны я показала в Брэндс-Хэтче 12-е время и с нетерпением ждала квалификации. Все было так здорово, но... Только сейчас, спустя двадцать лет, я могу рассказать вам, что тогда произошло на самом деле. На тестах хозяин RAM Джон Мак-Дональд усадил меня в Williams FW07 Эмилио де Вилоты. На Гран При же он привез для меня FW07 Элисео Салазара с эластичными юбками и гравит-эффектом. Это был совершенно другой автомобиль, а я впервые села в него лишь в квалификации. Ненавижу эти юбки! Машину так вдавливало в трассу, что, казалось, глаза вот-вот выскочат. Я с трудом различала трассу и была на две секунды медленнее, чем на тестах".

Если бы Дезире удалось хотя бы повторить время, показанное на тестах, этого оказалось бы достаточно, чтобы она попала в двадцатку лучших. А так Уилсон оставалось утешаться тем, что она лишь на секунду отстала от действующего чемпиона мира Джоди Шектера, чья Ferrari стояла в последнем ряду.

"Эта машина разрушила всю мою карьеру. Второго шанса в Ф-1 не дают: если ты не про-

шел квалификацию, ты должен уйти", – вздыхала Дезире.

Но Уилсон повезло. В Формуле-1 все-таки нашелся человек, который дал ей второй шанс – Кен Тиррелл. "Кен – лучший человек, на которого я работала. Он никогда не ругал гонщика. Даже если что-то не получалось, он говорил мне: "Дез, ты едешь очень быстро". Я успокаивалась, и в следующий раз ехала еще быстрее". Зимой 1981 года Дядюшка Кен пригласил Уилсон в свою команду, и в феврале на домашнем Гран При в Южной Африке она дебютировала в чемпионате мира. В квалификации Дез показала 16-е время – всего на 0,6 секунды медленнее своего товарища по команде Эдди Чивера. В гонке Уилсон на равных боролась с лучшими гонщиками планеты, на какое-то время даже пробилась в зачетную шестерку, но до финиша так и не добралась: на 52-м круге на ее Tyrrell 010 откатилась коробка передач. И все же дебют Дезире удался, несмотря даже на то что после разборок с FOCA FISA вычеркнула Гран При ЮАР из календаря чемпионата мира и никаких официальных записей о нем в истории Ф-1 не значится.

Tyrrell переживала не лучшие времена, у команды не было ни одного крупного спонсора, и Кен не мог больше оплачивать ее выступления в Ф-1. "После Южной Африки Кен, надо отдать ему должное, всячески пытался найти средства, которые позволили бы мне остаться в команде. Но ничего не вышло..." – вспоминает Дезире.

Южноафриканка уехала за океан и через несколько лет дебютировала в американской серии CART. В истории же "королевы автоспорта" она навсегда останется единственной девушкой, сумевшей выиграть гонку на автомобиле Формулы-1.

Из пяти женщин, пробовавших свои силы в Формуле-1, южноафриканка Дезире Уилсон, без сомнения, была самым сильным пилотом. В отличие от своих предшественниц за руль гоночного автомобиля Дезире села очень рано. И прежде чем прийти в Формулу-1, успела поездить в "младших" Формулах южноафриканского чемпионата и даже выиграть национальное первенство Формулы-Ford. В Европу Уилсон приехала уже опытной спортсменкой, но еще три года стартовала в ралли и горных гонках во Франции. И только в 1978 году, по приглашению все того же Джона Уэбба дебютировала в британском чемпионате Aurora Ф-1. Дивина Галика не могла составить Дез достойную конкуренцию. Уилсон на равных сражалась с лучшими гонщиками-мужчинами. В 1978 году она опередила в британской Формуле-1 Элио де Анджелиса, через год поднялась на седьмую строчку чемпионата, оставив за спиной Дерек Уорика и короля мотокольца Джакомо Агостини. В сезоне же 1980 года южноафриканку и вовсе ждала феерическая серия побед.

Дезире выиграла две гонки чемпионата мира спортпрототипов в Монце и Сильверстоуне. А в апреле, лидируя от старта до финиша, одержала историческую победу на этапе британского чемпионата Aurora Ф-1 в Брэндс-Хэтче, став первой и пока последней женщиной, выигравшей гонку "королевской" Формулы, пусть и в состязании национального масштаба. Тогда-то, соблазнившись успехами Дезире, Уэбб и предложил Уилсон попробовать себя на июльском этапе чемпионата мира в Брэндс-Хэтче за рулем арендованного у команды RAM прошлогоднего Williams FW07.

"После серии побед в Брэндс-Хэтче, Монце и Сильверстоуне я приехала на британский Гран При в приподнятом настроении, – вспоминала Уилсон. – Незадолго перед гонкой чемпионата мира на испытаниях новой рези-



Tyrrell 010 ДеЗ на ГП Южной Африки '81



Williams FW07 на ГП Великобритании '80 не позволил Уилсон даже пройти квалификацию

ЛЮБОВЬ ДЖОВАННЫ

Джованна Амати родилась в богатой римской семье — отцу принадлежала сеть римских кинотеатров. Лет до тринадцати она ничем не отличалась от школьных подруг. А потом вдруг влюбилась... в автогонки!

Родители не одобряли увлечения дочери и надеялись, что она скоро переберется и успокоится. Но не тут-то было. «Я говорила им, что беру уроки математики, латыни и игры на пианино. Но вместо этого я собирала деньги на 500-кубовый мотоцикл», — признается Джованна. Возможно, отец все же запретил бы Джованне заниматься гонками, если бы в 1978 году его 16-летняя дочь не стала жертвой киднеппинга. Переговоры с террористами стоили итальянцу, возможно, нескольких лет жизни. Когда после выплаты выкупа в 1 млн фунтов похитители освободили Джованну, родители махнули рукой: пусть занимается чем хочет, лишь бы была счастлива. А без автогонок Амати свою жизнь уже не представляла.

«Я влюбилась в скорость и не представляла жизни без нее», — продолжает итальянка. — Тогда я еще не думала о том, чтобы стать профессионалом. Я просто смотрела гонки и анализировала их. Но мой приятель Элио де Анджелис уговорил меня пойти за компанию с ним в гоночную школу. Я сопротивлялась: «Ты что, я не могу, я же женщина!» Но он все-таки притащил меня в гонки и тем самым изменил всю мою жизнь».

Амати начала выступать в Формуле-FIAT, затем — Ф-3 и Ф-3000. О Формуле-1 итальянка даже и не мечтала. Куда там, ведь даже в Формуле-3000 ей с трудом удавалось проходить квалификацию. Но Амати... повезло. Она нашла свой путь в мир Ф-1.

По слухам, в начале 90-х Джованна некоторое время встречалась с новоиспеченным директором Benetton Флавио Бриаторе, и тот устроил для нее небольшие ознакомительные тесты на Benetton B191. А в конце февраля 92-го Джованна в составе Brabham приняла участие в своем первом Гран При.

Некогда знаменитая команда находилась на грани банкротства и доживала свои последние дни в Ф-1. А потому могла себе позволить нанимать лишь рента-драйверов, которые сами оплачивали свои выступления. В сезоне-92 первым пилотом Brabham должен был стать богатый бельгиец Эрик Ван де Пуле, место же за рулем второй машины предназначалось столь же богатому, но, как утверждали в Милтон-Кейнсе, более талантливому чемпиону японской Ф-3 Акихико Накайе. Однако последний выступал лишь в японских чемпионатах, и FIA отказалась выдать ему суперлицензию. Зато Амати, которая с грехом пополам все-таки стартовала в международном чемпионате Формулы-3000, без труда получила суперлицензию и, оплатив свои выступления, заняла место Накайе.

