



ТРИУМФ ПЕТЕРА ЗАУБЕРА!

Кроме Ferrari была в Австралии еще одна команда, оба автомобиля которой оказались в первой шестерке. Это Sauber. А ведь еще недавно приглашение малоопытного Райкконена называли глупостью, если не преступлением



ФОРМУЛА

апрель 2001

ГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

Открытие сезона
омрачено трагедией

БОББИ РЕЙХОЛ

Приключения
продолжаются

ДЭВИД КУЛТХАРД В МОСКВЕ

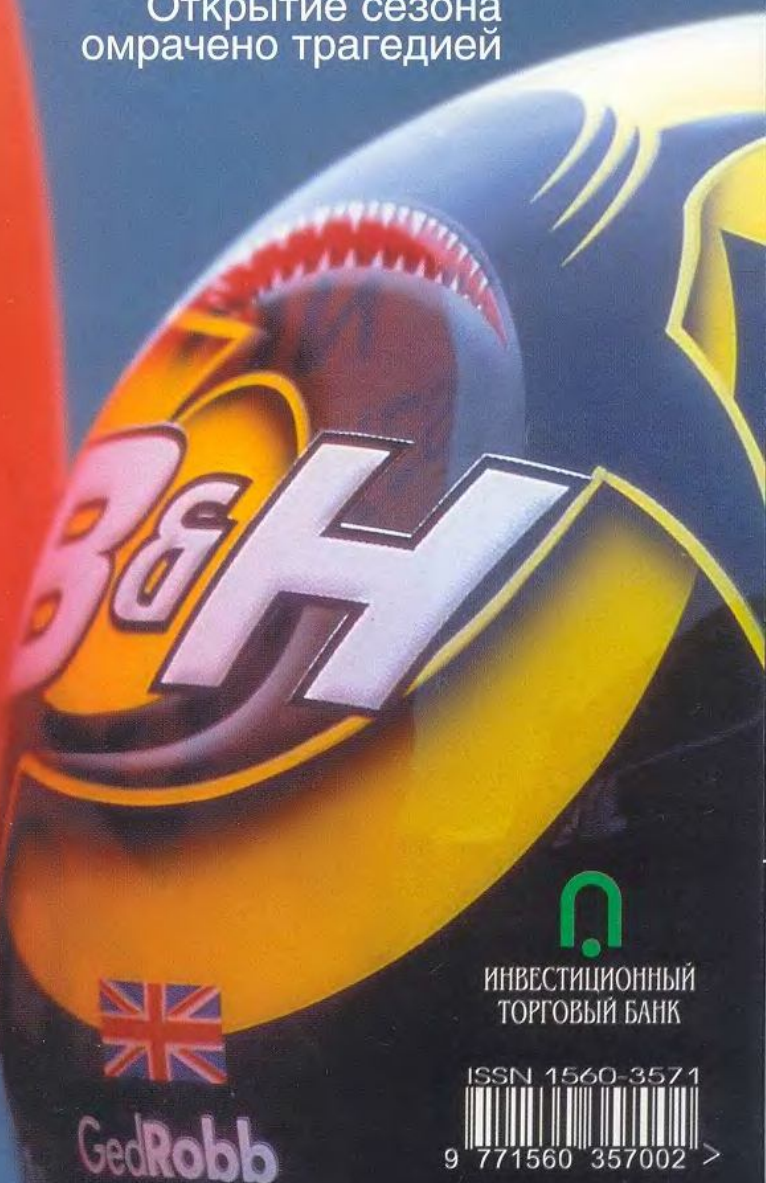
Шотландец входит
в моду

AMON

Команда
невезучего Криса

CART

Первая гонка сезона



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад**
10 Новости
Гран При
- 22 Австралия
Куда уедет менты
Калейдоскоп
- 34 Высокая мода Дэвида Култхарда
Гонщик McLaren в Москве
- 36 10 любопытных фактов чемпионатов мира
Самое-самое в истории Ф-1
Команда
- 38 Худшая профессия хорошего парня
Назвать Криса Амона невозможным – значит ничего не сказать
Один на один
- 44 Одиссея Бобби Рейхола
Трудно представить себе человека, менее похожего на автогонщика
- 52 Спокойствие, только спокойствие
Лучано Бурти вряд ли соответствует классическому представлению о гонщике из Южной Америки
- 60 Майк по прозвищу Мотоцикл
В жизни Хейлвуда не нашлось места старости
Интервью
- 66 Дэвид Култхард
68 Герман Тильке
Тема
- 70 Тень королевы
Назначенные Гран При некогда составляли достойную часть "королевых автоспортов"
- 78 Наиболее престижные гонки Ф-1, не входившие в зачет чемпионатов мира

- 80 Рождение Волшебника
Судьба Айртона молта сложилась иначе
- 84 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
Техника
- 86 Обратная сторона Луны
Кроме боксов для 11 команд на автодромах есть еще один гараж...
- 90 Урановая проблема
Технический арсенал Ф-1 может пополниться счетчиком Гейгера
От А до Я
- 92 Безопасность прежде всего
Изменения в техническом регламенте Ф-1
- 96 Мест нет
Спортивный регламент Ф-1
- 97 Письма**
Ф-3000
- 98 Детский сад для трудных подростков
Почему Ф-3000 так и не стала "кузницей чемпионов" для Ф-1?
- 100 Все гонки международных чемпионатов Формулы-3000 1985-2000 гг.
SART
- 102 Чемпионская серия CART 2001 года
Все команды и все гонки 2001 года
- 105 Самый быстрый в мире
Нет автомобилей "круче" "Формул", но есть быстрее...
- 106 Вива Мексика!
Большие гонки вернулись в Мексику
- 108 Долгий марш Профессора Жила
Последний чемпион CART XX века
- 112 Большие гонки**
Статистика мирового автоспорта



Зарегистрировано в
Государственном Комитете РФ по
печати
Свидетельство № 018841
Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопанорама"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709
Главный редактор
Вадим Колпаков
v.kolpakov@autoranolgama.ru

Шеф-редактор
Леонид Ситник
l.sitnik@autoranolgama.ru
Дизайн и верстка
Владислав Кручинский
Редактор-корректор
Ольга Кропотова
Технический редактор
Александр Мельник
Ответственный редактор
Владим Махлаев
Рекламное обеспечение
Вадим Устинов
v.ustinov@autoranolgama.ru
Сергей Косоруков
s.kosorukov@autoranolgama.ru
Юрий Колпаков
j.kolpakov@autoranolgama.ru

PR-обеспечение
Владимир Везулядинов
Юридическое обеспечение
Юрий Растегин
По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:
Тел: (095) 449-0395
distnb@autoranolgama.ru
Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 2-е
полугодие 2001 г. по объединенному
каталогу "Пресса России",
индекс 29608(карточная подписка),
индекс 73160(офисная подписка).
Для зарубежных подписчиков по
адресу: 129110, Москва, ул. Глинка-
ского, 39, тел. +7-095-261-0137, 261-
9345, факс: +7-095-261-3759

Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54
E-mail: formula@autoranolgama.ru
Представительство в Санкт-Петербурге:
Тел./факс: (812) 274-8958
Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Харьсонская, 8
Отпечатано в Санкт-Петербурге
FORSSAN KALJARAN OY
Подписано в печать 16.03.2001 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов статей
Перепечатка без разрешения
редакции запрещена
© "Формула" 2001



ПАРАД



КОМАНДА

приготовилась "ловить" автомобиль в боксах. 3-4 секунды уйдет на замену шин. Особая ответственность — на человеке в желтом комбинезоне. От сноровки, с которой он справится с заправочным шлангом, зависит общее время пит-стопа.

ПАРАД

ЗАЧЕТ НАЦИЙ

в чемпионате мира Ф-1 бывает только неофициальным. Мир "королевы автоспорта" склонен к космополитизму. Людей здесь подбирают по уровню профессионального мастерства, а не по национальному признаку. Но на торжественной церемонии награждения все-таки играют национальный гимн. Мы можем болеть за Хаккинена или за Шумахера, но как же хочется, чтобы когда-нибудь среди флагов, подготовленных для парада открытия Гран При, появилось и наше знамя!



В Испании Формула-1 перестанет буксовать

23 февраля Международная автомобильная федерация (FIA) опубликовала решения Всемирного совета FIA об изменениях в Техническом и Спортивном регламентах Формулы-1. Самые важные новшества: уже в этом году, начиная с Гран При Испании, 16 апреля будет разрешена антипробуксовочная система – электронная система управления мощностью двигателя. Кроме того, разрешены автоматические коробки передач и запрещены усилители рулевого управления и тормозов. Подтвержден запрет на активную подвеску и так называемый управляющий дифференциал.

Трехкратный президент



В этом году истекает второй срок президентских полномочий нынешнего главы Международной автомобильной федерации (FIA) Макса Мосли. В октябре 2001 года на Всемирном совете FIA состоятся выборы нового президента. На сегодняшний день на этот пост претендует только один человек – сам господин Мосли. Впервые избранный на пост главы федерации в 1993 году, Мосли пообещал, что если его переизберут и на этот раз, то это будет его последний президентский срок.

Изменения в Техническом и Спортивном регламентах FIA, вступающие в силу с 16 апреля 2001 года (Гран При Испании)

Двигатель	отменяется ограничение на количество управляемых параметров, в том числе по работе акселератора, системы зажигания, по регулировке подачи топлива (т. е. разрешается использовать антипробуксовочную систему), по работе ограничителя скорости на пит-лейн, по ограничителю оборотов двигателя.
Система старта	не допускается использование систем, отслеживающих сигнал стартового светофора.
Сцепление	отменяются ограничения на использование системы управления работой сцепления в момент переключения передач.
Коробка передач	допускается полностью автоматическое переключение передач.
Подвеска	не допускается использование в конструкции подвески различного рода усилителей. К примеру, в амортизаторах запрещено использование жидкостей, изменяющих свои свойства под воздействием электрического тока.
Тормоза	не допускается использование усилителей (таким образом, невозможно будет использовать электронные системы, контролирующие работу тормозов).
Рулевое управление	с 2002 года запрещены усилители рулевого управления (чтобы исключить использование компьютерного контроля за работой рулевого управления).
Дифференциал	разрешаются любые системы управления работой дифференциала, исключая те, которые отслеживают перераспределение крутящего момента двигателя между колесами в поворотах (т. е. запрещается управляющий дифференциал).



Безумные скорости обретут "интеллект"

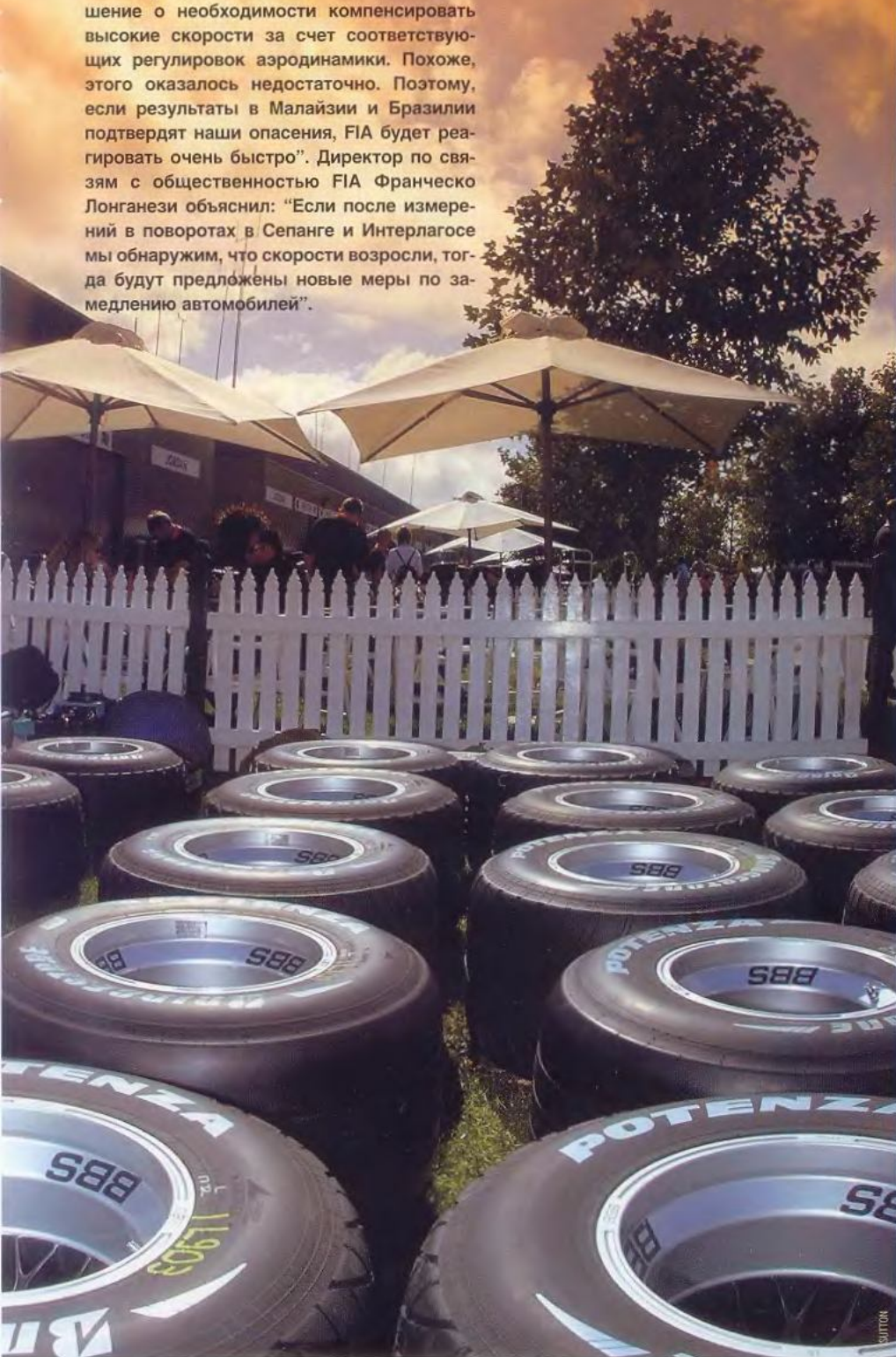
В 2002–2003 годах Формулу-1 ждут еще более неожиданные, чем антипробуксовочная система и автоматическая коробка передач, нововведения. Их цель – еще больше повысить безопасность гонок. В 2002 году на автомобилях появятся системы, предупреждающие гонщика о введении ограничения скорости на определенном участке трассы. В принципе, это позволит упразднить систему судейских постов с тем, чтобы исключить трагические случайности, такие как гибель людей в Монце и Мельбурне. Рядом с трассой больше не будет судей, старающихся с риском для жизни размахивать сигнальными флагами чуть ли не перед лицами гонщиков. Эту работу возьмет на себя электроника. Но самое главное – не сами гонщики будут решать, на сколько им притормозить. В помощь им установят электронные ограничители скорости. Гонщики, которые превысят максимально допустимую скорость на определенном участке, будут наказаны штрафной стоянкой. А в 2003 году на машинах появятся "думающие" ограничители скорости для всей трассы, включать которые будет в случае необходимости директор гонки. Причем профиль ограничения скорости будет разниться в зависимости от схемы трассы и степени опасности ситуации. Таким образом, отпадет необходимость в автомобиле безопасности.

Появятся радарные системы, предупреждающие гонщика об опасном сближении с впереди идущей машиной в условиях плохой видимости. Это поможет избежать происшествий вроде того, что случилось в Спа в 1998 году с Шумахером и Култхардом. В 2002 году будет в очередной раз увеличен размер зеркал заднего вида: со 120x50 мм до 150x50 мм, и появится система отмены старта гонщиком.

Отметим также, что в основе интеллектуальной, как называется ее FIA, системы ограничения скорости лежит оборудование, используемое в цифровом телевидении Экклстоуна для контроля над положением автомобилей. Это сеть оптоволоконных кабелей и датчиков вдоль трассы, а также единый центр обработки информации. Таким образом, директора гонки, имеющего возможность управлять скоростью автомобилей дистанционно, скоро вполне можно будет называть режиссером.

FIA борется со скоростью и заботится о безопасности

Озабоченность Международной автомобильной федерации растущими вследствие борьбы между производителями шин скоростями еще больше возросла после гибели маршала во время Гран При Австралии. В интервью *Gazetta dello Sport* Макс Мосли, президент FIA, высказал свои соображения по этому поводу: "Мы знали, что соперничество между двумя производителями шин приведет к увеличению скорости. Поэтому техническая комиссия приняла решение о необходимости компенсировать высокие скорости за счет соответствующих регулировок аэродинамики. Похоже, этого оказалось недостаточно. Поэтому, если результаты в Малайзии и Бразилии подтвердят наши опасения, FIA будет реагировать очень быстро". Директор по связям с общественностью FIA Франческо Лонганези объяснил: "Если после измерений в поворотах в Сепанге и Интерлагосе мы обнаружим, что скорости возросли, тогда будут предложены новые меры по замедлению автомобилей".



Трагедия в NASCAR

Сезон в автоспорте только набирает ход, а список трагических инцидентов на автогонках пополнился новыми именами. Смерть легенды NASCAR Дэйла Эрнхардта на знаменитой гонке Daytona 500 потрясла всю Америку. Проводивший свою 676-ю гонку Устрашител (такое прозвище семикратный чемпион серии получил за агрессивный стиль вождения автомобиля) боролся за третье место позади будущего победителя Уолтрипа и своего собственного сына Дэйла Эрнхардта-младшего, когда при входе в последний поворот перед финишной прямой на скорости 290 км/ч его машину занесло и, зацепив Dodge Стирлинга Марлина, она столкнулась с Pontiac идущего сзади Кена Шредера, после чего обе машины врезались в бетонную стену, ограждающую овал. Ремни безопасности лопнули, а шлем старого типа (Дэйл был последним гонщиком, выступавшим в шлеме без забрала) не спас Дэйла от удара. По заключению врачей, которые уже через пару минут извлекли тело гонщика из машины, смерть наступила мгновенно. С Daytona 500 у Дэйла всегда были непростые отношения. Из 76 своих побед, одержанных за карьеру, на Дайтону приходится лишь одна – два года назад он финишировал здесь первым. В 1997 году на этой же трассе Эрнхардт также побывал в аварии, перевернулась машина, но тогда обошлось без серьезных травм. Великий спортсмен даже после смерти сумел установить еще один рекорд – за 12-е место в гонке (Эрнхард не финишировал, но был классифицирован) он получил 194 111 долларов, благодаря чему сумма призовых, полученных гонщиком за карьеру в NASCAR, достигла 41 млн долларов – наивысшее достижение серии. Известность Эрнхардта была столь широка, что даже президент Соединенных Штатов Джордж Буш выразил соболезнование его вдове Терезе.



Австралийская гонка Minardi

Для Minardi австралийская гонка началась задолго до того, как погасли огни стартового светофора в Альберт-парке. Причем гонка отчаянная. Ведь речь шла о выживании команды. Целую зиму итальянская "конюшня" пребывала в спячке: ни спонсоров, ни двигателей, ни гощиков, ни иных перспектив, кроме все приближающегося финансового краха. И только с появлением Пола Стоддарта жизнь на заводе в Фаэнце закипела.

Шеф авиакомпаний European Aviation, купивший "конюшню" у бывших владельцев Габриэле Руми и Джанкарло Минарди, лично следил за подготовкой к первому Гран При. За месяц пребывания у руля команды Стоддарту удалось найти поставщика двигателей, гощиков, восстановить связи с партнерами, доукомплектовать разбежавшийся было штат команды. И они успели. 22 февраля, буквально за день до отправки в Австралию, на трассе Вайрано под Миланом черный автомобиль без рекламных наклеек преодолел первые 30 кругов.

"Это была настоящая запарка, — признается Пол. — Я особо хочу отметить усилия технического отдела. Они проделали невероятную работу и успели перепроектировать шасси под двигатель European".

Неопределенность с двигателем попортила крови и техническому директору Густаву Брюннеру. "Мы проектировали автомобиль 2001 года 4 раза: дважды под Supertec и дважды под Ford", — признался конструктор.

Под маркой European V10 скрывается все тот же маломощный (по меркам Формулы-1), тяже-

лый, да и не слишком надежный Ford Zetec-R V10 трехлетней давности. Рассчитывать с ним на многое не приходится. Даже с учетом неплохого шасси, одной из главных изюминок которого, как и год назад, стала коробка передач с литым титановым корпусом. Такой нет в Ф-1 сегодня ни у кого.

Увы, времени хватило далеко не на все. В Австралию команда прибыла без запасного автомобиля (второе шасси едва успели закончить к моменту погрузки в самолет), имея за спиной чуть более 50 км тестов и почти без спонсоров. Кроме нескольких мелких компаний, вроде местной винокуренной компании The Fauth Estate, пока команде похвастать нечем.

В отличие от Arrows и Prost, ограничившихся простым фотогра-

фированием на пит-лейн, утром в среду 28 февраля Стоддарт провел презентацию даже не без некоторой помпезности: на ступенях здания парламента в Мельбурне. Присутствовать на этом событии со своим долгом премьер-министр штата Виктория Стив Брэкс и организатор Гран При Австралии Рон Уокер. Тем не менее новый шеф команды был скромнее: "Если хотя бы одна из наших машин финиширует в воскресенье, это будет подобно победе в чемпионате", — признался Стоддарт.

И произошло чудо! Молодой Алонсо в Австралии приехал на финиш 12-м, опередив Benetton! Конечно, до победы в чемпионате еще далеко. Но свою первую гонку "конюшня" Пола Стоддарта выиграла. Это несомненно.

Тарсо Маркеш в Minardi

Последняя вакансия гощика команды Формулы-1 была заполнена после подписания контракта сроком на один год между 25-летним бразильцем Тарсо Маркешом и European Minardi. В паре с Фернандо Алонсо в этом сезоне он будет защищать цвета команды, купленной в феврале Полом Стоддарт.



Маркеш не новичок ни в Ф-1, ни в самой Minardi, за которую он провел 11 гонок (лучший результат — 10-е место в Сильверстоуне в 1997 году), плюс в одной (Австрия-97) не был допущен на старт, так как во время квалификации вес его машины оказался на 3 кг меньше допустимого. Его дебют состоялся в 1996 году, когда он заменил в Бразилии и Аргентине Джанкарло Физикеллу. В 1997 году Маркеш вновь вышел на замену во второй половине сезона, заняв место Трулли, перешедшего в команду Prost. В 1999-м бразилец попробовал свои силы в чемпионате серии CART. Проведя за океаном полтора года, особой славы не снискал. "Я доволен, что возвратился в Формулу-1, особенно — в Minardi, — заявил Маркеш. — Я знаю здесь многих людей по выступлению за команду в 1996-м и 1997-м, так что это немного похоже на возвращение домой".

Ferrari подражает... Minardi

На F2001 в середине сезона планируют установить коробки передач с титановым корпусом, подобные тем, что сейчас используются другой итальянской "конюшней" — Minardi. Над созданием такой конструкции сейчас работает одна французская компания, название которой держится в тайне.



Просто и без затей

В отличие от Minardi, которая тянула с презентацией нового автомобиля до последнего момента, потому что ей нечего было представлять, Prost AP04 появился на зимних тестах одним из первых, 15 января. Однако запутанная ситуация со спонсорами заставила Алена Проста отложить торжественный момент официального представления до Австралии, где эта церемония и состоялась в последний день зимы, просто и без затей, прямо на пит-лейн перед гаражами команды. Уход Yahoo и Gauloises оставил на обтекателях французских машин слишком много свободного места. Надо полагать, Ален до самого последнего момента рассчитывал, что приглашение в качестве тест-пилота Педро де ла Росы привлечет к его команде внимание испанской нефтяной компании Repsol. Но Педро в последний момент предпочел Jaguar. В итоге место титульного спонсора так и осталось вакантным. Южноамериканская телекомпания PSN, пришедшая вместе с аргентинцем Маццакане, итальянская продуктовая компания Parmalat, первый результат сотрудни-

чества с семьей Педро Диница, Acer, под чьей маркой будет скрываться двигатель Ferrari, вкупе с несколькими более мелкими спонсорами, многие из которых новички в Ф-1, вряд ли компенсировали прошлогодние потери.

"По-человечески, сезон 2000 года был, наверное, самым трудным в моей карьере, — признается Прост. — Я даже несколько растерялся от обрушившейся на меня критики, но теперь снова полон надежд".

Учитывая характеристики чемпионского двигателя, перед создателями AP04 была поставлена одна задача: вывести автомобиль на трассу как можно раньше и испытать его как можно тщательнее.

"Прежде всего мы позаботились о надежности", — утверждает Прост. Впрочем, пару раз AP04 зимой продемонстрировал и свою прыть. В частности, когда Алези установил рекорд круга в Барселоне. Правда, в квалификационной настройке.

Много разговоров было о коробке передач и трансмиссии Prost. По слухам, все это, даже заднюю подвеску и

заднее антикрыло французы получили из Ferrari вместе с контрактом на поставку двигателей. Это несколько противоречит пункту правил, согласно которому шасси должно проектироваться исключительно силами команды. Впрочем, официальные органы технического надзора никакого греха в этом не усмотрели. Достаточно вспомнить, что несколько лет назад Ligier, правопреемницей которой стала Prost, выступала на автомобиле, который был, по существу, перекрашенным Benetton (обе эти команды в то время принадлежали Флавио Бриаторе). Но и тогда официальные лица сохраняли нейтралитет. В результате Оливье Панис сенсационно выиграл Гран При Монако. Впрочем, ожидать, что Гастон Маццакане добудет для команды Большой Приз маленького княжества, пока не приходится.

"До лидеров нам далеко. Мы выступаем в разных весовых категориях, — вздыхает Прост. — Но я рассчитываю, что мы сможем бороться с BAR и Benetton и регулярно финишировать в зачетной шестерке".



Prost теперь еще и Acer

Команда Post Grand Prix подписала соглашение о партнерстве с известной тайваньской информационно-технологической фирмой Acer. Теперь двигатели Ferrari, установленные на машинах AP04, будут именоваться Acer, а официальное название французской команды будет Prost Acer. В филиалах Acer работают 35 000 человек во всем мире, а сама компания — один из ведущих изготовителей PC и аппаратных средств для Интернета.

НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ

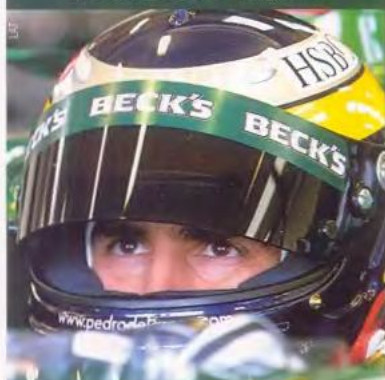
ОБГОН В СТИЛЕ WEST MCLAREN MERCEDES

Первая гонка сезона-2001, Гран При Австралии, выдалась богатой на события: напряженная борьба на старте, множество столкновений, аварий, вылетов. Но особой автогоночной красотой отличался эпизод, в котором West McLaren Mercedes Дэвида Култхарда обошел Ferrari Рубенса Баррикелло. Неудачная квалификация и заминка на старте отбросили Дэвида далеко от лидеров, на 7-е место, однако, обогнав одного за другим нескольких соперников, гонщик West McLaren Mercedes устремился в погоню за алым автомобилем. Медленно, но неуклонно сокращал шотландец отставание. Серебристо-черный автомобиль в зеркалах Ferrari становился все больше, и наконец на 33-м круге последовала развязка. Баррикелло замешкался, обходя выезджавший из боксов Minardi, и Култхард устремился в атаку. Дэвид обошел соперника по внешнему радиусу поворота, а в следующем вираже, оказавшись на внутренней траектории, решительно оттеснил соперника. Это был очень красивый, чистый и точно рассчитанный маневр, выполненный в присутствии гонщику West McLaren Mercedes стиле.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ

Де ла Роса в Jaguar



После своего странного расставания с Arrows Педро де ла Роса остался без работы совсем недолго. Симпатизирующий испанцу четырехкратный чемпион мира Ален Прост предложил ему контракт третьего пилота в своей команде и, хотя сам де ла Роса отрицает факт подписания формального соглашения, он успел провести за рулем Prost AP04 несколько тестов, что, по мнению французов, равносильно взятию на себя обязательств. Через несколько дней слухи отправили Педро в Jaguar на место строптивного Эдди Ирвайна, навлекшего на себя гнев руководства очередной порцией откровений о положении дел внутри команды. Слухи подтвердились лишь отчасти: де ла Роса и в самом деле оказался в стане «зеленых», но занял место тест-пилота. Такое решение испанского гонщика стало сюрпризом как для хозяина французской «конюшни», так и для другого тест-пилота Jaguar южноафриканца Томаса Шектера. Ален Прост уже отказался от услуг консультанта команды по маркетингу и одновременно менеджера де ла Росы Джулиана Джекоби, с легкой руки которого Педро оказался в Милтон-Кейнсе, и официально объявил о том, что намерен судиться с испанцем и его агентами.

Педро зарекомендовал себя талантливым пилотом, но, надо полагать, не только его мастерство заставляет Проста сражаться за испанца. Не меньший интерес представляет судьба спонсорских денег нефтяной компании Repsol, которая поддерживает гонщика с Пиренейского полуострова. О планах испанских нефтяников пока ничего не сообщается, но в Jaguar они появятся вряд ли. Официальным поставщиком горючесмазочных материалов для команды является компания Техасо.

VERSTAPPEN



ARROWS



Последняя презентация сезона

Единственной соперницей Prost в номинации «За самую скромную презентацию машины 2001 года» стала Arrows. 1 марта, за день до начала тренировочных заездов Гран При Австралии, на автодроме в Альберт-парке состоялся «выход в свет» Arrows A22. Сюрпризов было немного. Пожалуй, единственное, что могло удивить собравшихся журналистов, так это логотипы спонсоров Eurobet и Chello, которые еще в феврале твердо заявили, что собираются покинуть мир Больших Призов. Возможно, хозяину Arrows Тому Уокиншоу удалось найти подход к этим компаниям, а может, он посчитал, что лучше оставить бесплатную рекламу в надежде на дальнейшее сотрудничество, чем не иметь ни рекламы, ни надежд. Главное, что удалось сохранить генерального спонсора — телекоммуникационную компанию Orange, в цвета которой и выкрашены Arrows. Еще один спонсор у команды появился с приходом Энрике Бернольди. Им стал производитель пива и безалкогольных напитков Red Bull, который поддерживает молодого бразильского гонщика. «Красный бык» в мире Формулы-1 известен своими связями с командой Петера Заубера. Более того, хозяин этой компании Дитрих Матешитц является совладельцем швейцарской команды. Однако отношения между партнерами испортились после того, как Петер решил вместо бразильского любимца Матешитца взять в команду никому не известного Райкконена. Заубер уже заявил о разрыве с Red Bull в конце 2001 года, и появление логотипа этой

компании на обтекателях Arrows — весьма крупный успех для Уокиншоу.

Что касается нового автомобиля, то сведения о нем были весьма скупы. Майк Кутлан, технический директор Arrows, взял за основу прошлогоднее шасси. «Мы удовлетворены результатами, показанными в прошлом году. Машина этого сезона будет дальнейшим развитием A21», — заявил Кутлан. Из видимых глазу изменений можно отметить удлиненные боковые понтоны и увеличенные размеры кокпита (согласно новым требованиям FIA касательно прочности).

Двигатель Asiatech 001, установленный на A22, это фактически прошлогодний Peugeot A20. Мощный, но тяжелый и ненадежный Peugeot оставил далеко не лучшие воспоминания у Алена Проста. Свернув программу участия в Формуле-1, французы продали завод, где изготавливали моторы для Prost. Покупателем стала японская компания AMT. Энрике Скалаброни, технический руководитель проекта AMT Asiatech, заявил, что им удалось добиться решения первоочередной задачи — сделать двигатель более надежным. Совершенно новый агрегат будет создан только к следующему чемпионату.

Более никаких подробностей сообщено не было. Мир Ф-1 становится все более закрытым. Презентации команд давно превратились в мероприятие, где информацию скорее скрывают, чем предоставляют. Но Том Уокиншоу, по крайней мере, не собирал для этого людей специально.

Уокиншоу призовут к ответу

По утверждению английской прессы, Том Уокиншоу может предстать перед судом как ответчик по иску двух бывших служащих принадлежащей ему команды Arrows. Бывший неполный директор Кейт Шеферд и фининспектор Arrows Кристофер Хикс обвинили своего экс-шефа в незаконном отстранении от управления командой и утаивании документов, связанных с перераспределением целевых средств, полученных Уокиншоу на содержание команды Ф-1, в другие сферы его бизнеса. Истцы требуют возмещения убытков, связанных с увольнением. Уокиншоу пока хранит молчание.



Arrows: аэродинамика на первом месте

После перехода в Jordan ведущего специалиста по аэродинамике Эгбала Хамиди в Arrows под угрозой срыва оказалась вся предсезонная подготовка команды. В срочном порядке в команду был приглашен известный итальянский специалист Никола Петруччи. Не последнюю роль в этом решении сыграл тот факт, что Петруччи в начале 90-х годов работал под руководством Джона Барнарда в Ferrari вместе с нынешним техническим директором Arrows Майком Кутланом.

На этот сезон Том Уокиншоу поставил высокую цель – попасть в чемпионате конструкторов в лидирующую пятерку. Сделать эту задачу реальной должны помочь переговоры, которые ведет команда из Лифрида с Британским министерством обороны, о покупке аэродинамической трубы. Речь идет об установке в Бедфорде, которая принадлежит Агентству оборонных исследований и оценок (DERA). Построенный в 50-е годы в период "холодной" войны комплекс до сих пор считается одним из лучших в Европе. "Это слишком хорошо, чтобы быть правдой", – так отреагировал Кутлан на вопросы журналистов о предстоящей сделке.

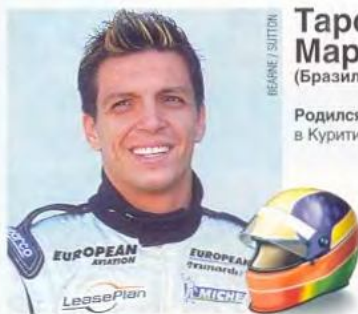


"Стрелы" теряют перья

Вслед за объявлением о прекращении спонсорской поддержки Arrows со стороны компании Chello мир "больших призов" решил оставить и другой спонсор команды – английская букмекерская фирма Eurobet. Финансовые потери компании, занимающейся приемом ставок в Интернет, по сообщениям некоторых источников, достигли в прошлом году 50 миллионов фунтов стерлингов. (Видимо, чемпионат Ф-1 был слишком предсказуем в 2000 году). Но глава компании Саймон Клар отрицает, что именно денежные проблемы стали основной причиной расторжения контракта с командой Тома Уокиншоу. "По условиям мы имели право прекратить спонсорскую поддержку после первого года, – пояснил Клар. – И в октябре прошлого года мы направили команде письмо, в котором сообщили, что отказываемся от продолжения сотрудничества. Это фантастически дорогой спорт. Мы достигли своей цели и решили спуститься с небес на землю". Потеря рассчитанной на три года поддержки компаний Chello и Eurobet оценивается в 32 миллиона фунтов. Интересно, что на презентации автомобиля Arrows 2001 года в Мельбурне на обтекателях логотипы обеих компаний присутствовали.

Изменения в заявочном списке

Только за полторы недели до старта 52-го чемпионата мира мы наконец узнали имена всех его участников. Последнее вакантное место в копилке Minardi, на которое специалисты долгое время прочили бывшего гонщика Ф-1 итальянца Джанни Морбиделли, досталось в итоге бразильскому пилоту Тарсо Маркешу. Причем в последний момент Minardi поменяла свою предварительную заявку и отдала Тарсо номинальный статус первого пилота: бразилец будет выступать на автомобиле под № 20, в то время как испанец Фернандо Алонсо заявлен под № 21. Поменялись номерами и гонщики BAR: Оливье Панис сел за руль автомобиля под № 9, а экс-чемпион мира Жак Вильнев – № 10. Перестановки произошли и в стане тест-пилотов. Minardi назвала имя своего второго испытателя: им стал 22-летний голландец Кристиан Альберс, в прошлом году выступавший в юниорской команде Arrows Ф-3000, которую возглавлял Пол Стoddарт. А вот Prost лишился единственного: Педро де ла Роса незадолго до старта чемпионата покинул французскую команду ради места тест-пилота в Jaguar. Вынужденный начинать чемпионат без титульного спонсора (это место в заявочном списке так и осталось пустым), Prost лишь за неделю до первых тренировок в Мельбурне наконец опеределился с названием своего мотора. Купленный в Маранелло прошлогодний Ferrari 049 отныне будет называться в Гийанкуре по имени партнера команды – одного из мировых лидеров в области компьютерных и информационных технологий международной корпорации Acer. Сама же команда заявлена в чемпионате под именем Prost Acer.



Тарсо Маркеш
(Бразилия)

Родился: 30.06.75
в Куритибе, Бразилия

Рост: 176 см
Вес: 74 кг
Место жительства: Фазенда, Италия
Семейное положение: холост
Первый старт: 1987 г. – картинг

Карьера:
1987–1991 гг. картинг: 30 побед в гонках региональных чемпионатов Бразилии
1992 г. Ф-1: 4 победы и 4 ПП в гонках бразильского чемпионата
1993 г. бразильская и южноафриканская Ф-3
1994–1995 гг. МЧ Ф-3000: 1 победа, 2 ПП, 3 БК, л.р. в МЧ – 6-е место в 1995 г.
1996–1997 гг. ЧМ Ф-1
1999–2000 гг. CART: 25-е место в 2000 г.

Первый старт в Ф-1: ГП Бразилии '96
Выступал за команды: Minardi в 1996–1997 гг.
Гонок в Ф-1: 11
Победы: –
ПП: –
БК: –
Очки: –
Лучший результат в ЧМ: –
www.tarsomarques.com

Данные представлены по состоянию на 01.01.01

НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ



WEST MCLAREN MERCEDES: ПРОГРАММА "АДРЕНАЛИН"

В 1998 году команда McLaren и ее титульный спонсор табачная корпорация Reemtsma организовали уникальную акцию, призванную подарить ощущение скорости автомобиля Формулы-1 поклонникам автоспорта. Специально для этой программы, получившей название "Адреналин", в 1998 году на заводе McLaren в Уокинге под руководством одного из лучших конструкторов в истории Формулы-1 Гордона Марри был построен невиданный доселе двухместный автомобиль Формулы-1 McLaren MP4-98T. И теперь на некоторых Гран При чемпионата мира "серебряная стрела" McLaren, раскрашенная, как и боевые гоночные машины команды, в цвета сигарет West, дает нескольким счастливым обладателям возможность насладиться скоростью Формулы-1 и ощутить прилив адреналина.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ



Шлем — вещь дорогая

Михаэль Шумахер, обновив в аварии в пятничных тренировочных заездах перед Гран При Австралии шлем немецкой фирмы Schubert, в субботу принял решение подчиниться постановлению апелляционного суда Бельгии и вновь выступать в шлеме компании Bell. В ином случае ему пришлось бы платить неустойку в размере 115 тысяч долларов за каждый день, когда он появляется на тестах, тренировках и в гонках в немецком шлеме. Адвокат Шумахера Жозель Прозман на слушаниях суда заявила, что Михаэль не желает использовать шлемы Bell из-за недостаточной эффективности системы фильтрации воздуха. Но представители Bell показали заключение Бельгийского института органической химии о том, что уровень токсичных веществ в воздухе, прошедшем через фильтры в шлеме Bell, ниже уровня, установленного европейскими стандартами. "Подчиняюсь, но с большой неохотой, — вздыхает Михаэль. — Мне очень нравится Schubert".

Bell тут же распространила пресс-релиз, в котором сообщила, что ее шлемы носят Хаккинен, Вильнев, Панис, Баттон, Маццакане, Бернольди и Жене. Причем Хаккинен подписал контракт с Bell, отказавшись от услуг компании Agat, почти в тот же день, когда гонщик Ferrari пытался от подобного контракта избавиться. Впрочем, Bell, возможно, еще не раз пожалует о своей победе. "Весь уик-энд у меня были проблемы из-за воздуха, дующего мне в глаза. Я затыкал отверстия, но после этого начинал задыхаться. Я открывал отверстия и опять напор воздуха был слишком силен", — заявил Михаэль после Гран При Австралии. Вряд ли такая реклама добавит Bell популярности.

Выходящий под эгидой нашего журнала уникальный международный Интернет-журнал Atlas F1 (www.atlasf1.ru) продолжает радовать любителей Формулы-1 интереснейшими материалами. "Когда я увидел, что произошло, то думал лишь о Жаке. Это напомнило мне 1982 год, когда его отец Жиль погиб, врезавшись в машину Йохена Массы", — признается Крейг Поллок в интервью для Atlas F1. "В аэропорту Мельбурна пассажиры могли видеть из иллюмина-

Atlas F1: новости из Австралии

торов огромный рекламный плакат. А на плакате том было написано: "Формула-1 — это Жизнь". К сожалению, не для всех", — такими словами заканчивает корреспондент Atlas F1 свои размышления о Гран При Австралии. Краткая история команды Sauber, одного из триумфаторов первой гонки сезона. Ежедневно обновляемый раздел слухов и новостей, бесценный архив за два года существования Интернет-журнала и другие материалы в выпуске от 12 марта.

У Ф-1 новый хозяин?

Немецкий миллиардер Лео Кирх, основатель медиаимперии Kirch, может стать новым владельцем коммерческих прав Формулы-1. Продюсерская компания EM.TV согласилась уступить Кирху право на покупку дополнительно 25% акций холдинга Экклстона SLEC. Половина акций этого холдинга уже принадлежит EM.TV, которая, испытывая значительные финансовые трудности, фактически уже перешла под контроль Kirch. Таким образом, Лео Кирх, в случае одобрения этой сделки со стороны Генеральной Ассамблеи FIA, может получить контрольный пакет акций холдинга, владеющего коммерческими правами на Ф-1. И это может иметь далекоидущие последствия.

Опасения всех заинтересованных сторон — автомобильной федерации, автопро-

изводителей, команд-участниц чемпионата Ф-1 — вызывает политика группы Kirch, направленная на получение прибыли прежде всего от сети платных телеканалов. И приобретение SLEC может стать первым шагом на пути к переходу трансляций Гран При полностью на коммерческое телевидение. Нечто подобное уже произошло с правами на показ матчей ЧМ по футболу 2002 и 2006 года, которые немецкий телемагнат приобрел за 2,2 миллиарда долларов.

Все это не может не беспокоить как рядовых болельщиков, так и крупные автомобильные компании, представители которых считают, что значительная часть телезрителей не захотят смотреть Ф-1 по платным цифровым каналам, подобным Premier World. Пока что представители компаний EM.TV и Kirch Group заверяют, что они не собираются вводить обязательную плату за просмотр Гран При. Дитер Хаан, директор по маркетингу Kirch, заявил: "Каждая трансляция Гран При, подобно магниту, притягивает к себе миллионы зрителей. Нас сочли бы сумасшедшими, если бы мы решили вмешаться в эту сферу". Возможно, это лишь обещания, призванные успокоить FIA, которой предстоит определить дальнейшую судьбу Формулы-1.

С Новым годом!

Долгих четыре месяца поклонники Формулы-1 во всем мире, обновляя свой фанатский гардероб, ждали этого мартовского уик-энда. Разумеется, готовилась к открытию сезона и многотысячная армия российских болельщиков "королевских гонок". Печальный опыт трансляций Ф-1 по РТР, когда показ австралийской квалификации прекратили за несколько минут до ее окончания, побудил любителей Формулы-1 искать более надежный способ просмотра Гран При Австралии. Одну из таких возможностей предоставил клуб Rock Vegas Cafe, который уже к часу ночи был заполнен людьми в зеленых, красных, серебристых, желтых, голубых майках и кепках. Пиво лилось рекой! "Сокол" к каждой купленной кружке наливал вторую бесплатно. В честь праздника! Веселье было в самом разгаре, когда посетители узнали, что в клубе находятся представители редакции журнала "Формула". Чтобы поддержать утомленных бессонной ночью бойцов, мы вместе с друзьями из пивоваренной компании "Сокол" провели собственную гонку, используя подручные (в прямом смысле этого слова) снаряды. В Гран При на скоростное выпивание кружки пива победил, как, наверное, и следовало ожидать, болельщик команды Jordan, забравший Большой Приз (фирменную кепку журнала) прямо с головы нашего директора по связям с общественностью. В полпятого утра болельщики стали рассаживаться по местам для просмотра записи квалификации, до начала гонки оставалось всего 1,5 часа, а поклонники Формулы-1 все приходили и приходили. К моменту старта клуб был похож на трибуну в Альберт-парке. 6:00! Старт! Всеобщее ликование! На планете Ф-1 наступил Новый год!



Монастырь Петера Заубера

Руководство Sauber, чья пара пилотов Кими Райкконен и Ник Хайндфельд являются самыми молодыми и наименее опытными пилотами в нынешнем сезоне, приняли дополнительные "меры безопасности", запретив подругам гонщиков появляться на Гран При Австралии. Дамы не были допущены даже на тренировочные заезды, дабы молодые пилоты не отвлекались и смогли полностью сконцентрироваться на предстоящей гонке. Можно относиться к подобной практике как угодно, но оба гонщика финишировали в первой шестерке.



Первые 10 читателей,
подписавшихся
на журнал в апреле,
получат

ПОДАРОК



НОВАЯ СУПЕРСИСТЕМА
PROTECTOR 3D-DIAMOND
от Schick

А-БРИЛЛИАНТОВОЕ
ПОКРЫТИЕ ЛЕЗВИЯ
И УНИКАЛЬНАЯ
ЗАЩИТНАЯ
РЕШЕТКА
"ПРОТЕКТОР"

Schick®

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



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.

Кассир _____

Платательщик (подпись) _____

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.

Квитанция

Кассир _____

Платательщик (подпись) _____



Солнце, воздух и вода

Хорошую встречу подготовил Мельбурн дебютантам Ф-1. Кими Райкконену, например, предоставили возможность полетать на Pilatus PC9 пилотажной эскадрильи Королевских военно-воздушных сил. Возможно, взгляд, брошенный с высоты птичьего полета на Альберт-парк, помог финну лучше изучить новую для него трассу.

А вот знакомство с австралийским солнцем не пошло северянину на пользу. Загорая, Кими заснул, после чего, по собственному признанию, его "точно наждачкой обработали". В этом свете 6-е место гонщика Sauber выглядит едва ли не подвигом.

Что касается ветерана Эдди Ирвайна, то он попробовал свои силы в водной стихии. Вместе со своим напарником Лучано Бурти он участвовал в тренировке по спасению утопающих. "Утопленники" оказались вполне симпатичными, и гонщики проявили завидную прыть. Опытный Эдди оценил хватку своего более молодого коллеги, заявив, что "цепляет девушек" он даже лучше, чем водит автомобиль.



Давно известно, что японцы умеют добиваться желаемого результата. Моторостроители из компании Honda всерьез взялись за поставленную перед ними цель – обеспечить две команды Формулы-1 надежными двигателями, способными выигрывать гонки, а в недалекой перспективе – чемпионат. Для технической поддержки BAR и Jordan, пользующимися услугами Honda, на каждый Гран При сезона японский автогигант командует 40 инженеров и техников. Оборудование, которое необходимо для выполнения регламентных работ, весит около семи тонн, не беря в расчет сами дви-

Honda — путь к вершине



гатели. Чтобы перевозить такой внушительный технический арсенал, Honda зафрахтовала Boeing 747 для перелетов по шестинедельному маршруту Мельбурн–Куала-Лумпур–Сан-Паулу.

Не забывают японцы и о поклонниках автоспорта. Для них компания открыла новую электронную страницу в Интернет. Теперь на сайте www.honda-f1.com болельщики всегда найдут свежую информацию на шести языках о командах BAR и Jordan, выступающих в них гонщиках, новости о самой компании, экскурсии в богатую спортивную историю Honda.

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 Бельгии и Италии
- Отдых за рубежом и в Подмоскowie

Розыгрыш путевки на Гран При Венгрии проводится в клубе "Формула 1" на Преображенке во время прямых трансляций гонок

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

МАСТЕР ПИЛОТ

- СПОРТИВНАЯ КОМАНДА
- ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ

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



КУДА УВОДЯТ МЕЧТЫ

"В настоящей трагедии гибнет не герой — гибнет хор"
Иосиф Бродский



В последний момент он успел оглянуться и увидел свою черную смерть, летевшую в него со скоростью машины. Колесо угодило ему в грудь, оставив на белой форме черную полосу. Вот что рассказали очевидцы. Филипп Коуэнселл, 22 года: "Пролетела большая черная птица. Это походило на небывалый карьер с искрами и огнем. Я пригнулся и через долю секунды заметил этого парня, который лежал не подавая признаков жизни. Колесо валялось недалеко от него. Кто-то быстро схватил его и оттащил в сторону. А молодой парень неподалеку повис и вошел в ужас. Все было в шуме. Только пара человек осознавали, что есть пострадавшие".

Дэвид Савард, 20 лет: "Повсюду был дым, мчащаяся колесо, и все отпугнуло. Колесо ударило его прямо в грудь. Это было ужасно!" Тим Кэпитон, 29 лет: "Одно из колес ударило об опору и полетело в судью. Мы вцепились друг в друга. Автомобиль летел прямо на нас, затем грохнулся о заграждение и прокатился куда-то дальше".

В настоящей трагедии гибнет не герой, а зритель. Жак Вильямс знал, чем рискует, когда сел в автомобиль. И ради чего рискует. Уверен, что 50-летний Гран Бокеридж осознавал грозящую ему опасность, было бы же-

стоком пренебрежением. Сказать, что он погубил ради бесплатного завтрака, ибо сухой паек — единственная плата, которую несильно сотен добровольных помощников получают от организаторов Гран При, было бы саркастичной шуткой. Бокеридж был скорее зрителем, чем официальным лицом. Он любил автомобили, любил формулы-1 и отправился за сотни километров из родного Квинсленда, где оставил жену и троих детей, в Мельбурн, чтобы воочию увидеть первый Гран При века. Рабочий бетонного завода из маленького городка Винфилд был счастлив, когда получил разрешение присутствовать в Альберт-парке в качестве почитателя. Он мечтал об этом. Он не мог знать, куда заведет его эта мечта.

Величайшая несправедливость и, вместе с тем, благо этой жизни состоит в том, что порой она полностью зависит от случая. Счастливого или нет. То что произошло с Граном Бокериджем — это несправедливо. Прежде всего по отношению к нему самому и к его семье. Несправедливо и по отношению к этому замечательному городу, который сделал все, чтобы прибывшие сюда с разных концов света люди были счастливы, по отношению к одному из самых замечательных Гран При в календаре формулы-1.

Целую неделю Мельбурн радовал своих гостей безоблачным небом и ласковым, но не жгучим солнцем. Но в утро гонки небо заволокло тучами, а багровый закат накануне точно предвещал беду... Неприятный темп, в котором двигался белый фургон с красными крестами, сам по себе наводил на мрачные мысли. В одном из поворотов машина прижалась к обочине, уступив место каравану следовавших за автомобилем безопасности "формула". Вид "скорой", мимо которой торжественной процессией, словно отдавая последнюю дань погибшему, проследовала вереница машин, скорее всего, не добавил оптимизма гонщикам. Смерть не торопится, но в конце концов оказывается быстрее самого быстрого человека.

Рекорды падают

Пятница. Тренировка

Особую прелесть первому Гран При, помимо мягкого климата Австралии и праздничной атмосферы Мельбурна, придает то обстоятельство, что впервые после всех записанных анналов презентаций и галашей на кофейной гуще тестов командам предстоит выяснить, кто есть кто в наступающем сезоне. Особенно много разговоров было о предстоящей шинной войне. Противостояние Bridgestone и Michelin обещало рост скоростей. Но чтобы настало!

Всего пять кругов потребовалось Михаэлю Шумахеру, чтобы покорить рекорд установленный Жаком Вильямсом еще в 1997 году, во времена сликов и широких шасси. Однако лучшее время дня осталось за Рубеном Баррикелло, который опередил лидера Ferrari на 0,3 с. Впрочем объяснялось это опять же тем, что француз опробовал малые шипы, а по трек-дату не имел совсем более жесткий комплект. Если в прошлом году разница между мягкой и твердой резиной была довольно условной, то в сезоне 2001 года выбор типа шин может оказаться решающим. Во всяком случае, неосознанно будет болеть. Что и продемонстрировал своим вторым местом Jordan Фрэнк, обидца в последней по-

пытке и обоим гонщикам McLaren, и Михаэлю Шумахеру. Вполне возможно, действующему чемпиону удалось бы и на этот раз подтвердить свое первенство, но во время заключительной попытки под занавес тренировки неожиданно возникший на обочине жесткий фанг (в 6-м повороте остановился Хайнц-Фельд) заставил его слишком резко ударить по тормозам. Ferrari вынесло на обочину и подоросло на неровностях песчаной полосы безопасности. "Я перевернулся первый раз в жизни и, надеюсь, — в последний", — поделился с ф-1 своими впечатлениями от двойной "бонус" забегая вперед скажем, что механикам удалось отремонтировать машину к суб-

боте. Поработать пришлось и организаторам Гран При. По требованию Ferrari они выровняли полосу безопасности.

