

Формула

ДЭВИД КУЛТХАРД

После первых двух гонок сезона стало казаться, что чемпионат мира 2001 года превратится в триумфальный марш Михаэля Шумахера. Но после победы Култхарда в Бразилии выяснилось, что отрыв немца не так уж и велик



май 2001

ТРЕТЬЯ СИЛА

BMW.Williams
рвется
на вершину

ТОУОТА

Где восходит солнце?

"СКОРАЯ ПОМОЩЬ" Ф-1

Чего боится доктор
Уоткинс?

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 **Парад**
10 **Новости**
Гран При
22 Малайзия
Дым над водой
34 Бразилия
Эпоха возрождения
46 **Калейдоскоп**
Команда
48 Ни на йоту!
Toyota – это Toyota!
Один на один
56 Забытая трагедия
Ратценбергер: многие помнят лишь как гонщика,
погибшего за день до Сены
64 Страх профессора Уткинса
Чего боялся гонщик Формулы-1?
70 "Скорая помощь" Ф-1
23-й автомобиль на стартовом поле
Интервью
72 Мика Сало
Тема
74 Гараж
McLaren приподнимает крышу
- 76 Кольцо не сразу строилось
Два кольца московской загорелки
80 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
Техника
82 Жаркое дело...
Как трудно "пролажаться" в автогонках
Ф-3000
84 Международный чемпионат Ф-3000
Календарь гонок и все команды
86 Английское влияние
...в российской команде растет
88 Бразилия
Бразильские шутки европейской "приветссы"
Ф-1 от А до Я
90 Павлины, говоришь?
Закон "процветания" Формулы-1
91 Сезон открыт
Новый год начался 4 марта
SART
92 Бразильское нашествие
Этап в Калифорнии бразильцы сделали "своим"
96 **Большие гонки**
Статистика мирового автоспорта



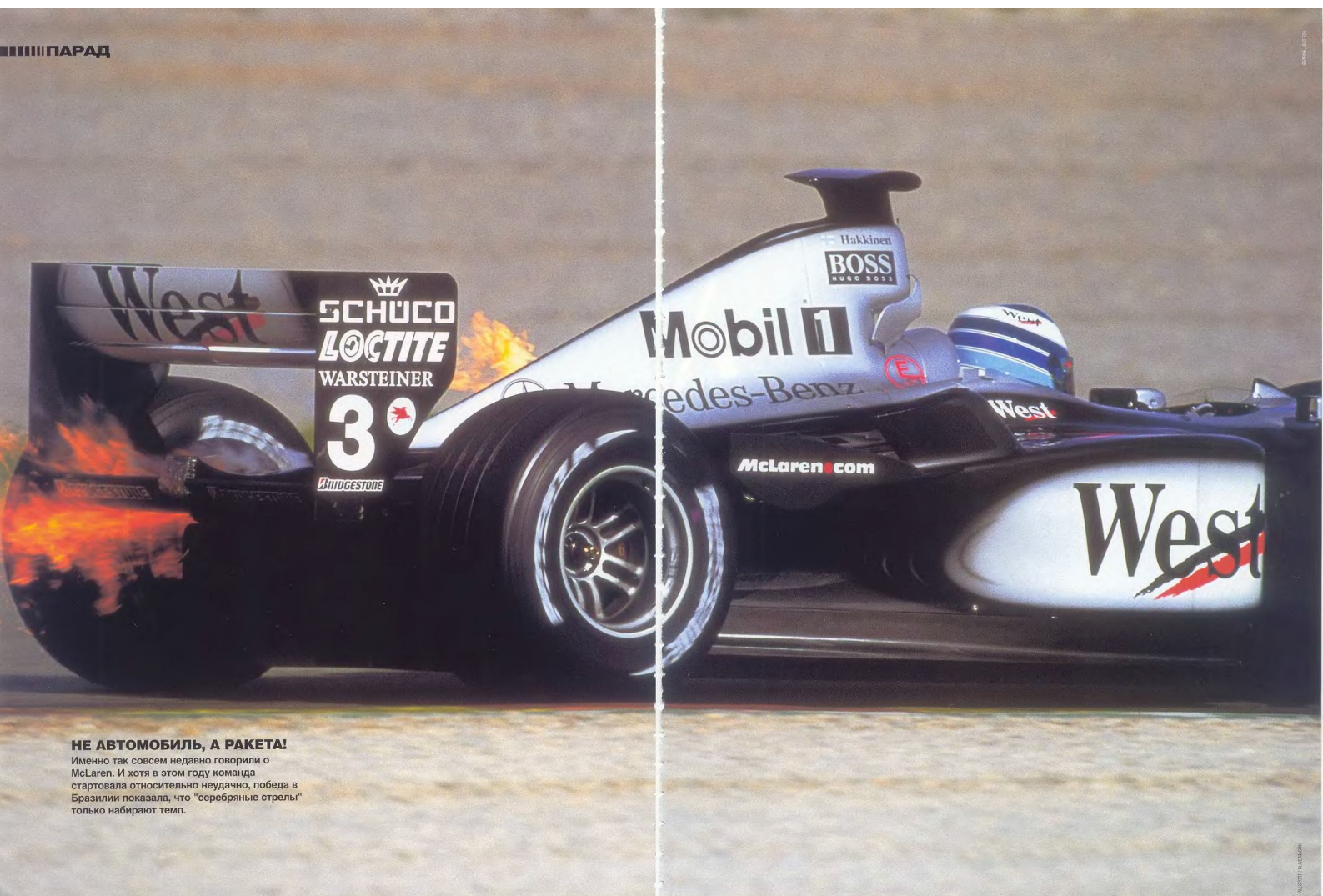
Зарегистрировано в
Государственном Комитете РФ по
печати
Свидетельство № 018841
Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопарангама"
121152, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709
Главный редактор
Вадим Катлеров
v_katlerov@autoparagama.ru

Шеф-редактор
Леонид Ситник
l_sitnik@autoparagama.ru
Дизайн и верстка
Владислав Крутицкий
Редактор-корректор
Ольга Кропотова
Ответственный редактор
Владимир Макашев
Редакционное обеспечение
Вадим Устинов
v_ustinov@autoparagama.ru
Сергей Косоруков
skos@yandex.ru
Юрий Колесов
y_kolesov@autoparagama.ru
PR-обеспечение
Владимир Безукладников

Юридическое обеспечение
Юрий Расстиги
По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:
Тел.: (095) 449-0395
dist@autoparagama.ru
Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 2-е
полугодие 2001 г. по объединенному
каталогу "Почта России",
индекс 29608 (карточная подписка),
индекс 79180 (дворская подписка).
Для зарубежных подписчиков по
адресу: 129110, Москва, ул. Глинка,
39, тел. +7-095-261-0137, 281-
3945, факс +7-095-261-3768
Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54

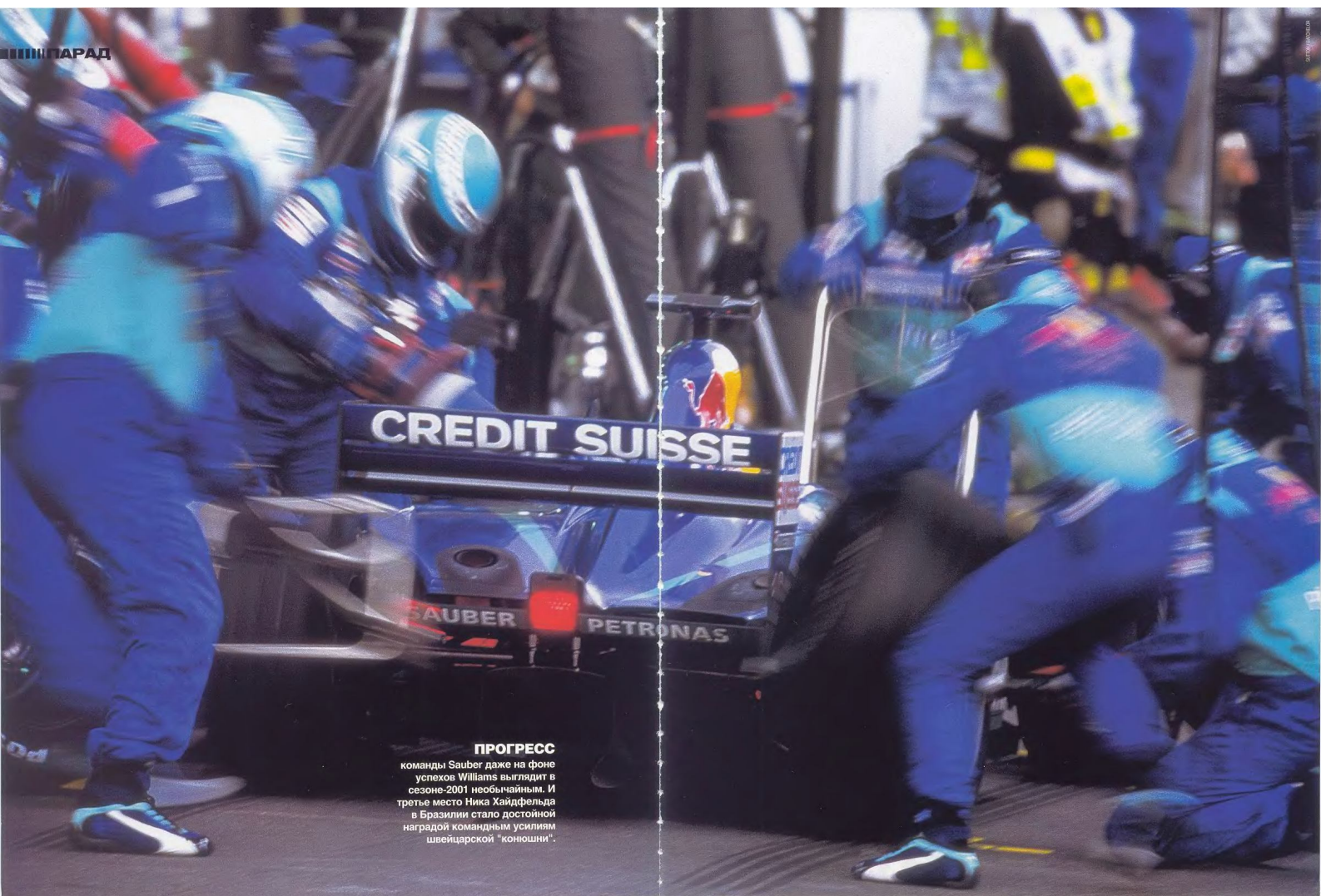
E-mail: formula@autoparagama.ru
Представительство в Санкт-Петербурге:
Тел./факс: (812) 274-8858
Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Херсонская, 8
Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY
Подписано в печать 10.04.2001 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов статей
Перепечатка без разрешения
редакции запрещена
© "Формула" 2001

ПАРАД



НЕ АВТОМОБИЛЬ, А РАКЕТА!

Именно так совсем недавно говорили о McLaren. И хотя в этом году команда стартовала относительно неудачно, победа в Бразилии показала, что "серебряные стрелы" только набирают темп.



ПРОГРЕСС

команды Sauber даже на фоне успехов Williams выглядит в сезоне-2001 необычным. И третье место Ника Хайнфельда в Бразилии стало достойной наградой командным усилиям швейцарской "коношны".

Sauber расправляет крылья



Новым партнером Sauber стала швейцарская авиастроительная компания Pilatus, предоставившая в распоряжение команды самолет собственного производства и разработки PC-12. Одномоторный Pilatus относительно невелик. В него от силы помещаются два пилота и девять пассажиров. Однако собственная авиация даст команде необходимую гибкость при планировании тестов и подготовке к Гран При на территории Европы. Ведь в грузовом варианте PC-12 способен перевозить целиком монокок и двигатель в сборке, то есть почти целиком автомобиль, не говоря о более мелких узлах и агрегатах. И теперь доставка запчастей или новых деталей с завода Sauber в Хинвиле будет осуществляться чрезвычайно оперативно. А небольшие размеры имеют свое преимущество. Для взлета и посадки PC-12 достаточно неподготовленной грунтовой площадки.

Двигатель Ф-1 для мотоцикла

Изменения правил мотогонки Гран При, допускающие с 2002 года использование 4-тактных двигателей объемом 990 см³ наряду с 2-тактными 500-кубовыми агрегатами, навело инженеров Sauber и малайзийскую компанию Petronas на мысль попробовать свои силы в новой области. Прототип 3-цилиндрового двигателя для мотогонки 7 апреля был представлен на автодроме Сузука, в Японии. Агрегат разработан и изготовлен группой малайзийских инженеров на основе технологии Ф-1, предоставленной командой Sauber в рамках программы сотрудничества с нефтяниками из Petronas.



Лауда ушел



ALLSPORT / OLIVE MASON

Ники Лауда решил оставить пост главного редактора нового журнала F1, доверенный ему самим Берни Экклстоуном. Подготовив к выпуску два номера этого издания и, вероятно, поняв, какой это нелегкий труд, трехкратный чемпион мира решил сосредоточиться на своих обязанностях в команде Jaguar. В колонке главного редактора Лауда написал свое прощальное послание читателям: "В мае я ухожу с поста главного редактора. Я не могу одновременно полноценно исполнять свои обязанности в журнале и в Jaguar Racing и, честно говоря, Jaguar нуждается во мне больше".

Michelin для Honda

Несомненный прогресс, достигнутый командами, использующими резину Michelin, не мог не привлечь внимания других участников Гран При. Первой командой, открыто заявившей о желании сменить Bridgestone на французские шины, стала BAR. Крейг Поллок не отрицал факта переговоров о переходе его команды на резину Michelin в следующем сезоне. Это подтвердил и спортивный директор Michelin Пьер Дюпаскье, который заметил, что сотрудничество с одной из команд, оснащенных двигателем Honda, — прекрасная возможность проверить шины двух производителей при более или менее равных условиях. Однако он добавил, что компания может выбрать лучшую из двух команд и не факт, что выбор будет в пользу BAR.



SUTTON

Штрафник

В 15 тысяч долларов расценили судьи "участие" Йоса Ферстаппена в определении победителя Гран При Бразилии. Такое решение судей вызвало удивление в команде Agrows. В похожем столкновении между Ральфом Шумахером и Рубенсом Баррикелло арбитры не нашли достаточных аргументов для того, чтобы оштрафовать кого-либо из участников инцидента и ограничились предупреждением обоих пилотов о необходимости вести себя на трассе осмотрительнее. И со стороны "оранжевых" в FIA даже был подан протест. На основании показаний телеметрии представители Agrows попытались доказать, что тормозить пилот начал вовремя и принял все меры для предотвращения столкновения. Правда, спустя несколько дней команда решила отозвать свой протест, видимо, осознав тщетность этой затеи.



LAT

Шумахер в одной команде с Рональдо

Трехкратный чемпион мира Михаэль Шумахер принял участие в благотворительном футбольном матче на стадионе "Маракана", организованном UNICEF и бразильским телевидением. В "Красной команде" Михаэля играли знаменитые бразильцы Зико и Рональдо, забивший пять голов в ворота "Голубой команды", цвета которой защищали Жуниор, Бебето и Бранко. Рональдо впервые появился перед публикой после перенесенной им в прошлом году второй операции на колене. Команда Зубастика и Шумахера одержала победу 10:9, причем фамилия пилота Ferrari также появилась на табло в списке тех, кто поразил ворота. Бывшие наставники четырехкратных чемпионов мира Карлос Алберто Паррейра и Марио Загалло выступили в роли тренеров. На вопрос о футбольных талантах немецкого гонщика Паррейра ответил: "У него есть свои козыри".



Все хотят Шумахера

Практически все мировые автоспортивные (и не только) издания опубликовали информацию о предложении, якобы сделанном трехкратному чемпиону мира только что появившейся на свет командой Toyota сразу после презентации своего тестового автомобиля. Сумма контракта не была озвучена, так как Михаэль должен был сам представить ее при подписании договора. "Новость", как и ожидалось, была вскоре опровергнута как руководством Toyota, так и самим Шумахером. Вскоре выяснилось, что эту "утку" запустил менеджер Михаэля Вилли Вебер с целью повысить стоимость своего подопечного при заключении очередного контракта с Ferrari.

Другим взбудоражившим "большой цирк" известием стала информация о планах немецкого гонщика выкупить принадлежащий компании Red Bull пакет акций Sauber. Как известно, партнерские отношения между производителем тонизирующих напитков и швейцарской командой Ф-1 дали трещину, и по окончании этого сезона "красный бык" прекратит свою поддержку "конюшны" Петера Заубера. В роли нового владельца акций команды кому-то очень захотелось видеть Красного Барона. На этот раз пресс-атташе трехкратного чемпиона отказался сделать официальное заявление, но намекнул, что участие Михаэля в подобных сделках маловероятно.

Nissan — это Renault для Minardi

В следующем году в семействе двигателей Ф-1 вполне может появиться новое имя — Nissan. Собственно, только имя и будет новым. Одним из владельцев японского автомобильного завода является фирма Renault, которая в следующем году возвращается в чемпионат мира Ф-1. Для того чтобы иметь возможность в условиях ограниченного числа тестовых дней провести как можно большую работу по доводке двигателя, французы вполне могут решиться на поставку своих моторов еще какой-нибудь "небольшой" команде. Это может быть либо European-Minardi, за покупкой которой внимательно следили с берегов Сены, либо Arrows Тома Уокиншоу, который уже пробовал сотрудничать с французской компанией, намереваясь наладить выпуск Renault Simbol в Швеции. Но сделка не состоялась из-за вмешательства другого автогиганта — Ford, который купил фабрику в шведском Уддевалла.

В Minardi-European свежая кровь

Похоже, что проблемы, которые испытывала итало-австралийская команда, постепенно остаются в прошлом. Относительно успешно стартовав в чемпионате, Minardi набирает очки в глазах потенциальных спонсоров. Логотипы нового партнера появились на носовых обтекателях и боковых понтонах машин Тарсо Маркени и Фернандо Алонсо. Австрийская компания Gericom AG, работающая в области информационных технологий и электроники, заключила договор о финансовой и технической поддержке команды. Полу Стоддарту, владельцу Minardi, эта компания хорошо знакома — он сотрудничал с Gericom AG в чемпионате Ф-3000.

Еще одним важным приобретением Пола Стоддарта стал новый специалист по аэродинамике Лоик Бигуа. Француз, покинувший осенью прошлого года пост главного конструктора в команде Prost, будет работать на заводе Minardi в Фаэнце в тесном сотрудничестве с другим французом Жан-Клодом Мижо. Мижо — инженер по аэродинамике, работавший в Renault Sport и Ferrari, руководит Технологическим центром в Казумаро, недалеко от штаб-квартиры "Scuderia №2". Расположенный здесь аэродинамический туннель принадлежит бывшему владельцу Minardi Габриэле Руми. Все возвращается на круги своя.





Минус четыре

Радикальный способ борьбы с растущими скоростями родился в недрах FIA. Отчаявшись "за- тормозить" автомобили с помощью аэродинамики или увеличения числа канавок на шинах, чиновники предложили использовать двигатели объемом 2,5 литра вместо нынешних 3-литровых. Достигнуть снижения объема, а, следовательно, мощности двигателей и скорости машин предполагается, заменив современные 10-цилиндровые моторы на агрегаты с шестью цилиндрами. Понравится ли такое "обрезание" моторопроизводителям — это еще большой вопрос.

Автодром высоких технологий

Именно так после своей реконструкции будет именоваться автодром имени Поля Рикара во французском местечке Ле-Кастелле. Построенный в 1969 году на деньги магната-винодела Поля Рикара, тогда автодром был одним из лучших сооружений подобного рода. В период с 1971 по 1990 год на этом автодроме состоялось 14 Гран При Франции. В 1991 году "местный" Гран При переехал в Маньи-Кур, где и прописался по крайней мере до 2006 года. Основатель автодрома умер в 1997 году, и семья винодела-автолюбителя продала его детище компании Excelsis, которой управляет Экклстоун.

Вторая жизнь "Поля Рикара" начнется после завершения реконструкции всего спортивного комплекса, включающего в себя трас-

су, гостиницу и взлетно-посадочную полосу, расположенную вблизи автодрома. На трассе построят две "эски" и новую "шпильку". Toyota купила исключительное право использования автодрома в этом году, но в 2002 году он станет доступен и для других команд, некоторые из них уже выразили желание провести здесь межсезонье. Старая абразивная поверхность полотна была недавно заменена, и хотя ветер мистраль, дуящий зимой со стороны побережья, может иногда мешать испытаниям, условия для тестов здесь ничуть не хуже, чем в Испании. А более мягкий климат, наличие своего аэропорта и близость к французской Ривьере — весомые аргументы в пользу обновленного "Поля Рикара" при выборе места проведения зимних тестов.



Раз, два, три — продано...

Мы уже писали о сложном механизме сделки по продаже коммерческих прав на телетрансляции Формулы-1, в которой участвовали владелец этих прав Берни Экклстоун, а также компании EM.TV и Kirch. В результате этой операции 75% акций холдинга SLEC, через который Экклстоун осуществляет продажу телевизионного сигнала другим телекомпаниям, перешли под управление немецкого телемагната Лео Кирха.

Собравшийся 25 марта Всемирный совет FIA не нашел "противопоказаний" к осуществлению этой сделки и подтвердил предоставленную Экклстоуну сроком на 100 лет "аренду" коммерческих прав на Формулу-1. Фактически это решение означает, что ранее совершенная продажа акций холдинга SLEC теперь вступает в законную силу.



Такой поворот дел не устраивает Ассоциацию европейских автопроизводителей (ACEA), в которую в настоящее время входят пять крупнейших корпораций — BMW, DaimlerChrysler, FIAT, Ford и Renault, а Toyota и Honda намерены к ним присоединиться. Исполнительный директор FIAT и председатель ASAE Паоло Кантарелла официально заявили, что, если не будут соблюдены интересы большой автомобильной пятёрки, то входящие в нее, вкладывающие немалые средства в современный автоспорт фирмы создадут альтернативную серию. Но, скорее всего, это банальный шантаж с целью не остаться в стороне при распределении прибыли от телетрансляций.

Дар

Рубенс Баррикелло, пилот Ferrari, решил сделать нечто особенное для соотечественников во время домашнего Гран При. На трассе Интерлагос он появился в шлеме, чью расцветку придумал сам специально для бразильской гонки. Причем один из шлемов Рубенс подарил болельщикам.



Шею-то поддерживает, но на плечи давит



Новая система индивидуальной безопасности для гонщиков HANS (Head And Neck Support) – устройство для поддержки головы и шеи пилота – не вызывает пока большого энтузиазма у спортсменов. Те, кто уже опробовал ее во время тестов, утверждают, что пока эти устройства слишком тяжелы и неудобны. В частности, затрудняют обзор из-за того, что ограничивают поворот головы. Так что, скорее всего, обязательное использование HANS, которое FIA хотела ввести со следующего сезона, будет отложено, как говорится, по просьбе трудящихся. В 2002 году данная система будет только лишь рекомендована федерацией.

Для чего нужна HANS, наглядно демонстрируют новые обстоятельства, возникшие при расследовании гибели Дэйла Эрнхардта на последнем круге гонки Daytona 500 серии NASCAR. Напомним, что 18 февраля машина Эрнхардта после столкновения с другим автомобилем на высокой скорости (по одним оценкам – около 350 км/ч, по другим – более 400) врезалась в стену. В медицинском заключении было сказано, что смерть наступила от множественных черепно-мозговых травм в результате удара головой о руль. Эксперты сочли, что это произошло из-за разрыва ремней безопасности. Однако на днях было опубликовано заключение независимого специалиста – профессора медицины и биомеханики Барри Майерса, который на основании повторного анализа результатов аутопсии тела Эрнхардта назвал причиной смерти повреждения шейного отдела позвоночника: в момент удара о стену голова пилота сильно дернулась вперед. Использование HANS, возможно, спасло бы жизнь легенде американского автоспорта.

Ну и шуточки

Сроки проведения Гран При Бразилии удачно совпали с 1 апреля, датой, которую во всем мире отмечают как день дурака. Розыгрыши, устраиваемые в этот день, порой бывают забавные, а порой и довольно злые. Всех порадовал пресс-релиз команды Jordan. Владелец команды Эдди Джордан сообщал, что намерен сменить месторасположение базы команды и перевести ее из Сильверстоуна в Дублин. Далее приводилось мнение представителей партнеров Джордана из Honda, которые остались довольны выбором ирландца, так как на новой базе есть хорошие поля для гольфа. На эту "утку" купились несколько телевизионщиков, тут же бросившихся узнавать подробности к самому Эдди.

А примером злой шуточки может послужить сообщение, поступившее на редакционные факсы многих итальянских газет. Объектом розыгрыша стал бразильский гонщик Ferrari Рубенс Баррикелло, которого, согласно полученным сведениям, после домашнего Гран При должны были уволить из итальянской команды, а его место занял бы мотогонщик Макс Бьяджи.



Херберт не теряет надежды

Тест-пилот Aggrows Джонни Херберт все еще не оставляет надежду получить место пилота серии CART. Во время второго этапа чемпионской серии англичанина заметили в гараже команды Sigma. Завсегдатаи гоночных тусовок сразу же сделали выводы: Херберт заменит в команде пилота Ориоля Сервия, которого "быстрые языки" отправили в Prost на должность тест-пилота. Сам Джонни заявил, что Sigma организует для него серию тестов, после которых и станут ясны дальнейшие перспективы их сотрудничества. Косвенным свидетельством об идущих переговорах может служить неожиданное участие в тестах Aggrows ирландца Джонни Кейна.

НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ



WEST MCLAREN MERCEDES: ИСПЫТАНИЕ ВОДОЙ

С самого утра над Интерлагом, местом проведения Гран При Бразилии, висела удушающая жара. И едва гонщики прошли половину дистанции, на трассу обрушился тропический ливень. То здесь, то там кто-то из пилотов ошибался, и машины начинали волчком крутиться на мокром асфальте. Эдди Ирвайн, Ральф Шумахер, Жак Вильнев один за другим совершали "экскурсии" по гравийным полосам безопасности. Но пилот West McLaren Mercedes Дэвид Култхард продолжал уверенно мчаться вперед. Буквально на глазах догонял он Ferrari Михаэля Шумахера. Под давлением шотландца немец допустил одну ошибку, другую, и вот уже West McLaren Mercedes Култхарда в нескольких метрах позади машины соперника. В фонтанах брызг два болида влетели на прямую "старт-финиш". И здесь Дэвид очень мощно и спокойно обогнал считавшегося непобедимым в дождь Шумахера. Что и говорить, West McLaren Mercedes в воде не тонет!



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ

LEAVE HOTEL

TOMORROW

FRI



SA



SUI



For immediate release : Sunday April 1st 2001

JORDAN RELOCATES TO IRELAND

Jordan Grand Prix has reached agreement with the Irish Government to transfer its main design, manufacturing and administrative facilities to the Republic of Ireland. The team's decision follows more than 18 months of detailed discussions and work on the 120,000 sq ft headquarters near Dublin – code named 'Virtual' – will commence later this year. The team's current headquarters at Silverstone and Brackley will be maintained as a satellite operation to provide servicing and rebuilding facilities for the race and test team during the racing season.

SUTTON / BACHELOR

Раньше или сильнее



Несколько похожих аварий с участием машин команды Williams породили слухи о новой необыкновенно эффективной системе тормозов, разработанной инженерами английской команды. Развеем эти слухи поспешил один из ведущих конструкторов Williams Джефф Уиллис: «В Мельбурне и Сан-Паулу наши машины выехали с полными баками, поэтому тормозить приходилось чуть раньше. И все же это больше вопрос реакции. Если гонщики ведут борьбу на минимальной дистанции, сложно поймать момент, когда впереди идущий автомобиль начинает тормозить». Слова представителя заинтересованной стороны подтверждает и «независимый» Михаэль Шумахер, в Бразилии на протяжении 25 кругов преследовавший Williams Монтои. «Может, я был не очень близко, но не заметил ничего странного», — поделился своими наблюдениями Шумахер-старший.

Мнение знатока

Единственным человеком в Ф-1, который в этом сезоне официально смог опробовать резину обоих производителей, является Педро де ла Роса. В начале года, когда он еще работал в Arrows, на зимних тестах в Сильверстоуне ему довелось испытать новые шины Bridgestone, подготовленные японцами для этого сезона. Через некоторое время Педро уже в Prost и Jaguar получил возможность сравнить японскую резину с французской. Поэтому его опыт — единственный в своем роде. По его мнению, в первой половине сезона преимущество будут владеть команды, пользующиеся шинами Bridgestone. «Теперь я знаю, как далеко продвинулись японцы. Нужно проделать большую работу, чтобы догнать их», — подвел итог испанский гонщик.

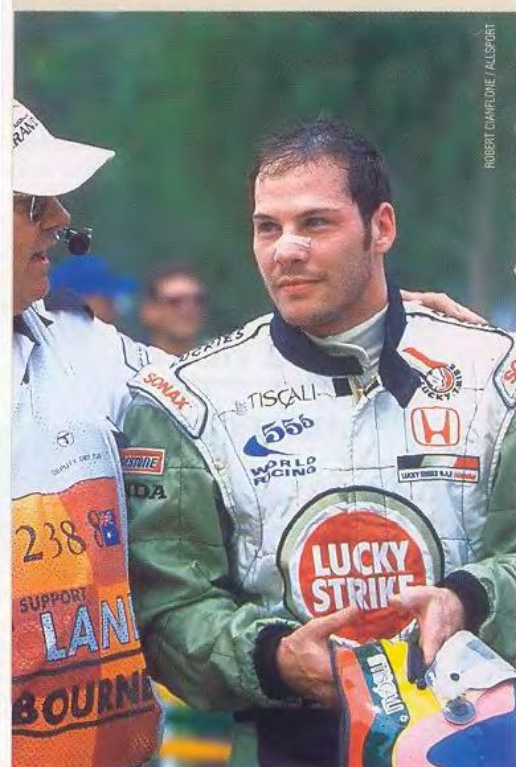


Вильневу нечего сказать

Обычно словоохотливый Жак Вильнев не стал комментировать повлекший смерть судьи инцидент, произошедший во время австралийского Гран При. Как правило, бравирующий своим хладнокровием канадец после подобных аварий использует выражения типа — «это было грандиозно» или «это было хорошо», в зависимости от масштабов инцидента. «На этот раз он ничего не сказал», — комментирует состояние своего пилота исполнительный директор BAR Крейг Поллок. — Он глубоко переживает все случившееся. Но Жак — сильный человек, и я не думаю, что этот несчастный случай как-то повлияет на его качества гонщика.

BMW в России: последние новости

Прогресс BMW в чемпионате мира Ф-1 — лишь отражение поступательного движения немецкой компании во всем мире. В том числе и в России. 14 марта 2001 года заводу «Автотор», на котором осуществляется сборка автомобилей BMW 3-й и 5-й серий, авторитетной немецкой аудиторской фирмой был вручен сертификат качества ИСО 9002. И теперь «Автотор» обладает сертификатом международного образца, подтверждающим мировой уровень автомобилей BMW калининградской сборки.





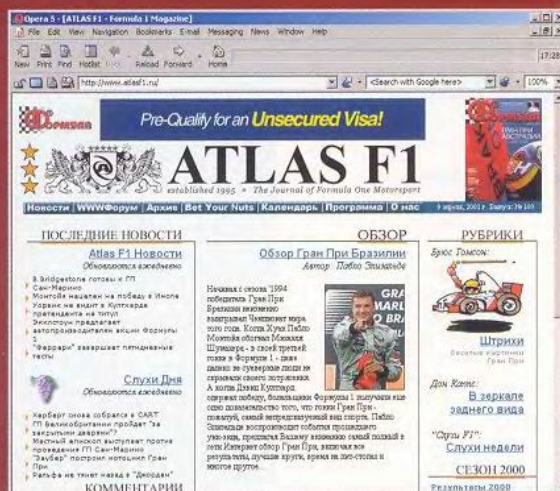
Все делают это

Наверняка многие обращали внимание на экраны, закрывающие вход в боксы "конюшен" Ф-1 во время Гран При. Их прямое назначение – оградить секреты команд от излишне любопытных глаз. Но на Гран При Австралии привычной "завесы секретности" не стало. По требованию организаторов гонки все внутренности гаражей были хорошо видны с трибун. Это должно было вызвать дополнительный интерес у болельщиков, так как внутрикомандная жизнь, по мнению организаторов, это один из элементов шоу под названием Формула-1. Но такое решение вызвало неоднозначную реакцию у некоторых руководителей. Эдди Джордан прямо заявил: "Видите, как много здесь фотографов? И вся информация с их цифровых камер немедленно

передается конкурентам. Лично я никогда не платил за подобные снимки, но моя команда занималась этим. Если есть кто-то, кто этого не делал, должно быть, он безумен". По мнению Джордана, команды сами должны выработать кодекс чести для борьбы с подобным шпионажем, а затем предложить FIA закрепить его в правилах. "Я считаю, что это жизненно необходимо, – вторит ему Рон Деннис. – Съемка чужих машин – понятная практика, но лишь до тех пор, пока вы не переходите определенных границ. Лично мне не нравится, когда сотрудники других команд собираются перед нашими боксами во время тренировок. Я бы предпочел, чтобы существовало определенное соглашение, которого бы придерживались все".