Когда Джованна приехала на первую гонку сезона в Южную Африку, в Кьялами началось форменное безумие. «Журналисты и фотографы буквально набросились на меня. Они звонили мне, не знаю уж, как они узнавали номер моего телефона, требовали интервью. Когда же я не смогла пройти квалификацию, они вылили на меня кучу грязи. Никого не интересовало, что я выступала на ужасной машине со слабым мотором, на которой никогда прежде не ездила», — не скрывала своего раздражения Джованна, которая и в самом деле выступила



В последние годы Джованна удачно совмещала гонки с работой телеведущей на итальянском телевидении

из рук вон плохо. Амати так и не смогла приспособиться к углеволоконным тормозам «формулы-1» и раз шесть или семь вылетала с трассы. В квалификации она отстала от времени полупозишн Мэнселла почти на 12 секунд, а своему партнеру по Brabham уступила больше 5 (!). Не многим лучше обстояли дела Амати и на двух следующих Гран При в Сан-Паулу и Мехико, а уже в Испании ее место в Brabham занял Дэмон Хилл. Не мудрено, что у Амати от выступлений в Формуле-1 остались в основном негативные впечатления.

«Если бы сейчас меня снова позвали в Ф-1, я бы отказалась», — признается Джованна. — Я с детства мечтала об этом мире, но он не принял меня. Нашелся только один человек, который подошел ко мне в Кьялами, протянул руку и сказал: «Добро пожаловать, Джованна, я рад видеть тебя здесь. Поздравляю!» Это был Айртон Сенна. Остальные просто игнорировали меня, и все только потому, что я женщина».

Пожалуй, Амати несколько преувеличивает. Не все так уж игнорировали ее, по крайней мере, как женщину. После ее дебюта в Формуле-1 «большой цирк» наполнился слухами о многочисленных романах итальянки. Сначала ее избранником стал бывший гонщик Minardi Луис Перес-Сала. Потом Джованна закрутила роман с трехкратным чемпионом мира Ники Лаудой. Австриец даже предложил Амати руку и сердце, но с одним маленьким условием. «Ники подарил мне обручальное кольцо и сказал: «Теперь ты оставишь гонки!» Я согласилась пропустить год и посмотреть, что будет дальше. Это было ужасно! Я была нервная, несчастная и пришла к выводу, что ни один мужчина не может доставить столько удовольствия, как гоночный автомобиль...» — признается Джованна, которой, возможно, так и суждено навсегда остаться последней женщиной при дворе «королевы автоспорта».

Владимир Маккавеев

На трех ГП 1992 года Джованна на Brabham BT60B ни разу не смогла подняться в квалификации выше 30-го места





Мария-Тереза де Филиппис (Италия)

Дата рождения: 11 ноября 1926 г.
Место рождения: Неаполь, Италия

Карьера:
1952–1957 гг. Выступала в итальянских гонках спортивных автомобилей
1958 г. ЧМ Ф-1, 4 ГП (3 гонки) в составе команд: Maria-Teresa de Filippis, Scuderia Centro Sud (Maserati), 0 очков; 5-е место в не входившем в зачет ЧМ Ф-1 ГП Сиракуз
1959 г. ЧМ Ф-1, 1 ГП (0 гонок) в составе команды Dr Ing F Porsche KG (Behra-Porsche), 0 очков

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1: 5
Гонок в Ф-1: 3
Очков: —
Побед: — (лучший результат в гонке – 10-е место)
Поул-позишн: — (лучший результат в квалификации – 15-е место)
Быстрейших кругов: —

Maria Teresa de Filippis



Лелла (Мария-Грация) Ломбарди (Италия)

Дата рождения: 26 марта 1943 г.
Место рождения: Фругароло, близ Алессандрии, Италия

Карьера:
1970–1972 гг. Участвовала в ралли, гонках кузовного чемпионата Италии, Ф-Монца, Ф-3
1973 г. Победительница итальянского чемпионата Ford Mexico
1974 г. ЧМ Ф-1, 1 ГП (0 гонок) в составе команды Allied Palmer Group (Brabham-Ford), 0 очков; 4-е место в Ф-5000
1975 г. ЧМ Ф-1, 12 ГП (10 гонок) в составе команд: March-Ford, Williams-Ford, 0,5 очка
1976 г. ЧМ Ф-1, 4 ГП (2 гонки) в составе команд: March-Ford и RAM (Brabham-Ford), 0 очков
1977 г. 31-е место на этапе NASCAR в Дайтоне

1979 г. Выиграла два этапа ЧМ спортпрототипов: "Кубок Флорио" в Энне и "Трофей Игнацио Джунти" на Валлелунге
1981 г. Выиграла этап ЧМ спортпрототипов "6 часов Муджелло", заняла 2-е место в "1000 км Монцы" и "Кубке Флорио"
1992 г. 3 марта 1992 г. умерла от рака в Милане, Италия

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1: 17
Гонок в Ф-1: 12
Очков: 0,5
Побед: — (лучший результат в гонке – 6-е место)
Поул-позишн: — (лучший результат в квалификации – 22-е место)
Быстрейших кругов: —

Lella Grazioplene



Дивина Галика (Великобритания)

Дата рождения: 13 августа 1946 г.
Место рождения: Буши-Хит, графство Хертфордшир, Великобритания

Карьера:
1976 г. M4 Shellsport Ф-Libre
ЧМ Ф-1, 1 ГП (0 гонок) в составе команды: Shellsport (Surtees-Ford), 0 очков; британский чемпионат Ф-5000
1977 г. M4 Shellsport Ф-Libre (2-е место в Донингтоне); британский чемпионат легковых автомобилей S2000 (9 побед)
1978 г. ЧМ Ф-1, 2 ГП (0 гонок) в составе команды: Hesketh-Ford, 0 очков; 14-е место в британском чемпионате Ауога Ф-1 (2-е место на гонке в Зандворте)
1979 г. 20-е место в британском чемпионате Ауога Ф-1
1980–1998 гг. Двукратная чемпионка Великобритании в гонках седельных тягачей; выступала ЧМ спортпрототипов,

1999–2000 гг. IMSA, S2000, японской Ф-2 ALMS, Barber Dodge PS, Zerex Saab PS, Ф-Renault, Ф-Forward, Ф-Vauxhall Lotus
Чемпионат WGGTS (4 победы) (двукратная вице-чемпионка); работала инструктором в гоночной школе Скипа Барбера

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1: 3
Гонок в Ф-1: —
Очков: —
Побед: —
Поул-позишн: — (лучший результат в квалификации – 27-е место)
Быстрейших кругов: —

Divina Galica



Дезире Уилсон (Южная Африка)

Дата рождения: 26 ноября 1953 г.
Место рождения: Бракпан, Южная Африка

Карьера:
1973 г. 4-е место в южноафриканской Ф-Vee
1974 г. Вице-чемпионка южноафриканской Ф-Vee
1975 г. Чемпионка Южной Африки в Ф-Ford
1976–1977 гг. Стартовала в ралли и горных гонках во Франции
1978 г. 10-е место в британской Ауога Ф-1 (одно 3-е место)
1979 г. 7-е место в британской Ауога Ф-1 (четыре 3-х места, 1 БК в Зольдере)
1980 г. ЧМ Ф-1, 1 ГП (0 гонок) в составе команды: Brands Hatch Racing (Williams-Ford), 0 очков; выиграла этапы ЧМ спортпрототипов: "6 часов Монцы" и "6 часов Сильверстоуна"; 1 победа, одно 2-е, одно 3-е место в британской Ауога Ф-1
1981 г. Стартовала на не входившем в зачет ЧМ Ф-1 ГП Южной Африки и "24 часа Ле-Мана"