Рон Деннис отнюдь не был обеспокоен относительной неудачей своих гонщиков, заявив, что в отличие от многих соперников Михаэлем McLaren всю тренировку ездил с полными баками. Порадовала молодость Sauber. Жан Аллен обогнал Алена Проста своим девятым местом. Остальным похвастать было нечем. Вурти отправил Jaguar в стену. А Тарсо Маркес отличился тем, что не уложился в 107% от лучшего времени дня. Что, впрочем, можно было списать на старшего двигателя его Minardi.



Каждый год, прибывая в Австралию, гонщики начинают выяснять, кто есть кто в предстоящем сезоне



И для автомобиля Benetton, и для шип Michelin первый Гран При Австралии с самого начала складывался не слишком удачно

Скорости растут, прижимная сила уменьшается. Скорее всего, ледяных кровей аварий, подобных той, в какую попал в пятницу Шумахер, станет больше



Мороз по коже

Суббота. Тренировка

И вновь Шумахеру не удалось стать первым. На этот раз с верхней строчки протокола его в последней попытке сбросил Дэвид Култхард. Причем сделал шотландец это под желтыми флагами, которые вывесили в повороте 6 после того, как там "припарковался"... Михаэль. В Ferrari неожиданно возникли проблемы с надежностью. Шумахера остановила поломка подшипника колеса. А вот Рубенс Баррикелло испытал более серьезные проблемы — у него сгорел двигатель.

На облегченной машине (в субботу утром команды, как правило, работают на квалификации) с времени Williams образца 1997 года сбросили уже почти две секунды. Рекордное время продолжало падать, как температура на Северном полюсе. И, должно быть, мороз подирал по коже чиновников FIA. Полный крах затеи с новыми правилами, призванными замедлить автомобили. Рекорды имели и другое следствие. Компанию Маркешу, вновь не уложившемуся в 107%, составил Гастон Маццакане.



BMW в лице спортивного директора Бергера бросает вызов Ferrari. Пока для Жана Тодта это только шутка

Быстрая победа

Суббота. Квалификация

О том, насколько уверенно Михаэль Шумахер чувствовал себя в квалификации, говорит тот факт, что на свою последнюю попытку немец выехал... на запасном автомобиле. Просто так, чтобы проверить технику. Это в заключительной попытке квалификации! Успех Ferrari закрепил Баррикелло, заняв второе место на первой стартовой линии. Во второй попытке бразилец даже сбросил чемпиона мира с поула (с преимуществом в 0,001 с!). Но Михаэль тут же установил окончательное время дня. И какое время! Более чем на 3,5 с быстрее лучшего результата прошлогодней квалификации.

Чем еще удивил Михаэль, так это способом использования шин. Он делал длинные серии по пять кругов. Причем между двумя быстрыми следовал один медленный, для охлаждения резины. Попытки McLaren использовать ту же тактику не привели ни к чему. Хаккинен стал третьим, а Култхард только в последней попытке выбрался с 11-го места на шестое, пропустив Френтцена и Ральфа Шумахера. При попытках выжать из техники все на McLaren появились проблемы с управляемостью.

Не смогли поделить трассу два бывших чемпиона CART: Вильнев испортил себе быстрый круг, пытаясь обойти медленно движущийся Williams Монтой. Следствием столкновения стали небольшие повреждения обоих автомобилей.



Давно у Ferrari не было такого преимущества над соперниками в начале сезона

Неприятности продолжали преследовать Тарсо Маркеша. Рекорд Михаэля Шумахера в очередной раз выбросил бразилца из 107%, а едва он собрался с противоположного конца протокола ответить вызову лидеров, как подвела техника: Minardi вылетела с трассы. Учитывая, что команда



Четвертое место Френтцена в первой же квалификации говорит о том, что в этом сезоне Jordan еще не раз покажет зубы

успела изготовить для Гран При Австралии только два шасси, перспективы Тарсо занять место на старте гонки стали выглядеть совсем уж туманными.

Но тут на выручку соотечественнику пришел Лучано Бурти, на 10 минут остановивший заезды эффектной аварией. На быстром круге во второй серии поломка подвески в повороте Whiteford отправила его Jaguar-Cosworth в длинный дрейф вдоль отбойников. Красные флаги испортили попытки еще семи гонщикам, в том числе и

Авария Бурти в квалификации на 10 мин остановила заезды. Обратите внимание на окно в ограждении, через которое снимает фотограф. Через такую "бойницу" в гонке и проскочило колесо, убившее судью



"Я цеплял траву и в первой, и во второй, и в третьей попытке. Хорошо еще, что стал шестым", – вздыхал Култхард

обоим пилотам McLaren. А Ирвайн отшиб на своем Jaguar боковой дефлектор, наехав на один из обломков.

Учитывая испытанное гонщиком потрясение, руководство команды решило, что Лучано сегодня лучше в заездах больше не участвовать, и в итоге он оказался на предпоследнем месте. Что касается Тарсо Маркеша, то эта авария ему не слишком помогла. Он успел добраться до боксов, но и пересев в машину Алонсо, не смог ни опередить Бурти, ни, увы, войти в 107 %.



Похоже, в этом году не в Ferrari, а в McLaren будут думать над тем, как ликвидировать отставание в скорости от соперников

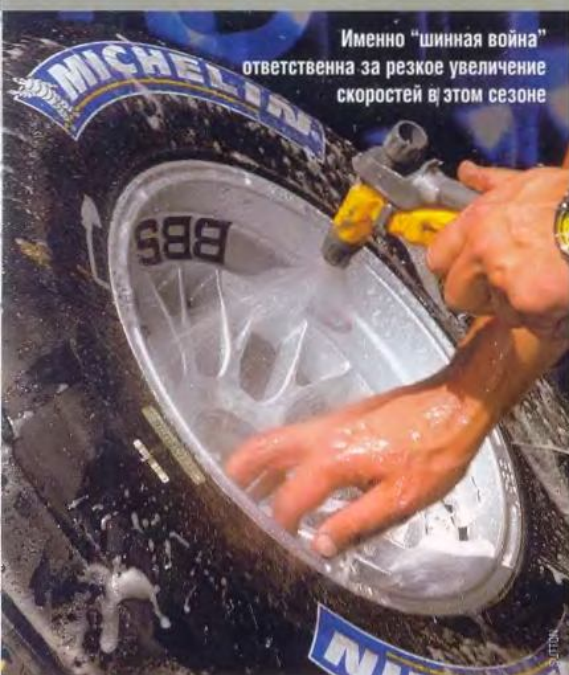
Хмурое утро

Воскресенье. Разминка

Это утро в Мельбурне, в отличие от предыдущих лазурных дней, выдалось хмурым. А Пол Стоддарт, новый шеф Minardi, сиял! Тарсо Маркеш допущен к гонке! В связи с "приемлемыми обстоятельствами", как было сказано в специальном решении судей. Что это за обстоятельства, так и осталось тайной.

"В конце концов он уложился в 107% по результатам всех, кроме Михаэля Шумахера", – объяснял Стоддарт. Похоже, Пол предлагает считать Шумахера сверхчеловеком и не учитывать его результаты. Но в соответствующем пункте правил ничего об этом не говорится.

Скорее всего, судей "разжалобил" маленький флажок Австралии на Minardi. Пол Стоддарт – уроженец Мельбурна, и руководство Гран При решило, что негоже лишать местную публику удовольствия наблюдать за двумя автомобилями "своей" команды. На разминке Тарсо оправдал доверие судей и в первый раз за уик-энд вошел в злополучные 107%. Может быть, потому что Михаэль Шумахер не стал воскресным утром демонстрировать феноменальные скоростные качества F2001, удовлетворившись шестым местом. Тренировку выиграли гонщики McLaren, показав свою решимость не сдаваться без боя. Однако и противостояние лидеров, и все перипетии собственно гонки оказались в тени эпизода, случившегося в самом ее начале.



Именно "шинная война" ответственна за резкое увеличение скоростей в этом сезоне



Итальянская Minardi в Мельбурне выступала под флагом Австралии

ШИШГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

Один из миллиарда

Воскресенье. Гонка

Это, скорее, напоминало авиакатастрофу, чем столкновение автомобилей. Авария Жака Вильневса и Ральфа Шумахера была из разряда тех, что считаются в гонках "формулы" самыми страшными. Со стороны все выглядело так, будто у автомобиля Ральфа внезапно заклинило трансмиссию, а у BAR Жака отказали тормоза. Но отказов не было.

"В этот поворот мы входим на скорости 300 км/ч, — рассказывает Култхард, — а поворачиваем на 60–70. Существует определенная тормозная дистанция, и если вы задержитесь с торможением на метр-два, то разница в скорости будет просто огромной".

На ранней стадии гонки, когда баки полны топливом, гонщики очень осторожно относятся к своим тормозам. На втором круге Ральф уже испытал сомнительное удовольствие, проехав по трассе в первом повороте. Он потерял три места и, учитывая состояние своих шин и сцепления на обочине, намерен не терять оставшимся отпущенным моментом торможения до последнего.

Вильневс, напротив, рвался в бой. Впереди неизвестно откуда вынырнувшего Шумахера постепенно усмирялся сигнал Judda, принципиального соперника в борьбе за расположение со стороны Honda. Прово за Жаком шел его товарищ по команде Панис, которого, как говорят, специально пригласили в команду подготовить лидера. На одном только четвертом круге Оливье отстал почти секунду. Ральф явно тормозил BAR, и Жак, тихо говоря, испытывал нетерпение.

"Едва затормозил, как почувствовал чудовищный удар сиди, — рассказывал Шумахер, выбившийся из себя из-за нестерпимых. — Жак не понял, что я собираюсь сделать, и врезался в меня. Его ошибка, но от этого не легче".

"Со мной все в порядке, — заявил Жак сразу после аварии (канадец отделался ушибами, и лишь когда прошел шок, обратился к врачам с жалобой на боли в спине, но ничего серьезного не обнаружилось). — Ральф ехал посреди трассы, и я не мог решить, обогнать ли его по внутренней или по внешней траектории. Я стал перемещаться на внешнюю сторону по-

вороту, и в этот момент он затормозил. Выбор у меня не было".

Словом, нетерпение одного и осторожность другого столкнулись. В буквальном смысле этого слова. BAR канца передним колесом наехал на заднее колесо Williams немца, взлетел и, заложив в воздухе вираж "на левое крыло", начал садиться прямо в толпу зрителей, в три ряда стоявших в двух метрах от ограды. Камера, установленная в кабине, показала, как гонщик, свесив руль-летящего вверх колесами автомобиля, пытался не то управлять машиной, не то судорожно цеплялся за эту связь, которая вполне могла оказаться его последней связью с жизнью. Потом изображение погасло.

Думно не ошибся, если скажу, что в этот момент все исполнилось его отца. Первое страшное предсказание судьбы Жиль Вильневс получил в 1977 году, когда на шестом круге Гран При Японии точно так же "наступил" на заднее колесо Tyrrell Ронни Петерсона. Его Ferrari выскочило с трассы. Жиль не пострадал, но побились суды и фотографии. А потом наступил тот день в Бельгии в 1982 году, когда Ferrari Вильневса наехал на автомобиль Масса. Жизнь выкинула из взлетевшей машины и отшвырнула на несколько десятков метров. Шансов выжить у него не было.

А еще вспоминалась самая страшная авария в истории автоспорта 1955 года в Ле-Мане, когда Mercedes-Benz гонимца, выступавшего под псевдонимом Пьер Лелек, наехал на автомобиль Хоторни, упал на трибуну и убил 80 человек. Смотреть гонки иногда опасней, чем участвовать в них.

Удар автомобиля Вильневса о защитное ограждение походил на карик. Напротив, его зрительно можно даже перевести в тропический экваториал. BAR влетел в решетчатый носок, осколки которого похлеще дождя зрителей. Но ограда сделала свое дело, отблудив несущийся в толпу снаряд. Машину развернуло и почесало кормой вперед. Спираторные тросы передних колес вырвало вместе с узлами крепления поперечин, левое заднее удержалось на трассах, а вот правое.

На протяжении защитного ограждения на равном расстоянии друг от друга были сделаны узкие и длинные отверстия для фотографов, но



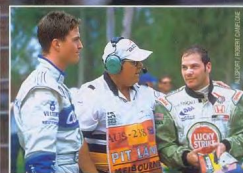
Автомобиль Жака Вильневса летел прямо на зрителей. Удар был страшный. Слава богу, строгие параболы на совесть, и конструкция временного ограждения выдержала



Осыпая зрителей градом осколков, машина стала разворачиваться кормой вперед. Именно в этот момент исчезло изображение с телекамеры, установленной в кабине Вильневса



Над головой гонщика видна "бойница", связь которую пролетело колесо, а справа можно разглядеть тень самого колеса. Оно уже там, за оградой...



Сразу после аварии гонщики выглядели слегка ошарашенными, но вполне здоровыми и не совсем осознавали, что произошло. Только через некоторое время Жак ощутил боль в спине



Даже на широкой стартовой прямой гонщикам лидирующей группы не хватало места



Пострадавшими в столкновении Френтцена и Баррикелло оказались оба: Немец откатился далеко назад, а бразилец...



...из-за разбалансировки автомобиля оказался не в состоянии поддерживать высокий темп и в конце концов пропустил Дэвида Култхарда

главное – для доступа пожарных и медперсонала на трассу. Именно в эту “бойницу” и влетело злополучное колесо. Удар об опору оторвал его от шасси. Бэверидж стоял в нескольких метрах от отверстия в двухметровой запретной зоне, прямо перед рядами зрителей. Он принял на себя почти всю силу удара. Колесо, пролетевшее эти метры почти параллельно земле, осталось лежать рядом с ним.

“Бойница” в высоту имела размер 60 см. Напомню, что диаметр заднего колеса 66 см. Слова Роба Уокера, организатора Гран При Австралии, об одном шансе из миллиарда не выглядят таким уж преувеличением. Это просто несчастный случай. Более того, Формуле просто повезло, потому как в иных местах подобные окна были облеплены фотографиями как мухами. Случай.

Нет нужды превращать несчастье в конец света. Жизнь продолжается. И легко можно представить себе болельщика, который воскликнет со смехом: “Жак? Убил только одного? Повезло!” Черный юмор. Несколько цинично, но, в принципе, нормальная реакция здорового человека на событие, повлиять на которое он никак не может. Жизнь не остановилась. Гонка тоже...

Старт Гран При – это фантастическое зрелище. 17 тысяч “лошадей” в нетерпении “бьют копытами” на стартовом поле. Бесконечно долго гаснут светофоры. И наконец, вся эта колоссальная мощь срывается с места и летит в горловину первого поворота.

Михаэль Шумахер ушел с поула – лучше не придумаешь. Ferrari продвинулась чуть ли не на полкорпуса, пока соперники отпускали сцепления. Не старт, а мечта! Хорош был и Мика, сохранивший свою позицию. А вот вторые



В McLaren так и не дождался автомобиля Хаккинена на дозаправку. В боксы финн пришел пешком



Гонщики Sauber стали героями Гран При Австралии

Совсем немного времени понадобилось Култхарду, чтобы обойти Трули. А давление со стороны Баррикелло вынудило Шумахера-младшего ошибиться на торможении. Именно эта оплошность и сбросила немца на три места назад под колеса рвущегося вперед Вильнева. Долгие дружные держался в “серебристо-красной лиге” Френтцен. Но и его на третьем круге беспардонно выкинул с трассы Баррикелло.

Позади лидеров разворачивались события не менее захватывающие. Хуан-Пабло Монтоя, впервые с 1998 года практиковавший старт с места, разогнался с намерением пронзить все стартовое поле, но совершенно неожиданно возник первый поворот и колумбиец покати́лся по траве, а вернувшись на асфальт и даже не успев “отряхнуться” как следует, спихнул Jaguar Ирвайна на последнее место. Стартовый порыв Гастона Маццакане привел к тому, что аргентинец стал первым. Выбывшим из гонки. На его Prost “провалилась” педаль тормоза. Немногим дольше продержались и два бразильца-дебютанта: австралийские приключения Энрике Бернольди закончились вылетом на втором круге, “пожилой” Ford на Minardi Маркеша хватил удар на третьем. А на пятом произошла авария, возвращаться к которой в третий раз уже не хочется...



Для Энрике Бернольди гонка оказалась короткой

номера подкачали. Красный автомобиль под номером 2 чуть замешкался и был моментально “съеден” накатывавшей лавиной. Култхард, напротив, полетел со старта стрелой и попытался, сместившись в середину трассы, проскочить сквозь второй ряд, но был “подхвачен под локти” Френтценом справа и Ральфом Шумахером слева. Получив пару пинков в бок от Jordan, шотландец умерил пыл и притормозил. В первый поворот лидирующая группа вошла в следующем порядке: М. Шумахер, Хаккинен, Френтцен, Р. Шумахер, Баррикелло, Трули, Култхард. Вскоре, впрочем, голова гонки приняла более привычный вид.

Обидная
дисквалификация
испортила
эффектное
возвращение
Оливье Паниса в
"большой цирк"



Старт Гран При, первые круги – фантастическое зрелище. Увы, на финише гонки Ф-1 очень редко удастся увидеть что-то хоть отдаленно похожее. После некоторых волнений, вызванных уходом пейс-кара, гонка успокоилась, вошла в ритм. Из ярких событий запомнились лишь вылет Хаккинена и обгон Култхардом Баррикелло.

На 26-м круге автомобиль Мики чуть дрогнул в повороте, сорвался с траектории и шмякнулся о стену. "Что-то сломалось, – комментировал происшествие Мика. – Я нажал на тормоз и потерял контроль над автомобилем". На шлеме финна осталась отметина от удара. Обследование выявило легкое сотрясение мозга.

Култхард, до финиша гонки получивший статус лидера команды, тут же подтвердил его делом. Стоило Баррикелло чуть запнаться при

объезде выезжавшего из боксов Minardi, как Дэвид по внешней траектории сравнялся с соперником, а оказавшись в следующем вираже внутри, отжал красный автомобиль на третье место. Шумахер был к тому времени далеко. Серия дозаправок никаких корректив не внесла. Так они и финишировали. Шумахер первым. Пятый раз подряд.



Впечатляющий прорыв Френтцена с задов гоночного каравана уперся в сопротивление Хайдфельда. Борьба двух немцев скрасила однообразие последних кругов, но закончилась ничем. Ник сумел защитить позицию. И выбирая героев Гран При, большинство голосовало бы именно за двух пилотов Sauber. Кими Райкконен на финише был седьмым, ни разу не ошибся и даже обогнал нескольких соперни-

ков. А последовавшие затем со стороны Заубера протест и 25 секунд штрафа, прибавленных к времени Паниса за обгон под желтыми флагами Хайдфельда, не только возвели последнего в ранг "лучшего среди остальных" в этой гонке, но и вывели дебютанта Райкконена на шестое место. Bravo, Петер Заубер!

Первая схватка Bridgestone и Michelin закончилась убедительной победой японцев. Лучшим из гонщиков на французских шинах стал Бурти, приведший за собой вереницу других отставших от лидера на круг гонщиков: Ферстаппена, Алез и Ирвайна. На два круга отстал Алонсо, триумф для Minardi не меньший, чем победа – для Ferrari. И настоящим кошмаром этот уик-энд стал для Benetton, чьи пилоты оказались на двух последних местах финишной классификации.

А потом была церемония награждения. Им сказали. Поэтому традиционного обливания шампанским не было. Но болельщики внизу ничего не знали и праздновали победу Ferrari со всем неистовством. Глядя на ликование "красных", поклонники других команд, да и не только они, но и все гонщики, руководители команд, вплоть до Minardi мечтали, что когда-нибудь, скоро, вот-вот, они, их автомобили, окажутся на месте, которое сегодня занял Михаэль Шумахер. Куда приведут их эти мечты?

Леонид Ситник





ГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

02-04/03/2001

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
москowsкому: +7 часов
Расположение:
центр Мельбурна

Адрес в Internet:
www.grandprix.com.au

На этом Гран При...

Михаэль Шумахер стал
единоличным
рекордсменом
Формулы-1 по числу
быстрейших кругов в
гонках: 42 БК.



1



Победитель 2000 г.

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

Рекорд круга в квалификации

1'26.892 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)

Рекорд круга в гонке

1'28.214 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)

© "ФОРМУЛА"

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно.
11.00-14.00

Температура воздуха: 19 °C
Температура полотна: 24 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вср.
1	Р. Баррикелло	1'28.965/40	—	214.588
2	Я. Трулли	1'29.267/36	0.302	213.862
3	М. Шумахер	1'29.284/28	0.319	213.821
4	Д. Култхард	1'29.324/38	0.359	213.725
5	М. Хаккинен	1'29.799/32	0.834	212.595
6	Р. Шумахер	1'30.277/41	1.312	211.469
7	Н. Хайдфельд	1'30.345/35	1.380	211.310
8	Х-Х. Френтцен	1'30.802/31	1.837	210.246
9	Ж. Алези	1'31.089/24	2.124	209.584
10	О. Панис	1'31.166/43	2.201	209.407
11	К. Райкконен	1'31.453/31	2.488	208.750
12	Ж. Вильнев	1'31.559/30	2.594	208.508
13	Э. Ирвайн	1'31.573/35	2.608	208.476
14	И. Ферстаппен	1'31.669/40	2.704	208.258
15	Х.-П. Монтойя	1'31.721/37	2.756	208.140
16	Дж. Физикелла	1'32.475/32	3.510	206.443
17	Ф. Алонсо	1'32.587/38	3.622	206.193
18	Л. Бурти	1'33.011/27	4.046	205.253
19	Г. Маццакане	1'33.153/31	4.188	204.940
20	Э. Бернольди	1'33.203/27	4.238	204.830
21	Дж. Баттон	1'33.403/26	4.438	204.392
22	Т. Маркеш	1'36.463/19	7.498	197.908

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00-11.00

Температура воздуха: 15-17 °C
Температура полотна: 14-20 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вср.
1	Д. Култхард	1'27.540/30	—	218.081
2	М. Шумахер	1'27.561/16	0.021	218.029
3	М. Хаккинен	1'27.775/25	0.235	217.497
4	Х-Х. Френтцен	1'27.940/20	0.400	217.089
5	Я. Трулли	1'28.193/25	0.653	216.466
6	Р. Шумахер	1'28.666/21	1.126	215.311
7	О. Панис	1'28.677/30	1.137	215.285
8	К. Райкконен	1'28.851/17	1.311	214.863
9	Э. Ирвайн	1'28.861/27	1.321	214.839
10	Н. Хайдфельд	1'28.895/25	1.355	214.757
11	Ж. Вильнев	1'28.962/27	1.422	214.595
12	Х.-П. Монтойя	1'29.184/23	1.644	214.061
13	Р. Баррикелло	1'29.945/6	2.405	212.250
14	Ж. Алези	1'29.981/24	2.441	212.165
15	Ф. Алонсо	1'30.360/28	2.820	211.275
16	Дж. Физикелла	1'30.549/27	3.009	210.834
17	Л. Бурти	1'30.578/17	3.038	210.766
18	Э. Бернольди	1'30.782/34	3.242	210.293
19	Дж. Баттон	1'30.893/12	3.353	210.036
20	И. Ферстаппен	1'31.590/10	4.050	208.438
21	Г. Маццакане	1'34.431/9	6.891	202.167
22	Т. Маркеш	1'34.491/17	6.951	202.038

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00-14.11

Температура воздуха: 22 °C
Температура полотна: 27 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	Вср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'26.892/10	—	—	219.707	13:45.37
2	Р. Баррикелло	1'27.263/11	0.371	0.427	218.773	14:08.21
3	М. Хаккинен	1'27.461/13	0.569	0.655	218.278	14:02.22
4	Х-Х. Френтцен	1'27.658/10	0.766	0.882	217.787	13:39.25
5	Р. Шумахер	1'27.719/13	0.827	0.952	217.636	14:10.11
6	Д. Култхард	1'28.010/13	1.118	1.287	216.916	14:03.59
7	Я. Трулли	1'28.377/11	1.485	1.709	216.015	14:04.59
8	Ж. Вильнев	1'28.435/11	1.543	1.776	215.874	14:01.29
9	О. Панис	1'28.518/12	1.626	1.871	215.671	13:37.24
10	Н. Хайдфельд	1'28.615/12	1.723	1.983	215.435	14:01.19
11	Х.-П. Монтойя	1'28.738/12	1.846	2.124	215.137	13:47.18
12	Э. Ирвайн	1'28.965/11	2.073	2.386	214.588	14:04.53
13	К. Райкконен	1'28.993/12	2.101	2.418	214.520	14:10.29
14	Ж. Алези	1'29.893/11	3.001	3.454	212.372	14:08.46
15	И. Ферстаппен	1'29.934/11	3.042	3.501	212.276	13:45.24
16	Дж. Баттон	1'30.035/12	3.143	3.617	212.038	14:09.55
17	Дж. Физикелла	1'30.209/10	3.317	3.817	211.629	13:39.46
18	Э. Бернольди	1'30.520/12	3.628	4.175	210.901	13:43.32
19	Ф. Алонсо	1'30.657/12	3.765	4.333	210.583	14:00.20
20	Г. Маццакане	1'30.798/12	3.906	4.495	210.256	14:08.55
21	Л. Бурти	1'30.978/7	4.086	4.702	209.840	13:34.07
22	107%	1'32.974	6.082	7.000		
22	Т. Маркеш	1'33.228/11	6.336	7.292	204.775	14:09.25

Примечание: +сек. — отставание в секундах; время дня — местное время, когда был установлен быстрейший круг.

Л. Бурти Ф. Алонсо Дж. Физикелла И. Ферстаппен К. Райкконен Х.-П. Монтойя О. Панис Я. Трулли Р. Шумахер М. Хаккинен М. Шумахер



Т. Маркеш Г. Маццакане Э. Бернольди Дж. Баттон Ж. Алези Э. Ирвайн Н. Хайдфельд Ж. Вильнев Д. Култхард Х-Х. Френтцен Р. Баррикелло

РАЗМИНКА

Облачно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 20 °C
Температура полотна: 19 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вср.
1	Д. Култхард	1'30.099/11	—	211.887
2	М. Хаккинен	1'30.152/12	0.053	211.762
3	И. Ферстаппен	1'30.396/14	0.297	211.191
4	Х.-П. Монтойя	1'30.559/11	0.460	210.811
5	О. Панис	1'30.584/13	0.485	210.752
6	М. Шумахер	1'30.839/7	0.740	210.161
7	Н. Хайдфельд	1'30.966/16	0.867	209.867
8	Э. Ирвайн	1'31.061/13	0.962	209.648
9	Р. Баррикелло	1'31.450/6	1.351	208.757
10	Х-Х. Френтцен	1'31.566/13	1.467	208.492
11	К. Райкконен	1'31.665/11	1.568	208.267
12	Я. Трулли	1'31.811/13	1.712	207.936
13	Э. Бернольди	1'32.106/12	2.007	207.270
14	Ж. Вильнев	1'32.108/14	2.009	207.265
15	Р. Шумахер	1'32.667/13	2.568	205.971
16	Ф. Алонсо	1'33.717/9	3.618	203.707
17	Г. Маццакане	1'33.747/11	3.648	203.642
18	Л. Бурти	1'33.772/14	3.673	203.587
19	Ж. Алези	1'34.421/9	4.322	202.188
20	Дж. Баттон	1'34.554/9	4.455	201.904
21	Дж. Физикелла	1'34.572/10	4.473	201.865
22	Т. Маркеш	1'35.514/9	5.415	199.874

ГОНКА

Облачно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 23 °C
Температура полотна: 27 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	Вср.
1	М. Шумахер	1:38'26.533	1'28.214/34	187.464
2	Д. Култхард	+1.717	1'28.838/40	187.410
3	Р. Баррикелло	+33.491	1'29.060/33	186.407
4	Н. Хайдфельд	+1'11.479	1'30.317/35	185.223
5	Х-Х. Френтцен	+1'12.807	1'30.266/35	185.182
6	К. Райкконен	+1'24.143	1'30.229/35	184.831
7	О. Панис	+1'27.050	1'30.199/36	185.515
8	Л. Бурти	+1 круг	1'30.903/31	182.813
9	Ж. Алези	+1 круг	1'31.030/31	182.368
10	И. Ферстаппен	+1 круг	1'31.999/56	182.388
11	Э. Ирвайн	+1 круг	1'31.267/29	181.457
12	Ф. Алонсо	+2 круга	1'32.043/56	180.219
13	Дж. Физикелла	+3 круга	1'32.407/23	177.049
14	Дж. Баттон	+6 круг./НФ	1'32.001/24	176.848
НК 6	Х.-П. Монтойя	НФ (40)	1'29.606/40	177.676
НК 12	Я. Трулли	НФ (38)	1'30.432/29	173.017
НК 3	М. Хаккинен	НФ (25)	1'29.612/25	163.734
НК 5	Р. Шумахер	НФ (4)	1'34.406/3	196.578
НК 10	Ж. Вильнев	НФ (4)	1'34.432/3	196.420
НК 20	Т. Маркеш	НФ (3)	1'38.249/2	181.837
НК 15	Э. Бернольди	НФ (2)	1'36.689/2	182.719
НК 23	Г. Маццакане	НФ (0)	—	—

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	10
2 Д. Култхард	6
3 Р. Баррикелло	4
4 Н. Хайдфельд	3
5 Х-Х. Френтцен	2
6 К. Райкконен	1
7 О. Панис	0
8 Л. Бурти	0
9 Ж. Алези	0
10 И. Ферстаппен	0
11 Э. Ирвайн	0
12 Ф. Алонсо	0
13 Дж. Физикелла	0
14 Дж. Баттон	0
15 Х.-П. Монтойя	0
16 Я. Трулли	0
17 М. Хаккинен	0
18 Р. Шумахер	0
19 Ж. Вильнев	0
20 Т. Маркеш	0
21 Э. Бернольди	0
22 Г. Маццакане	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	14
2 West McLaren Mercedes	6
3 Red Bull Sauber Petronas	3
4 Benson & Hedges Jordan Honda	2
5 Lucky Strike Reynard BAR Honda	0
6 Jaguar Racing	0
7 Prost Acer	0
8 Orange Arrows Asiatech	0
9 European Minardi F1	0
10 Mild Seven Benetton Renault Sport	0
11 BMW Williamsf1 Team	0

КРУГ ЗА КРУГОМ

Разогревочный круг

Эдди Ирвайн и Джонсон Баттон пересели в запасные автомобили. Механики Баттона продолжали работать с его автомобилем менее чем за 15 секунд до старта прогревочного круга, за что Баттон в дальнейшем будет оштрафован 10-секундной штрафной остановкой в боксах.

1-й круг

Михаэль Шумахер легко выиграл старт. Хаккинен сохранил второе место. Баррикелло пропустил Френтцена и Ральфа Шумахера. Отлично стартовали Култхард и Монтойя, но первый оказался зажат между Френтценом и Ральфом, а второй вылетел с трассы и срезал первый поворот по траве. На выходе из Sports Center развернуло Эдди Ирвайна, и он откатился на последнее место. Маццакане выбыл из гонки из-за отказа тормозной системы.



2-й круг

Ральф Шумахер ошибся на входе в Jones и потерял три позиции. Култхард обошел Трулли и вышел на пятое место. Бернольди в борьбе за 17-е место обошел Бурти.



3-й круг

Баррикелло атаковал Френтцена по внутренней траектории в "эске" Clark и, ударив Jordan левым передним колесом, вышел на третье место, в то время как Френтцен вылетел с трассы и откатился на 16-ю позицию. Запланировавший две дозаправки Ферстаппен на более легком Arrows прошел Хайндфельда и выбрался на девятое место. Бернольди врезался в отбойник и разбил Arrows. Тарпо Маркеш сошел из-за отказа аккумулятора.



5-й круг

Перед Sports Center на заднее левое колесо Williams Ральфа Шумахера наскочил передним колесом BAR Вильнева, взлетел в воздух и ударился о ограждения. Оторвавшееся колесо BAR смертельно ранило судью, 11 зрителей получили легкие ранения, гонщики отделались ушибами. Обе машины выбыли из гонки, и Оливье Панис поднялся на шестое место. На трассе появился автомобиль безопасности.



14-й круг

Ферстаппен заехал в боксы для первой дозаправки и вернулся в гонку на последнем месте.

16-й круг

Автомобиль безопасности покинул трассу. В борьбе за восьмое место Монтойя обошел Физикеллу. Алези проиграл три позиции, пропустив Райкконена, Френтцена и Бурти, и опустился на 14-е место. Ирвайн обошел Алонсо.

17-й круг

Кими Райкконен обошел Баттона и вышел на 10-е место.

18-й круг

Джонсон Баттон заехал в боксы отбывать 10-секундный штраф. Михаэль Шумахер перекрыл рекорд трассы в гонке, установленный в 1997 году Френтценом на Williams.

21-й круг

Михаэль Шумахер показал пятый быстрееший круг подряд и оторвался от Хаккинена на 2,4 с.

25-й круг

На Benetton Физикеллы начал барахлить двигатель, и Джанкарло, пропустив Райкконена и Френтцена, откатился на 11-ю позицию.

26-й круг

Мика Хаккинен вылетел с трассы в Stewart, сильно разбил машину об отбойник и получил легкое сотрясение мозга. По заявлению команды, причиной аварии стала поломка подвески правого переднего колеса. Физикелла заехал на первую дозаправку и вернулся на трассу на последнем месте.



33-й круг

Ярно Трулли первым из лидирующей десятки заехал на дозаправку.

34-й круг

После нескольких атак, на выходе из Sports Center Култхард сумел опередить по внешнему радиусу Ferrari Баррикелло и, удержавшись внутри Hellas, вышел на второе место. Михаэль Шумахер показал последний быстрееший круг в гонке, установив тем самым рекорд трассы для гонок: 1'28.214.



37-й круг

Михаэль Шумахер первым из лидеров заехал на дозаправку и вернулся на трассу третьим, пропустив вперед Култхарда и Баррикелло.

38-й круг

Из-за отказа двигателя выбыл из гонки Трулли.

39-й круг

Баррикелло заехал на дозаправку и вернулся на трассу пятым.

40-й круг

Панис завернул в боксы на дозаправку, но сохранил свою 4-ю позицию: у прорвавшегося на третье место Монтойя сгорел мотор.

41-й круг

Пролидировав четыре круга, Култхард заехал на дозаправку и вернулся на трассу вторым.

48-й круг

В борьбе за 10-е место Ферстаппен обошел Алези.

50-й круг

Ирвайн во второй раз заехал в боксы и опустился на 11-е место.

53-й круг

Френтцен активно атаковал Хайндфельда в борьбе за пятое место. Баттон, уже дважды побывавший в боксах и постоянно борющийся с неполадками своего Benetton, окончательно сошел с трассы из-за проблем с выхлопной системой и электрикой.



Пилот	Команда	Шасси/Шины
М. Шумахер	Ferrari F2001	Ferrari/B
Р. Баррикелло	Ferrari F2001	Ferrari/B
М. Хаккинен	McLaren MP4-16	Mercedes/B
Х-Х. Френтцен	Jordan EJ11	Honda/B
Р. Шумахер	Williams FW23	BMW/M
Д. Култхард	McLaren MP4-16	Mercedes/B
Я. Трулли	Jordan EJ11	Honda/B
Ж. Вильнев	BAR 003	Honda/B
О. Панис	BAR 003	Honda/B
Н. Хайндфельд	Sauber C20	Petronas/B
Х-П. Монтойя	Williams FW23	BMW/M
З. Ираири	Jaguar R2	Ford Cosworth/M
К. Райкконен	Sauber C20	Petronas/B
Ж. Алези	Prost AP04	Acer/M
И. Ферстаппен	Arrows A22	Asiatech/B
Дж. Баттон	Benetton B201	Renault/M
Дж. Физикелла	Benetton B201	Renault/M
З. Бернольди	Arrows A22	Asiatech/B
Ф. Алонсо	Minardi PS01	European/M
Г. Маццакане	Prost AP04	Acer/M
Л. Бурти	Jaguar R2	Ford Cosworth/M
Т. Маркеш	Minardi PS01	European/M



Отрыв от преследователя

п – пит-стоп; к – отставание на круг;
— автомобиль безопасности

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	1.2	1.2	1.6	0.1	0.9	0.4
2	1.1	2.3	0.5	1.8	1.2	1.8
3	1.2	4.6	0.7	1.8	2.5	0.4
4	1.3	4.0	1.5	2.5	3.6	0.3
5	1.5	4.7	3.9	1.5	5.3	4.4
6	2.1	1.1	0.8	1.6	1.0	1.5
7	1.5	1.4	0.9	2.3	0.6	0.9
8	1.1	0.9	0.9	1.8	0.7	0.8
9	1.4	1.3	1.0	1.4	0.6	0.6
10	0.4	1.9	1.2	2.6	0.6	0.7
11	1.5	1.4	1.1	1.6	0.5	0.7
12	1.2	0.7	0.6	1.2	0.6	0.6
13	0.8	1.1	1.1	1.6	0.6	0.4
14	1.6	0.6	0.8	0.8	0.6	п
15	0.4	0.3	0.6	0.4	0.8	0.5
16	0.9	1.0	0.6	0.8	0.5	0.8
17	1.2	1.5	0.9	1.3	0.7	1.2
18	1.3	1.8	1.2	2.4	0.9	1.4
19	1.6	1.9	1.7	3.2	1.1	1.8
20	1.9	2.3	2.2	4.0	0.9	1.9
21	2.4	2.8	2.3	4.7	1.3	1.9
22	3.1	4.0	1.3	5.5	1.5	2.1
23	3.4	4.5	1.2	6.4	1.7	2.1
24	4.3	4.3	1.3	7.4	1.9	2.1
25	4.7	4.8	1.3	8.2	2.4	2.3
26	10.6	1.1	9.1	3.1	2.0	1.7
27	10.4	1.1	9.8	3.7	1.9	1.6
28	9.7	0.9	10.5	4.5	1.5	1.7
29	9.4	1.0	11.0	4.9	1.7	1.7
30	9.7	1.6	11.3	4.9	1.8	1.8
31	10.1	1.7	15.7	2.1	1.5	2.0
32	10.8	1.8	20.3	1.3	0.1	1.4
33	11.1	1.7	22.6	п	2.0	1.1
34	15.3	1.2	21.2	2.1	1.1	8.4
35	15.1	1.2	22.3	2.2	1.2	8.2
36	15.6	1.7	23.1	2.4	0.8	п
37	15.0	2.0	16.9	п	2.8	п
38	2.7	12.9	11.5	3.4	30.1	1.3
39	п	17.0	11.5	3.6	30.7	п
40	18.1	14.9	п	3.7	28.7	7.5
41	17.0	14.6	25.0	4.3	6.5	9.2
42	10.5	10.0	25.6	5.0	5.4	9.9
43	10.2	10.0	26.9	5.2	4.2	10.9
44	8.6	10.4	27.3	5.8	3.4	11.6
45	8.6	10.3	28.2	6.0	3.1	11.9
46	8.8	10.9	29.0	6.5	2.3	12.7
47	10.1	9.8	30.5	6.4	1.7	13.6
48	9.1	10.1	32.0	6.6	1.2	13.9
49	8.4	10.6	33.6	6.3	0.9	14.4
50	7.7	11.4	34.3	7.4	0.3	14.1
51	7.1	11.9	35.1	8.1	0.4	13.6
52	7.5	14.3	34.3	9.7	0.4	12.6
53	7.4	17.7	33.4	10.2	0.8	11.1
54	6.2	20.3	32.5	10.5	0.4	11.1
55	5.6	23.4	31.0	11.5	0.5	10.5
56	5.4	26.3	29.6	11.5	0.5	10.6
57	4.0	28.7	28.8	11.2	0.5	11.6
58	1.7	31.7	28.5	9.4	1.3	11.3

○ – пит-стоп □ – штраф ✕ – вылет ▲ – двигатель Ⓢ – акселератор Ⓜ – тормоза Ⓜ – коробка передач
▽ – трансмиссия Ⓜ – гидравлика Ⓜ – подвеска Ⓢ – столкновение Ⓢ – прокол ▲ – масло Ⓢ – электроника

58-й круг

Михаэль Шумахер выиграл гонку.



После финиша

FIA удовлетворила протест команды Sauber, наказав за обгон под желтыми флагами 25-секундным штрафом Оливье Паниса и Йоса Ферстаппена. В результате Панис откатился с четвертого места на седьмое и лишился всех зачетных очков, пропустив вперед Хайндфельда. Френтцена и Райкконена, а Ферстаппен опустился на одну позицию, пропустив на девятое место Алези.

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



У меня получился отличный старт. Мы работали над этим аспектом всю зиму, и вот результат. После этого мне осталось разбить гонку на участки с разным темпом. Я был быстр, когда надо, и замедлялся, чтобы победить автомобиль, когда не было необходимости торопиться. Машина позволяла это. В конце я совсем сбросил скорость, поскольку главное – это финишировать первым, а не сделать отрыв побольше. Никто из нас не преодолел достаточное количество гоночных дистанций до первого Гран При, и рисковать смысла не было.

Дэвид Култхард



Я стартовал лучше, чем Jordan и Williams, и попытался проскочить между ними. Но тут Jordan начал смещаться, чтобы, я думаю, прижать Williams. И я понял, что влип, потому что передние колеса моего автомобиля оказались между передними и задними колесами их машин, а ситуацию хуже этой представить себе трудно. Мы слегка столкнулись и, слава богу, разошлись. У меня появилась возможность притормозить и уйти с их дороги. Места для меня там не было. Мне еще повезло, что удары пришлись по колесам, а не в антикрыло. Вокруг меня было месиво из автомобилей. Я лишь разглядел, как мимо пролетел Монтойя и исчез где-то в траве на обочине. Мой автомобиль прекрасно вел себя на торможении, и мне удалось обойти Jordan, Williams, а затем, воспользовавшись проблемами Баррикелло при обгоне кругового, и Ferrari. Учитывая место, с которого я стартовал и на котором оказался после старта, вполне доволен своими шестью очками. Вообще же, наш главный соперник имел преимущество и весь уик-энд задавал темп. Это совершенно новая для нас ситуация. Ничего подобного в последние годы в Мельбурне мы не испытывали.

Рубенс Баррикелло



В этой гонке на меня разом свалились все беды. Я не очень хорошо стартовал, и меня обогнали и Ральф, и Френтцен, и Мика, хотя потом я был быстрее их. Я попытался обогнать Ральфа, он пошел внутрь поворота, пропустил точку торможения и поехал по прямой. Удача была на моей стороне. Затем настала очередь Френтцена. Он никак не хотел уступать. Я уже был внутри поворота не меньше чем на полкорпуса, а он все не уступал. Конечно, мы столкнулись. Я думаю, он повредил край переднего антикрыла моего автомобиля, потому что левая передняя шина перестала работать как надо, и я не смог больше поддерживать нужный темп. На финише правая шина выглядела, как новенькая, а левая была совершенно лысой. Затем передо мной выскочил из боксов Minardi Алонсо. Новичок не обращал внимания на синие флаги и думал только о том, как бы побыстрее разогнаться. У меня не было иного выбора, как проехать по траве. Дэвид настиг меня, и из-за проблем с шиной я был не в состоянии оказать ему сопротивление в правом повороте. А в конце Росс велел совсем сбросить темп. Начала расти температура масла.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Ник Хайдфельд: Четвертое место и мои первые очки в чемпионате мира – превосходный результат. Эта гонка помогла забыть неудачи прошлого сезона. Я сумел избежать затора в первом повороте и не пострадал в большой аварии (столкновение Вильнева и Ральфа Шумахера), когда тысячи обломков буквально посыпались с неба. Затем я взял хороший темп: машина и наши шины Bridgestone отлично вели себя на протяжении всей гонки, и даже в конце, когда на меня стал давить Френтцен, я сохранял спокойствие и не давал ему атаковать.



Хайнц-Харальд Френтцен: Несмотря на то что перед первым поворотом наши с Култхардом машины столкнулись колесами, я остался доволен стартом. Машина была отлично сбалансирована, и я получал удовольствие от гонки, но потом, пытаясь меня обогнать, Баррикелло врезался в мою машину и ее развернуло. Это испортило мне всю гонку. После двух этих инцидентов появилась недостаточная поворачиваемость, поэтому на последних 10 кругах, когда я боролся с Хайдфельдом, мне так и не удалось сократить отставание.



Кими Райкконен: Я довольно плохо стартовал, но потом нашел свой ритм. Моей единственной проблемой была небольшая недостаточная поворачиваемость, появившаяся было на втором комплекте шин, из-за чего я отстал от Френтцена. Но постепенно баланс машины восстановился, и в конце я получил возможность атаковать. Это был хороший день и хорошее начало моей карьеры в Формуле-1. А получить очко в первой же гонке – просто фантастика.



Оливье Панис: Я провел отличную гонку. Но меня взбесило, когда меня дисквалифицировали безо всяких доказательств моей вины. Не было никакого доклада от судей на трассе. Оказалось достаточно одних лишь обвинений Хайдфельда. Я на самом деле обогнал его, но в другом месте трассы, где желтых флагов в тот момент не было и в помине.



Лучано Бурти: Я доволен тем, как начал чемпионат, потому что сумел обогнать нескольких пилотов на первых километрах дистанции. Я провел очень трудную гонку и был счастлив, закончив ее восьмым. Мне удалось найти необходимые настройки на гонку. Тормоза стали чувствительнее после внесенных нами изменений на утренней разминке.



Жан Алези: То, что мы финишировали, – это важный шаг для нас. Хотя результат – значительно ниже моих ожиданий. Уже в пятницу мы поняли, что будет очень трудно приспособить наш автомобиль к этой трассе. И мы так и не смогли найти удовлетворительного решения до старта гонки.



Йос Ферстаппен: Я не имел возможности управлять машиной в моей излюбленной манере из-за недостаточной поворачиваемости. Тем не менее гонка началась для меня хорошо. Я обогнал, кажется, четыре машины и к тому моменту, когда на трассе появился автомобиль безопасности, вышел на седьмую позицию. Но главное для команды – то, что мы закончили первую гонку. Мы знаем, что должны делать, и надеемся, что сможем сделать это быстро.



ВЫСОКАЯ МОДА ДЭВИДА КУЛТХАРДА

К вою сирен и всполохам "мигалок" в центре столицы москвичи уже давно привыкли. Поэтому особого интереса кортеж, пролетевший в три часа пополудни 16 февраля от аэропорта "Шереметьево" до Тверской улицы, не вызвал. Единственное, что бросилось в глаза: вместо традиционного черного лимузина в центре процессии красовался Mercedes-Benz S500... белого цвета. По всей видимости, отыскать серебристый "Мерс" подходящей "весовой категории" просто не успели.

Впрочем, главный интерес состоял не в машине, а в человеке, который находился в ней. Гостем столицы стал бронзовый призер прошедшего сезона Формулы-1 Дэвид Култхард. Говорить о том, что визиты гонщиков Ф-1 (в Москве уже побывали Хилл, Вильнев, Хаккинен) превратились для нас в нечто обыденное, конечно, еще рано, но все же от помпезности, с которой шесть лет назад встречали "первопроходца" Дэмона Хилла, не осталось и следа. Для шотландца даже не стали собирать отдельную пресс-конференцию.

Култхард попал, что называется, с корабля на бал – даже не успев заехать в гостиницу, гонщик McLaren принял участие в торжественной церемонии открытия модного магазина. В дальнейших планах Дэвида значилось еще лишь два пункта: участие в выставке моды Boss и... отъезд из Москвы на следующее утро. За две недели до старта сезона дорог каждый день. Но гонщики Формулы-1 должны выполнять обязанности перед спонсорами...

Главным мероприятием в московской программе Култхарда стало участие в показе новой коллекции Hugo Boss (для интересующихся – сезон весна-лето 2001) в Манеже. Народу там собралось больше, чем просто "много". Непосредственного участия в модном действе Дэвид не принимал, хотя, учитывая его всегда подтянутый вид и присущий шотландцу неповторимый стиль, он вполне мог бы справиться и с этой ролью. Култхард поднялся на сцену лишь однажды, когда проводил благотворительный аукцион. Синий с белым крестом шлем "ушел" за \$1500, а два билета в ложу почетных гостей Гран При, так называемый паддок-клуб, – за 7500, причем и то, и другое приобрел один и тот же состоятельный поклонник Ф-1, пожелавший остаться неизвестным. Последний лот – эффектное "вечернее" платье, стилизованное под гоночный комбинезон McLaren, да к тому же с автографом Мики Хаккинена, "потянуло" на 1100 условных единиц. Впервые в прошлом сезоне этот наряд продемонстрировала подруга Дэвида, канадская модель Хайди Вичлински (на фото). Но вот уже несколько месяцев неразлучную прежде пару не видят вместе, что, естественно, породило целую волну слухов о размолвке. Как бы то ни было, в Россию Дэвид прибыл один.

Чем занимался Култхард в Москве остальное время, покрыто мраком ночи. Утром Дэвид покинул Россию. Его ждали последние зимние тесты в Испании. И Австралия. Первая гонка весенне-летнего сезона 2001 года. Возможно, именно Дэвиду в этом году суждено диктовать моду в Формуле-1. Пусть она будет высокой.



Александр Кабановский

10 ЛЮБОПЫТНЫХ ФАКТОВ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА

Самая большая средняя скорость

• 2000

Гонка	215,340 км/ч	Хоккенхайм	Рубенс Баррикелло
Квал.	248,953 км/ч	Монца	Михаэль Шумахер
БК	243,645 км/ч	Монца	Мика Хаккинен

• За всю историю

Гонка	241,620 км/ч	Монца	Питер Гетин, BRM	1971
Квал.	258,983 км/ч	Сильверстоун	Кеке Росберг, Williams-Honda	1985
БК	249,835 км/ч	Монца	Дэмон Хилл, Williams-Renault	1993

Самая маленькая средняя скорость

• 2000

Гонка	144,072 км/ч	Монако	Дэвид Култхард
Квал.	152,651 км/ч	Монако	Михаэль Шумахер
БК	148,729 км/ч	Монако	Мика Хаккинен

• За всю историю

Гонка	98,7 км/ч	Монако	Хуан Мануэль Фанхио, Alfa-Romeo	1950
Квал.	103,9 км/ч	Монако	Хуан Мануэль Фанхио, Alfa-Romeo	1950
БК	103,1 км/ч	Монако	Хуан Мануэль Фанхио, Alfa-Romeo	1950

Самый долгий Гран При

• 2000

Гонка	1:49'28.213	Монако	Дэвид Култхард
Квал.	1'50.646	Спа	Мика Хаккинен
БК	1'53.803	Спа	Рубенс Баррикелло

• За всю историю

Гонка	3:44'45.8	Нюрбургринг	Хуан Мануэль Фанхио, Mercedes	1954
Квал.	10'04.4	Нюрбургринг	Альберто Аскари, Ferrari	1952
БК	10'12.2	Нюрбургринг	Грэм Хилл, BRM	1962

Самый короткий Гран При

• 2000

Гонка	1:25'34.418	Хоккенхайм	Рубенс Баррикелло
Квал.	1'10.410	А1-Ринг	Мика Хаккинен
БК	1'11.783	А1-Ринг	Дэвид Култхард

• За всю историю

Гонка	24'34.899	Аделаида	Айртон Сена, McLaren-Honda	1991
Квал.	58.79	Дижон-Пренуа	Ники Лауда, Ferrari	1974
БК	1'00.00	Дижон-Пренуа	Джоди Шектер, Tyrrell-Ford	1974

Самая длинная дистанция

• 2000

Гонка	310,582 км	Сузука
Круг	6,968 км	Спа

• За всю историю

Гонка	508,320 км	Спа	1951–56
Круг	25,578 км	Пескара	1957



Трагедия в Монце, после которой в течение десяти кругов гонку возглавляла машина безопасности, не позволила Гран При Италии стать самой быстрой гонкой сезона. Эти лавры, даже несмотря на дождь и происшествие с "белым плащом", достались "Хоккенхаймрингу". Абсолютно же лучшие скорости, что любопытно, показаны не просто в разные годы, а, можно сказать, в разные эпохи Ф-1. Кстати, компьютерные исследования показали, что по Монце конфигурации 1971 года современные автомобили Ф-1 развили бы среднюю скорость более 300 км/ч.

Монца '71



Монако '50

Вот уже много лет Гран При Монако остается самой медленной гонкой в календаре чемпионата. И крайне маловероятно, что на какой-то другой трассе автомобили Ф-1 поедут еще медленнее. Тем же, кто считает, что скорости порядка "сотни" в Ф-1 навсегда ушли в прошлое, думается, будет интересно узнать, что в 1997 году средняя скорость победителя Гран При Монако составила 104 км/ч, а в 1984-м — лишь чуть больше 100 км/ч. Правда, обе гонки проходили в дождь.