Сокровища Формулы-1 на AtlasF1

Постоянные читатели русской версии электронного журнала AtlasF1 (www.atlasf1.ru) уже знают, что являются обладателями настоящего сокровища. Именно такого эпитета заслуживает архив, где содержатся статьи за три года существования интернет-издания. Вот всего несколько из сотен заголовков: "Раскрываем тайны Формулы-1", "Все о контроле тяги", "Талерея "Феррари": история в фотографиях", "Росс Браун: в двух шагах от успеха", "Майкл Андресетти: человек на один сезон", "Памятная гонка: Гран При Германии '68", "О моторах", "Один на один с Максом Мосли", "Ягуаромания", "Шахматы на скорости 310 км/ч", "В объективе техника: люди дождя", "Низкие технологии", "Женщина мечты Берни Экклстоуна".



Не подмажешь — не поедешь



В этом сезоне миллионы зрителей во всем мире смогли увидеть на автомобиле команды Williams новый логотип компании Castrol, второй год подряд выступающей поставщиком горючесмазочных материалов для британской команды. Изменение логотипа – следствие новой стратегии развития компании. Прогресс, которого достигли Williams и BMW в 2001 году, – в том числе и результат усилий специалистов по моторным маслам Castrol.

НЕОЖИДАННОЕ
ОТКРЫТИЕ



АРИСТОКРАТ

Выиграв Гран При Бразилии, Дэвид Култхард преподнес себе великолепный подарок к 30-летию, которое он отметил в четверг перед гонкой. Но поистине королевский подарок шотландец получил от титульного спонсора команды. Представители табачной марки West вручили гонщику сертификат, удостоверяющий, что отныне Дэвид Култхард является владельцем земельного участка в родной Шотландии. И хотя размер "поместья" невелик, всего 30 на 30 см, зато расположено оно в хорошем месте – на территории природного заповедника Гленкейрн. Но самое главное, собственная земля дает Дэвиду право на ношение дворянского титула. Он даже может потребовать, чтобы в паспорте рядом с его фамилией красовалась надпись: лорд Гленкейрн! Припомните, когда последний раз лорд выигрывал Гран При?



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ



Михаэль должен быть один

Именно так постановил суд немецкого города Мюльхайм, поставив точку в процессе "Шумахер против своего двойника". Голландец Франк Саасен, используя свое поразительное сходство с трехкратным чемпионом мира, сумел заключить не один рекламный контракт. Неизвестно, сколько денег потерял из-за этого настоящий Шумахер, но моральные издержки судьи оценили почти в один миллион долларов. Такую сумму должен заплатить предприимчивый двойник пилоту Ferrari в качестве компенсации за "незаконное использование чужой внешности".

В узком кругу

Технический директор Ferrari Росс Браун не смог обойти стороной комментарии, сделанные Баррикелло сразу по окончании Гран При Малайзии, в которых тот ясно дал понять, насколько разочарован тем, что его интересы не были приняты во внимание командой.

"Рубенсу следует осторожнее высказываться. Михаэль, бывает, жестко критикует команду, но делает это среди своих", — заявил Браун.

По утверждению автора статьи, появившейся в *Mirror*, в команде уже сложилась солидная оппозиция бразильскому гонщику, и в следующем сезоне напарником Михаэля Шумахера может стать кто-нибудь другой. "В принципе, Рубенс приятный парень, но иногда бывает настоящей занозой. Шумахер от него явно не в восторге — и он в этом не одинок", — цитирует *Mirror* слова одного из членов команды, имени которого при этом не называет.

Ferrari станет еще быстрее



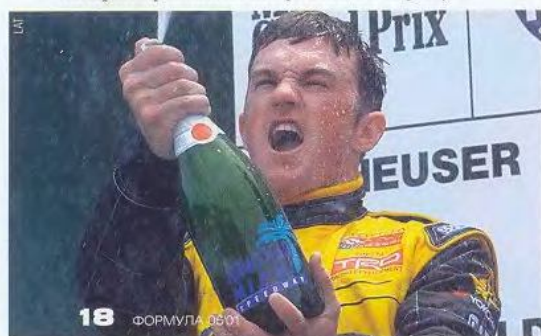
Скорость Ferrari еще больше возрастет по ходу сезона. По утверждению технического директора команды Росса Брауна, на первых трех гонках сезона максимальные обороты двигателей итальянских автомобилей были намеренно ограничены. "Предсезонные проблемы с надежностью 050 V10 заставили нас довольно существенно ограничить их обороты на первых трех гонках, — признался Браун. — Теперь мы намерены поднять допустимый максимум, потому что стремимся выступать на пределе возможностей".

ALBERTO CREMONA



Американец для Ф-1

Бобби Рейхол не скрывает своих намерений найти американского гонщика для Ф-1. Немалые надежды в этом отношении руководитель Jaguar возлагает на Бадди Райса. Чемпион Формулы-Toyota-Atlantic 2000 года в этом сезоне остался без работы, так как не сумел набрать спонсорского пакета. Тем не менее, Рейхол намерен пригласить его в 2002 году в свою команду Team Rahal, выступающую в серии CART. Весь сезон-2001 молодой гонщик будет сопровождать Rahal по этапам CART, приглядываясь к работе команды. А если в 2002 году Райс сумеет хорошо показать себя в американской серии, Рейхол намерен пригласить американца в Европу.



Гран При Великобритании под угрозой

Вспышка ящура, свирепствующая в Европе, может затронуть и автоспорт. В частности, под угрозой срыва оказался Гран При Великобритании после того, как эпицентр болезни был обнаружен меньше чем в миле от автодрома Сильверстоун. Если карантин в этой зоне не будет снят к середине июля, то организаторам придется либо дезинфицировать всех зрителей, либо проводить соревнования при пустых трибунах.

"Домашний" Гран При швейцарской команды



Сотрудничество с малайзийской нефтяной компанией Petronas позволяет Sauber считать этап в этой стране "своим". Об этом говорит малайзийский флаг на обтекателях швейцарских автомобилей, визит на завод Proton, а также насыщенная программа популяризации автогонок Гран При среди местного населения. Гонщики Sauber проехали на своих автомобилях по улицам Куала-Лумпур, столицы этого государства, посетили школу, а также много общались с местным населением в неформальной обстановке.

Первые 10 читателей,
подписавшихся
на журнал в мае,
получат

ПОДАРОК



Одеколон
Ferrari

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 _____

Плательщик (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 _____

Плательщик (подпись) _____

ДЫМ НАД ВОДОЙ

Люди ничему не верят так твердо, как тому, о чем они меньше всего знают.

М. Монтен

Узак круг пилотов Формулы-1. И страшно далеки они от малайзийского народа. Как и вся Формула в целом и все ее коллизии. Так что в то время как Европа после Гран При Австралии гудела словно встревоженный улей, обсуждая сенсационное заявление Френтцена, который фактически обвинил Ferrari в использовании запрещенной антипробуксовочной системы, малайцы как ни в чем не бывало продолжали запускать своих воздушных змеев над просторами рисовых плантаций и ананасовых полей. Чей змей взлетит выше и продержится дольше – эти традиционные соревнования для них куда интересней и важнее. А в отношении автогонок на самом современном на сегодняшний день автодроме Сепанг они чаще всего

важливко отвечают: "Terima kasih, tidak" – "Нет, спасибо". Да и что еще скажешь, если трехдневные абонементы на трибуны с красноречивыми названиями "Топаз", "Рубин", "Изумруд", "Сапфир" и "Бриллиант" стоили от 267 до 427 долларов. Что европейскому туристу – бабава, то малайзийскому работяге – финансовая смерть. С другой стороны, владельцы отелей настолько завысили цены на проживание в период Гран При, что это отбило желание посетить его и у многих туристов. Тем более что предыдущая гонка Формулы-1 прошла здесь всего пять месяцев назад. Так что перед началом платных "тренировок" организаторам влору было пять проникновенным голосом Лещенко: "На трибунах становится тише..."



Низкие цены всегда были частью туристической экзотики Востока. Но в этом отношении Малайзия, похоже, уже сравнялась с Западом

Собственно, тень нелегальной антипробуксовочной системы витает над Формулой-1 уже довольно давно. Просто Френтцен накануне Гран При Малайзии публично сказал о том, о чем многие пилоты в последнее время постоянно задумывались и обсуждали между собой и со своими механиками и конструкторами: почему при выходе и разгоне с медленными поворотами в работе моторов Ferrari явно слышны характерные сбои? Эти звуки – первое свидетельство работы системы ограничения оборотов двигателя – что для соблюдения скорости на пит-лейн, что для предотвращения пробуксовки колес при разгоне на выходе из поворотов.

Впрочем, Френтцен имел в виду не сами машины итальянской "конюшни", а лишь двигатели Ferrari (производятся в Германии), установленные, как известно, также на Sauber и Prost. Доживший немешей пилот Jordan сказал следующее: "В Австралии Хайнфельд сказал мне: 'Вперед! Вперед!' и хотя я смог быстро догнать его, этого было недостаточно для обгона. Уж не знаю, является ли система антипробуксовочного контроля заведомо опущен для всех двигателей Ferrari, но всякий раз, когда я приближаюсь к Sauber Хайнфельда в медленном повороте, он легко отрывался от меня, уверенно гоня на выходе, хотя я отчетливо слышал характерные сбои в работе его мотора".

Антипробуксовочная система в том виде, в котором она, собственно, и была в свое время запрещена в конце 1993 года (вплоть до предстоящего Гран При Испании), работает благодаря датчикам, установленным на колесах: как только они фиксируют пробуксовку, соответствующий сигнал, передаваемый в электронные "мозги" пилота, ограничивает его обороты до числа, обеспечивающего надежное сцепление колес с трассой.

Однако можно составить такую электронную карту мотора, чтобы при нажатии педали акселератора "в пол" на выходе из поворота "оптимизировать" подачу топлива и заведомо предотвратить пробуксовку колес, одновременно

Обсуждая, которая Френтцен бросил в адрес команды Питера Заубера, вызвали громкий резонанс



меня изменив крутящий момент. Формально запрет не нарушен, фактически же – просто изобретено обходное. Именно в этом, по мнению многих, может заключаться причина последних головокружительных успехов Ferrari. И легкость, с которой на Гран При Малайзии в сложнейших условиях и обстоятельствах пилоты Scuderia обогнали всех подряд и в итоге принесли команде очередной победный дубль, стали еще одним аргументом в пользу этой версии, особенно после вышеупомянутого заявления Френтцена.

Стоит еще заметить, что подозрения усилились после совместного выступления именно всех трех "конюшен", вооруженных моторами Ferrari, против инициированной руководством McLaren легализации антипробуксовочной системы с самого начала текущего сезона. По требованию Ferrari, Sauber и Prost она отложена до Гран При Испании, что, как утверждают злые языки, должно обеспечить Ferrari победу в чемпионате и в этом году. Руководство Ferrari, разумеется, тут же отвергло все эти обвинения как "травляющие инсинуации". Но мало в оман было так попусто. Правда, наличие самого "опия" так и осталось предположением, но дыма без него, как известно, не бывает, а дым над мокрой трассой автодрома Сепанг витал вполне явный.



Возня инженеров-электронщиков Ferrari перед стартом давно привлекает внимание. И не только фотографов



Техник Michelin измеряет температуру асфальта. Накал "шинной войны" измерить не так просто

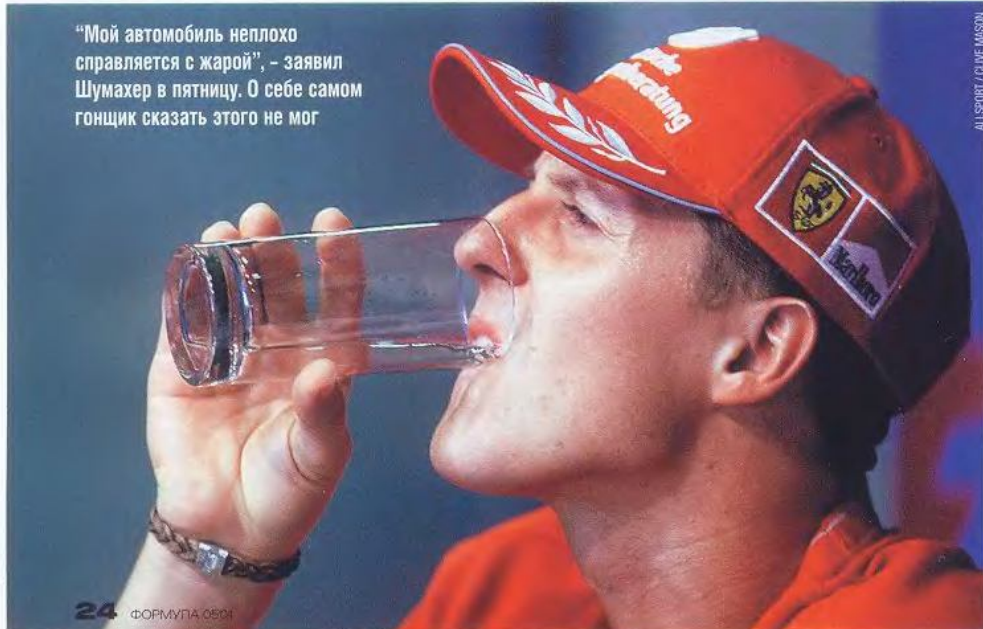
Пар ломит кости чемпионам

Пятница. Тренировка

В целом первый заезд проходил весьма одинарно, разве что оба Arrows из-за неисправности коробки передач практически одновременно отправились пахать траву, а Jaguar Ирвайна остановился прямо на трассе из-за проблем с трансмиссией. Лучшее время установил Баррикелло, превывсив на 0,8 секунды лучший прошлогодний результат, установленный его партнером по команде. Однако во втором заезде Трулли сбросил с этого времени еще столько же, вновь оставив действующему чемпиону мира лишь второе место.

Шумахер, то ли объясняя причину своего отставания, то ли просто жалуясь, посетовал, что после первого заезда слишком запарился из-за жуткой влажной жары. И это несмотря на то, что перед Гран При Малайзии трехкратный чемпион специально провел адаптационные тренировки на одном из тропических островов. "Пожалуй, я выгашу кондиционер из офиса и засуну его в свою Ferrari, — кисло шутил немец, — потому что, хоть в машине и прохладней, чем снаружи, все равно потею, что для меня очень необычно".

"Мой автомобиль неплохо справляется с жарой", — заявил Шумахер в пятницу. О себе самом гонщик сказать этого не мог



В первой тренировке Arrows за шесть секунд потеряла оба своих автомобиля

Затишье перед бурей скоростей

Суббота. Тренировка

Сначала могло показаться, что злой рок висит над двигателями Prost независимо от их марки: едва выехав на первый круг, оба французских болида вернулись в боксы, окутанные клубами дыма. Однако на сей раз тревога оказалась ложной: выгорало масло, которым были покрыты новые части мотора.

На 22-й минуте уже на втором быстром круге Михаэль Шумахер побил время своего же прошлогоднего "поула", превывсив его, правда, всего на 0,08 секунд.

Дальше все проходило примерно так же, как накануне, пока в спор лидеров не вмешался накачавший моторные мышцы и обутый в резину Michelin Williams в лице Шумахера-младшего. Он занял вторую позицию, а первым вновь оказался Баррикелло. Показать третье время Хаккинену помогли, возможно, "выросшие" в носовой части необычные "плавники", увеличивающие прижимную силу в этой зоне и делающие McLaren MP4-16 похожим на серебристую ящерицу.

Брат на брата

Суббота. Квалификация

Наконец действующий чемпион мира вновь сказал свое веское слово. Дав потешиться промежуточным "поулом" доброму десятку пилотов, начиная с Тарсо Маркеша и Йоса Ферстаппена и заканчивая Култхардом и Баррикелло, Михаэль Шумахер на первом же бы-



стром круге, даже допустив небольшую ошибку в третьем секторе, занял первую строку протокола, разом сбросив секунду с времени прошлогодней поул-позиции. Но уже буквально спустя пять минут был низвергнут своим неугомонным младшим братом. И в течение следующей четверти часа борьба велась фактически между двумя Williams и двумя Ferrari, а оба пилота McLaren оказались фактически в роли статистов, не поднимаясь выше третьего ряда стартовой решетки.

Лишь под самый конец квалификации Хаккинену удалось подняться на одну позицию выше, зато Култхард оказался отодвинут на явно непрезентабельное для McLaren восьмое место Вильневом и все тем же вчерашним триумфатором Трулли, втиснувшимся между Хаккиненом и Монтоей. И лишь на последних секундах квалификации Баррикелло отобрал свою "законную" вторую позицию стартовой



Микроаэродинамика в современной Ф-1 приобретает все большее значение

решетки у Ральфа Шумахера – надо было видеть, какую отчаянную досаду выражали в этот момент лицо и жесты первого пилота Williams! Ну а время шестой подряд поул-позиции Михаэля Шумахера более чем на две секунды превзошло прошлогоднее.

И хотя увеличение скоростей в Сепанге было не столь разительным, как в Мельбурне, все же президент FIA Макс Мосли заявил, что он «крайне раздражен» тем, что призванные снизить скорость изменения в аэродинамике болидов оказались сведены на нет «шинной войной». Возражая пилотам, дружно высказавшимся против дальнейших попыток «притормозить» машины Формулы-1, он заметил, что FIA всегда действует в интересах спорта и повышения безопасности. Так что не исключено, что по итогам Гран При Бразилии для снижения скорости будут предприняты дополнительные меры. Весьма вероятно, что это будет пятая канавка на псевдосликах – мера, против

Дождлись! Третье место на старте стало для Ральфа Шумахера жестоким разочарованием!



Опытный Маркеш в Малайзии сумел опередить юнца Алонсо

которой активно выступают не только гонщики, но и шинники.

Причем, когда в этом сезоне говорят о резко возросших скоростях, это касается не только топ-команд – Ferrari, McLaren и «примкнувших к ним» Williams и Jordan, но и остальных «конюшен». И все же пилотам Benetton и Jaguar вновь не удалось блеснуть обещанными успехами, и они дружно жаловались на медлительность своих машин. «Пока другие команды продвигаются вперед, мы все топчемся на месте и не достигли почти никакого прогресса. Снова происходит то же, что и в Мельбурне, и нам необходимо понять, почему», – сетовал победитель первого Гран При Малайзии Ирвайн.

Зато наконец-то «большой маленькой победой» увенчалась борьба Тарсо Маркеша за внутрикомандный «поул» – правда, не столько с маломощным мотором, являющимся ахиллесовой пятой Minardi, и партнером Фернандо Алонсо, сколько с самим собой. А после того как 19-е время Энрике Бернольди аннулировали из-за несоответствия установки переднего антикрыла требованиям технического регламента (на что контролеры FIA потратили аж 31 минуту из часа квалификационной сессии!), оба Minardi переместились еще на одну позицию вперед. Как говорится, пустячок, а приятно.



В Сепанге все спокойно?

Воскресенье. Разминка

Утренняя разминка, как и подобает разминке, прошла, можно сказать, весело и с задором. Ирвайн на запасной машине, словно подтверждая, что он по-прежнему не ждет от «дикой кошки» ничего хорошего, из-за внезапного отказа электрики совершил экскурсию на траву уже на установочном круге, затем пересел на свой основной Jaguar, но и тот никак не хотел «рвать когти». Физикелла, разогнавшись на слегка сырой после прошедшего дождя трассе, тоже не удержал свой многострадальный Benetton в медленном втором повороте и совершил два эффектных пируэта, показав в итоге лишь 17-е место. Его партнеру по команде Баттону также удалось проехать лишь четыре круга в самом начале разминки, из-за чего он и остался последним. Оба Шумахера явно отдыхали, откатившись один на седьмое, другой на 11-е место, Хаккинен удовольствовался 13-м результатом, предоставив «вторым номерам» – Баррикелло, Култхарду и Трули по-прежнему «играть в догонялки».

Ничто не предвещало на редкость богатой коллизиями гонки.



ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

Восточные хитрости

Воскресенье. Гонка

Шумахер, конечно, великий пилот, но пять секунд преимущества на круге над ближайшим преследователем — это уж слишком. Что-то здесь не так. Именно такие мысли бродили в головах многих, кто наблюдал, как две Феррари обходили самых грозных своих соперников, словно кегли на учебной площадке: Физикелла, Трулли, Френтцен, Ральф Шумахер, Хаккинен, Ферстаппен, Култхард. И далее — в открытую, который уже через десяток кругов составил 40 секунд! Мгновенно вспомнились скандальные заявления Френтцена и весь шлейф подозрений, который тонул за Михаэлем чуть ли не со времен Benetton. Но истина, вполне возможно, гораздо проще. Если соперники "шлепали" по малайзийским джам в "салоггах", то немцы не побоялись надеть "балоши".

"Жирша просто уважал, и она сыграла существенную роль в гошке" — занимался накануне предсказательством Френтцен. За пять



Физикелла сорвал старт, остав не на свое место, и тем самым помог Френтцену, который из-за себя электроники и вовсе не успел на стартовое поле



Борьба на первых метрах была плотной. Отлично стартовал Ральф Шумахер. На свое беду...

минут до старта шеф McLaren Рон Деннис тоже попытался дать прогноз погоды, заявив, что метеорологи команды показывают крайне маленькую вероятность дождя. Они оба ошиблись. Или скитались? Главным фактором гонок стал неожиданно разразившийся ливень, добавивший пресловутого дыма в разгоревшийся перед Гран При огонь "антипирбуковского скандала".

Права, уже на прогрессном круге не обошлось без нарядной неразберихи. Телеметрия показала наличие проблем с Jordan Френтцена, и ему спешно стали готовить за-

пасную машину. Тем временем Физикелла, не иначе как подсознательно стремясь хоть как-то помочь своему злополучному Benetton, вместо положенной ему 16-й позиции на стартовом решенье занял 15-ю, честно завоеванную Лучано Брити. Попытка "припарковаться" на свое место не удалась, и Benetton замер поперек стартового поля. Пришлось давать рестарт, а Джанкарло — стартовать с последней позиции. Тем временем отказался ехать Williams Монтой, и ему тоже пришлось переоснащаться в запасную машину, причем настроенную под Ральфа Шумахера. Навски, когда стартовая решетка опущена, на ней остался совершенно беззащитный Sauber Кими Райкконена. А уже на первом круге гонок основную машину Ральфа легким ударом в заднее колесо развернул поперек пропущивший его перед этим вперед Баррикелло.

И снова закончился весь этот стартовый чехарде, как уже на третьем круге начался чехарда из-за хлынувшего на автодром сильного

дождя. Обе Феррари вылетели через главную полосу в траву. "Когда я вылетел и увидел барьер безопасности прямо перед собой, то подумал, что гонка для меня закончилась, но, к счастью, обе наши машины остались целы", — признался позже немцы. Когда же после похвещения на трассе машины безопасности все дружно отправились менять "сухие" шины на дождевые, пит-стоп для обеих Феррари длился почти по две минуты. Причем механики Баррикелло "потеряли" и долго не могли найти четвертое колесо — все было практически также, как в повороте сессии с Райком на Гран При Европы в одной из решающих для него, как для потенциального чемпиона, гонок. В результате пилоты Саудурин оказались соответственно лишь на 10-м и 11-м месте! Но лишь пока с трассы не ушла машина безопасности...

А вот тут-то и началось самое интересное и непереносное. Находя Феррари стали непереносно прорываться вперед, причем особенно усердствовал Шумахер, пролома круг на 4-5



Монтой стартовал из боксов на запасном автомобиле, а Райкконен едва сумел пересечь стартовую линию, чтобы припарковаться у "командного мостика" Sauber



В первом же повороте Шумахера-младшего легким толчком развернул Баррикелло







Пейс-кар спас гонку для Ferrari. Вряд ли без него Шумахер и Баррикелло на промежуточных шинах смогли бы совладать со своими "жеребцами"

инцидент Баррикелло. На что Шумахер, которому не впервой выслушивать критику на подобное поведение на трассе от партнеров, невозмутимо возразил: "Да, конечно, мы партнеры, мы уважаем друг друга и стараемся не причинить друг другу вреда, но я просто был быстрее и в более выгодной позиции".

Куда жестче и язвительнее отреагировал, как всегда, Ирвайн на то, что еще на первом

Ferrari так и остались до самого финиша недостижимы ни для него, ни для преследовавшего их Култхарда.

"Когда разница во времени прохождения круга составляет пять секунд, нет смысла заниматься какими-либо сравнениями. Оставим это до возвращения в Европу — там мы ответим должным образом. Я не думаю, что наши машины продемонстрировали весь

секунд (!) быстрее всех, в том числе и лидирующего Култхарда, пока оба в легкую не вернули себе утраченное лидерство. И это на мокрой, а потом и на уже подсохшей трассе на промежуточной дождевой резине, да еще с полными баками! По паддоку пошли пересуды: или Шумахер даже более великий гонщик, чем считался до сих пор, или налицо самое великое в Формуле-1 мошеничество.

Между тем обе Ferrari рассекали бурные потоки малайзийского муссона промежуточными шинами, в то время как их соперники из McLaren и многие другие гонщики "с перепугу" выехали после пит-стопов на дождевых. А первые, несомненно, обеспечивают ощутимое преимущество в скорости перед вторыми на умеренно мокром и подсыхающем полотне трассы. Так что, возможно, именно верный выбор резины и предопределил столь подавляющее преимущество Ferrari.

Одним словом, был ли антипробуксовочный "мальчик", не был ли, но так или иначе к 30-му кругу чемпион мира настолько далеко оторвался от соперников, что, заехав на пит-стоп переобуться в псевдослики, вернулся на трассу по-прежнему лидером и по-прежнему со значительным, почти полуминутным отрывом от ближайшего McLaren Култхарда.

При этом немец не отказал себе в удовольствии продемонстрировать свойственный ему жесткий стиль езды, не пожалев на сей раз даже своего партнера. "Я был совсем близко от идущего впереди Jordan Трулли, но из-за того, что трасса в этом месте была все еще мокрой, момент для обгона был неподходящим, а Михаэль этим воспользовался, хотя ему, как партнеру по команде, следовало бы набраться терпения и подождать более подходящего случая впереди. Честно говоря, мне это кажется довольно грустным", — прокомментировал этот

же круг его вынес с трассы Йос Ферстаппен: "Даже не представляю, что должно произойти в его голове, чтобы этот парень оставил достаточно пространства в первом повороте, — задыхался от возмущения ирландец и добавил, видимо вспоминая, как во время Гран При Австралии его почти так же "убрал" Монтойя: — Еще один гонщик, который не пользуется своими мозгами".

Ближе к завершению гонки Хаккинен, словно проснувшись и разозлившись, что его один за другим обогнали и Шумахер-младший (по этому поводу тот радовался: "Это было очень приятно — чувствовать себя в силах сдерживать сзади Хаккинена"), и Френтцен, стал, как это уже часто случалось в конце прошлого сезона, штамповать один быстрее-ший круг за другим. Однако было поздно —

свой потенциал. Просто очень хорошие Ferrari были выставлены против не вполне доведенных до ума McLaren".

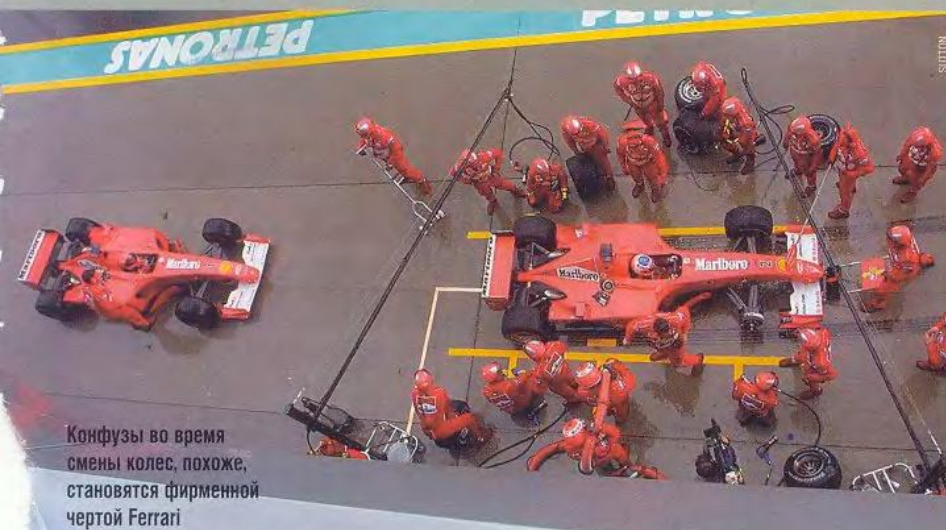
Михаэль Шумахер стал, таким образом, первым пилотом за последние 48 лет, который выиграл подряд шесть Гран При. Однако сам он высказался по этому поводу более чем сдержанно: "Рекорды для меня ничего не значат. Конечно, приятно, что люди об этом говорят, но на самом деле ведь не важно, сколько гонок и чемпионатов ты выиграл. Важно, КАК ты их выиграл и какие усилия для этого приложил".

Если вспомнить все подозрения в использовании антипробуксовочной системы, то получится, что вольно или невольно, но победитель задал тот самый вопрос, которым задаются многие...

Борис Мурадов



Баррикелло посчитал маневр Шумахера при обгоне слишком жестким. Но, быть может, он спутал жесткость с уверенностью?



Конфузы во время смены колес, похоже, становятся фирменной чертой Ferrari



Рискованный выбор шин оправдал себя. А торжество Bridgestone над Michelin символизировал проезд победителя гонки мимо ошметков шины, слетевшей с Minardi



ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

16-18/03/2001

Куала-Лумпур

Автодром Сепанг

Длина круга: 5,543 км

Количество кругов: 56

Общая длина: 310,408 км

Финиш/Старт: 0,000 км

Функционирует с 1999 г.

Организатор Гран При:

Sepang International Circuit

Время по отношению

к московскому: +4 часов

Расположение:

64 км к югу от Куала-Лумпура

Адрес в Internet:
www.malaysiangp.com.my

На этом Гран При...

Шинная компания
Bridgestone
провела свою
70-ю гонку
в Формуле-1.



2



Победитель 2000 г.