1982 г. Стартовала в "24 часах Ле-Мана"
1983, 1986 гг. На March-Ford участвовала в 11 гонках серии CART
1984 г. Выступала за Porsche в гонках спортпрототипов
1987–1993 гг. Участвовала в гонках Ф-Атлантик, Indy Lights и IMSA
1996 г. Работала водителем автомобиля безопасности в CART
1997 г. Стартовала в кузовном чемпионате NATC
1999–2000 гг. Директор одного из этапов женского чемпионата WGGTS

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1: 1
Гонок в Ф-1: —
Очков: —
Побед: —
Поул-позишн: — (лучший результат в квалификации – 22-е место)
Быстрейших кругов: —

Denise Wilson



Джованна Аматти (Италия)

Дата рождения: 20 июля 1962 г.
Место рождения: Рим, Италия

Карьера:
1981–1984 гг. Итальянская Ф-FIAT Abarth
1985–1986 гг. Выиграла несколько гонок итальянской Ф-3
1987–1991 гг. Выступала в международном (14 гонок) и японском чемпионатах Ф-3000
1992 г. Чемпионат мира Ф-1, 3 ГП (0 гонок) в составе команд: Brabham-Judd, 0 очков; тесты в команде Benetton-Ford Ф-1
1993 г. Победительница женского чемпионата Европы Суперкубка Porsche
1994–1996 гг. Выступала в гонках серии BPR и Ferrari Challenge

1998 г. Выступала в гонках Ferrari Challenge и серии IMSA
1999 г. Выступала в серии IMSA и женском чемпионате WGGTS
1996–2001 гг. Сопровождала трансляций Ф-1 на RAI UNO, работает в итальянском женском журнале Amica

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1: 3
Гонок в Ф-1: —
Очков: —
Побед: —
Поул-позишн: — (лучший результат в квалификации – 30-е место)
Быстрейших кругов: —

Giovanna Amati

Женщины, наиболее успешно стартовавшие в других видах автоспорта



Эльжбета Юнкова (Чехословакия)
Выступала в 1924–1928 гг. В 1927 г. выиграла ГП Германии в классе 1,5–3,0 литра. В 1928 г. лидировала в "Тарга Флорио", на финише заняла 5-е место



Пат Мосс (Великобритания)
Сестра Стирлинга Мосса. Победительница Льежского ралли 1960 г. Четырехкратная обладательница Женского Кубка ралли Монте-Карло



Джанет Гутри (США)
В 1976–1980 гг. принимала участие в Indy 500. В 1978 г. заняла 9-е место в Indy 500



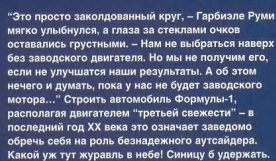
Мишель Мутон (Франция)
Вице-чемпионка мира по ралли 1982 г.



Лин Сен-Джеймс (США)
В 1992–1997, 2000 гг. принимала участие в Indy 500. В 1992 г. заняла 11-е место в Indy 500 и была признана "Новичком года"



Ютта Кляйншмитт (Германия)
Победительница ралли-рейда Париж–Дакар 2001 г.



Этот автомобиль мог стать последним в истории Minardi. Но последним на трассе, несмотря ни на что, он не стал.

Почему в 2006 году звучала интригующая Миnardi образца 2000 года будет оснащаться двигателем Fondmetal. Крутейшая итальянская фирма по производству колесных дисков для легковых и гоночных автомобилей (ее владелец, Габриэле Руши, принадлежал тогда к контрольному пакет акций Миnardi) купила у Sovioh права на изготовление 10-цилиндрового английского мотора. А кроме того, заручилась поддержкой инженеров из Норрелтума для его дальнейшей доработки. На протяжении сезона должны были появиться две модификации агрегата.

Увы, на поврху все оказалось далеко не столь впечатляющим. Начал с того, что анг-

ийский "двухлит" — отнюдь не Ford CR1, один из самых мощных и самый легкий мотор 0,1-литров. А его предшественник Ford Zetec-R именуется Cosworth V1. Этот агрегат устанавливался на Miniard с 1998 года и представляет собой "серийный", более дешевую, версию заводского мотора Stewart 970. А появился он в чемпионате мира еще весной... 1994 года. Правда, с тех пор неоднократно подвергался модернизации, даже его рабочий объем сократился на 0,5 литра. Но в конце концов потенциал "двухлиту" был исчерпан — недаром же еще два года назад в Нортемптоне разработали CR1. И Zetec-R — маломощный, тяжелый и громоздкий — моментально устарел.

Правда, перед season'99 группа инженеров Cosworth во главе с Марком Парришем и

Увы, на поверку все оказалось далеко не столь впечатляющим. Начать с того, что анг-



Специально для Miniard проведена работа по снижению мотора. Zetec-R получил новую систему впуска, закрывающую дроссельный привод распределительных клапанов, картер и каталит. Последнее обстоятельство вызвало самые большие, ибо требовало снизить высоту коленчатого вала с 78 до 72 мм. Это, безусловно, сыграло на руку конструкторам, постоянно стремящимся уменьшить абсорбирующую высоту мотора, чтобы выиграть в аэродинамике и управлении. Однако система охлаждения Zetec-R по-прежнему работает при 100°, тогда как конкуренты научились повышать температуру до 110. Это означает, что у Miniard остались большие и тяжелые радиаторы — существенный минус по нынешним временам, не позволяющий уменьшить высоту блока цилиндров.

Еще одно важное отличие от "споартовского" мотора — электронную систему управления двигателем Visteon заменили итальянские "мозги" Magneti Marelli, хотя свечи остались прежние, фирмы Champion.

В главном же конструктивном моторе не претерпел никаких изменений — алюминиевый 10-цилиндровый V-образный блок с углом развала 72 градуса и с четырьмя клапанами на цилиндр. Ничего из существенно нового при тех минимальных финансовых вливаниях, что мог себе позволить Fondmetal, — общий бюджет компании составил 40 млн долларов — сделать с Zetec-R было невозможно. Но и это еще не все. Аренда трех десятков таких моторов, изготовленных в английском Уиллингборо, обходится Джонарду Минарди в 18 млн — то есть поглощает почти все деньги Telefonica. Однако в распоряжении итальянских специалистов (в штабе Minardi 18 инженеров и техников занимаются двигателями) один-единственный испытательный стенд. Так что разговор о «дальнейшей доработке» по большому счету остался лишь благим пожеланием.

Для главного конструктора Minardi Густава Брюннера это означало, что новый автомобиль

Для сезона 2000 волей-неволей надо было двигаться в развитии модели M01. Ведь как мы знаем, в последние годы дизайнеры Ф-1 добиваются наиболее впечатляющих результатов в улучшении управляемости своих машин, танюка, как и пилот, от габаритов и массы двигателя. Чем легче и компактней мотор, тем лучше. Поэтому в последние годы конструктор при выборе оптимальной развесовки, лобовой площади и аэродинамики в целом, Аустрийский же инженер, сидевший, что спонсорство испанской Telefonica позволило построить Minardi M02 мотор Superflex или CR1 — в конце ноября 1999 года ему воочию с такой возможностью — был, конечно, сильно разочарован, когда 13 декабря выяснилось, что рассчитываемый им мотор не год, даю несмотря на то, что к этому году четыре конструкторы уже вывели на испытательные трассы новые модели.

"Наша машина на 85 процентов новая, — сказал Брюннер, представляя M02 16 февраля в Бильбао. — Только шестерни и валы коробки пе-

редок, а также колеса сохранились от предыдущей модели. Все остальное сконструировано заново". Смелое заявление, особенно если учесть, что именно M01 была первой за несколько лет Minardi, которая действительно кардинально отличалась от своих предшественниц. Ведь до прихода Брюннера технический штаб в Фазисе лишь слегка модернизировал машины для каждого нового сезона. "Вернувшись туда, - недоумевал австриец, - я обнаружил некоторые узлы, что сам спроектировал еще в пору своего первого пребывания в Minardi в 1993 году!"