В этой категории все вполне закономерно — дольше других традиционно продолжается гонка по улицам Монте-Карло и один круг в Спа. Но бельгийской трассе далеко до легендарной "Нордшляйфе" — "Северной петли" Нюрбургринга. Справедливости ради стоит отметить, что в 1951 году пятисотмильная гонка в Индианаполисе продолжалась почти 4 часа, однако в силу некоторой специфики этого соревнования и здесь, и далее результаты, показанные на "Старой кирпичнице", не учитываются.

Нюрбургринг '54



Хоккенхайм '00

Несмотря на все перипетии, гонка на "Хоккенхаймринге" оказалась самой скоротечной в сезоне, а один "виток" в последние годы пилоты быстрее всего проходят по А1-Рингу. Что же касается истории, то французский Гран При 1974 года стал единственной гонкой, в которой гонщикам удалось "выехать" из минуты на круге. Ну а в залитой дождем Аделаиде '91 гонку остановили уже после 14 кругов из 81 запланированного.



Лидерство "Сузуки" во многом условно — длина всех Гран При, согласно правилам, лежит в пределах 305–310 км. Кроме мало знакомой современным любителям Ф-1 трассы Пескара, Гран При на которой прошел всего один раз, очень длинный круг — почти 23 километра — имел старый Нюрбургринг. Вновь "за кадром" остались десять вошедших в зачет ЧМ пятисотмильных (более 800 километров) гонок в Индианаполисе.

Спа '56



Самая короткая дистанция

• 2000

Гонка	262,860 км	Монако
Круг	3,370 км	Монако

• За всю историю

Гонка	52,929 км	Аделаида	1991
Круг	3,145 км	Монако	1955-72

Аделаида '91



Даже удлившись за зиму в результате реконструкции на 3 метра, трасса в Монако осталась самой короткой в чемпионате, равно как и полная дистанция Гран При по улицам княжества. В Монако-84 и Испании-75 пилоты преодолели 102,6 и 110 километров соответственно — в первом случае гонку остановили из-за дождя, во втором — из-за серьезной аварии.

Монако '57



Самый большой отрыв победителя от занявшего второе место

• 2000

Гонка	39,898	Интерлагос	М. Шумахер, Ferrari	— Физикелла, Benetton-Playlife
Квал.	1,366	Хоккенхайм	Култхард, McLaren-Mercedes	— М. Шумахер, Ferrari

• За всю историю

Гонка	2 круга	Аделаида	Дэмон Хилл, Williams-Renault	— Оливье Панис, Ligier-Mugen-Honda	1995
	2 круга	Монтжуик	Джеки Стюарт, Matra-Ford	— Брюс Мак-Ларен, McLaren-Ford	1969
	5'12.75	Опорто	Стирлинг Мосс, Vanwall	— Майк Хотортн, Ferrari	1958
Квал.	10,1	Пескара	Хуан Мануэль Фанхио, Maserati	— Стирлинг Мосс, Vanwall	1957

Весьма необычные условия, в которых проходила квалификация в Хоккенхайме, привели к максимальному отрыву. Что же касается Гран При Бразилии, то финишировавший вторым и дисквалифицированный позже Дэвид Култхард проиграл Шумахеру лишь четыре с небольшим секунды. Реально же зафиксированное на трассе максимальное отставание — 16,066 секунды между партнерами по McLaren в Барселоне. Гигантский же по современным меркам отрыв Фанхио в Пескаре не в последнюю очередь связан с очень большой длиной круга.

Самый маленький отрыв победителя от занявшего второе место

• 2000

Гонка	0,174	Монреаль	М. Шумахер, Ferrari	— Баррикелло, Ferrari
Квал.	0,003	Сильверстоун	Баррикелло, Ferrari	— Френтцен, Jordan Mugen-Honda

• За всю историю

Гонка	0,01	Монца	Питер Гетин, BRM	— Ронни Петерсон, March-Ford	1971
	0,014	Херес	Айртон Сenna, Lotus-Renault	— Найджел Мэнселл, Williams-Honda	1986
Квал.	0,000	Херес	Жак Вильнев, Михаэль Шумахер, Хайнц-Харальд Френтцен		1997
	0,0	Эйнтри	Фил Хилл, Ричи Гинтер, Йоаким Боннье, Вольфганг фон Трипс		1961

Минимальные отрывы в прошлом году были совсем невелики, однако до рекордов еще далеко. Наиболее плотный финиш первой пятетки (с отрывами от победителя 0,01–0,09–0,19–0,61) был зафиксирован в Монце-71. Подобное случилось там же двумя годами ранее (0,08–0,17–0,19). Шестой и седьмой пилоты финишировали через 3,771 и 5,004 секунды после лидера на Гран При Канады '99, когда впервые в Ф-1 пилоты заканчивали гонку вслед за машиной безопасности.

Самый большой разрыв между первым и последним в квалификации

• 2000

7,397	Хоккенхайм	Дэвид Култхард, McLaren-Mercedes	— Марк Жене, Minardi-Fondmetal
-------	------------	----------------------------------	--------------------------------

• За всю историю

15'04.617	Сузука	Михаэль Шумахер, Benetton-Renault	— Марк Бланделл, McLaren-Mercedes	1995
-----------	--------	-----------------------------------	-----------------------------------	------

Ливень во время квалификации немецкого Гран При привел к максимальному отрыву. Любопытно, что в процентном отношении отставание Жене составило 6,998% — еще две тысячные секунды, и испанец не смог бы стартовать в гонке. Что же касается "феноменального" отставания Бланделла, то это, скорее, особенности компьютерного подсчета времени — Марк выехал на квалификацию через четверть часа после ее начала, но McLaren отказал уже во время первого быстрого круга. Правило 107% тогда еще не действовало, и британец, отстав от Шумахера почти на 1000%, тем не менее вышел на старт.

Самый маленький разрыв между первым и последним в квалификации

• 2000

2,670	Маньи-Кур	Михаэль Шумахер, Ferrari	— Гастон Маццакане, Minardi-Fondmetal
-------	-----------	--------------------------	---------------------------------------

Эта категория оказалась единственной, где сезон-2000 принес абсолютное достижение. Предыдущий рекорд был зафиксирован на Гран При Канады-97. Тогда Ferrari Шумахера и Minardi Юкио Катаямы разделило 2,939 секунды. В том же году на А1-Ринге все пилоты, кроме Мики Сало, уложились в две секунды от времени полу-позишн.



Аделаида '95



Херес '86



Сузука '95



Маньи-Кур '00

КОМАНДА

«КОМАНДА» КРИСА АМОНА

Назвать Криса Амона несущим — значит ничего не сказать. Один из самых блестящих пилотов в истории Формулы-1, чье мастерство сравнивали с талантом великого Кларка, гонщик умный и агрессивный, расчетливый и бесстрашный, обладавший безошибочным техническим чутьем, за которое многие работавшие с ним инженеры называли его непревзойденным водителем-

испытателем, он за 14 сезонов в чемпионате мира ни разу так и не сумел подняться на вершину пьедестала почета. Амон обладал уникальным даром выбирать именно ту команду, которая оказывалась в глубоком кризисе. Если в руки ему попадало хорошее шасси, значит двигатель никуда не годился. А когда доставался классный мотор, то, как назло, автомобиль был из рук вон плох. В десятках уже, казалось, выигранных



гонок лопались шины и рычаги подвески, ломались сцепления, отваливались колеса, прогорали тормоза, рассыпались трансмиссии, вытекало масло.

Наконец, осенью 1973 года Крису это надоело. И 30-летний ветеран с багажом десяти сезонов разочарований и потерь решил создать собственную команду Формулы-1, построить собственный автомобиль. «Безнадзорное дело», — сразу же решили все, кто хоть немного

был знаком с миром Больших Призов. Они, разумеется, были правы.

Впервые упоминание о «кочевнике» Chris Amon Racing появилось в протоколах Ф-1 го-раздо раньше — еще в начале сентября 1966 года. Тогда оставшийся без заводского контракта Амон заявил на Гран При Италии собственный Brabham BT11 — старенькую машину, на которой вот уже третий год выступал Йозеф Шнайферт, с расстроенным до двух литров мотором BRM. «На что надеется этот молодой новозеландец? — недоумевали энтузиасты. — Ведь на сверхскоростной Моине проигрывали в мощности по сравнению с трехлитровыми машинами ничем не восполнимых». Так оно и вышло, Крис не прошел квалификацию, отстав от обладателя поу-поуиши на девять секунд.

Следующее появление Chris Amon Racing состоялось через два с небольшим года. И на этот раз — редкое исключение в горькой судьбе Амона! — окончилось триумфально. В январе-феврале 1969 года одержал четыре победы в семи гонках на трассах Новой Зеландии и Австралии, Крис стал победителем Тасманской серии на собственном Ferrari 246T Dino Формулы-2.

Через три года марку Amon Racing несли гоночные двигатели Ф-2, спроектированные экс-конструктором BRM Обри Вудсом. Крис вложил в моторостроительную фирму все, что заработал за время выступлений в составе французской Мага. И разумеется, все потерял, продав в конце концов разорительное предприятие хозяевам Magn.

Стоит ли удивляться, если его очередному проекту прочили столь же бесславное будущее? Впрочем, у Криса было на этот счет, как всегда, собственное мнение. Он знал людей, способных построить хорошую машину. Благотворитель, способный выиграть чемпионат

На длинных прямых и скоростных поворотах Моини у старенького Brabham BT11 с двухлитровым мотором BRM не было шансов угадать за трехлитровыми соперниками. И Крис Амон (№ 32) не прошел квалификацию Гран При Италии 1966 года



Худшая профессия хорошего парня



КОМАНДА

"Конишья" Криса Амона

мира, мог приобрести тогда любой желающий – конечно же, Cosworth DFV. Он даже написал письмо – богатого энтузиаста автогонок Джона Доттона, согласившегося оплачивать очередное начинание несезонного новозеландца.

Доттон стал соавладельцем новой команды, а должность главного конструктора получил Гордон Фауэлл, с которым Амон познакомился, выступая за итальянскую "конишью" Тесно. Машина тогда Крису досталась не сахар, и он убедил спонсоров рассмотреть альтернативный проект Фауэлла. Шасси, спроектированное англичанином, оказалось, по правде говоря, несколько не лучше. Но Амону понравился нестандартный подход конструктора, обилие у больших доверия.

Которое Фауэлл стремился оправдать. Амон AF101 (в обозначении соединились инициалы гощика и создателя машины) задумывался не обычным конструктором из проверенных решений, а автомобилем весьма передовой конструкции. И несмотря на применение широко распространенных в те годы двигате-

первых же тестов на автодроме в английском Будвиле начались проблемы. Крис сразу почувствовал сильную вибрацию при торможении – плохие, полусгнившие тормозные диски со ступицами передних колес, обладали недостаточной жесткостью. Но проверить, так ли это, не успели – титановый поворотный кулак сломался, и на полном ходу отвалилось переднее колесо.

Следующие испытания в Ольверстоуне закончились столь же обескураживающе. AF101 снова потерял колесо и еще несколько деталей. "Я по праву гордился своими способностями доводчика гоночной техники, – с горечью вспоминал те месяцы Крис. – Но сделать что-то с этой машиной оказалось чертовски трудно, потому что она просто рассыпалась на глазах! Стоило мне только сесть за руль, как тут же что-нибудь отваливалось."

Наконец, к началу апреля с грехом пополам AF101 удалось наладить, и Крис отправился на Международный приз газеты "Дейли экспресс", проходивший в Сильверстоуне 7 апреля. Но заботясь о надежности, в Реддинге все усложняли ее узлы и детали, так что машина стала слишком тяжелой и серьезно проигрывала в скорости своим соперникам даже в этой не самой престижной гонке Ф-1. Поэтому в зачетную шестерку не попала.

Благо, хоть до финиша добралась. Что позволило определить дату дебюта команды на этапе чемпионата мира. И 28 апреля 1974 года Амон за рулем автомобиля собственного имени стоял на 23-й позиции на старте Гран При Испании. В квалификации новозеландец опередил Brabham богатого любителя Ринко фон Опеля и еще одну экзотическую новинку под маркой Trojan, которой управлял Тим Шеннен.

К тому времени необычное антикрыло профессора Бойса уступило место вполне обыкновенной конструкции "а ля Lotus 72". Однако от хронической болезни – вибрации тормозных дисков – избавиться так и не удалось. На мокрой трассе Крис старался как можно аккуратнее обращаться с pedalом тормоза, но это не помогло: переднюю часть машины трясло как в лихорадке и наконец на 23-м круге злополучная полуось сломалась-таки. Только мастерство Амона спасло автомобиль от сокрушительного удара в стальной отбойник.

Бельгийскую гонку пришлось пропустить – почти месяц ушел на дальнейшую доводку, в ходе которой пресловутые диски установили на

Единственный старт AF101 закончился сходом в Гран При Испании



Крис Амон и выступавший за его команду Дерек Белл (на снимке он впереди) на пути к двойной победе на пятом этапе Тасманской серии 1969 года. Выиграв четыре гонки, новозеландец выиграл соревнования, англичанин финишировал четвертым в общем зачете, подкрепив первый и единственный успех Chris Amon Racing

ля и 5-ступенчатой механической коробки передач Hewland FG400, Гордон с задачей справился. Для того чтобы придать машине оптимальную развесовку, Фауэлл разместил топливный бак почти посередине колесной базы, между алюминиевым монококом и двигателем. Сиденье же pilota сместил вперед. Появился как будто не отягачивающая сложностью, однако упругими элементами в ней служили не пружины, а титановые торсионы, которые спереди дополняли французские газонаполненные амортизаторы de Carbon. Поворотные кулаки также были выполнены из титана, а тормозные диски расположены внутри кузова.

Сложную аэродинамику – особенно отличалось необычное переднее антикрыло во всю ширину машины – разрабатывал профессор Том Бойс. Изготовила автомобиль фирма Джона Томпсона из Нортгемптона (четырьмя годами раньше здесь появился на свет кузов полноразмерного Cosworth), а собирали в мастерских Amon Racing в городе Реслинг, в 40 км к западу от английской столицы, под руководством бывшего механика McLaren и Rondel Ричи Брек. Двигателем занимался Пет Бакли.

Новорожденная команда планировала победу на второй этап чемпионата 1974 года в Бразилию в конце января. Однако во время



AF101 отличалась необычайностью конструкции и крайней ненадежностью. На снимке хорошо видны новое переднее антикрыло, сменившее в Хараре экзотическое детище профессора Бойса, и полуось, соединяющая колесо с вынесенным в кузов тормозным диском – самое уязвимое место машины



В квалификации Гран При Монако AF101 щеголял "бульдозерным ножом" переднего антикрыла и благодаря мастерству Криса сумел показать 20-е время. Увы, на старт машина так и не вышла

их традиционное место – к колесам. Так что следующий старт наметили на 26 мая в Монте-Карло. К этому этапу в Рединге даже разработали еще одну, совершенно новую, конструкцию переднего антикрыла, похожую на отвал бульдозера. Амон прошел квалификацию, заняв 20-е место, – выше Уотсона на Brabham, Пескарولو на BRM и еще пятерых пилотов. Но осмотрев машину после заездов, Крис едва не заплакал с досады – в ступице колеса образовалась едва заметная трещина. И от старта пришлось отказаться.

На поиски причин таинственной неисправности ушло два месяца, и еще четыре этапа пришлось пропустить. А на тренировке немецкого Гран При Крис вдруг заболел. Заменял его австралиец Ларри Перкинс, но одолеть квалификационный барьер дебютант Формулы-1, которому еще только через год предстояло стать чемпионом Европы в Ф-3, не сумел.

Агония команды продолжалась еще целый месяц. Крис попытался выйти на старт в Италии, но, как и 8 лет назад, пройти квалификацию в Монце Amon Racing оказалось не по силам. "У нас просто не хватало ресурсов заставить ее работать как следует, – жаловался новозеландец. –

А ведь это была такая передовая конструкция! Может, нам бы стоило построить нечто более основательное, более традиционное... Глядишь, все получилось бы гораздо лучше. Но я всегда стремился к техническому совершенству. А это, как известно, утопия".

Между прочим, в эти летние месяцы Крис получил приглашение от Берни Экклстоуна заменить в его команде фон Опеля. Но благородный новозеландец, всегда столь безошибочно принимавший худшее из возможных решений, ответил отказом: "Я сказал Берни "нет". Ведь если бы я ушел в Brabham, как бы я смотрел в глаза Джону и всем остальным ребятам, которые трудились день и ночь, чтобы заставить машину поехать. Но, честно говоря, если бы я хоть раз сел за руль Brabham BT44, ничто не заставило бы меня вновь выехать на трассу на моей собственной... м-м-м... машине!"

На этом и закончилась история "конюшни" Криса Амона. Хороший он парень, не правда ли? Честный, благородный человек. Но "хороший парень", как известно, не профессия. В Формуле-1 меньше, чем где бы то ни было.

Александр Мельник



Команда основана в 1974 г.

В Формуле-1 с 1974 г.

Дебют в Гран При Ф-1 заводского автомобиля: 1974 г., Гран При Испании – Крис Амон (сход)

Последний Гран При в Ф-1 до 2000 г.: 1974 г., Гран При Италии – Крис Амон (не прошел квалификацию)

Руководители: Крис Амон и Джон Долтон

Штаб-квартира: Рединг, графство Беркшир, Англия, Великобритания

Количество Гран При: 4

Общее число стартов машин в гонках: 1

Лучший результат в квалификации: 20-е место – 1974 г., Гран При Монако (Крис Амон)

Лучший результат в гонке: НФ

DALTON-AMON

Пилоты, выступавшие на Амон:

Пилот	Старты: 1	Очки: -	Победы: -	Поул-позиции: -	Быстрейшие круги в гонках: -
Крис Амон	1(3)	-	-	-	-
Ларри Перкинс	- (1)	-	-	-	-

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

Выступления команды Амон в Формуле-1 в 1974 г.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1974	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Крис Амон/-; Ларри Перкинс/-	Светло-голубые цвета
Всего:	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – поул-позиции; БК – быстрейшие круги; О – очки

Шасси Amon 1974 г.



Модель	AF101	Год	1974
Гран При	4	Поул-позиции	-
Старты	1	Быстрейшие круги	-
Очки	-	Победы	-
Конструктор	Г. Фауэлл		
Мотор	Ford DFV V8		

Одиссея Бобби Рейхола

Мне было б мало целой груды жизней,
А предо мною — жалкие остатки
Одной; но каждый миг, что вырываю
У вечного безмолвия, принесет
Мне новое.

А. Теннисон "Улисс"

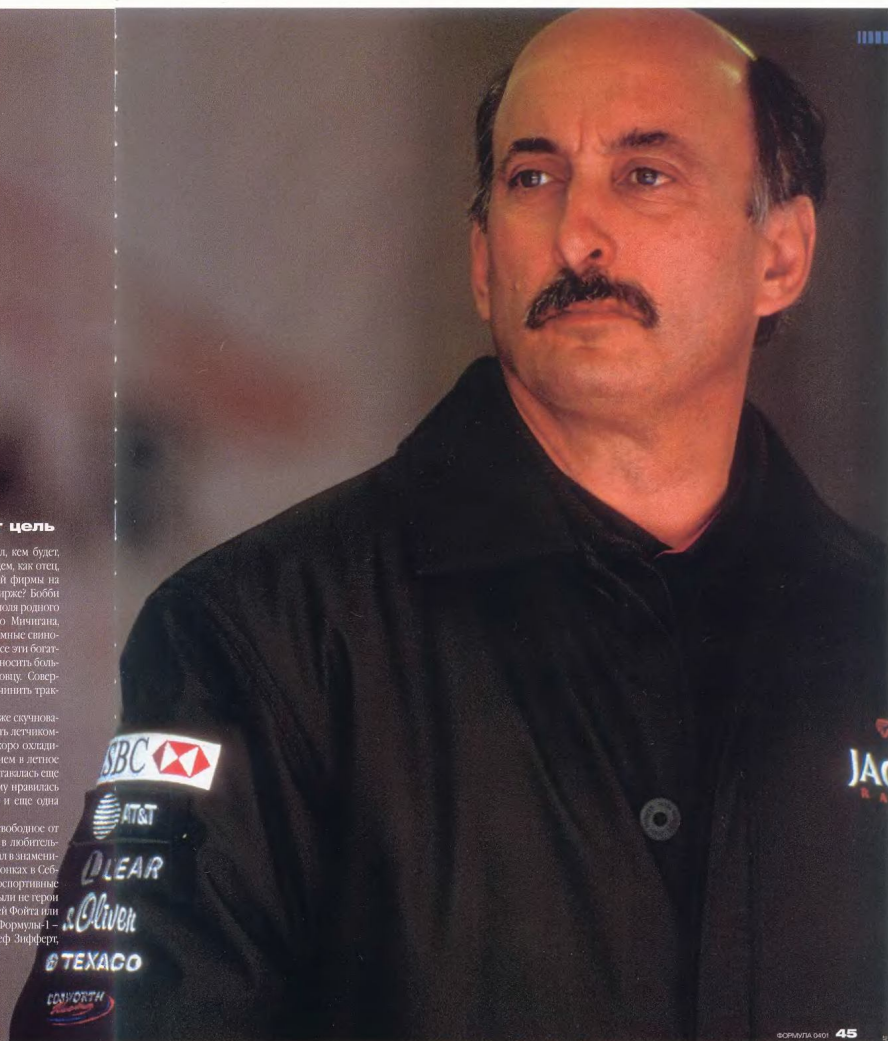
Трудно представить себе человека, менее похожего на автогонщика. Удачливый бизнесмен, состояние которого оценивают в десятки миллионов долларов, владелец нескольких крупных автомагазинов — да! Организатор и непременный участник крупнейших благотворительных турниров по гольфу, на которых сливки американского истеблишмента жертвуют сотни тысяч детским больницам — конечно! Знарок и любитель истории с университетским образованием, чей взгляд светится живым деятельным умом и так неожиданно из простоты наивного становится одугой лукавым и насмешливым — безусловно! А кроме того — счастливый отец четверых детей, всем развлечениям предпочитающий ужины в семейном кругу и общество самых близких друзей у костерка, на природе. И как же трудно обнаружить за этим безмятежным фасадом железное хладнокровие прирожденного бойца, тонкий расчет вместе с необходимой для гонщика агрессивностью, молниеносную реакцию и блестящее знание техники, умение подкачать инженером, как довести до ума самые капризные машины. Еще одна, может быть, самая неожиданная и привлекательная черта Роберта Вудварда Рейхола — он способен, оставив проверенное, хорошо налаженное дело, взяться за решение задачи, на первый взгляд совершенно невыполнимой.

Бобби выбирает цель

Он и сам еще толком не знал, кем будет, когда вырастет. Крупным торговцем, как отец, владельцем клиентской брокерской фирмы, на Чикагской продовольственной бирже? Бобби с детства усвоил, что кузарины сына родного Огана, винные ссуды соседнего Минчана, молочные реки Вискоксина, огромные свинофермы Иллинойса и Индианы — все эти богатства Приокского края могут принести большую пользу оборотистому торговцу. Совершенно не обязательно при этом мнить трактор или дуть в коров.

Но такая карьера казалась все же слишком-испробованной. Но врачи очень скоро охладили пыл мальчишки: с таким зрением в летнее училище наверняка не примут. Осталась еще научная стезя — Рейхолу-младшему нравилась история. Впрочем, была у парня и еще одна страсть — автомобили.

Отец Бобби Майкл Рейхол в свободное от бизнеса время охотно стартовал в любительских состязаниях и даже участвовал в знаменитых на всю Америку 12-часовых гонках в Себринге. А сын, занявшись до дна автоспортивные журналы, причем купиром его были не герои американских трасс вроде Эл Дрей Фойта или Ричарда Петти, а скорее гонщики Формулы-1 — Джим Кларк, Джек Спарт, Йозеф Шифферт, Брайан Редман и Пьеро Родригес.



В 1970 году Бобби уговорил отца позволить ему сесть за руль Porsche 906, серьезного гоночного аппарата, с которым Майкл стартовал в Себринге. Но в Штатах можно было участвовать в автогонках лишь с 20-летнего возраста. Ждать еще три года? Вот уж дудки! И Рейхолы отправились в Канаду, где ограничение было не столь строгим – 18 лет. Здесь, совсем недалеко от дома, в городке Лондон, что в провинции Онтарио, приписав себе еще год, 17-летний Бобби Рейхол впервые вышел на старт. А в 71-м все там же, за границей, в канадском Моспорт-парке одержал первую победу за рулем отцовского Porsche.

Только в 1973 году Рейхол-младший смог стартовать у себя на родине, однако гонщиком-профессионалом становиться не спешил. Через год он выиграл национальный, так называемый "отборочный" чемпионат в состязаниях спортиротипов среди любителей. В 75-м повторил этот успех уже в Формуле-Атлантик. В мае того же года Бобби получил диплом бакалавра исторических наук в университете Денисона в Гренвилле, штат Огайо. И вскоре... решил расстаться с автоспортом, поступив на работу в одно из рекламных агентств Чикаго.

Без гонок Рейхол сумел прожить всего пять месяцев. Но за это время он окончательно убедился, что ни рекламный бизнес, ни биржа, ни наука его не привлекают. Может быть, потом, когда-нибудь. А пока 23-летний американец стал профессиональным пилотом Формулы-Атлантик.

Европейские приключения

Дело продвигалось туго. За два сезона Бобби одержал лишь две победы. И хотя в 77-м стал вице-чемпионом, его совершенно затмил канадский феномен Жиль Вильнев, легко первенствовавший оба сезона. Между тем Рейхолу уже исполнилось 25 – время, когда от пилота ждут побед. Счастливчика Жили тут же пригласили не куда-нибудь, а в Ferrari. А Бобби, как ни старался, никак не мог себя проявить. В Аме-

рике его лучшими достижениями были поул-позишн на этапе в Лонг-Биче и третье место в итоговом протоколе Формулы-Атлантик сезона-78. Да и в Европе, куда пригласил Бобби Вальтер Вольф, похвастать американцу было нечем. Выступая за команду канадского миллионера в чемпионате Формулы-3, он единственный раз поднялся на пьедестал почета – 28 мая на Нюрбургринге его Dallara финишировала третьей. На фоне Яна Ламмерса, Тео Фаби, Алена Проста, Дерек Уорика пришелец из-за океана смотрелся бледновато.

Впрочем, не исключено, лишь потому, что Ralt, Chevron, March и Martini его соперников были совершеннее итальянской машины Бобби. Так или иначе, Вольф сумел-таки что-то разглядеть в этом застенчивом парне из Огайо. Предоставив Рейхолу уникальный шанс в виде тестов за рулем Wolf WR5 Формулы-1. И Рейхол не подвел своего канадского покровителя, промчавшись по кольцу автодрома Брэндс-Хэтч быстрее ветерана Ф-1 с 6-летним стажем Йоди Шектера!

Награду новичок получил по-королевски щедрую – право стартовать на последних двух этапах чемпионата мира. Радости Бобби не было предела: становилась явью самая, казалось, несбыточная его мечта. Помериться силами с Андретти, Лаудой, Фиттипальди, Хан-

том, Регаццони! Лишь через несколько лет гораздо более опытный победитель множества больших и малых гонок Бобби Рейхол сможет объективно оценить свои тогдашние шансы: "Я просто не был готов. Пары-тройки кругов по Брэндс-Хэтч явно недостаточно, чтобы привыкнуть к машине Ф-1. Да еще к такой, как Wolf. У него было очень тяжелое рулевое управление. Настоящий грузовик!"

Неудивительно, что в квалификации в Уоткинс-Глене он показал лишь 20-е время, на 4 секунды отстав от поул-позишн Андретти и две секунды проиграв своему маститому товарищу по команде Шектеру. И все же шестерых пилотов Ф-1 американцу опередить удалось. А потом и добраться до финиша – на 12-м месте, уступив круг победителю.

Зато уже через неделю в Канаде Бобби заставил о себе говорить. "В тренировке шел дождь, и я показал 3-4-е время. Если бы у меня не было команды Питера Райта была хоть капля мозгов, – с досадой вспоминал Рейхол, – он сказал бы: "Окей, парень, ты в полном порядке! Вылезай, иначе дождь может все испортить". Но он промолчал, и я перестарался..." Ударившись в отбойник на мокром асфальте, Бобби сломал переднюю подвеску, а главное – серьезно повредил переборку кузова, к которой она крепилась.

Победу в Indy 500 1986 года Рейхол считает самым эмоциональным моментом в своей жизни. Слева на снимке Джим Труман



В первой своей гонке за рулем Формулы-1 Бобби (№ 21) финишировал 12-м

За ночь восстановить машину не представлялось возможным. И тут кому-то пришло в голову воспользоваться прошлогодним Wolf WR1, который стоял в холле одной из монреальских гостиниц в качестве шоу-кара. На автомобиль установили новый двигатель, и в квалификации Рейхол вновь был 20-м. "Думаю, они вообще не ожидали, что я попаду на старт, – говорил Бобби. – Ведь машина была без новомодного граунд-эффекта. Но она очень хорошо держала дорогу, прекрасно входила в повороты".

Черный Wolf под номером 21 помчался с самого старта, одного за другим обходя соперников. Он был уже в первой десятке, по пятам преследуя Brabham Пике, когда засбоил мотор. По мере того как вырабатывался бензин, появились проблемы с подачей топлива. И на 17-м из 70 кругов двигатель заглох окончательно.

Кто знает, если бы не эта вереница случайностей, не исключено, первый Гран При Кана-



ды на острове Нотр-Дам выиграл бы вовсе не Вильнев, а его прошлогодний соперник по Формуле-Атлантик. Ведь Шектер в тот день финишировал вторым. И, глядишь, через год мир Формулы-1 восхищался бы не бесшабашной смелостью канадца, а вдумчивой, аккуратной манерой американца. Но судьба распорядилась по-другому. Видно, были у нее на Бобби совсем другие виды...

В компании Джима Трумана

Шектер перешел в Ferrari, чтобы стать там чемпионом мира, а его место в Wolf занял экс-чемпион Джеймс Хант. Он-то и похоронил окончательно надежды Рейхола, объявив Вольфу, что команда в сезоне-79 будет состоять лишь из одного пилота. Бобби пришлось довольствоваться "низшей лигой" – Формулой-2. Он даже переехал жить в Европу. Но ничего существенного опять добиться не уда-

лось. На Chevron B48 Hart он занял два четвертых, пятое и два шестых места, десяти очков хватило только на 11-ю строчку итогового протокола европейского первенства. Поход за океан не удался, Бобби уже начал подумывать, не пора ли ему переквалифицироваться в бизнесмены, когда его хороший знакомый Джим Труман предложил ему место в команде в Канадо-Американском кубке.

С этим богатым владельцем сети гостиниц и гонщиком-любителем судьба свела Бобби еще три года назад, когда они вместе участвовали в "12 часах Себринга" за рулем Chevrolet Monza. Стартовали с высокого восьмого места (при 75 участниках), но до финиша не добрались – подвел мотор. И вот осенью 1979 года Рейхол выиграл предпоследний этап Кан-Ам в Лагуна-Секе на Prophet/Lola команды Трумана, заняв пятое место в общем зачете Кубка.

Следующие два сезона Бобби провел за рулем спортпрототипа в многочасовых гонках. В

80-м он вновь финишировал пятым в Кам-Ам, седьмым в Себринге, стартовал в Ле-Мане. В следующем первенствовал в "24 часах Дайтоны" (на Porsche 935 с Бобом Гарретсоном и Брайаном Редманом), был вторым в Брэндс-Хэтче, третьим в Риверсайде. В общем зачете первенства мира среди марок занял шестое, а чемпионата IMSA – четвертое место. Так что, когда у Трумана возникла мысль выставить собственную команду в CART, сомнений относительно пилота не возникло – разумеется, Рейхол.

Сезон-82 начался для Truesport Team далеко не блестяще – в Финиксе Бобби финишировал 18-м, в Милуоки 20-м. Правда, на трек Индианаполиса показал себя самым быстрым новичком, но за 26 кругов до финиша подвел мотор его March 82C, и Рейхолу пришлось довольствоваться 11-м местом. Гром грянул 4 июля в Кливленде. Стартовав вторым, Рейхол выиграл первую гонку на аэродроме Бурк-Лейкфронт на берегу озера Эри, совсем недалеко от

ОДИН НА ОДИН

Бобби Рейхол



В 1998 году Бобби всерьез рассчитывал на четвертую чемпионскую корону. Но молодежь оказалась удачливее

родной Медине. "Мы многих тогда удивили, — с удовольствием вспоминает тот сезон Бобби. — С Джимом и менеджером Стивом Хорном нам удалось создать замечательную маленькую команду".

Победив еще в Бруклине, штат Мичиган, Бобби стал вице-чемпионом серии, получил звание "Новичок года" и 232 тысячи долларов призовых.

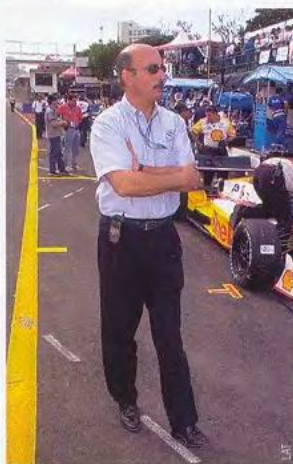
Следующие три сезона Рейхол и его команда непременно были в числе лидеров CART, одержав за это время шесть побед, завоевав десять поулов-позишн, заработав почти полтора миллиона долларов (правда, неписанный закон американских гонок требовал делиться призовыми с владельцем команды и механиками, так что реально Бобби досталось не более трети этой суммы) и дважды становился бронзовым призером серии. Он накапливал опыт, знакомился с нужными людьми, налаживал деловые связи, стартовал в гонках IMSA, IROC и даже NASCAR.

Тогда же в его результатах наметилась любопытная тенденция. Начиная сезон Рейхол ни шатко ни валко, зато вторую его половину проводил словно на одном дыхании, все увеличивая скорость. Так в 1984 году после 8 этапов на счету Бобби было всего 14 очков, а следующие 8 гонок 119 очков и "бронза" чемпионата. Через год картина повторилась: последние 8 этапов — 3 победы, 5 поулов-позишн.

Наконец настал звездный час Бобби Рейхола. 31 мая 1986 года он одержал главную свою победу, выиграв 500 миль Индианаполиса. Еще пять побед на этапах CART принесли ему чемпионское звание. "Конечно, для меня это было потрясающее переживание, — вспоминал Бобби. — Но в тот момент, когда мы должны были праздновать победу, настроение у меня было не самое радостное — Джим умирал..."

Труман, который на протяжении десяти лет был добрым гением Бобби, с трудом поднялся с постели, чтобы разделить со своим гонщиком традиционный стакан молока на пьедестале самой знаменитой гонки Америки. Меньше чем через две недели Джим умер от рака.

В 1999 году, оставив карьеру пилота, Бобби целиком переключился на руководство "конюшней"



Сам себе хозяин

А Truesports между тем шла от победы к победе. В 1987 году команду официально возглавила вдова Трумана Барбара, но по сути руководили ею Хорн, Рейхол и инженер Грант Ньюберри, заменивший в "конюшне" не кого-нибудь, а Эдриана Ньюи, которому еще только предстояло стать общепризнанным конструкторским гением. Одержав три победы, Бобби довольно легко отстоял свой титул. Но следующий сезон выдался очень непростым, отношения внутри команды обострились. Ко всему прочему двигатель Judd оказался совсем не таким надежным и мощным, как надеялся Рейхол. Особенно тяжело приходилось в квалификации — Lola никак не желала ехать быстро. Но опыт и мастерство позволили чемпиону удержаться среди лидеров — победа в 500-мильной гонке в Поконо и четыре вторых места принесли Бобби "бронзу". И все же осенью 1988-го он решил оставить Truesport.

"Это самое трудное решение, которое мне приходилось принимать за всю мою гоночную карьеру", — говорил он, приняв приглашение Мори Крейнза. Увы, в команде Кресо его ждали сплошные разочарования. Снова не угадали с мотором — как годом раньше Judd, Cosworth тоже не мог конкурировать с Ilmor-Chevrolet, выше четвертого места в ква-

лификации подняться не удалось, в общем же зачете двукратный чемпион опустился на небывало низкое девятое место. Хорошо хоть победа в Милоулендсе поддержала репутацию одного из лучших пилотов Америки 80-х годов — за восемь сезонов Бобби выиграл 19 этапов CART, лишь на один меньше, чем лидер, Рик Мирз.

Но в следующем сезоне Рейхолу пришлось еще тяжелее. Крейнз объединил свою команду с "конюшней" Рика Голлза, и Бобби получил в напарники одного из самых талантливых молодых гонщиков Америки Ала Анзера-младшего.

В 90-м, не одержав ни одной победы, Рейхол ему проиграл. Зато через год взял реванш, завоевав "серебро" чемпионата. Но оставаться в Galles-Kraco больше не хотел. И неожиданно даже для самого себя, заручившись поддержкой крупного автотранспортного магната Карла Хоугана, купил команду Пата Патрика.

Проводы Бобби "на пенсию" на последней гонке сезона-98 стали очень трогательной церемонией



Поначалу Бобби всего лишь подписал контракт пилота. Но скоро понял, что "конюшня", куда он пришел, рассыпается на глазах. "Патрик не мог получить хороший мотор, спонсоры из Miller не желали иметь с ним дело, — вспоминал Рейхол. — Стало ясно, что мне придется брать все в свои руки. Ибо если я этого не сделаю, бог знает, что со мной случится. А бросать автогонки я не хотел".

Мало кто верил, что у Бобби получится что-то путное. Но Рейхол, одержав четыре победы, стал первым в истории CART владельцем команды, кому удалось выиграть чемпионат за рулем собственного автомобиля.

По морям, по волнам

Вот тут-то и проявилась дремавшая покуда страсть Бобби к переменам. В 1993 году, одушевленный своим быстрым успехом в новом качестве "играющего совладельца", он уговорил Хоугана выкупить свою старую команду Truesports. Сезон прошел в бесплодных попытках довести до ума собственное шасси. В Индианаполисе Rahal-Hogan даже не попал на старт. В конце чемпионата Бобби одумался, пересев на проверенную Lola. Но было уже поздно.

В сезоне-94 Бобби выбрал моторы Honda — как оказалось, всего на год раньше, чем нужно. Отказавшись от японских двигателей в

95-м, он кусал локти с досады – еще недавно такие мощные и надежные Ilmor-Mercedes-Benz теперь уступали Honda по всем статьям. Следующий сезон Бобби начинал как единственный владелец, расставшись зимой со своим партнером Хоуганом, и с новым шасси – после 10 лет он пересел на Reynard.

Но дела пошли все хуже и хуже. В 97-м он впервые не попал в десятку по итогам чемпионата и осенью объявил, что сезон-98 будет для него последним. “Я думал над этим решением много, много месяцев, – говорил он, собрав журналистов в штаб-квартире Team Rahal в Колумбусе. – Я люблю автогонки, как любил их 25 лет назад. Физически в 44 года я чувствую себя, пожалуй, даже лучше, чем в 33. Но я должен отдавать себе отчет, что руководство командой отнимает очень много сил и времени...”

Но даже повесив на гвоздь гоночный шлем, Бобби не успокоился. В прошлом году

он умудрился дважды удивить своих поклонников. Rahal начала сезон одним из фаворитов, Макс Папис выиграл первый же этап серии, и тут Рейхол согласился занять кресло ушедшего в отставку исполнительного директора CART Эндрю Крейга.

Он и сам, очевидно, не до конца сознавал, какая бездна работы обрушится на него. Бобби перестал бывать дома, улаживал бесконечные конфликты с Инди Рэйсинг Лиг, подыскивая новых спонсоров для серии, договариваясь о проведении этапов CART в Германии, Англии и Мексике. В конце концов не выдержала Деби Рейхол, двадцать лет стойко переносившая все взлеты и падения мужа, и потребовала, чтобы Бобби оставил беспокойную работу. Но он решил проблему по-своему. И согласился стать исполнительным директором гоночной команды Jaguar. Теперь семейству Рейхол предстоит пересечь в Англию.

“Я хорошо представляю, какую гигантскую работу нам предстоит проделать, – скромно улыбается он в усы. – Но в Jaguar слишком много людей, которые отдают приказы и указывают на недостатки. И нет никого, кто бы взял на себя всю полноту ответственности. Я готов быть таким человеком. А Формула-1 – моя первая и самая сильная любовь”.

Удастся ли одному из умнейших и самых осторожных пилотов Америки справиться с управлением гоночной командой в бурном море Ф-1, полном интриг и подводных течений? Ведь в отличие от многих своих нынешних коллег-менеджеров, для которых гонки Гран При всего лишь выгодный бизнес, Бобби – настоящий, прирожденный чемпион, его не удовлетворит никакое другое место, кроме первого. Однако, как мы теперь знаем, Рейхол любит невыполнимые задачи.

Александр Мельник





Бобби (Роберт) Рейхол

(США)

Дата рождения 10 января 1953 г.
 Место рождения Медина, штат Огайо, США
 Место жительства Нью-Олбани, штат Огайо, США
 Web site www.rahall.com
 Образование бакалавр исторических наук,
 Университет Денисона
 Семейное положение женат: жена Деби. Четверо детей:
 Микаэла, Джеррад, Грэм, Саманта
 Хобби чтение документальных книг, история,
 авиация и путешествия
 Любимые виды спорта гольф
 помимо автогонок сыр "Рокфор", спагетти, сашими,
 Любимое блюдо отбивные
 Любимая музыка рок-н-ролл 60-х гг.
 Любимая музыкальная Эрик Клэптон, Стив Уинвуд
 группа, исполнитель "Доктор Стрейнджлав", "Великий
 Любимые фильмы и актеры Сантини", "Дорога грома", Роберт
 Дюваль, Джеми Ли Кертис
 Самое запомнившееся победа в Indy 500 1986 г.
 событие карьеры Гонки спортпрототипов, 1970 г.
 Первый старт

КАРЬЕРА

1970–1973 гг. ... Гонки спортпрототипов в Канаде
 1974 г. ... Победитель любительского национального чемпионата
 США в гонках спортпрототипов (SCCA B/Sports Racing
 National Championship)
 1975 г. ... Чемпион североамериканской Ф-Атлантик, победитель
 Президентского кубка SCCA
 1976–1981 гг. ... Североамериканская Ф-Атлантик: вице-чемпион
 1977 г.; европейская Ф-3 и Ф-2; гонки спортпрототипов:
 победитель "24 часов Дайтоны" 1981 г.; чемпионат
 мира Формулы-1: 2 гонки в составе команды Wolf-Ford
 (Walter Wolf Racing), 0 очков
 1982 г. ... CART: 11 гонок, 2 победы (Кливленд, Мичиган), 0 ПП,
 \$276 527, "Новичок года" и вице-чемпион в серии

1983 г. ... CART: 12 гонок, 1 победа (Риверсайд), 2 ПП,
 \$218 447, 5-е место
 1984 г. ... CART: 16 гонок, 2 победы (Финикс, Лагуна-Сека),
 1 ПП, \$559 900, 3-е место
 1985 г. ... CART: 15 гонок, 3 победы (Мид-Огайо, Мичиган,
 Лагуна-Сека), 7 ПП, \$595 811, 3-е место
 1986 г. ... CART: 17 гонок, 6 побед (Индианаполис (Indy 500),
 Торонто, Мид-Огайо, Монреаль, Мичиган, Лагуна-
 Сека), 2 ПП, \$1 488 049, чемпион и
 "Лучший гонщик года" серии
 1987 г. ... CART: 15 гонок, 3 победы (Портленд, Мидоулэндс,
 Лагуна-Сека), 1 ПП, \$1 261 098, чемпион и "Лучший
 спортсмен года" серии
 1988 г. ... CART: 15 гонок, 1 победа (Поконо), 0 ПП, \$867 093,
 3-е место
 1989 г. ... CART: 15 гонок, 1 победа (Мидоулэндс), 0 ПП,
 \$687 424, 9-е место
 1990 г. ... CART: 16 гонок, 0 побед, 1 ПП, \$1 462 458, 4-е место
 1991 г. ... CART: 17 гонок, 1 победа (Мидоулэндс), 1 ПП,
 \$1514473, вице-чемпион серии
 1992 г. ... CART: 16 гонок, 4 победы (Финикс, Детройт, Нью-
 Ингланд, Назарет), 3 ПП, \$2 235 298, чемпион и
 "Лучший гонщик года" серии
 1993 г. ... CART: 15 гонок, 0 побед, 0 ПП, \$858 250, 4-е место
 1994 г. ... CART: 16 гонок, 0 побед, 0 ПП, \$785 413, 10-е место
 1995 г. ... CART: 17 гонок, 0 побед, 0 ПП, \$1 382 017, 3-е место
 1996 г. ... CART: 16 гонок, 0 побед, 0 ПП, \$870 500, 7-е место
 1997 г. ... CART: 17 гонок, 0 побед, 0 ПП, \$636 500, 12-е место
 1998 г. ... CART: 19 гонок, 0 побед, 0 ПП, \$443 750, 10-е место
 1992–1995 гг. ... Совладелец команды Rahal-Hogan серии CART
 1995–2001 гг. ... Совладелец команды Rahal серии CART
 2001 г. ... Управляющий директор Jaguar Racing

Всего за карьеру:

Гонок в CART: 265
 Призовых денег: \$16 344 008
 Побед в CART: 24
 Поул-позишн в CART: 18

Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.01.01

Bobby Rahal

ОДИН НА ОДИН
Лучано Бурти

С ПОКОЙСТВИЕМ, ТОЛЬКО ПОКОЙСТВИЕМ

Лучано Бурти было от чего прийти в волнение. Сначала тест-пилоту Jaguar сказали, что его мечта сбылась и он стартует в Гран При Формулы-1. А затем добавили, что сделать это придется завтра, поэтому времени на подготовку нет. Однако бразилец выслушал обе новости с полным спокойствием. Даже соотечественники Бурти отмечают его скорее европейский, нежели латиноамериканский темперамент. И всем было интересно, как поведет себя "совершенно спокойный" бразилец на трассе?



Остается догадываться, ширит в Сан-Паулу какая-то особая атмосфера или что-то там подмешивают в систему городского водоснабжения, но у выходящих из этого города скорость в крови. Так говорил о себе Айртон Сенна, это же можно повторить и о Лучано Бурти. Впрочем, сравнивать молодых бразильских пилотов с трехкратным чемпионом мира — дело неблагодарное и уже набившее оскомину. Одно дело — по проторенной десятками соотечественников дорожке через британские погонные серии полонить к дверям "большого цирка", и совсем другое — добиться на арене этого "цирка" успеха. Сравнения с Сенной выглядят тем более натынутыми, что 26-летний Бурти вряд ли соответствует классическому представлению о

ОДИН НА ОДИН

Лучано Бурти

гонщике из Южной Америки. Два выхода из тех красноты поразительно спокойн.

Однако по мнению очевидцев, именно эту красноту — умение сохранять хладнокровие даже в критической ситуации и не лезть зря на рожон — и обязан Лучано успешным началом своей карьеры в автогонках. Талант чемпиона Южной Америки по картингу — этот титул завоевал семь лет назад — не вызвал сомнений, но это не была гениальность, сражающая всех наповал. Не отпала Бурти и всепоглощающей жаждой победы, заставляющей на пределе сил бороться за каждую позицию, а в случае проигрыша оборачивающейся нервным срывом. Спокойный и уравновешенный в жизни, таким он оставался и на трассе. Его путь не был усыпан изможденными погрязшими и опухшими рыцарями подосады, но зато этот путь регулярно приводил к победе.

Так же уверенно, как и кажется со стороны, без суетливых бразилец начал карьеру и на Британских островах. Четыре победы в гонках Vauxhall Junior в составе Martin Donnelly Racing, потом — переход в Paul Stewart Racing и сразу два чемпионских титула — в личном и детской сериях Формулы Vauxhall. Плюс — с четкой перспективой. Во-первых, как говорил один из сынових собак в «младших» Формулах гонщиков, «британский чемпионат нельзя выиграть, если ты не являешься пилотом Paul Stewart Racing». Во-вторых, у талантливого и работоспособного гонщика были все шансы добраться до Формулы Vauxhall Junior, до Ф-1 в составе одной из той же команды отец и сын Сторри всегда предпочитали работать с гонщиками «на долгосрочной перспективе». Но если раньше воспитанные в PSR Дэвид Куттсард и Дарио Франгитти уходили, чтобы добывать в соревнованиях высшего уровня победы для других команд, то к моменту прихода Бурти уже появился Stewart F1. И бразилец за руль болида Ф-1 впервые посадили, когда он только готовился выиграть титул в Формуле-3.

Именно на этапе Ф-3 хладнокровие и рассудительность Бурти начали нарабатывать. «Я был очень близок к Марку Хайнсу и шестичуть не сделался его. Если бы предпринял попытку обогнать, еще неизвестно, чем бы все это закончилось. Но я предпочел не рисковать своим вторым местом и финишировать», — это типично для 1999 года высказывание Бурти. Поначалу бразилец трудно было обвинить в излишней осторожности, он выступал очень стабильно, приседал на шестнадцатую лишь не в каждой гонке и позволял чемпиону лидировать. «Карликан на старте мимо меня как развешивался. Я и не пытался всерьез за ним ухватиться. Он не является моим основным соперником в чемпионате, так что главное для меня было привести как можно больше очков, финишировав впереди Хайнса». И здесь, казалось, с бразилцем не поспоришь. Однако ближе к концу сезона ситуация обострилась, и он заговорил по-другому: «Дело идет к развязке, и мне не стоит быть таким уступчивым».

Каким он может быть неуступчивым. Лучано продемонстрировал на предпоследнем этапе в Трастоне — старту с первой позиции, он

в первом же повороте «степенился» с Хайнсом. Да так, что по окончании заезда, в котором финишировал третьим, был дисквалифицирован за «чрезвычайно резкие и опасные маневры на старте». После этого даже под, быстрейший круг и победа на заключительном этапе положения уже не спасли. В результате шумиха поднялась не вокруг Бурти, а вокруг Даксона Баттона, который на трассе уступил им обоим, но в Ф-1 пробыл.

Даже если Лучано не добьется успеха в чемпионате мира, по крайней мере, его будут звать как человека, который бивал «самого Баттона». В Ф-3 Бурти сталкивался с Даксоном даже чаще, чем со своим основным соперником Хайнсом. Уже в начале сезона бразилец продемонстрировал «эффективный провал по высшей трассе» благодаря тонкому и уверенному контролю над поведением машины, как писали после того, как Лучано опередил Даксона на 8-м круге гонки в Трастоне (прида, обогнать-то и не успел — поднял мотор). Позже — «скачки» на первом круге гонки в Донингтон — успешная атака Бурти в первом повороте и мгновенный ответ Даксона в конце круга. «Когда я заметил, что он атакует, было поздно что-то предпринимать — настолько быстро и четко он все провернул!», рассказывал потом Лучано. В конце сезона в Спа бразилец вынудил лидировавшего Баттона ошибиться в «Красной воде», благодаря чему выиграл гонку. Впрочем, на высокой ноте эти события описывали зрители и журналисты. Сам гонщик оставался традиционно спокойным.

Спокойен был даже когда его спрашивали: разве не обидно, что еще недавно вы обогнали Баттона на трассе, а весь следующий сезон все только и обсуждали вопрос, когда Баттон начнет обходить Шумахера? Да нет — поздравлял пилота бразилец — Даксон делает для нас хорошую работу. Его результаты подтверждают, что ребятам из Ф-3 можно доверять. Представьте, если бы он закончил сезон на Williams. Да нас на милое к машинам перестали бы подпускать!

В Асоне-2000 Баттон законил еще один карьерный — опережая два ома — в фундаменте своей будущей славы. А бразилец смог на своей шкуре почувствовать, как тяжело быть в Ф-1 Дэвидом Хербертом, проводя час с четвертью за рулем настроенной под англичанина запасной машины.

Рубен Барричелло справедливо считается старшим, небогатым, но сложившимся бразильского автогоночного землячества в Европе. Он описал всех молодых соотечественников, переплывающих океан попробовать свои силы в европейском автоспорте. Прибывав в Англию, почти все они останавливались в доме Рубенса в Кембридже. Бурти — не исключение. Поэтому узнав, что берет участие Израэля на Гран-При Австрии, Лучано первым делом сообщил эту новость пилоту Гергар. «Окей» — ответил Рубен, — завтра утром высылай механика к моим боксам. Буду выезжать — дам ему знак, и ты пристроишься в хвост. Один круг прожужжи тебе по трассе, а там уж извини — как-нибудь сам.»