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

Рекорд круга в квалификации

1'35.220 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)

Рекорд круга в гонке

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо
11.00-14.00

Температура воздуха: 31-34 °C
Температура полотна: 37-44 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Я. Трулли	1'38.846/39	—	201.878
2	М. Шумахер	1'38.929/34	0.083	201.708
3	Р. Баррикелло	1'38.931/32	0.085	201.704
4	Д. Култхард	1'39.300/31	0.454	200.955
5	Э. Ирвайн	1'39.520/29	0.674	200.510
6	М. Хаккинен	1'39.861/26	1.015	199.826
7	Х.-Х. Френтцен	1'40.197/29	1.351	199.156
8	Л. Бурти	1'40.211/37	1.365	199.128
9	О. Панис	1'40.229/36	1.383	199.092
10	Р. Шумахер	1'40.617/33	1.771	198.324
11	Ж. Вильнев	1'41.003/35	2.157	197.566
12	Н. Хайдфельд	1'41.027/36	2.181	197.519
13	Дж. Физикелла	1'41.375/21	2.529	196.841
14	К. Райкконен	1'41.592/37	2.746	196.421
15	И. Ферстаппен	1'41.794/19	2.948	196.031
16	Ж. Алеси	1'41.834/40	2.988	195.954
17	Дж. Баттон	1'42.214/23	3.368	195.226
18	Э. Бернольди	1'42.541/22	3.695	194.603
19	Г. Маццакане	1'42.563/33	3.717	194.561
20	Т. Маркеш	1'42.872/27	4.026	193.977
21	Ф. Алонсо	1'43.107/18	4.261	193.535
22	Х.-П. Монтойя	2'13.188/5	34.342	149.824

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00-11.00

Температура воздуха: 26-31 °C
Температура полотна: 30-41 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Р. Баррикелло	1'36.188/25	—	207.456
2	Р. Шумахер	1'36.475/23	0.287	206.839
3	М. Хаккинен	1'36.519/21	0.331	206.745
4	М. Шумахер	1'36.548/19	0.360	206.683
5	Д. Култхард	1'36.814/25	0.626	206.115
6	Х.-Х. Френтцен	1'37.030/25	0.842	205.656
7	Я. Трулли	1'37.231/19	1.043	205.231
8	Э. Ирвайн	1'37.360/26	1.172	204.959
9	О. Панис	1'37.391/25	1.203	204.894
10	К. Райкконен	1'37.428/17	1.240	204.816
11	Н. Хайдфельд	1'37.459/31	1.271	204.751
12	Ж. Вильнев	1'37.463/25	1.275	204.742
13	Х.-П. Монтойя	1'37.502/25	1.314	204.660
14	Л. Бурти	1'37.636/25	1.448	204.380
15	Ж. Алеси	1'38.130/20	1.942	203.351
16	Дж. Физикелла	1'38.548/30	2.360	202.488
17	Дж. Баттон	1'38.712/23	2.524	202.152
18	Э. Бернольди	1'38.958/28	2.770	201.649
19	И. Ферстаппен	1'39.401/26	3.213	200.750
20	Г. Маццакане	1'39.651/26	3.463	200.247
21	Ф. Алонсо	1'39.956/23	3.768	199.636
22	Т. Маркеш	1'40.171/24	3.983	199.207

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
9.00-11.11

Температура воздуха: 33-34 °C
Температура полотна: 38-45 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'35.220/12	—	—	209.565	13:56.39
2	Р. Баррикелло	1'35.319/12	0.099	0.104	209.348	14:01.23
3	Р. Шумахер	1'35.511/12	0.291	0.306	208.927	13:48.41
4	М. Хаккинен	1'36.040/11	0.820	0.861	207.776	14:00.56
5	Я. Трулли	1'36.180/11	0.960	1.008	207.473	13:57.48
6	Х.-П. Монтойя	1'36.218/11	0.998	1.048	207.392	14:00.22
7	Ж. Вильнев	1'36.397/12	1.177	1.236	207.006	13:48.10
8	Д. Култхард	1'36.417/12	1.197	1.257	206.964	14:00.17
9	Х.-Х. Френтцен	1'36.578/11	1.358	1.426	206.618	14:00.04
10	О. Панис	1'36.681/12	1.461	1.534	206.398	13:47.08
11	Н. Хайдфельд	1'36.913/12	1.693	1.778	205.904	13:35.10
12	Э. Ирвайн	1'37.140/12	1.920	2.016	205.423	13:38.58
13	Ж. Алеси	1'37.406/12	2.186	2.296	204.862	13:57.20
14	К. Райкконен	1'37.728/9	2.508	2.634	204.187	13:39.03
15	Л. Бурти	1'38.035/12	2.815	2.956	203.548	13:56.45
16	Дж. Физикелла	1'38.086/7	2.866	3.010	203.442	13:20.51
17	Дж. Баттон	1'38.258/12	3.038	3.191	203.094	14:00.52
18	И. Ферстаппен	1'38.509/12	3.289	3.454	202.568	13:57.29
19	Г. Маццакане	1'39.006/12	3.786	3.976	201.551	13:57.23
20	Т. Маркеш	1'39.714/12	4.494	4.720	200.120	13:57.41
21	Ф. Алонсо	1'40.249/11	5.029	5.281	199.052	13:43.35
22	Э. Бернольди	1'38.708/11	3.488	ДК		

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

Ф. Алонсо Г. Маццакане Дж. Баттон Л. Бурти Ж. Алеси Н. Хайдфельд Х.-Х. Френтцен Ж. Вильнев Я. Трулли Р. Шумахер М. Шумахер



Э. Бернольди Т. Маркеш Й. Ферстаппен Дж. Физикелла К. Райкконен Э. Ирвайн О. Панис Д. Култхард Х.П. Монтойя М.Хаккинен Р. Баррикелло

РАЗМИНКА

Облачно. Сыро.
9.30-10.00

Температура воздуха: 25-28 °C
Температура полотна: 26-31 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Р. Баррикелло	1'49.763/10	—	181.799
2	Д. Култхард	1'50.846/10	1.083	180.023
3	Я. Трулли	1'51.046/13	1.283	179.899
4	К. Райкконен	1'51.265/11	1.502	179.345
5	И. Ферстаппен	1'51.508/13	1.745	178.954
6	Х.-Х. Френтцен	1'52.061/10	2.298	178.071
7	М. Шумахер	1'52.316/11	2.553	177.667
8	Н. Хайдфельд	1'53.352/12	3.589	176.043
9	О. Панис	1'53.470/11	3.707	175.860
10	Ж. Вильнев	1'53.482/12	3.719	175.841
11	Р. Шумахер	1'55.109/7	5.346	173.356
12	Х.-П. Монтойя	1'55.278/12	5.515	173.102
13	М. Хаккинен	1'57.064/9	7.301	170.461
14	Ж. Алеси	1'57.832/12	8.069	169.350
15	Э. Ирвайн	1'58.329/9	8.559	168.648
16	Г. Маццакане	1'58.416/9	8.653	168.514
17	Дж. Физикелла	1'58.656/10	8.893	168.174
18	Л. Бурти	2'01.120/10	11.357	164.752
19	Э. Бернольди	2'01.630/10	11.867	164.061
20	Ф. Алонсо	2'01.771/10	12.008	163.872
21	Т. Маркеш	2'04.349/8	14.586	160.474
22	Дж. Баттон	2'07.047/4	17.284	157.066

ГОНКА

Облачно-Солнечно.
Дождь-Сухо. 14.00

Температура воздуха: 33 °C
Температура полотна: 43 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	М. Шумахер	1:47'34.801	141.833/2	170.030
2	Р. Баррикелло	+23.660	142.037/2	169.409
3	Д. Култхард	+28.550	142.839/47	169.281
4	Х.-Х. Френтцен	+46.543	142.119/50	168.813
5	Р. Шумахер	+48.233	141.503/54	168.769
6	М. Хаккинен	+48.606	140.962/48	168.759
7	И. Ферстаппен	+1'21.560	143.029/55	167.909
8	Я. Трулли	+1 круг	143.559/52	166.836
9	Ж. Алеси	+1 круг	143.853/53	165.284
10	Л. Бурти	+1 круг	143.697/52	164.805
11	Дж. Баттон	+2 круга	144.891/52	163.590
12	Г. Маццакане	+2 круга	143.991/53	162.406
13	Ф. Алонсо	+3 круга	145.585/50	160.618
14	Т. Маркеш	+4 круга	146.016/50	157.550
15	Дж. Физикелла	НФ (31)	146.982/2	152.733
16	Ж. Вильнев	НФ (3)	143.470/2	184.023
17	Н. Хайдфельд	НФ (3)	145.328/2	182.041
18	Э. Бернольди	НФ (3)	147.294/2	178.977
19	Х.-П. Монтойя	НФ (3)	143.926/2	173.464
20	Э. Ирвайн	НФ (3)	151.532/2	171.611
21	О. Панис	НФ (1)	154.538/1	174.218
22	К. Райкконен	НФ (0)	—	—

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

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



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	30
2 West McLaren Mercedes	11
3 Benson & Hedges Jordan Honda	5
4 Red Bull Sauber Petronas	4
5 BMW Williamsf1 Team	2
6 Orange Arrows Asiatech	0
7 Lucky Strike Reynard BAR Honda	0
8 Jaguar Racing	0
9 Prost Acer	0
10 Mild Seven Benetton Renault Sport	0
11 European Minardi F1	0

КРУГ ЗА КРУГОМ

Разогреченный круг

Михаэль Шумахер и Энрике Бернольди пересели в запасные автомобили. На Jordan Френтцена возникли проблемы с электроникой. Занимая места на стартовом поле, Физикелла "промазал" свою позицию и остановился между рядами. Старт отложили. На старте второго прогрева круга заглох Williams Монтой. Колумбиец пересел на запасной автомобиль и стартовал из боксов.



1-й круг

Райкконен остался на стартовой прямой. Михаэль Шумахер выиграл старт. Баррикелло замешкался, и на входе в первый поворот его Ferrari зацепил левым передним колесом заднее колесо Williams Ральфа Шумахера. В похожей ситуации в борьбе за десятое место Ферстаппен задел Ирвайна. Немца и ирландца развернуло, и оба откатились в конец пелотона. Положение на финише первого круга: М. Шумахер, Баррикелло, Трулли, Култхард, Френтцен, Ферстаппен.

2-й круг

На автомобиле Паниса вспыхнуло пролившееся на двигатель масло, и BAR вылетел с трассы в повороте № 6. Физикелла обошел Баттона в борьбе за 11-е место. Ральф Шумахер поднялся на 14-е место. Алонсо заехал в боксы.

3-й круг

Обе лидировавшие в гонке Ferrari вылетели в шестом повороте, поскользнувшись на масле, вытекшем на трассу из BAR Паниса. Проехав по гравию, оба автомобиля вернулись на трассу. В этот момент пошел дождь. Положение на финише круга: Трулли, Култхард, Баррикелло, Френтцен, Ферстаппен, Вильнев. Физикелла, Баттон, Бурти, Маркеш. Ирвайн сошел с трассы из-за проблем с системой охлаждения.

4-й круг

Дождь усилился. Вильнев, Бернольди, Монтой и Хайндфельд вылетели на гравий и выбыли из гонки. Еще несколько автомобилей, в т.ч. лидировавшие машины Трулли, Култхарда и Баррикелло смогли вернуться на асфальт. На трассу выехал автомобиль безопасности. Все оставшиеся пилоты отправились менять резину на дождевую. Две Ferrari заехали на пит-лейн друг за другом, и Шумахеру пришлось больше минуты ждать перед боксами, пока команда "переобувала" машину Баррикелло.



10-й круг

Положение гонщиков вслед за автомобилем безопасности: Култхард, Френтцен, Ферстаппен, Хаккинен, Трулли, Алези... Р. Шумахер — 8-й, Баррикелло — 10-й, М. Шумахер — 11-й.

11-й круг

Ферстаппен обошел в борьбе за второе место Френтцена. Ральф выбрался на пятое место, обогнав Физикеллу, Трулли и Алези. Баррикелло и Михаэль отыграли по две позиции.

12-й круг

Хаккинен и Ральф Шумахер обошли Френтцена и поднялись на третье и четвертое места. Обе Ferrari обогнали Jordan Трулли и Prost Алези. Последний пропустил также обоих пилотов Benetton и опустился на 11-е место. Михаэль Шумахер прошел Баррикелло и поднялся на шестое место.



13-й круг

Михаэль обогнал Френтцена, Ральфа и Хаккинена и вошел в лидирующую тройку. Баррикелло также прошел Френтцена (шестое место), Баттона развернуло, из-за чего он откатился на 13-е место.

14-й круг

М. Шумахер начал атаковать Ферстаппена в борьбе за второе место. Баррикелло обошел Ральфа и Хаккинена и вышел на четвертое.

15-й круг

Михаэль Шумахер обогнал Ферстаппена.

16-й круг

М. Шумахер, обогнав Култхарда, вышел в лидеры и начал отрываться от преследователей, выигрывая у Дэвида по 5 секунд на круге. Пройдя Ферстаппена и Култхарда, Баррикелло выбрался на вторую позицию.

18-й круг

Хаккинен и Ральф Шумахер заехали в боксы за новыми шинами и опустились на 8-е и 11-е места.

19-й круг

За четыре круга Михаэль оторвался от Култхарда более чем на 20 секунд. Баррикелло почти в 10 секундах за лидером.

20-й круг

Физикелла поменял шины и опустился с 7-го на 14-е место.

21-й круг

Баррикелло заменил шины, опустился со второго места на четвертое. Френтцен также потерял на пит-стопе две позиции: с пятого — на седьмое место. Ральф прошел Бурти и вышел на восьмое место.

22-й круг

Ферстаппен заехал в боксы и вернулся на трассу пятым, пропустив вперед Баррикелло и Трулли.

23-й круг

Трулли поменял шины и опустился с четвертого на восьмое место. Бурти и Алези также побывали в боксах.

24-й круг

После борьбы колесо в колесо на протяжении четырех поворотов Ральф Шумахер обогнал Френтцена и поднялся на шестое место.



25-й круг

Култхард, отставший от Шумахера уже почти на 40 секунд, заехал в боксы для дозаправки и смены резины и вернулся на трассу третьим, в 15 секундах позади Баррикелло. На Minardi Маркеша лопнула задняя левая шина, но Тарсо сумел добраться до боксов.

28-й круг

Ральф Шумахер в борьбе за пятое место прошел Хаккинена.

30-й круг

Михаэль Шумахер наконец остановился в боксах для дозаправки и смены шин и вернулся на трассу лидером, почти в 30 секундах впереди Баррикелло.

31-й круг

Ральф Шумахер обогнал Ферстаппена и поднялся на 4-ю позицию.

32-й круг

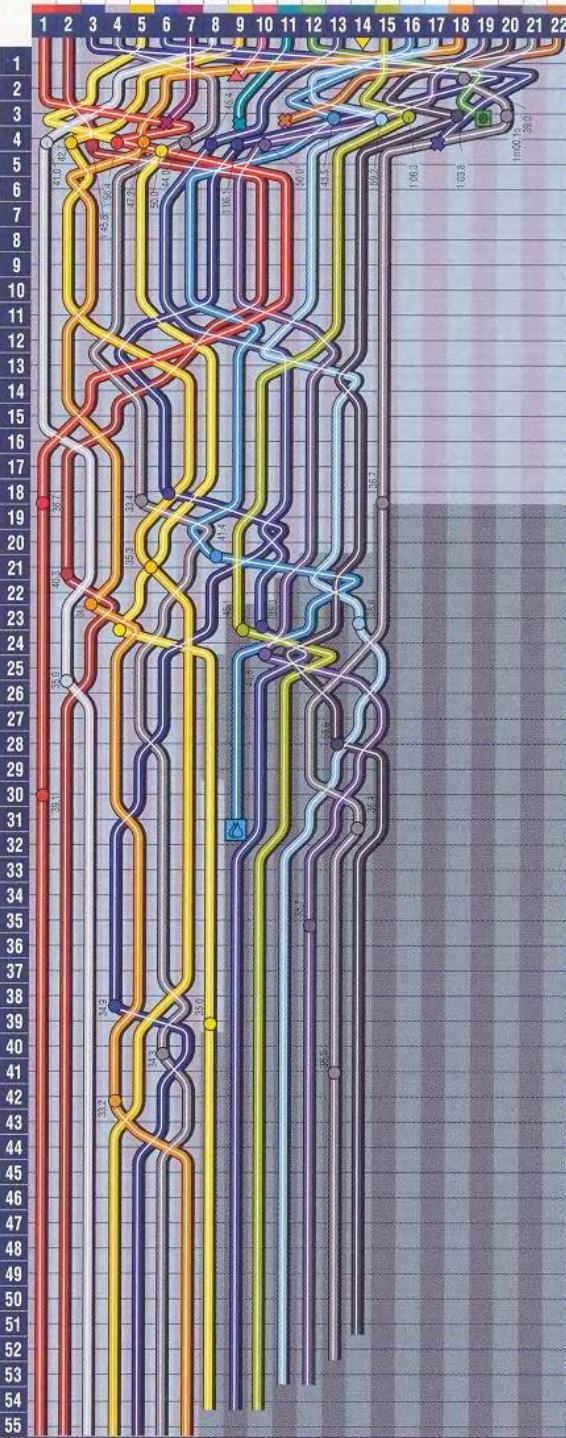
Из-за неполадок в топливной системе из гонки выбыл Физикелла.

38-й круг

В борьбе за пятое место Хаккинен пытался атаковать Ферстаппена, но, наравшись на контратаку, был вынужден уйти с траектории в последнем повороте и пропустил на шестое место Френтцена. Ральф Шумахер заехал на пит-стоп и откатился на седьмую позицию.

Пилот Команда Шасси/Шины

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



● — пит-стоп ■ — штраф ✕ — вылет ▲ — двигатель ⊙ — акселератор ♡ — тормоза ⊕ — коробка передач ▼ — трансмиссия ♣ — гидравлика ♠ — подвеска ⊞ — система охлаждения ☼ — топливная система

39-й круг

Трулли побывал в боксах, но сумел сохранить свое восьмое место.

40-й круг

Хаккинен также заехал на пит-стоп и пропустил на пятое место Ральфа Шумахера.

41-й круг

Баррикелло заехал в боксы и вернулся на трассу вторым, в пяти секундах впереди Култхарда.

43-й круг

Ферстаппен последним из всего пелотона заехал в боксы и вылетел из очковой зоны, опустившись с четвертого места на седьмое.



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	1.3	1.8	1.3	0.9	0.8	0.7
2	1.5	3.3	0.9	1.4	0.6	0.6
3	1.6	1.7	1.0	0.0	1.0	1.3
4	п	п	п	п	п	п
5	9.6	1.1	19.5	2.0	5.8	11.1
6	1.1	0.7	7.2	7.9	6.7	19.6
7	1.2	0.4	2.9	1.2	1.1	0.6
8	0.4	0.4	5.2	1.1	0.7	0.4
9	0.8	0.7	2.3	1.0	0.6	0.7
10	1.1	0.3	0.7	1.2	0.8	0.4
11	2.8	0.4	0.8	2.4	0.6	2.3
12	2.9	2.7	0.7	0.3	2.1	0.6
13	2.1	4.1	0.4	0.8	0.7	1.9
14	1.5	0.4	4.3	2.1	0.4	3.4
15	0.1	1.6	0.9	7.0	1.3	3.2
16	5.4	0.7	1.2	7.9	2.4	3.4
17	6.0	5.1	1.6	8.9	4.0	2.8
18	7.3	9.0	2.5	п	п	17.5
19	9.2	12.2	3.4	18.6	2.4	11.2
20	10.6	15.0	4.6	19.2	2.6	п
21	п	29.4	6.3	п	22.2	18.0
22	31.3	п	19.8	10.8	16.6	9.6
23	34.8	18.5	п	21.9	6.2	9.3
24	38.9	16.7	25.4	2.5	11.9	1.7
25	п	57.8	28.7	0.6	10.2	1.9
26	60.0	15.5	14.5	0.7	7.4	2.8
27	14.4	17.6	14.8	2.1	2.0	2.8
28	17.5	20.0	16.2	0.6	0.9	4.0
29	17.1	22.2	16.2	0.4	1.3	3.1
30	13.1	24.2	15.2	0.9	0.7	1.5
31	29.0	25.6	15.5	0.2	0.3	0.6
32	27.9	25.9	13.4	2.6	0.8	0.9
33	26.9	26.1	11.9	5.1	0.4	0.8
34	25.3	27.2	10.4	6.3	0.6	0.4
35	24.0	27.8	8.1	9.1	0.5	0.3
36	23.8	27.9	5.0	12.8	0.4	0.8
37	24.3	27.5	2.3	15.4	0.6	0.5
38	23.0	29.4	п	18.1	0.2	0.9
39	21.6	30.6	17.7	1.1	0.6	10.4
40	17.8	33.8	16.5	0.5	п	11.5
41	п	49.5	16.9	0.9	10.1	16.2
42	42.7	5.1	17.6	0.7	9.2	14.9
43	41.2	6.2	п	18.5	6.9	13.0
44	40.2	5.8	18.8	7.3	10.5	9.4
45	39.6	4.7	18.7	7.6	8.6	13.3
46	38.2	4.5	19.0	7.8	7.8	14.7
47	36.4	4.5	19.1	7.9	6.4	17.2
48	34.7	5.0	19.3	7.9	4.3	21.5
49	33.1	5.6	19.9	7.7	2.4	23.6
50	31.0	7.0	18.1	8.5	0.5	26.7
51	29.5	8.6	16.1	8.9	0.2	27.5
52	29.3	8.2	16.3	7.8	0.3	27.8
53	28.8	7.5	17.4	6.2	0.5	28.8
54	27.1	7.2	17.5	3.8	0.4	31.5
55	23.6	4.8	17.9	1.6	0.3	32.9



ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



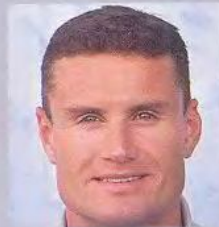
Такую гонку скучной не назовешь. Когда мне так долго пришлось стоять на пит-лейн за машиной Рубенса, я решил, что у нее заглох мотор и что запустить его вновь, видимо, не получается. Мне просто не было видно, что заминка случилась из-за отсутствия переднего правого колеса, и я пытался докричаться: "Парни, не будете ли вы столь любезны, чтобы откатить вашу машину вперед, где все то же самое можно делать с тем же успехом, а мне тем временем могли бы сменить колеса!" Нам просто повезло, что в этот момент на трассе уже была машина безопасности, и мы смогли вернуться, не отстав от остальных на целый круг. В то время как некоторые гонщики выбрали дождевые шины, мы рискнули и предпочли промежуточные. Мы исходили из того, что если дождь продолжится, то несколько кругов нам придется туго, но зато потом мы будем быстрее, так и получилось. Хотя, когда я преследовал Йоса, он был очень быстр и на дождевых шинах. Я не думал, что будет так трудно его обогнать - настолько хорошо он ехал.

Рубенс Баррикелло



За круг до того, как я вылетел, начал моросить дождь. Машина слушалась меня достаточно хорошо, но когда Михаэля понесло по прямой, у меня уже просто не было времени предпринять что-то, ведь я ехал сразу за ним. Если бы и меня тоже занесло, мы бы столкнулись. Но, к счастью, я смог выровнять машину и избежать столкновения. Очень жаль, что я запоздал с пит-стопом: меня занесло еще три или четыре раза. Мы угадали с выбором типа резины, но пит-стоп, к сожалению, получился слишком долгим. Все шло хорошо, пока я не увидел, как механики ставят справа... слик! Ситуация была критической: двигатель был уже на грани перегрева, я видел, что за мной ждет Михаэль, но не знал, что делать. А потом пришлось останавливаться еще раз, потому что во время своего вылета я насобирал много гравия в воздухозаборники. Но должен сказать, что мы имеем фантастически хорошую машину, лучшую из тех, что мне доводилось пилотировать. Я вылетал с трассы три или четыре раза и видел, как от машины отлетают какие-то обломки, но это не помешало мне успешно закончить гонку.

Дэвид Култхард



Думаю, я хорошо поработал, прорываясь вперед с восьмого места на старте, но, конечно, без изрядного везения не обошлось. Вылет обеих Ferrari показал мне и Трулли, который был впереди, что надо быть осторожнее. Мы остались на трассе, она пока была мокрой лишь наполовину, в то время как другая половина оставалась совершенно сухой, но было очевидно, что надо менять резину. В последнем повороте и Ярно, и меня занесло, но я смог поймать машину и заехать на пит-стоп. В тот момент казалось, что нужно ставить дождевые шины, потому что воды будет много, так оно и вышло. Но после всех этих кругов за машиной безопасности, когда гонка началась вновь, воды на трассе стало гораздо меньше. Зная мы это заранее, было бы лучше, конечно, выбрать промежуточные шины. А на дождевых, пока не стало возможным вновь поменять их на слики, пришлось оставаться слишком долго, и в результате я проиграл Ferrari массу времени.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Хайнц-Харальд Френтцен: На прогревочном круге возникли проблемы с электросистемой двигателя. К счастью, старт отложили, и мы успели все восстановить. Машина была заправлена под завязку, поэтому я не смог отыграть много мест на старте. Потом появились проблемы со сцеплением. А затем, когда трасса начала подсыхать, я боролся с Ральфом, Микой и Йосом. Это была одна из самых захватывающих гонок в моей карьере. Я смог обойтись без пит-стопа в конце гонки.



Ральф Шумахер: Конечно же, я расстроен, сегодня у меня была реальная возможность показать очень высокий результат. Действия Баррикелло в первом повороте просто не поддаются объяснению, потому что, как правило, автомобиль, находящийся впереди, имеет преимущество в повороте. Рубенс испортил мне гонку. К тому же где-то на середине дистанции у меня появилась недостаточная поворачиваемость, которая все увеличивалась и увеличивалась.



Мика Хаккинен: Я застрял в первом повороте из-за разворота Ральфа и потерял четыре позиции. Когда пейс-кар покинул трассу, я не смог включиться в борьбу за лидирующие позиции и упустил много времени позади Ферстаппена. Лишь после заключительного пит-стопа я смог атаковать и показал несколько быстрых кругов. К концу гонки я догнал шедшего пятым Ральфа, но обогнать его мне не удалось. Что ж, по крайней мере я набрал мое первое очко в сезоне-2001.



Йос Ферстаппен: После тяжелого начала уик-энда очень здорово, что мы финишировали так высоко. Мы извлекли максимум из машины, а я выложился по полной, особенно на старте. Думаю, это был один из лучших стартов в моей карьере. На сырой трассе машина вела себя хорошо, и я пробился на второе место. Жаль только, что нам так и не удалось набрать очков, но мы очень рады и тому, что во второй раз в этом сезоне финишировали.



Ярно Трулли: Я хорошо стартовал и вышел на третье место. Вскоре начались проблемы с электроникой, но в целом машина вела себя хорошо. На третьем круге обе Ferrari вылетели с трассы, но и я, пролидившись один круг, последовал их примеру. Потом двигатель дал сбой, я потерял контроль, и машину развернуло. Мне удалось запустить мотор и добраться до боксов за дождевыми шинами, но, думаю, я все-таки что-то повредил в машине. Управление ухудшилось, да и двигатель работал уже не так, как раньше.



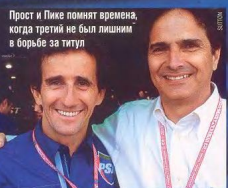
Жан Алези: Когда пошел дождь, я почувствовал, что у меня появился шанс. После того как пейс-кар ушел с трассы, я шел шестым. Но, к сожалению, на дождевых шинах у меня появилась сильная избыточная поворачиваемость, и я потерял несколько мест. Когда трасса подсохла, я снова вышел на хороший темп, но смог лишь сохранить свою позицию и очень разочарован результатом.



Лучано Бурти: Я здорово стартовал, но в первом повороте передо мной развернуло Эдди, поэтому я потерял много позиций. Потом я отыграл несколько мест, но Бернольди вытеснил меня на гравий. Пошел дождь, я свернул в боксы, но там меня не ждали, и мы потеряли кучу времени. На мокрой трассе машина вела себя отвратительно. Когда асфальт подсох, дела пошли лучше, но в целом я, конечно, разочарован гонкой.

ЭПОХА ВОЗРОЖДЕНИЯ

В этом году заморские гастроли "большого цирка" растянулись на целый месяц и включали в себя три выступления на разных материках. Бразильского Гран При, который завершал длинную серию трансконтинентальных гонок, на этот раз ждали с особым нетерпением. Командам хотелось вернуться к нормальному режиму работы. Журналисты, уже порядком обалдевшие от изрядного количества выпитого в самолетах спиртного, удушающей жары и бесконечных побед Шумахера, открыто мечтали о возвращении из жаркой бразильской осени в прохладную европейскую весну. Даже худ более выносливые гонщики несколько подустали от постоянной смены часовых поясов. Словом, возвращения в Европу ждали все, заявляя, что именно там и начнется настоящий чемпионат. А бразильская гонка – это всего лишь последняя сцена затевавшегося пролога, который большинство команд исполнит экспромтом, без особой подготовки. Но именно в Сан-Паулу, во время интереснейшей гонки проявились робкие предвестники перемен, которые, вполне возможно, когда-нибудь назовут эпохой возрождения Ф-1.



Прост и Пике помнят времена, когда третий не был лишним в борьбе за титул

За последние десять лет мы привыкли к безоговорочному преимуществу двух команд. Уже почти забыты те ослепительные моменты чемпионской гонки, когда гонщики трех, а то и четырех "моншонов". Последний раз такое случилось еще в 1986 году, когда за корону сражались четыре гонщика из трех разных команд: Прост на McLaren, Сенна на Lotus, Пике и Манселл на Williams. Потом в "большом цирке" начался год безоговорочного господства то McLaren, то Williams. На какое-то время команду из Уокинга потеснил Benetton. В 1998 году вновь восстал из непамяти McLaren. И ни разу в борьбе за чемпионский титул не могла вмешаться третья команда. Поначалу это раздражало, потом мы смирились. И вдруг Гран При Бразилии вновь пробудил в памяти воспоминания о жарких схватках 80-х. Возрождение Williams покосило в наших сердцах надежду.

Переоценки команды из Гроу не стало абсолютной неожиданностью. Однако столь головокружительного прогресса не ожидали, наверное, даже в самой Williams. По крайней мере, так казалось в пятницу. Хуан-Пабло Монтоя при любой возможности напоминал, что в Интерлагосе он никогда не выступал. Ральф Шумахер признавался, что немного побоялся дождя. Всегда осторожный Франк Уильямс тоже не выходил за рамки здравого оптимизма. А директор Michelin Пьер Дюпакс и вовсе прозрачно намекнул, что командам, использующих его резину, рассчитывать на победы еще рано.

Один лишь Босс BMW Motorsport Герхард Берсер не скрывал своих амбиций: "В отличие от Мельбурна и Сепанга, требовавших значительной привычки к Интерлагосу – первая трасса в календаре нынешнего чемпиона-

То, что мы называем прогрессом, – является лишь заменой одной неприятности на другую...

Герри Эллис

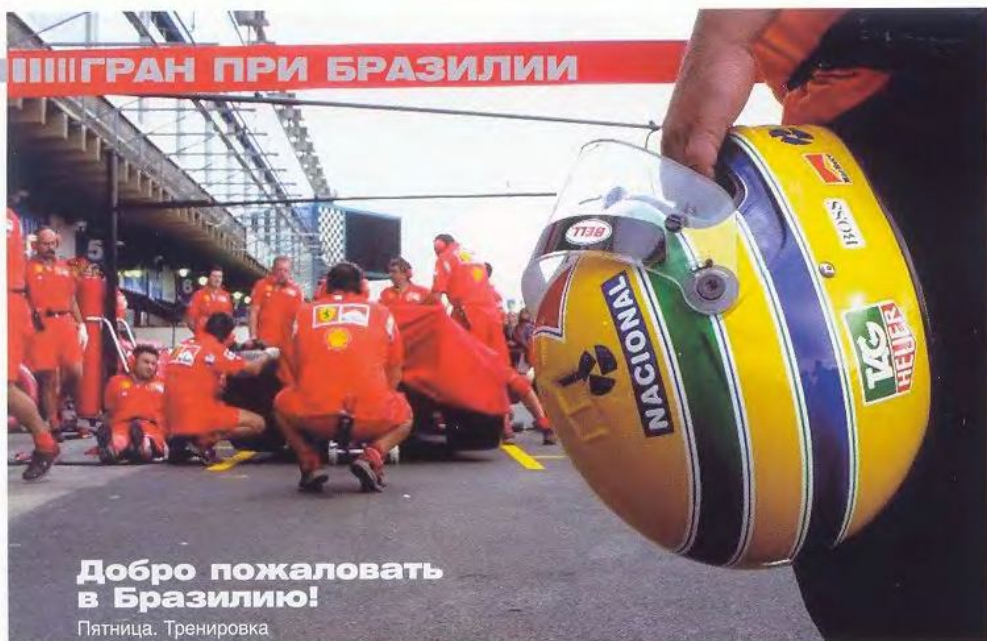


Возможно, эра безраздельного господства Микки и Михаэля подходит к концу

та, где можно развернуть крылья. Мощностю моторов очень важна, поскольку здесь есть две длинные прямые, одна из которых и тому же находится на подъеме. Учитывая все это, думаю, мы сможем набрать в Сан-Паулу довольно много очков".

Герхард ошибся: очков Williams в Бразилии так и не заработал. Но именно эта команда стала чуть ли не "открытием" Гран При. На тренировках BMW вывозил белоснежные автомобили на рекорд максимальной скорости в конце прямых. Новозеландец Монтоя выиграл субботнюю тренировку и до середины дистанции уверенно лидировал в гонке. Ральф Шумахер показал быстрейший круг в гонке и впервые в своей карьере пробился на первый ряд стартового поля. Наконец оба гонщика Williams оказались единственными, кроме Михаэля Шумахера и Микки Хаккинена пилотами, сумевшими преодолеть прошлогодний квалификационный рекорд трассы. Монтоя же и вовсе стал первым в истории Интерлагоса гонщиком, выехавшим из Г14.





Добро пожаловать в Бразилию!

Пятница. Тренировка

Как и почему автодром для Формулы-1 появился посреди этой клоаки бразильских трущоб на окраине Сан-Паулу, не помнят, наверное, уже и сами бразильцы. Мрачные, источающие ужасный зловонный запах свалки, окружающие Интерлагос, столь резко контрастируют со сверкающим порядком пэддока, что только здесь понимаешь, как многого добились в Формуле-1 бразильские гонщики, если гордая "королева автоспорта" и ее, не менее могущественный, чем Ришелье, "кардинал" Берни Экклстоун до сих пор терпят при своем дворе эту нищенку. Каждый год перед стартом очередного Гран При владельцы автодрома пытаются навести глянец на свою трассу, но и это у них получается плохо. Так и в этом году организаторы немного расширили зоны безопасности на прямой Reta Opоста, отловили вокруг автодрома всех бродячих собак (год назад одна из них выбежала на трассу) и, приняв к сведению трагедию Мельбурна, усилили металлические ограждения и даже установили вокруг трассы 21 похожую на клетку решетчатую кабинку для marshals. Наконец, в очередной раз переложили асфальт, но избавиться от злосчастных неровностей, из-за которых в прошлом году Sauber даже пришлось пропустить гонку, так и не смогли.

"Похоже, что с каждым годом покрытие становится все хуже и хуже", — жаловался в пятницу Хаккинен. "Первая пятничная тренировка, когда асфальт еще не прикатан, превращается в настоящую пытку. Машину ужасно трясет. Добро пожаловать в Бразилию!" — вторил партнеру Култхард, которому удалось по-

казать лучшее время. "Мы не утонули и скоро вернемся туда, где вы привыкли нас видеть — на вершину", — обещал Рон Деннис, и в пятницу его пилоты носились по трассе как ошпаренные: Култхард, несмотря на вылет, привез показавшему второе время Трулли более секунды и считал, что тренировка прошла весьма продуктивно. "Отставание от McLaren еще ни о чем не говорит, — успокаивал своих поклонников Михаэль Шумахер. — Я проколол заднее колесо, из-за чего у нас "пропал" целый комплект шин, так что пришлось внести кое-какие изменения в запланированную программу. Но в целом я вполне доволен проделанной работой".

Если в Ferrari "пропал" один комплект колес, то Minardi лишилась сразу четырех. В четверг ночью из охраняемых доблестной бразильской полицией боксов команды исчезли семь колесных дисков, причем все они предназначались для передней оси: видимо, передние диски, которые легче и уже задних, грабителям было проще унести. Но этим дело не ограничилось. "Конечно, у нас есть запасные диски, но это беспредел. Такое могло произойти только в Бразилии", — негодовал тим-менеджер Minardi Тони Лис, на которого в тот же день в центре Сан-Паулу напали трое вооруженных пистолетами грабителей. "Денег я им не отдал, но после долгой борьбы они сорвали с меня часы и солнцезащитные очки и убежали", — возмущался Тони. Впрочем, от воров пострадала не одна Minardi. Уже в среду "гостеприимные" бразильцы украли из боксов Jaguar семь портативных компьютеров, в одном из которых хранились важные данные по двигателю Ford Cosworth, которые команде пришлось затем скачивать по Интернету из Англии. В пятницу в целом неплохое выступление показавших 10-е и 11-е время Ирвайна и Бурти было омрачено неприятным эпизодом на пит-лейн, едва не стоившим жизни Бобби Рейхолу. Всего в нескольких метрах от командного мостика Jaguar на гаражный переулочек рухнула огромная камера. "Момент был не слишком приятный: еще чуть ближе, и она разможила бы мне голову", — улыбался не то собственному спасению, не то успехам Jaguar американец.