Но Густава не зря причисляют к числу самых опытных и изобретательных специалистов Формулы-1. Если раньше изменить габариты и массу мотора, решил он, необходимо поработать с коробкой. Ее внутренности, как и подчеркнул Броннер, не претерпели изменений — все те же шесть передач, расположенные вдоль продольной оси вала и шестерни, изготовленные по спецификациям Minardi английской компанией X-trac. Зато благодаря новому картеру из магниевого сплава КПГ стала короче.

ТЕХНИКА

Minardi M02

Пустяк, скажете вы? Отнюдь. Ведь это позволило сместить двигатель и сиденье пилота на 20 мм назад, улучшить развесовку. Теперь на передние колеса приходится на 1% массы меньше. Очень нелюбо, если вспомнить, что еще год назад Брюннер хвастался, дескать, M01 настолько легкая, что даже при самом тяжелом моторе позволяет нести больше балласта, чем 70 процентов ее соперниц. А накануне Гран При Испании 2000 года на M02 появился картер коробки передач, отлитый из титана, сэкономивший 5 кг. Тогда же Брюннер проговорился, сообщив журналистам из немецкого "Шпорт-Ауто", что M02 несет 40 кг балласта.

Но и это не все — сдвинув мотор, удалось вывести выхлопные трубы наверх, как у Stewart,

Prost, Ferrari. Тем самым "очистилось" жизненно важное с точки зрения аэродинамики и живучести деталей подвески пространство в районе заднего диффузора. Хотя сами трубы получились довольно тяжелыми — они длиннее, чем у Ferrari, и толщина их стенок на 2 мм больше. Только это обстоятельство отнимает у M02 2,4 кг. А, скажем, полуоси в Маранелло делают на 800 граммов легче. Обходятся они в пять раз дороже и ходят всего 800 км, тогда как у Minardi выдерживают 6000 км.

Осими не нужно думать, что M02 серьезно уступает техника соперников. Порой наоборот — вспомни хотя бы уникальный титановый картер КПП. Брюннер первым из конструкторов Ф-1 расположил тормозные скобы задней оси

не спереди или сзади, а снизу диска, понижив таким образом центр тяжести. Вскоре это решение переняли Ferrari и Arrows.

И все же бедность серьезно сказывается на работе инженеров. У Minardi нет отдельной испытательной команды — на до нее, если за год производится всего четыре шасси. Поэтому к середине сезона, когда McLaren накатали 20 893 тестовых километра, на счету M02 было лишь 4465. Полутора миллионов долларов, которые итальянцам удалось наскрести на аэродинамические исследования, хватило всего на 60 рабочих дней. В то время как в Маранелло аэродинамический тоннель загружен 6 дней в неделю при трехсменной работе. "Мы испытывали за сезон десяток различных вариантов передних анти-



Кресло пилота изготавливается по индивидуальной мере

Задняя подвеска: хорошо виден работающий на кручение торсион, расположенный поверх картера коробки передач



крыльев, — говорил Брюннер. — А в Ferrari — больше сотни!"

При всем при том что касается собственно аэродинамики, M02 по сравнению со своей предшественницей изменений претерпела больше, нежели многие ее соперницы. Носовой обтекатель поминился — с чем свидетельствуют вертикальные ребра по бокам кузова в районе передних колес — и заметно заострился. Место пилота теперь также расположено ниже (что опять-таки снижает центр тяжести, улучшая управляемость). Иными, гораздо более изощренными, стали торцевые пластины переднего антикрыла. Боковые понтонные телеразъемы, ниже и также несколько изменили очертания. То же касается хитроумных рефлекторов перед задними колесами. "На аэродинамике мы сосредоточились больше, чем когда-либо в прошлом, — оценил Брюннер работу своего главного специалиста в этой области Жана-Клода Мико. — И именно здесь добились наибольшего прогресса".

Другие изменения заметны гораздо меньше. Так конструкция подвески как будто вовсе не изменилась. Те же торсионы вместо пружин, амортизаторы для M02 по-прежнему спроектированы собственными силами и изготовлены немецкой фирмой Sachs. И все так же треугольные поперечные рычаги выполнены из стали, а толстые шпатулы — из углепластика. Однако, присмотревшись внимательнее, замечаешь, что сами рычаги стали заметно тоньше.

Не журавль и не синица...

Правда, публика на такие мелочи внимания не обращает. Да и поговорку заметь: новый изгиб крошечного рефлектора или более тонкий рычаг подвески на фоне пестрой одежды нынешних "формул" не заметанный глаз конструктора отличит эти детали с первого взгляда. И между прочим, создатель чемпионского Ferrari Рори Бирн частично как бы невзначай прогугливается возле боксов Minardi — что там еще придумали Брюннер и Мико?

Уже в Мельбурне, на первом Гран При сезона-2000 M02 порадовала пилотов Minardi своей прытью. "За 12 кругов до финиша из боксов мне сообщили, что сзади приближается Ferrari Шумахера и мне надо бы поднажать, чтобы не проиграть еще круга, — поделился Марк Жюе. — И что вы думаете — я довольно легко ушел от лидера!"

Кроме того, уже в начале сезона на M02 появился дифференциал с электронным управлением — Minardi оставалась последней машиной Ф-1, у которой такой узел отсутствовал. В Испании увидела свет первая из двух общенациональных модификаций двигателя. Новая головка цилиндров с увеличенными впускными каналами дала возможность увеличить крутящий момент и мощность. Впрочем, немалого — лишь до 740 л.с. при 16 500 об/мин. Даже три года назад этого бы не хватило, чтобы на равных сражаться с Ferrari. Несколько раз в сезоне канареечно-желтый итальянский автомобиль попадал в центр внимания. И если битвы с Prost Агези в Маны-Куре или Benetton Вурца в Спа смотрелись не более чем курьезами, то в Индианаполисе, где Хакинен долго безуспешно пытался атаковать Маццакано, или в Малайзии, где такая атака едва не стоила финиша вылета с трассы, ясно показали — шасси M02 прекрасно сбалансировано и обладает серьезным потенциалом. Ему бы двигатель помощнее.

Увы, подобные соображения в автомобильных гонках не котируются. Хорошая машина — та, что финишировала первой. Вот и руководство Telefonica, истратив на эту "гонимую канарейку" 18 миллионов долларов и не получив взамен ни одного очка, поспешило отказаться от разорительного эксперимента. И можно теперь сколько угодно говорить, какие замечательные шасси построили в Фазне зимой 2000 года. M02 навсегда останется в истории Формулы-1 и не журавлем в небе, и не синицей в руках. Все-го лишь курьезная канарейка, что так и не спела своей лучшей песни...