Выступая в британской Ф-3, Бурти попробовал свои силы за рулем Stewart Ф-1



Как и все гонщики, Бурти начал с картинга. 1999 год



В 1996 году бразилец стал чемпионом новозеландской Формулы-Ford



Бурти впереди Хайнса. Формула-3. Снеттертон, 1999 год

ОДИН НА ОДИН

Лучано Бурти

Самый критический момент в Гран При Австрии наступил для Бурти еще до старта гонки. Неисправность заставила бразильца покинуть автомобиль





Баррикелло – старшина бразильского землячества в Ф-1



Неудачный пит-стоп стоил Лучано места в первой десятке в своем первом Гран При



Дебютант борется с превосходящими силами противника

Помощь была не лишней. Ведь тест-пилот Jaguar впервые в жизни увидел трассу А1-Ринг. Но в общих чертах изучить автодром – полдела, у опытного гонщика на это уходит порядка десяти минут. Проблема в том, что Лучано ни разу еще не участвовал даже в имитации Гран При, в самом длительном своем заезде на тестах он подряд проехал всего пятнадцать кругов. Да и совершить свой первый круг, более или менее похожий на квалификационный, – на свежем комплекте резины с минимумом топлива в баках – Бурти смог только на тестах в Маны-Куре перед французским этапом чемпионата-2000.

“Весной я часто делал свою работу автоматически. Меня, что называется, поставляли на тесты в комплекте с автомобилем, я был одной из его деталей. Речь в боксах редко шла о тонкостях пилотирования, чаще разговор заходил о повышенной нагрузке на те или иные узлы. Мне даже не всегда объясняли, какие изменения внесены в настройки машины перед очередным выездом”. Впрочем, это не значит, что в команде бразильца не ценили. Просто у него была своя работа, работа, которая сильно отличалась от того, чем занимались основные пилоты. Работа иногда нудная, иногда откровенно хаотичная (приехали заниматься аэродинамикой – весь день бились над проблемами задней подвески), иногда прерывавшаяся поломками и авариями. Лучано ценили, и поэтому вместо предусмотренных контрактом пятнадцати тестовых дней он отработал в 2000 году не меньше сорока. Но он не должен был участвовать в гонках, поэтому мог посвятить день той же аэродинамике, а не погоне с пустыми баками за лучшим результатом.

Однако опыт, полученный на тестах, пригодился Бурти. Когда в субботу на австрийской трассе дело дошло до быстрых кругов, начали всплывать одни неполадки за другими: то отказ механизма переключения передач на тренировке, то проблемы с двигателем в квалификации, одним словом, ломота во всем теле. Поэтому Лучано и не удивился особо, когда в воскресенье перед началом прогревочного круга что-то закапало прямо на педали. “Я был сосредоточен на своей гонке, не видел на большом экране, как Лучано покидает машину, – вспоминал Баррикелло. – Я не мог на это спокойно смотреть и от души выругался...”

Лучано стартовал из боксов позже всех на запасной машине. Уже на пятом круге стали перегреваться тормоза, и бразильцу пришлось сбросить темп, чтобы не закончить Гран При в отбойниках. А потом пит-стоп затянулся, и Бурти выехал позади оставшихся было от него Диница и Зонты...

Одинадцатое место Бурти на финише в Шпильберге называли как минимум “удачным выступлением при неблагоприятных обстоятельствах”, как максимум – “маленьким спортивным подвигом”. “Удивительное самообладание! Он за весь уик-энд ни разу не ошибся!” – восхищался после гонки Нил Ресслер. “Все очень просто, – отшучивался Лучано от

комплиментов шефа, – я вовремя вспомнил, что надо отключить мобильный телефон!”

А потом наступил один прекрасный летний день на тестах в Сильверстоуне накануне Гран При Германии, когда Jaguar Бурти промчался по трассе быстрее не только машины Ирвайна, но даже McLaren Дэвида Култхарда. И пусть сравнивать результаты тестов – дело благодарное, для Бурти тот день был особым – в нем перестали видеть человека, которого “поставляли на тесты в комплекте с автомобилем”. Команда стала работать на него как на гонщика. “Я зачастую не мог понять, как Джонни и Эдди проходят некоторые повороты в таком стиле, но позже осознал – причина в том, что команда работает над этим вместе с ними. На прошлых тестах здесь же Эдди был быстрее меня на семь десятых. Сегодня команда работает и на меня тоже, и вот – результаты, которые раньше для меня были недостижимы”.

Произошло это спустя несколько дней после австрийской гонки. И скорее всего, мысль взять бразильца в “основу” появилась у руководства Jaguar именно тогда. Поначалу это был запасной вариант. Всплывали имена то Франкитти, то Френтцена, то Баттона. Но Бурти эти разговоры не слишком волновали – “вооруженный” европейским темпераментом, он продолжал спокойно тестировать зеленые машины.

В Ф-1 быстро забывают о том, в какой форме ты подошел к своему первому старту и что у тебя сломалось на пятом круге – важен результат. В “потенциальных чемпионах” и “кандидатах в топ-пилоты” ходит едва ли не каждый второй, но за победу в чемпионате из года в год бьются одни и те же пилоты. А вечерашние талантливые новички исчезают неизвестно куда. Где блистательный Жюль Буйон, триумфально выигравший Ф-3000 семь лет назад и ставший тест-пилотом Williams и обладателем ярлыков “будущий чемпион мира” и “наследник Проста”? Где Педро Лами и Ян Магнуссен? Так что борьба за место под солнцем для Бурти еще впереди, и рассыпанные в официальных заявлениях комплименты ему вряд ли стоит воспринимать всерьез. Но, как бы то ни было, еще до начала дебютного сезона в активе Лучано уже был один Гран При. “Это что-то вроде барьера, – объясняет Баррикелло. – Что первая гонка, что первая победа. Если ты однажды сделал это, все идет гораздо легче. Тебе больше нет смысла переживать и дергаться. Одной загадкой для тебя стало меньше”. После Хоккенхайма, стоит согласиться, Рубенс знает, о чем говорит.

Первая гонка дебютного сезона в Австралии далась Бурти нелегко. Тяжелая авария в квалификации, предпоследнее место на старте. Но бразилец сумел добраться до финиша восьмым, опередив пятерых соперников, и стал, между прочим, лучшим среди гонщиков, выступавших на автомобилях с шинами Michelin. Как Лучано удалось это? В трудной ситуации он сохранил спокойствие. Полное спокойствие.

Кирилл Качнов



Лучано Бурти

(Лучано Пуччи)

(Бразилия)

Дата рождения: 5 марта 1975 г.
Место рождения: Сан-Паулу, Бразилия
Место жительства: Сан-Паулу, Бразилия;
Кембридж, Англия,
Великобритания
Web site: www.lucianoburti.com
Рост: 175 см
Вес: 68 кг
Семейное положение: холост
Первый старт: картинг, 1991 г.

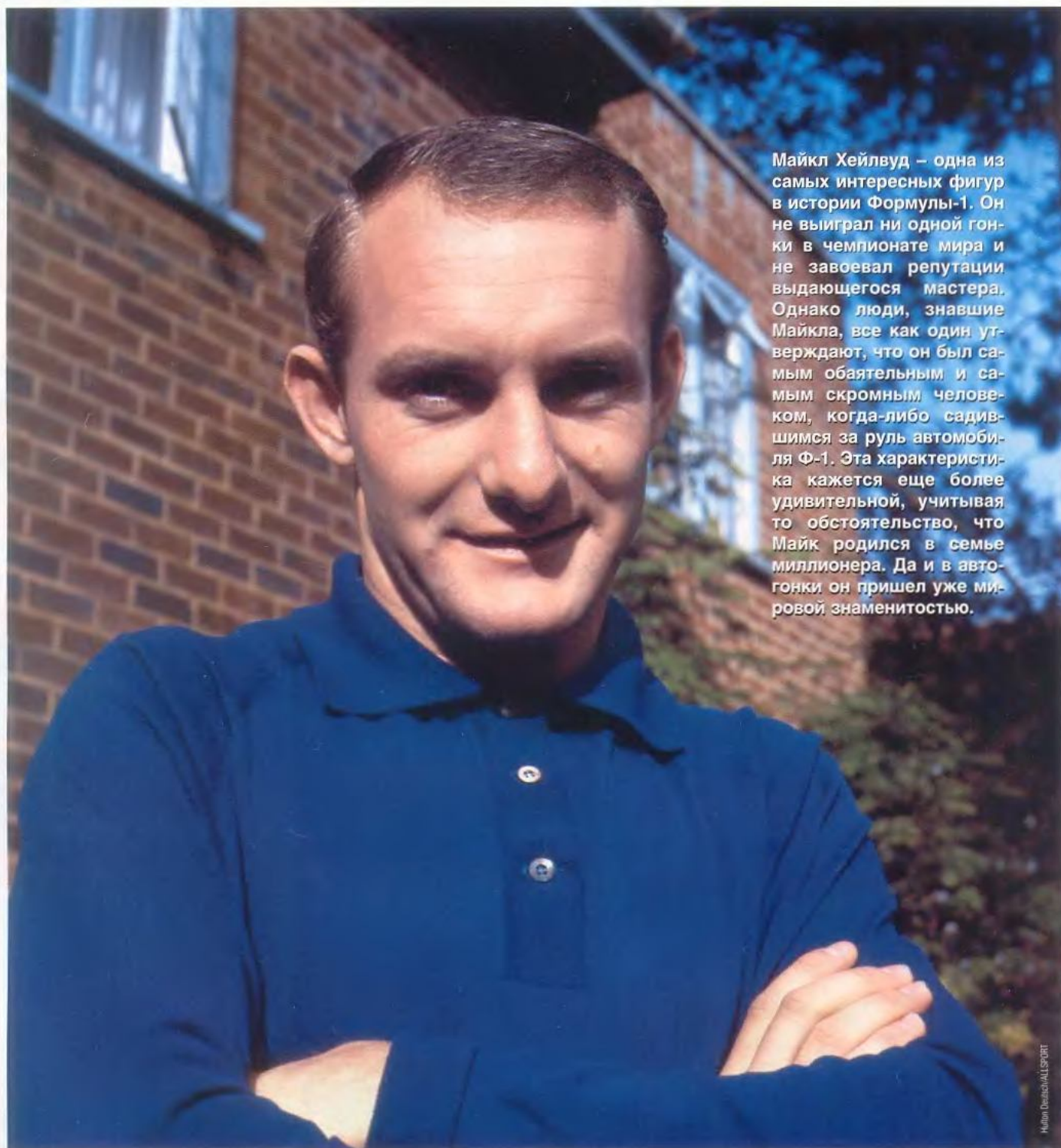
Карьера:

1991–1995 гг.	Картинг
1992 г.	5-е место в чемпионате Сан-Паулу; 3-е место в чемпионате Пакалулу
1993 г.	7-е место в чемпионате Сан-Паулу; 3-е место в Летнем чемпионате Кампинаса
1994 г.	Чемпион Южной Америки; чемпион Аберту; чемпион Пакалулу; 4-е место в чемпионате Сан-Паулу; 5-е место на Панамериканском чемпионате; 8-е место на чемпионате мира
1995 г.	Чемпион Сан-Паулу; победитель картинговой гонки "24 часа Бразилии"
1996 г.	3-е место в британском чемпионате Формулы-Vauxhall Junior (4 победы), выступал за Martin Donnelly Racing; победитель зимнего чемпионата Ф-Vauxhall, выступал за Paul Stewart Racing; чемпион новозеландской Ф-Ford
1997 г.	Чемпион Ф-Vauxhall, выступал за Paul Stewart Racing
1998 г.	3-е место в британской Ф-3 (2 победы), выступал за Paul Stewart Racing; регулярные тесты в команде Stewart-Ford Ф-1
1999 г.	Вице-чемпион британской Ф-3 (4 победы), выступал за Paul Stewart Racing; регулярные тесты в команде Stewart-Ford Ф-1
2000 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 1 гонка в составе команды Jaguar-Ford, 0 очков, 23-е место; официальный тест-пилот команды Jaguar-Ford
2001 г.	В чемпионате мира Формулы-1 выступает за команду Jaguar-Ford

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1:	2
Гонок в Ф-1:	2
Очков:	—
Побед:	—
Пул-позишн:	—
Быстрейших кругов:	—

Примечание: все данные представлены по состоянию на 06.03.01



Майкл Хейлвуд – одна из самых интересных фигур в истории Формулы-1. Он не выиграл ни одной гонки в чемпионате мира и не завоевал репутации выдающегося мастера. Однако люди, знавшие Майкла, все как один утверждают, что он был самым обаятельным и самым скромным человеком, когда-либо садившимся за руль автомобиля Ф-1. Эта характеристика кажется еще более удивительной, учитывая то обстоятельство, что Майк родился в семье миллионера. Да и в автогонки он пришел уже мировой знаменитостью.

Adrian Gledhill/ALLSPORT

МАЙК



ПО ПРОЗВИЩУ МОТОЦИКЛ

Стэн Хейлвуд являл собой типичный пример отца, который решил реализовать собственные мечты в сыне. Хейлвуд-старший нажил свое состояние, торгуя мотоциклами в Оксфордшире. (Кстати, среди самых серьезных его конкурентов в этой сфере бизнеса одно время был Берни Экклстоун). Дела шли хорошо, и недостатка в средствах на осуществление своих замыслов Хейлвуд-отец не испытывал. Как и недостатка решимости.

Делающий первые шаги в мотогонках Майк не только получал в свое распоряжение лучшую технику, но и солидную поддержку в других областях. Например, газеты, в которых забывали упомянуть об успехах сына, немедленно лишались рекламы отца.

"Стэн был заводным человеком. Он был помешан на желании увидеть успехи своего сына. Бывало, он одалживал у нас мотоциклы для Майка и не всегда возвращал", — вспоминает Джон Сертиз, человек, судьба которого переплелась с судьбой Хейлвуда.

Многие известные автогонщики 20–30-х — Нуволари, Варци, Розмейер — впервые испытали пьянящее ощущение скорости, состязаясь на двухколесных машинах. Однако в последующие годы технический прогресс образовал гигантскую пропасть между авто- и мотоспортом, и в наши дни автомобильные и мотоциклетные гонки — всего лишь дальние родственники по Этьену Ленуару, французскому умельцу, сконструировавшему первый двигатель внутреннего сгорания.

Если же говорить о чемпионатах мира по шоссейно-кольцевым авто- и мотогонкам, то покорение обеих вершин моторного спорта представляется делом практически невозможным. История, тем не менее, знает смельчаков, которые решались на такое предприятие. Классическим примером стала карьера Джона Сертиза. Многократный чемпион мира по мотогонкам в 1964 году стал лучшим в Ф-1. По его стопам в конце концов пошел и Хейлвуд. Но сначала ему пришлось доказать, что он получал лучшую технику не только на правах папенькиного сына.



В 1964 году в Монако Хейлвуд, проводивший всего третью гонку в Формуле-1, завоевал на Lotus 25 первое очко

В 1958 году мир кольцевых мотогонок был потрясен блестящим дебютом 18-летнего британца. Он сразу зарекомендовал себя как необыкновенно талантливый пилот, который может одновременно выступать сразу в нескольких классах (гоночный уик-энд мотоциклетного Гран При в разное время включал три и более стартов). Фамилия Хейлвуд редко когда не возглавляла итоговые рейтинги чемпионатов. Нельзя умолчать и об огромной популярности, которой пользовался герой нашего рассказа. Само его участие в любой гонке обеспечивало организаторам рекордное число проданных билетов. Болельщики боготворили британца. Однажды на трассе в Хараме появился рекламный щит "Хейлвуд выбирает Castrol". Кто-то из поклонников поправил надпись: "Бог выбирает Castrol". Те, кто видел Майка на трассе, говорили, что его стиль пилотирования захватывал дух: человек и машина, казалось, составляли единое целое. Бесспорным доказательством мастерства Майка служат полтора десятка побед в мотоциклетном "Турист Трофи". Выиграть соревнования на острове Мэн столь же престижно, как автомобилю победить в Ле-Мане или Монако. Тамонная трасса — 60-километровое кольцо с множеством закрытых виражей. Потрясенные со-

перники вспоминали, что Хейлвуд обычно проходил эти опаснейшие повороты на 10 км/ч быстрее, чем они.

О репутации Хейлвуда достаточно красноречиво говорит тот факт, что компания Honda, которой Майк принес немало побед, заплатила ему 50 тыс. фунтов стерлингов только за то, чтобы гонщик не принимал предложения других фирм после того, как японцы решили покинуть мотогонки. Хейлвуд выступал и за MV Augusta, команду, которая была мотогоночным эквивалентом Ferrari и где в 50-х блистал Джон Сертиз.

Хейлвуду доводилось сражаться с Сертизом. Но первую крупную победу, титул в классе 250 см³, Майк отпраздновал в 61-м, через год после того, как Джон окончательно перешел в Формулу-1. Впервые Сертиз попробовал себя в автоспорте в 1960 году, когда в Гудвуде вышел на старт за рулем Соорер Формулы-Junior и... выиграл свою первую же гонку. Возможно, именно этот успех вдохновил Хейлвуда в том же году предпринять собственную попытку в Сильверстоуне за рулем Lotus-Climax. Увы, в тот день трасса была мокрой, и дебютант вылетел в отбойники. Взаимоотношения с автомобилем не заладились с самого начала.

Однако в 1963 году Хейлвуд, успевший к тому времени получить красноречивое прозвище Майк-Мотоцикл (Mike the Bike), решил попытать счастья в автоспорте еще раз. Он дебютировал за рулем Brabham Формулы-Junior на трассе Брэндс-Хэтч. На этот раз его заметили, и всего несколько месяцев спустя его Lotus 24, подготовленный частной "конюшней" Рэга Парнелла, стоял на стартовом поле ГП Великобритании. Там Майк финишировал на весьма неплохом для новичка восьмом месте. А через год в Монако Хейлвуд, проводивший всего третью гонку в чемпионате мира Ф-1, завоевал первое очко. Но в отличие от Сертиза, который безоглядно сменил два колеса на четыре, Хейлвуд продолжил участие в мотогонках. Результаты погони за двумя зайцами не заставили себя ждать — в 1965 году Парнелл позвал Майка всего на один Гран При, а потом и вовсе потерял к нему интерес.

В мотогонках Майк стал символом успеха. Шутка ли — девять титулов, в том числе четыре в 500-кубовом, самом престижном, классе,



На ГП Великобритании 1963 года Майк на Lotus 24 финишировал на неплохом для новичка восьмом месте

ОДИН НА ОДИН

Майкл Хейлвуд

и абсолютный рекорд по количеству выигранных Гран При. Но по окончании выступлений в мотоциклетном спорте в 1967 году путь в Формулу-1 был ему словно заказан. И хотя Хейлвуд не повесил шлем на гвоздь – он ездил в Формуле-5000, чемпионате спортпрототипов, а в 1969 году даже занял третье место в “24 часах Ле-Мана”, – менеджеры Формулы-1 о нем забыли. Из-за довольно бессистемных выступлений в автогонках о Хейлвуде сложилось мнение, будто он необязательный человек. К тому же Хейлвуд никогда не был дипломатом, предпочитая говорить людям в глаза все, что он о них думает. В свое время даже солидные суммы денег, которые он получал в Honda, не помешали Майку прямо на презентации нового мотоцикла компании назвать творение японских инженеров “настоящей кучей металлолома”.

И все же в 1971 году Хейлвуд повезло. На выручку пришел давний приятель и соперник Джон Сертиз, предложивший выступить за его команду в первенстве Ф-5000 и двух Гран При чемпионата мира. И тут британец заставил замолчать своих критиков: на Большом Призе Италии он едва не принес Surtees первую победу в Ф-1. Стартовав с 17-го места, Хейлвуд пробился на лидирующую позицию, но эта гонка лишь подтвердила, что Surtees не принадлежала к когорте лучших “конюшен” чемпионата. Майк не смог противостоять BRM Питера Гетина, March Ронни Петерсона, Tyrrell Франсуа Севера. Впрочем, итоговое четвертое место британца ни в коем случае нельзя назвать неудачей: на финише первую и пятую машину разделили микроскопические 0,6 секунды.

Удивленный Сертиз поспешил подписать контракт с Майком на сезон-72. Тот год начался для Хейлвуда куда как хорошо – с быстрого круга на Большом Призе ЮАР. А вторые места в Монце и в незачетной “Гонке чемпионов” в Брэндс-Хэтче говорили сами за себя. Эти результаты были подкреплены победой в европейском чемпионате Формулы-2 и успешными выступлениями в престижной “Тасманской серии”. К несчастью, на этом относительно благополучные времена для Surtees закончились. Команда попала в затяжной кризис, завершив



На Большом Призе Италии 1971 года Майк (Surtees TS9 Хейлвуда преследует March 711 Петерсона) едва не принес Surtees первую победу в Ф-1. Итоговое четвертое место британца ни в коем случае нельзя назвать неудачей: на финише от победителя его отделили микроскопические 0,18 секунды

шийся в конце концов банкротством. В 1973 году только триумф в “1000 километрах Спа”, одним из этапов мирового первенства спортпрототипов, мог подсластить горечь безуспешных попыток набрать хоть одно очко в Ф-1.

Впрочем, именно в этом году произошел эпизод, который принес Хейлвуду больше славы, чем все его спортивные достижения в автогонках. Это произошло во время Гран При Южной Африки. На третьем круге местный гонщик Дейв Чарльтон не справился с управлением своего Lotus и столкнулся с Surtees Хейлвуда. И тут же на большой скорости в неподвижную машину Майка врезается BRM P160 Клея Регаццони. Вспыхнул пожар. Англичанин сумел быстро выбраться из кокпита, а швейцарец оказался в ловушке. Майк бросился расстегивать ремни безопасности в автомобиле Клея. При этом его собственный комбинезон загорелся, и Хейлвуд вынужден был кататься по траве, чтобы сбить пламя. Пожарные в это время вроде бы сумели справиться с пламенем, охватившим автомобиль Регаццони, и вдруг огонь вспыхнул с новой силой. Майк вернулся к пылающей машине и вытащил-таки Клея. Вряд ли бы швейцарец уцелел в этой аварии, если бы не Майк. Двумя годами ранее подобное несчастье случилось с

Йо Зиффертом – гонщик умер от поражения легких продуктами горения. Самоотверженность Майка не осталась вне поля зрения общественности: из рук британской королевы он получил медаль короля Георга. Вообще, такие поистине рыцарские качества Хейлвуд обнаруживал не только в экстремальных ситуациях. Несмотря на свою огромную популярность, человеком он был скромным, даже застенчивым. “Я ненавижу быть знаменитым, – утверждал Майк. – Никогда не понимал людей, которые хотят взять автограф или сфотографироваться со мной только потому, что я гонщик”.

После эпизода с Регаццони Майк вернулся в боксы, где его ждала жена. “Он вошел с каменным лицом, – вспоминает Полина Хейлвуд. – Мы сели на мотоцикл и поехали к Падди Драйверу, его старому приятелю по мотогонкам, у которого остановились в тот раз. За весь вечер Майк не сказал ни слова о пожаре. Обо всем я узнала только на следующий день из газет”.

Человеческие качества и гоночные навыки Майка оценили владельцы ведущих команд Ф-1. В 1974 году Хейлвуд сидел в кокпите McLaren M23. Британцу представилась возможность побороться с главными героями Больших Призов: 34-летний пилот, уже располагавший немалым спортивным опытом, получил хороший автомобиль. Хотя “конюшня” Yardley McLaren была полупрофессиональной, Эмерсон Фиттипальди стал в том сезоне чемпионом, управляя номинально точно такой же машиной.

Но судьба Майка сложилась так, что испытать победного шампанского не удалось. Во время Гран При Германии Хейлвуд попал в тяжелую аварию, закончившуюся для него сложнейшим переломом лодыжки. Эта травма поставила точку на выступлениях британца в Формуле-1.

Годы спустя легко рассуждать о том, чего мог бы добиться Хейлвуд в Ф-1, не случись той злополучной аварии на Нюрбургринге. Возможно, он так и не смог бы приспособиться к этому виду спорта. А может, ему просто не везло на конкурентоспособную технику? Тот же Сертиз использовал свой шанс, только оказавшись в кокпите замечательной Ferrari 158. В

На Гран При ЮАР 1972 года в Кьялами Хейлвуд на Surtees TS9B проехал лучший круг в гонке. Сезон обещал стать удачным, но светлая полоса в автоспортивной биографии Майка закончилась слишком быстро



любом случае, стоит прислушаться к словам биографа Хейлвуда Майка Кеттлвелла: «Майк любил автогонки. Он был вполне сформировавшимся пилотом. И хотя ему не удалось выиграть ни одного Гран При, он ни в чем не уступал лучшим гонщикам своего времени».

В том, что Хейлвуд так и не достиг в автогонках вершин, которые покорились Сертизу, возможно, сыграло свою роль и не всегда серьезное отношение Майка к делу.

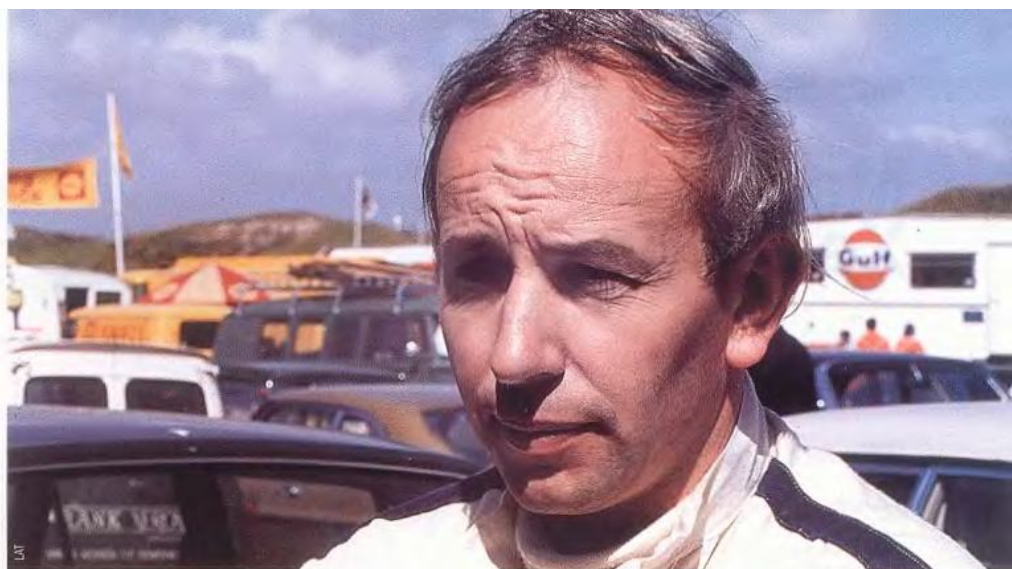
«Подъезжая к паддоку, я увидел Citroen-Maserati Майка под деревом. Стекла запотели. На ветровом стекле отпечатались подошвы ботинок, — вспоминает британский журналист Найджел Робек о гонке Ф-2 в Руане в 1972 году, когда Майк выиграл для Джона чемпионат. — Выяснилось, что Хейлвуд накануне ускользнул в город на вечеринку и вернулся поздно в изрядном подпитии. Поэтому не посмел вернуться в отель, побоявшись столкнуться с Сертизом. Я принес чашку крепкого кофе, чтобы он протрезвел. Он пришел вторым в той гонке».

Впрочем, вряд ли в этом отношении Майк отличался от большинства своих товарищей. Важнее другое. Как у автогонщика у него были довольно существенные недостатки.

«Он обладал чувством равновесия, которое было совершенно естественным на мотоцикле, и частично он перенес его на автомобиль, — вспоминает Брайан Харт. — Проблема заключалась в том, что он не разбирался в технической стороне автоспорта. Мотоцикл сравнительно прост. Он вскакивал в седло и гнал изо всех сил. Но автомобиль можно настраивать самыми разными способами. Майк просто не понимал этого».

Разница во взаимоотношениях Хейлвуда с двух- и четырехколесной техникой чувствовалась не только в гонках. Историй о дорожных происшествиях с участием Майка десятки. Вот одна из них.

«Мы были в Южной Африке, не помню точно в каком году, и нам приходилось мотаться между Булавайо и Кейптауном, — рассказывает Питер Гетин. — Когда я сидел за спи-



Джон Сертиз пришел на выручку Майку Хейлвуду, когда будущее последнего в Ф-1 оказалось под вопросом. Увы, повторить достижения Джона Сертиза и стать чемпионом мира на двух и на четырех колесах Майку не удалось

ной Майка на мотоцикле, то чувствовал себя в большей безопасности, чем в любимом кресле. Он вел очень ровно и уверенно. Совсем другое дело — автомобиль. В тот раз он разогнал свой Iso Grifo хорошо за 100 миль в час. И тут в отдалении я увидел быка, который медленно переходил дорогу. Каким-то непостижимым образом Майк не заметил его. Столкновение с несчастным животным было колоссальным. Я оказался под приборной панелью, а Майк вылетел сквозь ветровое стекло. Бык был повсюду. Но больше всего меня напугал рог, воткнувшийся в спинку моего сиденья».

И все же сказать, что Майк полностью реализовал себя в автогонках, нельзя. «Не то чтобы он становился быстрее, — утверждает Сертиз. — Но его понимание автогонок росло, он набирался опыта и становился все более боеспособным».

Бесславное окончание карьеры было не по душе Майку. В 1978–1979 годах он прибавил к коллекции своих мотогоночных наград еще две победы в «Турист Трофи». И это был настоящий подвиг. Одиннадцать лет спустя! Другие мотоциклы, другие тормоза, другие

шины. Только трасса осталась прежней. Ледяная душу трасса на острове Мэн. И он снова был первым. И не просто первым. Ближайший преследователь отстал от него на две минуты! Через год он снова победил здесь в классе 500 кубов. Теперь можно было со спокойной совестью уходить.

Здесь бы в самый раз поведать о том, как наш герой дожил до седых волос. Но в жизни Хейлвуда не нашлось места счастливой старости. 21 марта 1981 года жена попросила Майка купить к ужину жареного картофеля и рыбы. За покупками он отправился на своем Rover. С ним были дочь Мишель и сын Дэвид. В этой поездке и произошло несчастье. Водитель ехавшего впереди грузовика внезапно, против всяких правил, начал разворачивать свою машину. Майк среагировать не успел... Сын отделался относительно легкими травмами. Дочь погибла мгновенно. Отец с тяжелейшими повреждениями был доставлен в больницу, где умер через 2 дня. Автомобиль снова подвел Майка по прозвищу Мотоцикл.

Игорь Постнов



Surtees TS14A Майка Хейлвуда на Гран При Испании 1973 года в Монжуик-парке, Барселона

Майк (Стэнли Майкл Бейли) Хейлвуд

Родился: 2 апреля 1940 г. в Великом Милтоне, графство Оксфордшир, Великобритания
Умер: 23 марта 1981 г. в Бирмингеме, графство Западный Мидлэндс, Великобритания
Web site: www.mike-hailwood.co.uk

Любимые виды спорта, помимо автогонок: мотогонки
Первый гоночный автомобиль: "формула-Junior" (Ф-3) 1963 г.

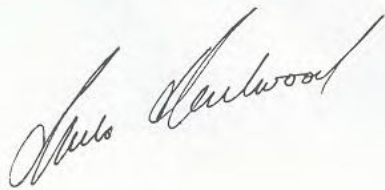
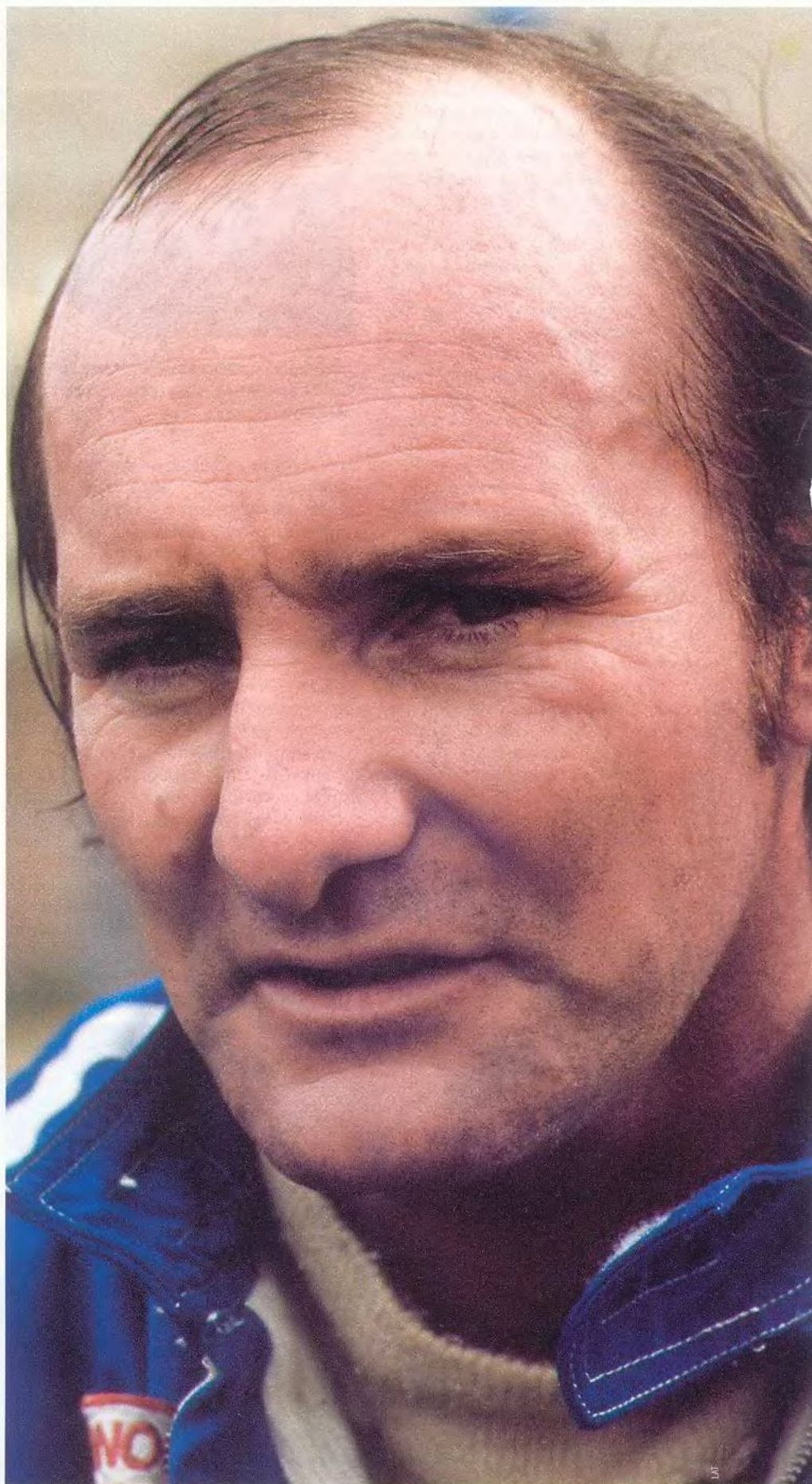
Карьера:

1958–1967 гг. Участник чемпионата мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам, 9-кратный чемпион мира в классах 250, 350 и 500 см³
1963 г. Дебютировал в автогонках; чемпионат мира Ф-1, 2 гонки в составе команды Reg Parnell Racing-Climax, 0 очков
1964 г. Чемпионат мира Ф-1, 9 гонок в составе команды Reg Parnell Racing-BRM, 1 очко, 19-е место
1965 г. Чемпионат мира Ф-1, 1 гонка в составе команды Reg Parnell Racing-BRM, 0 очков; участник гонок спортпрототипов
1966 г. Выступал в гонках спортпрототипов, выиграл 3-часовую гонку в Долине Дикки
1969–1970 гг. Участвовал в гонках ЧМ спортпрототипов, Кубке Тасмании и британском первенстве Ф-5000; в 1969 г. занял 3-е место в "24 часах Ле-Мана"
1971 г. Чемпионат мира Ф-1, 2 гонки в составе команды Surtees-Ford, 3 очка, 18-е место; вице-чемпион британской Ф-5000
1972 г. Чемпионат мира Ф-1, 10 гонок в составе команды Surtees-Ford, 1 быстрейший круг (ГП Южной Африки), 13 очков, 8-е место; участник Кубка Тасмании Ф-5000 и "Бразильского турнира" Ф-2; чемпион Европы в Ф-2 (2 победы, 1 "поул", 2 быстрейших круга); 2-е место в "Гонке чемпионов" Ф-1 в Брэндс-Хэтче
1973 г. Чемпионат мира Ф-1, 15 гонок в составе команды Surtees-Ford, 0 очков; участник ЧМ спортпрототипов (1 победа – "1000 км Спа-Франкоршам")
1974 г. Чемпионат мира Ф-1, 11 гонок в составе команды Yardley McLaren-Ford, 12 очков, 10-е место
1978–1979 гг. На Ducati и Suzuki выиграл две мотогонки "Турист Трофи", после чего завершил спортивную карьеру

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1: 50
Гонок в Ф-1: 50
Очков: 29
Побед: —
Поул-позишн: —
Быстрейших кругов: 1

Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.01.01

Дэвид Култхард

"В Ф-1 никто ни в чем не может быть до конца уверен"

Короткий визит гонщика McLaren в Россию дал возможность корреспонденту журнала "Формула" задать ему несколько вопросов.

Дэвид, это ваш первый визит в Москву?

Да. В позапрошлом году я побывал в Звездном городке, в Центре подготовки космонавтов, а в Москве я впервые, приехал на показ мод Hugo Boss.

Как вам наш город?

Я только что приехал и еще не успел осмотреться. Погода у вас гораздо холоднее, чем та, к которой я привык в это время года. Люди же кажутся весьма дружелюбными и энергичными.

Какова программа вашего пребывания в Москве?

Визит очень короткий. Утром я улетаю, поэтому много мне не успеть. До вечера я планирую встретиться и поговорить со многими людьми, а потом хотелось бы посмотреть, что же это такое – знаменитая московская ночная жизнь?

С этого года изменились технические требования к машинам Ф-1. Не могли бы вы сравнить прошлогодний McLaren с автомобилем 2001 года?

Более высокое переднее крыло заметно влияет и на прижимную силу, и на общий баланс автомобиля. Поэтому в ходе зимних тестов мы специально настраивали старую машину таким образом, чтобы по аэродинамическим характеристикам она напоминала автомобиль этого года. Мы получили важные данные, которые позволили конструкторам добиться изначально хорошего баланса в новой машине. И хотя мы не знаем, чего за зиму достигли наши соперники, нам, безусловно, удалось создать болид, который лучше прошлогоднего.

Значит ли это, что McLaren 2001 года легче в управлении, чем его предшественник?

Нет, управлять новой машиной сложнее. Но правила изменились для всех, сложнее, думаю, станет всем.

А каким автомобилем из тех, за рулем которых вам пришлось сидеть, управлять было приятнее всего?

Наверное, это был McLaren MP4/13 1998 года – очень быстрая машина с отличным балансом. Она хорошо поддавалась регулировкам и позволяла здорово использовать прижимную силу.

Какую гонку вы считаете лучшей в своей карьере?

Традиционный ответ – моя лучшая гонка впереди. Но, думаю, мне еще не скоро удастся выступить лучше, чем во Франции в 2000 году. Если честно, то я вообще не думаю, что кто-либо смог бы в тот день справиться с работой лучше. А победить Михаэля в непосредственном единоборстве было в высшей степени приятно.

Какую гонку вы считаете худшей в своей гоночной карьере?

Наверное, самой неприятной была моя первая гонка за McLaren в 1996 году. На старте машина Мартина Брандла перелетела через мою в первом повороте, в какой-то момент я даже подумал, что бедняга погиб. А на повторном старте я оказался на последнем месте, поскольку пришлось взять запасную машину. Впереди оказался, по-моему, Footwork Рикардо Россета, и, поскольку машина была плохо сбалансирована, я никак не мог обогнать его. Все складывалось просто ужасно. Находиться позади и не иметь возможности обогнать, да еще в первой же гонке за новую команду! К счастью, отказала коробка передач. Никогда не думал, что однажды буду столь рад поломке.

Вы вступаете уже в шестой сезон с одним и тем же партнером по команде. Опыт показывает, что в такой ситуации гонщики либо ненавидят друг друга, либо становятся близкими друзьями.

Ни то, ни другое. Мы знакомы с Микой много лет, у нас прекрасное взаимопонимание, но, уверяю вас, мы не созваниваемся друг с другом каждый день, чтобы договориться о выпивке. Несмотря на то что мы можем переглядываться с балконов наших квартир в Монако, у каждого своя собственная жизнь, и, по сути, вместе мы проводим лишь 17 гоночных уик-эндов. Это же относится и к механикам, и к Рону, и к инженерам. Но конечно, если мы случайно встретимся в баре или ресторане, то уж не будем сидеть в разных концах зала. Обычно это выливается в долгий и запоминающийся вечер.

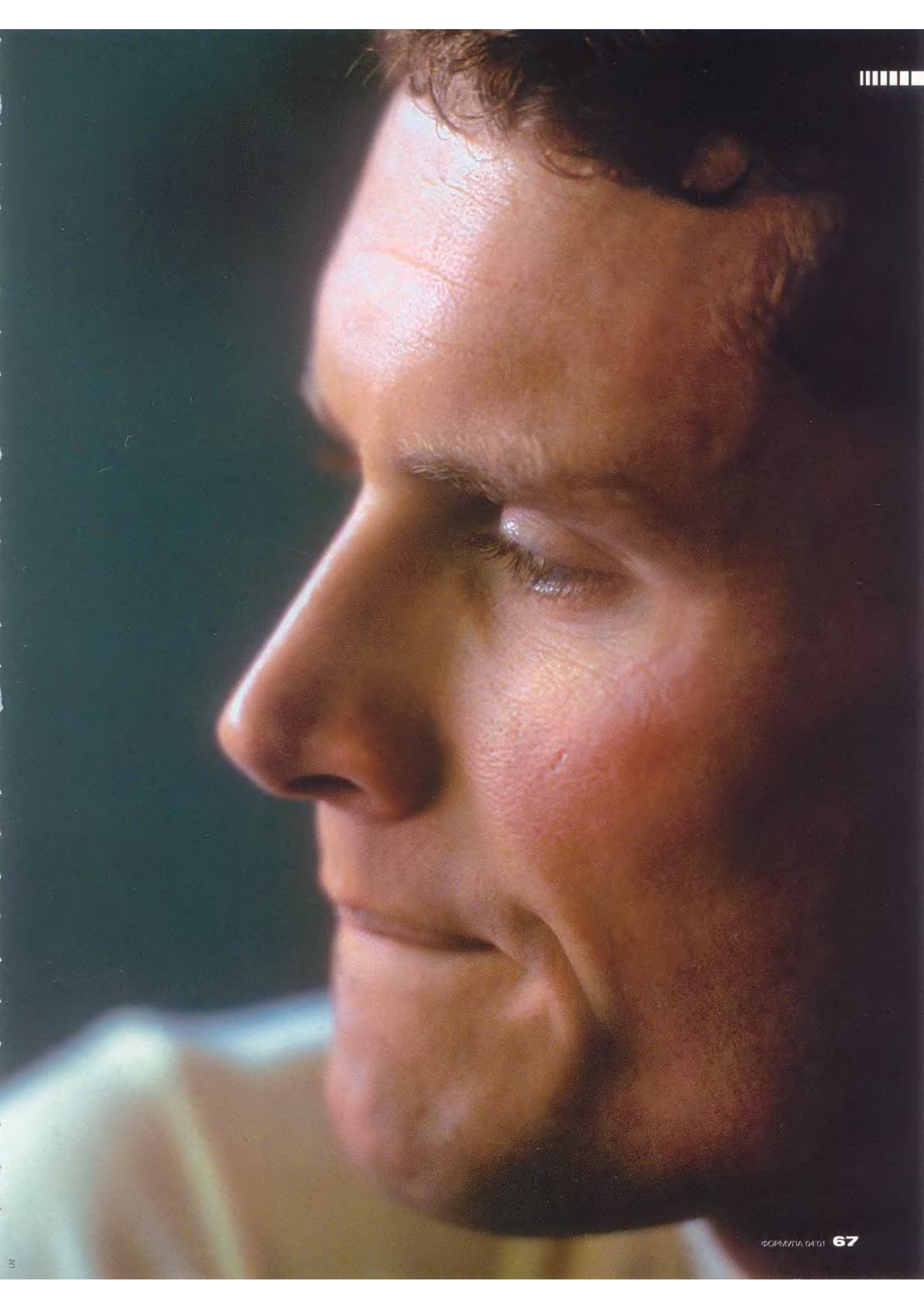
В этом году вы поменяли что-то в своей подготовке к сезону?

Существенным образом – нет. Мне не нужно карабкаться на вершину, чтобы доказать себе и другим, чего я стою. Я уже на вершине, нужно сохранить равновесие. Я стал тренироваться немного больше. Старался больше участвовать в процессе создания нового автомобиля. Насколько это окажется полезным? Трудно сказать. Что касается физической подготовки, то раньше я делал основной упор на укрепление сердечно-сосудистой системы, теперь же работаю над силой. Мне любопытно посмотреть, не смогу ли я улучшить результаты за счет этого фактора. И, конечно, хочется хорошо выглядеть на пляже летом.

Вы уверены в своем будущем в McLaren?

В Ф-1 никто ни в чем не может быть до конца уверен. Даже чемпион мира. Я отдаю команде свой профессионализм и честное отношение к делу. В этом я уверен. С другой стороны, я недоволен тем, что, несколько лет имея в своем распоряжении автомобили, способные выигрывать чемпионат, я так до сих пор и не сделал этого. Я испытываю сильнейший голод на победы. После всех своих достижений Рон или Мика, например, могут позволить себе некое успокоение. Но я не успокоюсь, пока не достигну своей цели.

Интервью взял Александр Кабановский





Герман Тильке

"Москва – замечательное место для Формулы-1!"

Похоже, планы проведения в нашей стране этапа чемпионата мира начинают обретать реальные очертания. В начале марта в столице России побывал известный немецкий специалист Герман Тильке, чья фирма занимается проектированием, строительством и модернизацией автогоночных трасс. С поручением от самого Берни Экклстоуна. Вот что ответил господин Тильке на вопросы нашего корреспондента:

Для начала несколько слов о вашей фирме...

Tilke&Architecture была основана 16 лет назад для проектирования и строительства зданий преимущественно промышленного и коммерческого назначения. Теперь в ней работает 70 инженеров и архитекторов. И кроме упомянутых объектов мы занимаемся автодромами для Формулы-1.

Почему вы решили обратиться к столь необычной сфере деятельности?

Мне всегда нравились автогонки. А Ф-1 – безусловно вершина этого вида спорта. Я старался не пропускать ни одного Гран При Германии. У меня, конечно, есть свои кумиры, среди которых Александр Вурц и в первую очередь Михаэль Шумахер.

Кое-кто считает, что Михаэль не самый приятный человек в общении...

Я ничего подобного не заметил. Замечательный спортсмен – целестремленный, умный, профессионал до мозга костей. И очень внимательный собеседник: я довольно часто сталкиваюсь с Михаэлем, ведь трехкратный чемпион мира серьезно озабочен безопасностью Формулы-1.

Кстати о безопасности. После очередной трагедии с маршалом, на этот раз в Мельбурне, что вы думаете об этой стороне автоспорта?

Автогонки всегда были связаны с риском для жизни. И хотя работа над повышением безопасности идет неустанно, год за годом, на 100 процентов исключить риск нам пока не удастся. Хотя я считаю, что безопасность Ф-1 сейчас очень близка к ста процентам. Однако трагедия в Австралии заставляет нас еще и еще раз обдумывать положение. Необходимо тщательно обсудить новые идеи, новые предложения, которые позволят обезопасить пилотов, зрителей и обслуживающий персонал.

Вам уже приходилось заниматься не только строительством новых, но и модернизацией уже существующих трасс?

Действительно, Tilke&Architecture гордится автодромом в Малайзии, который спроектирован и построен нами. Кроме того, на нашем счету усовершенствование трасс в Сильверстоуне, Хоккенхайме, Нюрбурге, Монце, Барселоне.

И вот теперь вам, похоже, предстоит построить трассу в России...

Я взялся бы за это с огромным удовольствием. Хотя сразу скажу – решение еще не принято.

Как вам понравилась Москва?

Это замечательный город, город со своей неповторимой атмосферой. Провести здесь Большой Приз было бы очень здорово и для России, и для Формулы-1.

Сейчас обсуждаются два альтернативных проекта. Собственно, ваша задача, по всей видимости, и состоит в том, чтобы выбрать наиболее достойный – Нагатино и Шереметьево?

Не совсем так. По поручению Берни Экклстоуна я приехал, чтобы определить саму возможность строительства трассы Ф-1 в Нагатино и Шереметьево. В каждом из этих проектов есть свои положительные и отрицательные стороны. Мне не хотелось бы сейчас высказывать свое отношение к каждому из них, чтобы не оказывать давление на людей, которые будут принимать окончательное решение.

И все же – можно ли строить трассу в Нагатино? Или предпочтительнее остановиться на загородном варианте?

Трассу для Формулы-1 можно построить где угодно. Другой вопрос – сколько это будет стоить. В Нагатино будет потруднее, в черте города всегда сложнее размещать подобные сооружения. И все же у загородного варианта тоже есть свои минусы.

Однако в Москве вы не только смотрели...

Конечно. Я встречался с вице-мэром Москвы господином Шанцевым. И из этой беседы вынес уверенность, что власти города всерьез намерены принять у себя гонку Формулы-1.

Что станет итогом вашей поездки?

В течение ближайшей недели-двух я подготовлю отчет для господина Экклстоуна о возможности строительства автодрома для проведения этапа чемпионата мира.

Итак, до встречи на Гран При России?

Я надеюсь!

Интервью взял Александр Мельник



"Кому нужны эти второсортные гонки! Нам вполне достаточно 16 Гран При чемпионата мира", — горячился начинающий журналист. "Вы не правы, молодой человек, — обозреватель Road&Track Роб Уокер осторожно поднес к губам "наперсток" дымящегося кофе и рассеянно взглянул на коллегу. — Когда-то незачетные гонки играли очень важную роль в мире Ф-1, и никто из великих чемпионов не чурался стартовать в них". Роб снова отпил кофе и с грустью взглянул на полупустые трибуны за окнами пресс-центра. "Конечно, сейчас они стали лишь бледной тенью чемпионата мира, — вздохнул он, — но поверьте, так было далеко не всегда".

Тень Королевы

Регентство

Едва отгремели залпы Второй мировой, как надраный вой ликующих бомбардировщиков сменил почти забытый за годы войны рев двигателей гоночных автомобилей. Уже 9 сентября 1945 года в память о замученном фашистами в Бухенвальде Робере Бенуа в Булонском лесу под Парижем прошла первая послевоенная гонка. А через два года, в конце 1947-го, возрожденная AIAACR (Международная ассоциация полномоментных автомобилей клубов), получившая теперь более простое и лаконичное название FIA, учредила новые классы гоночных автомобилей: Формулы-А, В и С. Позднее буквы уступили место цифрам.

Наступили новые времена. Одна эпоха сменяла другую. В августе 1947 года после продолжительной болезни умер 66-летний Этторе Бугатти, через несколько месяцев не стало и Луи Делва. Многие довоенные звезды либо отдали свои жизни в борьбе с фашизмом, как Гровер и Бенуа, либо не решились после пятилетнего перерыва снова сесть за руль

гоночной машины. Те же, кто вернулся в гонки, а их было большинство, уже тогда понимали, что скоро им придется уступить место более молодым. Воскресению автомобильных концернов третьего рейха в силу объективных причин пришел конец, и будущее автоспорта зависело теперь от энтузиастов. Таких, каким был Роб Уокер.

Но прежде чем на конгрессе 1949 года CSI FIA (Международная спортивная комиссия автомобильной федерации), откликнувшись на предложение представителя итальянского автоклуба бывшего гонщика Ferrari Антонио Бринно-Сфорци, решила учредить с 1950 года чемпионат мира для гонщиков, выступающих на автомобилях класса Формула-1, прошло два года и множество великолепных гонок, сегодня столь неслаженно забытых.

Первый Большой Приз Формулы-1 — Гран При По — был разыгран 29 марта 1948 года во Франции, и победу в этой 321-километровой гонке одержал миланец Нелло Патагни на Maserati 4CL. На первых порах в Формуле-1





Жан-Пьер Вимилль лидирует в Гран При Италии в Турине. В 1948 году Alfa Romeo выиграла все гонки, в которых участвовала

Первая гоночная Ferrari Формулы-1 дебютировала в Гран При Ф-1 5 сентября 1948 года



стартовали старые, большей частью довоенные машины класса Гран При и "вуатюретт". Объем цилиндров их моторов не превышал 4,5 литра или, при использовании наддува, — 2 л. Кроме того, правила оговаривали, что автомобили должны иметь возможность своим ходом выезжать на трассу. Тон задавали, естественно, итальянцы, которые сохранили в годы войны довольно большой парк гоночных автомобилей. Семь Alfa Romeo 158, что в войну удалось спрятать на старой сыроварне в горном местечке Мельцо, стали флагманами красной итальянской "эскадры".

Правда, в 1948 году Альфетты появились только на четырех гонках (три победы у Вимилля и одна — у Троцци), что дало шанс их соотечественникам из Модены — Maserati. В отсутствие Alfa Romeo Maserati забрали почти все Большие Призы. Лишь в родных стенах английские ERA и французские Lago Talbot смогли выиграть по несколько гонок, которые итальянские заводы откровенно проигнорировали. Но вскоре помимо моденских "нептунов" у миланских "змей" появился еще один грозный соперник — "гарцующие жеребцы" из Маранелло.