В субботу Хуан-Пабло Монтойа первым из всего пелотона обновил рекорд трассы в Сан-Паулу

В обратную сторону

Суббота. Тренировка

В отличие от большинства автодромов чемпионата мира, в Сан-Паулу (как и в Имоле) гонщики движутся по трассе против часовой стрелки. "Здесь много скоростных левых поворотов с большими боковыми ускорениями, и к этому нужно быть готовым", — заметил на пресс-конференции в четверг Михаэль Шумахер. "В физическом отношении Интерлагос — одна из самых тяжелых трасс чемпионата", — согласился с немцем Хаккинен.

То ли дело действительно в огромных левосторонних перегрузках, то ли в Williams, который с пустыми баками наконец избавился от небольшой недостаточной поворачиваемости, мучившей Монтойу в пятницу, но в субботу утром чемпион CART, который "собаку съел" на овалных американских гонках, проводящихся против часовой стрелки, полетел как на крыльях, уже за полчаса до конца сессии обновив рекорд трассы: 1'13.963. И хотя под занавес тренировки Хаккинен тоже смог перекрыть время своей прошлогодней поул-позиции (правда, всего на 0,003 с), он так и остался в полутора десятых от Хуана-Пабло. Впрочем, разместившихся позади Монтой пилотов McLaren резвость колумбийца, подкрепленная четвертым местом Ральфа Шумахера, особенно не волновала. Куда больше Денниса и К° радовало отставание Ferrari: Шумахер лишь пятый, Баррикелло седьмой. В Scuderia берегли резину.

Во втором эшелоне неплохо смотрелись оба Sauber. Столкнувшись с техническими проблемами (на машине Ирвайна пришлось менять коробку), опустились на два места пилоты Jaguar. В Prost никак не удавалось избавиться от избыточной поворачиваемости. В Arrows тоже не могли найти идеальный баланс: утром Ферстаппена мучила недостаточная, а после перерыва — уже избыточная поворачиваемость. Minardi постоянно вылетали с трассы. На BAR Вильнева вышла из строя коробка передач. В общем, проблем хватало, а времени на их решение уже не оставалось.

"Сегодня утром я потерял много времени, поэтому наш выбор резины основывался на той работе, которую проделал Оливье", — жаловался в субботу Вильнев



Работы по обустройству трассы продолжались на Интерлагосе до четверга



О пользе компромиссов

Суббота. Квалификация

Седьмой подряд "поул" Шумахера был вдвойне приятен для команды. В Сан-Паулу итальянская команда № 1 не выигрывала еще ни одной квалификации.

На этот раз мы не увидели калейдоскопа рекордных результатов. Только четверо смогли обновить абсолютный рекорд автодрома. В гонке же прошлогодний результат Шумахера и вовсе устоял. На Интерлагосе с его неровной трассой, длинными прямыми и скоростными поворотами потери от новых правил FIA оказались куда больше, чем в Австралии и Малайзии. Да и настроить машину в Сан-Паулу куда сложнее. На 80% кольцо Интерлагоса состоит из быстрых поворотов и прямых, где не требуется большой прижимной силы, но оставшиеся 20% – три медленных поворота позади боксов – на оборот, требуют огромной прижимной силы. И найти компромисс здесь почти так же сложно, как и в Хоккенхайме. Но Ferrari это, похоже, удалось. Шумахер очень неплохо выглядел на первом и третьем скоростных



секторах, а на втором – более медленном – уверенно отрывался. Williams же, обладая лучшим мотором, сделали ставку на скоростные участки, но заметно уступали в медленных поворотах.

Впрочем, неизвестно, чем бы еще все закончилось, если бы Монтойя, весь уик-энд смотревший гораздо увереннее своего товарища по команде, не разбил Williams уже на первом же быстром круге. "Я переборщил в 11-м повороте и вылетел с трассы", – сокрушался колумбиец. На запасной машине он все же сумел зацепиться за второй ряд стартового поля, пропустив вперед лишь McLaren Хаккинена,



На разминке Панис показал седьмое время, что после провала в квалификации подарило команде некоторую надежду

Утро без проблем

Воскресенье. Разминка

"В благоприятную погоду готовьтесь к отвратительной", – предупреждал еще в XVII веке Томас Фуллер. И хотя в воскресенье утром с затянутого серыми облаками неба на трассу не упало ни капли влаги, наслушавшись бразильских синоптиков, обещавших на гонку 50-процентную вероятность дождя, сразу несколько пилотов во главе с Ральфом Шумахером последовали совету английского литератора и выехали на трассу на промежуточных шинах. Другой возможности испытать перед стартом новый "микст" Michelin капризная бразильская природа им не предоставила.

Впервые за уик-энд гонщики Ferrari выигрывали тренировки: проехав пять кругов на боевой и девять на запасной машине, Михаэль Шумахер оказался единственным, кто с полными баками сумел выехать из 1'16. Баррикелло проиграл ему менее двух десятых, но все же опередил Хаккинена и Ральфа Шумахера. Култхард и Монтойя смотрелись несколько хуже своих партнеров, но они были заняты настройками запасных автомобилей. Единственной технической неполадкой в стане лидеров в утро гонки стал отказ радиосвязи на Williams Ральфа.

Забрезжил лучик надежды для BAR: с полупустыми баками рассчитывавший явно на два пит-стопа – а на мягкой резине ничего другого уже не оставалось – Панис показал седьмое время. Пилоты Arrows, напротив, заправились под завязку: в результате их время оказалось даже хуже, чем у Алонсо. Испанец, несмотря на вылет и сломанное переднее крыло, вытащил свою Minardi на 17-ю строчку протокола. По-прежнему плачевно обстояли дела у опустившегося в глубокий арьергард Benetton.



В Бразилии Эдди Джордан отмечал свой 53-й день рождения, но гонщики смогли порадовать своего шефа лишь в пятницу, когда Ярно сумел показать второе время. В квалификации же Jordan пришлось довольствоваться местами в четвертом ряду

Впервые в истории Формулы-1 родные братья заняли весь первый ряд стартового поля

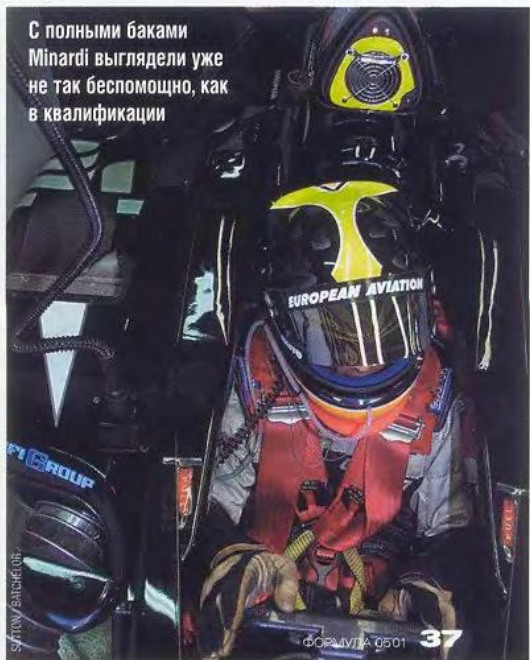


Williams своего партнера по команде и Ferrari Шумахера. Впервые в истории Ф-1 родные братья оккупировали всю первую линию. Так и не сумевшие справиться с недостаточной поворачиваемостью Култхард и Баррикелло разделили третий ряд. Но все пятеро преследователи Михаэля уместились в 0,101 с. Потрясающая плотность!

Четыре же следующих линии старта оказались расписаны строго по командам: Jordan, Sauber, BAR и Jaguar. Все остались более или менее довольны, кроме выбравшей мягкие шины BAR. "Похоже, мы ошиблись. Я разочарован", – качал головой Вильнев.

Еще хуже обстояли дела в Benetton. Обе машины страдали от сильной избыточной поворачиваемости и показали в квалификации лишь 18-е и 20-е время. "Мы перепробовали достаточно настроек, чтобы понять, что в гонке нам мечтать уже не о чем", – заявил Физикелла. Как оказалось, и он ошибся.

С полными баками Minardi выглядели уже не так беспомощно, как в квалификации



ШИШГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

«С тремя нападающими»

Воскресенье, Гонка

«Все шло так хорошо!», — казал головой Хуан-Пабло, мерно вышагивая по подложке. — Я очень оптимист. Этот день мог стать одним из лучших в моей жизни, но все рухнуло в один момент».

Чемпиону CART было от чего расстроиться: ведь сегодня в своем всего лишь третьем Гран При в Ф-1 он уверенно лидировал в гонке, опережая еще недавно казавшихся непобедимыми Ferrari и McLaren. Его

Williams как на крыльях летел к победе, и вдруг в один миг все кончилось. Кончилось тихо и обычно. Он обошел на круг Агоста Йоса Ферстаппена, и на прямой Рета Ороста голландец сам аккуратно поосторожился, чтобы пропустить лидера, а затем на торможении в Subida do Lago неожиданно врезался в Williams' стади.

Яне-анто, что случилось, — стараясь быть подчеркнуто хладнокровным, размышлял колумбийский. — Думаю, Йос просто немного опоздал с торможением, всего на несколько метров, но этого было достаточно. По край-

ней мере я начал тормозить там же, где и обычно. Жаль, машина была великодушна на протяжении всего инцидента. Williams, BMW и Michelin проделали фантастическую работу. Но в другой раз будет лучше».

Заой как черт Патрик Хел — еще бы, впервые с 1997 года у Williams была реальная возможность выиграть гонку — был уже не столь сдержан, как Монтой, и ругал беспечного голландца на чем свет стоит. «Эти парни должны сдаться, но они, похоже, перестали это делать», — негодовал Патрик. — Я думаю, всем известно, что при столкновении



В том месте, где стоял на старте Хаккинен, прямая уходит чуть вверх, поэтому, слишком резко бросив сцепление, финн тут же заглох



После ухода автомобиля безопасности Монтой, слегка задев Ferrari правыми колесами, выдался Шумахеру и обогнал и впервые в жизни вышел в лидеры Гран При



Чтобы убрать со стартовой прямой McLaren Хаккинен, организаторам пришлось выпустить на трассу автомобиль безопасности



Через несколько секунд после рестарта Баррикелло в конце прямой Рета Ороста пошел на таран Уильяма Шумахера и в седьмой раз подряд не сумел закончить свой домашний Гран При



на дороге ответственность лежит на том, кто ехал сзади. Если вы ехали впереди и впереди автомобиль, ты платишь за ущерб. В этом истинного нового, и мне кажется, тут ничего обсуждать». Комиссар гонки с техническим директором Williams согласился и после ответственности за аварию, но и возмещали с несчастного голландца штраф в 15 000 долларов. Ферстаппен извинился перед колумбийцем, но с вердиктом комиссаров не согласился. «Я видел голубой флаг, видел Монтой и ушел влево, чтобы пропустить его. Как только он меня обогнал, я вернулся на траекторию, но он начал тормозить очень рано. Мне жаль, но я уже не мог избежать столкновения», — оправдывался Йос. В принципе, оправдания голландца вполне понятны: кому охота быть козлом отпущения, если бы не одно «но». В трех последних гонках это уже третья похожая авария с участием Williams: в Австралии на машину Ральфа Шумахера налетел Жак Вильнев, в Бразилии жертвами «подлого торможения» предпоследней стали уже оба Williams. Впрочем, с уверенностью можно сказать лишь одно: правды мы никогда не узнаем. Чтобы отыскать виновного, нужно иметь данные телеметрии с обеих автомобилей. Но на их разгадывание команда не пойдет. Тем более что в аварии и Фернандо давно признался, да и столкновение Йоса с Хуаном-Пабло было вовсе не единственным в этой гонке.

Первый неприятный сюрприз ожидал голландца уже на спиртовой прямой: двукратный чемпион мира Хаккинен, видимо, слишком резко бросил рычажок сцепления и как «чайник» заглох у светофора в самый ответственный момент. Финн успел вскинуть вверх руки и 18 стоявших позади пилотов благополучно обогнал его. Но не пять секунд, что Мика просидел в колонне покрывшей десятками тысяч обескураженных «лошадок» стартовой прямой, каждое мгновение ожидавая страшного удара в спину, столь ошеломляющие последствия для финна, что он как ошпаренный выскочил из колонны и, не слушая предупреждений маршалов, бросился к боксам, все еще севшая в руки «болтуна». Это были один из самых ужасных сезонов в моей жизни», — признался Мика, отправивший на 5000 долларов за то, что, повзвизывая, утащил с собой рулевое колесо. Из-за оплошности финна маршалы не смогли быстро убрать McLaren, и на трассу пришлось выпустить ледяной Виротея. Машина безопасности сдерживала кошмаров лишь один круг, зато ее уход ознаменовался целым каскадом событий. И главным из них стала смена лидера: прорвавшийся на старте на второе место Монтой обошел во время рестарта Миккеля Шумахера. Вот где колумбийцу действительно пришлось оплотнеться! CART — Проблема в том, — объяснял на пресс-конференции Миккель, — что на этой трассе от последнего поворота до линии старта

Хуан-Пабло Монтойа сошел с трассы за несколько минут до того как пошел дождь. Но учитывая "сухие" настройки его Williams, на мокрой трассе колумбиец, скорее всего, не сумел бы справиться с McLaren Култхарда



СУПЕР РАЙСОН

танется длинная прямая и нужно еще отпустить вперед автомобиль безопасности, чтобы можно было разогнаться, а делать это можно не раньше последнего поворота. Поэтому парни собрались вплотную за мной, и им было несложно, используя слип-стрим, атаковать в первом повороте. Мне казалось, что я достаточно оторвался, чтобы удержаться впереди, но Монтойа начал тормозить очень поздно и точно. Он выдал меня на выходе из первого поворота, мы слегка задели друг друга, но несильно, для гонок это нормально".

А вот "касание" двух других гонщиков этих команд в следующем повороте нормальным никак не назовешь. И Ральф, и Рубенс, как и Монтойа, стартовали с грязной стороны трассы, но в отличие от колумбийца старт провалили. Однако после ухода пей-кара быстро активизировались. На прямой Reta Opota Ральф дважды пытался атаковать шедшего четвертым Трулли и, сместившись чуть левее обычной траектории, вынужден был начать торможение раньше обычного. Баррикелло же, не разобравшись в ситуации, решил протиснуться с внешней стороны поворота и наскочил на заднее колесо Williams. Для бразильца гонка на этом закончилась, а Ральф, потеряв в боксах пять минут на замену заднего антикрыла, все же вернулся на трассу и даже показал быстрейший круг, но гонку так и не закончил.

Лидеры тем временем начали уходить в отрыв. Бешеный темп Монтойа смогли поддерживать лишь Михаэль Шумахер и Дэвид Култхард. Пара Jordan и стремительно накатывавшие на них BAR безнадёжно отставали. Шумахер более или менее уверенно держался за Монтойей, даже приближался к нему в медленных поворотах,

но на прямых мощный двигатель BMW и меньший угол атаки антикрыльев Williams не оставляли немцу никаких шансов на обгон. Даже с полупустыми баками, а Шумахер в отличие от Монтойи и Култхарда шел не на один, а на два пит-стопа, Ferrari была медленнее. Когда же на 25-м круге Михаэль завернул на первую дозаправку, потяжелевшая F2001 стала проигрывать Williams и McLaren уже по полсекунды на круге. Поэтому даже после схода Монтойи и до-

заправки Култхарда трехкратный чемпион мира так и остался вторым, теперь уже следом за Дэвидом. И тут пошел дождь.

В отличие от Williams, настроившей свои машины под сухую трассу, и в Ferrari, и в McLaren все же подстраховались на случай дождя, но в каждой команде по-своему. Шумахер запланировал на гонку два пит-стопа и угадал: дождь пошел аккурат за несколько минут до его плановой дозаправки. Но еще более выигрышной оказалась стратегия McLaren. "Мы заранее предположили, что погода изменится, поэтому пошли на небольшой компромисс в настройках, чтобы машина нормально работала на мокром асфальте. И это мне очень помогло, когда пошел дождь", — признался Дэвид. Хотя шотландец заехал в боксы за промежуточной резиной на круг позже Шумахера ("Мы не хотели снова попасть вприсак, поэтому решили подождать пит-стопа Михаэля") и пропустил немца вперед, на мокрой трассе McLaren выглядел намного увереннее Ferrari, и уже через несколько кругов, воспользовав-

С началом дождя, в одном и том же месте трассы — при выходе на прямую перед Ferradira — закончили гонку Ральф Шумахер, Ирвайн и Райкконен



СУПЕР РАЙСОН



Ошибка на втором пит-стопе, когда Панису около минуты пришлось ждать, пока команда переобует машину его товарища по команде, стоила BAR первого в ее истории пьедестала

На мокрой трассе Ferrari чувствовала себя не слишком уверенно: автомобиль Михаэля Шумахера дважды разворачивало в поворотах



Несмотря на заминку на пит-стопе, под дождем Хайдфельд оказался намного быстрее Jordan и легко обогнал Трулли



шлись обгоном на крут Minardi Маркеша, Култхард вернул себе лидерство в первом повороте. "Мне пришлось уйти вправо и сбросить газ, а Дэвид воспользовался этим и проскочил слева от Minardi. Но если честно, этот момент уже ничего не решал. На сырой трассе машина работала неважно, Дэвид был явно быстрее и мог обогнать меня где угодно", – разводил руками Шумахер. В отличие от Малайзии, Ferrari на этот раз действительно смотрелась бледно: Михаэль дважды вылетал с трассы, так что еще хорошо, что он вообще сумел сохранить свое второе место, благо шедший третьим Jordan



За пять кругов до финиша Панис во второй раз в этой гонке обогнал Jordan Трулли и вышел на четвертое место

Френтцена остановился за семь кругов до финиша из-за отказа двигателя, Трулли ошибся с выбором резины, а Панис потерял в боксах почти полторы минуты, ожидая, когда команда переобует в дождевые покрышки BAR его товарища по команде, на котором еще в начале гонки начал барахлить дифференциал. В итоге на пьедестал впервые в жизни поднялся Ник Хайндфельд из Sauber, а уже отчаявшийся было заработать очки Физикелла после красивой схватки с Жаном Алези сумел-таки зацепиться за зачетную шестерку.

И все-таки героями Гран При Бразилии стали вовсе не одержавший свою десятую победу Култхард, не Физикелла, радовавшийся так, будто выиграл чемпионат мира, и даже не Хайндфельд, принесший Петеру Зауберу первый с 1998 года и всего лишь пятый в истории швейцарской команды пьедестал. Главным героем этой гонки стала команда Williams. Ни один из ее пилотов так и не добрался до финиша. Но благодаря возрождению команды из Гроу впервые за много лет, выражаясь футбольной терминологией, мы увидели гонку не с двумя, а с тремя нападающими. Не секрет, что такая схема всегда более зрелищна для болельщиков. А если сюда прибавить еще и окрепшую линию полузащиты в лице Jordan, BAR и Sauber, многообещающий потенциал затеявшей очередную революцию Renault и пока еще сидящей на скамейке запасных Toyota, можно надеяться, что в ближайшие годы, а может, даже и месяцы, Формулу-1 ждет великое будущее.

Владимир Маккавеев



ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

30/03-01/04/2001

Сан-Паулу Автодром Интерлагос

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

3



Победитель 2000 г.
Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1:31'35.271
Рекорд круга в квалификации
1:13.780 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2001)
Рекорд круга в гонке
1:14.755 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)

На этом Гран При...

Дэвид Култхард одержал свою десятую победу в Формуле-1 и теперь занимает 21-е место по общему числу побед в гонках чемпионатов мира.



ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00-14.00

Температура воздуха: 25 °C
Температура полотна: 23-25 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Д. Култхард	1:15.220/37	-	206.227
2	Я. Трулли	1:16.224/42	1.004	203.511
3	М. Шумахер	1:16.598/37	1.378	202.517
4	Х.-П. Монтойя	1:16.851/43	1.631	201.850
5	М. Хаккинен	1:16.882/39	1.662	201.769
6	Р. Шумахер	1:16.929/22	1.709	201.646
7	Р. Баррикелло	1:16.994/23	1.774	201.475
8	Х.-Х. Френтцен	1:17.072/36	1.852	201.272
9	Н. Хайдфельд	1:17.102/41	1.882	201.193
10	Э. Ирвайн	1:17.295/35	2.075	200.691
11	Л. Бурти	1:17.430/47	2.210	200.341
12	О. Панис	1:17.432/40	2.212	200.336
13	Ж. Вильнев	1:17.455/40	2.235	200.276
14	Ж. Алези	1:17.518/43	2.298	200.114
15	К. Райкконен	1:17.712/38	2.492	199.614
16	И. Ферстаппен	1:17.792/32	2.572	199.409
17	Дж. Физикелла	1:18.096/33	2.876	198.632
18	Ф. Алонсо	1:18.222/40	3.002	198.312
19	Э. Бернольди	1:18.233/38	3.013	198.285
20	Г. Маццакане	1:18.269/40	3.049	198.193
21	Т. Маркеш	1:19.005/35	3.785	196.347
22	Дж. Баттон	1:19.585/24	4.365	194.916

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00-11.00

Температура воздуха: 23-24 °C
Температура полотна: 20-26 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Х.-П. Монтойя	1:13.963/30	-	209.732
2	М. Хаккинен	1:14.108/29	0.145	209.322
3	Д. Култхард	1:14.182/28	0.219	209.113
4	Р. Шумахер	1:14.282/33	0.319	208.831
5	М. Шумахер	1:14.652/27	0.689	207.796
6	Х.-Х. Френтцен	1:14.837/31	0.874	207.282
7	Р. Баррикелло	1:14.895/27	0.932	207.122
8	К. Райкконен	1:15.031/23	1.068	206.747
9	О. Панис	1:15.039/29	1.076	206.725
10	Н. Хайдфельд	1:15.096/28	1.133	206.568
11	Я. Трулли	1:15.163/31	1.200	206.383
12	Э. Ирвайн	1:15.409/31	1.446	205.710
13	Л. Бурти	1:15.470/33	1.507	205.544
14	Ж. Алези	1:15.735/28	1.772	204.825
15	И. Ферстаппен	1:15.972/36	2.009	204.186
16	Ж. Вильнев	1:16.135/16	2.172	203.749
17	Э. Бернольди	1:16.160/31	2.197	203.682
18	Г. Маццакане	1:16.347/30	2.384	203.183
19	Дж. Баттон	1:16.411/28	2.448	203.013
20	Дж. Физикелла	1:16.439/24	2.476	202.938
21	Ф. Алонсо	1:16.602/32	2.639	202.506
22	Т. Маркеш	1:18.212/16	4.249	198.338

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00-14.00

Температура воздуха: 27-29 °C
Температура полотна: 33-39 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+%	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1:13.780/11	-	-	210.252	13:44.10
2	Р. Шумахер	1:14.090/12	0.310	0.420	209.372	13:45.14
3	М. Хаккинен	1:14.122/10	0.342	0.464	209.282	13:46.23
4	Х.-П. Монтойя	1:14.165/11	0.385	0.522	209.161	13:44.25
5	Д. Култхард	1:14.178/11	0.398	0.539	209.124	13:40.41
6	Р. Баррикелло	1:14.191/11	0.411	0.557	209.087	13:40.53
7	Я. Трулли	1:14.630/11	0.850	1.152	207.857	13:43.40
8	Х.-Х. Френтцен	1:14.633/11	0.853	1.156	207.849	13:48.12
9	Н. Хайдфельд	1:14.810/12	1.030	1.396	207.357	13:57.53
10	К. Райкконен	1:14.924/11	1.144	1.551	207.042	13:54.03
11	О. Панис	1:15.046/11	1.266	1.716	206.705	13:57.42
12	Ж. Вильнев	1:15.182/12	1.402	1.900	206.331	14:00.37
13	Э. Ирвайн	1:15.192/12	1.412	1.914	206.304	13:53.05
14	Л. Бурти	1:15.361/12	1.581	2.156	205.814	13:57.28
15	Ж. Алези	1:15.437/12	1.657	2.246	205.634	13:13.36
16	Э. Бернольди	1:15.657/12	1.877	2.544	205.036	13:51.08
17	И. Ферстаппен	1:15.704/12	1.924	2.608	204.909	13:54.45
18	Дж. Физикелла	1:15.715/12	2.395	3.246	203.642	13:41.27
19	Ф. Алонсо	1:16.184/12	2.404	3.258	203.618	13:54.36
20	Дж. Баттон	1:16.229/12	2.449	3.319	203.497	14:00.42
21	Г. Маццакане	1:16.520/12	2.740	3.714	202.723	13:57.16
22	Т. Маркеш	1:16.784/12	3.004	4.072	202.026	13:51.41
107%		1:18.944	5.164	7.000		

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



РАЗМИНКА

Облачно. Сыро.
9.30-10.00

Температура воздуха: 24 °C
Температура полотна: 22 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1:15.971/14	-	204.188
2	Р. Баррикелло	1:16.145/13	0.174	203.722
3	М. Хаккинен	1:16.308/16	0.337	203.287
4	Р. Шумахер	1:16.375/13	0.404	203.108
5	Я. Трулли	1:16.449/16	0.478	202.912
6	Д. Култхард	1:16.679/15	0.708	202.303
7	О. Панис	1:16.711/14	0.740	202.219
8	Х.-П. Монтойя	1:17.008/16	1.037	201.439
9	Н. Хайдфельд	1:17.135/17	1.164	201.107
10	Х.-Х. Френтцен	1:17.138/15	1.167	201.099
11	К. Райкконен	1:17.213/15	1.242	200.904
12	Ж. Вильнев	1:17.405/19	1.434	200.406
13	Э. Ирвайн	1:17.420/16	1.449	200.367
14	Л. Бурти	1:17.674/13	1.703	199.712
15	Г. Маццакане	1:17.681/14	1.710	199.694
16	Ж. Алези	1:17.728/13	1.757	199.573
17	Ф. Алонсо	1:18.016/11	2.045	198.836
18	И. Ферстаппен	1:18.074/17	2.103	198.688
19	Э. Бернольди	1:18.460/15	2.489	197.711
20	Дж. Физикелла	1:18.773/12	2.802	196.925
21	Т. Маркеш	1:19.126/12	3.155	196.047
22	Дж. Баттон	1:20.008/4	4.037	193.886

ГОНКА

Переменная облачность. Температура воздуха: 29-23 °C
Сухо - Дождь. 14.00 Температура полотна: 36-30 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	Д. Култхард	1:39'00.834	1:16.498/44	185.373
2	М. Шумахер	+16.164	1:16.545/44	184.870
3	Н. Хайдфельд	+1 круг	1:18.064/42	182.442
4	О. Панис	+1 круг	1:16.732/44	181.239
5	Я. Трулли	+1 круг	1:17.632/41	181.158
6	Дж. Физикелла	+1 круг	1:17.830/41	180.780
7	Ж. Вильнев	+1 круг	1:17.106/41	180.629
8	Ж. Алези	+1 круг	1:17.609/43	180.534
9	Т. Маркеш	+3 круга	1:19.734/34	176.243
10	Дж. Баттон	+7 кругов	1:19.846/38	165.419
11	Х.-Х. Френтцен	НФ (63)	1:17.522/41	183.461
12	К. Райкконен	НФ (55)	1:17.816/33	183.281
13	Г. Маццакане	НФ (54)	1:18.176/23	182.416
14	Р. Шумахер	НФ (54)	1:15.692/38	171.057
15	Э. Ирвайн	НФ (52)	1:17.132/43	181.828
16	Х.-П. Монтойя	НФ (38)	1:16.593/31	196.151
17	И. Ферстаппен	НФ (37)	1:18.875/26	191.042
18	Л. Бурти	НФ (30)	1:18.759/29	189.485
19	Ф. Алонсо	НФ (25)	1:19.765/16	183.510
20	Э. Бернольди	НФ (15)	1:19.449/12	182.349
21	Р. Баррикелло	НФ (2)	1:58.705/2	140.536
22	М. Хаккинен	НФ (0)	-	-

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	26
2 Д. Култхард	20
3 Р. Баррикелло	10
4 Н. Хайдфельд	7
5 Х.-Х. Френтцен	5
6 О. Панис	3
7 Р. Шумахер	2
8 Я. Трулли	2
9 Дж. Физикелла	1
10 М. Хаккинен	1
11 К. Райкконен	1
12 Ж. Вильнев	0
13 И. Ферстаппен	0
14 Ж. Алези	0
15 Л. Бурти	0
16 Т. Маркеш	0
17 Дж. Баттон	0
18 Э. Ирвайн	0
19 Ф. Алонсо	0
20 Г. Маццакане	0
21 Э. Бернольди	0
22 Х.-П. Монтойя	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	36
2 West McLaren Mercedes	21
3 Red Bull Sauber Petronas	8
4 Benson & Hedges Jordan Honda	7
5 Lucky Strike Reynard BAR Honda	3
6 BMW Williamsf1 Team	2
7 Mild Seven Benetton Renault Sport	1
8 Orange Arrows Asiatech	0
9 Prost Acer	0
10 Jaguar Racing	0
11 European Minardi F1	0

КРУГ ЗА КРУГОМ

Разогревочный круг

Во время установочного круга отказала Ferrari Баррикелло, бразилец бегом вернулся в боксы и выехал на трассу на запасном автомобиле лишь за 15 секунд до закрытия пит-лейн. Из-за проблем со сцеплением за руль запасной машины пришлось пересесть и Тарсо Маркешу. Механики продолжали работать с автомобилем Ирвайна менее чем за 15 секунд до старта прогревочного круга, за что Эдди в дальнейшем будет наказан 10-секундной штрафной остановкой в боксах.



1-й круг

Михаэль Шумахер выиграл старт. Хаккинен заглух на прямой, Монтойа вышел на второе место, Ральф Шумахер и Баррикелло старт провалили. Чтобы дать возможность убрать с прямой машину Хаккинена, судьи выпустили на трассу автомобиль безопасности. Положение на финише первого круга: М. Шумахер, Монтойа, Култхард, Трулли, Р. Шумахер, Френтцен.



3-й круг

Автомобиль безопасности покинул трассу. Во время рестарта Монтойа опередил в первом повороте М. Шумахера и возглавил гонку. Перед поворотом Subida do Lago Баррикелло врезался сзади в Williams Р. Шумахера и выбыл из гонки. Ральф заехал в боксы для замены заднего антикрыла.



4-й круг

В борьбе за 15-е место Бернольди обошел Баттона.

6-й круг

Шедший 9-м Ирвайн заехал на штрафную остановку в боксы и откатился на 19-е место, в борьбе за 10-е место Панис обошел Алези.

9-й круг

Панис, за круг до этого опередивший Райкконена, обошел и Хайндфельда и вышел на 7-е место.

12-й круг

На BAR Вильнева забарахлил дифференциал, и он заехал в боксы.

15-й круг

Панис обошел Френтцена и поднялся на пятое место. Arrows Бернольди сошел с трассы из-за проблем с гидросистемой. Вильнев в борьбе за 18-е место обошел Ирвайна.

21-й круг

Монтойа лидирует, на секунду опережая Михаэля Шумахера и на 2,5 с — Култхарда. Панис обошел Трулли и поднялся на 4-е место.

25-й круг

Михаэль Шумахер первым из лидеров заехал на пит-стоп и вернулся на трассу пятым, следом за ним в боксы отправились Маццакане и Алонсо, Minardi Фернандо прекратила гонку.

28-й круг

Вышедший было на третье место Панис заехал на дозаправку. Шумахер обошел Трулли и после пит-стопа Паниса вернулся в лидирующую тройку.

29-й круг

Монтойа увеличил свой отрыв от Култхарда до четырех секунд. Бурти обошел Йоса Ферстаппена в борьбе за девятое место, Алези прошел Маццакане в схватке за 15-е.

30-й круг

Лучано Бурти сошел с трассы из-за проблем с гидравликой.

37-й круг

Шедший седьмым Райкконен первым из пилотов, запланировавших одну дозаправку, заехал на пит-стоп и вернулся на трассу восьмым.

38-й круг

Заехал в боксы и Хайндфельд, вернувшийся в гонку на седьмом месте.

39-й круг

На торможении перед Subida do Lago только что пропустивший лидера на круг Йоса Ферстаппена врезался в заднее антикрыло Williams Монтойа, и оба выбыли из гонки. Култхард вышел в лидеры, преследуемый Михаэлем Шумахером, Трулли, Френтценом, Панисом и Физикеллой.

40-й круг

Култхард заехал в боксы на дозаправку, но сохранил лидерство, вернувшись на трассу в нескольких секундах впереди Шумахера.

43-й круг

Френтцен, а кругом позже и Трулли заехали на дозаправку, на третье место вновь вышел Панис. Над автодромом пошел сильный дождь.

46-й круг

Практически все пилоты в течение двух кругов заехали на смену резины. Михаэль Шумахер обул свой автомобиль в резину для слабого дождя на круг раньше Култхарда и, воспользовавшись преимуществом в скорости, возглавил гонку.

48-й круг

Ferrari Шумахера развернуло на выходе на прямую перед Ferradura, но Михаэль смог продолжить гонку.