Александр Мельник



Minardi M02

Технические характеристики

Двигатель	10-цилиндровый, V-образный с блоком из алюминиевого сплава
Угол развала цилиндров	72°
Масса, кг	129
Габариты, мм	605/520/454
Рабочий объем, куб. см	2998
Мощность, л.с.	740
Максимальное число оборотов	16 500
Система газораспределения	по два распределительных вала в каждой головке, 4 клапана на цилиндр
Система питания	впрыск топлива Magneti Marelli
Система зажигания	Magneti Marelli, свечи Champion
Система смазки	с сухим картером
Коробка передач	Minardi/X-trac, полуавтоматическая, 6-ступенчатая с электронным переключением на руле



Сцепление	AP Racing, с тремя углеволоконными дисками
Подвеска	независимая, торсионная, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами, амортизаторы Sachs
Тормоза	дисковые, 6-поршневые скобы Brembo, углеволоконные диски Brembo и Carbone Industrie, гидравлический регулятор тормозных усилий
Шины	радиальные, Bridgestone Potenza спереди – 265/55R13 сзади – 325/45R13
Длина, мм	4420
Ширина, мм	1800
База, мм	2950
Колея спереди/сзади, мм	1452/1420,7
Масса без балласта, кг	560

ЛЕГКОСТЬ РЕШЕНИЙ

На следующий день после презентации C20 из штаб-квартиры Sauber в Хинвиле пришло официальное подтверждение, что "Серхио Ринланд покинул команду по причинам личного характера". На место аргентинца назначен Стивен Тейлор. Серхио не пригласили даже на презентацию его детища. И тем не менее, кто может рассказать о новом автомобиле лучше, чем его создатель?

Ринланд, сформировавшийся как инженер под влиянием Джанпаоло Даллары и Патрика Хеда, прекрасно отдает себе отчет в том, что в условиях ограниченных ресурсов швейцарской команды легкая и простая по конструкции машина в конечном итоге способна скорее реализовать свой потенциал, чем более сложная. Кроме того, следовало извлечь уроки из неудач, пережитых командой Sauber в сезоне 2000 года. Это и проблемы организационные: дисквалификация в Австралии, последовавшая из-за того, что торцевые пластины переднего антикрыла конструкции 1999 года оказались слишком близко к колесам машины сезона-2000, и технические: снятие машин с гонки в Бразилии, вызванное поломками заднего антикрыла. Таким образом, машина, спроектированная для участия в чемпионате 2001 года, должна быть надежной, простой в управлении и обслуживании и легкой. Напомним, что C19 только в последних гонках и только в квалификационной версии весила без балласта меньше, чем установлено техническим регламентом.

Невозможность присутствовать на первом "выходе в свет" своего детища весьма огорчительно, но все же Серхио Ринланд улыбается и не скрывает своей "отцовской" гордости.

"Я доволен. Считаю, что неплохо поработал, руководя теми инженерами, которые год назад спроектировали C19. Действительно, эта новая машина не революционна по конструкции, но не думаю, что она должна была стать таковой. Я преследовал другие цели: добиться снижения веса конструкции, высокой надежности и простоты при максимальном учете требований аэродинамики.

Полагаю, мы решили все эти задачи. Машина получилась на 37 кг легче версии, использо-

вавшейся в квалификации в конце прошлого сезона, имевшей углепластиковые рычаги подвески, и на 45 кг более легкой, чем базовая версия C19. И это несмотря на увеличенный вес монокока, который должен выдерживать значительно более суровый крэш-тест согласно новым правилам. К счастью, утяжеление монокока отчасти компенсировалось облегчением последней версии 10-цилиндрового мотора Ferrari. Нелегко было создать простую и одновременно прочную конструкцию, и тут мне пригодился мой прежний опыт. Большая площадь выреза кокпита потребовала использования очень сложной методики проектирования, которую я уже применял при проектировании Brabham BT60 и последнего Fondmetal. То же следует сказать и о круглом воздухозаборнике двигателя. Да, в прошлом сезоне это решение использовалось командой BAR, но первым применил его Патрик Хед. В 1989 году такой воздухозаборник получил Williams FW13, а в 1991 году – мой Brabham BT60. Причина, по которой я вернулся к этой идее, заключается в том, что, согласно новым правилам, дуга безопасности должна выдерживать чудовищную нагрузку при крэш-тесте (эквивалентную весу 25 машин), и нам было необходимо максимально отодвинуть воздухозаборник от головы пилота, а также повысить аэродинамическую эффективность верхней части воздухозаборниками, с этой точки зрения оптимальной является круглая форма сечения".

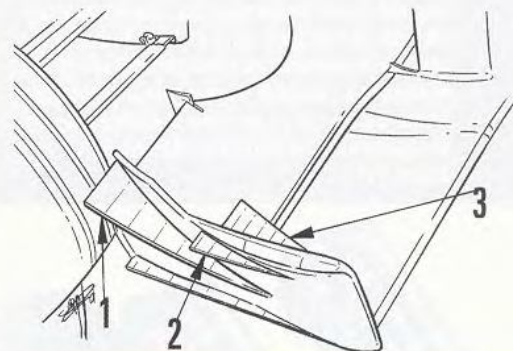
Стремясь к снижению веса, Ринланд буквально "вылизывал" конструкцию машины. Надо полагать, "легкие" конструкторские решения дались аргентинцу нелегко.

"Задача снижения веса была решена за счет тщательной отработки всех, даже самых мелких, компонентов. И результаты превзошли наши ожидания. Когда мы взвесили машину, то были поражены: C20 в сборе оказался легче, нежели суммарный вес основных частей. Лишь один пример – целый килограмм удалось сбросить за счет оптимизации конструкции педального узла".

Другое инженерное решение, на которое особо обращает внимание Ринланд, – объединенные радиаторы системы охлаждения.



"Боковые понтоны C20 очень высоки, это верно. Но внутренняя аэродинамика воздухозаборников улучшилась, поскольку объединенные радиаторы значительно более компактны, чем блок из меньших в отдельности по размеру водяного и масляного радиаторов. Такая схема, по совету специалистов Ferrari, использовалась на C19. Но для нового автомобиля мы заказали фирме Secam объединенный радиатор, в верхней секции которого находится моторное масло, а в нижней – охлаждающая жидкость. Многообещающие результаты испытаний в аэродинамической трубе не только были подтверждены в ходе первых же тестовых заездов, но выяснилось, что на практике новинка дала даже большее улучшение.



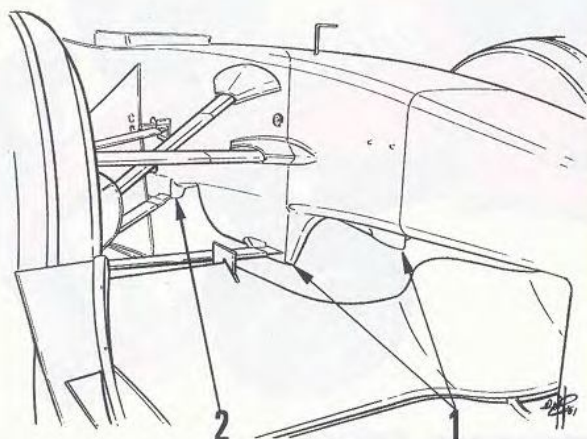
На C20 установлено переднее антикрыло с увеличенным числом небольших крылышек на торцевых пластинах. Одно из них располагается с внешней стороны (2) шайбы над более крупным крылышком (1), использовавшимся ранее. Третье (3) впервые появилось с внутренней стороны торцевой пластины.

Очень важно было создать конструкцию, которая удовлетворяла требованиям специалистов по аэродинамике, и одновременно не отступать существенно от базового проекта. Полагаю, нам это удалось. Во всяком случае, проведенные в ходе тестовых заездов замеры полностью подтвердили расчетные характеристики".

Ринланд выполнил свою работу и ушел из команды.

"Я работал как сумасшедший, хотя и опасался, что может произойти то, что потом в действительности и случилось. Тем не менее я горд выполненной работой и надеюсь, что в ходе сезона базовый проект будет должным образом усовершенствован".