Впервые Энцо Феррари выпустил на трассу своих "скакунов" еще 11 мая 1947 года в Пьяченце: это были упакованные в спортивные кузова безнаддувные Ferrari 125. Тогда еще беспородные, маранелловские "жеребцы" оказались не готовы к такому испытанию. Будущий чемпион мира доктор Джузеппе Фарина уже на тренировке разбил свою машину; а вторая Ferrari Франко Кортезе "умерла" своей смертью: полетел топливный насос. От такого фиаско Коммендаторе оправился лишь через год, когда его машины выиграли Mille Miglia, Targa Florio и дебютировали в Формуле-1.

В Гран При автомобиль Ferrari в классической гоночной модификации с открытыми колесами появился 16 мая 1948 года в Монако, и управлял им наш соотечественник, русский эмигрант князь Игорь Трубецкой, живший тогда в Италии. Благодаря женитьбе на хозяйке огромной американской шерстяной компании Woolworth Барбаре Хаттон аристократ располагал достаточными средствами для занятий автоспортом. Однако формально Ferrari 166, которую Трубецкой разбил в тот день в "эске" на набережной Монте-Карло, не принадлежала к классу автомобилей Формулы-1: под обтекателем этой первой кургузой Ferrari скрывался 2-литровый безнаддувный двигатель "формулы-2". Настоящая же Ferrari Ф-1 — 125-я, оснащенная 1,5-литровым двигателем с наддувом, — дебютировала в Гран При лишь 5 сентября на Большом Призе Италии в Турине. Всего через полтора месяца Фарина выиграл на ней Гран При Лаго ди Гарда, а уже через полгода "конюшня" Коммендаторе стала одной из лучших команд в Формуле-1.

В начале 1949 года бесспорный лидер тех лет Alfa Romeo, ссылаясь на финансовые трудности, на год покинула арену Гран При, а с соотечественниками из Модены "гарцующие жеребцы" Энцо Феррари соперничали уже практически на равных. Правда, в итальянские разборы периодически вмешивались французские Talbot-Lago и Simca-Gordini. Однако у последних дела явно не клеились. Особенно сильно на настроении команды сказалась гибель Жан-Пьера Вимилля на тренировке перед Гран При Хуана Перона в Валентино-парке Буэнос-Айреса. Он был лидером среди гонщиков своего поколения, и если бы не это несчастье, скорее всего, стал бы одним из первых чемпионов мира Ф-1.

На старт Большого Приза Италии 1948 года вышли три Ferrari 125 под управлением Джузеппе Фарины, принца Биры и Раймона Соммера (крайний справа автомобиль в первом ряду)





В 1949 году на небосклоне Формулы-1 засверкала звезда будущего пятикратного чемпиона мира аргентинца Хуана Мануэля Фанхио

Вот это называется дождевая гонка! Консальво Санези на Alfa Romeo 159 во время гонки за "Международный трофей" в Сильверстоуне 1951 года



Когда же справившаяся со своими проблемами Alfa Romeo решила в 1950 году вернуться на гоночные трассы с модифицированной моделью 159, грозная итальянская "армада" приобрела и вовсе непобедимый вид. Естественно, итальянцы попытались воспользоваться ситуацией и в конце 1949 года предложили учредить чемпионат мира для пилотов, выступающих на автомобилях Формулы-1.

Свита уходит в тень

В первые годы проведения чемпионатов мира внешний облик Формулы-1 изменился мало. Гонщики Гран При пока еще практически не делали различий между зачетными и незачетными гонками, охотно стартуя и в тех, и других. CSI включила в календарь чемпионата наиболее престижные европейские Гран При, а также 500-мильную гонку в Индианаполисе, надеясь привлечь к чемпионату мира внимание американской публики. Однако фокус не удался. Янки оказались глухи к призывным реверансам FIA: европейские "гонки за лидером" их интересовали мало.

Как и предполагали итальянцы, им легко удалось выиграть два первых чемпионата мира. Так легко, что смотреть на это становилось все скучнее и скучнее. Двухлетнее доминирование Alfa сменилось двумя сезонами безоговорочных побед Ferrari 500, затем наступило время Mercedes-Benz.

Зато в незачетных гонках вследствие большого количества таких соревнований, разного состава участников и различного уровня их подготовки борьба подчас была куда интересней. Так, например, в 1954–1955 годах, когда Mercedes практически полностью бойкотировал гонки, не входившие в зачет чемпионата мира (исключение было сделано лишь для Большого Приза Берлина 1954 года, который без труда выиграл Карл Клинг на W196), их соперники, которым было не под силу тягаться с немецкими машинами, могли "попихаться" между собой не за 3–4-е места, а за победы. Сказать заранее, кто первым пересечет линию финиша в этих гонках, становилось практически невозможно. Так же трудно было бы сегодня предсказать итог Большого Приза, в котором не участвуют ни McLaren, ни Ferrari.



Альберто Аскари мчится к своей очередной победе на ГП По 1953 года. В 1952–1953 годах Ferrari 500 выиграла почти все незачетные гонки, в которых стартовали

2 октября 1948 года. Альфред Мосс желает удачи сыну Стирлингу перед стартом Гран При Великобритании в Сильверстоуне – первого послевоенного Большого Приза в Англии



На ГП Монако 1948 года Игорь Трубецкой на хургузо Ferrari 166 опережал Cisitalia самого Тацио Нуволари, но на 58-м круге русский князь не справился с мокрыми улицами княжества и разбил Ferrari в порту



Луиджи Виллорези на ГП Наций 1950 года в Женеве. Во время гонки его Ferrari 125 вылетела в толпу зрителей. Четыре человека погибли, 27 получили ранения. Сам Луиджи отделался переломом ноги

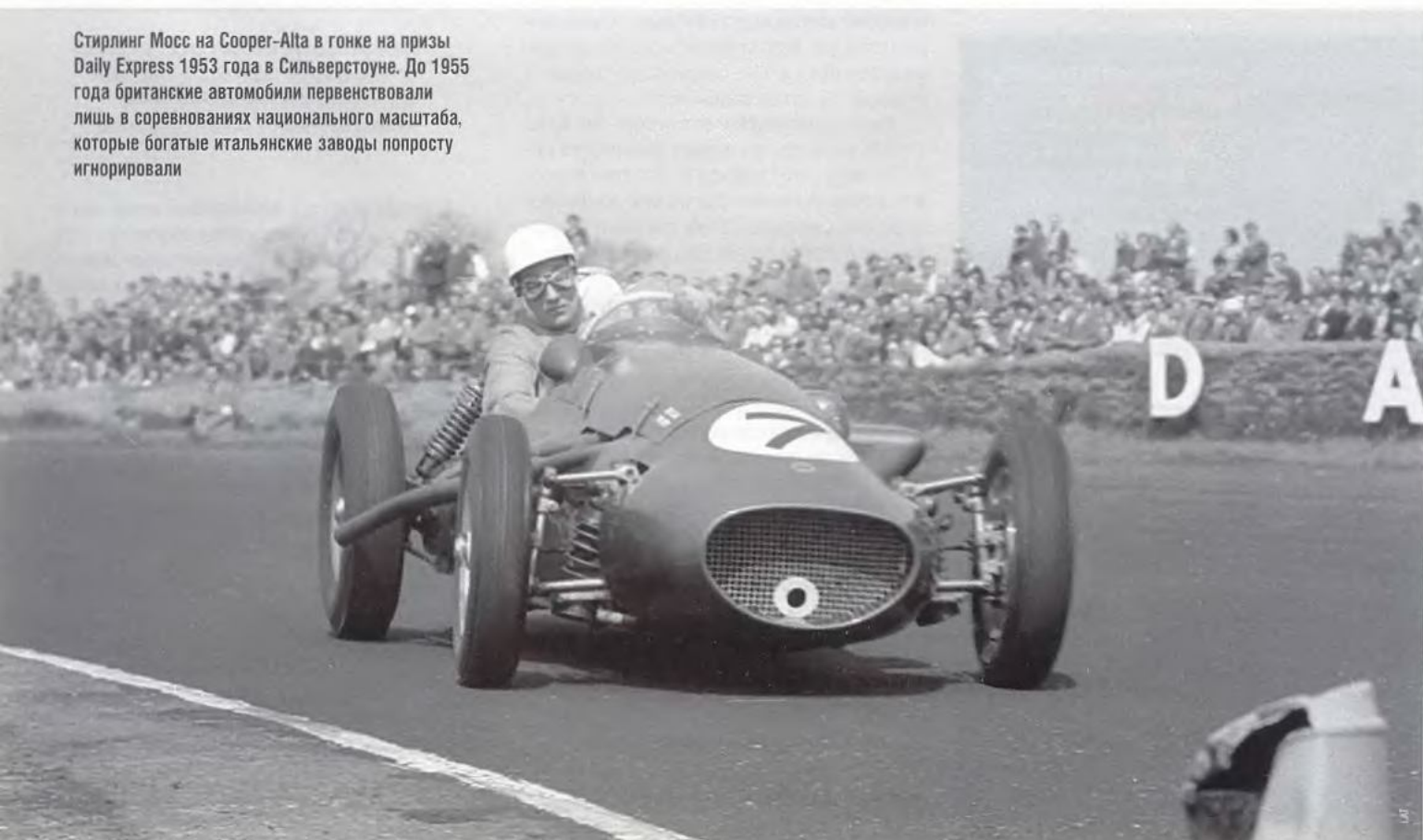
Впрочем, в 50-е годы в Гран При участвовало не так много заводов, да и разница в характеристиках машин была куда большей. Поэтому в отсутствие Mercedes на трассах побеждали итальянцы. Maserati и Ferrari практически не оставляли соперникам никаких шансов. И если французским Gordini иногда все же улыбалась удача, то англичанам приходилось довольствоваться жалкими объедками со стола "королевы автоспорта". Cooper, Connaught, Lotus порой выигрывали гонки Ф-1, но то были победы в соревнованиях национального масштаба, которые зарубежные

заводы попросту игнорировали. По-настоящему большой успех к английским машинам пришел лишь в конце 1955 года, когда Тони Брукс на Connaught V/GP одержал победу в Сиракузах, принеся английским заводам первый Гран При Формулы-1.

И все же, хотя сами гонщики еще не делали особых различий между Гран При, уже тогда стала проявляться не очень приятная для организаторов незачетных гонок тенденция. Команды жертвовали менее престижными соревнованиями в угоду этапам мирового первенства. В лучшем случае они использовали "лишние" гонки для последней тестовой обкатки своих машин. Это во многом упрощало жизнь "кошюшням". Не нужно было платить за аренду автодрома. Более того, если повезет, на таких "тестах" можно было еще и получить призовые. Если заработать не удавалось, то хотя бы выявлялись слабые стороны новых конструкций. В тех же Сиракузах в 1953 году четыре из пяти Ferrari 500 сошли с трассы из-за технических неполадок. Причем трех "жеребцов из Маранелло" "прикончила" поломка пружины модернизированного клапанного механизма двигателя. Через две недели в По еще одна "пятисотка" стала жертвой той же детали. Конечно, в Маранелло сожалели о проигранном Большом Призе Сиракуз, но зато в гонках чемпионата мира злосчастная пружина уже не беспокоила сердца "красных скакунов", и машины Энцо Феррари выиграли семь из восьми этапов чемпионата мира, в которых участвовали.

Так незаметно менялся статус незачетных Гран При. Из великолепной "свиты" они постепенно превращались в бледную тень "королевы автоспорта".

Стирлинг Мосс на Cooper-Alta в гонке на призы Daily Express 1953 года в Сильверстоуне. До 1955 года британские автомобили первенствовали лишь в соревнованиях национального масштаба, которые богатые итальянские заводы попросту игнорировали



Боливар не вынесет двоих

Однако это еще далеко не конец нашей истории. Интерес к незачетным гонкам на какое-то время действительно упал, но это явление было временным. Как только британские "конюшники" догнали итальянцев и на сцене Гран При появилось множество небольших частных команд, которые либо сами строили гоночные машины, либо, как Роб Уокер, покупали их на стороне, соперничество обострилось, и победы в некоторых незачетных гонках стали цениться ничуть не меньше Больших Призов ЧМ. Особенно престижными считались Гран При Сиракуз и "Международный Трофей" в Сильверстоуне.

Хотя эти гонки и не имели статуса этапов чемпионата мира, они собирали огромное количество зрителей, да и призовые порой были даже больше, чем на некоторых зачетных гонках. Не случайно во второй половине 50–60-х годов заявочные списки участников на зачетных и незачетных гонках Формулы-1 практически не отличались друг от друга.

Но шло время, и Формула-1 все реже покидала рамки чемпионата мира. Количество этапов мирового первенства постепенно увеличилось до полутора десятков, "королевские гонки" стали дорожать. У команд уже просто не хватало ни времени, ни денег для борьбы на два фронта. В 1968 году ушел в небытие Гран При Сиракуз, постепенно начали хиреть и другие гонки. В марте 1978 года в Ф-1 последний раз был разыгран "Международный Трофей британского клуба автогонщиков" в Сильверстоуне.

И вдруг в начале 80-х годов из вымирающих незачетных гонок едва не вырос еще

В начале 60-х годов незачетные гонки Ф-1 по накалу борьбы не уступали этапам чемпионата мира. Гонка Формулы-1 1962 года в Зинтри



один чемпионат мира. В то время в Ф-1 шел активный передел власти между FOCA (Ассоциацией конструкторов Ф-1) и FISA (Международной федерацией автоспорта). Этапы чемпионата мира несколько раз объявлялись вне закона. Так было, например, с испанским Гран При 1980 года, когда из-за финансовых разборок с гонщиками команд-членов FOCA Международная федерация попросту выкинула гонку в Хараке из зачета мирового первенства. Через год та же судьба постигла и Большой Приз Южной Африки в Кьялами.

На этот раз FOCA, воспользовавшись недовольством команд запретом аэродинамических "юбок", Берни Экклстоун и созданная им в ноябре 1980 года WFMS (World Federation of Motor Sport – Всемирная федерация автоспорта) предприняли попытку организовать альтернативное первенство – Профессиональный чемпионат мира. Однако Жан-Мари Балестр, которому из-за этих разборок пришлось даже перенести на апрель намеченный на 25 января первый этап чемпионата мира, все же сумел перекрыть Берни кислород. И хотя 7 февраля команды FOCA все-таки вышли на старт Гран При ЮАР на машинах, подготовленных в соответствии со старым техническим регламентом, эта гонка так и осталась единственным этапом альтернативного чемпионата Берни Экклстоуна, еще до старта объявленного FIA вне закона. FOCA еще некоторое время продолжала борьбу, устроив в 1982 году Балестру бойкот апрельского Гран При Сан-Марино в Имоле, но организовать свой чемпионат Берни так и не удалось. Да и вряд ли два первенства могли бы

В 1968 году подошла к концу история проведения Большого Приза Сиракуз – одной из самых престижных незачетных гонок Формулы-1

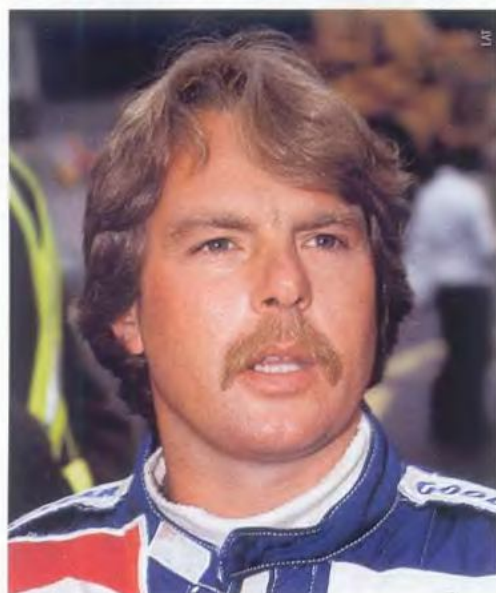
Гонки по городским улицам не были редкостью для Формулы-1 60-х годов. ГП По 1967 года





В 1983 году британским болельщикам посчастливилось увидеть сразу две гонки Ф-1 на автодроме Брэндс-Хэтч: незачетную "Гонку чемпионов" весной и Гран При Европы в рамках чемпионата мира осенью

Выиграв 10 апреля 1983 года "Гонку чемпионов" в Брэндс-Хэтче, Кеке Росберг стал последним в XX веке победителем незачетной гонки Ф-1



достойно существовать на мировом уровне. Боливар не вынесет двоих.

Эпилог, который может стать прологом

Казалось бы, на этом можно поставить точку. Ведь после "мятежного" Гран При в Кьялами прошло уже 19 лет и лишь одна незачетная гонка Формулы-1. Однако, возможно, вскоре мы еще увидим гонки Формулы-1, не входящие в зачет чемпионата мира.

С каждым годом все больше стран претендуют на право проведения Гран При, но календарь не резиновый, а Берни Экклстоун не собирается существенно увеличивать количество этапов чемпионата мира. Хозяин "большого цирка" считает, что уж коли Формула-1 прожила полвека без Гран При Чехии, Китая, Индии, России, то проживет и еще. Все бы хорошо, но есть одна проблема: Еврокомиссия. Если чиновники со своей антимонопольной политикой все-таки вынудят Экклстоуна увести Формулу-1 на Восток, из календаря чемпионата мира исчезнут практически все европейские Гран При. А Великобритания и Италия – это уже не Индия и Китай. Представить Апеннины и Туманный Альбион без гонок Гран При – все равно, что Россию без снега.

"Можно было бы обсудить возможность проведения незачетных гонок в Европе, – счи-



тает Макс Мосли. – Думаю, если сегодня командам предложат достаточно денег, они с готовностью поддержат эту идею. В 60-е годы только в Англии проводилось 6 гонок, не входивших в зачет чемпионата. И если Еврокомиссия выделит деньги для проведения незачетных гонок Формулы-1, это будет здорово".

В конце XX века Формула-1, кажется, достигла зенита славы. В полдень, как и положено, исчезла тень "королевы" – шлейф незачетных Гран При, десятилетиями тянувшийся вслед за чемпионатом мира. Быть может, эта "тень" скоро возникнет снова. Но не будет ли это означать начало заката?

Владимир Маккаев

Хронология важнейших событий в истории незачетных гонок Формулы-1



Нелло Пагани
на Maserati 4CL выиграл
первый Большой Приз
Ф-1 – Гран При По

**29 марта
1948 г.**



на тренировке перед
Гран При Швейцарии в
Бремгартене погиб один
из лучших итальянских
гонщиков тех лет
Акилле Варци

**27 июня
1948 г.**

**30 июня
1948 г.**

**5 сентября
1948 г.**

выиграв ГП Лаго ди Гар-
да, Джузеппе Фарина при-
нес команде Ferrari пер-
вую победу в Формуле-1

**24 октября
1948 г.**



на Гран При Сан-Ремо
первую победу в европей-
ских гонках Гран При
одержал будущий пяти-
кратный чемпион мира Ху-
ан Мануэль Фанхио

**28 января
1949 г.**

**3 марта
1949 г.**



на Гран При Сан-Ремо
первую победу в гонках
Гран При одержал буду-
щий двукратный чемпион
мира Альберто Аскари



дебют в Гран При
первой "формулы-1" из
Маранелло: Ferrari 125



на тренировке перед Гран
При Хуана Перона в Буэ-
нос-Айресе, уворачиваясь
от выскочившего на трассу
зрителя, погиб неофици-
альный "чемпион мира"
1948 г. француз Жан-Пьер
Вимилль



на Большом Призе Сиракуз
Тони Брукс на Connaught
V/GP принес английским
автомобилям первую побе-
ду в Гран При Формулы-1



**23 октября
1955 г.**

**3 марта
1961 г.**



в По первую победу в гон-
ках Гран При одержал бу-
дущий двукратный чемпи-
он мира Джим Кларк

**13 мая
1960 г.**

**23 сентября
1961 г.**

в гонке за "Золотой
Кубок" в Оултон-парке по-
следнюю победу в Ф-1
одержал автомобиль с пе-
редним расположением
двигателя – Ferguson
P99/Climax (Мосс)

**23 апреля
1962 г.**

**1 ноября
1962 г.**



на тренировке перед
Гран При Мексики
в Мехико-Сити за рулем
Lotus погиб мексиканец
Рикардо Родригес

**24 октября
1971 г.**

**7 апреля
1980 г.**



выиграв этап британской
серии Auroga F1, южноаф-
риканка Дезире Уилсон
стала первой женщиной,
одержавшей победу в гон-
ке Формулы-1

на тренировке перед
"Интернешнл Трофи" в
Сильверстоуне за рулем
Cooper погиб американец
Харри Скелл



после тяжелой аварии в
пасхальной гонке в Гудвуде
завершил свою карьеру
четырёхкратный вице-чем-
пион мира Стирлинг Мосс



во время гонки в Брэндс-
Хэтче за рулем BRM погиб
швейцарец Йо Зифферт



Наиболее престижные гонки Формулы-1,

1948					08.06	ГП "Автодрома Монца" (Ф-2)	Монца	Джузеппе (Нино) Фарина	Ferrari 500
29.03	ГП По	По	Нелло Пагани	Maserati 4CL	08.06	"Приз автодрома Лак" (Ф-2)	О-ле-Бам	Жан Бера	Gordini 16
29.04	"Джерси Род Рейс"	Сан-Хелиер	Боб Джерард	ERA B	08.06	"Холл-Сааленские гонки" (Ф-2)	Холл-Саален-Шлейф	Эдгар Барт	IFA Collective/BMW
02.05	ГП Наций	Женева	Джузеппе (Нино) Фарина	Maserati 4CLT	21.06	"Приз Западного Эссекса" (Ф-2)	Борхэм	Рэг Парнелл	Cooper 20/Bristol
16.05	ГП Монако	Монако	Джузеппе (Нино) Фарина	Maserati 4CLT	29.06	ГП Марка (Ф-2)	Реймс	Жан Бера	Gordini 16
25.05	"Бритиш Импаир Трофи"	Дуглас	Джеффри Ансепл	ERA B	13.07	ГП Сабль д'Олона (Ф-2)	Сабль д'Олон	Луиджи Виллорези	Ferrari 500
30.05	ГП Парижа	Монлери	Иа Жиро-Кабанту	Talbot-Lago T26	27.07	ГП Каена (Ф-2)	Каен	Морис Тринтиньян	Gordini 16
27.06	ГП Сан-Ремо	Сан-Ремо	Альберто Аскарри	Maserati 4CLT/48	02.08	"Приз автодрома Лак" (Ф-2)	Борхэм	Луиджи Виллорези	Ferrari 375
04.07	ГП Швейцарии	Бремгартен	Карло Феличе Трочи	Alfa Romeo 158	02.08	"Дейли Мейл Трофи" (Ф-2)	Борхэм	Майк Хоторн	Cooper 20/Bristol
18.07	ГП Франции	Реймс	Жан-Пьер Вимпиль	Alfa Romeo 158	10.08	ГП Комминжа (Ф-2)	Сен-Гуден	Андре Симон/Альберто Аскарри	Ferrari 500
01.08	ГП Комминжа	Сен-Гуден	Луиджи Виллорези	Maserati 4CLT/48	17.08	"Лейпцигские гонки" (Ф-2)	Лейпциг Штатпарк	Ханс Штук	AFM-4/BMW
07.08	ГП Зандвоорта	Зандвоорт	Принц Бира	Maserati 4CL	23.08	"Нэшн Трофи" (Ф-2)	Тонберри	Майк Хоторн	Connaught A/Lea-Francis
08.08	ГП Эрле	Эрле	Эммануэль де Граффенрид	Maserati 4CL	24.08	"Приз автодрома Каду" (Ф-2)	Ля-Болле	Альберто Аскарри	Ferrari 500
29.08	ГП Альби	Альби	Луиджи Виллорези	Maserati 4CLT/48	31.08	"Гренландские гонки" (Ф-2)	Гренландинг	Тони Ульмен	Veritas Meteor
05.09	ГП Италии	Турин	Жан-Пьер Вимпиль	Alfa Romeo 158	07.09	"Захсвенские гонки" (Ф-2)	Захсвенринг	Эдгар Барт	IFA Collective/BMW
18.09	"Гудеуд Трофи"	Гудеуд	Рэг Парнелл	Maserati 4 CLT/48	14.09	"Шкарпнакские гонки"	Шкарпнак	Гуннар Карлссон	Mercury Special/Ford
02.10	ГП Великобритании	Сильверстоун	Луиджи Виллорези	Maserati 4CLT/48	14.09	ГП Модены (Ф-2)	Модена	Луиджи Виллорези	Ferrari 500
10.10	ГП Салона	Монлери	Луи Розье	Talbot-Lago T26C	14.09	"Кубок Лавант" (Ф-2)	Каду	Луи Розье	Ferrari 500
17.10	ГП "Автодрома Монца"	Монца	Жан-Пьер Вимпиль	Alfa Romeo 158	27.09	"Кубок Маджук" (Ф-2)	АФУС	Кен Даунинг	Connaught A/Lea-Francis
24.10	ГП Лаго ди Гарда	Сало	Джузеппе (Нино) Фарина	Ferrari 125	28.09	"АФУСские гонки" (Ф-2)	АФУС	Руди Фишер	Ferrari 500
31.10	ГП Пенья-Рин	Педральбес	Луиджи Виллорези	Maserati 4CLT/48	04.10	"Джо Фрай Мемориал Трофи" (Ф-2)	Кастл Комб	Рой Сальвадори	Ferrari 500
1949					11.10	"Ньюкастл Жорнал Трофи" (Ф-2)	Чартерхолл	Деннис Пур	Connaught A/Lea-Francis
03.04	ГП Сан-Ремо	Оспидалетти	Хуан Мануэль Фанхио	Maserati 4CLT/48	1953				
18.04	ГП По	По	Хуан Мануэль Фанхио	Maserati 4CLT/48	22.03	ГП Сиракузы (Ф-2)	Сиракузы	Эммануэль де Граффенрид	Maserati A6GCM
18.04	"Ричмонд Трофи"	Гудеуд	Рэг Парнелл	Maserati 4CLT/48	06.04	"Кубок Лавант" (Ф-2)	Гудеуд	Эммануэль де Граффенрид	Maserati A6GCM
24.04	ГП Парижа	Монлери	Филипп Этанселен	Talbot-Lago T26C	06.04	ГП По (Ф-2)	По	Альберто Аскарри	Ferrari 500
28.04	"Джерси Род Рейс"	Сан-Хелиер	Боб Джерард	ERA B	18.04	"Астон Мартин Рейс" (Ф-2)	Снеттертон	Томпсон Эрик	Connaught A/Lea-Francis
28.04	ГП Российской	Перпиньян	Хуан Мануэль Фанхио	Maserati 4CLT/48	03.05	"Карл-Маркс-Штадтские гонки" (Ф-2)	Карл-Маркс-Штадт	Рудольф Краузе	BMW Reif
14.05	ГП Великобритании	Сильверстоун	Эммануэль де Граффенрид	Maserati 4CLT/48	03.05	ГП Бордо (Ф-2)	Бордо	Альберто Аскарри	Ferrari 500
22.05	ГП Марселя	Марсель	Хуан Мануэль Фанхио	Simca-Gordini 15	09.05	BRDC "Интернэшнл Трофи" (Ф-2)	Сильверстоун	Майк Хоторн	Ferrari 500
22.05	ГП Эрле	Эрле	Эммануэль де Граффенрид	Maserati 4CL	10.05	ГП Нааполя (Ф-2)	Посиллипо	Джузеппе (Нино) Фарина	Ferrari 500
26.05	"Бритиш Импаир Трофи"	Дуглас	Эммануэль де Граффенрид	Maserati 4CLT	10.05	"Эланингари Айот" (Ф-2)	Джаргард Парк	Родни Наки	Cooper 23/Bristol
05.06	ГП Освожденных	Шимэ	Ги Маресс	Talbot-Lago T26C	16.05	"Ольстер Трофи" (Ф-2)	Дандрод	Майк Хоторн	Ferrari 500
19.06	ГП Бельгии	Спа	Луи Розье	Talbot-Lago T26C	23.05	"Уинфилд Рейс" (Ф-2)	Чартерхолл	Кен Уортон	Cooper 23/Bristol
03.07	ГП Швейцарии	Бремгартен	Альберто Аскарри	Ferrari 125	24.05	ГП Освожденных (Ф-2)	Шимэ	Морис Тринтиньян	Gordini 16
10.07	ГП Альби	Альби	Хуан Мануэль Фанхио	Maserati 4CLT/48	25.05	"Коронейшн Трофи" (Ф-2)	Кристал-Палас	Тони Ролт	Connaught A/Lea-Francis
17.07	ГП Франции	Реймс	Луи Широн	Talbot-Lago T26C	30.05	"Снеттертон Королевшн Трофи" (Ф-2)	Снеттертон	Тони Ролт	Connaught A/Lea-Francis
31.07	ГП Зандвоорта	Зандвоорт	Луиджи Виллорези	Ferrari 125	31.05	"Куле де Принтемпс" (Ф-2)	Монлери	Марсель Бальса	BMW Speciale
20.08	BRDC "Интернэшнл Трофи"	Сильверстоун	Альберто Аскарри	Ferrari 125	31.05	ГП Альби	Альби	Луи Розье	Ferrari 500
27.08	ГП Лозанны	Лозанна	Джузеппе (Нино) Фарина	Maserati 4CLT/48	31.05	ГП Альби (Ф-2)	Альби	Роберто Миерес	Gordini 16
11.09	ГП Италии	Монца	Альберто Аскарри	Ferrari 125	31.05	"Эйфельские гонки" (Ф-2)	Нюрбургринг	Эммануэль де Граффенрид	Maserati A6GCM
17.09	"Гудеуд Трофи"	Гудеуд	Рэг Парнелл	Maserati 4CLT/48	07.06	"Гонка памяти Пауля Грейцфу" (Ф-2)	Дессау	Эдгар Барт	EMW
25.09	ГП Чехии	Брно	Питер Уайтхед	Ferrari 125	27.06	"Приз Западного Эссекса" (Ф-2)	Снеттертон	Кен Мак-Алпин	Connaught A/Lea-Francis
09.10	ГП Салона	Монлери	Соммер Раймон	Talbot-Lago T26C	27.06	"Мидлендские гонки" (Ф-2)	Сильверстоун	Тони Крук	Cooper 24/Alfa
1950					28.06	ГП Руан-Ле-Зарт	Руан-Ле-Зарт	Джузеппе (Нино) Фарина	Ferrari 500
10.04	ГП По	По	Хуан Мануэль Фанхио	Maserati 4CLT/48	28.06	ГП Руан-Ле-Зарт (Ф-2)	Руан-Ле-Зарт	Харри Скелл	Gordini 16
10.04	"Ричмонд Трофи"	Гудеуд	Рэг Парнелл	Maserati 4CLT/48	05.07	"Холл-Сааленские гонки"	Холл-Саален-Шлейф	Эдгар Барт	EMW
16.04	ГП Сан-Ремо	Оспидалетти	Хуан Мануэль Фанхио	Alfa Romeo 158	11.07	"Кристал-Палас Трофи" (Ф-2)	Кристал-Палас	Тони Ролт	Connaught A/Lea-Francis
30.04	ГП Парижа	Монлери	Жорж Гриньяр	Talbot-Lago T26C/Talbot	12.07	"АФУСские гонки" (Ф-2)	АФУС	Жак Сватерс	Ferrari 500
15.06	"Бритиш Импаир Трофи"	Дуглас	Боб Джерард	ERA B	25.07	"УСАФ Трофи" (Ф-2)	Снеттертон	Тони Ролт	Connaught A/Lea-Francis
09.07	ГП Бари	Бари	Джузеппе (Нино) Фарина	Alfa Romeo 158	26.07	"Приз автодрома Лак" (Ф-2)	О-ле-Бам	Эли Байолл	OSCA 20
13.07	"Джерси Род Рейс"	Сан-Хелиер	Питер Уайтхед	Ferrari 125	26.07	"Дрезден Автобан Шлинн" (Ф-2)	Дрезден-Хель-рау	Эдгар Барт	EMW
16.07	ГП "Автодрома Альби"	Альби	Луи Розье	Talbot-Lago T26C/Talbot	03.08	"Бристольские гонки" (Ф-2)	Трекстон	Тони Ролт	Connaught A/Lea-Francis
23.07	ГП Нидерландов	Зандвоорт	Луи Розье	Talbot-Lago T26C-DA/Talbot	08.08	"Приз Центрального Чешира" (Ф-2)	Оултон-парк	Тони Ролт	Connaught A/Lea-Francis
30.07	ГП Наций	Женева	Хуан Мануэль Фанхио	Alfa Romeo 158	09.08	ГП Сабль д'Олона (Ф-2)	Сабль д'Олон	Луи Розье	Ferrari 500
07.08	"Ноттингем Трофи"	Гемстон	Давид Хампшир	Maserati 4CLT/48	15.08	Ньюкастл Жорнал Трофи (Ф-2)	Чартерхолл	Кен Уортон	Cooper 23/Bristol
12.08	"Ольстер Трофи"	Дандрод	Питер Уайтхед	Ferrari 125	30.08	"Приз автодрома Каду" (Ф-2)	Каду	Морис Тринтиньян	Gordini 16
15.08	ГП "Автодрома Пескара"	Пескары	Хуан Мануэль Фанхио	Alfa Romeo 158	06.09	"Захсвенские гонки" (Ф-2)	Захсвенринг	Эдгар Барт	EMW
26.08	BRDC "Интернэшнл Трофи"	Сильверстоун	Джузеппе (Нино) Фарина	Alfa Romeo 158	12.09	"Ридекс Трофи" (Ф-2)	Снеттертон	Эрик Томпсон/Эрик Лундгрэн	Connaught A/Lea-Francis
30.09	"Гудеуд Трофи"	Гудеуд	Рэг Парнелл	BRM 15	12.09	"Лондон Трофи" (Ф-2)	Кристал-Палас	Мосс Стирлинг	Cooper 24/Bristol
29.10	ГП Пенья-Рин	Монжуик-Парк	Альберто Аскарри	Ferrari 375	20.09	ГП Модены (Ф-2)	Модена	Хуан Мануэль Фанхио	Maserati A6GCM
1951					26.09	"Кубок Маджук" (Ф-2)	Гудеуд	Рой Сальвадори	Connaught A/Lea-Francis
11.03	ГП Сиракузы	Сиракузы	Луиджи Виллорези	Ferrari 375	27.09	"Бернау Автобахшляйфе" (Ф-2)	Бернау	Артур Розенхаммер	EMW
26.03	ГП По	По	Луиджи Виллорези	Ferrari 375	03.10	"Джо Фрай Мемориал Трофи" (Ф-2)	Кастл Комб	Боб Джерард	Cooper 23/Bristol
26.03	"Ричмонд Трофи"	Гудеуд	Принц Бира	Maserati 4CLT/48	17.10	"Кертис Трофи" (Ф-2)	Снеттертон	Боб Джерард	Cooper 23/Bristol
22.04	ГП Сан-Ремо	Оспидалетти	Альберто Аскарри	Ferrari 375	1954				
29.04	ГП Бордо	Бордо	Луи Розье	Talbot-Lago T26C-DA/Talbot	11.04	ГП Сиракузы	Сиракузы	Джузеппе (Нино) Фарина	Ferrari 625
05.05	BRDC "Интернэшнл Трофи"	Сильверстоун	Рэг Парнелл	Ferrari 375	19.04	ГП По	По	Жан Бера	Gordini 16
20.05	ГП Парижа	Булонский лес	Джузеппе (Нино) Фарина	Maserati 4CLT/48	19.04	"Кубок Лавант"	Гудеуд	Рэг Парнелл	Ferrari 500
02.06	"Ольстер Трофи"	Дандрод	Джузеппе (Нино) Фарина	Alfa Romeo 159	09.05	ГП Бордо	Бордо	Хосе Фройлан Гонсалес	Ferrari 625
21.07	ГП Шотландии	Уинфилд	Филипп Фодерингем-Паркер	Maserati 4CLT/48	15.05	BRDC "Интернэшнл Трофи"	Сильверстоун	Хосе Фройлан Гонсалес	Ferrari 553
22.07	ГП Нидерландов	Зандвоорт	Луи Розье	Talbot-Lago T26C/Talbot	22.05	ГП Бари	Бари	Хосе Фройлан Гонсалес	Ferrari 625
05.08	ГП Альби	Альби	Морис Тринтиньян	Simca-Gordini 15	05.06	"Кертис Трофи"	Снеттертон	Рой Сальвадори	Maserati 250F
15.08	ГП Пескары	Пескара	Хосе Фройлан Гонсалес	Ferrari 375	06.05	ГП Рима	Кастел Физано	Онофре Маримон	Maserati 250F
02.09	ГП Бари	Бари	Хуан Мануэль Фанхио	Alfa Romeo 159	06.06	ГП Освожденных	Шимэ	Принц Бира	Maserati A6GCM
29.09	ГП Гудеуда	Гудеуд	Джузеппе (Нино) Фарина	Alfa Romeo 159	07.06	"BARC Ф-1 Рейс"	Гудеуд	Рэг Парнелл	Ferrari 500
1952					07.06	"Корнуолл MRC Ф-1 Рейс"	Давидстоу	Джон Райзли-Фричард	Connaught A/Lea Francis
16.03	ГП Сиракузы (Ф-2)	Сиракузы	Альберто Аскарри	Ferrari 500	19.06	"Кристал-Палас Трофи"	Кристал-Палас	Рэг Парнелл	Ferrari 500
06.04	ГП Валентино	Валентино-Парк	Луиджи Виллорези	Ferrari 375	11.07	ГП Руан-Ле-Зарт	Руан-Ле-Зарт	Морис Тринтиньян	Ferrari 625
14.04	"Ричмонд Трофи"	Гудеуд	Хосе Фройлан Гонсалес	Ferrari 375	25.07	ГП Каена	Каен	Морис Тринтиньян	Ferrari 625
14.04	ГП По (Ф-2)	По	Альберто Аскарри	Ferrari 500	02.08	"Август Трофи"	Кристал-Палас	Рэг Парнелл	Ferrari 500
14.04	"Кубок Лавант" (Ф-2)	Гудеуд	Майк Хоторн	Cooper 20/Bristol	02.08	"Корнуолл MRC Ф-1 Рейс"	Давидстоу	Джон Кумбс	Lotus 8/Lea Francis
19.04	"Ибсли Ф2 Рейс" (Ф-2)	Ибсли	Майк Хоторн	Cooper 20/Bristol	07.08	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Стирлинг Мосс	Maserati 250F
20.04	"Росток-Октафенкурс" (Ф-2)	Росток-Октафенкурс	Пауль Грейцфу	BMW	14.08	"Ридекс Трофи"	Снеттертон	Рэг Парнелл	Ferrari 500
27.04	ГП Марселя (Ф-2)	Парк Борели	Альберто Аскарри	Ferrari 500	15.08	"Гонка автодрома Пескара"	Пескара	Луиджи Муссо	Maserati 250F
03.05	"Астон Мартин Рейс" (Ф-2)	Снеттертон	Дики Ступ	Frazer Nash MM/Bristol	28.08	"Джо Фрай Мемориал Трофи"	Кастл Комб	Хорас Гулд	Cooper 23/Bristol
04.05	"Бернау Автобахшляйфе" (Ф-2)	Бернау	Рудольф Краузе	BMW	12.09	"Приз автодрома Каду"	Каду	Жан Бера	Gordini 16
10.05	BRDC "Интернэшнл Трофи" (Ф-2)	Сильверстоун	Ланс Маклин	HWM/Alfa	19.09	ГП Берлина	АФУС	Карл Клинг	Mercedes W196
11.05	"Эланингари Айот" (Ф-2)	Джаргард Парк	Рожэ Лорен	Talbot-Lago T26C/Talbot	25.09	"Гудеуд Трофи"	Гудеуд	Стирлинг Мосс	Maserati 250F
11.05	"Дессау Автобахсинг" (Ф-2)	Дессау	Фриц Райесс	Veritas Meteor	02.10	"Дейли Телеграф Трофи"	Зинтри	Стирлинг Мосс	Maserati 250F
11.05	ГП Нааполя (Ф-2)	Посиллипо	Джузеппе (Нино) Фарина	Ferrari 500	1955				
25.05	ГП Парижа (Ф-2)	Монлери	Пьеро Таруффи	Ferrari 500	27.03	ГП Валентино	Турин	Альберто Аскарри	Lancia D50
25.05	"Эйфельские гонки" (Ф-2)	Нюрбургринг	Руди Фишер	Ferrari 500	11.04	ГП По	По	Жан Бера	Maserati 250F
31.05	Гонка Ф-2	Снеттертон	Джон Барбер	Cooper/JAP	11.04	"Гловер Трофи"	Гудеуд	Рой Сальвадори	Maserati 250F
01.06	ГП Альби	Альби	Луи Розье	Ferrari 375	24.04	ГП Бордо	Бордо	Жан Бера	Maserati 250F
01.06	ГП Освожденных (Ф-2)	Шимэ	Поль Фрер	HWM/Alfa	07.05	BRDC "Интернэшнл Трофи"	Сильверстоун	Питер Колпинз	Maserati 250F
02.06	"Гонка лейпцигского Штатпарка" (Ф-2)	Лейпциг Штатпарк	Эдгар Барт	IFA Collective/BMW	08.05	ГП Нааполя	Посиллипо	Альберто Аскарри	Lancia D50
07.06	"Ольстер Трофи"	Дандрод	Пьеро Таруффи	Ferrari 375	29.05	ГП Альби	Альби	Андре Симон	Maserati 250F
					29.05	"Кертис Трофи"	Снеттертон	Рой Сальвадори	Maserati 250F

НЕ ВХОДИВШИЕ В ЗАЧЕТ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА



30.05	Корнуолл MRC Ф-1 Рейс*	Дэвидстоу	Лесли Марр	Connaught B/GP Alta
30.07	"Лондон Трофи"	Кристал-Палас	Майк Хоторн	Maserati 250F
06.08	"Дейли Рекорд Трофи"	Чартерхолл	Боб Джерард	Maserati 250F
13.08	"Ридекс Трофи"	Снеттертон	Харри Скелл	Vanwall
03.09	"Дейли Телеграф Трофи"	Зинтри	Рой Сальвадори	Maserati 250F
24.09	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Стирлинг Мосс	Maserati 250F
01.10	"Авон Трофи"	Кастл Комб	Харри Скелл	Vanwall
23.10	ГП Сиракуз	Сиракузы	Тони Брукс	Connaught B/GP Alta
1956				
05.02	ГП Буэнос-Айреса	Мендоса	Хуан Мануэль Фанкио	Lancia D50
24.03	ГП Рента	Палматфонтэйн	Питер Уайтхед	Ferrari 555
02.04	"Гловер Трофи"	Гудвуд	Стирлинг Мосс	Maserati 250F
15.04	ГП Сиракуз	Сиракузы	Хуан Мануэль Фанкио	Lancia D50
21.04	"BARC-200"	Зинтри	Стирлинг Мосс	Maserati 250F
05.05	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Стирлинг Мосс	Vanwall
06.05	ГП Неаполя	Посиллипо	Роберт Манзон	Gordini 16
24.06	"Зинтри-100"	Зинтри	Хорас Голд	Maserati 250F
22.07	"Вануолл Трофи"	Снеттертон	Рой Сальвадори	Maserati 250F
26.08	ГП Каена	Каен	Харри Скелл	Maserati 250F
14.10	"BRSCC Ф-1 Рейс"	Брандс-Хэтч	Арчи Скотт-Браун	Connaught B/GP Alta
1957				
27.01	ГП Буэнос-Айреса	Буэнос-Айрес	Хуан Мануэль Фанкио	Maserati 250F
07.04	ГП Сиракуз	Сиракузы	Питер Коллинз	Lancia D50
22.04	ГП По	По	Жан Бера	Maserati 250F
22.04	"Гловер Трофи"	Гудвуд	Стирлинг Мосс	Connaught B/GP Alta
28.04	ГП Неаполя	Посиллипо	Питер Коллинз	Lancia D50
14.07	ГП Раймса	Реймс	Людвиг Муссо	Lancia D50
28.07	ГП Каена	Каен	Жан Бера	BRM 25
14.09	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Жан Бера	BRM 25
22.09	ГП Модены	Модена	Жан Бера	Maserati 250F
27.10	ГП Марокко	Айн-Джаб	Жан Бера	Maserati 250F
1958				
07.04	"Гловер Трофи"	Гудвуд	Майк Хоторн	Ferrari Dino 246
13.04	ГП Сиракуз	Сиракузы	Людвиг Муссо	Ferrari Dino 246
19.04	"BARC-200"	Зинтри	Стирлинг Мосс	Cooper 45/Climax
03.05	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Питер Коллинз	Ferrari Dino 246
20.07	ГП Каена	Каен	Стирлинг Мосс	Cooper 45/Climax
1959				
30.03	"Гловер Трофи"	Гудвуд	Стирлинг Мосс	Cooper 51/Climax
18.04	"BARC-200"	Зинтри	Жан Бера	Ferrari Dino 246
02.05	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Джек Брэбэм	Cooper 51/Climax
26.09	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Стирлинг Мосс	Cooper 51/Climax
10.10	"Сильвер сити Трофи"	Снеттертон	Рон Флокхарт	BRM 25
1960				
01.01	ГП Южной Африки	Восточный Лондон	Поль Фрер	Cooper 51/Climax
18.04	"Гловер Трофи"	Гудвуд	Иннес Айрленд	Lotus 18/Climax
14.05	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Иннес Айрленд	Lotus 18/Climax
01.06	"Сильвер сити Трофи"	Брандс-Хэтч	Джек Брэбэм	Cooper 53/Climax
17.09	"Ламбарк Трофи"	Снеттертон	Иннес Айрленд	Lotus 18/Climax
24.09	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Стирлинг Мосс	Lotus 18/Climax
17.12	ГП Мыса	Килларни	Стирлинг Мосс	Porsche 718
27.12	ГП Южной Африки	Восточный Лондон	Стирлинг Мосс	Porsche 718
1961				
26.03	"Ламбарк Трофи"	Снеттертон	Джон Сертиз	Cooper 53/Climax
03.04	ГП По	По	Джим Кларк	Lotus 18/Climax
03.04	"Гловер Трофи"	Гудвуд	Джон Сертиз	Cooper 53/Climax
09.04	ГП Брюсселя	Брюссель	Джек Брэбэм	Cooper 53/Climax
16.04	"Приз Вены"	Асперн	Стирлинг Мосс	Lotus 18/Climax
22.04	"BARC-200"	Зинтри	Джек Брэбэм	Cooper 55/Climax
25.04	ГП Сиракуз	Сиракузы	Джанкарло Багетти	Ferrari Dino 246
14.05	ГП Неаполя	Посиллипо	Джанкарло Багетти	Ferrari Dino 156
22.05	"Лондон Трофи"	Кристал-Палас	Рой Сальвадори	Cooper 53/Climax
03.06	"Сильвер сити Трофи"	Брандс-Хэтч	Стирлинг Мосс	Lotus 18/Climax
23.07	ГП Солитуде	Солитуде	Иннес Айрленд	Lotus 21/Climax
20.08	Канонлоппет	Карлсхога	Стирлинг Мосс	Lotus 18/Climax
27.08	ГП Дании	Роскильд	Стирлинг Мосс	Lotus 18/Climax
03.09	ГП Модены	Модена	Стирлинг Мосс	Lotus 18/Climax
17.09	"Цельтвэские гонки"	Цельтвэг	Иннес Айрленд	Lotus 21/Climax
23.09	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Стирлинг Мосс	Ferguson P99/Climax
01.10	"Льюис-Званс Трофи"	Брандс-Хэтч	Тони Марш	BRM 48/Climax
12.10	"Кубок Италии"	Валлелунга	Джанкарло Багетти	Porsche 718
09.12	ГП Рента	Кьялами	Джим Кларк	Lotus 21/Climax
17.12	ГП Наталы	Устмид	Джим Кларк	Lotus 21/Climax
26.12	ГП Южной Африки	Восточный Лондон	Джим Кларк	Lotus 21/Climax
1962				
02.01	ГП Мыса	Килларни	Тревор Тейлор	Lotus 21/Climax
01.04	ГП Брюсселя	Брюссель	Вилли Мэресс	Ferrari Dino 156/61
14.04	"Ламбарк Трофи"	Снеттертон	Джим Кларк	Lotus 24/Climax
23.04	ГП По	По	Морис Тринтиньян	Lotus 18/Climax
23.04	"Кубок Лавант"	Гудвуд	Брюс Мак-Ларен	Cooper 55/Climax
23.04	"Гловер Трофи"	Гудвуд	Грам Хилл	BRM 57
29.04	"BARC-200"	Зинтри	Джим Кларк	Lotus 24/Climax
12.05	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Грам Хилл	BRM 57
20.05	ГП Неаполя	Посиллипо	Вилли Мэресс	Ferrari Dino 156/61
11.06	"Guineas-2000"	"Маллори Парк"	Джон Сертиз	Lotus 4/Climax
11.06	"Кристал-Палас Трофи"	Кристал-Палас	Иннес Айрленд	Lotus 24/BRM
01.07	ГП Раймса	Реймс	Брюс Мак-Ларен	Cooper 60/Climax
15.07	ГП Солитуде	Солитуде	Дэн Герни	Porsche 804
12.08	Канонлоппет	Карлсхога	Мастен Грегори	Lotus 24/BRM
19.08	ГП Средиземноморья	Пергуза	Лоренцо Бандини	Ferrari Dino 156/61
26.08	ГП Дании	Роскильд	Джек Брэбэм	Lotus 24/Climax
01.09	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Джим Кларк	Lotus 25/Climax
04.11	ГП Мексики	Мехико	Тревор Тейлор/Джим Кларк	Lotus 25/Climax
15.12	ГП Рента	Кьялами	Джим Кларк	Lotus 25/Climax
22.12	ГП Наталы	Устмид	Тревор Тейлор	Lotus 25/Climax
1963				
30.03	"Ламбарк Трофи"	Снеттертон	Грам Хилл	BRM 57
15.04	ГП По	По	Джим Кларк	Lotus 25/Climax
15.04	"Гловер Трофи"	Гудвуд	Иннес Айрленд	Lotus 24/BRM

21.04	ГП Имола	Имола	Джим Кларк	Lotus 25/Climax
25.04	ГП Сиракуз	Сиракузы	Йозеф Зифферт	Lotus 24/BRM
27.04	"BARC-200"	Зинтри	Грам Хилл	BRM 57
11.05	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Джим Кларк	Lotus 25/Climax
19.05	ГП Рима	Валлелунга	Боб Андерсон	Lotus 4/Climax
28.07	ГП Солитуде	Солитуде	Джек Брэбэм	Brabham BT3/Climax
11.08	Канонлоппет	Карлсхога	Джим Кларк	Lotus 25/Climax
18.08	ГП Средиземноморья	Пергуза	Джон Сертиз	Ferrari Dino 156/63
01.09	ГП Австрии	Цельтвэг	Джек Брэбэм	Brabham BT3/Climax
21.09	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Джим Кларк	Lotus 25/Climax
14.12	ГП Рента	Кьялами	Джон Сертиз	Ferrari Dino 158/63
1964				
14.03	"Дейли Миррор Трофи"	Снеттертон	Иннес Айрленд	BRP 1/BRM
30.03	"News of the World Трофи"	Гудвуд	Джим Кларк	Lotus 25/Climax
12.04	ГП Сиракуз	Сиракузы	Джон Сертиз	Ferrari Dino 158/63
18.04	"BARC-200"	Зинтри	Джек Брэбэм	Brabham BT7/Climax
02.05	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Джек Брэбэм	Brabham BT7/Climax
19.07	ГП Солитуде	Солитуде	Джим Кларк	Lotus 33/Climax
16.08	ГП Средиземноморья	Пергуза	Йозеф Зифферт	Brabham BT11/BRM
12.12	ГП Рента	Кьялами	Грам Хилл	Brabham BT11/BRM
1965				
13.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Майк Спенс	Lotus 33/Climax
04.04	ГП Сиракуз	Сиракузы	Джим Кларк	Lotus 33/Climax
19.04	"Сандей Миррор Трофи"	Гудвуд	Джим Кларк	Lotus 25/Climax
15.05	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Джеки Стюарт	BRM 61/2
15.08	ГП Средиземноморья	Пергуза	Йозеф Зифферт	Brabham BT11/BRM
04.12	ГП Рента	Кьялами	Джек Брэбэм	Brabham BT11/BRM
1966				
01.01	ГП Южной Африки	Восточный Лондон	Майк Спенс	Lotus 33/Climax
01.05	ГП Сиракуз	Сиракузы	Джон Сертиз	Ferrari 312
14.05	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Джек Брэбэм	Brabham BT19/Recco
17.09	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Джек Брэбэм	Brabham BT19/Recco
1967				
12.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Дэн Герни	Eagle 1G/Weslake
15.04	"Спринг Трофи"	Оултон-парк	Джек Брэбэм	Brabham BT20/Recco
29.04	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Майк Паркс	Ferrari 312
21.05	ГП Сиракуз	Сиракузы	Людвико Скарифитти/Майк Паркс	Ferrari 312
16.09	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Джек Брэбэм	Brabham BT24/Recco
12.11	ГП Испании	Харама	Джим Кларк	Lotus 49/Climax
1968				
17.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Брюс Мак-Ларен	McLaren M7A/Ford
25.04	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Денни Хьюм	McLaren M7A/Ford
17.08	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Джеки Стюарт	Matra MS10/Ford
1969				
17.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Джеки Стюарт	Matra MS80/Ford
30.03	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Джек Брэбэм	Brabham BT26/Ford
13.04	ГП Мадрида	Харама	Кейт Холланд	Lotus 142/Chevrolet
16.08	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Жаки Икс	Brabham BT26/Ford
1970				
22.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Джеки Стюарт	March 701/Ford
26.04	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Крис Амон	March 701/Ford
22.08	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Джон Сертиз	Surtees TS7/Ford
1971				
21.01	ГП Аргентины	Буэнос-Айрес	Крис Амон	Matra MS120
24.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Клей Регациони	Ferrari 312B2
28.03	ГП США (Запад)	Онтарио	Марио Андретти	Ferrari 312B
09.04	"Спринг Трофи"	Оултон-парк	Педро Родригес	BRM 160
08.05	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Грам Хилл	Brabham BT34/Ford
13.06	"Йохан Ринд Трофи"	Хоккенхайм	Жаки Икс	Ferrari 312B
22.08	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Джон Сертиз	Surtees TS9/Ford
24.10	"Виктори Рейс"	Брандс-Хэтч	Питер Гетин	BRM 160
1972				
19.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Эмерсон Фиттипальди	Lotus 72/Ford
30.03	ГП Бразилии	Интерлагос	Карлос Райтемани	Brabham BT34/Ford
23.04	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Эмерсон Фиттипальди	Lotus 72/Ford
29.05	"Золотой Кубок"	Оултон-парк	Денни Хьюм	McLaren M19A/Ford
18.06	ГП Итальянской республики	Валлелунга	Эмерсон Фиттипальди	Lotus 72/Ford
22.10	"Виктори Рейс"	Брандс-Хэтч	Жан-Пьер Беллуаз	BRM 180
1973				
18.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Питер Гетин	Chevron B24/Chevrolet
08.04	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Джеки Стюарт	Tyrell 006/Ford
1974				
03.02	ГП Президента Медичи	Бразилиа	Эмерсон Фиттипальди	McLaren M23/Ford
17.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Жаки Икс	Lotus 72/Ford
07.04	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Джеймс Хант	Hesketh 308/Ford
1975				
16.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Том Прайс	Shadow DN5/Ford
13.04	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Ники Лауда	Ferrari 312T
24.08	ГП Швейцарии	Джон-Пренуа	Клей Регациони	Ferrari 312T
1976				
14.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Джеймс Хант	McLaren M23/Ford
11.04	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Джеймс Хант	McLaren M23/Ford
1977				
20.03	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Джеймс Хант	McLaren M23/Ford
1978				
19.03	BRDC "Интернашл Трофи"	Сильверстоун	Кеке Росберг	Theodore TR1/Ford
1979				
15.04	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Жиль Вильнев	Ferrari 312T3
16.09	ГП Дино Феррари	Имола	Ники Лауда	Brabham BT48/Alfa Romeo
1980				
01.06	ГП Испании	Харама	Алан Джонс	Williams FW07B/Ford
1981				
07.02	ГП Южной Африки	Кьялами	Карлос Райтемани	Williams FW07B/Ford
1983				
10.04	"Тонка чемпионов"	Брандс-Хэтч	Кеке Росберг	Williams FW08C/Ford

* – представленная статистика дана без учета гонок серии Temporada, Гран При Хуана и Эвы Перон и некоторых других латиноамериканских гонок 40–50-х гг.