49-й круг

При обгоне на круг Minardi Маркеша Култхард обошел Михаэля Шумахера, возглавил гонку и начал быстро отрываться от немца. Трулли обошел Хайндфельда и вернул себе четвертое место.

53-й круг

При выходе на прямую перед Ferradura вылетел с трассы и выбыл из гонки Ирвайн. В связке медленных поворотов вылетел на гравий, но сумел вернуться на трассу Михаэль Шумахер.

55-й круг

В борьбе за шестое место Панис обошел Алези.



56-й круг

Из-за отказа трансмиссии сошел с трассы Маццакане. Там же где Ирвайн вылетел с трассы и сошел Райкконен.

59-й круг

Ральфа Шумахера развернуло в четвертом повороте, и он выбыл из гонки.

63-й круг

Jordan Френтцена съехал на обочину из-за отказа двигателя, Ник Хайндфельд вышел на третье место.

64-й круг

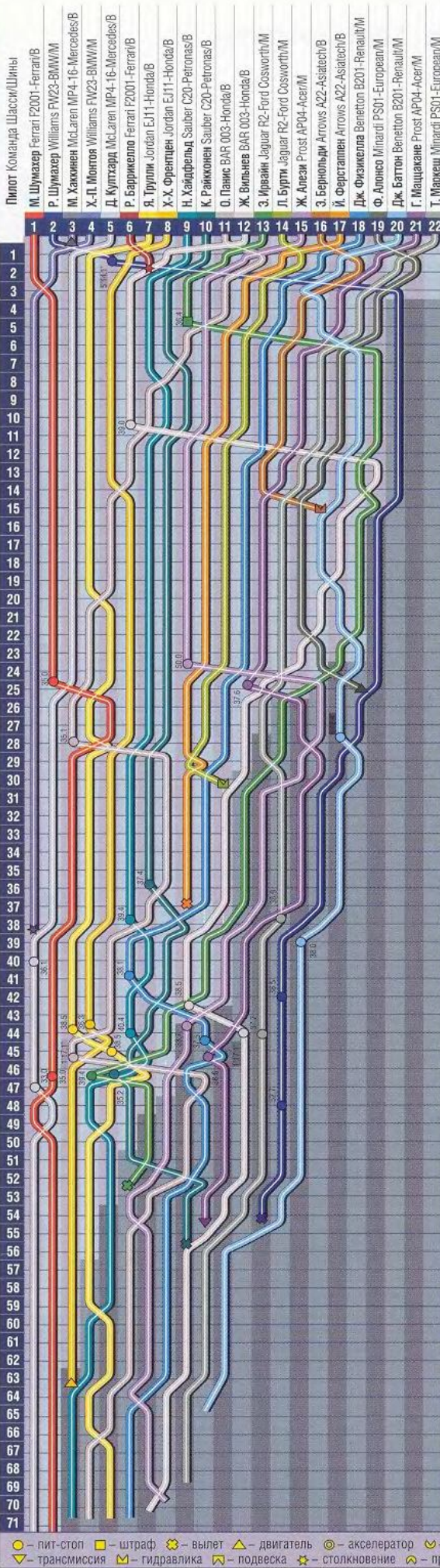
В борьбе за шестое место Физикелла обошел Prost Жана Алези.

66-й круг

Панис опередил в конце стартовой прямой Jordan Трулли и вышел на четвертое место.

71-й круг

Вильнев в борьбе за седьмое место обошел Алези. Култхард выиграл гонку.



Отрыв от преследователя
 п — пит-стоп; к — отставание на круг;
 — автомобиль безопасности

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Дэвид Култхард



Когда ты стартуешь с пятой позиции, то не рассчитываешь победить, поэтому сегодняшняя победа для меня особенная. Мы избрали правильную стратегию и нашли удачные настройки, так как были уверены, что дождь рано или поздно пойдет. Конечно, когда было сухо, машина вела себя не слишком хорошо, но это не доставляло мне больших трудностей. Надо признать, нам повезло, что Монтойя выбыл из борьбы, — он ехал очень быстро, хотя, думаю, он выбрал «сухие» настройки, поэтому не могу сказать, как бы он показал себя в дождь. Я же ехал и молился, чтобы пошел дождь. Но когда он начался, я не сразу отправился в боксы, — мы хотели удостовериться, что погода изменилась окончательно. Конечно, за этот круг Михаэль получил некоторое преимущество, зато мой автомобиль под дождем вел себя просто идеально. Я очень доволен тем, как машина вела себя на мокрой трассе, это доказывает, что из множества возможных решений мы выбрали верное. Хотел бы поблагодарить своих гоночных инженеров и всю команду. Что-то я даже и не помню, когда выигрывал в последний раз... Но впереди еще много работы, и мы надеемся к Сан-Марино сделать автомобили и моторы еще лучше.

Михаэль Шумахер



Маневр Монтойя легко объяснить — он был гораздо быстрее нас на прямых. У него была прекрасная возможность приблизиться ко мне и использовать слип-стрим на длинной прямой между последним и первым поворотами, учитывая, что мне надо было отпустить машину безопасности. Он все сделал правильно, оттянув торможение до последнего, а затем вытеснив меня на внешний радиус, — это совершенно нормальный гоночный маневр. И даже касание не было проблемой. Я посчитал, что смогу вернуть лидерство, но это не удалось. Мы запланировали на гонку два пит-стопа, и я надеялся, что пойдет дождь. Но сегодня машина вела себя совсем не так, как мне нравится, поэтому пару раз меня закрутило. Дэвид обогнал меня, когда мы оказались позади Minardi. Поначалу я двинулся по левой части трека, а потом решил перестроиться вправо, но пилот Minardi в этот момент сделал то же самое, поэтому у меня не осталось выбора — пришлось входить в поворот по внешнему радиусу. Но Дэвид все равно обогнал бы меня, не в этот раз, так кругом позже. Что и говорить, я слегка разочарован результатом, хотя по-прежнему сохраняю лидерство в чемпионате.

Ник Хайдфельд



Не могу поверить, что приехал третьим! Мы решили использовать в гонке полностью «сухие» настройки, хотя знали, что это достаточно рискованно. Но с самого старта все шло замечательно. У меня было несколько захватывающих поединков, в которых пришлось здорово побороться, хотя кое-кому все же удалось обогнать меня. Затем удалось очень вовремя сменить шины, когда начался дождь. Видимо, Трулли, с которым мы боролись во второй части гонки, был на дождевой резине — так легко он обогнал меня, пока трасса была мокрой, но как только асфальт подсох, промежуточные шины позволили мне легко вернуть утраченную позицию. Впервые подняться на пьедестал — это что-то невероятное. Я очень счастлив за команду, ведь нам пришлось здорово поработать, чтобы достичь такого результата.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Оливье Панис: Я очень доволен тем, что финишировал в очках, поскольку сражался до последнего. Мы запланировали на гонку два пит-стопа, и такой план оправдал себя. Мне удалось достаточно быстро обогнать несколько машин. Радио барахлило, поэтому вышла заминка с пит-стопом, но после этого я вновь атаковал из всех сил, чтобы обогнать машины, оказавшиеся впереди, и вернуть утраченные позиции. Окончательный результат весьма обнадеживает — я счастлив за команду и за наших спонсоров.



Ярно Трулли: Я отлично стартовал и вышел на четвертое место. Мы выбрали стратегию с одним пит-стопом, но примерно за 15 кругов до него начались проблемы со сцеплением. Я уже не мог поддерживать первоначальный темп, начали сдавать задние шины. Я заехал на пит-стоп за круг до начала дождя, поэтому пришлось заезжать еще раз. Ближе к концу гонки трасса начала подсыхать, и у машины обнаружилась сильная избыточная поворачиваемость. В таких условиях пришлось изрядно побороться даже за то, чтобы просто финишировать.



Джанкарло Физикелла: Я очень счастлив, так как не ожидал хорошего результата, а уж тем более попадания в очки — это просто невероятно. Я был бы рад, даже финишировав в первой десятке. Замечательный день — все работало как надо, за исключением, пожалуй, пит-стопа, где я немножко замешкался. Даже одно очко — это отличный результат, и я счастлив за себя и за команду.



Жак Вильнев: Команда заработала очки, но вообще-то Оливье должен был финишировать в первой тройке. На самом деле мы оба должны были сегодня набрать очки. Не получилось, и я разочарован, ведь обе машины выглядели очень сильно. В начале гонки у меня возникли проблемы, поэтому-то я и заехал на пит-стоп так рано, а потом закапризничал дифференциал, поэтому гонку я заканчивал на заметно ослабевшей машине.



Жан Алези: Когда в гонке происходит так много аварий, ты ни в чем не можешь быть уверен до самого финиша. К сожалению, даже несмотря на то что под дождем я имел преимущество, машиной становилось все труднее и труднее управлять, и я не смог помешать двум пилотам, обогнавшим меня на последних кругах. Жаль, что мы не воспользовались предоставленной возможностью, но мы продолжаем верить в себя. Мы уже думаем о предстоящей гонке.



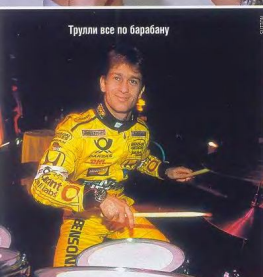
Маркеш: Нашей основной целью было добраться до финиша, а уж попадание в первую десятку — и вовсе замечательный результат для команды. Особенно если учесть, что в течение всего уик-энда, а особенно в субботу утром, мы постоянно сталкивались с различными проблемами. А прямо перед выездом на стартовую решетку на моей боевой машине забарахлило сцепление, и в последнюю минуту пришлось пересечь в запасную. Но в гонке этот автомобиль вел себя весьма неплохо, разве что немножко проигрывал боевому в скорости на прямых.



Баттон: Сегодня я, наверное, был самым медленным на трассе, а гонка под дождем стала просто каким-то ужасом. Могу лишь сказать, что счастлив финишировать, и уверен, что к следующему Гран При нам удастся добиться улучшений.



Кими изучает аэродинамику



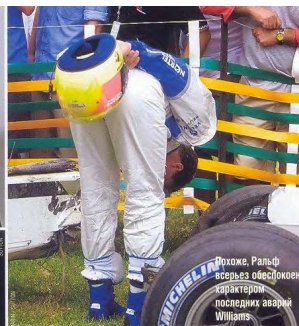
Трубили все по барабану



Жуткой болельщице Jordan



Вы еще не видели заднего антикрыла



Похоже, Ральф всерьез обеспокоен характером последних аварий Winstanley



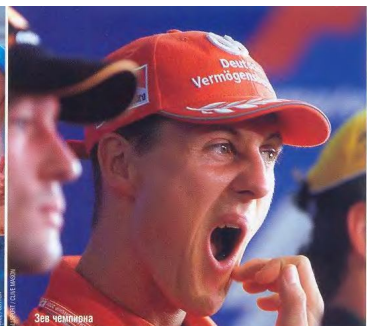
Я говорил, что лучшего способа соскочить из табуна не придумаешь



Мы тоже любим красную



Здесь был Мика



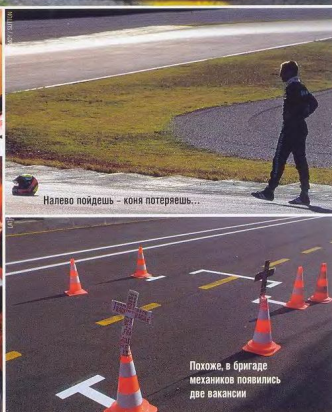
Зав чемпион



Подушка безопасности для выплетающих в траву



Форс!!!



Налево пойдешь - коня потеряешь...

Похоже, в бригаде механиков появились две ваканки



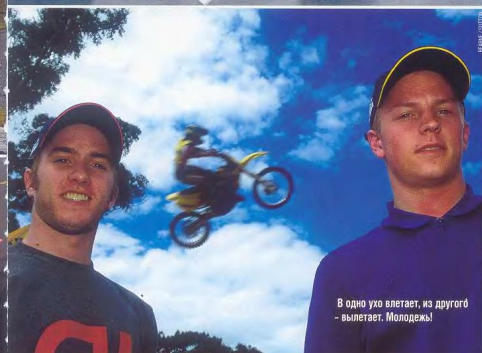
Разогревочный круг для дебютантов



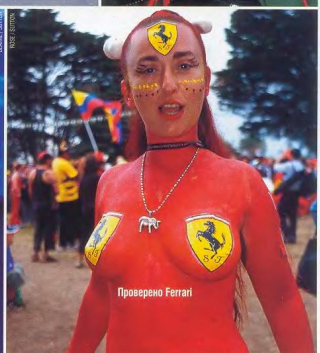
С рыжей "кошки" хоть шерсти клок



Хищница



В одно оно влетает, из другого - вылетает. Молодежь!



Проверено Ferrari



Я не знаю, остались ли в современной Японии самураи, но если остались, то именно они руководят компанией Toyota. В отличие от европейцев, они не прячут свою железную деловую хватку за оборонительными улыбками. Не скрывают жесткую корпоративную дисциплину и субординацию за показным демократизмом. И когда шеф в своей краткой речи на презентации произносит название компании — с легким нажимом, почти выкрикивая его, как «банзай», — каменные лица его подчиненных на мгновение становились еще более непроницаемыми. Но не это главное. Подход Toyota к делу иначе как самурайским не назовешь: во всем идти до конца и не отступать от раз и навсегда выбранного пути ни на йоту!

Ferrari и McLaren, Williams и Jordan, Mercedes-Benz и BMW — доминирование европейских «топонимов» на карте чемпионата мира выглядит подавляющим. Но нашлись люди, которые решили напомнить миру, где на самом деле восходит солнце.

НИ НА ЙОТУ!

Toyota — это Toyota!

Вместе эти двое представляют собой странное зрелище. Один — высокий, несколько нескладный, не знающий, куда девать свои длинные, торчащие из рукавов дорогого костюма руки. Второй — маленький, шагающий подчеркнуто твердо, взирающий по сторонам проулыбленно решительно. Они могли бы показаться первой клоунадой на теннис, если не знать, что прибыли они сюда на собственном самолете и что одно из присутствия придавало мероприятию совершенно особый статус. Трудно упомянуть, когда еще президент FIA Макс Мосли и хозяин Ф-1 Берни Экклстоун удостоивали своим присутствием представление нового автомобиля команды. Ни в гости к Рону Деннису, ни на презентацию одержавшей «победу века» Ferrari, ни даже на «историческое» рождение «самого британского» автомобиля Ф-1, Jaguar, в 2000 году они не явились. А ведь на этот раз речь шла всего лишь о тестовой машине. И хотя визит их был краток — расходящаяся после пресс-конференции публика, шурша на солнце, наблюдала, как сияющий Leasing разворачивается в безоблачном небе Франции — сигнал был ясен всем. В Формуле-1 начинается новая эра.



Очень удобно, когда автодром имеет собственную взлетную полосу. «Поль Рикар» — вообще замечательная трасса, расположенная в очень живописной местности. Старые, подчас причудливо выветрившиеся горы, поросшие соснами или древним лиственным лесом. Что-то вроде нашего Крыма, только на юге Франции. Думается, Toyota не прогадала, выбрав именно эту трассу в качестве «домашнего» автодрома для своей тестовой команды Ф-1. Именно здесь в огромном, размером с футбольное поле, шатре новый автомобиль и явился миру.

Трижды за последние десять лет крупнейшая японская компания вплотную подошла к решению принять участие в Ф-1. И трижды откладывала это решение, прежде чем летом 1998 года долгожданное событие не было подтверждено на самом высоком корпоративном уровне. Сам по себе этот шаг никаких сомнений не вызывает. Лучшей рекламой для автопроизводителя, чем Формула-1, просто нет. Сомнительным кажется намерение собственными силами строить и двигатели, и шасси. Решение выступать в Ф-1 продиктовано исключительно намерением омолодить состав покупателей Toyota, утверждает пресс-служба команды. И все же понятно, что только таким образом, выиграв чемпионат своей командой, на своем автомобиле, можно перебить прошлые и вполне вероятно, надолго будущие успехи суперконкурентов из Honda. Эффект от возможного триумфа Toyota, разумеется, будет колоссальный. Однако и риск представляется чрезвычайным.

Даже если бы Toyota решила ограничить роль поставщика двигателей, то и тогда ей пришлось бы нагнать. Ведь и двигатель японцы решили строить сами, отказавшись от проторенной дорожки к успеху, по которой



пошла компания Mercedes-Benz, чьи моторы Ф-1 на самом деле создаст небольшая специализированная британская фирма Innot. По тому же пути пошли и в Ford, сотрудничающая с Cosworth, BMW и Honda строит агрегаты сами, но у них за плечами многолетний и очень успешный опыт работы в автогонках Гран При. А Honda, кроме того, опирается на разработки Mugen, в активе которой уже есть две победы в рамках современного технического регламента. Сумеет ли Toyota противостоять сопернику, впервые сунувшемуся в пекло Ф-1 36 лет назад? Ведь, возможно, именно этот опыт заставил Honda в последний момент отказаться от плана самим строить и двигатель, и шасси.

А ведь не только само шасси, но даже и базу для его создания суперяпонцы решили также создавать с нуля. В отличие от Renault, купившей готовую инфраструктуру Benetton, или BAR, сотрудничающей с Reynard, много лет строившей гоночные машины для самых разных чемпионатов. Только одна команда за всю современную историю Ф-1 выиграла чемпионат со своим шасси и двигателем. Это Ferrari. Все остальные попытки закончились неудачей. Но Ferrari – это Ferrari и тут становится, в общем-то, ясно, чего добиваются японцы на самом деле.

Представители этой компании не слишком лукавят, когда говорят, что решение выступить в Ф-1 заводской командой не имеет ничего общего с желанием переиграть Honda. И даже выигрывать чемпионат мира со всеми вытекающими отсюда рекламными целями. Автомобили Toyota и без того продаются очень успешно во всем мире, и такой сверхкроссбрендный и фидерный проект вряд ли много даст в этом отношении. Просто победа эту компанию не устроит. Японцы

стремятся к тому, чтобы красно-белые автомобили заняли в создании людей место, сравнимое с тем, что сейчас занимают альянсы итальянские "оскуны". Они хотят, чтобы и о них говорили: Toyota – это Toyota!

"Toyota – это Toyota, – соглашается Джон Барнард, имеющий опыт сотрудничества с японской компанией в 1992 году. – Они всегда идут своим путем. Насколько этот путь правилен, мы узнаем, только когда их автомобиль выйдет на трассу. Но будучи уверенными, что за ценой они не постоют".

Чисто европейская затея

Уве Андерссон выглядит как человек, вполне достойный своим японским партнерам. Также не склонный раздвигать плечи и наглое лучезарные улыбки, этот огромный викинг даже в спокойном состоянии производит внушительное впечатление. Можно себе представить, что бывает, когда он приходит в ярость.

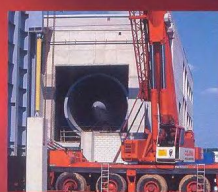
Они сработались. Это сотрудничество началось почти 30 лет назад. Андерссон начал выступать за раллийную команду Toyota в 1972 году. Причем его штурманом тогда был не кто иной, как... Жан Тодт, нынешний спортивный директор Ferrari. Теперь они встретятся вновь. И похоже, что у мастера тонких политических ходов и скандальных демаршей появился достойный соперник. Достаточно вспомнить историю с немик не совсем законным устройством в двигателе раллийной Toyota Corolla. Устройство, которого не мог обнаружить никакой технический контроль и которое всплыло наружу только случайно. История темная. Впрочем, как показывает опыт Ferrari, небольшой примкус сенсационности поведет команду, которая намерена стать чем-то совершенно особенным.

"Мне нравятся мои японские боссы, – утверждает Уве. – Мы общаемся перед ними в том, что касается финансов, поскольку речь идет об очень больших суммах, но во всем остальном нам предоставлена полная свобода действий. Они никогда не пытаются указывать мне, что я должен сделать".

Да, швед имеет все основания быть довольным своими хозяевами, которые оплачивают счета, не задавая вопросов. При этом суммы вполне соответствуют грандиозности замысла.

Кадры со стройплощадок, где возводятся новые сооружения в рамках программы Ф-1, непонятно почему уже отчетливы с самых грандиозных строков советских литлитеток. Почти 130 млн долларов вложила компания в расширение своей европейской автоспортивной базы под Кельном. Общая площадь помещений так называемой "Аллеи Toyota", своего рода собственной улицы или, скорее, городка японской компании под Кельном, к июню 2001 года возрастет с 18 000, на которых раньше размещались раллийная команда Toyota и команда для участия в "Je-Mane", до

Швед Уве Андерссон чувствует себя хозяином в европейском доме японской компании



На протяжении всего времени строительства место возведения аэродинамической трубы было строго охраняемой зоной, закрытой для доступа посторонних лиц

совершилось еще 300-350 из них работают над шасси и 134 – над двигателями. Причем прибыли в Германию они из 24 разных стран, и японское "кончива" звучит здесь ничуть не чаще, чем "хэлло", "бонжур", "тутенга" или "бонджорно".

Так что назвать этот проект чисто японским никак нельзя. Скорее, это европейская затея. И все же строить базу Ф-1 не в английском Оксфордшире, где уже создана инфраструктура самого высокого мирового уровня, где существует множество небольших специализированных фирм, готовых решить любые проблемы – от гави до электроники, где сосредоточено большинство опытных специалистов, а в Германии – это решение полностью в духе Toyota. Во всем идти своим путем!

"Ф-1 – международный спорт, – соглашается Андерссон, – Множество иностранцев живут в Англии, и в этом смысле Германия – далеко не самое плохое место. Так что проблем с привлечением специалистов у меня не было. Кроме того, в сохранил весь прежний штат. Хороший механик – всегда хороший механик, работает ли он над раллийным автомобилем или над "формулой". Нужно просто показать ему, как это делается".

Удалось ли Уве набрать людей, способных показать это в достаточном количестве? Пожее, а в ближайшие годы это будет вопрос вопросов для Toyota. Впрочем, уже сейчас в команде есть человек, чей опыт в гонках Гран При не вызывает никаких сомнений.

Слалом опыта и опыта

Мика Сало предпочел провести год вне гонок, чтобы под занавес своей долгой карьеры получить автомобиль, который, быть может, позволит ему одержать хотя бы одну победу в Ф-1. Приобретение для команды очень удачное. Что касается напарника финна – Аллана Мак-Ниса – то первоначально на него смотрели как на "сезонного батара" для обкатки "мудла", на котором будут испытываться узлы и агрегаты будущего автомо-

биля. Однако подобный статус вряд ли собою адекватно бы шотландца на "самостоятельный труд", и Уве Андерссон мудро заявил, что видит Аллана в качестве гонщика команды в 2002 году. Оговорившись, правда, "если не случится чего-либо действительно оверного".

Опроче, назвать 32-летнего дебютанта Ф-1 опытным яком не повернется. За плечами шотландца огромное число стартов в кольцевых автогонках разного уровня. Более того, Аллан вполне мог бы в настоящее время оказаться самым опытным пилотом Гран При и опережать по числу стартов в Ф-1 даже Жака Аллена. В 1988 году шотландец был партнером Хаккинена в серии Opel Lotus. И уже в начале 1989 года мог стартовать в Гран При. Но вместо этого застрял в тест-пилотах McLaren в тот период, когда Айртон Сenna был на пике своей славы.

Мало кто сомневается, хотя и не все говорит об этом вслух, что первый год, или даже несколько лет, будут для команды очень сложными. И опытный Сало и не менее опытный и не вызывающий большого ажиотажа своим явлением в Ф-1 Мак-Нис как нельзя лучше подходят как для борьбы с ожидаемыми неудачами, так и для того, чтобы не упустить ранний успех, если он вдруг придет.

Планы на самое ближайшее время скромны. "Тонкая чекочная книжка сама по себе не выигрывает гонки. Добиться успеха в Ф-1



37 000 квадратных метров. А собственная аэродинамическая труба, с возможностью продувки моделей в масштабе 1:2, уже введена в строй. Это впечатляющее сооружение площадью 4000 кв. Скорость потока – до 70 м/с. Кроме того, на базе работают всевозможные стенды для испытаний двигателей. Готов цех по производству изделий из композиционных материалов. Данные на станки лазерной раскройки передаются прямо с компьютеров конструкторского бюро. Особое внимание уделялось планировке рабочих мест конструкторов находится в непосредственной близости от производственных цехов и специалисты всегда могут взглянуть на строящийся автомобиль.

"За последние два года загруженность некоторых отделов увеличилась на 400%", – утверждает Малькольм Бут, начальник отдела закупок и контроля качества. К 200 специалистам, уже работавшим здесь ранее, при-

Аэродинамическая модель для продувки



КОМАНДА
Toyota

ТОУОТА

чрезвычайно трудно. Я полагаю, у нас уйдет года три на то, чтобы стать более или менее конкурентоспособными, — утверждает Андерссон, — а думать, вернее, мечтать о титуле, мы будем лет через пять».

В имитации финишного стурта, который после показательной борьбы в «Эксел» демонстрировали Toyota F1, раллийная Toyota Corolla, чемпион мира по ралли и Toyota GT-One, которой только прокол шины помешал одержать победу в «24 часах Ле-Мана», победителем неизменно выходил автомобиль Гран При. Но судя по колоссальной пробуксовке, которую демонстрировал Мика Сало, выходы на последнего поворота, инженерам команды в этом году будет над чем поработать.

Автомобиль будущего

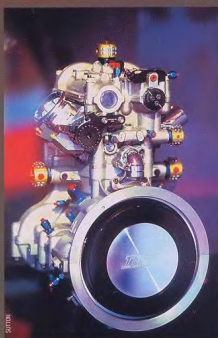
Красно-белая «формула» стала наследницей раллийной Corolla и «лемановского» спортпрототипа не только в смысле командных цветов и спортивной славы. Вось 2000 год GT-One служил «матрицей», на котором Мак Нисш обкатывал отдельные узлы и агрегаты будущей «формулы»: гидравлику, электронику, тормоза, шины. Кроме того, постоянные испытания на различных автодромах позволили собрать и поддержать в рабочем состоянии тестовую команду.

Работы над шасси начались в середине 1999 года под руководством Жан-Клода Мартенса. А готов первый автомобиль был за несколько дней до официальной презентации и проехал всего несколько километров, просто для того, чтобы наскреститься перед гостями. Так что о характеристиках автомобиля сказать что-то определенное никто не мог, даже если бы и захотел.

Внешне обращало на себя внимание лишь аэродинамическое «ребро жесткости» в боковых воздухозаборах, направляющее поток на радиаторы маслосистемы и системы охлаждения двигателя. До того как под Кальнем была введена в строй собственная аэродинамическая труба, продувки моделей проводились на заводе Lola в Англии. Несмотря на то что Toyota в 2001 году будет только тестироваться, автомобиль соответствует новым требованиям по прочности и успешно прошел положенные краш-тесты на базе в Кельне.

Кстати, командные шасси новой «команды» даже на лицензированных регламентах бортов автомобиля вызвали совершенно однозначные ассоциации — Coca-Cola, имя в мировом спорте не менее громкое, чем Marlboro, и вполне достойное «культовой» команды, которой намерена стать Toyota. Учитывая давние слухи о намерении Coca-Cola появиться в Ф-1, этот союз выглядит более чем возможным. «Мы ведем с ними переговоры, — подтвердил глава рекламной службы Питер Болл, — но я ничего не могу вам сказать о ходе этих переговоров».

Работа над «сердцем» для новой машины началась с исследований одноцилиндрового агрегата. «Нам нужно было определить диаметр и ход поршня, размеры клапанов, форму камеры сгорания, — рассказывает Норберт Крейер, начальник отдела двигателестро-



Экспериментальный
одноцилиндровый агрегат

ния. — С одноцилиндровым агрегатом сделать это можно быстрее, да и дешевле».

Первоначально планировалось остановиться на 12 цилиндрах (Toyota — это Toyota!). И лишь выделение с 1999 года пункта технического регламента, сдвигающего 10-цилиндровую схему обязательной в Ф-1, помещало этим планам. Более того, это решение FIA заставило японцев отложить свое появление в Ф-1 на год, что вызвало довольно напряженный обмен мнений между Toyota и FIA, требовавшей за «опоздание» выплаты штрафа в размере 12 млн долларов. Однако ныне все эти неприятности позади, и в сентябре 2000 года первый Toyota V10 ожил.

«В настоящий момент мы собрали и испытали два десятка агрегатов, — рассказывает Лука Марморини, глава проектного отдела. — На стенде наш двигатель уже способен преодолеть всю гоночную дистанцию».

ФОРМУЛА 1800

«Мы получили от FIA разрешение тестироваться когда и где пожелаем и намерены побывать на всех европейских трассах, кроме Монако, а также в Бразилии, Сенегале и на Сузуке», — объявил управляющий директор команды Энрике Паскуали, не уточнив, правда, намерена ли Toyota тестировать свой автомобиль в одно время с другими командами. Программа, как видим, довольно насыщенная. Причем роли распределены так, что Мак Нисш будет помогать собирать сведения о трассах, а опытный Сало, который и без того знает все эти автодромы, сконцентрируется на работе над машиной на «Поль Рикаре».

Цели тестовой программы также последовательны и вполне разумны. «Для начала я хочу, чтобы наш автомобиль просто оказался способен одолеть 300 километров гоночной дистанции», — говорит технический директор команды Андре де Кортатце. — Затем наша

цель — уложиться в 107%, чтобы иметь возможность выйти на старт Гран При».

Наша главная задача на первый период — завоевать уважение как партнеров, так и соперников», — излагает свою точку зрения Андерссон.

Как видим, о победах речи пока нет. Путь к ним будет легким. И последовавшая всего через три дня после презентации авария (автомобиль, которым управлял Мика Сало, ударился об отбойники после того, как в конце 2-километровой прямой «Мистраль» заблокировала коробку передач) только подтвердил это. Кстати, коробка передала на новом автомобиле — с углеродистым корпусом. Многие и гораздо более опытные команды, как, например, Ferrari, отступились от этого решения, так и не сумев добиться должной надежности. Но Toyota — это Toyota! Компания, которая во всем верна своему принципу. Идти до конца и не отступать! Ни на йоту!

Леонид Ситник

Редакция благодарит Московское представительство Toyota Motor Corporation за содействие в подготовке этого материала



Toyota

Компания основана в 1936 году Киихиро Тойодой. Третья по числу выпускаемых автомобилей в мире (после General Motors и Ford). 58% покупаемых в Японии автомобилей производится на предприятиях именно этого автогиганта. В 1999 году выпустила стомиллионный автомобиль. В 2000 году с конвейеров 53 заводов в 26 странах мира сошли 5,9 млн автомобилей.

26 лет успешных выступлений в ралли и кольцевых гонках спортивных автомобилей. Участвует во многих гоночных сериях и чемпионатах. Четырехлетние усилия по изготовлению двигателей для команд серии CART в 2000 году принесли плоды: три победы в гонках. Интересно, что первую победу для Toyota добыл здесь Хуан-Пабло Монтоя. Но наибольшую славу компании принесло выступление Toyota Team Europe, команды европейского автоспортивного отделения компании Toyota Motorsport GmbH (TMG) с базой в Кельне. На счету ТТЕ четыре выигранных чемпионата мира по ралли в личном зачете и три – в командном.

В 1997 году Toyota начала двухлетнюю программу покорения "24 часов Ле-Мана", полностью доверив ее TMG. И в 1999 году Toyota GT-One, после победы в квалификации и быстрейшего времени в гонке занял второе место из-за злополучного прокола колеса. Тем не менее Toyota посчитала программу выполненной, одновременно объявив об уходе из чемпионата мира по ралли. Отныне все силы TMG были сосредоточены на Ф-1.

Шасси	Toyota F1
Длина	4,620 мм
База	3,120 мм
Колея спереди/сзади	1,450/1,390 мм
Двигатель	Toyota V10
Развал цилиндров	90°
Рабочий объем	2,998 см³
Коробка передач	6-ступенчатая, с углеродным корпусом
Сцепление	трехдисковое фирмы Sachs

Подвеска	независимая, торсионная, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами, амортизаторы FFT
Тормоза	Alcon
Тормозные диски	Carbon Industrie
Колесные диски	BBS
Шины	Michelin
Электроника	Magneti Marelli
Топливо	Exxon Mobil



Руководящий и технический состав команды:



Президент

Уве Андерссон

Являлся одним из ведущих гонщиков-раллистов в 60–70-е годы. Выигрывал самые престижные соревнования, такие как "Ралли Сафари" и "Ралли Монте-Карло". Под его руководством Toyota Team Europe стала доминирующей силой в чемпионате мира по ралли 90-х годов.

Председатель совета директоров

Цутому Томита

Инициатор программы Ф-1 Toyota. Начал свою карьеру в 1969 г. в качестве инженера-двигателя. С 1996 г. – член совета директоров компании. Не пропускает ни одной трансляции Гран При.



Управляющий директор

Ричард Креган

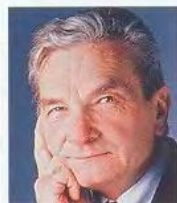
Осуществляет текущее руководство. Начал работать в 1984 году в раллийной команде механиком. Вместе с Андерссоном создавал техническую базу в Кельне.



Технический директор

Андре де Кортанце

Специалист в области аэродинамики. Причастен к победам Peugeot в Ле-Мане в 1992 и 1993 гг. Отвечал за аналогичный проект в Toyota в 1998–1999 гг. Имеет опыт работы в Sauber и Ligier.