Джорджо Пиола

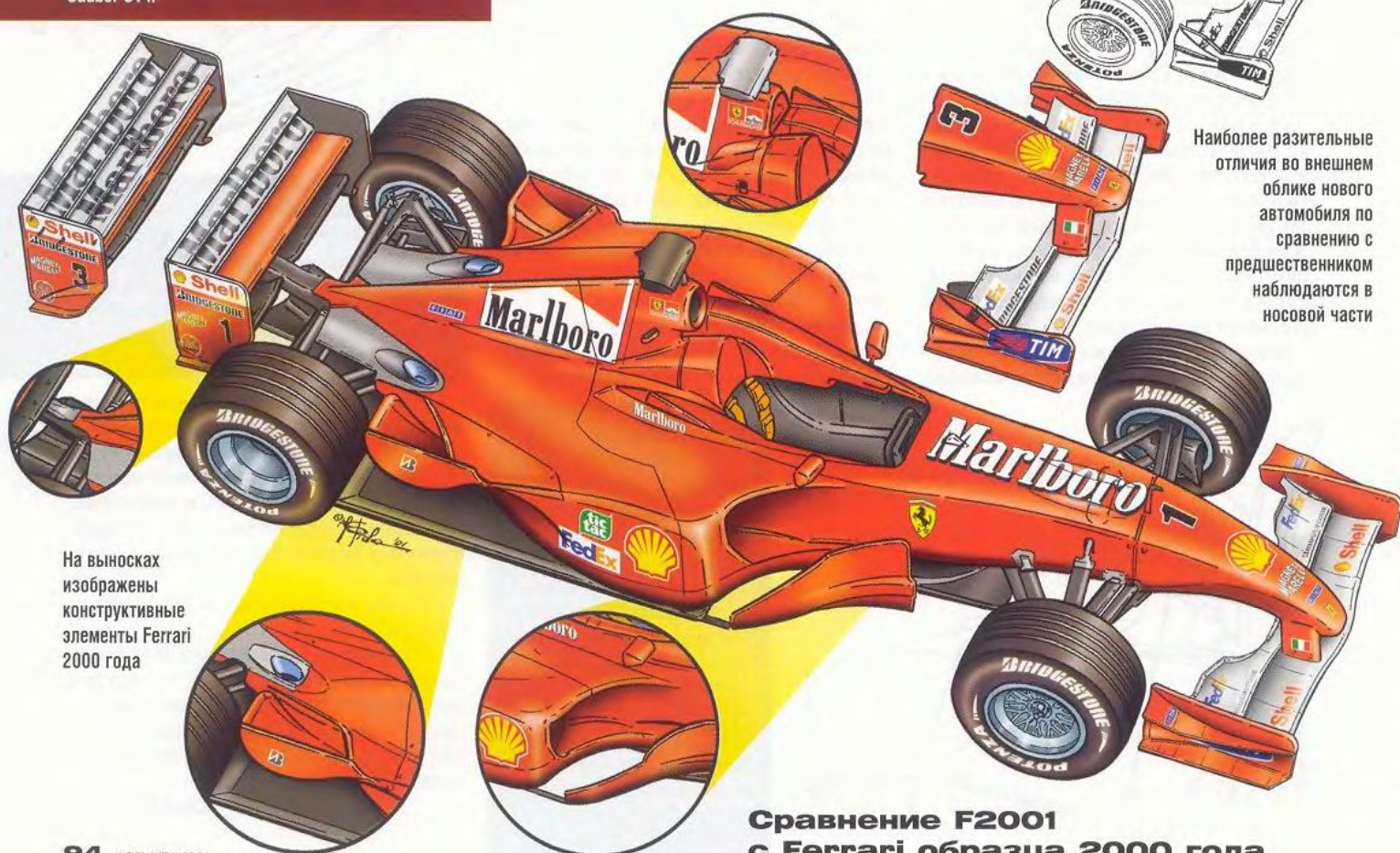
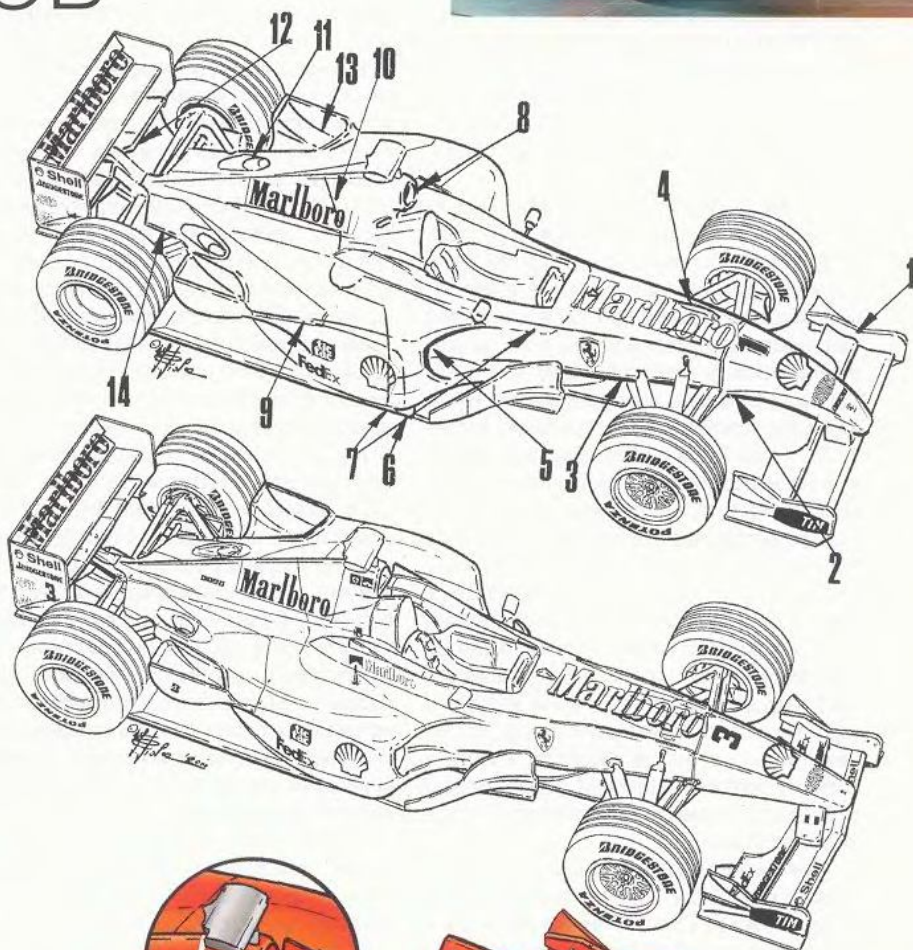


НОСОВАЯ ЧАСТЬ: Как и на C19, нижние треугольные рычаги передней подвески крепятся не к расположенному по центру единому "килю", а к двум (1) меньшего размера, вынесенным к боковинам носовой части. Это позволяет добиться более "чистой" аэродинамики днища машины. Появление другой пары выступающих узлов крепления (2) нижнего треугольного рычага вызвано тем, что в этой зоне носовая часть C20 приподнята над полотном трассы значительно больше.

ВОПРОСОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ОТВЕТОВ

Среди представленных до сих пор новых автомобилей F2001, пожалуй, обладает самым необычным обликом. Эту машину уже окрестили "муравьед" из-за резко загнутого вниз носового обтекателя. Однако это вовсе не значит, что она будет выглядеть столь же экзотически и на старте первой гонки в Австралии. Конструкция представленного во Фьорано автомобиля до 4 марта претерпит многочисленные изменения и, вполне возможно, будет иметь тот же носовой обтекатель, что и в последних двух гонках прошлого сезона в Японии и Малайзии. Возможность подобной трансформации изначально предусмотрена создателями F2001. Они назвали это принципом изменяемой аэродинамики. Возможность существенно менять аэродинамику по ходу первенства исключительно важна, учитывая, что в новом сезоне Bridgestone уже не является монопольным поставщиком покрышек. Инженеры Ferrari обеспечили себе еще одну степень свободы при поиске базовых настроек машины.