Р О Ж Д Е Н И Е ВОЛШЕБНИКА

В сознании большинства любителей Ф-1 успехи Айртона Сенны в "королевских гонках" неразрывно связаны с McLaren, где бразильский Волшебник выиграл три чемпионата мира. У многих его имя ассоциируется с Lotus – командой, в которой Сенна одержал первые победы. На худой конец – с Toleman, на чьих машинах бразилец дебютировал в "большом цирке" и совершил свой первый подвиг на залитых дождем улицах Монте-Карло. И только при воспоминаниях о Williams сердца поклонников Айртонна наполняются горечью и скорбью. Williams принес Сенне смерть, стал его последним автомобилем. Но лишь единицы помнят, что за рулем Williams Айртон впервые попробовал свои силы в Ф-1.



РОЖДЕНИЕ ВОЛШЕБНИКА

Williams

Этот воскресный день – 16 июля 1983 года – молодой бразилец запомнил надолго. 13-й этап британского чемпионата Формулы-3 входил в программу Большого Приза Великобритании в Сильверстоуне, и каждый мечтал отличиться на глазах у менеджеров Формулы-1. Айртон, которому четыре месяца назад исполнилось 23 года, не хуже других понимал, что эта гонка могла открыть для него дверь в Ф-1. В квалификации бразилец завоевал поул, опередив своего главного соперника в чемпионате Мартина Брандла лишь на 0,04 секунды, а в воскресенье, несмотря на неудачный старт, выиграл гонку и пригласился Фрэнку Уильямсу. В то время в Williams гонялись два опытных пилота: действующий чемпион мира финский швед Кейо Росберг и только что пришедший из Ligier Жак Лаффит, но Железный Фрэнк смотрел в будущее и искал молодого талантливого гонщика. Вроде Айртона.



Через три дня на тестах Williams в Донингтон-парке за рулем настроенного под коротышку Лаффита Williams FW08C началась карьера Айртона Сенны в Формуле-1. «Уже после нескольких кругов стало понятно, что он очень талантлив, – вспоминал позднее Уильямс. – На 21-м круге он показал время почти на секунду лучше, чем у Джонатана Палмера (работавшего в то время в Williams тест-пилотом), а секунда – это большой отрыв на круге, который проходится за минуту (в то время использовалось кольцо без петли Melbourne Hairpin, длиной всего 3,1 км. – прим. авт.). Сенна был очень хорош, но, вернувшись на завод, я так и не сказал Патрику Хеду: «мы берем этого парня, что бы ни случилось». Возможно, в этом была моя ошибка...»



19 июля 1983 года на тестах команды Williams в Донингтон-парке Айртон Сенна впервые сел за руль автомобиля Формулы-1

McLaren

Через несколько месяцев ошибку Уильямса повторил и Деннис. После победы Айртон на Гран При Макао Ф-3 McLaren пригласила его на тесты в Сильверстоун. За компанию с Сенной Рон привез в Нортгемптоншир двух восходящих звездочек мирового автоспорта: Мартина Брандла и Штефана Беллофа. Впервые сев за руль McLaren, бразилец легко обставил своих молодых «соперников». Более того, Сенна показал время даже лучше, чем двукратный чемпион мира Ники Лауда на квалификации перед британским Гран При. Но... Рон Деннис к тому времени уже взял из Renault в пару к Лауде двукратного вице-чемпиона мира Алена Проста и не собирался разрываться с французом ради пусть и быстрого, но неопытного бразильского дебютанта.



Toleman

Если в именитых командах Сенна пришлось не ко двору, то в Toleman Айртон принял с распростертыми объятиями: Тед Тоулмен и Алекс Хокридж как раз подыскивали замену ушедшему в Renault Дереку Уорику, и быстрый бразилец подвернулся как нельзя кстати. Поначалу Тоулмен выбирал между Сенной и Брандлом, но определился после первых же тестов в Сильверстоуне. Айртон проехал 72 круга и, несмотря на барахлившую коробку передач, показал время 1'11.54 – на секунду быстрее, чем Уорик на квалификации Большого Приза Великобритании в июле. Тед Тоулмен тут же предложил Сенне контракт на следующий сезон, но Toleman была “конюшней” второго эшелона, и Айртон не оставлял надежды подыскать себе команду посильнее. Тем более что бразилец всерьез заинтересовался сам Берни Экклстоуном.



Brabham

Нельсон Пике только что выиграл второй чемпионат мира, и его позиции в команде Берни были незыблемы. А вот на место ушедшего в Alfa Romeo Патресе титульный спонсор команды молочный концерн Parmalat требовал пригласить итальянского пилота. Тем не менее, на тесты в Ле-Кастелле, где Пике испытывал Brabham BT52B, Экклстоун вызвал не только двух гонщиков с Апеннин: Мауро Бальди и Пьерлуиджи Мартини, но и двух латиноамериканцев: колумбийца Роберто Гереро и Айртон Сенну. И хотя бразилец на этот раз показал на тестах одинаковый с Бальди результат: 1'07.09, и уступил Нельсону Пике ровно две секунды, Берни хотел подписать контракт именно с Сенной. Айртон, естественно, тоже был не против начать карьеру гонщика Гран При в чемпионской “конюшне”.

Экклстоун, скорее всего, сумел бы уговорить Parmalat взять в команду еще одного бразильца, но тут вмешался Пике. Нельсон не собирался ни с кем делить славу лучшего пилота Бразилии и ни в какую не хотел гоняться в одной команде с Сенной. Пике не задумываясь подставил Айртону “подножку”, положив начало их многолетней вражде.



Тед Тоулмен и поставивший Toleman свои моторы Брайан Харт (слева) возлагали на Сенну огромные надежды, но действительность превзошла все их ожидания. В сезоне 1984 года бразильский дебютант принес команде три единственных в ее истории пьедестала и 9-е место в чемпионате мира (вверху Toleman Сенны в Португалии '84)

Lotus

Последней надеждой Сенны зимой 1983 года оставалась Lotus. С Питером Уорром Айртон познакомился еще в июле 1982 года на Гран При Великобритании в Брэндс-Хэтче. Бразилец тогда понравился менеджеру Lotus, и Питер как раз собирался наметить Колину Чэпмену, который слыл несравненным первооткрывателем гоночных талантов, пригласить Сенну в команду. Но в декабре 1982 года Колин неожиданно умер, а после смерти Си-Си выгонять из Lotus его любимцев: итальянца Элио де Анжелиса и англичанина Найджела Мэнселла ради молодого бразильца никто не собирался.

Так и не получив места ни в одной из четырех топ-команд, Сенна подписал контракт на 1984 год с Тедом Тоулменом, промывался один сезон в его “конюшне”, после чего ушел в Lotus, потом в McLaren, в Williams. За десять лет в Формуле-1 Айртон сменил четыре “конюшни”, выиграл 65 поулов-позиций, 41 гонку, три чемпионата мира и погиб на пути к четвертому титулу за рулем автомобиля команды, когда-то открывшей для него Формулу-1. Кто знает, как сложилась бы судьба Сенны, если бы тогда, в 1984 году, вместо скромного Toleman он дебютировал в Ф-1 за рулем Williams? И сколько титулов значилось бы теперь на счету бразильского Волшебника?

Владимир Маккавеев

Конструктор Brabham Гордон Марри инструктирует Сенну на тестах в Ле-Кастелле. Айртон вполне мог дебютировать в Формуле-1 в составе чемпионской “конюшни” Экклстоуна





ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

Краткие биографии всех гонщиков, принимавших участие в Гран При чемпионатов мира Формулы-1.

Джимми (Джеймс) Дейвис/ Jimmy (James) Davies*

(США)
Род. 18.08.29 в Глендейле, штат Калифорния, США. Умер 11.06.66 в Чикаго, штат Иллинойс, США, от ран, полученных в аварии во время гонки мидж-етов в Санта-Фе



Спортивную карьеру начал в 1945 г. с гонок мидж-етов. В 1950-1951, 1953-1955 гг. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 9 ЧМ 1950-1951, 1953-1957, 1959-1960 гг. Выступал на автомобилях: Ewing (Pat Clancy) в 1950 г., Paul (Parks Offenhauser/L.E. Parks) в 1951 г., KK500B (Pat Clancy, Bardahl/Pat Clancy) в 1953, 1955 гг., KK4000 (Bardahl/Ed Walsh) в 1954 г. Лучший результат в ЧМ — 12-е место в 1955 г. В 1956-1957, 1959-1960 гг. был заявлен в Indy 500, но в гонках не стартовал. В 1954 г. выступал в Indy 500 сразу на двух автомобилях, подменяя по ходу гонки Арта Кросса и Сама Ханкса.

ГП в ЧМ: 9; гонок в ЧМ: 5; очки: 4; лучший рез. в квал.: 10-е место — Indy 500 1955 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — Indy 500 1955 г.; быстрые круги: —
Победы в других гонках: этапы серии AAA(CART) в Дель-Маре в 1949 г., Финиксе в 1950 г., Спрингфилде в 1954 г.

Колин Дейвис/Colin Davis



(Великобритания)
Род. 29.07.32 в Лондоне, графство Великий Лондон, Англия, Великобритания
Сын легендарного английского гонщика 20-х гг. Самми Дейвиса — победителя "24 часов Ле-Мана" 1927 г. Спортивную карьеру Колин начал в 1954 г.

за рулем Cooper Ф-3. Во второй половине 50-х — первой половине 60-х с успехом выступал в гонках спортпрототипов и Ф-Юниор (две победы). На ГП Франции 1959 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 1 ЧМ 1959 г. Выступал на Cooper T51 (Scuderia Centro Sud). В 1960 г. финишировал 4-м в "24 часа Ле-Мана". Вскоре после этого ушел из гонок. Впоследствии работал редактором популярного английского журнала Autosport.

ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Франции 1959 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — ГП Италии 1959 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов "Тарга Флорио" 1964 г.

Чак (Чарльз) Дейг/ Chuck (Charles) Daigh

(США)

Род. 29.11.23 в Лонг-Бич, штат Калифорния, США
Инженер. Спортивную карьеру начал в середине 50-х. До 1958 г. участвовал в гонках за рулем Mercury-Kurtis special. Потом вместе с Лансом Ревентлоу сосредоточили свои силы на проекте создания спортивного Scarab-Chevrolet. В 1959 г. выиграл на нем Губернаторский Кубок и "Нассу Трофи", а также первенствовал на Ferrari в гонках в Риверсайде и Себринге. На ГП Монако 1960 г. за рулем Scarab дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1960 г. Выступал на автомобилях: Scarab 4 (Reventlow), Cooper T51 (Cooper). В 1961 г. стартовал на Scarab в гонках Межконтинентальной Формулы. Во время тренировки перед "Бритиш Импайр Трофи" попал в аварию и полу-

чил очень болезненную травму — трещину таза. Тем не менее нашел в себе силы вернуться в автоспорт и продолжал выступать до середины 60-х гг.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Бельгии 1960 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место — ГП США 1960 г.; быстрые круги: —
Победы в других гонках: гонка спортпрототипов "Player's 200" в 1963 г., этап ЧМ спортпрототипов "12 часов Себринга" 1959 г.

Дерек Дейли/Derek Daly

(Великобритания)



Род. 11.03.53 в Дандруме, Дублин, Ирландия, Великобритания
В молодости подрабатывал шахтером в Дублине. Карьеру гонщика начал в середине 70-х гг. в Формуле-Форд. Чемпион британской Ф-Форд 1975 г. Победитель фестиваля Ф-Форд 1976 г. В 1977 г. перешел на "формулу-3", в том же году стал чемпионом Великобритании и выиграл одну гонку европейского чемпионата. В 1977-1979 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (3 победы, 5 БК, лучший результат в ЧЕ — 3-е место в 1979 г.). На ГП США-Запад в Лонг-Бич на Hesketh 308E дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1978-1982 гг. Выступал на автомобилях: Hesketh 308E (Hesketh) в 1978 г., Ensign N177, N179 (Ensign) в 1978-1979 гг., Tyrrell 009, 010 (Tyrrell) в 1979-1980 гг., March 811 (March) в 1981 г., Theodore TY01, TY02 (Theodore), Williams FW08 (Williams) в 1982 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 10-е место в 1980 г. По окончании сезона 1982 г. ушел в гонки серии IndyCar. В 1984 г. после аварии в Мичигане, где он получил тяжелые травмы обеих ног, вынужден был пересечь на кузовные автомобили. До 1992 г. стартовал в "гонках на выживание". Впоследствии работал телекомментатором Ф-1 и CART на Speedvision. В 1996 г. открыл гоночную школу в Лас-Вегасе.



ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 49; очки: 15; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Швейцарии 1982 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Аргентины, ГП Великобритании 1980 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "12 часов Себринга" 1990, 1991 гг.; этапы ЧЕ Ф-2 в Муджелло и Валлеlunge в 1978 г., Донингтон-парке в 1979 г.

Джимми (Джеймс) Дейуолт/ Jimmy (James) Daywalt*

(США)
Род. 28.08.24 в Вабаше, штат Индиана, США. Умер 04.04.66 в Индианаполисе, штат Индиана, США



Карьеру автогонщика начал в 1947 г. с гонок спринт-каров. Потом несколько лет работал преподавателем на курсах вождения в одном из университетов Америки. В 1949 г. дебютировал в серии AAA (CART). В 1953-1957, 1959 г. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ. Участвовал в 10 ЧМ 1951-1960 гг. Выступал на автомобилях: KK3000, KK500C, Kurtis, KK500D (Sumar/Chapman Root) в 1953-1955 гг., KK500C (Hulse/H.N. Johnson) в 1957 г., Kurtis (Federal Engineering) в 1959 г. В 1951-1952, 1958, 1960 гг. был заявлен в Indy 500, но в гонках не стартовал.

ГП в ЧМ: 10; гонок в ЧМ: 6; очки: —; лучший рез. в квал.: 2-е место — Indy 500 1954 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — Indy 500 1953 г.; быстрые круги: —

Жан-Дени Делетра/ Jean-Denis Deletraz

(Швейцария)

Род. 01.10.63 в Женеве, Швейцария

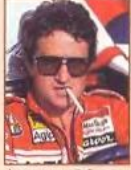


Наследник богатой швейцарской фамилии. Спортивную карьеру начал в 1985 г. во французской Формуле-Форд. В 1986-1978 гг. без особого успеха выступал в Ф-3. Сезон 1988 г. провел в МЧ Ф-3000 (2 подиума (0+0+2), 8 очков, 13-е место в МЧ). В 1994 г., купив себе место на одну гонку в составе Larrousse, на ГП Австралии дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1994-1995 гг. Выступал на автомобилях: Larrousse LH94 (Larrousse) в 1994 г., Pacific PR02 (Pacific) в 1995 г. По завершении карьеры в Ф-1 активно выступает в "гонках на выживание".

ГП в ЧМ: 3; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 24-е место — ГП Португалии, ГП Европы 1995 г.; лучший рез. в гонке: НФ (НФ — ГП Европы 1995 г.); быстрые круги: —

Патрик Деппай/ Patrick Depailler

(Франция)



Род. 09.08.44 в Клермон-Ферране, Франция. Погиб 01.08.80 в аварии на тестах Alfa Romeo в Хоккенхайме, Германия

Один из лучших пилотов из плеяды замечательных французских гонщиков второй половины 70-х гг. Спортивную карьеру начал в 1967 г. во французской Формуле-3, где выступал до 1971 г. Чемпион Франции в Ф-3 1971 г. В 1968 г. финишировал 3-м в "1000 км Монцы" — этапе ЧМ спортпрототипов. В 1972 г. выиграл ГП Монако Ф-3. В 1972-1974 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2 (4 победы, 7 "поуллов", 8 БК). Чемпион Европы 1974 г. На ГП Франции 1972 г. на Tyrrell 004 дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 1972, 1974-1980 гг. Выступал на автомобилях: Tyrrell 004, 005, 006, 007, P34, 008 (Tyrrell) в 1972, 1974-1978 гг., Ligier JS11 (Ligier) в 1979 г., Alfa Romeo 179 (Alfa Romeo) в 1980 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 4-е место в 1976 г. За время выступлений в Ф-1 дважды попадал в серьезные аварии, заканчивавшиеся переломами ног. Третья авария стала для Патрика роковой. В августе 1980 г. во время тестов в Хоккенхайме в конце длинной прямой на его Alfa Romeo сломался рычаг задней подвески. На скорости за 300 км/ч машина вылетела с трассы и ударилась об отбойник. Деппай получил смертельные ранения и вскоре скончался.



ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: 141; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 4
Победы в ЧМ: 2 — ГП Монако 1978 г., ГП Испании 1979 г.

Полу-позиции в ЧМ: 1 — ГП Швеции 1974 г.

Победы в других гонках: ГП Монако Ф-3 в 1972 г.; этапы ЧЕ Ф-2 в По, Муджелло, Хоккенхайме и Валлеlunge в 1974 г.

Бруно Джакомелли/ Bruno Giacomelli

(Италия)

Род. 10.09.52 в Борго-Понкарале, Брешиа, Италия
Карьеру автогонщика начал в середине 70-х гг. В 1976 г. выиграл британское первенство Формулы-3. В



1977-1978 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (11 побед, 11 "поуллов", 9 БК). Чемпион Европы 1978 г. На ГП Италии 1977 г. на McLaren M23 дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 1977-1983, 1990 гг. Выступал на автомобилях: McLaren M23, M26 (McLaren) в 1977-1978 гг., Alfa Romeo 177, 179, 179C, 179D, 182 (Autodelta, Alfa Romeo) в 1979-1982 гг., Toleman TG1838 (Toleman) в 1983 г., Life F190 (Life) в 1990 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 15-е место в 1981 г. После ухода из Ф-1 выступал в серии CART, а также в гонках на выносливость, Суперкубке Porsche и др. кузовных гонках.

ГП в ЧМ: 82; гонок в ЧМ: 169; очки: 14; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Цезаря Пэлса (Лас-Вегас) 1981 г.; быстрые круги: —

Полу-позиции в ЧМ: 1 — ГП США-Восток (Уоткинс-Глен) 1980 г.

Победы в других гонках: ГП Монако Ф-3 в 1976 г.; этапы ЧЕ Ф-2 в Валлеlunge, Муджелло, Донингтон-парке в 1977 г., Трактоне, Хоккенхайме ("Трофей Джима Кларка"), По, Руане, Ногаро, Зинне-Пергузе, Мизано и Хоккенхайме (2) в 1978 г.

Билли (Уильям) Джарретт/ Billy (William) Garrett*



(США)
Род. 24.04.33 в Принстоне, штат Иллинойс, США. Умер 15.02.99

Автогонщиком стал заниматься в начале 50-х гг. В 1956 г. дебютировал в серии USAC (CART). В 1956, 1958 гг. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ 1956-1958 гг. Выступал на автомобилях: Kuzma (Greenman-Casale) в 1956 г., KK500G (H.A. Chapman) в 1958 г. В 1957 г. был заявлен в Indy 500, но не прошел квалификацию. 8 июня 1958 г. попал в аварию в Милуоки, после чего завершил спортивную карьеру.

ГП в ЧМ: 3; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — Indy 500 1958 г.; лучший рез. в гонке: 16-е место — Indy 500 1956 г.; быстрые круги: —

Джо (Джозеф) Джеймс/ Joe (Joseph) James*

(США)



Род. 23.05.25 в Саусьере, штат Миссисипи, США. 05.11.52 умер от ран, полученных в аварии в гонке серии AAA (CART) в Сан-Хосе, штат Калифорния, США

Спортивную карьеру начал в 1946 г. В 1951-1952 гг. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). Участвовал в 3 ЧМ 1950-1952 гг. Выступал на автомобилях: Watson (Bob Estes Lincoln-Mercury) в 1951 г., KK4000 (Bardahl/Ed Walsh) в 1952 г. В 1950 г. был заявлен в Indy 500, но не прошел квалификацию. 2 ноября 1952 г. попал в аварию во время гонки AAA в Сан-Хосе и спустя три дня скончался от ран в местном госпитале.

ГП в ЧМ: 3; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — Indy 500 1952 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место — Indy 500 1952 г.; быстрые круги: —

Джон Джеймс/John James

(Великобритания)

Род. 10.05.14 в Пакуде, графство Уорикшир, Англия, Великобритания
Инженер и гонщик-любитель. Спортивную карьеру начал в Англии еще до Второй мировой войны. В 1948 г. вернулся за руль. Участвовал в гонках до середины 50-х гг. Высшее достижение — 4-е место в



"Уайлфилд Трофи" 1949 г., на Bugatti T54. В 1951 г. купил подержанный Maserati 4CLT Raga Пармелла и выступил на нем в ГП Великобритании ЧМ Ф-1. Из-за вышедшего из строя радиатора до финиша не добрался. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1951 г.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Великобритании 1951 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

"Джеки" (Джакомо Руссо) / "Geki" (Giacomo Russo) (Италия)



Род. 23.10.37 в Милане, Италия. Погиб 18.06.67 во время гонки итальянской Ф-3 в Кассере, около Неаполя, Италия. На родине Джакомо считали одним из самых талантливых итальянских пилотов начала 60-х гг. В гонках выступал под псевдонимом "Джеки". Чемпион итальянской Формулы-3 1964 г. На ГП Италии 1964 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1964–1966 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT11 (RRC Walker) в 1964 г.; Lotus 25, 33 (Lotus) в 1965–1966 гг. В 1965–1966 гг. участвовал в гонках спортпрототипов. Через год Джакомо погиб. В июне 1967 г. под Неаполем во время гонки итальянской Ф-3 его Matra столкнулась с автомобилем швейцарца Фера Бита, взмыла в воздух и, рухнув на землю, загорелась.

ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Италии 1965 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Италии 1966 г.; быстрые круги: —

Джимми (Джеймс) Джексон / Jimmy (James) Jackson* (США)

Род. 25.07.10 в Индианаполисе, штат Индиана, США. Умер 25.11.84 в Десерт-Хот-Спрингс, штат Калифорния, США



Автогонками стал заниматься в середине 40-х гг. В 1946 г. дебютировал в серии AAA (CART). В 1950 г. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ: в 1950, 1952, 1954 гг. на автомобиле Kurtis (Cummins Diesel). В 1952, 1954 гг. был заявлен в Indy 500, но не прошел квалификацию.

ГП в ЧМ: 3; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 32-е место — Indy 500 1950 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Боб Джерард / Bob Gerard (Великобритания)



Род. 19.01.14 в Лейчестере, графство Лейчестершир, Англия, Великобритания. Умер 26.01.90 в Южном Крокстоне, графство Лейчестершир, Англия, Великобритания. Владелец автомастерской. В 1933 г., несмотря на слабое зрение, дебютировал в автогонках. После войны вернулся за руль и в первые послесовенные годы добился заметных успехов в английских гонках: трижды подряд выигрывал "Бритиш Импаир Трофи". В 1948–1949 гг. на ERA В дважды финишировал на подиуме ГП Великобритании Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Великобритании 1950 г. (8-й). Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950–1951, 1953–1954, 1956–1957 гг. Выступал на автомобилях: ERA В, Cooper T23, Cooper BG43 (Bob Gerard). Трижды заканчивал гонки на 6-м месте, но в те годы очки начислялись только 5 лучшим. По завершении карьеры в ЧМ Ф-1 продолжал выступать в гонках Ф-2 и кузовных автомобилей. Участвовал в соревнованиях до 1962 г.

ГП в ЧМ: 8; гонок в ЧМ: 8; очки: —; лучший рез. в квал.: 10-е место — ГП Великобритании 1951 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Великобритании, ГП Монако 1950 г., ГП Великобритании 1957 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "Бритиш Импаир Трофи" 1947, 1948, 1949 гг.; "Джерси Роад Рейс" 1949 г.; гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: "Джерси Роад Трофи" 1948, 1949 гг., "Бритиш Импаир Трофи"

1950 г., "Джо Фрай Мемориал Трофи", "Кертис Трофи" 1953 г., "Дейли Рекорд Трофи" 1955 г.

Джерини Джерини / Gerino Gerini (Италия)

Род. 10.08.28 в Риме, Италия



В середине 50-х выступал за Ferrari и Maserati в гонках спортпрототипов. В 1956 г. на Maserati выиграл в своем классе Межконтинентальный кубок в Монце, финишировал третьим на не входившем в зачет ЧМ Ф-1 Неаполе. В том же сезоне на ГП Аргентины дебютировал в ЧМ Ф-1. Заменял по ходу гонки за рулем Maserati (Maserati) Чико Ланди, финишировал 4-м, отстав от победителя на 6 кругов, и получил 1,5 очка в зачет ЧМ. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1956, 1958 гг. Выступал на Maserati 250F (Alfieri Maserati, Scuderia Guastalla, Scuderia Centro Sud). Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 25-е место в 1956 г. По окончании сезона 1958 г. на время ушел из гонки, а в 1960 г. после неудачного возвращения за руль спортивного Ferrari, закончившегося аварией на Нюрбургринге, окончательно повесил шлем на гвоздь.

ГП в Ф-1: 7; гонок в Ф-1: 6; очки: 1,5; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Франции 1958 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Аргентины 1956 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "Милле Милья" 1958 г.

"Джимакс" (младший) (Карло Франки) / "Gimax" (Jr.) (Carlo Franchi) (Италия)

Род. 14.04.57 в Италии



Карьеру профессионального автогонщика начал в 17 лет в гонках спортпрототипов, в которых выступал до 1984 г. Высшие достижения: 3-и места в "4 часах Энны" 1976 г., "6 часов Муджелло" (1-й в своем классе) 1980 г., "1000 км Монцы", "Кубок Энны" 1981 г. На ГП Италии 1978 г. за рулем Surtees TS20 (Surtees) единственный раз в своей карьере попытка счастья в ГП ЧМ Ф-1 (НПК). В молодости Карло позимствовал гоночный псевдоним "Джимакс" у своего отца Карло Франки-старшего 1935 г. р., из-за этого полного сходства фамилий и псевдонимов их часто путают. До сих пор примерно в 50% справочников по Ф-1 утверждается, что именно "Джимакс" — старший участник в ГП Италии ЧМ Ф-1 1978 г.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 28-е место — ГП Италии 1978 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Алан Джонс / Alan Jones (Австралия)

Род. 02.11.46 в Мельбурне, штат Виктория, Австралия



Чемпион мира 1980 г. Отец Алана Стен в 50-е годы был автогонщиком, в 1958 г. он выиграл австралийский чемпионат "Золотая звезда", через год — ГП Австралии, а позднее открыл автомагистин. Закончив школу, Алан некоторое время работал в магазине отца и занимался автогонками. В 1963 г. выиграл чемпионат Австралии по картингу. В 1967 г. попробовал участвовать в европейских гонках, но из-за нехватки средств вернулся домой. В 1970 г. со второй попытки дебютировал в британской Ф-3. В 1973 г. занял 2-е место в британском чемпионате John Player Ф-3. На ГП Испании 1975 г. на Hesketh 308 дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 10 ЧМ Ф-1 1975–1981, 1983, 1985–1986 гг. Выступал на автомобилях: Hesketh 308 (Harry Stiller), Hill GH1 (Hill) в 1975 г., Surtees TS19 (Surtees) в 1976 г., Shadow DN8 (Shadow) в 1977 г., Williams FW06, FW07, FW07C (Williams) в 1978–1981 гг., Arrows A6 (Arrows) в 1983 г., Lola T111, T112 (Haas) в 1985–1986 гг. В 1978 г., выступая параллельно в Ф-1, выиграл на Lola T333 чемпионат серии Can-Am. В 1980 г. принес команде Williams первый в ее истории чемпионский титул в Ф-1. После окончательного ухода из Ф-1 в 1986 г. работал телекомментатором на австралийском телевидении и до конца 90-х гг. выступал за собственную команду в кузовных чемпионатах Австралии (1 победа в 1997 г.).

ГП в Ф-1: 117; гонок в Ф-1: 116; очки: 206; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 13



Победы в Ф-1: 12 — ГП Австрии 1977 г., ГП Германии, ГП Австрии, ГП Нидерландов, ГП Канады 1979 г., ГП Аргентины, ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Канады, ГП США-Восток 1980 г., ГП США-Запад, ГП Цезаря Палас 1981 г.

Полу-позиции в Ф-1: 6 — ГП Великобритании, ГП Канады, ГП США-Восток 1979 г., ГП Аргентины, ГП Бельгии, ГП Германии 1980 г.

Победы в других гонках: не входившие в зачет ЧМ Ф-1 ГП Испании и ГП Австралии 1980 г.

Том (Томас) Джонс / Tom (Thomas) Jones (Канада)



Род. ???.?? в Кливленде, штат Огайо, США. Даже у себя на родине этот гонок-любитель из Огайо абсолютно неизвестен. Тем не менее в 1967 г. на собственном Cooper T82 Том попытался пробиться на старт ГП Канады ЧМ Ф-1. Как и следовало ожидать, эта попытка завершилась полным крахом: в квалификации от занявшего предпоследнее место Майка Фишера Джонс отстал на 20 секунд и до старта его не допустили.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Канады 1967 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Лесли (Лесли Джордж) Джонсон / Leslie (Leslie George) Johnson (Великобритания)



Род. 22.03.12. Умер 08.06.59 в Уидингтоне, Глостершир, Англия, Великобритания. Автогонками занялся после Второй мировой войны. Выступал на ERA E. В 1948 г. на Aston Martin выиграл 24-часовую гонку в Спа. Через год занял в Спа второе место. В 1950 г. на Jaguar XK120 финишировал 3-м в "Турист Трофи". В том же году единственный раз в жизни принял участие в ГП ЧМ Ф-1 в Сильверстоуне (НФ). Выступал на ERA E (TASO Mathieson). В 1952 г. занял 3-е место в "24 часах Ле-Мана". Через два года, во время ралли Монте-Карло у него случился сердечный приступ, после чего Джонсон ушел из гонок. В июне 1959 г. от очередного приступа Лесли умер.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Великобритании 1950 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Эдди (Эдвард) Джонсон / Eddie (Edward) Johnson* (США)

Род. 10.02.19 в Ричмонде, штат Вирджиния, США. Умер 30.06.74 в Кливленде, штат Огайо, США



Спортивную карьеру начал в 1940 г. с гонок мидлтегов. В 1952 г. дебютировал в серии AAA/USAC (CART). В 1952, 1955–1960 гг. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). Участвовал в 9 ЧМ 1952–1960 гг. Выступал на автомобилях: Trevis (Central Excavating/Salemi), McNamara/Kalamazoo Sports, Jim Robbins) в 1952, 1956, 1960 гг., Kuzma (Central Excavating/Pete Salemi) в 1956 г., KK500G (H.A. Chapman, Bryant Heating/Donaldson) в 1957–1959 гг. В 1953, 1954 гг. поднимал в гонках соответственно Джима Патмена KK500B (Travelon Trailer/Ernest Ruiz)

113–200 кр. и Роджера Уорда D.C. (Dr. R.N. Sabourin) 94–160 кр. Лучший результат в ЧМ — 24-е место в 1960 г.

ГП в ЧМ: 9; гонок в ЧМ: 9; очки: 1; лучший рез. в квал.: 7-е место — Indy 500 1960 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — Indy 500 1960 г.; быстрые круги: —

Брюс (Уильям Брюс Гордон) Джонстон / Bruce (William Bruce Gordon) Johnstone (Южная Африка)

Род. 30.01.37 в Дурбане, Южная Африка



Впервые заявил о себе в 1960 г., заняв шестое место в ГП Южной Африки (Формула-Либер). В 1961 г. стал вице-чемпионом южноафриканского первенства Ф-Либер. В 1962 г. Брюс приехал выступать в Европу: выиграл в 1,5-литровом классе "1000 км Нюрбургринга" (Lotus), финишировал 4-м в "Золотом Кубке" в Олтон-парке (BRM) и 5-м на "Винулл Трофи" в Снеттертоне (Lotus). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Южной Африки 1962 г. (9-й). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1. Выступал на BRM P48/57 (BRM). В том же году на Ferrari 250 GTO выиграл "9 часов Рента". По завершении гоночной карьеры работал в южноафриканской дилерской сети по продаже мотоциклов Yamaha.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Южной Африки 1962 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Южной Африки 1962 г.; быстрые круги: —

Элмер Джордж / Elmer George* (США)

Род. 05.07.28 в Хоккервилле, штат Оклахома, США. Умер 30.05.76 в Терри-Хауте, штат Индиана, США



Спортивную карьеру начал с гонок спринт-каров. В середине 50-х гг. дебютировал в серии USAC (CART). В 1957 г. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1, однако угодил в аварию уже на первом же круге. Участвовал в 4 ЧМ 1955, 1957–1959 гг. Выступал на автомобиле KK500B (Travelon Trailer/Ernest Ruiz) в 1957 г. В 1955, 1958, 1959 гг. был заявлен в Indy 500, но не прошел квалификацию.

ГП в ЧМ: 4; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 9-е место — Indy 500 1957 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап чемпионата USAC (CART) в Сиракузах (США) в 1957 г.

Педро Паоло Диниц / Pedro Paulo Diniz (Бразилия)

Род. 22.05.70 в Сан-Паулу, Бразилия



Карьеру автогонщика начал в 1987 г. с картинга. В 1989 г. дебютировал в бразильской Формуле-Ford 1600 (6-е место), а в 1990 г. — в Ф-3. В 1990 г. выступал в южноафриканской Ф-3, в 1991–1992 гг. — в британской (1 подиум). В 1993–1994 г. стартовал в МЧ Ф-3000 (17 гонок, 3 очка, лучший результат в МЧ — 12-место в 1994 г.). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бразилии 1995 г. (10-й). Действующий гонщик Ф-1, живет в Монако. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1995–2000 гг. Выступал на автомобилях: Forti FG01 (Forti) в 1995 г., Ligier JS43 (Ligier) в 1996 г., Arrows A18, A19 (Arrows) в 1997–1998 гг., Sauber C18, C19 (Sauber) в 1999–2000 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 13-е место в 1998, 1999 гг.

ГП в Ф-1: 99; гонок в Ф-1: 98; очки: 10; лучший рез. в квал.: 8-е место — ГП Бельгии 1997 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Люксембурга 1997 г., ГП Бельгии 1998 г.; быстрые круги: —

* — пилоты, выступавшие только в Indy 500 (здесь и далее не приводятся пилоты, не прошедшие квалификацию в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 в 1950–1960 гг.). Сокращения: НС — не стартовал в гонке; НСК — не стартовал в квалификации; НПК — не прошел квалификацию; НПК — не прошел предквалификацию; ДК — дисквалифицирован; НФ — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — быстрый круг.

Примечание: все данные по состоянию на 01.01.01.

Гонка давно закончилась. Отгремели победные звуча гимны. Шампанское выпито. Зрители покинули автодром. Луна на небосводе сменяла солнце. А в одном из гаражей на пит-лейн все еще горит свет, люди суетятся вокруг автомобилей, отходят в сторону, спорят о чем-то, снова возвращаются к машинам. И только утром мир узнает, что кое-кто ликовал зря накануне. Результаты гонки пересмотрены.

В Формуле-1 много говорят о закулисных делах. Решения, принимаемые ограниченным кругом людей за закрытыми дверями, в одночасье могут перевернуть все с ног на голову. Об одной из таких незримых миру сторон автоспорта речь в этой статье...

ОБРАТНАЯ СТОРОНА ЛУНЫ

86 ФОТОГРАФИЯ 04/01

GRANDE PREMIO
MARLBORO
DO BRASIL
SÃO PAULO 2000

Кроме боксов для команд на автодромах предусмотрен еще один гараж – контрольная зона ФИА. По аналогии с ралли это место часто называют закрытым парком. Доступ сюда действительно строго ограничен. Между тем на этой «невидимой стороне Луны» происходит немало интересного. Зачастую именно здесь решаются судьбы гонков. А в роли их вершителей выступают технический делегат ФИА Дью Бауэр и его помощники Алан Приклом (эксперт по программному обеспечению) и Мишель Лепра.

Проверка автомобилей на соответствие техническому регламенту начинается во второй половине дня в четверг с тотального «чистки» в гаражах команд. Контролеры ФИА проверяют более 60 параметров и систем: программное обеспечение и электронное оборудование, коробку передач (включение задней передачи, число передач и т.д.), тормоза и материал, из которого изготовлены тормозные суппорты, колесные диски, шины, зеркала, балласт, образцы топлива, задний габаритный огонь, крепление бортовых телекамер, радиосвязь, дренажный клапан бензобака, магистрали системы охлаждения, магистрали маслосистемы и правильность размещения маслосбака (он не должен находиться за задней осью), наличие на кузове машины тублера включения нейтральной передачи, система пожаротушения и все прочие элементы, обеспечивающие безопасность, включая время, за которое пилот покидает машину – словом, все, от номеров шасси до маркировки комбинезона гонщика. Только после этого машинистам получают доступ на трассу.

ФОТОГРАФИЯ 04/01 87

Комиссары FIA проверяют все автомобили и запасные монококи. В каждом из монококов в трех различных точках (обозначены на рисунке 1 кружками) вмонтированы микрочипы, содержащие информацию о том, как конструкция выдержала краш-тесты FIA в лаборатории. В "полевых условиях" для считывания данных с микрочипов применяется специальная аппаратура, разработанная немецкой фирмой Trovan.

С 2000 года комиссары FIA используют специальный шаблон для обмера кокпита (рис. 2). Шаблон представляет собой деревянный брус определенного размера. Он должен свободно входить в проем кабины.

Чтобы не допустить использования передних антикрыльев, которые под действием аэродинамической нагрузки своими боковинами касались бы полотна трассы (что привело бы к увеличению прижимной силы), с 1998 года стала применяться специальная процедура измерения жесткости этого элемента конструкции. Регламент не нарушен, если под тяжестью 50-килограммового груза боковые шайбы антикрыла не касаются опорной поверхности (рис. 3).

Со второго этапа Гран При в сезоне 1999 года была введена еще одна контрольная процедура. С ее помощью FIA предотвратила распространение гибких пилонов задних антикрыльев, которые опробовались некоторыми командами в ходе зимних тестов. На прямых участках под напором воздуха гибкие пилоны отклонялись назад, площадь фронтальной проекции антикрыльев уменьшалась, что давало существенный выигрыш в максимальной скорости. Установить, отклоняется ли заднее антикрыло назад сильнее, чем допускается регламентом, позволяет нехитрое устройство. Через специальную конструкцию к пилону в продольном направлении прилагается усилие в 140 кг. Угол деформации при этом не должен превышать определенной величины.

С 1999 года толщина тормозных дисков ограничена 28 мм. Прежде чем машины появятся

на трассе, контролер FIA при помощи специального шаблона проверит их на соответствие этой норме регламента (рис. 4).

Контролеры в течение всего гоночного уик-энда имеют право свободного доступа в боксы "конюшен". Однако в основном все дальнейшие проверки проходят в так называемом закрытом парке.

Во время тренировок и квалификации любой автомобиль, покинувший боксы, может быть вызван в зону контроля для проверки. Причем кому конкретно "повезло" определяет компьютер с помощью генератора случайных цифр. Обычно в каждой серии заездов успевают проверить 8–10 машин. Поскольку время заездов очень дорого, на процедуру выборочной проверки не должно тратиться много времени.

Обмер и взвешивание машины Формулы-1 занимает две, максимум три минуты. Достигается это благодаря использованию специальной аппаратуры производства американской фирмы Buckeye Machine Fabrications. Такой испытательный стенд весит 800 кг и стоит 400 тыс. долларов (рис. 5). Начиная с 1995 года его используют на всех этапах Гран При.

В 1995 году система обмера машин Формулы-1 была кардинальным образом изменена. Высота любых элементов стала измеряться не по отношению к опорной поверхности (многие команды научились обходить регламент за счет использования систем изменения клиренса), а относительно самой нижней поверхности кузова машины – выступающей центральной части днища, получившей название базовой плоскости. Зоны днища по бокам от этой "ступеньки" должны быть выше на 50 мм, нижняя точка переднего антикрыла должна находиться не менее чем в 100 мм (с 2001 года) над базовой плоскостью, а его верхняя точка – не выше чем в 300 мм над ней и т.д. Аналогично измеряется и высота всех прочих частей машины. Что касается клиренса, то он контролируется с помощью доски скольжения. Она изготавливается из



После финиша автомобили направляются не в гаражи своих команд, а напрямую в "закрытый парк"



Гонщики взвешиваются отдельно от автомобилей



Процедура проверки жесткости крепления заднего антикрыла

рис. 1

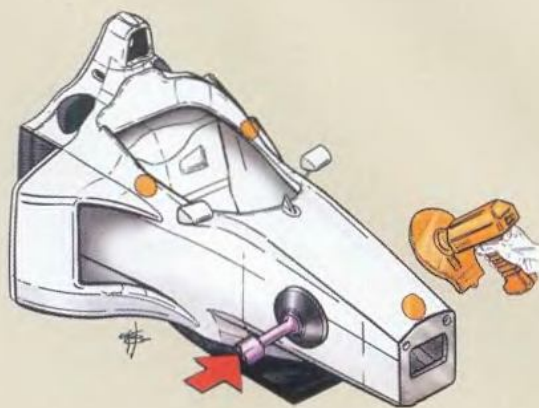


рис. 2

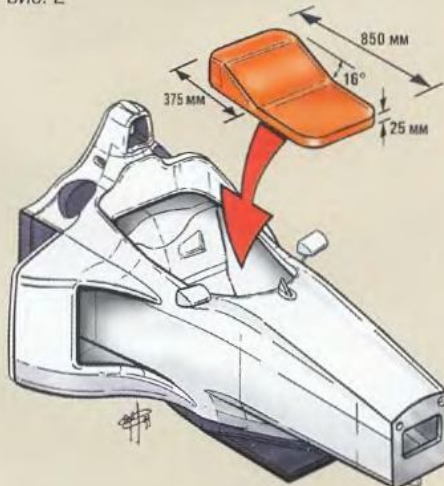
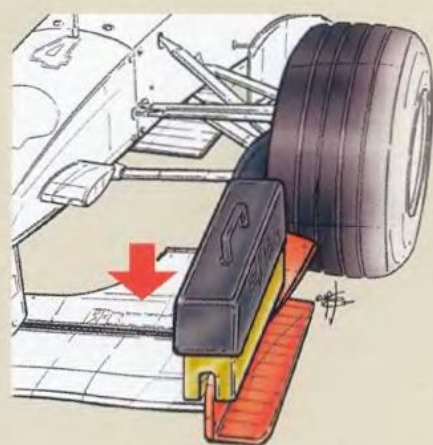


рис. 3





Автомобиль закатывают на контрольный стенд для обмера и взвешивания

материала со специально оговоренными характеристиками и крепится на базовую поверхность. Износ доски не должен превышать 10% от ее начальной толщины, т.е. не больше 1 мм. Измеряется этот параметр следующим образом.

Автомобиль закатывают на стенд по двум рампам. Тут же происходит взвешивание при помощи встроенных в платформу весов, выпускаемых французской компанией Captel. Распечатка с его результатами вручается представителю команды. В платформу встроена секция, способная прижиматься к днищу машины. Выдвигающиеся из нее поршеньки входят в пять сквозных отверстий в доске скольжения (общей площадью 20 см²). Так в течение всего нескольких секунд измеряется ее реальная толщина. В этих (и только этих) точках величина выработки доски скольжения не должна превышать оговоренной величины. Тут же проверяются макси-

мальная ширина, высота, а также (при помощи специальных шаблонов) размеры антикрыльев. Подстройка стенда под машины разных команд проводится при помощи гидравлической системы, приводящей в действие различные подвижные направляющие и домкраты.

После квалификации более тщательному контролю подвергаются машины гонщиков, занявших два первых места. Анализируются показания компьютеров, берутся пробы бензина. В зависимости от ситуации могут быть проведены и другие предусмотренные регламентом проверки.

В воскресенье контрольные операции выполняются как до, так и после гонки. Если выявляются расхождения, судьи должны установить, вызваны ли они причинами случайного характера или являются результатом «злонамеренных» действий технических специалистов

команд. Так, поврежденное при столкновении переднее антикрыло не может стать поводом для дисквалификации гонщика. Совсем иное дело, если отступление от норм регламента не было вызвано внешним воздействием, как то случилось, по мнению судей, с перекосившейся боковой шайбой переднего антикрыла McLaren Дэвида Култхарда в Бразилии.

Особо тщательной проверке после финиша подвергаются автомобили, занявшие с 1-го по 6-е места. И пока эта процедура не закончится, результаты гонки считаются предварительными. Что и говорить, процедура технической инспекции в Формуле-1 продумана весьма тщательно. Вот только, как показывает история (в том числе и совсем недавняя), трактовать показания беспристрастных приборов можно по-разному...

Михаил Козлов

рис. 4

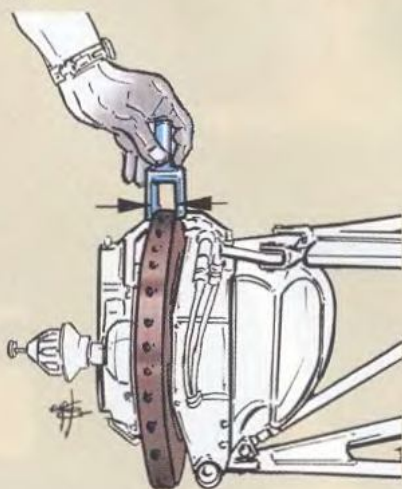
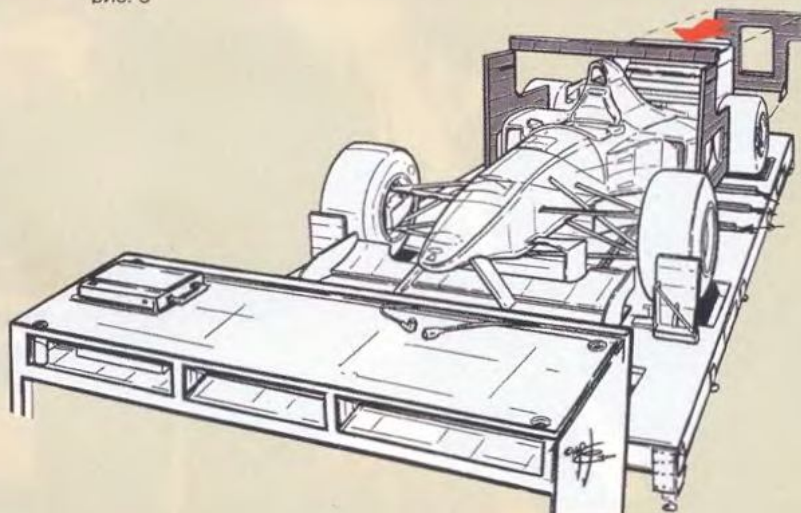


рис. 5





Как знать, возможно, арсеналы контрольно-измерительных приборов FIA скоро пополнятся счетчиками Гейгера. Да-да, новым суперматериалом для машин Формулы-1 обещает стать уран. Речь, конечно, не о его разновидности, применяемой в атомных боезарядах, а о так называемом обедненном уране, который является побочным продуктом деятельности АЭС. Для конструкторов гоночных болидов он представляет интерес в силу своего исключительно большого веса – от 18,7 г/см³ до 19,7 г/см³, т.е. обедненный уран на 65% плотнее свинца. Он превосходит по этому показателю и используемый для изготовления брусков балласта вольфрам (в сплаве с другими металлами его удельный вес достигает максимум 18 г/см³). Что из этого следует? Балластные плашки, будь они изготовлены из урана, получились бы самыми компактными, а значит их легче было бы разместить в «стратегически важных» точках на днище машины.

Обедненный уран может использоваться также в двигателестроении. Учитывая крайне малые габариты моторов Формулы-1, он стал бы идеальным материалом для изготовления, например, противовесов коленвалов.

Но не фантастика ли все это? Похоже, что нет. По словам некоторых экс-инженеров Benetton, в Эйнстоне экспериментировали с обедненным ураном еще десять лет назад. Эти работы не остались незамеченными для технических специалистов и других команд «большого цирка»... Так что урановая эра в Формуле-1, вероятно, уже началась, во всяком случае, на лабораторном уровне.

Более активному применению нового суперматериала препятствуют два обстоятельства. Во-первых, его колоссальная стоимость, а во-вторых, существуют опасения, что обедненный уран может сохранять остаточную радиоактивность. Есть информация, что ее жертвами стали военнослужащие НАТО, которые во время военной операции в Боснии имели дело с боеприпасами с сердечниками из обедненного урана. Впрочем, подобные вещи редко останавливают людей.

Михаил Козлов

УРАНОВАЯ ПРОБЛЕМА



В России открылся первый учебный центр Standox

23 ноября 2000 года в Москве состоялось торжественное открытие учебного центра Standox, первого в России и уже 28-го в международной сети подобных центров. Эта сеть создана для повышения уровня знаний и мастерства маляров, занимающихся окраской автомобилей. Философия Standox заключается в том, что недостаточно лишь выпускать краски и оборудование высокого уровня, необходимо соответствующим образом готовить и кадры.

Поэтому создатели нового учебного центра приложили все усилия для того, чтобы он соответствовал высоким требованиям Standox. Конечно же, центр оборудован по последнему слову техники, здесь есть современная окрасочно-сушильная камера, двойная зона подготовки, система сухой шлифовки и пылеудаления, ИК-сушки, окрасочное оборудование, высокопроизводительный компрессор, а отдельный класс для колористов оборудован специальным освещением, миксерами Standox, электронными весами, спектрофотометром, ИК-печью и вытяжным шкафом. Есть и просторный класс для теоретических занятий, рассчитанный на 30 человек и оборудованный современной мультимедийной техникой.