Главный моторист

Норберт Крейер

Работал в отделах двигателестроения Zakspeed, VW, Ford. Участвовал в разработке моторов для раллийной команды Toyota, а также для Toyota GT-One.



Штаб-квартира
"Аллея Toyota",
Кельн, Германия



Почтовый адрес:

Toyota Motorsport GmbH
Toyota Allee 7, D-50858 Koln (Marsdorf), Germany
Тел.: +49 2234 1823 444
Факс: +49 2234 1823 37
www.toyota-fl.com



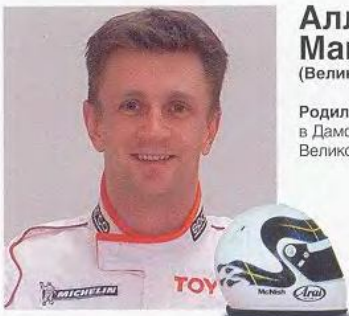
Мика Сало
(Финляндия)

Родился: 30.10.66
в Хельсинки, Финляндия

Рост: 175 см
Вес: 69 кг
Место жительства: Лондон, Англия
Семейное положение: женат, жена Норико
Первый старт: 1972 г. – картинг

Карьера:
1972–1986 гг. картинг: пятикратный чемпион Финляндии
1987 г. второе место в чемпионатах Финляндии и Скандинавии в Ф-Ford
1988 г. чемпион Финляндии, Скандинавии и Европы в Ф-Ford-1600: выиграл все 14 гонок, 10 ПП, БК на всех трассах
1989 г. британская Ф-3: пять пятых и одно шестое место в гонках
1990 г. второе место в британской Ф-3, шесть побед
1991 г. японская Ф-3000: одно шестое место
1992 г. японская Ф-3000: одно четвертое и одно пятое место
1993 г. японская Ф-3000: одно третье и одно шестое место
1994 г. японская Ф-3000: одно третье, дебют в Ф-1
1994–2000 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1: Гран При Японии '94
Выступал за команды: Lotus 1994 г., Tyrrell 1995–1997 гг., Arrows 1998 г., BAR 1999 г., Ferrari 1999 г., Sauber 2000 г.

Гонка в Ф-1: 93
Победы: —
ПП: —
БК: —
Очки: 31
Лучший результат в ЧМ: 10-е место (10 очков) в 1999 г.
www.mikasalo.net



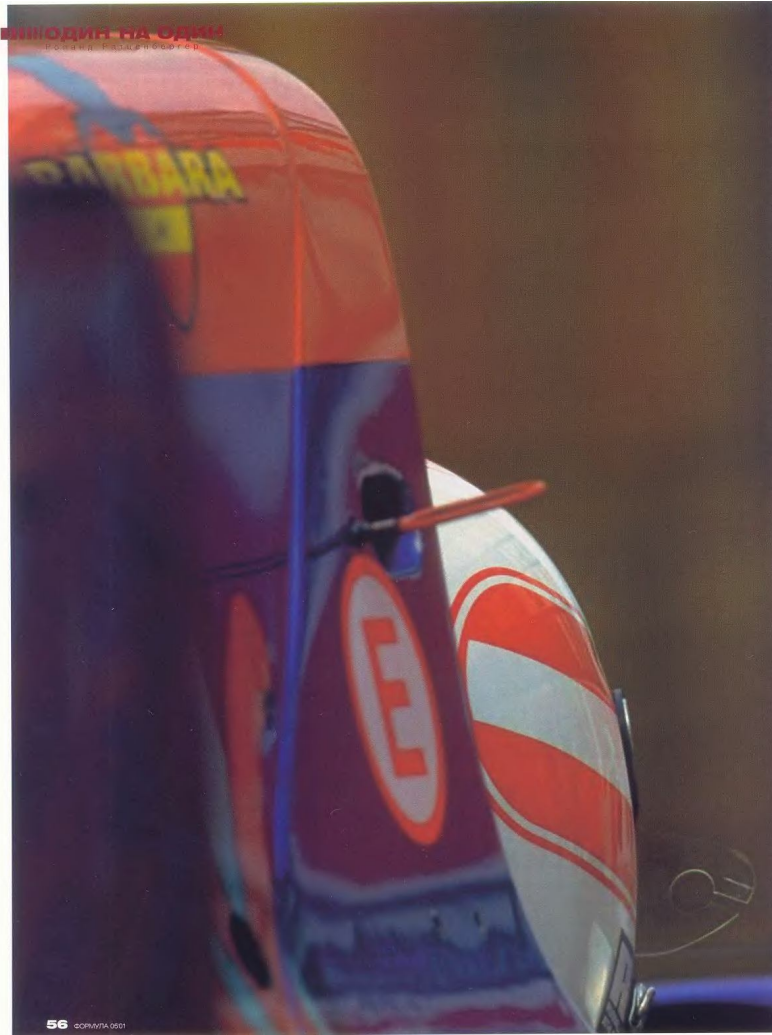
Аллан Мак-Ниш
(Великобритания)

Родился: 29.12.69
в Дамфрисе, Шотландия
Великобритания

Рост: Дамфрис, Шотландия и
Вес: Варфилд, Англия
Место жительства:
Семейное положение: холост
Первый старт: 1981 г. – картинг

Карьера:
1981–1986 г. картинг: 3-кратный чемпион Великобритании, 6-кратный чемпион Шотландии, третье место в чемпионате мира по картингу
1987 г. второе место в британской Ф-Ford
1988 г. чемпион Формулы-Vauxhall-Lotus, признан лучшим молодым гонщиком Великобритании
1989 г. второе место в британской Ф-3: пять побед
1990 г. четвертое место в МЧ Ф-3000: две победы
1991–1992 гг. МЧ Ф-3000, тест-пилот McLaren Ф-1
1993 г. тест-пилот Benetton Ф-1
1994–1995 гг. МЧ Ф-3000, тест-пилот Lola Ф-1
1996 г. тест-пилот Benetton Ф-1
1997 г. североамериканский чемпионат спортивных автомобилей: победа в трех гонках
1998 г. чемпионат FIA спортпрототипов: победа в "24 часах Ле-Мана", победа в "24 часах Дайтоны"
1999 г. выступления в "24 часах Ле-Мана", второе место в "24 часах Дайтоны"
2000 г. второе место в "24 часах Ле-Мана", чемпион американской серии "Ле-Ман", тест-пилот Toyota

Эпизод на один
вспомнить не хочется



ЗАБЫТАЯ ТРАГЕДИЯ

Мы не обращали на него внимания, а
Роланд был просто хорошим парнем...
Герхард Бергер

Семь лет назад, 30 апреля 1994 года, австрийский гонщик Роланд Ратценбергер стал первой жертвой печально известного "Черного уикэнда" в Имоле. Но уже на следующий день, когда на автодроме им. Энцо и Дино Феррари разбился трехкратный чемпион мира Айртон Сенна, смерть Роланда отошла на второй план. С тех пор о ней если и вспоминают, то лишь в связи с трагической гибелью бразильца. А ведь ценность человеческой жизни зависит не только от достигнутого успеха и количества поклонников.



ОДИН НА ОДИН

Роланд Ратценбергер



“В последние месяцы Роланд чувствовал себя счастливым: у него была квартира в Монте-Карло, родстер Porsche 911, гонки. Ему всегда нравился мир Формулы-1. Но даже став его частью, Роланд не переставал восхищаться Сенной и некоторыми другими парнями, с которыми гонялся”, – вспоминает гоночный инженер Ратценбергера Хэмфри Корбетт

Славный малый

Роланд осторожно толкнул тяжелую балконную дверь. Она предательски скрипнула, но тут же, словно спохватившись, затихла, и четырехлетний мальчуган, перепрыгнув через невысокий порог, бросился к перилам. Дом Ратценбергеров выходил окнами на шоссе, и мальчик мог часами стоять вот так на балконе, вперив взгляд в широкую полосу серого асфальта, по которому то и дело с ревом пронесились разноцветные машины. В пять лет будущий гонщик уже знал названия едва ли не всех автомобилей. Они даже снились маленькому австрийцу.

Когда ему исполнилось девять, в 16 километрах от Зальцбурга, где жили Ратценбергеры, открылся огромный современный автодром "Зальцбургринг". С тех пор Роланд все выходные напролет пропадал на трассе. "Он никогда не покупал билет, всегда находил какие-то одному ему известные лазейки, чтобы попасть на автодром, — вспоминает Руди Ратценбергер, его отец. — В 14 Роланд поступил в высшую техническую школу — хотел лучше понимать автомобили. Он сел за руль, еще не имея прав. Уезжал в старый карьер и наматывал там круги. Естественно, я был не в восторге от увлечения сына гонками и пытался остановить его, но Роланд остался непреклонен: "Я гонщик!" — отрезал он". Однако в настоящих гонках — Формуле-Ford 1600 — австриец дебютировал лишь в 83-м, когда ему уже исполнилось 23 года.



многие из которых позднее стали звездами Формулы-1: Вильнев, Френтцен, Сало, Ирвайн... Все они были намного моложе Роланда и быстрее его на трассе, но это не смущало австрийца. В Японии он, можно сказать, переживал вторую молодость и мало чем отличался от банды европейских сорванцов-пилотов, после гонок ночами напролет гудевших в токийских барах.

"Рацци жил довольно далеко от Токио, поэтому ночевал в основном на полу у меня на кухне, — вспоминает Мика Сало. — Да и выглядел он всегда несколько... странно. У Роланда не было недостатка в деньгах, но он год за годом ходил в одних и тех же позорных шортах Adidas, купленных, наверное, лет двадцать назад, которые к тому же были размеров на пять меньше, чем нужно. Он выглядел настолько нелепо, что с ним стыдно было ходить по улице. И в конце концов я сам купил ему новую одежду!

Все постоянно посмеивались над ним. Помню, однажды в каком-то автоспортивном журнале даже появилась фотография его голых задницы. А дело было так: мы ехали в моей машине и застряли в пробке. Перед нами в той же пробке стоял Эдди Ирвайн. Роланд решил пошутить над ним и, приспустив штаны, выставил в лобовое стекло свои голые ягодички. Но с Эдди ехал японский журналист, который успел щелкнуть затвором фотоаппарата. Так в журнале появилось фото: моя физиономия и рядом — задница Роланда!

Он любил веселье, часто попадал в переделки, поэтому мы порой посмеивались над ним, но вообще-то Рацци был серьезным интеллигентным парнем. По-настоящему славным малым".

Роланд и принцесса

Роланд был необычным, на редкость разносторонним, но и противоречивым человеком. Он ратовал за здоровый образ жизни, обожал рыбу, не ел мяса. Диета с годами превратилась для австрийца в навязчивую идею. Спорт — от автогонок до йоги, стал культом. И при этом Рацци не пропускал ни одной вечеринки, шляется по Токио в застиранных шортах и мог прилюдно оголить свою задницу. И все же, несмотря на глупые мальчишеские забавы, он был старше и рассудительнее своих друзей и умел сохранять хладнокровие в критических ситуациях, чем нередко выручал приятелей. Как-то в 93-м Роланд с Френтценом, тогда его

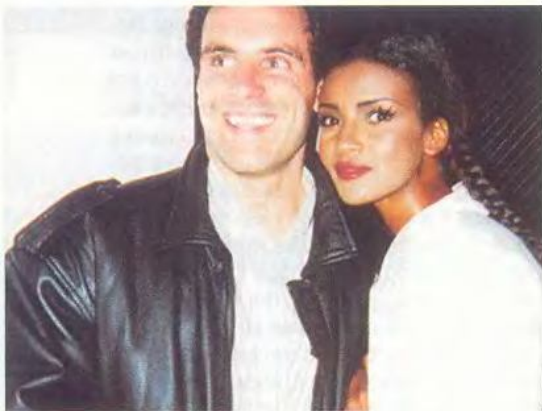


Начало карьеры Роланда было многообещающим: в 1985 году он выиграл чемпионаты Австрии, Германии и Европы в Формуле-Ford (слева), через год первенствовал в "Тонке чемпионов" и на Фестивале Ф-Ford в Брэндс-Хэтче. Но как только Роланд перешел в Ф-3, ему стало гораздо труднее. Лишь изредка, как, например, в 1987 году в Спа (на фото внизу), где он проиграл лишь Дэмону Хиллу и Мартину Доннелли, Роланд поднимался на пьедестал

В 1985 году Ратценбергер выиграл у 18-летних мальчишек чемпионаты Европы, Австрии и Германии, а через год первенствовал в "Тонке чемпионов" и на фестивале Ф-Ford в Брэндс-Хэтче. Но как только в 1987 году пересел на более взрослую "формулу-3", где гонялись его ровесники, ему стало гораздо труднее. Все, чего он смог добиться, — пятое место в Евросерии. Немногим лучше шли дела в "кузовных" чемпионатах и в гонках спортпрототипов. В британском первенстве Ф-3000 за два года Роланд выиграл лишь одну гонку. Спонсоры все более настороженно относились к австрийскому переростку, ведь ему было уже под 30, а он все еще не мог одолеть 20-летних. И тогда Ратценбергер уехал в Японию.

В Стране восходящего солнца были рады любому гонщику из Европы. Проблем со спонсорами не возникало, да и платили азиаты на порядок больше. Не случайно в начале 90-х на островах собрался целый цветник талантов,





партнером по команде, забрели в один токийский бар и, набравшись пива, принялись приставать к двум девицам. Тут появились какие-то парни. Словесная перепалка перешла в драку. Один из них уже собирался пырнуть Френтце на ножом, когда вмиг протрезвевший Роланд с ловкостью акробата бросился к нему и, схватив за запястье, выбил нож. Возможно, тогда он спас Хайнцу-Харальду жизнь.

Жизнь же самого Ратценбергера круто изменилась, когда он встретил девушку своей мечты: сомалийскую принцессу Кандию. Они познакомились на вечеринке, устроенной по случаю дня рождения Эдди Ирвайна, и влюбились с первого взгляда. Через неделю Роланд сделал Кандии предложение. Она приняла его, но свадьба, увы, не состоялась. Жесткие кано-

ны ислама не позволяли африканской принцессе выходить замуж за протестанта. Они купили квартиру в Монако. Но вместе бывали там нечасто. Роланд гонялся в Японии, Кандия работала манекенщицей и моталась по всему свету. «Те редкие дни, что мы проводили вместе в Монте-Карло, каждый раз казались настоящим медовым месяцем, — вспоминает принцесса. — Роланд был удивительным человеком. Он заменял мне отца, брата и мужа».

Ратценбергер разрывался теперь между гонками и любимой женщиной. Но карьера его постепенно набирала обороты. За четыре года в Стране восходящего солнца Роланд дважды первенствовал в национальном чемпионате легковых автомобилей, выиграл две гонки спортпрототипов и одну в японской Формуле-3000. В Европе австриец дважды стартовал в «24 часах Ле-Мана», в 93-м был близок к первой тройке. И хотя желанный пьедестал самой престижной гонки Старого Света ускользнул от него, французские подвиги вкупе с японскими победами и третьим местом в «24 часах Дайтоны» подняли престиж Роланда в глазах спонсоров и зимой 1994 года позволили собрать деньги для реализации его заветной мечты — дебюта в Формуле-1.

«Незадолго до начала чемпионата мира он позвонил нам в Зальцбург и сказал, что получил место в Simtek, — вспоминает Руди Ратценбергер. — Роланд был очень возбужден, заявил, что Формула-1 — самая безопасная серия, в которой он когда-либо выступал...»

После отъезда в Японию дела Ратценбергера вновь пошли в гору: дважды в 1990-1991 годах он выигрывал японский чемпионат легковых автомобилей, одержал две победы в гонках спортпрототипов (в центре), в 92-м выиграл одну гонку Ф-3000 и с успехом гонялся за Toyota в «24 часах Ле-Мана». В 1992 году, выступая в одной команде с Эдди Ирвайном (внизу), он занял в Ле-Мане девятое место, а на следующий год вместе с Нагасакой и Мауро Мартини был уже пятым (справа)



Ратценбергер дебютировал в Бразилии, но в квалификации показал лишь 27-е время и на старт не пошел. Зато через две недели в Анде он не только прошел квалификацию, но и благополучно добрался до финиша, пусть и на последнем — 11-м месте. Следующим в календаре чемпионата стоял Гран При Сан-Марино.

Собираясь в Италию, Роланд позвонил в Нью-Йорк Кандии, которой не было на двух первых гонках сезона, и попросил ее приехать в Имола. «Я не смогла вырваться, — вспоминает девушка, — и отшутилась, сказав что-то вроде: «может это Бог против того, чтобы я видела тебя в Формуле-1!» К сожалению, шутка Кандии стала пророческой. Принцесса так никогда больше и не увидела его ни в Ф-1, ни вне ее...

В тени Сенны

30 апреля 1994 года Руди и Марджит Ратценбергер возвращались домой, в зеленую, пышущую весенней прохладой Австрию после небольшого отпуска, проведенного в солнечном и душном Мехико. Самолет приземлился в аэропорту Зальцбурга около полудня. Получив багаж, родители Роланда взяли такси и уже через полчаса были дома. Как раз вовремя, чтобы посмотреть по телевизору прямую трансляцию субботней квалификации из Имолы. Руди включил телевизор и почти тотчас же крошечный автомобиль на экране на огромной скорости сорвался с траектории и ударился об отбойник. Следующую секунду Руди и Марджит запомнили на всю жизнь. «Это



Ратценбергер», — объявил на весь мир комментатор Eurosport Джон Уотсон. И в их гостиной в Зальцбурге повисла гробовая тишина. Часы показывали 13:18...

13:18. На выходе из скоростного поворота «Тамбурелло» у Simtek Роланда отвалилось антикрыло, потерявшая управление машина на скорости 314 км/ч вылетела с трассы и ударилась об отбойник в вираже «Вильнев». Разбитый Simtek по инерции протасило до следующего поворота «Тоца». Роланд сидел в кокпите, который, казалось, совсем не пострадал, уронив голову на грудь, и не шевелился. По шлему австрийца вдоль верхней кромки забрала раскололось большое кровавое пятно. «Машины сверхпрочны, но тела пилотов не способны противостоять таким ударам, — скажет через несколько дней Найджел Мэнселл. — Когда ломается антикрыло, сила, прижимающая машину к дороге, исчезает мгновенно. Автомобиль становится неуправляемым».

Удар о бетонную стену в повороте "Вильнев" оказался столь силен, что Simtek Роланда еще добрых две сотни метров проскользил вдоль отбойника и вылетел обратно на трассу уже в следующем вираже "Тоза"

13:19. Через 12 секунд после аварии к месту трагедии подоспела первая медицинская бригада во главе с доктором Пианой. А спустя пару минут – и главврач Формулы-1 Сид Уоткинс. Его коллеги к тому времени уже успели снять с окровавленной головы Роланда шлем, подсоединили австрийца к аппарату искусственного дыхания, сделали массаж сердца, попробовали электрошок. Но все напрасно.

13:25. Ратценбергер погрузили в машину "скорой помощи" и отправили в медицинский центр автодрома, а оттуда на вертолете – в болонский госпиталь "Маджиоре". В "Тозе", где уже начали убирать обломки крушения, появился Айртон Сenna. Трехкратный чемпион мира, пожелавший лично осмотреть место катастрофы и переговорить с судьями – непосредственными свидетелями аварии, напросился в один из автомобилей безопасности.

14:08. Медицинский вертолет с Роландом приземлился на вертолетной площадке госпиталя "Маджиоре" и через семь минут, в 14:15, доктор Джованни Гордини констатировал смерть австрийца.

Уже почти восемь лет мир Формулы-1 не видел смерти на трассе, с тех пор как в мае 1986 года на тестах в Ле-Кастеле разбился итальянец Элио де Анжелис. Между тем, несмотря на две ужасные аварии за два дня (в пятницу в "Варианте басса" едва не погиб Рубенс Баррикелло), квалификацию в Имоле возобновили. Правда, уже без лидеров: гонщики Williams и Benetton в тот день больше на трас-



се не показывались. Жан Тодт, которому тысячи итальянских болельщиков не простили бы бездействия Ferrari, ограничился минутой молчания в боксах Scuderia.

Сenna тем временем схлопотал от дирекции гонки в лице Джона Корсмита строгий выговор за самовольное проникновение на место аварии. А после того как все доводы бразильца о необходимости тщательного расследования катастрофы так и остались без внимания, по paddocku поползли странные слухи.

Организаторы Гран При объявили, что Роланд умер в вертолете по дороге в больницу, ведь зафиксировав они смерть австрийца прямо на трассе, по итальянским законам автодром пришлось бы закрыть, а гонку отменить. Но поговаривали, будто бы доктор Пиана еще на месте трагедии обмолвился Сenne, что Ратценбергер мертв. Уж не поэтому ли чиновники FIA так негодовали из-за визита Айртона к месту аварии? Несколько дней спустя французская газета Liberation открыто обвинила федерацию в подтасовке фактов смерти Ратценбергера. Но доказать что-либо уже было невозможно. Сenna, который оказался едва ли не единственным более или менее независимым от FIA и организаторов Гран При свиде-



телем, побывавшим на месте аварии, погиб на следующий день в нескольких сотнях метров от поворота, унесшего жизнь Роланда.

Да никто особенно уже этими доказательствами и не интересовался. После аварии Сenna о трагедии Ратценбергера как-то сразу забыл. О Сenne писали книги, слогали песни, в Голливуде даже хотели снять о бразильце художественный фильм с Майклом Дугласом в главной роли. Роланду же теперь отводилось в лучшем случае лишь несколько сухих строчек в газетах. Даже для вскрытия в морге Болоньи Ратци, погибшему на день раньше, пришлось уступить очередь бразильцу. Посмертное неравноправие так глубоко возмутило директора Патологоанатомического института Болоньи Пьерлюдовико Риччи, что вместо обычной лекции он устроил со своими студентами диспут по вопросам врачебной этики.

Эпилог

Через несколько дней, когда тело Сenna уже было предано земле в далекой Бразилии, Роланда похоронили в родном Зальцбурге, неподалеку от родительского дома, где в детстве он так любил смотреть с балкона на проносящиеся мимо автомобили. С скромная церемония в центральном крематории Зальцбурга даже отдаленно не напоминала пышных похорон Сenna в Сан-Паулу. Проводить Ратци в последний путь съехались лишь его самые близкие друзья. Правда, их набрался не один десяток. Из гонщиков на церемонии присутствовали Хайнц-Харальд Френтцен, Карл Вендлингер, Дэвид Брэбэм, Ян Ламмерс, Герхард Бергер и Джонни Херберт. Двое последних сломя голову примчались из Бразилии с похорон Сenna. Чтобы успеть вовремя, в Брюсселе утомленному многочасовым перелетом через океан Бергеру пришлось даже самому сесть за штурвал своего LearJet.

Ратценбергер так и не стал великим чемпионом, как кумиры его детства Йохен Риндт и Ники Лауда. Его имя после смерти не сопровождали шумиха в прессе, скандальный суд и миллионные иски страховых компаний. Большинство поклонников Формулы-1 помнят Роланда лишь как гонщика-дебютанта, который погиб за день до смерти Сenna. А ведь не стало человека. И самый великий чемпион не заменит его.

Владимир Маккавеев



Роланд Ратценбергер (Австрия)

Дата рождения: 4 июля 1960 г.
 Место рождения: Зальцбург, Австрия
 Дата смерти: 30 апреля 1994 г.
 Место смерти: Имола, Италия
 Первый старт: Формула-Ford 1600, Нюрбургринг, 1983 г.

Карьера:

1983–1985 гг. Выступал в Ф-Ford 1600: победитель чемпионата Европы, чемпион Австрии и Германии 1985 г.
 1986 г. Участник британского чемпионата Ф-Ford, победитель "Гонки чемпионов" Ф-Ford и Фестиваля Ф-Ford в Брэндс-Хэтче; участник FIA WTC
 1987 г. 12-е место в британском чемпионате Ф-3; пятое место в Евросерии Ф-3 (1 победа); участник ЧЕ по "кузовным" гонкам
 1988 г. 12-е место в британском чемпионате Ф-3; третье место в британском чемпионате Ф-3000 (1 победа); участник ЧЕ по "кузовным" гонкам
 1989 г. 3-е место в британском чемпионате Ф-3000; участник японского чемпионата Ф-3000, JTC и ЧМ спортпрототипов
 1990 г. Чемпион JTC; 9-е место в японском первенстве спортпрототипов (1 победа); участник ЧМ спортпрототипов Ф-3000
 1991 г. Чемпион JTC; 15-е место в японском первенстве спортпрототипов (1 победа)
 1992 г. 5-е место в японском чемпионате Ф-3000 (1 победа); участник ЧМ спортпрототипов; 3-й призер "24 часов Дайтоны"
 1993 г. 12-е место в японском чемпионате Ф-3000; пятое место в "24 часах Ле-Мана"
 1994 г. Чемпионат мира Формулы-1, 3 Гран При в составе команды Simtek-Ford, 0 очков

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1: 3
 Гонок в Ф-1: 1
 Очков: —
 Побед: — (лучший результат в гонке — 11-е место)
 Поул-позишн: — (лучший результат в квалификации — 26-е место)
 Быстрейших кругов: —




ОДИН НА ОДИН

Сид Уоткинс



Надеюсь, Проф, ты никогда
мне не понадобишься...

Жиль Вильнев

СТРАХ ПРОФЕССОРА УОТКИНСА



Этого высокого пожилого человека с немного сутулой, то ли от возраста, то ли от многолетних корпений над медицинскими книгами, фигурой и по-стариковски добрым лицом в Ф-1 знают все. Гонщики любят и уважают Сиднея, и хотя почти все они годятся ему во внуки, при встрече по-дружески величают его просто Проф. Он не обижается. Как и большинство пожилых людей, ко многим вещам он относится спокойно, по-философски. Но есть обстоятельства, при которых не выручает ни мудрость, ни философия. И тогда профессор Уоткинс испытывает страх. Он боится встретиться с кем-нибудь из этих мальчишек не здесь, в суетливой толчее паддока, а там, на трассе – среди обломков машин и покореженных отбойников. Ведь каждая такая встреча может стать последней...

Первое знакомство

Теплое майское утро 1978 года. Густой туман, мягкой молочной пеленой окутывающий Лондон в первые послерассветные часы, уже рассеялся. Уличные фонари погасли, и по Риджен-стрит мимо спящих у дверей элитных лондонских магазинов нищих помчались пока еще пустые туристические автобусы, когда в доме профессора медицины Сиднея Уоткинса раздался телефонный звонок.

Подняв трубку, профессор услышал бодрый голос старого приятеля – босса гоночного отделения Королевского автоклуба (RAC) Дина Деламонта. После обмена приветствиями Дин поинтересовался: не может ли Сид встретиться сегодня с одним человеком – владельцем гоночной команды Brabham и новым президентом FOCA Берни Экклстоуном. И через несколько минут услышав в трубке голос уже самого Берни, Уоткинс назначил время.

Ровно в семь вечера в дверь его кабинета в клинике постучали, и на пороге появилась невысокая фигура облаченного в великолепный костюм Экклстоуна. Сиду понравилась его пунктуальность, как и четкость, с которой собеседник изложил ему свое дело.

В середине 70-х Ф-1 переживала трудный период: скорости росли, гонки становились все опасней. Всего за пять лет с 1973 по 1977 год на Гран При чемпионатов мира погибло 12 человек (5 гонщиков, 6 зрителей и 1 судья на трассе) – почти в два раза больше, чем за десять предыдущих лет. Еще пять пилотов получили тяжелейшие травмы и лишь чудом остались живы. Формуле-1 была необходима реорганизация системы безопасности. И вот, спустя несколько дней после очередной аварии в Хараме, которая едва не стоила жизни аргентинцу Карлосу Рейтеманну, Экклстоун

пришел к Уоткинсу, чтобы предложить ему стать главным хирургом Ф-1 и куратором работ медицинских служб на всех гонках чемпионата мира. Почему именно ему? Выбор Берни был не случаен.

На трех континентах

Автогонки давно стали второй после медицины страстью профессора. Когда-то, еще в Ливерпуле, восьмилетним мальчишкой он с удовольствием копался в железках в отцовском гараже. А потом, много позже, когда в середине 50-х в составе колониальных войск армии Ее Величества Сид отправился в Африку изучать влияние жары на физиологию человека, он даже стартовал в гонке. В 1955 году компания Metal Box из нигерийского городка Апапа заявила для Сиды на Западно-Африканское ралли Ford Zephyr Zodiac. Уоткинсу, правда, так и не суждено было закончить ту гонку. Вскоре после старта он уступил место за рулем Ford своему напарнику, и тот вдребезги разбил машину. На этом гоночная карьера Сиды закончилась. Через несколько лет Уоткинс вернулся в автоспорт, но уже в другой роли.

Спустя три года после неудачи в африканском ралли 30-летний Сидней демобилизовался из армии и, вернувшись на Альбион, устроился в нейрохирургическое отделение оксфордской клиники Radcliffe Infirmary. "В Оксфорде мне часто приходилось иметь дело с серьезными повреждениями головы и травмами, полученными в результате несчастных случаев. А близость клиники к Сильверстоуну позволяла удовлетворять мой интерес к автоспорту", — вспоминает Сид. Прошло еще три года, и наконец работа и увлечение Уоткинса слились воедино. В 1961 году его приятель Дин Деламонт, уже в те годы руководивший спортивным отделением RAC, предложил Сиднейу возглавить медицинские бригады, работавшие на картинговых гонках в Сильверстоуне и Брэндс-Хэтче. Уоткинс с радостью согласился. Вот только работа на новом поприще

продолжалась недолго. Вскоре Сиду предложили место профессора нейрохирургии и кафедре в Нью-Йорке, и он уехал в Штаты. Впрочем, и за океаном ливерпулец не расстался с гонками. Дин порекомендовал Сиднейу владельцам автодрома Уоткинс-Глен, и следующие восемь лет англичанин успешно совмещал медицину с автоспортом. "С 1962 по 1970 годы я регулярно работал в составе команды хирургов на Гран При США в Уоткинс-Глене и некоторых других гонках, проходивших на этой трассе", — вспоминает Сид.

В 1970 году Уоткинс вновь вернулся на родину, стал профессором нейрохирургии. И, естественно, Дин тут же включил друга в состав медицинской комиссии RAC.

"В те годы организация медицинской службы на гонках оставляла желать лучшего. Считалось, что присутствие на автодроме во время Гран При специальной медицинской бригады вообще не обязательно, — вспоминает Сид. — И хотя еще в конце 60-х директор BRM Луис Стенли (вместе с гонщиками во главе с Джеки Стюартом) по собственной инициативе устроил в огромном трейлере, прозванном Stanley Passion Wagon ("Фургон страсти Стенли"), полевой госпиталь, который должен был путешествовать вслед за "большим цирком" по всем европейским Гран При, многие автодромы игнорировали его". Только в 1973



Первый мобильный госпиталь Ф-1 — так называемый "Фургон страсти Стенли" — появился в "большом цирке" в конце 60-х годов по инициативе директора BRM Луиса Стенли и гонщиков GPDA

году, после того как на Гран При в Сильверстоуне произошел грандиозный завал при участии 20 машин, в котором сломал ногу Андреа де Адамич, профессор Уоткинс сумел убедить руководство RAC в необходимости возить трейлер Стенли на каждый Гран При.

А еще через пять лет Берни Экклстоун предложил Уоткинсу стать "главврачом" Формулы-1. Дебют Сиды в этой роли состоялся на Гран При Швеции. Тогда он и начал схватку со смертью, которая продолжается вот уже более двадцати лет.

Первая потеря

Собственно, предыдущие два десятилетия своей жизни Уоткинс занимался тем же, с той только разницей, что раньше, оперируя в клинике, он почти никогда не знал своих пациентов. А в Формуле-1 многие из них были его друзьями. И каждое поражение в этих схватках со смертью отдавалось в сердце Сиды невыносимой болью. Особенно горькой была для Уоткинса первая потеря.

10 сентября 1978 года, Гран При Италии, Монца

"Я часто возвращаюсь в мыслях к тому длинному дню в Монце... Рано утром, когда могучие кроны вековых деревьев Королевского парка были еще едва различимы в утреннем тумане, я приехал на трассу. Побеседовав с итальянскими хирургами, побродил по paddock и зашел в моторхоум Lotus перебраться парой слов с Андретти и Петерсоном. С самого начала этот уик-энд складывался для Ронни скверно, его преследовали постоянные проблемы с машиной, но перед гонкой они с Марио были в очень хорошем расположении духа, много шутили...

Через несколько секунд после старта над первым поворотом взметнулась огромная стена огня и дыма. Перед входом в "бутылочное горло" Arrrows Патресе толкнул McLaren Ханта, и тот, пролетев поперек трассы, врезался в Lotus Петерсона. Автомобиль Ронни отскочил к правому отбойнику, зацепив по дороге Surtees Брамбиллы. Из двадцати четырех машин десять угодили в завал.

Итальянские карабинеры оцепили место аварии, и я не смог туда пробиться. И лишь когда Хант вернулся на пит-лейн, узнал, что Петерсон получил серьезные травмы. Я бросился в медицинский центр автодрома, куда вскоре привезли Ронни. Он был в сознании, но у него были раздроблены ноги и немного обожжены плечи и грудь. "Не оставляй меня, Проф", — прошептал Ронни. Он боялся, что я не поеду с ним в больницу. На носилках мы перетаскивали его к вертолету, но я был вынужден остаться на трассе. Скоро должны были дать второй старт, к тому же в той аварии кроме Ронни пострадал еще и Брамбилла.