При сопоставлении прошлогодней и новой (вверху) моделей Ferrari бросается в глаза различие в конструкции их передней части. F1-2000 сохранил характерный приподнятый вверх носовой обтекатель. Новый нос из-за своей формы получил прозвище "хобот муравьеда". В прошлом подобное решение использовалось на March 881, McLaren MP4/8 и Sauber C14.



Наиболее разительные отличия во внешнем облике нового автомобиля по сравнению с предшественником наблюдаются в носовой части

На выносах изображены конструктивные элементы Ferrari 2000 года

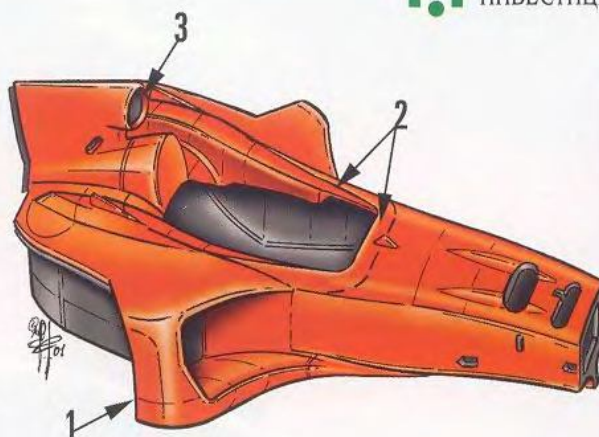
Сравнение F2001
с Ferrari образца 2000 года



Уже на первых тестовых заездах на машине должно быть установлено переднее антикрыло с "ложковидной" центральной частью. Еще более громкие сюрпризы ожидаются в ходе чемпионата. Не исключается, что ревизии подвернутся дефлекторы за передними колесами и диффузор. Создается впечатление, что "раскрепленная" на презентации Ferrari 2001 на самом деле – гибридный вариант новой и предыдущей модели. Главные наработки специалистов по аэродинамике так и не были продемонстрированы. Можно даже предположить, что гриф секретности с них снимут не во время первых тестовых заездов, а лишь незадолго до начала чемпионата.

Конструкцию центральной части F2001 во многом определила изменившаяся посадка пилота. В соответствии с новыми правилами ужесточены требования к прочности монокока при

Во время презентации на машине можно было видеть переднее антикрыло (1), которое устанавливалось на F1-2000 во время Гран При Японии. В следующем оно будет заменено антикрылом с "ложковидной" центральной частью, а позже – и еще более изощренными конструкциями. Нижняя часть переднего торца монокока (2) поднята необычно высоко над полотном трассы и имеет вогнутую форму. Ноги пилота (3) сильно приподняты относительно ложеамента. Голова гонщика наклонена назад на 2 см больше, чем в F1-2000. В соответствии с новыми требованиями к безопасности вертикальные кили в передней части монокока уступили место небольшим напльвам (4), закрывающим элементы подвески. Боковые понтоны значительно выше, чем прежде, и к тому же угловатые, вытянутые (5). Масляные радиаторы и радиаторы системы охлаждения двигателя по-прежнему установлены попарно, но их размеры увеличились. Нижняя передняя кромка (6) боковых понтонов имеет скругленные очертания и, кроме того, на ней появился небольшой треугольный горизонтальный выступ. В соответствии с новыми требованиями технического регламента кокпит имеет усиленную боковую защиту (7). Воздухозаборник двигателя (8) теперь не треугольный, а овальный. Судя по форме капота двигателя (9) можно предположить, что во время Гран При, которые будут проходить в жару, на машинах вновь появятся "дымоходы". Дуга безопасности, как и на прошлогоднем автомобиле, смещена назад (10). Выхлопные трубы (11) по-прежнему отводят отработавшие газы вверх. Заднее антикрыло (12) в верхней части состоит лишь из трех элементов. Отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов (13), расположенные перед задними колесами, имеют примерно ту же форму, что и раньше. Капот двигателя, как и вся кормовая часть машины, стал ниже. Исчезли дефлекторы между рычагами задней подвески (14).



В прошлом году при проведении боковых крэш-тестов основная нагрузка прилагалась к нижней части монокока. В этом – к боковой стенке. Ужесточение требований к прочности конструкции и рост внутреннего объема кокпита потребовали увеличения ширины монокока (1). В зоне выреза кокпита (его площадь также стала больше) появился силовой защитный пояс (2), обозначенный пунктиром. Дуга безопасности (3) сохранила те же размеры и угол наклона назад, что и на F1-2000.

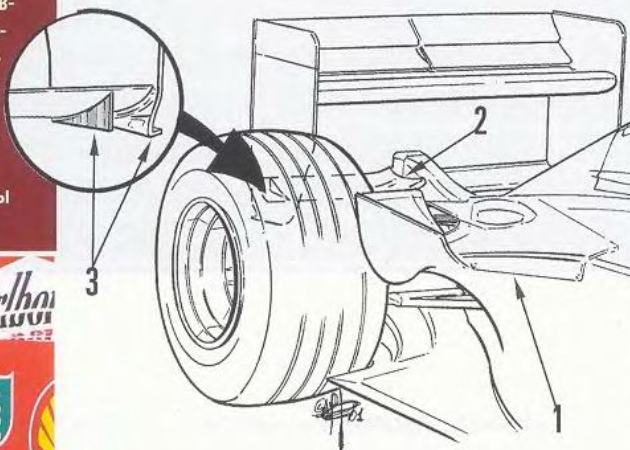
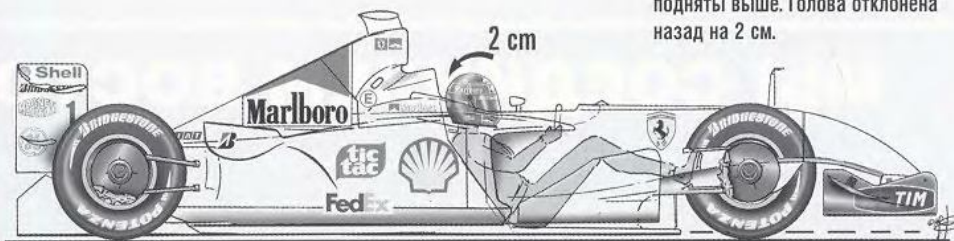
боковом ударе. Выдержать более суровый крэш-тест могли бы помочь удлиненные боковые понтоны. Но на F2001, напротив, они относительно короткие, хотя и довольно высокие. Увеличенную же нагрузку воспринимает специальный защитный пояс по бокам кокпита. Кроме того, гонщик сидит, чуть больше откинувшись назад, чем в F1-2000. Благодаря такой посадке повышается эффективность воздухозаборника двигателя, и, что самое важное, становится возможным уменьшить длину боковых понтонов. Отказ от треугольной формы воздухозаборника двигателя в пользу овальной вызван ужесточением требований к прочности также и этого элемента.

Конструкция задней части F2001 на настоящий момент изменилась не столь значительно, хотя кожух двигателя стал заметно уже и ниже, что свидетельствует об уменьшении габаритов нового двигателя V10 серии 050. На презентации был установлен явно бугафорский задний диффузор. Резонно предположить, что команда приготовила здесь какую-то новинку.

Джорджо Пиола



Посадка гонщика в F2001. Ноги подняты выше. Голова отклонена назад на 2 см.



Наличие люка в районе воздухоотвода радиатора (1) говорит о возможности установки там других конструктивных элементов, например, "дымоходов". Единственная нижняя плоскость заднего антикрыла в зоне крепления к пилону имеет форму "перевернутая чайка" (2). С нижней стороны этой плоскости появились два небольших вертикальных кия (3). Совершенно очевидно, что в ходе сезона на Ferrari, как и на машинах других команд, появятся множество подобных аэродинамических элементов, призванных хотя бы отчасти компенсировать уменьшение прижимной силы, явившееся результатом принятия FIA новых норм технического регламента.