Организаторы постарались сделать максимально комфортным не только обучение, но и бытовые условия студентов. В учебном центре есть уютный кафетерий, раздевалки с персональными кабинками и душевые комнаты. Для учащихся из других городов организовано размещение в гостинице и доставка до учебного центра.

Необходимо, конечно, сказать несколько слов и о преподавателях, без которых даже самый современный учебный центр потерял бы смысл. Здесь работают высококвалифицированные специалисты с большим опытом практической работы. Они постоянно повышают

свой профессиональный уровень, принимают участие в семинарах, проводимых международной организацией Standox, где знакомятся с последними достижениями в этой области и обмениваются опытом со своими коллегами из всех стран мира.

Вниманию студентов учебного центра предлагаются семинары и практические занятия как по базовому курсу для колористов и



маляров, так и по специальным курсам повышения квалификации. Проводятся тренинги по отработке техники "окраски с переходом" или "пятном", особенностям подготовки и окраски пластиковых деталей, применению водорастворимой системы. Каждый из курсов позволит слушателям получить наиболее полное представление о современной технологии окраски автомобилей. Деятельность учебного центра, впрочем, не ограничивается лишь подготовкой "производственных" кадров. Разработана также программа для руководителей и владельцев автомастерских, посвященная правильному выбору и грамотному размещению оборудования на этапе проектирования кузовного цеха, а также повышению качества и производительности уже существующих предприятий.

Наряду с занятиями непосредственно в учебном центре будут продолжаться и ставшие уже традиционными выездные консультации и практическая помощь по решению конкретных проблем.

Открывшийся центр является очередным ярким доказательством серьезности намерений компании в развитии своего бизнеса на российском рынке. Три необходимые составляющие этой деятельности – качественный продукт, квалифицированный персонал и профессиональная техническая поддержка – в полной мере представлены теперь и в Москве.





+50 mm

Цель изменений в техническом регламенте Формулы-1 2001 года – сделать гоночные автомобили медленнее, а следовательно, – безопаснее. Приход в чемпионат мира Michelin и начало "шинной войны" между французской компанией и Bridgestone вызвали резкое улучшение сцепных свойств резиновых смесей и рост скоростей. Чтобы не допустить последнего, совместными усилиями Международной федерации и команд Формулы-1 были выработаны меры по уменьшению прижимной силы.

Эти меры, по предварительным оценкам, должны были снизить прижимную силу на 25%. Более высокое переднее антикрыло, кроме того, должно уменьшить аэродинамическую зависимость автомобилей Ф-1 от продольных колебаний шасси. Малое влияние, которое оказывали продольные колебания автомобиля на эффективность переднего антикрыла, составляли одну из самых сильных сторон McLaren конструкции Ньюи. Это позволяло использовать более мягкие пружины в подвеске и делало серебристые машины более легкими в управлении, особенно при наезде на поребрик. Тем интереснее посмотреть, сумеет ли Ньюи сохранить преимущество.

В последние годы сразу несколько гонщиков Гран При получили различные травмы ног в результате аварий. В 1997 в Канаде переломы ног едва не положили конец карьере Оливье Паниса. Зонта в 1999 году



Осевая линия базовой поверхности



Ф-1 становится быстрее и... медленнее

Согласно правилам 2001 года переднее антикрыло станет на 50 мм выше. Кроме того, число плоскостей в заднем антикрыле в 2001 году не может быть больше 4. В результате уменьшения прижимной силы, а следовательно, – лобового сопротивления, автомобили станут быстрее на прямой, но медленнее в поворотах. Однако кроме этих, бросающихся в глаза изменений, новые правила предусматривают множество “невидимых” усовершенствований, в основном направленных на повышение безопасности

Груз безопасности



Чем больше, тем меньше

Уменьшение прижимной силы при увеличении дорожного просвета происходит вследствие снижения влияния так называемого граунд-эффекта. Чем ближе к поверхности земли находится движущаяся в воздушной среде плоскость, тем большее под этой плоскостью создается разрежение и, следовательно, тем больше прижимная сила. Соответственно, чем больше расстояние от земли до плоскости, тем меньше прижимная сила



Резина

Команды смогут использовать в течение каждого Гран При по 10 комплектов шин, 7 из которых – все одного типа – предназначены для субботних и воскресных заездов



В целях контроля за использованием шин FIA по-прежнему будет помечать их индивидуальным штрих-кодом

- 3) Штрих-код FIA
- 4) Маркировка команд

Существенные мелочи

А) для защиты ног гонщика введена обязательная обивка кокпита, толщиной 25 мм

Б) крепление извлекаемых сидений стандартизованы (кресло может быть извлечено без разрезания ремней безопасности и без раскрытия их замков)

В) проем кокпита увеличен и смещен назад

Двойные стандарты

Введен второй трос крепления колес диаметром 8 мм. Оба троса крепятся отдельно к колесу и узлам крепления подвески к кузову



Рис. 4

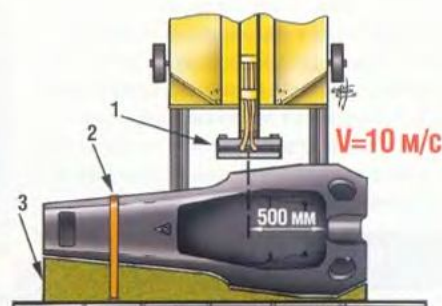
500 мм

Боковая защитная панель

$V=10 \text{ м/с}$

Среднее ускорение торможения: $20g$

780 кг



пропустил четыре гонки из-за повреждения сухожилия острыми обломками углепластика. В том же сезоне Френтцен в Канаде получил трещину коленной чашечки. В 2000 году в Монако Ральф Шумахер в результате аварии порезал ногу. А Вурц и Физикелла вынуждены были недавно сделать операции, чтобы ликвидировать последствия микро-травм коленных суставов. Чтобы защитить ноги гонщика, в 2001 году введена защитная обшивка толщиной 25 мм внутри монокока, а для ее



Кроме того, для устранения "дискриминации" высоких гонщиков, была увеличена площадь проема кокпита (рис. 1).

В 1999 году в одной из гонок Ф-3000 в результате бокового удара один из автомобилей пробил носовым обтекателем монокок другого.

Первоначально в качестве боковой защиты в Ф-1 был введен слой кевлара толщиной 2 мм. Однако конструкторам не понравилось, что им столь явным образом указывают решение. Теперь на смену пришла процедура испытаний на прочность при проникающем боковом ударе, подробности которой пока неизвестны. Однако нашему постоянному корреспонденту Расселу Льюису удалось познакомиться с результатами эксперимента, проведенного специалистами Benetton при участии представителей FIA. Что касается стандартного теста на боковой удар (рис. 4), то он значительно ужесточен (скорость удара поднята с 7 до 10 м/с, ускорение торможения – с 10 до 20g). Как и тест на прочность при лобовом ударе, который теперь проводится при скорости 14 м/с (рис. 6).

Наконец, авария Диница в 1999 году, когда на Нюрбургринге сломалась дуга безопасности его Sauber, заставила усилить прочность и этого элемента (рис. 7). Теперь дуга безопасности при испытаниях должна выдерживать около 9 тонн вертикальной нагрузки, 6 – фронтальной и 5 – боковой.

Кроме того, технический регламент 2001 года предусматривает множество других изменений: на 10 мм увеличен диаметр дождевых шин, но пятно контакта сокращено на 10%, введен дополнительный страховочный трос для крепления колес. Но одними из главных станут изменения в системе управления.

23 февраля на заседании Всемирного совета автоспорта FIA принято долгожданное решение о снятии с 16 апреля 2001 года (начиная с Гран При Испании) запрета на антипробуксовочную систему. Снят целый ряд других ограничений на использование электроники, например – разрешена автоматическая коробка передач. Вместе с тем подтвержден запрет на активную подвеску, на так называемый управляющий дифференциал (дифференциал, перераспределяющий крутящий момент между ведущими колесами) и на усилители тормозов. И еще одно важное новшество: запрещено применять усилители рулевого управления. Так что легкой жизни гонщикам Ф-1 ожидать не приходится.

Леонид Ситник

Рис. 6

780 кг
 $V=14 \text{ м/с}$



Чтобы не вышло боком

Одним из самых значительных технических новшеств 2001 года стало введение испытаний на боковой проникающий удар. На заводе Benetton было проведено специальное исследование этой проблемы. Заключительный эксперимент, к восторгу представителей FIA, проводился на независимом тестовом оборудовании

2002...
В 2002 году для задней противоударной конструкции будет введено испытание на поперечный удар

2002...
В 2002 году нагрузка при испытаниях на боковой проникающий удар возрастет до 200 кН/8000 Дж



Тестовая панель

1. При испытаниях используется квадратная панель размером 500х500 мм, изготовленная по той же технологии, что и стенка боковых воздухозаборников. Панель представляет собой трехслойную конструкцию толщиной 20 мм, состоящую из алюминиевого сотового заполнителя и наружных слоев из композиционного материала

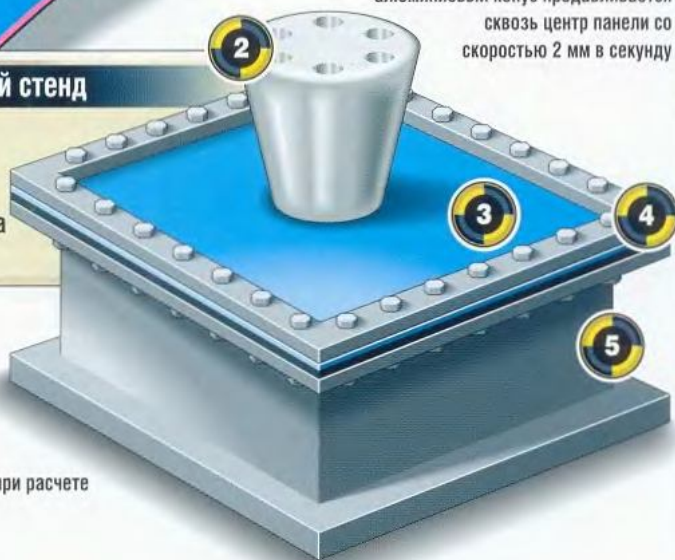


Методика испытаний: усеченный алюминиевый конус продавливается сквозь центр панели со скоростью 2 мм в секунду

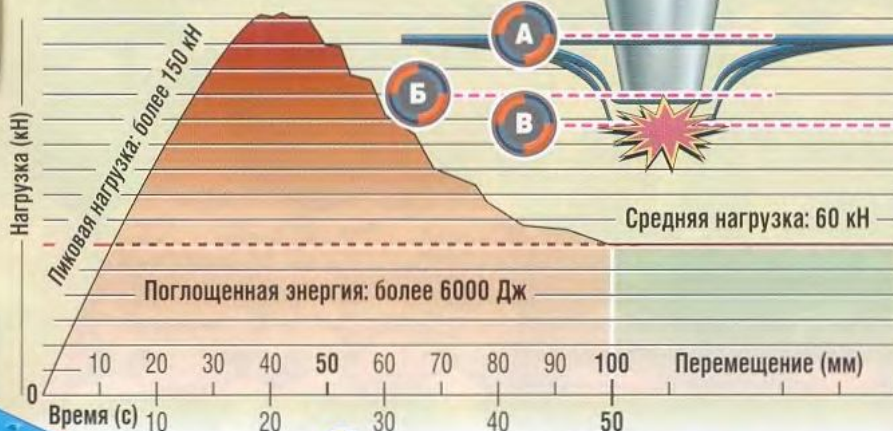
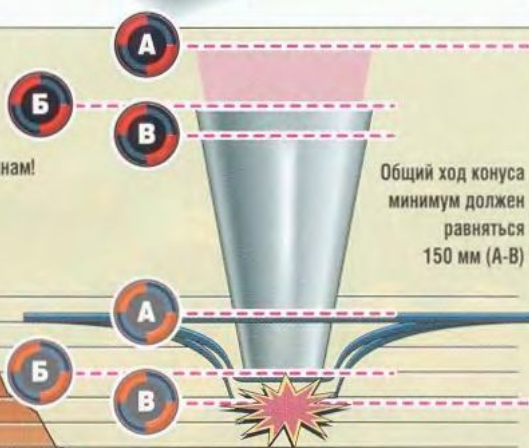
Испытательный стенд

2. Конус
3. Тестовая панель
4. Крепежная рама
5. Опорная рама

Размеры конуса:
Высота 400 мм
Диаметрверху 270 мм
Диаметр опорной поверхности 120 мм
Вес конуса: 25 кг
Вес конуса учитывается при расчете тестовой нагрузки



Результаты эксперимента при продавливании конуса на начальные 100 мм (А-Б) показали, что пиковая нагрузка, приложенная в этот период, превысила 150 кН, что приблизительно равняется 15 тоннам! Средний уровень нагрузки равнялся 60 кН (около 6 тонн), при разрушении была поглощена энергия 6000 Дж



Результаты обследования панели после эксперимента

Пробоина от конуса

Отверстия для крепежных болтов

Пробоина в верхнем слое представляет собой круглое отверстие с относительно ровными краями (6). В нижнем слое обнаружены смятые и разорванные волокна и обрывки поврежденной ткани (7)



Остаточные повреждения панели после тестов признаны безопасными для гонщика

МЕСТ НЕТ!

Поразительно, сколько пищи каждый сезон дает дотошным любителям статистики! Диву даешься количеству всевозможных цифр, которые они извлекают из семнадцати двухчасовых гонок. К примеру, в последний раз все победы доставались лишь двум командам в 1988-м (тогда это, кстати, тоже были McLaren и Ferrari), а до этого – лишь в 1961-м. Еще один интересный факт – в сезоне-2000 повторился рекорд двухлетней давности – участие в чемпионате приняли всего 23 пилота. Сравните хотя бы с 1994 годом – тогда участников было ровно вдвое больше. Что уж говорить про 74-й (62 гонщика) или 52-й (76, и это не считая участников Indy 500, входившей в зачет чемпионата мира). Это больше, чем нынешняя Ф-1 и ее ближайший резерв Ф-3000 вместе взятые.

Между прочим, вопрос о возможном числе пилотов чемпионата не столь тривиален, как это кажется на первый взгляд. С минимумом все просто – водителей не может быть меньше, чем по два на команду. А максимум? Есть ли какая-то планка (помимо, скажем, общего числа обладателей суперлицензии FIA, дающей право на участие в Гран При), которая определяет это? Обратимся к правилам.

Спортивный регламент Ф-1. Статья 60

Замена пилота. По ходу сезона каждая команда может один раз заменить пилота первого автомобиля, а на втором автомобиле провести любое число замен пилотов, которых может быть трое, при условии, что любая замена производится в соответствии с Международным спортивным регламентом и до начала квалификации.

Во всех других случаях участники обязаны использовать пилотов, заявленных на старте чемпионата, кроме случаев форс-мажора, которые рассматриваются отдельно. Любой новый пилот может набирать очки в зачет чемпионата.

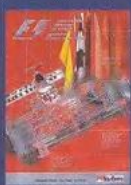
Правило, ограничивающее число гонщиков, которых команда может использовать за сезон, появилось после того, как в 1993 году Эдди Джордан несколько переусердствовал в смене пилотов – по ходу чемпионата за рулем машины под номером 15 сменяли друг друга пятеро гонщиков (причем Эмануэле Наспетти проехал в единственной гонке лишь 8 кругов, Иван Капелли – 2, а Марко Аличелла и вовсе добрался лишь до первого поворота). "Шутка ли, столько раз собирать всю команду для общего снимка", – смеялся много позже первый пилот британской команды Рубенс Баррикелло.

Таким образом, если не рассматривать чрезвычайные случаи, за одну команду теперь могут выступить не более пяти спортсменов за сезон. Получается, что в нынешней Ф-1 теоретически есть место для 55 человек. Однако практика приглашения пилотов на одну гонку по финансовым соображениям ушла в прошлое. И если бы не проблемы с желудком Эдди Ирвайна во время Гран При Австрии, то пункт правил о замене пилотов оказался бы в прошедшем сезоне вообще невостребованным.

Александр Кабановский



Журнал "Формула" объявляет конкурс среди читателей на лучший вопрос или письмо номера. Приз этого тура: официальная буклет-программа ГП Испании 2001 года.



Вопросы номера:

Здравствуйте!

В прошлом году, находясь во Франции, я приобрел модель-копию автомобиля Lotus 78 фирмы Quattro. Недоумение у меня вызвало то обстоятельство, что вместо традиционных золотисто-черных цветов John Player Special эта машина окрашена в красный цвет и несет на себе эмблемы Imperial International. На упаковке указано, что такой автомобиль участвовал в ГП Японии-77 и пилотировал его Гуннар Нильссон. Так ли это?

М. Крутик, г. Санкт-Петербург



Действительно, на Гран При Японии '77 автомобиль Гуннара Нильссона был окрашен не в традиционные для Lotus 70-х годов черно-золотые цвета John Player Special, а в красно-золотые цвета Imperial Tobacco, которой, собственно, и принадлежит бренд JPS.

Привет "Формула"!

Меня интересует один вопрос, почему на автомобилях Формулы-1, сплошь напичканных электроникой, нет механизма, который мог бы автоматически изменять угол атаки антикрыла, чтобы оно максимально работало на поворотах и не мешало на разгонах?

Сергей Ильин, г. Москва

Механизм регулировки угла атаки антикрыльев появился в Ф-1 почти одновременно с самими крыльями, в 1968 году. Но уже в следующем сезоне CSI (Международная спортивная комиссия FIA) поставила такие приспособления вне закона, так же, как антикрыла на высоких стойках или установленные непосредственно на рычагах подвески.

Привет всем редакторам и журналистам "Формулы"! Формулой увлекаюсь уже два года. Хотел бы узнать, почему на ГП США на автомобилях команд McLaren и BAR были наклейки табачных спонсоров, а на Ferrari – нет?

Юрий Карасев, г. Мытищи



Дело в том, что по американским законам табачные компании могут рекламировать свою продукцию в автогонках, но не более чем в одном чемпионате. Концерн Philip Morris, владелец бренда Marlboro, сделал ставку на американскую серию CART, поэтому не имел возможности поддерживать еще и Ferrari в Ф-1. Кстати, поэтому же не было логотипов Benson & Hedges на болидах Jordan. А вот не представленные в американских гонках West (Reemtsma) и Lucky Strike (British American Tobacco), присутствовали в Индианаполисе на вполне законных основаниях.

Лучшее письмо номера:

Уважаемая редакция! Привет всем, кто делает этот интересный журнал.

Я являюсь поклонником Ф-1 с 1992 года. Мне надоело смотреть, как из года в год внешность болидов не претерпевает сколь-нибудь кардинальных изменений, а в области аэродинамики изменения просто микроскопические, в то время как правильное и существенное изменение классических форм может привести к значительному шагу вперед. Я, конечно, не берусь тягаться с Эдрианом Ньюи, но хочу высказать несколько идей.

Мне кажется, что крепление переднего антикрыла на двух параллельных пилонах – не самое рациональное решение. На рис. 1 показан вариант антикрыла, представляющий собой некоторый симбиоз идей, использованных на Tyrrell 026 1997 года (одиночный пилон), Jordan 198 1998 года (крылышки на носу болида на ГП Венгрии), а также McLaren MP4/13-15 с его аркообразной формой пилонов, и, конечно, Tyrrell 020/2 1990 года (правда, на нем пилоны расположены под углом, а не вертикально, как на моем варианте). Что дает такая конструкция антикрыла? Во-первых, улучшается протекание воздушных потоков к днищу автомобиля. Во-вторых, на быстрых трассах без планок А или В уменьшается лобовое сопротивление, а на медленных использование планок создаст дополнительную прижимающую силу. В-третьих, можно менять угол атаки как самих мини-антикрыльев на носу, так и дополнительной планки между пилонами. Это, наверное, позволит применять элероны меньшей площади.

Правилами не ограничена минимальная высота болида, так почему же не сделать его более приземистым? На рис. 2 показано, как можно только за счет изменения посадки пилота понизить болид примерно на 20%. Тогда, во-первых, уменьшится лобовое сопротивление, во-вторых, понизится центр тяжести, а в-третьих, упорядочатся воздушные потоки в области заднего антикрыла. Наконец, если высота будет уменьшена до уровня, показанного на рис. 3, то при перевооружении болида колеса станут своеобразной дугой безопасности.

И еще несколько идей: во-первых, можно увеличить диаметр заправочной горловины для сокращения времени дозаправки, во-вторых, почему бы не сделать капот двигателя, как на Brabham BT55 1986 года ("гоночная камбала")? Боковая площадь болида уменьшится, и воздушные потоки будут меньше сносить его с траектории – повысится курсовая устойчивость. В-третьих, почему шайбы переднего антикрыла такие большие? Ведь уменьшив их (рис. 4), можно добиться уменьшения лобового сопротивления. В-чет-

вертых, почему заднее антикрыло имеет ширину гораздо меньше допустимых 1800 мм, ведь можно отодвинуть его немного назад и одновременно сделать шире (рис. 5). Наконец, можно повысить эффективность тормозов. Почему бы на один тормозной диск не ставить два суппорта? Нет необходимости говорить, как все это скажется на времени круга. И еще одна идея: я бы вообще убрал зеркала заднего вида, ведь с точки зрения аэродинамики они "загрязняют" и без того нагруженный болид, а по прямому назначению имеют низкий КПД. На мой взгляд, гораздо более полезным было бы установить в одной из планок заднего антикрыла видеоглазок, который давал бы полную картину происходящего позади болида. Дело за малым – осталось только разместить миниатюрный мониторчик на рулевом колесе.

Р.С.: С нетерпением жду начала сезона, в надежде увидеть на болидах 2001 года что-нибудь революционное.

Кирилл Новиков, г. Москва

Без комментариев

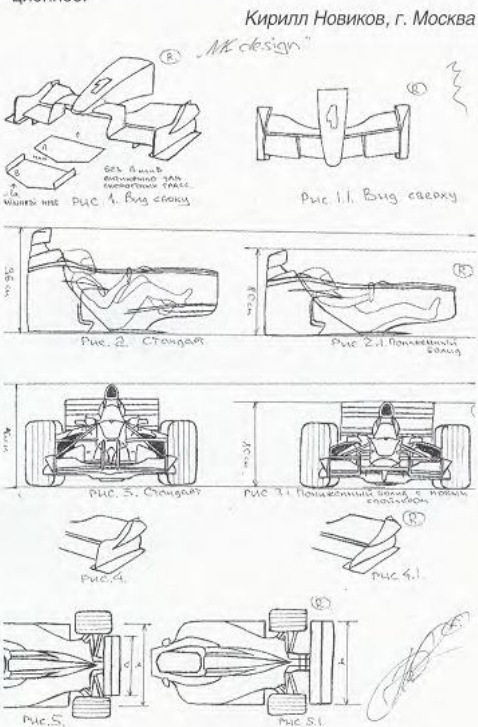
Здравствуйте, "Формула"! Ответьте, пожалуйста, современная Скудерия Феррари – это Скудерия или Феррари? И еще хочу попросить вас опубликовать фото Микеле Альборетто.

Кирилл Тучков, г. Ижевск



...Посылаю вам "фотографию", если это можно так назвать. Хочу узнать, что это означает? Вроде бы Benetton, но почему Honda и красный? Может быть, просто опечатка?

Сergey Бучкин, г. Н. Новгород



Заднее антикрыло: согласно пункту 3.5 ни один элемент кузова, расположенный позади оси задних колес, не может быть шире 1000 мм; согласно пункту 3.14 ни один элемент автомобиля не может находиться более чем в 500 мм позади оси задних колес – поэтому ни сделать крыло шире, ни отнести его назад не получится.

Тормозной суппорт: согласно пункту 11.2.3 на каждое колесо может устанавливаться только один тормозной суппорт.

Заправочная горловина: согласно пункту 6.5.1 параметры заправочного оборудования определяет его производитель, а не конструкторы команд.



На протяжении вот уже полутора десятилетий международный чемпионат Ф-3000 считается «кузницей талантов» для «королевы автоспорта», но до сих пор ни одному из шестнадцати чемпионов Ф-3000 не удалось попасть даже в тройку призеров чемпионата мира...

ДЕТСКИЙ САД для трудных подростков



Дэмон Хилл остается пока единственным выпускником МЧ Ф-3000, сумевшим выиграть чемпионат мира Ф-1



Дитя прогресса

История, скорее предостережение. Ф-3000 началась весной 1967 года. Но отнюдь не с учреждения чемпионата Европы Формулы-2, как это можно предположить, а с дебюта в чемпионате мира Формулы-1 двигателей Ford Cosworth DFV. Самый знаменитый и успешный мотор в истории автоспорта верой и правдой прослужил командам Формулы-1 18 лет. Автомобили, оснащенные DFV, выигрывали за эти годы двенадцать чемпионатов мира и десять Кубков конструкторов — рекорд, который, скорее всего, уже никогда не будет побит. Но, увы, сколь удачна, проста и надежна ни была его конструкция, но с наступлением в Ф-1 турбулентный старый добрый Cosworth стал стремительно

сдавать свои позиции. Технический прогресс шел свое, и к середине 80-х DFV окончательно сошел с арены «большого цирка».

Но хотя DFV устарел для Формулы-1, полностью отказаться от его производства в те годы было бы глупо. Он все еще оставался одним из лучших атмосферных моторов своего времени. Кроме того, за два десятилетия на фабрике Cosworth в Нортхемптоне успели наладить практически серийный выпуск этих двигателей, так что стоили они существенно дешевле, чем новые. Как ни крути, а после выхода на пенсию Cosworth DFV превратился в идеальный мотор для одной из младших Формул: дешевой, надежной, практически не требующей обслуживания. Но вот беда, по своему объему 3-литровый DFV не вписывался ни в один гоночный класс за исключением Ф-1. Не отрезая же у него, в самом деле, половину цилиндров. К счастью, FIA сама пошла навстречу «заслуженному пенсионеру». Гран При и с 1985 года вместо уже давно изжившего себя чемпионата Европы Формулы-2 специально под Cosworth устроили для европейского переноса новый 3-литровый класс — Формулу-3000.

Первый 3-литровый чемпионат Европы не то чтобы разочаровал, но произвел несколько двойственное впечатление. Из-за перехода на новую Формулу многие команды Ф-2 отказались стартовать в первенстве, и на первых порах в Ф-3000 чувствовался явный дефицит участников. Например, в По на старт вышло

всего 11 пилотов. Те же, кто завязал на чемпионате, были одним лишь в выборе моторов: все команды, естественно, заступили Cosworth DFV, на который для снижения мощности установили ограничитель оборотов Monk. В результате DFV потерял около 50 л.с. и развивал теперь мощность 450 л.с. при 9000 об/мин. А вот с пилотами все оказалось куда хуже. Большинство команд приобрели у March специально построенные для этого чемпионата шасси 85B. Другие фирмы — AGS, Ralt и Lola — заявили заводские команды. Причем в последней, не мудрствуя лукаво, просто установили Cosworth DFV на модифицированное под Ф-3000 шасси серии CART. Еще три «юноши» и вовсе выставили «подержанные» ав-

томобили Ф-1. Уже на первом этапе чемпионата Европы в Сильверстоуне Barron Racing и PMC привезли соответственно Tyrrell 012 и Williams FW08C. Через две недели в Тракстоне их примеру последовал и Роджер Коумен, выставивший для чемпиона шведской Ф-3 и бывшего пилота Ф-1 Симона Боргудда Arrow's M6. Однако даже старые, дурацкие, дрянные автомобили «королевской Формулы» оказались слишком дороги и сложны в обслуживании для скромных команд Ф-3000. И хотя в Сильверстоуне и Эпторпе бразилец Роберто Морено на Tyrrell финишировал в зачетной шестерке, а на Гран При По Ламберто Леони на Williams даже поднялся на пьедестал, «Формулы-1» вскоре исчезли с гоночных трасс Ф-3000.

Чемпионат Ф-3000, с самого начала отказываясь от Ф-2 в пользу Ф-3000, FIA не только стремилась пойти навстречу Cosworth, но и надеялась, что, приблизившись в техническом плане к Ф-1, Ф-3000 станет отличной базой для подготовки молодых гощиков к выступлению в Ф-1. И действительно, почти все чемпионы Ф-3000 рано или поздно получали ме-

Техника «на грани фантастики»

Вероятнее всего, с самого начала отказываясь от Ф-2 в пользу Ф-3000, FIA не только стремилась пойти навстречу Cosworth, но и надеялась, что, приблизившись в техническом плане к Ф-1, Ф-3000 станет отличной базой для подготовки молодых гощиков к выступлению в Ф-1. И действительно, почти все чемпионы Ф-3000 рано или поздно получали ме-



Авария Алана Мак-Ниша в Донингтоне '90

ста в командах Ф-1. Причем трое – Даннер, Модена и Алези – дебютировали в “большом цирке” в год чемпионства в Ф-3000; еще шестеро – Кома, Фиттипальди, Бадер, Панис, Буйон и Хайдфельд – на следующий сезон. Но количество так и не перешло в качество, и пока на счету чемпионов Ф-3000 лишь две победы в Гран При чемпионата мира, завоеванные Жаном Алези и Оливье Панисом.

В чем же тут дело? Думается, в неудачах чемпионов Ф-3000 виноваты не столько сами гонщики, сколько автомобили, а они весьма специфические.

Со времен первых автогонок принято считать, что “гонки улучшают породу автомобилей”. Но к “формуле-3000” это изречение не

относится. До середины 90-х в международном чемпионате, несмотря на весьма узкие рамки технического регламента, еще сохранялась хоть какая-то конкуренция между производителями шасси (Lola и Reynard) и моторов (Judd, Cosworth, Mugen), и наблюдалась более или менее заметная эволюция техники. Но начиная с 1996 года, когда, стремясь еще больше удешевить машины и уравнивать шансы гонщиков, FIA сделала из Ф-3000 класс-мономарку, эволюция эта застыла почти намертво. Мало того, что теперь парк автомобилей в Ф-3000 обновляется уже не ежегодно, а лишь раз в три года. Даже эти модели почти не отличаются друг от друга. При всем внешнем сходстве с “формулой-1” автомобиль Ф-3000 в некоторых компонентах уступает даже “формуле-3”. Поставщику шасси компании Lola просто невыгодно вкладывать деньги в разработку автомобилей, ведь круг покупателей каждого поколения машин ограничивается, по сути, полтора-двумя десятками команд международного чемпионата (большинство национальных, да и возрожденное в этом году европейское первенство Ф-3000 проводится на автомобилях, списанных из МЧ). В то время как чемпионаты Ф-3 разыгрываются практически в любой европейской стране, а обилие покупателей и жестокая конкуренция между производителями стимулируют и прогресс автомобилей в этом классе. Вот и полу-

чается, что, дорастая до Ф-3000, молодые пилоты садятся в большую, быструю, но ужасно глупую машину. Они словно переносятся на пять-десять лет назад. И потом, сядя за руль “Ф-1”, им приходится многое менять в технике пилотирования. Далеко не у всех менеджеров Ф-1 хватает терпения дожидаться результатов этих изменений. Поэтому многие молодые пилоты, громко заявившие о своем водительском таланте в Ф-3000, покидают “большой цирк”, так и не успев раскрыться.

Недаром обнародованные пару лет назад планы официально переименовать Ф-3000 в молодежную Ф-1, где “конюшны” “большого цирка” будут содержать дочерние команды, так и остались реализованными лишь наполовину. Единственное, быть может, чему реально учит международный чемпионат молодых пилотов, – это лучше ориентироваться в вопросах заключения контрактов, а также приучает к повышенному вниманию к своей персоне со стороны болельщиков, прессы, спонсоров, менеджеров команд. Всегда ли это идет на пользу молодым людям – вопрос отдельный. Вот и получается, что Формула-3000, задумывавшаяся на заре 80-х как детский сад для будущих чемпионов, плодит для Ф-1 каких-то трудных подростков, большинству из которых так и не удастся затем исправиться.

Владимир Маккавеев

Все гонки международных чемпионатов Формулы-3000 1985–2000 гг.

1985 (чемпионат Европы)

	1. Кристиан Даннер (Bob Sparshott Automotive)51 (52)
	2. Майк Такуэлл45
	3. Эмануэле Пирро38

24.03	Daily Express Интернашнл Трофи, Сильверстоун
08.04	Йохан Риндт Трофи, Трактон
20.04	Эшторил Ф-3000, Эшторил
28.04	Эйфельские гонки, Нюрбургринг
12.05	ГП Рима, Валлелунга
27.05	ГП По, По
02.06	ГП Бельгии Ф-3000, Спа-Франкоршам
30.06	Дижон-Пренуа Ф-3000, Дижон-Пренуа
28.07	ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза
17.08	Остеррайхринг Ф-3000, Остеррайхринг
24.08	Зандвоорт Ф-3000, Зандвоорт
22.09	Донингтон-парк Ф-3000, Донингтон

Майк Такуэлл	Ralt RT20-Cosworth
Эмануэле Пирро	March 85B-Cosworth
Джон Нильсен	Ralt RT20-Cosworth
этап отменен из-за снега	
Эмануэле Пирро	March 85B-Cosworth
Кристиан Даннер	March 85B-Cosworth
Майк Такуэлл	Ralt RT20-Cosworth
Кристиан Даннер	March 85B-Cosworth
Майк Такуэлл	March 85B-Cosworth
Иван Капелли	March 85B-Cosworth
Кристиан Даннер	March 85B-Cosworth
Кристиан Даннер	March 85B-Cosworth

1986

	1. Иван Капелли (Genoa Racing)38
	2. Пьерлуиджи Мартини36
	3. Эмануэле Пирро29

13.04	Daily Express Интернашнл Трофи, Сильверстоун
04.05	ГП Рима, Валлелунга
19.05	ГП По, По
24.05	ГП Бельгии Ф-3000, Спа-Франкоршам
08.06	Трофей Элио де Анжелиса, Имола
29.06	Евро Муджелло, Муджелло
20.07	ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза
16.08	Остеррайхринг Ф-3000, Остеррайхринг
25.08	Хэдфордский Суперприз Бирмингема, Бирмингем
28.09	Ле-Ман Ф-3000, Ле-Ман (Бугатти)
05.10	Харама Ф-3000, Харама

Паскаль Фабр	Lola T86/50-Cosworth
Иван Капелли	March 86B-Cosworth
Майк Такуэлл	Ralt RT20-Honda
Филипп Алло	March 86B-Cosworth
Пьерлуиджи Мартини	Ralt RT20-Cosworth
Пьерлуиджи Мартини	Ralt RT20-Cosworth
Луис Перес-Сала	Ralt RT20-Cosworth
Иван Капелли	March 86B-Cosworth
Луис Перес-Сала	Ralt RT20-Cosworth
Эмануэле Пирро	March 86B-Cosworth
Пьерлуиджи Мартини	Ralt RT20-Cosworth

1987

	1. Стефано Модена (Onyx Racing Engineering)40 (41)
	2. Луис Перес-Сала33
	3. Роберто Морено30

12.04	Malboro Интернашнл Трофи, Сильверстоун
10.05	ГП Рима, Валлелунга

Маурицио Гужельмин	Ralt RT21-Honda
Стефано Модена	March 87B-Cosworth

16.05	ГП Бельгии Ф-3000, Спа-Франкоршам
08.06	ГП По, По
28.06	Донингтон-парк Ф-3000, Донингтон
19.07	ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза
03.08	Брэндс-Хэтч Ф-3000, Брэндс-Хэтч
31.08	Хэдфордский Суперприз Бирмингема, Бирмингем
13.09	Имола Ф-3000, Имола
27.09	Ле-Ман Ф-3000, Ле-Ман (Бугатти)
11.10	Харама Ф-3000, Харама

Мишель Тролле	Lola T87/50-Cosworth
Янник Дальма	March 87B-Cosworth
Луис Перес-Сала	March 87B-Cosworth
Роберто Морено	Ralt RT21-Honda
Джулиан Бейли	Lola T87/50-Cosworth
Стефано Модена	March 87B-Cosworth
Стефано Модена	March 87B-Cosworth
Луис Перес-Сала	Lola T87/50-Cosworth
Янник Дальма	March 87B-Cosworth

1988

	1. Роберто Морено (Bromley Motorsport)43
	2. Оливье Грюйяр34
	3. Мартин Донелли30

17.04	Херес Ф-3000, Херес
08.05	ГП Рима, Валлелунга
23.05	ГП По, По
05.06	Интернашнл Трофи, Сильверстоун
26.06	Монца Ф-3000, Монца
17.07	ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза
21.08	Брэндс-Хэтч Ф-3000, Брэндс-Хэтч
29.08	Хэдфордский Суперприз Бирмингема, Бирмингем
25.09	Ле-Ман Ф-3000, Ле-Ман (Бугатти)
16.10	Зольдер Ф-3000, Зольдер
23.10	Дижон-Пренуа Ф-3000, Дижон-Пренуа

Джонни Херберт	Reynard 88D-Cosworth
Грегор Фойтк	Lola T88/50-Cosworth
Роберто Морено	Reynard 88D-Cosworth
Роберто Морено	Reynard 88D-Cosworth
Роберто Морено	Reynard 88D-Cosworth
Пьерлуиджи Мартини	March 88B-Judd
Мартин Донелли	Reynard 88D-Cosworth
Роберто Морено	Reynard 88D-Cosworth
Оливье Грюйяр	Lola T88/50-Cosworth
Оливье Грюйяр	Lola T88/50-Cosworth
Мартин Донелли	Reynard 88D-Cosworth

1989

	1. Жан Алези (Eddie Jordan Racing)39*
	2. Эрик Кома39
	3. Эрик Бернар25

09.04	Motoring News Интернашнл Трофи, Сильверстоун
30.04	ГП Рима, Валлелунга
15.05	ГП По, По
04.06	Херес Ф-3000, Херес
23.07	ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза
20.08	Брэндс-Хэтч Ф-3000, Брэндс-Хэтч
28.08	Хэдфордский Суперприз Бирмингема, Бирмингем
16.09	Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам
24.09	Ле-Ман Ф-3000, Ле-Ман (Бугатти)
22.10	Дижон-Пренуа Ф-3000, Дижон-Пренуа

Томас Даниэльсон	Reynard 89D-Cosworth
Фабрицио Джованарди	March 89B-Judd
Жан Алези	Reynard 89D-Mugen
Эрик Бернар	Lola T89/50-Mugen
Андреа Кьеза	Reynard 89D-Cosworth
Мартин Донелли	Reynard 89D-Mugen
Жан Алези	Reynard 89D-Mugen
Жан Алези	Reynard 89D-Mugen
Эрик Кома	Lola T89/50-Mugen
Эрик Кома	Lola T89/50-Mugen

1990

	1. Эрик Кома (DAMS)51	
	2. Эрик ван де Пуле30	
	3. Эдди Ирвайн27	

22.04 Золотой Кубок Донингтон-200, Донингтон	Эрик Кома	Lola T90/50-Mugen
19.05 Интернационал Трофи, Сильверстоун	Алан Мак-Нэш	Lola T90/50-Mugen
04.06 ГП По, По	Эрик ван де Пуле	Reynard 90D-Cosworth
17.06 Херес Ф-3000, Херес	Эрик Кома	Lola T90/50-Mugen
24.06 Монца Ф-3000, Монца	Эрик Кома	Lola T90/50-Mugen
22.07 ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза	Джамни Морбиделли	Lola T90/50-Cosworth
28.07 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Эдди Ирвайн	Reynard 90D-Mugen
19.08 Брэндс-Хэтч Ф-3000, Брэндс-Хэтч	Алан Мак-Нэш	Lola T90/50-Mugen
27.08 Хэдфордский Суперприз Бирмингема, Бирмингем	Эрик ван де Пуле	Reynard 90D-Cosworth
23.09 Ле-Ман Ф-3000, Ле-Ман (Бугатти)	Эрик Кома	Lola T90/50-Mugen
07.10 ГП Ногаро, Ногаро	Эрик ван де Пуле	Reynard 90D-Cosworth

1991

	1. Кристиан Фиттипальди (Pacific Racing)47	
	2. Алессандро Занарди42	
	3. Эмануэле Наспетти37	

14.04 ГП Рима, Валлеlunga	Алессандро Занарди	Reynard 91D-Mugen
20.05 ГП По, По	Жан-Марк Гунон	Ralt RT23-Cosworth
09.06 Херес Ф-3000, Херес	Кристиан Фиттипальди	Reynard 91D-Mugen
23.06 Евро Муджелло, Муджелло	Алессандро Занарди	Reynard 91D-Mugen
07.07 ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза	Эмануэле Наспетти	Reynard 91D-Cosworth
27.07 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Эмануэле Наспетти	Reynard 91D-Cosworth
18.08 Брэндс-Хэтч Ф-3000 Трофи, Брэндс-Хэтч	Эмануэле Наспетти	Reynard 91D-Cosworth
24.08 Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам	Эмануэле Наспетти	Reynard 91D-Cosworth
22.09 Ле-Ман Ф-3000, Ле-Ман (Бугатти)	Габриэле Таркуини	Reynard 91D-Mugen
06.10 ГП Ногаро, Ногаро	Кристиан Фиттипальди	Reynard 91D-Mugen

1992

	1. Лука Бадер (Team Crypton)46	
	2. Андреа Монтермини34	
	3. Рубенс Баррикелло27	

10.05 BRDC Интернационал Трофи, Сильверстоун	Хорди Жене	Reynard 92D-Mugen
08.06 ГП По, По	Эмануэле Наспетти	Reynard 92D-Cosworth
21.06 Барселона Ф-3000, Каталунья Монтмело	Андреа Монтермини	Reynard 92D-Judd
12.07 ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза	Лука Бадер	Reynard 92D-Cosworth
25.07 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Лука Бадер	Reynard 92D-Cosworth
23.08 Нюрбургринг Ф-3000, Нюрбургринг	Лука Бадер	Reynard 92D-Cosworth
29.08 Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам	Андреа Монтермини	Reynard 92D-Cosworth
13.09 Альбасте Ф-3000, Альбасте	Андреа Монтермини	Reynard 92D-Cosworth
11.10 ГП Ногаро, Ногаро	Лука Бадер	Reynard 92D-Cosworth
18.10 Маны-Кур Ф-3000, Маны-Кур	Жан-Марк Гунон	Lola T92/50-Cosworth

1993

	1. Оливье Панис (DAMS)32	
	2. Педро Лами31	
	3. Дэвид Култхард25	

03.05 Кубок Тони Уиткрофта, Донингтон	Оливье Беретта	Reynard 93D-Cosworth
09.05 BRDC Интернационал Трофи, Сильверстоун	Жиль де Ферран	Reynard 93D-Cosworth
31.05 ГП По, По	Педро Лами	Reynard 92D-Cosworth
18.07 ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза	Дэвид Култхард	Reynard 93D-Cosworth
24.07 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Оливье Панис	Reynard 93D-Cosworth
22.08 Нюрбургринг Ф-3000, Нюрбургринг	Оливье Панис	Reynard 93D-Cosworth
28.08 Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам	Оливье Панис	Reynard 93D-Cosworth
03.10 Маны-Кур Ф-3000, Маны-Кур	Франк Лагорс	Reynard 93D-Cosworth
10.10 ГП Ногаро, Ногаро	Франк Лагорс	Reynard 93D-Cosworth

1994

	1. Жан-Кристоф Буйон (DAMS)36	
	2. Франк Лагорс34	
	3. Жиль де Ферран28	

02.05 Autosport Интернационал Трофи, Сильверстоун	Франк Лагорс	Reynard 94D-Cosworth
23.05 ГП По, По	Жиль де Ферран	Reynard 94D-Judd
28.05 Барселона Ф-3000, Каталунья Монтмело	Массимилиано Панис	Reynard 94D-Judd
17.07 ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза	Жиль де Ферран	Reynard 94D-Judd
30.07 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Франк Лагорс	Reynard 94D-Cosworth
27.08 Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам	Жан-Кристоф Буйон	Reynard 94D-Cosworth
23.09 Зилторил Ф-3000, Зилторил	Жан-Кристоф Буйон	Reynard 94D-Cosworth
02.10 Маны-Кур Ф-3000, Маны-Кур	Жан-Кристоф Буйон	Reynard 94D-Cosworth

1995

	1. Винченцо Соспири (Super Nova Racing)42	
	2. Рикардо Россет29	
	3. Марк Гуссенс24	

07.05 BRDC Интернационал Трофи, Сильверстоун	Рикардо Россет	Reynard 95D-Cosworth
13.05 Барселона Ф-3000, Каталунья Монтмело	Винченцо Соспири	Reynard 95D-Cosworth
05.06 ГП По, По	Винченцо Соспири	Reynard 95D-Cosworth

23.07 ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза	Рикардо Россет	Reynard 95D-Cosworth
29.07 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Марк Гуссенс	Lola T95/50-Cosworth
27.08 Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам	Винченцо Соспири	Reynard 95D-Cosworth
24.09 Зилторил Ф-3000, Зилторил	Тарсу Маркеш	Reynard 95D-Cosworth
15.10 Маны-Кур Ф-3000, Маны-Кур	Кенни Брак	Reynard 95D-Zytek

1996

	1. Йорг Мюллер (RSM Marko)52	
	2. Кенни Брак49	
	3. Марк Гуссенс28	

11.05 Нюрбургринг Ф-3000, Нюрбургринг	Кенни Брак	Lola T96/50-Zytek
27.05 ГП По, По	Йорг Мюллер	Lola T96/50-Zytek
21.07 ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза	Марк Гуссенс	Lola T96/50-Zytek
27.07 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Кенни Брак	Lola T96/50-Zytek
17.08 Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам	Кенни Брак	Lola T96/50-Zytek
24.08 Маны-Кур Ф-3000, Маны-Кур	Йорг Мюллер	Lola T96/50-Zytek
14.09 Зилторил Ф-3000, Зилторил	Марк Гуссенс	Lola T96/50-Zytek
21.09 Евро Муджелло, Муджелло	Рикардо Зонта	Lola T96/50-Zytek
28.09 Евро Муджелло, Муджелло	Рикардо Зонта	Lola T96/50-Zytek
12.10 Хоккенхайм Ф-3000 (2), Хоккенхайм	Кристоф Тинко	Lola T96/50-Zytek

1997

	1. Рикардо Зонта (Super Nova Racing)39	
	2. Хуан-Пабло Монтоя37,5	
	3. Джейсон Уотт25	

11.05 Autosport Интернационал Трофи, Сильверстоун	Том Кристенсен	Lola T96/50-Zytek
19.05 ГП По, По	Хуан-Пабло Монтоя	Lola T96/50-Zytek
25.05 Хельсинки Ф-3000, Хельсинки	Сойей Айяри	Lola T96/50-Zytek
29.06 Нюрбургринг Ф-3000, Нюрбургринг	Рикардо Зонта	Lola T96/50-Zytek
20.07 ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза	Джамни Дейвис	Lola T96/50-Zytek
26.07 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Рикардо Зонта	Lola T96/50-Zytek
03.08 А1-Ринг Ф-3000, А1-Ринг	Хуан-Пабло Монтоя	Lola T96/50-Zytek
23.08 Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам	Джейсон Уотт	Lola T96/50-Zytek
28.09 Евро Муджелло, Муджелло	Рикардо Зонта	Lola T96/50-Zytek
25.10 Херес Ф-3000, Херес	Хуан-Пабло Монтоя	Lola T96/50-Zytek

1998

	1. Хуан-Пабло Монтоя (Super Nova Racing)65	
	2. Ник Хайдфельд58	
	3. Гонсало Родригес33	

11.04 Ошерслебен Ф-3000, Ошерслебен	Стефан Сарразен	Lola T96/50-Zytek
26.04 Имола Ф-3000, Имола	Джейсон Уотт	Lola T96/50-Zytek
09.05 Барселона Ф-3000, Каталунья Монтмело	Хуан-Пабло Монтоя	Lola T96/50-Zytek
16.05 Сильверстоун Ф-3000, Сильверстоун	Хуан-Пабло Монтоя	Lola T96/50-Zytek
23.05 Монако Ф-3000, Монте-Карло	Ник Хайдфельд	Lola T96/50-Zytek
01.06 ГП По, По	Хуан-Пабло Монтоя	Lola T96/50-Zytek
25.07 А1-Ринг Ф-3000, А1-Ринг	Сойей Айяри	Lola T96/50-Zytek
01.08 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Ник Хайдфельд	Lola T96/50-Zytek
15.08 Будапешт Ф-3000, Хунгароринг	Ник Хайдфельд	Lola T96/50-Zytek
29.08 Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам	Гонсало Родригес	Lola T96/50-Zytek
06.09 ГП Средиземноморья, Энна-Пергуза	Хуан-Пабло Монтоя	Lola T96/50-Zytek
26.09 Нюрбургринг Ф-3000, Нюрбургринг	Гонсало Родригес	Lola T96/50-Zytek

1999

	1. Ник Хайдфельд (West Competition)59	
	2. Джейсон Уотт30	
	3. Гонсало Родригес27	

01.05 Имола Ф-3000, Имола	Ник Хайдфельд	Lola T99/50-Zytek
15.05 Монако Ф-3000, Монте-Карло	Гонсало Родригес	Lola T99/50-Zytek
29.05 Барселона Ф-3000, Каталунья Монтмело	Ник Хайдфельд	Lola T99/50-Zytek
26.06 Маны-Кур Ф-3000, Маны-Кур	Ник Хайдфельд	Lola T99/50-Zytek
10.07 Сильверстоун Ф-3000, Сильверстоун	Николя Минасян	Lola T99/50-Zytek
24.07 А1-Ринг Ф-3000, А1-Ринг	Ник Хайдфельд	Lola T99/50-Zytek
31.07 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Бруно Жункейра	Lola T99/50-Zytek
14.08 Будапешт Ф-3000, Хунгароринг	Стефан Сарразен	Lola T99/50-Zytek
28.08 Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам	Джейсон Уотт	Lola T99/50-Zytek
25.09 Нюрбургринг Ф-3000, Нюрбургринг	Джейсон Уотт	Lola T99/50-Zytek

2000

	1. Бруно Жункейра (Petrobras Junior Team)48	
	2. Николя Минасян45	
	3. Марк Уэббер21	

08.04 Имола Ф-3000, Имола	Николя Минасян	Lola T99/50-Zytek
22.04 Сильверстоун Ф-3000, Сильверстоун	Марк Уэббер	Lola T99/50-Zytek
06.05 Барселона Ф-3000, Каталунья Монтмело	Бруно Жункейра	Lola T99/50-Zytek
20.05 Нюрбургринг Ф-3000, Нюрбургринг	Бруно Жункейра	Lola T99/50-Zytek
03.06 Монако Ф-3000, Монте-Карло	Бруно Жункейра	Lola T99/50-Zytek
01.07 Маны-Кур Ф-3000, Маны-Кур	Николя Минасян	Lola T99/50-Zytek
15.07 А1-Ринг Ф-3000, А1-Ринг	Николя Минасян	Lola T99/50-Zytek
29.07 Хоккенхайм Ф-3000, Хоккенхайм	Томаш Энг	Lola T99/50-Zytek
12.08 Будапешт Ф-3000, Хунгароринг	Бруно Жункейра	Lola T99/50-Zytek
26.08 Спа-Франкоршам Ф-3000, Спа-Франкоршам	Фернандо Алонсо	Lola T99/50-Zytek

ЧЕМПИОНСКАЯ СЕРИЯ



Старейшая автогоночная серия в мире открывает свой 88-й сезон. Впервые американцы определили чемпиона своей страны в 1909 году. Сегодня прямая наследница тех состязаний – Чемпионская серия CART – превратилась, по сути, в неофициальный чемпионат мира. Ведь 21 ее этап проходит на трассах семи стран, а среди трех десятков участников – пилоты 12 национальностей.