Как только закончилась гонка, я отыскал Андретти и Колина Чепмена и мы отправились в Милан. Вертолет улетел сразу после финиша, так что нам пришлось пробыть на запруженной автомобилями Монце на машинах. Мы потеряли кучу времени, а когда нако-



"Скорая помощь" спешит к месту аварии, чтобы отвезти Ронни Петерсона в медицинский центр автодрома. Монца, 1978 год

“В медицинском центре нам удалось несколько стабилизировать состояние Жила и на военном вертолете переправить его в госпиталь университета Святого Рафаэля в Лаверне. Большого сделать мы были уже не в силах...” Сид Уоткинс, Зольдер, 1982 год



нец добрались до госпиталя, у дверей нас уже ждала огромная армия репортеров. Ронни сделали переливание крови, но он все еще был на операционном столе, и меня пригласили присоединиться к группе хирургов. Взглянув на рентгеновские снимки, я насчитал 27 переломов... Когда после операции Петерсона увезли в реанимационное отделение, его менеджер Стефан Свинби позвонил в Монако жене Ронни Барбаре. Будучи уверен, что с ее мужем все будет в порядке, я, как мог, успокоил ее, и мы решили, что в понедельник утром она приедет в Милан. Было около полуночи. Андресетти и Чепмен уехали в Вилла д'Эст эт Комо. А Стефан подыскал нам отель неподалеку от госпиталя. Учитывая все события этого дня, мы покидали больницу в неплохом настроении. Никто из нас даже не догадывался, что случится завтра.

Около четырех утра меня разбудил телефонный звонок. Это был Стефан. Ронни стало хуже. По дороге в госпиталь он рассказал мне, что ночью кто-то позвонил Барбаре и, представившись доктором, заявил, что итальянские врачи убили ее мужа. Мы так и не узнали, кто это был. Но как бы то ни было, Ронни действительно стало хуже. Он не приходил в сознание, начал задыхаться, а искусственная вентиляция никак не могла восстановить уровень кислорода в крови. Рентген показал об-

ширную эмболию легких: крошечные сгустки крови или жира закупорили его кровеносные сосуды. Ко всему прочему у него отказала почка, а неврологическое обследование выявило серьезные повреждения мозга. Посмотрев через офтальмоскоп в его глаза, я обнаружил жировые пробки, заблокировавшие маленькие артерии в сетчатках обоих глаз. Положение было безнадежное. Мы решили сделать запись биотоков мозга. И вскоре она показала, что мозг Ронни уже мертв... Миссис Петерсон так и не успела приехать в больницу к мужу...”

Эхо Монцы

Трагедия в Монце выявила множество недостатков в работе спасательных служб и стала катализатором первой волны борьбы за безопасность в Формуле-1. Чтобы доставить Ронни в медицинский центр в Монце, по разным данным, потребовалось от одиннадцати до восемнадцати минут. И через несколько месяцев на старте позади “формул” появился специальный медицинский автомобиль, сопровождавший гонку первые несколько поворотов. Более активной стала роль самого Уоткинса. 3 октября 1981 года учредили специальную медицинскую комиссию FISA, председателем которой, само собой, избрали Сиды.

Не откладывая дел в долгий ящик, Сидней приступил к работе сразу после избрания,

прямо в парижской штаб-квартире FISA. По его настоянию в правила FIA внесли некоторые изменения. Необходимо было ужесточить медицинское обследование пилотов перед гонками, улучшить организацию медицинской помощи на трассе и отправки пострадавших в больницу, наконец, просто обновить медицинское оборудование на автодромах. Собственно, на некоторых трассах организаторы и так уже начали перестраивать медицинские центры. В 1979 году новый центр появился в Сильверстоуне, через год – в Брэндс-Хэтче, Имоле и Зольдере. Вскоре их примеру последовали владельцы автодромов в Целльвеге, Хоккенхайме, Дижоне и Ле-Кастеле. Однако на отдельных трассах, например, в Монце, организаторы Гран При с переоборудованием не спешили, и Медицинской комиссии пришлось поднажать на них. Обязательным стало и присутствие на гонках медицинских вертолетов. “С машинами “скорой помощи”, которые перевозили пострадавших с трасс в больницы, за последние десять лет возникало столько проблем, что иногда доходило до смешного, – вспоминает Сид – Так, например, когда я еще работал в Уоткинс-Глене, “скорые” однажды вообще не приехали на автодром, потому что им не заплатили за предыдущий год. В 1978 году в Испании машина с травмированным Карлосом Рейтеманном надолго застряла в

пробке по дороге в больницу. А в 1969 году, когда в Уоткинс-Глене разбился Грэм Хилл, "скорая" так хитро объезжала пробки, что в конце концов увезла гонщика за двадцать миль от нужной клиники. А с Жаки Иксом приключилась и вовсе анекдотическая история: машина увезла его с трассы, но на полпути выяснилось, что кончается бензин, и Жаки пришлось дать водителю денег на заправку..."

Увы, ни присутствие на трассе вертолетов, ни другие меры, предпринятые Уоткинсом и его коллегами, поначалу не принесли ожидаемого результата. Судьба словно издевалась над ними: сезон 1982 года, первый год работы Медицинской комиссии, ознаменовался огромным количеством аварий и двумя страшными трагедиями: в Зольдере и Монреале.

"Шли последние минуты квалификации Гран При Бельгии, — вспоминает Сидней. — Я сидел в машине "скорой", как вдруг появились красные флаги. Мы рванули на трассу, и я успел заметить выезжающую с пит-лейн Ferrari Дидье Пирони. Поэтому когда через пару минут мы увидели у отбойника развороченные остатки другой Ferrari, я уже знал — это Жиль Вильнев. Сердце сжалось. И мне вдруг вспомнились слова, сказанные им при нашей первой встрече: "Надеюсь, Проф, ты никогда мне не понадобишься!"

После столкновения с отбойником канадца выбросило из разбитой машины, он получил страшные травмы головы (от удара даже сорвало шлем) и позвоночника. "Подойдя к нему, я ужаснулся: он лежал на траве без ботинок и носков, — продолжает Уоткинс. — Оглянувшись, я увидел стоявшего за моей спиной Пирони. Несколько секунд он смотрел на Жюль, потом развернулся и побрел прочь..." Если в автомобильной аварии с человека срывает обувь, в 99 процентах случаев это означает смертный приговор. Спасти Жюль было невозможно, и через несколько часов он умер в больнице Ловерна. Но на этом ужасы страшного сезона не закончились.

Через месяц после гибели Вильнева на старте Гран При Канады, врезавшись в заглохшую Ferrari Пирони, разбился насмерть молодой итальянец Рикардо Палетти. А еще два месяца спустя на тренировке в Хоккенхайме, наскочив на колесо машины Проста, взлетел в воздух и переломал ноги и сам Дидье.

Сид уверен, что многих аварий 1982 года можно было бы избежать, если бы FISA за год

Через несколько секунд после аварии Роланда Ратценбергера Сenna примчался на место катастрофы в одном из автомобилей безопасности. "Когда мы остались одни, я посоветовал ему пропустить предстоящую гонку", — вспоминает Сид. Имола, 1994 год



К счастью, авария в Хоккенхайме '82 не привела к новой трагедии, хоть и стоила Дидье Пирони переломанных ног и титула чемпиона мира

до этого устояла под напором команд и запретила бы использование внутренней аэродинамики. "Автомобили с граунд-эффектом были слишком нервными и непредсказуемыми, — считает Уоткинс. — Когда машина подпрыгивала на неровностях трассы и разрежение под днищем исчезало, автомобиль становился неуправляемым. Конечно, дело не только в конструкции машин. Трагедии в Зольдере и Монреале, так же как и авария в Хоккенхайме, были следствием ошибок гонщиков. Но, избавившись от граунд-эффекта, мы могли бы избежать многих других аварий. Поэтому Комиссия по безопасности настоятельно рекомендовала FISA пересмотреть правила и запретить использование "эффекта земли".

"Хорошие" годы

Запрет в 1983 году "автомобиля-крыла" действительно принес в гонки Гран При долгожданное облегчение. Несмотря на расцвет эры турбомоторов и головокружительный рост скоростей, за следующие одиннадцать лет во время Гран При Формулы-1 не погиб ни один человек. Позже в своей книге "Жизнь на грани" Сид Уоткинс назовет этот период "Хорошие" (именно так, в кавычках) годы".

Число аварий в Формуле-1 уменьшилось не очень значительно, но, если верить официальной статистике FIA, пять лет, с 1983 по 1987

Думаю, в прошлом, когда чуть ли не каждая десятая авария заканчивалась трагедией, у гонщиков с годами вырабатывалась психология солдата. Они знали, что каждую минуту любой из них может погибнуть, и постепенно привыкали к опасности. Иннес Айрленд однажды признался мне, что перед каждым Гран При гадал: выживет он или нет. Но сегодня, когда только каждая трехсотая авария влечет за собой серьезные последствия, все изменилось. Гонщики перестали воспринимать смерть как неизменного спутника своей профессии.

Сенна всегда очень болезненно воспринимал травмы товарищей. И хотя на этот раз после аварии Рацци "Тозу" оцепили, он примчался на машине безопасности и прямо на трассе стал допытываться у меня о состоянии Роланда. Айртон был сильно взволнован и очень возбужден. Мы с Сенной были друзьями, и когда остались наедине, я посоветовал ему пропустить эту гонку. Учитывая то душевное состояние, в котором он тогда находился, это решение казалось мне самым разумным. "Правда, давай уйдем вместе, — предложил я ему. — Ты трехкратный чемпион мира, бесспорно самый быстрый гонщик на планете. Что еще ты хочешь доказать? Давай бросим все и займемся рыбалкой. Я не думаю, что риск стоит свеч". Айртон помолчал, потом посмотрел на меня

твердым, уже спокойным взглядом. "Сид, есть вещи, которые нам не подвластны. Я не могу уйти. Я должен продолжать", — это были последние слова, которые он мне сказал.

Когда в воскресенье через два круга после рестарта на трассе появились красные флаги и Марио, мой водитель, рванул машину к "Тамбурелло", я, еще ничего толком не зная, почему-то был уверен: это Сенна... Предчувствие не обмануло меня, и через тридцать секунд в третий раз за уик-энд мне пришлось выполнять эту проклятую обязанность — перерезать ремешок на шлеме гонщика. Мы сняли с головы Айртона шлем — те же симптомы, что были вчера у Роланда: широкие зрачки и никакой реакции... Сразу после гонки я полетел на вертолете в болонскую больницу "Маджоре", куда увезли Сенну, но взглянув на томограмму и аппарат, контролировавший биотоки его мозга, понял, что надежды уже нет. Я потерял моего самого любимого друга..."

Айртон погиб. А для живых все повторилось: смерть Сенны и Ратценбергера, как и смерть Петерсона шестнадцать лет назад, вызвала очередной виток борьбы за жизнь. Сиды включили в новую комиссию, на этот раз по расследованию причин трагедии. На автодромах снова стали расти зоны безопасности, началась модернизация медицинских центров, с трасс исчезли наиболее опасные повороты. Прошло несколько лет, и воспоминания о черном уик-энде в Имоле поблекли в нашей памяти. В "большом цирке" вновь наступили "хорошие" годы. Для всех, кроме Сиды. Профессор Уоткинс не питает больше никаких иллюзий относительно возможности сделать этот спорт абсолютно безопасным. И время от времени его охватывает леденящий душу страх. С некоторых пор профессор боится встречаться с гонщиками перед стартом. Ведь каждая такая встреча может стать последней.

Владимир Маккавеев



В 1990 году в Хересе профессионализм Сиды и его коллег спас жизнь Мартина Доннелли...

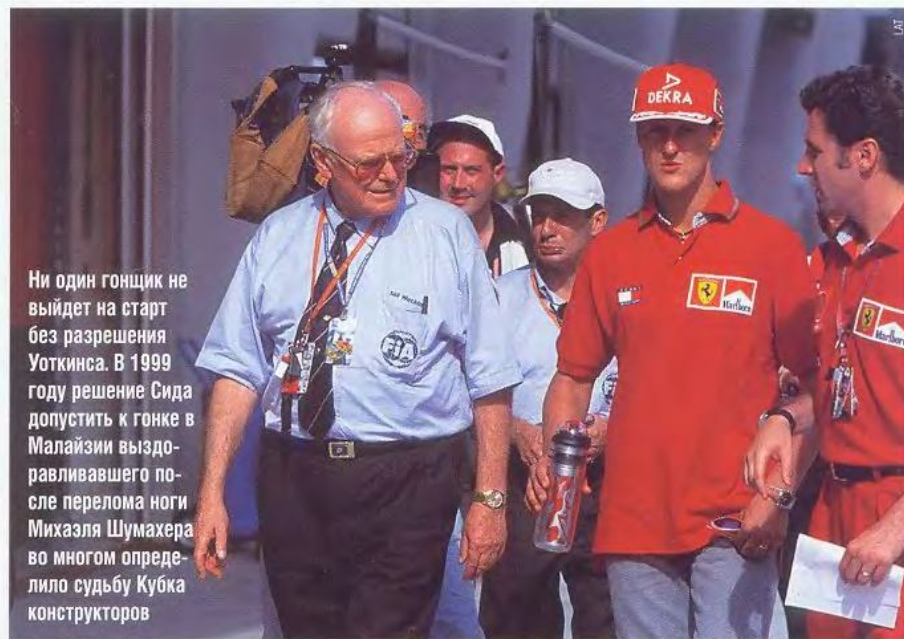


...но помочь Сенне в Имоле '94 они были уже не в силах

год, стали самыми спокойными в истории Формулы-1: "всего" 218 аварий в 79 гонках. И хотя в конце 80-х — начале 90-х годов несколько человек получили тяжелые увечья (вспомните хотя бы аварию Мартина Доннелли в Хересе '90), более десяти лет судьба хранила жизни пилотов и зрителей, создавая в Формуле-1 некоторую иллюзию безопасности. Но то была лишь иллюзия.

30 апреля — 1 мая 1994 года, Гран При Сан-Марино, Имола

"С некоторых пор мы стали забывать, как опасны автогонки. Имола напомнила нам об этом. И напоминание это было ужасным... В пятницу едва не погиб Баррикелло. На следующий день в повороте "Тоза" разбился Ратценбергер. Когда через несколько секунд после аварии австрийца мы прибыли на место трагедии, мне с первого взгляда стало ясно, что он получил ужасные повреждения. Его зрачки были расширены и не реагировали на свет. Позже наши самые худшие опасения подтвердились: он был безнадежен.



Ни один гонщик не выйдет на старт без разрешения Уоткинса. В 1999 году решение Сиды допустить к гонке в Малайзии выздоравливавшего после перелома ноги Михаэля Шумахера во многом определило судьбу Кубка конструкторов

“СКОРАЯ ПОМОЩЬ” Ф-1



Каждый раз, когда двадцать два автомобиля Формулы-1 срываются со своих мест и лавиной устремляются к первому повороту, позади них “стартует” еще одна машина: серебристый легковой автомобиль медицинской службы FIA. После рева и мощи “формул” кажется, что это самая медленная “скорая помощь” на свете. И не удивительно! “Мы стояли позади пелотона. Огни светофора погасли, и через секунду, посмотрев вперед, я уже ничего не увидел. Чтоб мне провалиться! Они просто исчезли...” – описывал свои впечатления британский журналист Мэтт Бишоп, которому однажды посчастливилось наблюдать старт гонки с заднего сиденья медицинской машины.

Между тем автомобиль, в котором глава медицинской службы Формулы-1 профессор Сид Уоткинс в сопровождении официального анестезиолога FIA Гэри Хэртштейна и одного из местных врачей дежурят во время тренировок, квалификаций и гонок каждого этапа чемпионата мира, представляет собой ультрасовременный Mercedes-Benz AMG 55, под капотом которого скрывается 5,5-литровый двигатель мощностью около 400 л.с., способный развивать скорость свыше 250 км/ч. “В нашем деле нужно быть человеком, помещенным на скорости, – шутит Сид Уоткинс. – Иначе не высидишь дольше одного круга!” А эта “скорая” действительно быстра, тем более, что управля-

ет ею бразилец Алекс Рибейру, в 1976–1979 годах принимавший участие в 20 Гран При Ф-1. “Алекс очень интеллигентный и спокойный, отличный пилот, умеющий верно предугадывать любые ситуации. Идеальный парень для этой работы”, – говорит о нем Уоткинс. “Сид – один из лучших врачей мира, – отвечает комплиментом на комплимент Алекс. – И ему нужен водитель, который был бы максимально быстр, поскольку, если что-то случается, он должен как можно скорее попасть на место аварии. Мне нравится водить медицинский автомобиль. Думаю, со мной Сид чувствует себя в безопасности”. Двигатель этого автомобиля должен постоянно работать на холостом ходу. Детали всех опасных инцидентов передаются “главврачу” Ф-1 по радио, и если вывешивается красный флаг, сообщающий об остановке соревнований, медицинская машина немедленно выезжает на трассу. “Когда со мной Сид или другой врач, я всегда стараюсь не выходить за пределы разумного риска. Выжимаю из машины процентов 95 ее возможностей. Зато в четверг у меня есть полчаса тренировки, когда я могу выжать из машины максимум и почувствовать предел ее и своих возможностей”. Гонимые замашки Алекса порой приводят к вылетам с трассы, а то и к ударам об отбойник. Как это случилось, например, год назад во время инспекции кольца перед субботней тренировкой Гран При Монако, когда бразилец не удержал Mercedes в “Бюро дю Табак” и тот воткнулся своей серебряной шеей в рельс безопасности. “Это было ужасно, хвала богу, хоть Сид не пострадал”, – не скрывал облегчения ошарашенный Алекс. Но нет худа без добра. Ибо в перерывах между заездами, тренируясь и inspecting трассу, за уик-энд Алекс наматывает в общей сложности около сорока кругов, что помогает как следует изучить трассу и подготовиться к ситуациям, когда от быстроты его автомобиля зависит чья-то жизнь.

“Первое что я увидел, когда пришел в себя – это лицо Сиды. Он сказал: “Мика, тебе повезло”. Мика Хаккинен, Гран При Австралии 1995 года



В значительной мере именно скорости Алекса, способностям и опыту Сиды чемпионат мира обязан своей безопасностью.

Уоткинс спас жизнь и оказал квалифицированную первую помощь многим пилотам. Именно благодаря его усилиям воскресные гонки в последнее время оказываются самым спокойным для профессора временем за весь уик-энд: сиди себе в машине да слушай радиопереговоры. Куда больше сил отнимает подготовка к Гран При.

За день до того, как ревущие «формулы» начнут наматывать первые круги, Сид инспектирует местные больницы, сотрудничающие с дирекцией соревнований. В разговоре с ответственным лицом, корректирующим работу врачей автодрома, окончательно уточняется план действий в экстренных си-

«Сразу после медицинского осмотра я попросил Сиду позвонить моей жене и сказать, что со мной все ОК». Михаэль Шумахер, Гран При Великобритании 1999 года



бросаны вокруг всей трассы. Плюс два спасательных вертолета для эвакуации пострадавших в больницы...» — перечисляет свой арсенал Сид.

В пятницу утром, до начала первой тренировки Уоткинс вновь проверяет готовность своих коллег. Временами ему приходится нелегко. Если в Гран При Великобритании обычно задействовано около 35 врачей, то в Монако их число доходит до сотни. «Наиболее слаженно медицинская служба работает в Германии», — рассказывает профессор. — Ну а с Монцей зачастую возникают проблемы. Там всегда находятся желающие испытать ваши нервы на прочность».

Если услуги Сиды не понадобились во время уик-энда, он отбывает домой в понедельник. Но при необходимости профессор может и задержаться. Когда Хаккинен попал в тяжелейшую аварию на тренировке перед Большим Призом Австралии 1995 года, Сидней оставался

в Королевском госпитале Аделаиды до тех пор, пока состояние финна не перестало вызывать опасения. Чемпиона мира 1998–99 годов вряд ли звали бы Мика Хаккинен, не прими профессор ноябрьским утром 1995-го единственно правильного решения — сделать трахеотомию получившему перелом основания черепа финну. Гонщик не мог дышать из-за залившей ему горло крови, и тогда врачи прокололи ему трахею и вставили дыхательную трубку. «Мне невероятно повезло, что тогда рядом оказался Сид. Я никогда не смогу отблагодарить его за все, что он сделал для меня», — говорит Хаккинен.

Впрочем, роль председателя медицинской комиссии не ограничивается только лишь собственно врачебной практикой. Ни одно серьезное изменение регламента, не говоря уже о требованиях к безопасности автомобилей Формулы-1, не проходит мимо Уоткинса. Именно он определяет, позволяют ли физические кондиции пилота участвовать ему в Гран При. В таких случаях, как возвращение не до конца восстановившегося после травмы Михаэля Шумахера в гонки, профессорское слово исключительно ценно. Вердикт доктора определил ход схватки двух гигантских конфернов — немецко-американского DaimlerChrysler и итальянского FIAT — за право использовать в рекламных кампаниях победу в самом престижном автогоночном чемпионате. Разменявший восьмой десяток Сид не спасовал перед такой ответственностью! Да и что она значит перед ответственностью за жизни людей!

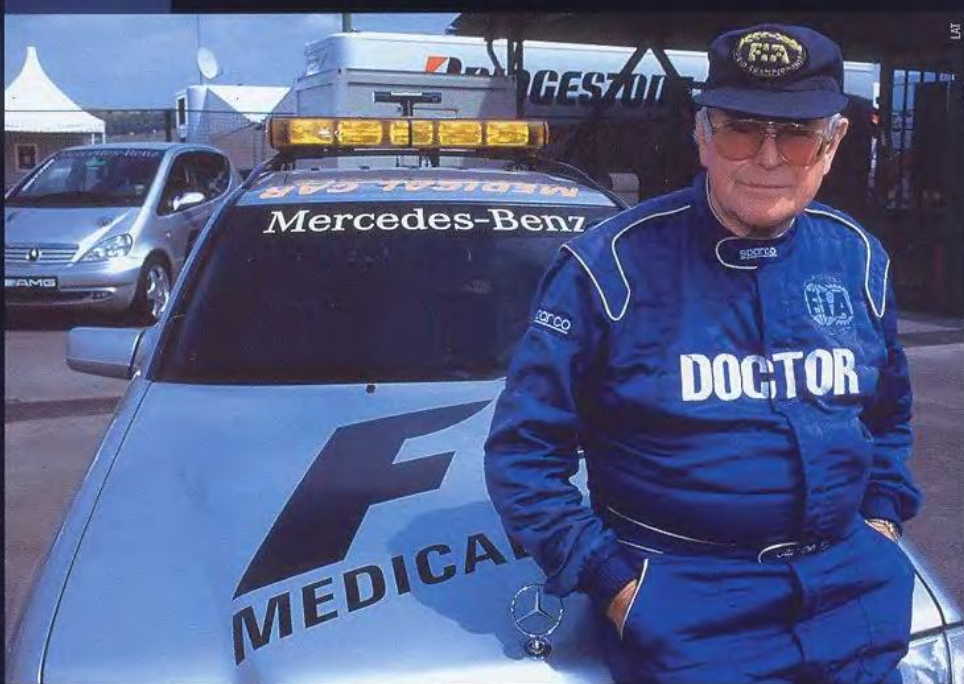
Игорь Постнов,
Владимир Маккавеев



«Мы с Сидом великолепно понимаем и дополняем друг друга. Но он все-таки мой босс». Алекс Рибейру, Гран При Монако 2000 года

туациях. Разумеется, проверяется готовность медицинского центра самой трассы. «В любом таком центре дежурят хирурги, сведущие в области повреждений конечностей, грудной клетки, брюшной полости, — объясняет Сид. — А еще есть классные анестезиологи и реаниматоры».

Столь многочисленная армия специалистов способна мгновенно выехать в любую точку автодрома. Еще более оперативно могут среагировать медицинские работники, которые дежурят на постах, разбросанных по всей длине кольца. «На каждой трассе обязательно присутствует две, а на длинных — даже три специально натренированных команды спасателей, по шесть человек в каждой, отвечающие только за извлечение гонщика вместе с сиденьем из автомобиля. Десять оснащенных постоянной радиосвязью и всем необходимым медицинским оборудованием автомобилей «скорой помощи» с опытными врачами и анестезиологами раз-



Мика Сало

“На стартовом поле Гран При Австралии 2002 года буду стоять не ниже четвертого места”

Мика, вы приняли решение провести год тест-пилотом вместо того чтобы продолжать выступать в гонках. Не жалко потерянного сезона?

Не считаю этот сезон потерянным. Это, скорее, инвестиция в будущее, деньги, которые я положил в банк. Причем первоклассный банк. А вот если бы остался в Sauber, то, возможно, и потерял бы год. Еще один такой сезон окончательно лишил бы меня мотивации, и я, скорее всего, закончил бы свою карьеру в Ф-1.

Но Sauber начала в этом году очень неплохо.

В прошлом году в Австралии я тоже стартовал девятым, а финишировал шестым. А потом началось...

А как же возраст? Не жалко терять год?

О, теперь у меня все впереди. Я чувствую себя так, будто мне 16.

В столь юном возрасте отлучение от гонок наверняка переживается тяжело.

Вовсе нет. Я соревнуюсь с 15 лет, и только в этом году смог понять, что такое жизнь вне автогонок. Было интересно. За время, пока я рос, за пределами пэддока многое изменилось. Я хорошо отдохнул этой зимой. Если бы я по полной программе участвовал в зимних тестах, то у меня едва нашлось бы две недели на отпуск. А так я пять месяцев не сидел за руль гоночного автомобиля.

И где вы отдыхали?

В разных местах. Например, поехал на север Финляндии, в Лапландию, в свое "секретное место", где жил один в сосновой избе. Там меня никто не видит, и мне легче расслабиться, быть самим собой. После таких поездок я словно заново на свет рождаюсь. Полярная ночь. Сауна. Гонки на снежкатах, после которых опасности Гран При кажутся сущим пустяком. Однажды я взял с собой Жака Вильнева. Все его аварии в Ф-1 блекнут в сравнении с тем, как он въехал в дерево на 500-кубовом снежкате. До сих пор не понимаю, как он остался жив.

Столь долгое отсутствие практики не повлияло на ваши гоночные качества?

Последние три месяца я очень интенсивно работал над своей физической формой. Психологически же отдых значительно освежил мои силы и мое восприятие жизни. Вокруг меня все новое. Новая команда. Новый автомобиль. И когда я впервые стронул его с места, то даже испытал довольно сильное волнение.

Понравилась машина?

Если она такова, как выглядит, то будет очень быстрой. Но о чем-то конкретном говорить рано. Я проехал всего семь километров, гоняя машину туда-сюда по стартовой прямой.

Вы выступали за многие команды, в том числе и за Ferrari. На каком уровне сейчас находится Toyota?

Трудно сказать. У нас много новых людей. Каждый из них – отличный специалист. Но теперь всем нам предстоит научиться работать в команде. А это самое трудное.

Уве Андерссон производит впечатление сурового и жесткого руководителя. Вы работали с ним?

Вполне. Он не слишком сведущ в технической стороне дела, зато хорошо управляет всей компанией. Он сам бывший гонщик и понима-

ет нас. Всегда прислушивается к тому, что я говорю, даже если мое мнение оказывается негативным.

И что же конкретно вызвало ваше недовольство?

Это рабочие моменты. Углубляться в них бессмысленно.

Если бы вы были руководителем команды, что сделали бы в первую очередь?

Пригласил Райкконена.

Говорят, это вы "сосватали" его Петеру Зауберу?

Я действительно посоветовал его попробовать. И Райкконен им понравился. Причем настолько, что о контракте тест-пилота даже речи не было.

Вы хорошо знаете Кими?

Нет. Встречался пару раз, видел его в картинге. Но от людей, которым я верю, знал, что он очень хорош и должен поехать с самого начала. Так и получилось.

Можете охарактеризовать его?

Обычный финн. Тихий. Пока. Он удивил даже меня, настолько был спокоен на первых "смотрины". Похоже, он просто не понимал значения происходящего.

Вы участвовали в процессе проектирования автомобиля? Давали какие-то советы?

Нет. Это не моя работа. Я должен давать свою оценку автомобилю как гонщик, а не указывать, как и что делать инженерам и конструкторам.

Что вы можете сказать о начале чемпионата?

Начало этого сезона – продолжение прошлого года. Не очень впечатлило. На смену доминирования двух команд, похоже, приходит превосходство одной. И даже одного гонщика. (Разговор происходил до Гран При Бразилии, – прим. Л. С.)

Применяет ли Ferrari на самом деле запрещенную антипробуксовочную систему?

Нет. Это только слухи, пустые разговоры.

А как вы сами относитесь к разрешению антипробуксовочной системы в этом сезоне?

Я предпочел бы ездить без нее. Чем более полным контролем над автомобилем обладает гонщик, тем лучше. Ведь это автогонки!

На Toyota установлена электроника Magneti Marelli. Такая же, как на Ferrari?

Я думаю, нет. Речь идет только о поставщике, а не о составе оборудования. Кроме того, сама по себе электроника не много значит без программного обеспечения. А оно у каждой команды свое.

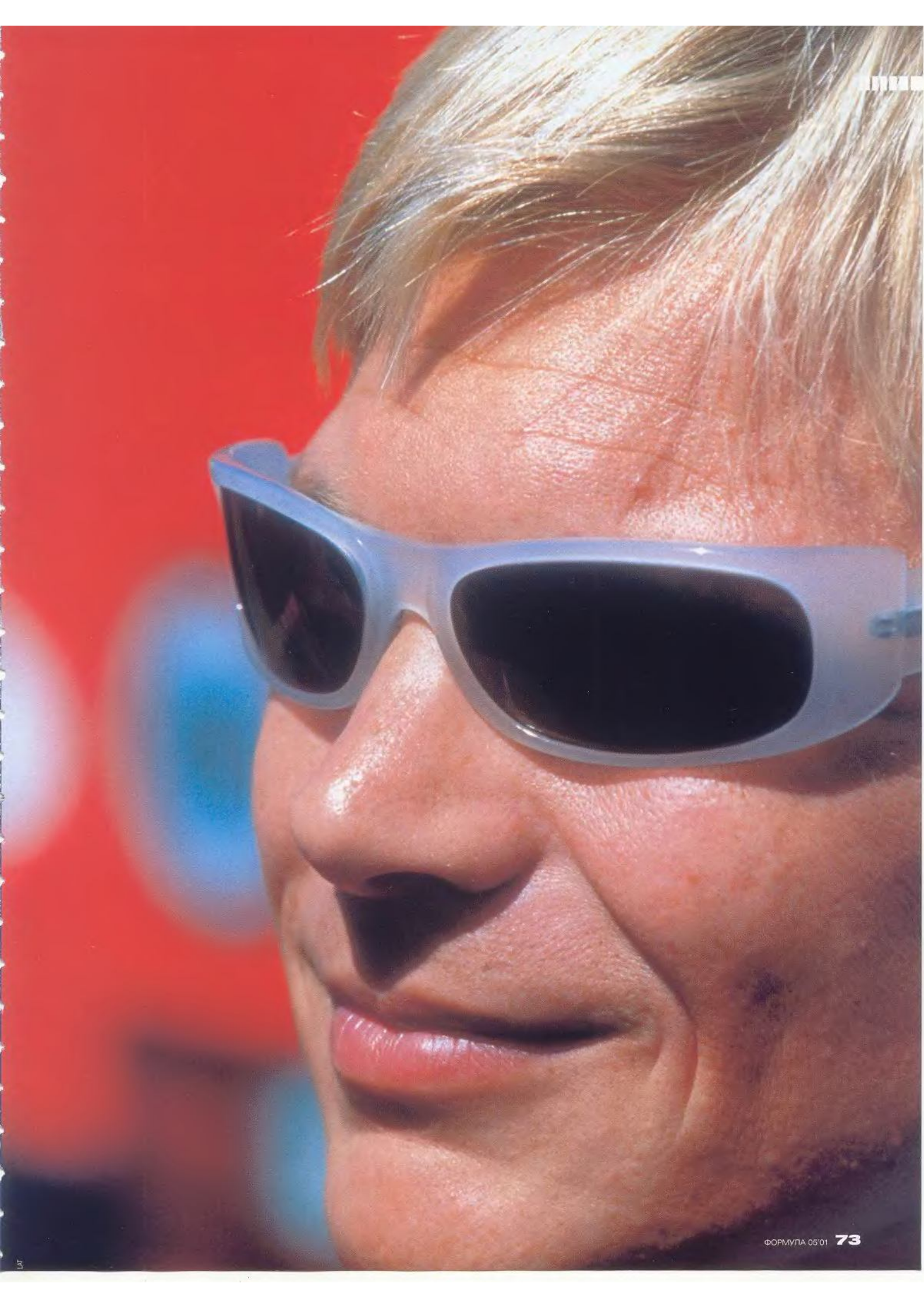
Вернемся к чемпионату. Вы думаете, что титул достанется Михаэлю Шумахеру?

Очень похоже, что да. Конечно, по ходу сезона многое может измениться. Ситуация с шинами добавит неопределенности, поскольку Michelin скоро должна догнать Bridgestone. Не стоит сбрасывать со счетов McLaren. Можно надеяться на прогресс Williams и Jordan. Но вряд ли в этом году они смогут составить серьезную конкуренцию. В этом смысле не только для Toyota, но и для всей Ф-1 важно, чтобы наша команда добилась быстрого прогресса. Формула-1 нуждается в еще одной доминирующей команде. Надеюсь, это будем мы.

Ваши прогнозы: каким будет сезон 2002 года для Toyota?

Я уверен, что на стартовом поле Гран При Австралии 2002 года буду стоять не ниже четвертого места.