АВСТРАЛИЯ

4 марта

Мельбурн



БРАЗИЛИЯ

1 апреля

Сан-Паулу



ИСПАНИЯ

29 апреля

Барселона



МОНАКО

27 мая

Монте-Карло



ЕВРОПА

24 июня

Норбургринг



МАЛАЙЗИЯ

18 марта

Куала-Лумпур



САН-МАРИНО

15 апреля

Имола



АВСТРИЯ

13 мая

Шпильберг



КАНАДА

10 июня

Монреаль

ЯНВАРЬ

Пн 1 8 15 22 29
Вт 2 9 16 23 30
Ср 3 10 17 24 31
Чт 4 11 18 25
Пт 5 12 19 26
Сб 6 13 20 27
Вс 7 14 21 28

ФЕВРАЛЬ

Пн 5 12 19 26
Вт 6 13 20 27
Ср 7 14 21 28
Чт 1 8 15 22
Пт 2 9 16 23
Сб 3 10 17 24
Вс 4 11 18 25

МАРТ

Пн 5 12 19 26
Вт 6 13 20 27
Ср 7 14 21 28
Чт 1 8 15 22 29
Пт 2 9 16 23 30
Сб 3 10 17 24 31
Вс 4 11 18 25

АПРЕЛЬ

Пн 2 9 16 23 30
Вт 3 10 17 24
Ср 4 11 18 25
Чт 5 12 19 26
Пт 6 13 20 27
Сб 7 14 21 28
Вс 1 8 15 22 29

МАЙ

Пн 7 14 21 28
Вт 1 8 15 22 29
Ср 2 9 16 23 30
Чт 3 10 17 24 31
Пт 4 11 18 25
Сб 5 12 19 26
Вс 6 13 20 27

ИЮНЬ

Пн 4 11 18 25
Вт 5 12 19 26
Ср 6 13 20 27
Чт 7 14 21 28
Пт 1 8 15 22 29
Сб 2 9 16 23 30
Вс 3 10 17 24

ИЮЛЬ

Пн 2 9 16 23 30
Вт 3 10 17 24 31
Ср 4 11 18 25
Чт 5 12 19 26
Пт 6 13 20 27
Сб 7 14 21 28
Вс 1 8 15 22 29

АВГУСТ

Пн 6 13 20 27
Вт 7 14 21 28
Ср 1 8 15 22 29
Чт 2 9 16 23 30
Пт 3 10 17 24 31
Сб 4 11 18 25
Вс 5 12 19 26

СЕНТЯБРЬ

Пн 3 10 17 24
Вт 4 11 18 25
Ср 5 12 19 26
Чт 6 13 20 27
Пт 7 14 21 28
Сб 1 8 15 22 29
Вс 2 9 16 23 30

ОКТАБРЬ

Пн 1 8 15 22 29
Вт 2 9 16 23 30
Ср 3 10 17 24 31
Чт 4 11 18 25
Пт 5 12 19 26
Сб 6 13 20 27
Вс 7 14 21 28

НОЯБРЬ

Пн 5 12 19 26
Вт 6 13 20 27
Ср 7 14 21 28
Чт 1 8 15 22 29
Пт 2 9 16 23 30
Сб 3 10 17 24
Вс 4 11 18 25

ДЕКАБРЬ

Пн 3 10 17 24 31
Вт 4 11 18 25
Ср 5 12 19 26
Чт 6 13 20 27
Пт 7 14 21 28
Сб 1 8 15 22 29
Вс 2 9 16 23 30

West



ФРАНЦИЯ

1 июля

Павер



ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

15 июля

Сильверстоун



ГЕРМАНИЯ

29 июля

Хоккенхайм



ВЕНГРИЯ

19 августа

Будапешт



БЕЛЬГИЯ

2 сентября

Спа



ИТАЛИЯ

18 сентября

Мугелло



США

30 сентября

Индианаполис



ЯПОНИЯ

14 октября

Сузука

2001

ЧЕМПИОНАТ МИРА Ф-1

КАЛЕНДАРЬ СЕЗОНА

САН-МАРИНО
15 апреля

Великая Пирамида, Гранд-приз Сан-Марино
Длина трассы: 5,248 км
Количество поворотов: 19
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Италия
Автомобильный клуб Энцо и Дельмо Феррари

ИСПАНИЯ
29 апреля

Барселона Гран-при Каталунья
Длина трассы: 3,705 км
Количество поворотов: 16
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Испания
Автомобильный клуб Каталунья

АВСТРИЯ
13 мая

Шпильберг Гран-при Австрии
Длина трассы: 3,061 км
Количество поворотов: 10
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Австрия
Автомобильный клуб Шпильберг

МОНАКО
27 мая

Монте-Карло Гран-при Монако
Длина трассы: 3,338 км
Количество поворотов: 16
Самая высокая скорость: 120 км/ч
Самая длинная прямая: 0,5 км

Монако
Автомобильный клуб Монте-Карло

КАНАДА
10 июня

Монреаль Гран-при Канады
Длина трассы: 4,541 км
Количество поворотов: 16
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Канада
Автомобильный клуб Монреаль

БРАЗИЛИЯ
1 апреля

Сан-Паулу Гран-при Бразилии
Длина трассы: 4,309 км
Количество поворотов: 15
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Бразилия
Автомобильный клуб Сан-Паулу

МАЛАЙЗИЯ
18 марта

Куала-Лумпур Гран-при Малайзии
Длина трассы: 3,101 км
Количество поворотов: 15
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Малайзия
Автомобильный клуб Куала-Лумпур

АВСТРАЛИЯ
4 марта

Мельбурн Гран-при Австралии
Длина трассы: 3,081 км
Количество поворотов: 14
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Австралия
Автомобильный клуб Мельбурн



ЯПОНИЯ
14 октября

Сузука Гран-при Японии
Длина трассы: 5,801 км
Количество поворотов: 18
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Япония
Автомобильный клуб Сузука

США
30 сентября

Мидленд Гран-при США
Длина трассы: 4,023 км
Количество поворотов: 15
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

США
Автомобильный клуб Мидленд

ЕВРОПА
24 июня

Норбург Гран-при Европы
Длина трассы: 3,755 км
Количество поворотов: 16
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Германия
Автомобильный клуб Норбург

ФРАНЦИЯ
1 июля

Поль Гран-при Франции
Длина трассы: 3,657 км
Количество поворотов: 16
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Франция
Автомобильный клуб Поль

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ
15 июля

Сильверстоун Гран-при Великобритании
Длина трассы: 3,745 км
Количество поворотов: 15
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Великобритания
Автомобильный клуб Сильверстоун

ГЕРМАНИЯ
29 июля

Хоккенхайм Гран-при Германии
Длина трассы: 4,375 км
Количество поворотов: 16
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Германия
Автомобильный клуб Хоккенхайм

ВЕНГРИЯ
19 августа

Будапешт Гран-при Венгрии
Длина трассы: 4,381 км
Количество поворотов: 16
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Венгрия
Автомобильный клуб Будапешт

БЕЛЬГИЯ
2 сентября

Спа Гран-при Бельгии
Длина трассы: 7,004 км
Количество поворотов: 19
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Бельгия
Автомобильный клуб Спа-Франкоршам

ИТАЛИЯ
16 сентября

Монца Гран-при Италии
Длина трассы: 5,793 км
Количество поворотов: 10
Самая высокая скорость: 240 км/ч
Самая длинная прямая: 1,0 км

Италия
Автомобильный клуб Монца