- 11 марта **Tecate Telmex Monterrey Grand Prix Presented by Herdez**
Фундидора-парк, Монтеррей, Мексика
- 8 апреля **Toyota Grand Prix of Long Beach**
Лонг-Бич, Калифорния, США
- 29 апреля **Texas 600**
Тексас Мотор Спидвей, Форт-Уорт, Техас, США
- 6 мая **Bosch Spark Plug Grand Prix Presented by Toyota**
Назарет Спидвей, Назарет, Пенсильвания, США
- 19 мая **Firestone Firehawk 500**
Твин Ринг, Мотеги, Япония
- 3 июня **Miller Lite 225**
Милуокская миля, Вест-Эллис, Милуоки, США
- 17 июня **Tenneco Automotive Grand Prix of Detroit**
Детройт, Мичиган, США
- 24 июня **Freightliner/G.I. Joe's 200 Presented by Texaco**
Портленд Интернэшнл Рейсвей, Портленд, Орегон, США
- 1 июля **The Marconi Grand Prix of Cleveland Presented by Firstar**
Аэропорт Бурк Лейк Фронт, Кливленд, Огайо, США
- 15 июля **Molson Indy**
Торонто, Онтарио, Канада
- 22 июля **Michigan 500 Presented by Toyota**
Мичиган Спидвей, Бруклин, Мичиган, США
- 29 июля **Target Grand Prix Presented by Energizer**
Чикаго Мотор Спидвей, Сисеро, Иллинойс, США
- 12 августа **Miller Lite 200**
Мид-Огайо Спорт Кар Корс, Лексингтон, Огайо, США
- 19 августа **Motorola 220**
Роуд Америка, Элкарт-Лейк, США
- 2 сентября **Molson Indy Vancouver**
Ванкувер, Британская Колумбия, Канада
- 15 сентября **German 500**
ЕвроСпидвей, Лаузитц, Германия
- 22 сентября **Rockingham 500**
Рокингем Мотор Спидвей, Корби, Англия
- 7 октября **Texaco/Navoline Grand Prix of Houston**
Хьюстон, Техас, США
- 14 октября **Honda Grand Prix of Monterey**
Лагуна-Сека Рейсвей, Монтерей, США
- 28 октября **Honda Indy 300**
Серферз-Парадайс, Квинсленд, Австралия
- 4 ноября **Marlboro 500 Presented by Toyota**
Калифорния Спидвей, Фонтана, Калифорния, США

Bettenhausen Motorsports **HERDEZ**

ВладельцыЭнрике Э. Понс, Эктор Э. Понс, К. Уиггинс, Р. Бриден, Дж. Роджерс, М. Беттенхаузен
Штаб-квартираИндианаполис
Дебют в CART1986

Лучшее место на этапе2
ШассиLola T1
ДвигательFord



16

Мишель Журден

(Мексика)
Дата рождения02.09.1976
Место рожденияМехико, Мексика
Дебют в CART1996
Стартов71
Очков31
Лучшее место на этапе: 7
Лучшее место в чемпионате: 22



Brooke Racing Team Arciero **BROOKE**

ВладельцыФрэнк Арсьеро, Барри Брук, Альберт Арсьеро, Ларри Блэр, Маттиас Забок
Штаб-квартираИндианаполис
Дебют в CART2001

ШассиLola T1
ДвигательPhoenix/MB



25

Макс Вильсон

(Бразилия)
Дата рождения22.08.1972
Место рожденияГамбург, Германия
Дебют в CART2001



Team Motorola

ВладелецБарри Грин
Штаб-квартираИндианаполис
Дебют в CART2001

ШассиReynard 01i
ДвигательHonda HR-1



39

Майкл Андретти

(США)
Дата рождения05.10.1962
Место рожденияБетлхем, Пенсильвания
Дебют в CART1983
Стартов270
Очков2221
Побед40
Поул-позишн32
Чемпион CART 1991 г.



Sigma Autosport

ВладелецТом Вьеринга
Штаб-квартираБриджвью, Иллинойс
Дебют в CART2001

ШассиLola T1
ДвигательFord-Cosworth XF



22

Ориоль Сервия

(Испания)
Дата рождения13.07.1974
Место рожденияПалс, Испания
Дебют в CART2000
Стартов20
Очков60
Лучшее место на этапе: 3
Лучшее место в чемпионате: 15



Walker Racing

ВладелецДеррик Уокер
Штаб-квартираИндианаполис
Дебют в CART1991

Побед4
Поул-позишн10
ШассиReynard 2K1
ДвигательToyota RV8F



5

Тораносукэ Такаги

(Япония)
Дата рождения21.03.1974
Место рожденияШизуока, Япония
Дебют в CART2001

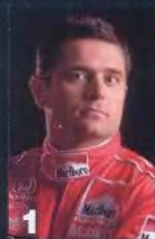


Marlboro Team Penske



ВладелецРоджер Пенске
Штаб-квартираРединг,
Пенсильвания
Дебют в CART ...1979

Побед104
Поул-позишн103
ШассиReynard 011
ДвигательHonda HR-1



Жиль де Ферран

(Бразилия)
Дата рождения11.11.1967
Место рожденияПариж,
Франция
Дебют в CART1995
Стартов109
Очков750
Побед4
Поул-позишн9
Чемпион CART 2000



Хелиу Каштру-Невеш

(Бразилия)
Дата рождения10.05.1975
Место рожденияСан-Паулу,
Бразилия
Дебют в CART1998
Стартов59
Очков295
Побед3
Поул-позишн3
Лучшее место в чемпионате: 7



Mo Nunn Racing



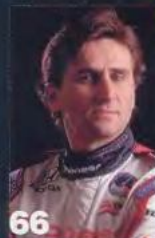
ВладелецМоррис Нанн
Штаб-квартираИндианаполис
Дебют в CART ...2000

Лучшее место
на этапе8
ШассиReynard 011
ДвигательHonda HR-1



Тони Канаан

(Бразилия)
Дата рождения31.12.1974
Место рожденияСальвадор,
Бразилия
Дебют в CART1998
Стартов55
Очков197
Побед1
Поул-позишн1
Лучшее место в чемпионате: 9



Алекс Занарди

(Италия)
Дата рождения23.10.1966
Место рожденияБолонья,
Италия
Дебют в CART1996
Стартов51
Очков612
Побед15
Поул-позишн13
Чемпион CART 1997, 1998 гг.



Team Rahal



ВладельцыБобби Рейхол,
Дейвид Леттерман
Штаб-квартираХиллиард, Огайо
Дебют в CART ...1992

Побед7
Поул-позишн10
ШассиLola T1
ДвигательFord-Cosworth XF



Массимилиано Папис

(Италия)
Дата рождения03.10.1969
Место рожденияКомо,
Италия
Дебют в CART1996
Стартов79
Очков275
Побед1
Поул-позишн1
Лучшее место в чемпионате: 5



Кенни Брак

(Швеция)
Дата рождения21.03.1966
Место рожденияАрвика,
Швеция
Дебют в CART2000
Стартов20
Очков135
Лучшее место на этапе: 2
Лучшее место
в чемпионате: 4

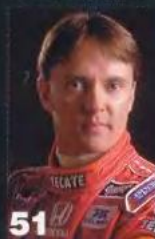


Fernandez Racing



ВладельцыАдриан
Фернандес,
Том Андерсон
Штаб-квартираИндианаполис

Дебют в CART ...2001
ШассиReynard 011
ДвигательHonda HR-1



Адриан Фернандес

(Мексика)
Дата рождения20.04.1965
Место рожденияМехико,
Мексика
Дебют в CART1993
Стартов126
Очков959
Побед7
Поул-позишн1
Лучшее место в чемпионате: 2



Синджи Накано

(Япония)
Дата рождения01.04.1971
Место рожденияОсака,
Япония
Дебют в CART2000
Стартов17
Очков12
Лучшее место на этапе: 8
Лучшее место
в чемпионате: 24



Newman/Haas Racing



ВладельцыПол Ньюман, Карл Хаас
Штаб-квартираЛинкольншир,
Иллинойс
Дебют в CART ...1983

Побед58
Поул-позишн62
ШассиLola T1
ДвигательToyota RV8F



Кристиано да Матта

(Бразилия)
Дата рождения19.09.1973
Место рожденияБелу-Оризонте,
Бразилия
Дебют в CART1999
Стартов40
Очков144
Побед1
Лучшее место
в чемпионате: 10



Кристиан Фиттипальди

(Бразилия)
Дата рождения18.01.1971
Место рожденияСан-Паулу,
Бразилия
Дебют в CART1995
Стартов95
Очков479
Побед2
Поул-позишн1
Лучшее место в чемпионате: 7



Zakspeed/Forsythe Racing



ВладельцыПетер Цакowski,
Джералд Форсайт
Штаб-квартираХиллиард, Огайо
Дебют в CART ...2001

ШассиReynard 011
ДвигательFord-Cosworth XF



Марсель Тимманн

(Германия)
Дата рождения19.03.1974
Место рожденияГамбург,
Германия
Дебют в CART2001



Брайан Херта

(США)
Дата рождения23.05.1970
Место рожденияУоррен,
Мичиган
Дебют в CART1994
Стартов100
Очков406
Побед2
Поул-позишн2
Лучшее место в чемпионате: 8



PacWest Racing Group

Владелец Брюс Мак-Коу
Штаб-квартира Индианаполис
Дебют в CART 1993

Побед 4
Поул-позишн 3
Шасси Reynard 01i
Двигатель Toyota RV8F

PacWest
RACING GROUP



Маурисиу Гужельмин

(Бразилия)
Дата рождения 20.04.1963
Место рождения Жуанвиль,
Бразилия
Дебют в CART 1993
Стартов 128
Очков 436
Побед 1
Поул-позишн 3
Лучшее место в чемпионате: 4



Скотт Диксон

(Новая Зеландия)
Дата рождения 22.07.1980
Место рождения Окленд,
Новая Зеландия
Дебют в CART 2001



Patrick Racing

PATRICK RACING

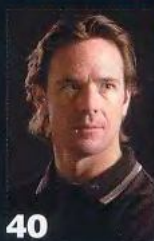
Владелец Ю.И. "Пат" Патрик
Штаб-квартира Индианаполис
Дебют в CART 1979

Побед 25
Поул-позишн 17
Шасси Reynard 01i
Двигатель Toyota RV8F



Роберто Морено

(Бразилия)
Дата рождения 11.02.1959
Место рождения Рио-де-Жанейро,
Бразилия
Дебют в CART 1985
Стартов 61
Очков 281
Побед 1
Поул-позишн 1
Лучшее место в чемпионате: 3



Джимми Вассер

(США)
Дата рождения 20.11.1965
Место рождения Каног-Парк,
Калифорния
Дебют в CART 1992
Стартов 147
Очков 746
Побед 9
Поул-позишн 7
Чемпион CART 1996 г.



Player's/Forsythe Racing

PLAYERS/FORSYTHE

Владелец Джералд Форсайт
Штаб-квартира Индианаполис
Дебют в CART 1983

Побед 10
Поул-позишн 15
Шасси Reynard 01i
Двигатель Ford-Cosworth XF



Патрик Карпентье

(Канада)
Дата рождения 13.08.1971
Место рождения Вилль-Ласалль,
Канада
Дебют в CART 1997
Стартов 52
Очков 216
Лучшее место на этапе: 2
Поул-позишн 2
Лучшее место в чемпионате: 11



Александр Тальяни

(Канада)
Дата рождения 18.10.1972
Место рождения Монреаль,
Канада
Дебют в CART 2000
Стартов 20
Очков 52
Лучшее место на этапе: 4
Лучшее место в чемпионате: 16



Target/Chip Ganassi Racing

TARGET
CHIP GANASSI
RACING

Владелец Чип Ганасси
Штаб-квартира Индианаполис
Дебют в CART 1988

Побед 43
Поул-позишн 37
Шасси Lola T1
Двигатель Toyota RV8F



Бруно Жункейра

(Бразилия)
Дата рождения 04.11.1976
Место рождения Белу-Оризонте,
Бразилия
Дебют в CART 2001



Николя Минасян

(Франция)
Дата рождения 28.02.1973
Место рождения Марсель,
Франция
Дебют в CART 2001



Team KOOL Green

TEAM
KOOL
GREEN

Владелец Барри Грин
Штаб-квартира Индианаполис
Дебют в CART 1994

Побед 16
Поул-позишн 16
Шасси Reynard 01i
Двигатель Honda HR-1



Пол Трейси

(Канада)
Дата рождения 17.12.1968
Место рождения Скарборо,
Канада
Дебют в CART 1991
Стартов 137
Очков 1026
Побед 18
Поул-позишн 13
Лучшее место в чемпионате: 3



Дарио Франкитти

(Шотландия)
Дата рождения 19.05.1973
Место рождения Эдинбург,
Великобритания
Дебют в CART 1997
Стартов 75
Очков 474
Побед 6
Поул-позишн 8
Лучшее место в чемпионате: 2



Dale Coyne Racing

DALE COYNE
RACING

Владелец Дэйл Койн
Штаб-квартира Глейнфилд,
Иллинойс
Дебют в CART 1984

Лучшее место на этапе 3
Шасси Lola T1
Двигатель Ford-Cosworth XF



Михаэль Крумм

(Германия)
Дата рождения 19.03.1970
Место рождения Ретлингген,
Германия
Дебют в CART 2001



Луиш Гарсия

(Бразилия)
Дата рождения 04.05.1971
Место рождения Ретлингген,
Бразилия
Дебют в CART 1999
Стартов 30
Очков 6
Побед 4
Лучшее место на этапе: 11
Лучшее место в чемпионате: 27



САМЫЙ БЫСТРЫЙ В МИРЕ

Формула-1 по праву считается вершиной автоспорта, его королевой. С технологической точки зрения это, бесспорно, так. Машины Ф-1 – самые совершенные, самые сложные четырехколесные гоночные снаряды на Земле. А вот что касается скорости...

28 октября 2000 года Reynard 2K1 Honda бразильца Жилия де Феррана промчался по трехкилометровому треку в калифорнийском городке Фонтана со средней скоростью 388,458 км/ч. Установив тем самым мировой рекорд для кольцевых трасс. Между тем скорости (максимальные, заметьте) машин Формулы-1, как правило, не превышают 350 км/ч – в зависимости от аэродинамического вооружения. За счет чего же создателям "чамп-каров", английским инженерам фирм Lola и Reynard, удастся добиться таких высоких скоростей?

Прежде всего – небольшое преимущество в мощности. Хотя о точных цифрах сейчас говорить не принято, максимальный показатель 8-цилиндровых V-образных моторов Ford-Cosworth XF, Honda HR-1, Toyota RV8F, Phoenix/Mercedes-Benz рабочим объемом 2,65 литра составляет около 900 л.с. – примерно на 50 л.с. больше, чем выдают 3-литровые двигатели Ф-1. Моторы "чамп-каров" оснащены турбонаддувом, а чтобы их мощность не возросла до астрономических высот (напомним, 1,5-литровые турбомоторы Ф-1 развивали в середине 80-х до 1500 л.с.!), на впуске ставят специальный ограничитель давления наддува. Причем методически, практически ежегодно, уменьшая максимальное давление. Так для нынешнего сезона оно составляет 1,236 атм.

Однако 50-сильный гандикап сам по себе не способен был бы обеспечить "чамп-карам" столь значительное преимущество в скорости. Тем более что весит машина для Чемпионской серии 703 кг без водителя (автомобиль Ф-1 – 600 кг вместе с пилотом). Главный их секрет – в гонках CART разрешено применение так называемого граунд-эффекта, давно запрещенного в Ф-1. Таким образом, "чамп-кар" способен проходить повороты на значительно большей скорости.

Правда, "формула" быстрее разгоняется и эффективнее тормозит – за счет углепласти-

ковых тормозных дисков, запрещенных за океаном, более чутко реагирует на команды пилота. Однако она гораздо более капризна, обладает значительно меньшим запасом надежности и стоит на порядок дороже. Многие также считают, что "чамп-кар" – низкий, длинный, широкий, словно распластанный по асфальту наземный истребитель – выглядит гораздо красивее. Впрочем, на вкус и цвет товарища нет. Так что единственное и, пожалуй, главное отличие американских машин – они самые быстрые гоночные автомобили в мире.

Александр Мельник

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЕЙ Ф-1 И CART

	Sauber C19 – Petronas (Ferrari)	Reynard 011 – Cosworth
Двигатель	10-цилиндровый, V-образный, 2997 см ³	8-цилиндровый, V-образный, 2650 см ³ с турбонаддувом
Коробка передач	механическая, полуавтоматическая, 7-ступенчатая с электронным переключением на руле	механическая, 6-ступенчатая с последовательным переключением рычагом
Шины	радиальные Bridgestone Potenza, спереди – 265/55R13, сзади – 325/45R13	радиальные Firestone Firehawk, спереди – 305/45R15, сзади 395/35R15
Колея (спереди/сзади), мм	1470/1410	1740/1640
База, мм	3020	3137
Длина/ширина/высота, мм	4410/1800/1000	4954/1994/912
Масса, кг	600 (вместе с пилотом)	703 (без пилота)



ВИВА МЕКСИКА!

«Любая победа хороша. Но выигрывать перед такими замечательными болельщиками приятно вдвойне, — еще мокрый от призового шампанского, Кристиано да Матта так и рассыпался в комплиментах гостеприимным хозяевам стартового этапа Чемпионской серии CART. — Помнится, когда в 96-м Андре Рибейру выиграл гонку в Бразилии, мои земляки и то проявили меньше энтузиазма к победе своего пилота. А мексиканцы, похоже, готовы сделать меня, бразильца, национальным героем!»

Действительно, первая за 20 лет гонка CART на территории Мексики удалась. А ведь началось все с большого конфуза.

Автодром, построенный в парке Фундидора в городе Монтеррей на северо-востоке страны у подножия гор Сьерра-Мадре, абсолютно новый. И хотя все участники Чемпионской серии в один голос нахваливали интересную схему трассы и ее ровное покрытие, первую же тренировку в пятницу пришлось прервать уже через полчаса после начала. На асфальте было такое количество пыли и песка, что некоторые пилоты решили обуть колеса своих машин в дождевые покрышки! Лучшим же оказался Хелио Каштру-Невеш, одолевший трассу длиной 3385 метров со средней скоростью всего-навсего 117 км/ч. «Трудно вносить какие-либо изменения в настройку автомобиля, — жаловался пилот Penske, — потому что сцепные свойства покрытия изменяются с каждым кругом».

Пришлось выпустить на трассу участников национального первенства в классе легковых автомобилей, а также задействовать специальные реактивные установки для очистки асфальта. И уже во второй тренировке гонщики сбросили с утреннего времени почти полминуты.

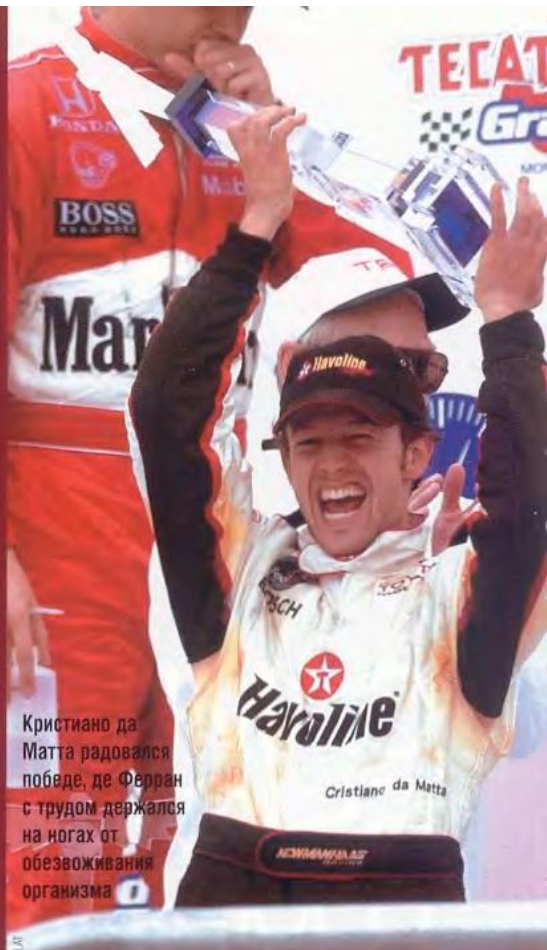
Впрочем, проблемы с пылью — общая беда всех новых автодромов. Вот почему был так недоволен Тони Канаан, показавший лучшее время в первой части субботних квалификационных

заездов. Дело в том, что на автодромах и городских трассах их участников разбивают на две группы — чтобы не создавать толкотни на дорожке. Разумеется, для второй группы условия получаются куда лучше: как мы знаем, с каждым кругом, каждой тренировкой на свежем асфальте появляется все больше резины от мягких гоночных покрышек, и сцепление улучшается.

«Увы, — жаловался бразилец, — есть люди, которые пишут правила, и те, кто обязан их соблюдать». По правилам же, в «быструю» группу попадают лучшие 12 гонщиков чемпионата и еще двое из оставшихся, кто имеет самые быстрые секунды на автодромах и городских трассах. Возможно, такая система кому-то покажется слишком сложной. Однако у организаторов CART (а ведь все они — владельцы команд!) свои резоны — главное для них зрелищность, непредсказуемость состязаний.

В результате Рейнард Канаана занял на старте лишь 12-е место. А лучшее время показал в субботу Кенни Брак, опередивший сразу трех бразильцев — да Матту, де Феррану и Каштру-Неवेशа. Между прочим, Lola шведа промчалась по мексиканскому кольцу со средней скоростью в 162 км/ч.

Кенни Брак в окружении инженеров Team Rahal



Кристиано да Матта радовался победе, де Ферран с трудом держался на ногах от обезвоживания организма



Поль Трейси (слева) и Дарио Франкитти



Пилоты Penske Жиль де Ферран и Хелио Каштру-Невеш неизменно входили в число трех лучших на всех тренировках

Лучший новичок прошлого сезона, Брак в последний раз стартовал с поула почти пять лет назад, в августе 1996 года, в гонке Ф-3000. Но в Монтеррее в грязь лицом не ударил, спокойно лидируя первые 27 кругов.

Пока лидеры меняли покрышки и заправляли баки метанолом, вперед вышел новозеландец Скотт Диксон. Но 20-летний новичок слишком затянул с заездом в боксы — аж до 37 из запланированных 80 кругов — и в конце концов остался без зачетных очков, за чертой первой дюжины на финише.

Кульминация же гонки наступила на 44-м круге. «Я как раз выходил на заднюю прямую, — рассказывал позднее Брак, — когда вдруг услышал «бум!», двигатель заглох. Я включил зажигание, мотор заработал снова, но было уже поздно — да Матта просвистел мимо...»

Кенни бросился догонять бразильца, девять кругов Lola шведа словно бульдожьей хваткой вцепилась в черную Lola Кристиано. Но в такой позиции нужно быть очень осторожным — в аэродинамической тени машины лидера передним тормозам не хватает воздуха для охлажде-

Для Николая Минасяна, Бруно Жункейры и Алессандро Занарди первая гонка сезона сложилась крайне неудачно. Лишь вице-чемпион Ф-3000 сумел добраться до финиша. "Я был сегодня слишком нетерпелив", - с горечью констатировал Алекс, трижды вылетавший с трассы

I этап 9-11/03/2001

Мексика, Монтеррей

Дистанция: 3,385x2=664,056 км



Адриан Фернандес добрался до боксов с помощью Джимми Вассера

ния, диски перегреваются, что грозит аварией. На 33-м круге Брак обошел-таки бразильца в 10-м повороте и тут же не сумел вписаться в следующий, 11-й. Так швед потерял целых три места и надежду на первую победу в CART.

"Оставшаяся часть гонки была для меня легкой прогулкой, - улыбался да Матта на верхней ступеньке пьедестала. - Сражаться с Кенни было очень трудно. Когда он отстал, дело было сделано". Действительно, когда в последний раз с трассы ушел пейс-кар (судьи вывесили желтые флаги, после того как на 66-м круге в аварию угодили товарищ да Матты по команде Newman/Haas Кристиан Фиттипальди), де Ферран, Пол Трейси, Майкл Андресетти и Брак сражались лишь за второе место - лидер легко ушел вперед. Однако не нужно понимать слова Кристиано буквально. Бразильцу очень повезло, что он добрался до финиша первым.

Судите сами. Стартовавший четвертым Каштру-Невеш уже на 20-м круге понял, что его Reynard остался без четвертой передачи в коробке. "Хуже всего ему приходилось на прямых, - сетовал президент Penske Racing Тим Синд-

рик. - Но он бился как мог и привез домой такие важные очки". Лишь на предпоследнем круге - к тому времени у бразильца стала выпадать и третья передача - Хелио пропустил вперед Джимми Вассера и Тони Канаана, упустив шестое место.

Но еще больше не повезло Дарио Франкитти. К 63-му кругу с седьмого места на старте шотландец пробился уже на третье, когда вдруг увидел черный флаг и табличку с номером своего Reynard - штраф "стоп-энд-гоу". "Я так здорово шел! - расстраивался вице-чемпион CART сезона-99. - На секунду с лишним быстрее своего времени в квалификации. И вдруг эта глупость с превышением скорости в боксах... Я точно знаю - я тогда посмотрел на спидометр и там было 50 миль в час, я даже еще сбросил до 48. Где они увидели 51, ума не приложу!"

О том, насколько быстр был Дарио, и как подфартило будущему победителю, что судьи решили притормозить шотландца, можно судить не только по тому, что Франкитти показал лучшее время круга в гонке. Его товарищ по команде Green Трейси с 15-го места на старте сумел пробиться на третье. "Главное в этой гонке было быть аккуратным и терпеливым", - сказал канадец у подножия пьедестала. И все же главным героем стартового этапа стал даже не Пол.

"Жиль сегодня был просто железным человеком, - объяснял журналистам отсутствие своего пилота на пресс-конференции Синдик. - И блестящим гонщиком. Ведь чтобы сэкономить время, мы не стали менять шины на последней дозаправке". А сам де Ферран в это время пластом лежал в медицинском центре CART. Еще в пятницу он подцепил кишечную инфекцию - обычное дело в Мексике - а с субботнего утра ничего не ел! "Мне действительно было чертовски плохо все эти дни, - признался чемпион. - Но как только я сел за руль, энтузиазм

мексиканских болельщиков буквально вернул меня к жизни".

116 тысяч зрителей (а всего за три дня Гран При Монтеррея было продано 318 000 билетов) по достоинству оценили не только подвиг де Феррана, но и великолепное зрелище, которое подарили им участники Чемпионской серии. И даже неудача местного кумира - серебряный призер минувшего сезона Адриан Фернандес остановился за три круга до финиша с пустым баком - не омрачила праздника. Главное, после долгого перерыва большие гонки вернулись в Мексику.

Александр Мельник

Tecate Telmex Monterrey Grand Prix Presented by Herdez

Пилот	Шасси	Двигатель	C	Время
1 К. да Матта	Lola T1/01	Toyota	2	2:00'44.850
2 Ж. де Ферран	Reynard 011	Honda	3	+1.982
3 П. Трейси	Reynard 011	Honda	15	+2.802
4 М. Андресетти	Reynard 011	Honda	5	+4.931
5 К. Брак	Lola T1/01	Cosworth	1	+5.411
6 Дж. Вассер	Reynard 011	Toyota	9	+5.710
7 Т. Канаан	Reynard 011	Honda	12	+6.375
8 Х. Каштру-Невеш	Reynard 011	Honda	4	+7.244
9 Д. Франкитти	Reynard 011	Honda	7	+17.580
10 Т. Такаги	Reynard 2K1	Toyota	25	+17.457
11 Н. Минасян	Lola T1/01	Toyota	21	+24.227
12 М. Папис	Lola T1/01	Cosworth	11	+29.981
13 С. Диксон	Reynard 011	Toyota	14	+31.435
14 О. Сервия	Lola T1/01	Cosworth	8	+32.354
15 М. Гужельмин	Reynard 011	Toyota	17	+32.733
16 Б. Херта	Reynard 011	Cosworth	18	+33.745
17 М. Журден	Lola T1/01	Cosworth	24	+34.376
18 С. Накано	Reynard 011	Honda	27	-2 кр.
19 А. Фернандес	Reynard 011	Honda	19	+3 кр. топливо
20 К. Фиттипальди	Lola T1/01	Toyota	16	-12 кр. авария
21 А. Тальяни	Reynard 011	Cosworth	13	-18 кр. электрон.
22 Б. Жункейра	Lola T1/01	Toyota	20	-21 кр. КП
23 М. Крумм	Lola T1/01	Cosworth	23	-27 кр. мотор
24 А. Занарди	Reynard 011	Honda	22	-39 кр. авария
25 П. Карпентье	Reynard 011	Cosworth	6	-40 кр.
26 Л. Гарсия	Lola T1/01	Cosworth	28	-41 кр. мотор
27 Р. Морено	Reynard 011	Toyota	10	-51 кр. авария
28 М. Вильсон	Lola T1/01	Phoenix/MV	26	-71 кр. авария

C - позиция на старте

Долгий марш ПРОФЕССОРА ЖИЛЯ

Я шел сквозь ад десять дней, и я клянусь, Там нет ни тьмы, ни жаровен, ни чертей. А только пыль, пыль, пыль от шагающих сапог. Выстрела нет на войне.

Р. Киплинг

Редкий мальчишка не мечтает о воинской славе. Боевые подвиги, нашивки и аксельбанты, восхитенные взгляды... Есть еще бескрайняя высь, открытая летчику. Блуждающая ширь океана, подластная морю. Или стена огня, отступающая перед пожарным. Маленького Жилья все это не прельщало. Он любил автомобили. Играл только в автомобили, говорил только об автомобилях.

Было бы странно, если бы этого не случилось. Он родился в Париже, в старой испанской аристократической семье де Ферранов. Отец работал тогда во французском отделении Ford Motor Co. Но малышу не исполнилось и года, как все они переехали в Бразилию. Здесь, в Сан-Паулу, работали и дядя Жилья. Разумеется, в автомобилестроении.

По воскресеньям мальчишка собирался вместе и с упоением рассуждал о поршнях и распредачах, системах сцепки, способах прохождения поворотов, подвеске, шинах, гонках и тому подобным замечательным вещам. В пять лет Жилья в первый раз сел за руль детского карта и под присмотром отца колесил по свободной автостраде. Скоро мальчишка захотелось ездить быстрее, и один из друзей отца чуть "настроил" машинку. Жиль не удержал ставший карту необыкновенно прытким, карта, перевернувшись, врезался в припаркованный на стоянке автомобиль, вспыхнул пожар... Скорее всего, любые другие родители навсегда запретили бы сыну столь опасное занятие. Де Ферраны гордились Жилем и считали, что авария (которая, по счастью, обошлась без серьезных последствий для здоровья мальчишки) научит его быть осмотрительным и осторожным.

Однако они поставили одно условие. По-настоящему начать гоночную карьеру он сможет лишь в 14 лет. И только если успешно сдаст экзамены в престижный колледж. "Я оценивал свои шансы примерно как 1 к 20, — с улыбкой вспоминал Жиль 15 лет спустя. — Но я очень хотел погоняться. И сдал экзамен! С этого все началось."

За три этапа до финала первенства штата Сан-Паулу 1984 года в 125-кубовом классе А пропелотанному чемпиону класса В пришлось смириться всего лишь с "бронзой" и "серебром" национальной серии в 100-кубовом классе А — нужно было готовиться к экзаменам в университет. Зато на следующий же год студент факультета инженерной механики сел за руль автомобиля Формулы-Ford. В



Жиль получает кубок за третье место в картинговом чемпионате штата Сан-Паулу из рук Эмерсона Фиттипальди



В 84-м году де Ферран (номер 4) стал вице-чемпионом Бразилии в 100-кубовом классе А



Выступая в Формуле-Ford второй сезон, Жиль занял в национальном первенстве 1986 года только седьмое место, зато одержав первую победу



86-м выиграл первую гонку (в Рио, на той самой трассе, где сражались за мировую корону его кумиры — Нини Лаудз, Нельсон Пикс, Аллен Прост), а в 87-м стал чемпионом.

Мечта сбывалась, Жиль становился гощиком. А что должен делать настоящий бразилец? Разумеется, идти путем, что проторили Фиттипальди, Пикс, Сенна. И изнанимать у друзей и спонсоров 50 тысяч долларов, де Ферран бросил университет и уехал в Англию.

В сезоне-88 он не добился ничего. Команда была слабой, машину никак не удалось отладить. Одному, без друзей и близких, Жилью приходилось отучаться от замашек богатого отпрыска известной фамилии, привыкать к спартанскому образу жизни молодых пилотов. Здесь каждый был за себя, каждый стремился пробиться вперед. Очаровать спонсоров, познакомиться с менеджерами, войти в доверие инженерам, подружиться с механиками. Гонка на трассе, гонка в жизни.

"Я спрашивал себя, что я здесь делаю, чего хочу добиться, — вспоминал Жиль этот год одиночества и разочарования. — И решил, что автогонки — главная и единственная моя цель. Ад, через который я тогда пролежал, стал для меня ступенью, научив относиться к жизни серьезно".

Де Феррану удалось, добыть денег для дебюта в Формуле-3 и осенью того же года ему наконец улыбнулась удача. В этой гонке Ф-3 он добыл "победу" (в классе В) и после дуэли с Дэвидом Брэбеном финишировал вторым, обратив на себя внимание Рика Горна из фирмы Reynard.

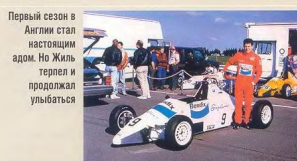
Сезон в заводской команде принес Жилью восемь побед и "бронзу" обеих британских серий Формулы-Ford 1600 1989 года. А главное, Горн позвонил де Феррану с Дакоты и Полом Спирартами, пригласившими его на тесты в Довингтон-парк. Успешно пройдя испытания, Жиль стал напарником Дэвида Куттиса и, выступая вместе с шотландцем в европейском и британском чемпионатах Формулы-Ordel, выиграл две гонки, "бронзу" первого и "серебро" второго.

Но для продолжения восхождения к звездам в компании отца и сына Спирартов требовались деньги. Которых у де Ферраны не оказалось. И тут вновь помог Горн — в сезоне-91 Жиль стал бронзовым призером британского чемпионата Ф-3, выступая за заводскую "команду" Reynard.

Однако только еще через год — прошью уже долгие пять лет вдали от дома — де Ферран наконец добился первого значительного успеха, выиграв первенство Формулы-3. Фрэнк Уильямс провернул 25-летнего бразильца за рулем чемпионского Williams FW14B. Тогда на мокрой трассе Жиль обхитил самого Проста. Но "железного френка" не



Зидан Рейнард (справа) и Рик Горн на протяжении нескольких сезонов были настоящими ангелами-хранителями де Ферраны (слева)



Первый сезон в Англии стал настоящим адом. Но Жиль терпел и продолжал улыбаться



Дебют в Формуле-1 принес 23-летнему бразильцу "серебро" в Англии и "бронзу" в Европе



Одержав три победы, Жиль занял третье место в британской Ф-3 1991 года

"КАЖДОЕ УТРО, ВСТАВАЯ, Я ДУМАЮ О ГОНКАХ, О ТОМ, КАК ЗА МОЕЙ СПИНОЙ ВЗВОЮТ ДЕВЯТЬ СОТЕН "ЛОШАДКОК". ФАНТАСТИЧЕСКОЕ ЧУВСТВО!.."



Первый старт в Инди-500 в мае 96-го обернулся провалом: на первом же круге бразилец угодили в аварию



Сезон-99 превратился для де Феррана в бесконечную череду поломок и аварий

убедили громкие заголовки в автожурналах – он подписал контракт с Демон Хиллом.

И еще два года Жилью пришлось обивать пороги лучших команд мира, пытаясь привлечь к себе внимание за рулем "формулы-3000". Опять безуспешно: одна победа и четвертое место в 95-м, "бронза" через год никого из хозяев "конноден" Ф-1 не заинтересовали. И в третий раз за последние шесть лет на вызову бразильцу пришел Рик Порти. В начале июня 1994 года владельцы команды CART Джон Холлу срочно понадобился водитель-испытатель – штатный пилот Тео Фаби оказался занят. Узнав об этом ("коновина" Холла использовала псевдоним Reynard), Горт позвонил в штаты. Через несколько дней Жиль отправился в Бин-Спрингс, штат Техас. Посмотрев на парня, выслушав рекомендации Рика и Джона Спурта, Холл предложил бразильцу двухлетний контракт.

Как много было надежд! Продав дом в Суррее, молодой чета де Ферран (Жиль встретил Анджелу Касацц в 90-м, когда дочь издателя Motoring News работала в Paul Stewart Racing) с новорожденной Анной переехала за океан. Когда-то, 15-летним подростком, Жиль уже был в Штатах – по нелепому обмену жизней три месяца на молочной ферме в Висконсине. Страна эта поразила его своими бескрайними возможностями. Вот и сейчас он думал о блестящей американской карьере Фитцпатрика, Манселла, Фаби. Если его не приняла Формула-1, Жиль добьется признания в гонках "индичаров".

Не тут-то было. Поломок, аварий – целый сезон все шло наперекосяк. Прошло уже 11 этапов, а де Ферран набрал жалкие девять очков. Но Холл и его главный инженер Билл Паллас верили в бразильца – Жиль покорила их необычайно вдумчивым подходом к гонкам. Этот парень, свободно говоривший на английском, французском, испанском, португальском, зачитывавший фантастиков и любивший фильмы Де Ниро и Аль Пачино, превращался в самого внимательного слушателя, когда речь заходила о гоночном автомобиле. Очень скоро спокойного, улыбающегося бразильца назовут за это Профессором. А Роджер Пенске, один из старожил американских автогонок, заметит: "Вы знаете, что он сказал, когда увидел на стене чертеж коробки передач – мы впервые тогда пришли с ним в мастерские Penske Cars? "Что за странное место для шестерни заднего хода..." Не знаю, кто из знакомых мне гощиков вообще понял бы, что там изображено".

Наконец в Календе Жиль выиграл квалификацию и лидировал 67 из 90 кругов. В Ванкувере финишировал вторым, а в Лагуна-Секс выиграл свою первую гонку чемпионата CART.



Внизу: Reynard де Феррана пересекает финишную черту последнего этапа сезона, третье место в Фонтане приносит ему чемпионскую корону. Справа: Роджер Пенске и Жиль де Ферран с Кубком Вандервилта за победу в Чемпионской серии CART 2000 года



Но и тогда жизнь не стала для Жюль легкой прогулкой по дороге славы. Сезон проходил за сезонном, команду Холла Жиль сменил на "юношину" Дерек Уилера, а победы давались с трудом. В 97-м он стал серебряным призером первенства... не выиграв ни одной гонки! Потом дела пошли еще хуже. Жиль, еще недавно на равных сражавшийся с Андретти, Анзером, Зинарди, Вассером, Трейси, Рейхольмом, постепенно из главных претендентов на "золото" превратился в середняк. А когда летом 1999 года стало известно, что де Ферран подписал трехлетний контракт с Капитаном Пенске, поклонники бразильца и вовсе закружили – самая заслуженная и богатая команда CART уверенно шла от поражения к поражению, опускалась все ниже и ниже в таблице о рангах заокеанского гоночного первенства. И только сам Жиль знал, что он поступил правильно.

"Примь в команду, я почувствовал их абсолютно бескомпромиссный подход к делу", – сказал он в начале весны, когда совсем недавно такие бескомпромиссные медленные красные-белые машины Капитана Пенске стали обгонять лидеров – я понял, что каждый здесь живет единственной целью – вернуть команду на вершину. И сразу решил, что приложу для этого весь свой талант, все свои силы".

Именно де Ферран принес Penske сотую победу – рубеж, который команда считала предельно долгим три года – опередив всех соперников на коротком трассе Назагата. Потом Жиль перенесся еще в Портленде, а финишировал вторым в Лагуна-Секс, за два этапа до финиша сезона впервые захватил лидерство. И удержал его до последнего метра последней гонки в Фонтане.

Получая чек на призовой миллион на торжественном банкете, последний чемпион CART XX века по обыкновению мягко улыбался: "К несчастью, мой титул не дает мне в будущем никаких привилегий. Новую битву мы начнем с чистого листа. Но вы не представляете, какое удовольствие приносит мне моя работа. Каждое утро, вставая, я думаю о гонках, о том, как за моей спиной взвоят девять сотен "лошадок". Фантастическое чувство!"

Долгий мари Профессора Жюль продолжает. Александр Мельник

Чемпионат мира по ралли

Абсолютный зачет

1-й этап: 18-21.01.2001

69th Rallye Automobile de Monte Carlo
Дистанция: 1747.64 км/392.18 км – 15 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1 Т. Мякинен (FIN)	Mitsubishi	4:38:04.3
2 К. Сайнс (E)	Ford	+1:00.8
3 Ф. Делекур (F)	Ford	+2:05.3
4 А. Шварц (D)	Skoda	+2:26.0
5 Т. Гардемейстер (FIN)	Peugeot	+5:52.1
6 Ф. Лойкс (B)	Mitsubishi	+6:25.9

2-й этап: 08-11.02.2001

50th International Swedish Rally
Дистанция: 1932.46 км/379.87 км – 17 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1 Х. Рованпера (FIN)	Peugeot	3:27:01.1
2 Т. Радстрем (S)	Mitsubishi	+27.9
3 К. Сайнс (E)	Ford	+37.0
4 Т. Гардемейстер (FIN)	Peugeot	+2:05.3
5 Ф. Делекур (F)	Ford	+2:25.2
6 П. Сольберг (N)	Subaru	+2:48.5

3-й этап: 08-11.03.2001

34th TAP Rallye de Portugal
Дистанция: 1794.47 км/390.14 км – 22 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1 Т. Мякинен (FIN)	Mitsubishi	3:46:42.1
2 К. Сайнс (E)	Ford	+08.6
3 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot	+2:55.6
4 Р. Бернс (GB)	Subaru	+3:24.3
5 Ф. Делекур (F)	Ford	+1:006.8
6 А. Мак-Рей (GB)	Hyundai	+1:208.4

ЧМ в личном зачете

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 Т. Мякинен	20	7 М. Гренхольм	4
2 К. Сайнс	16	8 А. Шварц	3
3 Х. Рованпера	10	8 Р. Бернс	3
4 Ф. Делекур	8	10 А. Мак-Рей	1
5 Т. Радстрем	6	11 Ф. Лойкс	1
6 Т. Гардемейстер	5	12 П. Сольберг	1

ЧМ в командном зачете

Команда	Очки
1 Mitsubishi	33
2 Ford	20
3 Hyundai	8
4 Subaru	7
5 Skoda	6
6 Peugeot	4



NASCAR: "Кубок Уинстона"

1-й этап: 12.02.2001

DAYTONA 500
Дайтона Интернэшнл Спидвей
500 миль/200 кругов по 2,5 мили
П: 3:05:26, 200 кругов, V ср.: 260.364 км/ч
ПП: Б. Эллиотт, 49.029, V ср.: 295.419 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 М. Уолтрип (USA)	Chevrolet	180
2 Д. Эрнхардт-мл. (USA)	Chevrolet	175
3 Р. Уоллас (USA)	Ford	165
4 Р. Радд (USA)	Ford	160
5 Б. Эллиотт (USA)	Dodge	160
6 М. Уоллас (USA)	Ford	150
7 С. Марлин (USA)	Dodge	151
8 Б. Хамилтон (USA)	Chevrolet	142
9 Дж. Мэйфилд (USA)	Ford	138
10 С. Компто (USA)	Dodge	134

2-й этап: 26.02.2001

DURA LUBE 400
Норт-Каролина Спидвей
400 миль/393 круга по 1,017 мили
П: 3:34:21, 393 круга, V ср.: 180.195 км/ч
ПП: Дж. Гордон, 23.401, V ср.: 251.789 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 С. Парк (USA)	Chevrolet	180
2 Б. Лабонте (USA)	Pontiac	175
3 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	175
4 Р. Радд (USA)	Pontiac	160
5 Р. Крейвен (USA)	Pontiac	155
6 Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	150
7 Р. Уоллас (USA)	Ford	146
8 С. Марлин (USA)	Dodge	147
9 Д. Блэни (USA)	Dodge	138
10 Дж. Дарретт (USA)	Ford	134

Общий зачет

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 Дж. Гордон	613	6 Б. Эллиотт	495
2 Дж. Дарретт	576	7 Дж. Неду	478
3 Дж. Бенсон	540	8 Р. Уоллас	472
4 С. Марлин	531	9 Р. Радд	467
5 М. Уолтрип	509	10 К. Шредер	461

3-й этап: 04.03.2001

UAW-DaimlerChrysler 400
Лас-Вегас Мотор Спидвей
400,5 миль/267 кругов по 1,5 мили
П: 2:57:17, 267 кругов, V ср.: 218.139 км/ч
ПП: Дж. Дарретт, 31.376, V ср.: 276.977 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	180
2 Дж. Дарретт (USA)	Ford	175
3 С. Марлин (USA)	Dodge	170
4 Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	165
5 Т. Бодайн (USA)	Ford	160
6 М. Мартин (USA)	Ford	160
7 С. Парк (USA)	Chevrolet	146
8 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	142
9 Р. Хорнадей (USA)	Pontiac	138
10 Дж. Спенсер (USA)	Ford	134

4-й этап: 11.03.2001

Cracker Barrel Old Country Store 500
Атланта Мотор Спидвей
500 миль/325 кругов по 1,54 мили
П: 3:29:36, 325 кругов, V ср.: 230.343 км/ч
ПП: Дж. Дарретт, 28.763, V ср.: 310.197 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	180
2 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	180
3 Дж. Неду (USA)	Chevrolet	170
4 Дж. Дарретт (USA)	Ford	165
5 Т. Лабонте (USA)	Chevrolet	155
6 Р. Радд (USA)	Ford	150
7 Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	146
8 К. Шредер (USA)	Pontiac	147
9 М. Скиннер (USA)	Chevrolet	138
10 К. Буш (USA)	Ford	134



Американская серия "Ле-Ман"

1-й этап: 04.03.2001

Leather Center Grand Prix Of Texas
Техас Мотор Спидвей
271.908 миль/117 кругов по 2,5 мили
П: 2:45:53.965, 117 кругов, V ср.: 158.261 км/ч
ПП: Р. Капелло: 1:16.350, V ср.: 176.351 км/ч
БК: Э. Пирро: 1:14.542/88, V ср.: 180.590 км/ч



Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Р. Капелло (И/Т. Кристенсен (DAN))	Audi R8/LMP900	117
2 Ф. Биела (F)/Э. Пирро (I)	Audi R8/LMP900	117
3 Я. Магнуссен (DAN)/Д. Брэбэм (AUS)	Panoz LMP07/LMP900	117
4 Э. Уоллас (GB)/Д. Шредер (USA)	Audi R8/LMP900	117
5 К. Граф (D)/Г. Шаллеш (BR)	Panoz LMP-1 Roadster S/LMP900	116
6 Дж. Кохран (USA)/Р. Дин (GB)	Panoz LMP-1 Roadster S/LMP900	113

Личный зачет ALMS в классе LMP900

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 Р. Капелло	27	6 Я. Магнуссен	19
2 Т. Кристенсен	26	7 Э. Уоллас	18
3 Э. Пирро	23	8 Д. Шредер	17
4 Ф. Биела	22	9 К. Граф	16
5 Д. Брэбэм	20	10 Г. Шаллеш	15

Командный зачет ALMS в классе LMP900

Команда	Очки
1 Audi Sport North America	25
2 Panoz Motor Sports	21
3 Champion Racing	19



"24 часа Дайтоны"

Этап Grand-Am: 03-04.02.2001

39th Rolex Daytona 24 Hours
Дайтона Интернэшнл Спидвей
П: Дж. Уивер, GB, Ford R&S, SRP: 1:37.381, V ср.: 192.076 км/ч



Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Р. Феллоус (CDN)/К. Кнайфель (USA)/Ф. Фреон (USA)/Дж. О'Коннелл (USA)	Chevrolet Corvette C5-R/GTS	656
2 Л. Лур (МС/Р. Побст (USA)/М. Фитджеральд (USA)/К. Мензель (D)	Porsche 911 GT3-R/GT	648
3 Б. Кауфман (D)/С. Шатте (F)/Л. Стюарт (USA)	Porsche 911 GT3-R/GT	644
4 Э. Пилгрим (USA)/Д. Эрнхардт (USA)/Д. Эрнхардт-мл. (USA)/К. Коллинз (USA)	Chevrolet Corvette C5-R/GTS	642
5 А. Каффи (И)/Ф. Бабини (И)/Ф. Роса (И)/Г. Роса (И)	Porsche 911 GT3-R/GT	637
6 Л. Шумахер (USA)/Дж. Холтом (CDN)/Х. Байтзек (CDN)/Дж. Бриннер (D)	Chevrolet Corvette C5-R/GTS	632
7 Л. Хайндери (USA)/Дж. Бэрон (USA)/Ж.-Л. Буйтони (USA)/К. Петти (USA)	Porsche 911 GT3-R/GT	630
8 Д. Лоу (USA)/М. Дрендель (USA)/Д. Марри (USA)/К. Ванер (USA)	Porsche GT3-R/GT	630
9 Б. Оберлен (USA)/Р. Файрбэнкс (USA)/К. Глезон (USA)/К. Миллер (USA)	BMW M3/GT	627
10 Х. Плам (USA)/М. Петерсен (USA)/М. Келвер (CDN)/К. Хиски (USA)	Porsche GT3R/GT	627
36 Ф. Перони (И)/С. Злобин (RUS)/Т. Ринг (S)/А. Монтермини (I)	Ferrari 355/GTS	505



Чемпионат России по ралли

1 этап: 20-21.01.2001, Екатеринбург

Ралли "Каменный пояс"
Дистанция: 391,6 км/81,8 км – 17 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1 С. Грязин (Москва)	Mitsubishi	42:48
2 А. Жигунов (Москва)	Mitsubishi	+0:02
3 В. Новиков (Екатеринбург)	Mitsubishi	+0:48
4 В. Прохоров (Москва)	Mitsubishi	+1:40
5 А. Лядухин (Москва)	Mitsubishi	+1:52
6 Г. Денисов (Москва)	Mitsubishi	+1:56
7 М. Нарышкин (Москва)	Mitsubishi	+2:25
8 В. Ганин (Москва)	Lancia	+2:29
9 Ю. Трутнев (Екатеринбург)	Mitsubishi	+3:14
10 Д. Нарышкин (Москва)	Subaru	+3:17

2 этап: 24-25.02.2001, Ярославль

Ралли "Медведь"
Дистанция: 436,4 км/88,1 км – 13 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1 С. Успенский (Москва)	Subaru	58:53
2 А. Жигунов (Москва)	Mitsubishi	+0:37
3 В. Прохоров (Москва)	Mitsubishi	+0:54
4 С. Грязин (Москва)	Mitsubishi	+0:54
5 А. Лесников (Москва)	Subaru	+1:11
6 В. Новиков (Екатеринбург)	Mitsubishi	+1:39
7 А. Никоенко (Тольятти)	BAZ-21107	+1:53
8 М. Нарышкин (Москва)	Mitsubishi	+2:03
9 В. Школьный (Тольятти)	BAZ-21107	+2:05
10 М. Новиков (Москва)	Mitsubishi	+2:36



Общий зачет

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 С. Грязин	30	5 В. Новиков	18
1 А. Жигунов	30	6 А. Лядухин	8
3 В. Прохоров	22	6 А. Лесников	8
4 С. Успенский	20		

Ралли-рейд "Париж-Дакар"

1-й этап Кубка мира по ралли-рейдам: 29/12/2000-21.01.2001

23th Paris-Dakar Rally 2001
Дистанция: 10639 км/5902 км – 20 CV

Легковые автомобили

Пилот/штурман	Автомобиль	Время(пенализация)
1 Ю. Кляйшмит (D)/А. Шульц (D)	Mitsubishi	70:42:06 (30'00)
2 Х. Масука (J)/П. Маймон (F)	Mitsubishi	+2:39 (30'00)
3 Ж.-Л. Шлессер (F)/А. Манз (F)	Schlesser	+2:329 (2:16'00)
4 Ж.-М. Сервия (E)/Ж.-М. Люкин (F)	Schlesser	+2:06:24 (1:22'00)
5 К. Соуза (P)/Ж.-М. Понато (F)	Mitsubishi	+2:08:30 (10'00)
6 Ж.-П. Фонтене (F)/И. Пикар (F)	Mitsubishi	+3:54:05 (12'00)



Грузовые автомобили

Пилот/штурман	Автомобиль	Время(пенализация)
1 К. Лопрайс (CZ)/И. Калина (CZ)/Г. Гамерла (CZ)	Tatra	93:40:37 (00'00)
2 И. Сугавара (J)/С. Сузуки (J)/Т. Сугавара (J)	Hino	+8:09:15 (00'00)
3 Дж. П. Райф (A)/Г. Пихльбауэр/Х.-Х. Пот (D)	MAN	+16:34:08 (2:00'00)
4 Ф. Марше (F)/С. Женибольд/Д. Моке	Mercedes-Benz	+18:43:22 (00'00)
5 К. Платтоно (I)/М. Платто (F)	Mercedes-Benz	+19h 32'12 (00'00)
6 Б. Мальферриоль (F)/А. Сайнс-Кастро/Л. Палмер	Mercedes-Benz	+29:19:21 (2:00'00)

Мотоциклы

Пилоты	Мото.	Время(пенализация)
1 Ф. Меоли (I)	KTM	70:01'08 (00'00)
2 Х. Арканос (E)	KTM	+25'10 (00'00)
3 К. де Гавалло (CH)	KTM	+44'11 (00'00)
4 А. Истиве-Пухоль (E)	KTM	+1:02'44 (00'00)
5 Э. Кокс (RSA)	KTM	+1:19:09 (00'00)
6 Дж. Дикон (GB)	BMW	+3h 45' 51 (30'00)

Личный зачет Кубка мира

Пилоты	Очки	Кубок мира конструкторов	Очки
1 Ю. Кляйшмит	116	1 Mitsubishi	80
2 Х. Масука	84	2 Nissan	48
3 Ж.-Л. Шлессер	84	3 Mercedes-Benz	44
4 К. Соуза	68	4 Toyota	24
5 Ж.-М. Сервия	64		
6 Ж.-П. Фонтене	40		