Интервью взял Леонид Ситник



ГАРАЖ

Именно здесь, в боксах команды, происходит многое из того, что предопределяет исход гонок. Но рядовым любителям Ф-1 вход сюда строго воспрещен. А дальше зоны обслуживания автомобилей не проникает даже "взгляд" вездесущих телекамер. Однако команда West McLaren Mercedes позволила нам заглянуть под крышу своего гаража.

За много лет процесс оборудования гаража обрел точность и слаженность работы часового механизма. Обычно все начинается за неделю до гонки с настланным полом. Если есть возможность — пол красят в цвета команды. А мраморное покрытие, которое иногда использует West McLaren Mercedes, давно стало притчей во языцех. Роскошь?

Но таким образом уменьшается ощущение временности всего сооружения, что положительно влияет на психологию персонала. В понедельник устанавливаются перегородки, и все готово для прибытия оборудования во вторник и механиков — в среду. Ширина гаражей на каждом автодроме может отличаться, а вот глубина их везде стандартная. Одни из самых узких гаражей — в Монце, одни из самых широких — на Нюрбургринге. Все оборудование гаражей должно служить как минимум сезон.



Схема боксов команды West McLaren Mercedes

- 1 Контейнеры, в которых хранится оборудование для настройки автомобилей
- 2 Гидравлические подъемники. Значительно облегчили и ускорили процесс обслуживания автомобилей, заменили труд пяти или шести человек. Ранее автомобиль устанавливали на козлы вручную, что отнимало у людей не только время, но и силы. Теперь все проще. Носовая часть отсоединяется, а к узлам крепления передней подвески крепится специальная рама. Затем подкатывают подъемник, присоединяют его к пневмомагистрали высокого давления (7 атм) и приводят в действие. Алюминиевый цилиндр поднимается, цепляет раму и поднимает автомобиль
- 3 Нагреватели воды и масла для системы охлаждения двигателя. Чем холоднее двигатель перед запуском, тем большему износу он подвергается при выходе на режим работы. Нагреватели предварительно поднимают температуру воды и масла и прокачивают их через охлаждающую и смазочную системы двигателя. Проводящаяся в течение часа прокачка охлаждающих жидкостей под давлением позволяет избежать образования воздушных пробок и пробки
- 4 Стойка для хранения наушников и индивидуальных систем радиосвязи
- 5 Зона телематериала. Представляет собой мини-телестудию, напрямую связанную с центром цифрового телевидения Экклестона
- 6 Шины с нагревателями. Не хранятся в гараже, но находятся в непосредственной от него близости. Нагреватели шин представляют собой небольшие электроодеяла. С их помощью давление в шинах поднимается до рабочей величины еще до того, как автомобиль окажется на трассе. Шины укрывают нагревателями за два часа до предполагаемого использования. Снимают нагреватели в самый последний момент перед выездом на трассу. Они позволяют поддерживать температуру шин в диапазоне 50–100 °C. Рабочая температура зависит от настроек, типа резины, погодных условий и состояния поверхности трассы
- 7 "Боевая рубка". Здесь находятся компьютеры, контролирующие телеметрию с автомобиля на трассе. Пикнувшие к изображению иконки детали на мониторе компьютера Sun, инженер тут же получает криком все характеристики. Если работа какого-то узла вызывает опасения, появляется предупреждающий сигнал. Все данные телеметрии с трассы передаются на базу команды в Уокинге
- 8 Корзина для мусора. В команде West McLaren Mercedes нет мелочей. В боксах должно быть чисто
- 9 Передний ручной домкрат. Используется для подъема автомобиля во время пит-стопа
- 10 Задний ручной домкрат. Используется для подъема автомобиля во время пит-стопа
- 11 Передвижная заправочная машина
- 12 Верхний модуль. Содержит все электро- и пневмокоммуникации, необходимые для работы механиков
- 13 Верстаки производства компании Lita. Служат рабочим местом механиков, содержащим все необходимые инструменты. Верстаков у команды шесть. Но на Гран При берут три или четыре: по одному на каждый автомобиль. За каждым верстаком работает четыре механика. Инструменты хранятся в строгом порядке. Отсутствие даже одного из них может оказать самое негативное влияние на работу всей команды
- 14 Перегородка, в том числе служащая и для размещения логотипов спонсоров и партнеров, но в основном — для защиты от любопытных глаз
- 15 Внешний стартер — устройство в виде бура с мотором на тележке, служащее для перезапуска заглохшего двигателя автомобиля
- 16 Рабочее место инженеров. Здесь размещены лап-топы (портативные переносные компьютеры), которые содержат информацию о настройках, а также программы предстартовой проверки систем автомобиля. На каждый автомобиль приходится по три лаптопа Fujitsu Siemens: один для двигателя, один для шасси, один для настроек. С помощью этих компьютеров проводят проверку автомобиля перед выездом на трассу, а также осуществляют быстрое считывание телеметрической информации после возвращения в боксы. Далее эта информация "перекачивается" на компьютеры Sun, установленные в "боевой рубке"



West McLaren Mercedes

КОЛЬЦО НЕ СРАЗУ СТРОИЛОСЬ

Взгляд господина Тильке был сосредоточен и немного печален. Что видел известный архитектор, создатель великолепного автодрома Сепанг, глядя на заснеженные московские пустыри? Трудно сказать. Вежливый немец, во время краткого визита в нашу столицу вновь осмотревший две территории, претендующие стать местом возведения автодрома международного класса, уклонился от прямых ответов. Но не прошло и недели, как в Москву прибыл документ, содержащий выводы знаменитого специалиста. Корреспондент нашего журнала получил возможность ознакомиться с этим документом. Насколько прав господин Тильке? И является ли мнение иностранца истиной в последней инстанции, судить не беремся. Мы просто знакомим наших читателей с авторитетным мнением немецкого эксперта, кратко коснувшись предыстории вопроса и немного заглянув в будущее.

С небес на землю

Несмотря на самые лестные отзывы специалистов, новая трасса преподнесла гонщикам, большинство из которых видели ее впервые, немало сюрпризов. И далеко не все они были приятными. Чего стоил один лишь "тройной ридбергер", который Жак Вильнев исполнил в "эске" "Гагарин". Или эффектный вылет Михаэ-

ля Шумахера в повороте "Санкт-Петербург". До "Москвы" немец так и не добрался, и остряки в пресс-центре тут же переименовали злополучный для лидера Ferrari вираж в "Сталинград". И все же первый Гран При России Формулы-1, состоявшийся в замечательный весенний день на только что открытом и буквально еще пахнущем свежей краской "Московском кольце", стал настоящим праздником. И т.д. и т.п...

Вернемся с небес на российскую землю. Подобного репортажа мы все ждем уже давно. Разговоров вокруг приглашения Ф-1 в Россию всегда было много. Число проектов трасс пересчитали за десяток. А воз, как говорится, и ныне там. И все же основания для оптимизма есть. Интерес к Ф-1 в России все возрастает, и наконец поднялся до уровня московского правительства. А это уже серьезно. Зашевелились и на Западе. Берни Экклстоун и Макс Мосли принимают российского представителя. Да и Герман Тильке прибыл в Москву не столько как независимый эксперт, сколько как личный эмиссар хозяина Ф-1, его глаза и уши. Отсюда и особое внимание к его мнению.

Как известно, с российской стороны были выдвинуты несколько альтернативных проектов строительства автодрома, пригодного для проведения Гран При Формулы-1, из которых на сегодняшний день наиболее реальны два,

причем оба московские. У каждого проекта есть свои плюсы и минусы, свои сторонники и противники. Мы же склонны видеть во всех этих людях одну большую команду энтузиастов Формулы-1, идущих, пусть и несколькими разными путями, к единой цели – скорейшему появлению в расписании ЧМ Гран При России. Всем им надо сказать огромное спасибо за их усилия и труды. На них, на их организаторский талант вся наша надежда. А конкуренция – это здорово! Какой бы проект ни победил, в выигрыше в любом случае окажется сама Формула-1 и мы с вами, ее любители. И именно с данной точки зрения, считая себя также членами этой команды, чья задача поддерживать всеми силами оба направления, мы и взглянем сегодня на суть проблемы.

Предыстория

20 июля 1999 года появилось Постановление правительства Москвы № 652 "О строительстве в Москве автодрома трассы "Формула-1" и гольф-поля с инфраструктурой". Речь шла о Молжаниновском районе, что близ аэропорта Шереметьево-2. Прочие варианты – Тушино, Ходынка, Крылатское и Нагатинская пойма на том момент были отвергнуты.

Через год появилось новое постановление (№ 250-ПП от 4 апреля 2000 года) "О проектных предложениях по развитию района Молжаниновский", в котором Нагатинская пойма все же вновь упоминается в качестве возможного варианта строительства автодрома. Вызваны эти колебания были, в частности, тем, что согласно перспективному плану развития Москвы, в районе Молжаниновки предполагалось возведение большого жилого массива.

Еще через полгода, 4 сентября 2000 года, в Москву для ознакомления с территорией предполагаемого строительства автодрома приезжает немецкий архитектор Герман Тильке, который построил, в частности, новейший и наисовременнейший на данный момент автодром в Малайзии, и остается вполне доволен увиденным. А уже 15 сентября мэр Юрий Лужков подписывает распоряжение о создании рабочей группы по молжаниновскому проекту, и почти сразу же, 23 сентября, выходит новое постановление правительства Москвы – "О создании ОАО "Нагатино" по строительству автодрома "Формула-1". Мэр Москвы возглавил попечительский совет строительства в Нагатинской пойме. Осуществить этот проект планируется в соответствии с подписанным в декаб-



ре 2000 года "Договором о строительстве автодрома в Нагатинской пойме и гарантиях инвестиций между Правительством Москвы и компанией TWR Group (Великобритания)", под которым поставили свои подписи Ю. М. Лужков и глава TWR Group Т. Укиншоу. Непосредственное руководство всеми работами, связанными с этим проектом, было поручено главе Комитета по туризму при Правительстве Москвы Григорию Антюфееву – человеку инициативному, энергичному и целеустремленному.

Проект получил столь громкий резонанс, что в письме на имя Ю. М. Лужкова "большой хозяин" Больших Призов Берни Экклстоун пригласил Григория Антюфеева на личную встречу в Лондон. И akurat в День влюбленных – 14 февраля сего года – эти два влюбленных в Формулу-1 человека встретились и обменялись информацией и мнениями в штаб-квартире FOA. "В ходе этой встречи, продолжавшейся в течение получаса, – рассказывает Григорий Антюфеев, – я ознакомил г-на Экклстоуна с проектом строительства автодрома в Нагатинской пойме. Он с одобрением относится к этому проекту, и, по его мнению, для его реализации вполне достаточно имеющейся там площади до 200 га".

Между тем еще 2 февраля в факсе опять же на имя Лужкова Экклстоун писал: "Я рекомендовал для работы по проекту трассы в Москве архитектурно-инженерную компанию Tilke GmbH, которая обладает опытом проектирования современных кольцевых трасс Формулы-1 и дополнительных сооружений. Крайне важно, что для того, чтобы обеспечить необходимый коммерческий успех Формулы-1, требуется не менее 250 га земли, которые, как я понимаю, могут быть выделены".

Но, вероятно, Григорий Антюфеев был вполне убедителен во время личной встречи, и чуть позже за подписью Экклстоуна приходит еще один факс, в котором сообщается, что, возможно, для строительства автодрома будет достаточно и меньшей площади.

В конце концов, для внесения в вопрос окончательной ясности в Москву в качестве эксперта и неофициального посланника Экклстоуна вновь приезжает Герман Тильке. Ознакомившись 9 марта с территорией Нагатинской поймы (а также встретившись с вице-мэром Валерием Шанцевым), Тильке в разговоре с журналистами дипломатично воздержался от скоропалительных оценок и однозначного выбора, пообещав изложить все в официальном отчете, но заметил: "Я, безусловно, могу построить автодром где угодно и на любой территории, но если он потом будет бездействовать, то мне это не нужно ни за какие деньги. Мне дорога моя репутация". И уже 12 марта архитектор действительно изложил все свои соображения в документе под названием "ОТЧЕТ И ОЦЕНКА ДВУХ ТЕРРИТОРИЙ, РАССМАТРИВАЕМЫХ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДРОМА ГРАН ПРИ ФОРМУЛЫ-1 В МОСКВЕ: ШЕРЕМЕТЬЕВО И НАГАТИНО". Этот документ он вручил 12 марта Экклстоуну и переслал курьерской почтой в Москву на имя Ю. М. Лужкова.

Спустя несколько дней мне удалось задать вопрос Валерию Шанцеву, насколько отчет Тильке повлиял или может повлиять на окончательный выбор той или иной территории под строительство автодрома. Вице-мэр ответил, что и он, и Ю. М. Лужков с отчетом внимательно ознакомились, и что окончательное решение будет приниматься непременно с учетом изложенного в нем, "поскольку авторитет Германа Тильке в этом вопросе столь велик, что было бы неразумно игнорировать его мнение, если мы действительно собираемся построить автодром для Формулы-1".

Приговор окончательный?

Итак, к каким же выводам пришел Герман Тильке, сравнив изученные им территории?

В первом разделе отчета, озаглавленном "Цели", архитектор заявляет: "Целью данного отчета является привнесение в дискуссию по выбору территории профессиональных аспектов, оценок и аргументов".

Далее мы приводим текст заключения с незначительными сокращениями.

ШЕРЕМЕТЬЕВО

Данная территория расположена приблизительно в 25 км к северу от центра Москвы и приблизительно в 9 км от московской кольцевой автодороги. Из города по направлению к территории ведут два шоссе. Одно из них ведет в Санкт-Петербург и имеет прямую связь с международным аэропортом. Территория расположена приблизительно в 500 метрах от шоссе и очень близко к международному аэропорту. Приблизительно в двух километрах от территории находятся две железнодорожные станции.

Транспортная инфраструктура территории может быть охарактеризована как идеальная.

Взлетные полосы аэропорта располагаются параллельно территории и на определенном расстоянии от нее. Соответственно, это не предполагает никаких ограничений.

Топография местности представляет собой луга с невысокими покатыми холмами и прудами. Строений практически нет (если не считать деревень, о которых речь пойдет ниже, – прим. ред.). С западной стороны расположены небольшие деревни с одно- и двухэтажными постройками вдоль дороги, с восточной – лесистая местность и аэропорт.

Территория, имеющаяся в наличии в районе предполагаемого строительства, составляет более чем 300 га. (Согласно вышеупомянутому постановлению от 4 апреля 2000 года площадь отведенного под строительство автодрома участка составляет 240 га, – прим. ред.) Этого достаточно для современного автодрома с инфраструктурой (транспортная система, автостоянки, вертолетные площадки и т.д.).

Топография превосходно подходит для интересного дизайна автодрома с возможностями дальнейшего развития. Дополнительные сооружения идеально вписываются в прилегающую территорию.

НАГАТИНО

Данная территория расположена на юге Москвы, приблизительно в восьми километрах от центра города. Расположение от международного аэропорта – приблизительно в 35 километрах.

Данная территория расположена на полуострове и разделена на две части наземным метро и шоссе с шестиполосным движением. Относительно расстояния от центра города, где находятся большинство отелей, расположение участка положительно.

Транспортная инфраструктура между участком и Москвой может создать некоторые проблемы, т.к. город Москва и пригороды соединены только загруженной шестиполосной автодорогой. (Добавим, что вблизи также пройдет строящееся сейчас третье транспортное кольцо – широкая современная автомагистраль, – прим. ред.). Должны быть построены широкие пересечения и выезды, соединенные мостом или туннелем,



Таблица оценок

	Шереметьево	Нагатино
Расстояние от центра Москвы	25 км	8 км
Автотранспортная инфраструктура	превосходно	удовлетворительно
Железнодорожный транспорт/метро	хорошо	превосходно
Расстояние до аэропорта	2 км	35 км
Площадь территории	более чем достаточно	почти неприемлемо
Условия проектирования	без ограничений	много ограничений
Будущее развитие	положительно	ограничено
Экономическая эффективность	высокая	низкая
Интеграция в окружающую среду	реально	трудно

пересекающим проходящую параллельно линии метрополитена.

Прямая связь данной территории со станцией метро оценивается очень положительно.

Восточная часть выглядит как полуостров треугольной формы. Максимальная длина с одной стороны дороги (направление юг-север) составляет 1300 метров. Максимальная длина направления с востока на запад составляет 1200 метров. Прилегающие районы затоплены, и две трети из них составляют лесистую местность. На юге имеется причал. Доступны 840 из 1200 метров. Годная для использования территория составляет 78 га.

На противоположной стороне дороги территория состоит из индустриального района размером около 60 га. Протяженность на восточно-западном направлении составляет 980 метров, в направлении с юга на север – около 1100 метров. Территория ровная, широкие улицы пересекают индустриальный район.

Непосредственно прилегающие районы территории в восточном и западном направлениях состоят из индустриальных районов. В других направлениях имеются постройки (более чем двадцатизэтажные здания).

Величина данной территории, составляющая 78 га к востоку от дороги и метрополитена и 60 га на западной части (по данным Москмзема, на которые ссылается руководство нагатинского проекта, общая площадь полуострова составляет 184 га, – прим. ред.), оценивается как недостаточная по сравнению с территориями, занимаемыми другими международными автодромами.

Теоретически, восточная часть может быть увеличена за счет осушения затопленного района, но это приведет к огромному увеличению стоимости работ.

На последнем этапе строительства почти 100% деревьев должны быть спилены и уничтожены. Снос построек в индустриальном районе повлечет за собой огромные дополнительные затраты.

(Справка редакции: В настоящий момент на упомянутой территории располагаются владения и строения Столичной судоходной компании, ОАО "Пассажирский порт", очистные сооружения и центр техобслуживания "ЗИЛ", склады компании "Проктер Энд Гэмбл", Нагатинский таможенный терминал и другие предприятия.)

В общем, необходимо построить три соединения (мосты или туннели) между обеими частями территории.

Окружающие районы, с точки зрения автора, не представительны для международ-

ного автодрома и самого города Москвы. Обзорение с данной территории падает на жилые застройки и индустриальные районы.

Строительство автодрома в Нагатино не предполагает дальнейшего развития территории из-за ограниченного пространства.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Автор рекомендует Шереметьево как возможное расположение автодрома Гран При Формулы-1.

Составлено: Тильке ГмбХ
Krefelder Strabe 147
52070, Aachen
подписано: Герман Тильке

А кроме того...

Добавим то, что не упомянул в своем отчете Герман Тильке.

Основными минусами молжаниновского проекта являются необходимость переселения с территории предполагаемого автодрома шести деревень с предоставлением жителям квартир, перенос газопровода высокого давления и трудности с переносом маршрутов захода на посадку самолетов, следующих в аэропорт "Шереметьево-2".

Впрочем, первое и второе было предусмотрено еще за много лет до появления проекта строительства автодрома в соответствии с планом развития данного района и поэтому не требует специальных решений и дополнительных средств. А необходимости в переносе маршрутов захода на посадку самолетов, как утверждает ряд специалистов, попросту нет, поэтому и трудностями вроде бы не грозит.

Однако надо учитывать, что если жилой массив в Молжаниновском районе все же будет построен в соответствии с тем же планом развития, перед его жителями может возникнуть проблема шума. Равно как, впрочем, и перед жителями домов, уже окружающих Нагатинскую пойму.

Справка редакции: Уровень шума, который производит несущийся болид Формулы-1, достигает 140 Дб. Примерно столько производит на взлете реактивный истребитель. При этом на старте Гран При одновременно "взлетает" более двух десятков машин. Когда в прошлом году на Ходынке проводились гонки на куда менее мощных и шумных автомобилях, треск и вой их двигателей и послужил основанием для запрета московскими властями гонок на Ходынке.

И наконец главная проблема Нагатино: нехватки площади. По словам Григория Антюфеева этот вопрос можно решить: "У нас имеется



В конце марта в Женеве в рамках Генеральной Ассамблеи FIA произошла встреча руководителя нагатинского проекта Григория Антюфеева, присутствовавшего на Ассамблее в новом для себя качестве – вице-президента российской автомобильной федерации по туризму и развитию Формулы-1, и президента международной федерации Макса Мосли. Господин Мосли выразил личную и горячую поддержку начинанию московских властей по строительству автодрома в Нагатино. "Федерация и я лично готовы оказать любую помощь и заинтересованы в удачном завершении проекта, поскольку это позволит провести в Москве соревнования самого высокого уровня", – сказал президент FIA. Более того, господин Мосли планирует посетить Москву в ближайшем будущем и лично ознакомиться с ходом строительства. Ему очень понравилась также идея провести весеннюю Генассамблею FIA 2002 года в российской столице. "Москва – это современный международный деловой центр, поэтому там будет очень удобно провести Ассамблею", – сказал Мосли. Окончательно этот вопрос будет решен на форуме FIA осенью в Кельне.

подписанное мэром еще месяц назад постановление об отсыпке грунта, вынутого при строительстве Лефортовского туннеля, в русло Москвы-реки в районе Нагатинской поймы, что позволит без проблем и лишних затрат увеличить площадь полуострова".

Что в сухом остатке?

Принято ли Правительством Москвы окончательное решение, пока неясно. Тут нужно не семь, а семьдесят семь раз отмерить, прежде чем резать бюджет будущей стройки. Но если московские власти наконец определятся со своими планами и если их решение устроит хозяев Формулы-1, то возникнет надежда, что она, родная, все-таки придет в Россию к всеобщей радости всех любителей "королевских гонок". И тогда репортаж, которого мы все так ждем, состоится.

Борис Мурадов

Площадь некоторых автодромов Ф-1

	Площадь автодрома	Площадь автостоянок для зрителей	Общая площадь
Шереметьево	~200 га	~100 га	>300 га
Нагатино существующая площадь	78 га+15 га=93 га	15 га	108 га
Нагатино площадь после осушки			148 га
A1-Ринг, Австрия	115 га	105 га	220 га
Нюрбургринг, Германия	145 га	140 га	285 га
Сепанг, Малайзия	133 га	126 га	259 га
Хоккенхайм с 2002 года, Германия	123 га	130 га	253 га
Сильверстоун, Великобритания	220 га	160 га	380 га
Барселона, Испания	118 га	90 га	208 га
Хоккенхайм до 2002 год, Германия	395 га	80 га	475 га

Площадь автодрома – площадь трассы, пaddock, зоны, почетных гостей, административной зоны, автостоянок, вертолетной площадки, трибун и пр.



ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

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

Игнацио Джунти/ Ignazio Giunti

(Италия)
Род. 30.08.41 в Риме, Италия. Умер 10.01.71 в госпитале Буэнос-Айреса от ран, полученных в аварии во время гонки "1000 км Буэнос-Айреса" 1971 г.



Выходец из богатой итальянской семьи. С юности увлекался автомобилями и участвовал в полупрофессиональных гонках. В 1966 г. стал одним из заводских пилотов кузовной команды Alfa Romeo. Через год выиграл в своем классе чемпионат Европы по горным гонкам. В 1969 г. занял 2-е место в "Тарга Флорио" и выиграл в своем классе "24 часа Ле-Ман" (4-й в общем зачете). В 1970 г. выступил за Ferrari в гонках спортпрототипов, одержав три победы. На GP Бельгии 1970 г. (4-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1970 г., занял 17-е место. Выступал на Ferrari 312B (Ferrari). В 1971 г. во время гонки первого этапа ЧМ спортпрототипов в Буэнос-Айресе Ferrari Джунти после столкновения с Marla Бельтуэза выскочила с трассы, и пролетев почти 200 метров, загорелась. Спасатели смогли извлечь Игнацио из-под обломков, но помимо многочисленных травм он получил ожог 70 процентов кожи и через два часа после аварии умер в госпитале Буэнос-Айреса.

GP в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 4; очки: 3; лучший рез. в квал.: 5-е место — GP Австрии, GP Италии 1970 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — GP Бельгии 1970 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "Тарга Флорио", "9 часов Ренна" 1970 г., этап ЧМ спортпрототипов "12 часов Себринга" 1970 г.

Дюк (Джей Карлайл) Дин-смур/Duke (J. Carlyle) Dinsmore*

(США)



Род. 10.04.13 в Вильямсбурге, штат Западная Вирджиния, США. Умер 12.10.85 в Дайто-не-Бич, штат Флорида, США. В автогонках дебютировал в 1930 г. С 1946 г. участвовал в гонках серии AAA/USAC (CART). В 1950–1951, 1956 г. стартовал в Indy 500, выходящей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ 1950–1954, 1956, 1960 гг. Выступал на автомобилях: KK2000 (Brown Motors) в 1950 г., Schroeder (Brown Motors) в 1951 г., KK500A (Shannon's) в 1956 г. В 1952–1953, 1954, 1960 гг. был заявлен в Indy 500, но не прошел квалификацию. Во время гонки 1953 г. подменял в копилке Kurtis (M.A. Walker Electric) Роджера Уорда. GP в Ф-1: 7; гонок в Ф-1: 4; очки: —; лучший рез. в квал.: 7-е место — Indy 500 1950 г.; лучший рез. в гонке: 17-е место — Indy 500 1956 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап чемпионата USAC (CART) в Сакраменто в 1950 г.

Фрэнк Докнал/Frank Dochnal

(США)

Род. ????

Гонщик-любитель. Сведений о нем практически не сохранилось. В 1963 г. на GP Мексики единственный раз в жизни участвовал в GP ЧМ Ф-1. Выступал на собственном Cooper T53, однако уже на тренировке разбил машину и не смог стартовать даже в квалификации. GP в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: НСК; лучший рез. в гонке: НСК; быстрые круги: —

Жозе Долем/Jose Dolhem

(Франция)

Род. 26.04.44 в Париже, Франция. Погиб 16.04.88 в авиакатастрофе неподалеку от Сент-Этьена. Брат вице-чемпиона мира 1982 г. Дидье Пирони. Спортивную карьеру начал в 1964 г. на Lotus 7. В 1965 г. во время учебы в университете на несколько лет оставил гонки, но в 1969 г. вернулся за руль и вы-



играл приз Volant Shell. В 1972–1974 гг. без особого успеха выступал за Surtees в ЧЕ Формулы-2 (одно 3-е место, 1 БК, 6 очков, лучший результат в ЧЕ — 14-е место в 1974 г.). В 1974 г. на GP Франции дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1974 г. Выступал на Surtees TS16 (Surtees). После завершения карьеры в Ф-1 до 1979 г. выступал на Rauhsen и AGS в гонках Ф-2. В 1988 г. погиб в авиакатастрофе на юге Франции.

GP в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 26-е место — GP Италии, GP США 1974 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Мартин (Хью Мартин) Дон-нелли/Martin (Hugh Martin) Donnelly

(Великобритания)



Род. 26.04.64 в Белфасте, Северная Ирландия, Великобритания. В автогонках дебютировал в 1985 г. в Ф-Ford 2000. В 1986–1988 г. выступал в британском чемпионате Формулы-3 (3 победы, лучший результат — 3-е место в 1986 г. В середине сезона 1988 г. перешел в команду Эдди Джордана Ф-3000 и потянул специалистов великолепным дебютом в МЧ Ф-3000. 5 гонок, 2 победы, 2 вторых места, 1 "поул", 2 БК, в общем зачете МЧ занял 3-е место. В 1989 г. выиграл еще одну гонку МЧ Ф-3000 и на GP Франции дебютировал в ЧМ Ф-1 (12-й). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1989–1990 гг. Выступал на автомобилях: Arrows A11 (Arrows) в 1989 г., Lotus 102 (Lotus) в 1990 г. На тренировке перед GP Испании 1990 г. в Хересе его Lotus ударился на обочину, и копил развалился на части. Донелли получил серьезные травмы ног, но врачам удалось спасти ему жизнь. Через несколько лет Мартин провел тесты на Jordan Ф-1, но в гонки больше не вернулся. В 1992 г. основал собственную команду в Формуле-Vauxhall Junior. В последние годы регулярно участвует в гонках исторических автомобилей и даже одержал несколько побед: в 1995 г. в Донингтоне и в 1999 г. в Сильверстоуне.



GP в Ф-1: 15; гонок в Ф-1: 13; очки: —; лучший рез. в квал.: 11-е место — GP Монако, GP Италии 1990 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — GP Венгрии 1990 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: GP Макао Ф-3 1987 г.

Марк Доноху/Mark Donohue

(США)

Род. 18.03.37 Саммите, штат Нью-Джерси, США. Умер 19.08.75 в Граце, Австрия, от травм, полученных в аварии на тренировке перед GP Австрии 1975 г.



Дипломированный инженер. Карьеру автогонщика начал в 1961 г., когда на Elva Courier выиграл в своем классе чемпионат спортивных автомобилей SCCA. Затем выступал в гонках Ф-Junior и TVR. В 1965 г. на Lotus 23 и Mustang победил уже в двух классах (В и С) SCCA. Чемпион США в шоссейных гонках 1967, 1968 гг. Чемпион серии Trans-Am 1968, 1969, 1971 гг. (16 побед в 25 гонках). В 1969 г. "Новичок года" в Indy 500 (7-е место). В 1970 г. занял 2-е место в Indy

500 и выиграл две из трех гонок Формулы-А. В 1971 г. одержал две победы в серии USAC (CART). Через год выиграл Indy 500. Чемпион серии Can-Am 1973 г. Чемпион IROC 1974 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на GP Канады 1971 г. (3-й). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1971, в 1974–1975 гг. выступал на автомобилях: McLaren M19A (Penske) в 1971 г., Penske PC1, March 751 (Penske) в 1974–1975 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 15-е место в 1975 г. Во время тренировки перед GP Австрии 1975 г. на March Марка попнула шина, он вылетел с трассы и ударился об отбойник. В аварии погиб один из marshals. Сам Доноху получил смертельные травмы головы и умер три дня спустя в больнице Граца.

GP в Ф-1: 16; гонок в Ф-1: 14; очки: 8; лучший рез. в квал.: 8-е место — GP Канады 1971 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — GP Канады 1971 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: GP Канады (серия Can-Am) 1966 г.; этап ЧМ спортпрототипов "24 часа Дайтоны" 1969 г.; этапы серии USAC (CART) в Поконо и Мичигане в 1971 г., Индианаполисе в 1972 г.

Падди Драйвер (Эрнест Голд)/Paddy Driver (Ernest Gould)

(Южная Африка)

Род. 13.05.34 в Йоханнесбурге, Южная Африка

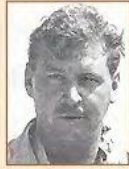


Один из лучших мотогоонщиков 60-х гг. В 1963 г. начал карьеру автогонщика и на Lotus 24 финишировал седьмым в незачетной гонке Ф-1 — GP Рента. На GP Южной Африки 1963 г. дебютировал в ЧМ Ф-1, но, разбив машину на тренировке, на старт выйти не смог. После этого вернулся в мотоспорт и в 1965 г. стал третьим приззером ЧМ по мотогонкам в классе 500 куб. см. В 1969 г. снова пересел на четыре колеса: выступал в гонках спортпрототипов, "формул" и кузовных автомобилей до середины 80-х гг. В 1974 г. вернулся в Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1963, 1974 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 24, 72E (Selby, Gunston).

GP в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 21-е место — GP Южной Африки 1963 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Боб (Роберт) Дрейк/ Bob (Robert) Drake

(США)



После войны был владельцем ресторана в Лос-Анджелесе. В середине 50-х дебютировал в автогонках серии SCCA. Затем на три года ушел из спорта и вернулся за руль гоночного автомобиля лишь в 1960 г. Высшей точкой его карьеры стало участие в GP США ЧМ Ф-1 1960 г., где, отстав от победителя на семь кругов Боб на Maserati 250F (Joe Lubin) все же добрался до финиша 13-м.

GP в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — GP США 1960 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место — GP США 1960 г.; быстрые круги: —

Бернар де Драйвер/ Bernard de Druver

(Бельгия)

Род. 19.09.52 в Брюсселе, Бельгия



Бельгийский аристократ. Был известен у себя на родине, но в международных гонках особых успехов не снискал. В 1975–1977 гг. выступал в ЧЕ Формулы-2 (4 очка, лучший результат в ЧЕ — 20-е место в 1977 г.). На GP Бельгии 1977 г. за рулем March 761 (British F1

Racing) дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1: 1977–1978 гг. В 1978 г. заявил на GP Бельгии собственный Ensign N177, но не прошел даже предквалификацию. В 1978–1979 гг. продолжил карьеру в британской серии Aurora F1, где несколько раз заканчивал гонки в тройке призеров.

GP в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 31-е место — GP Бельгии 1977 г.; лучший рез. в гонке: НСК; быстрые круги: —

Пьеро Дрого/Piero Drogo

(Италия)

Род. 08.08.26 в Вигнале, Монтеферрато, Венесуэла. Погиб 28.04.73 в дорожной аварии в Болонье, Италия



Спортивную карьеру начал в середине 50-х гг. в Южной Америке. В 1956 г. занял седьмое место на GP Венесуэлы в Каракасе. Через год на Ferrari выиграл в своем классе "1000 км Буэнос-Айреса". В 1958 г. уехал в Италию и какое-то время работал механиком. На GP Италии 1960 г., бойкотированном британскими командами, единственный раз в карьере принял участие в гонке Ф-1 (8-й). Выступал на Cooper T43 (Ф-2) (Scuderia Colonia). После ухода из гонок основал небольшую компанию по производству мягкой мебели, занимался также отделкой кузовов для Ferrari. В 1973 г. Дрого погиб в Болонье, попав в дорожную аварию на въезде в несоединенный туннель.

GP в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — GP Италии 1960 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — GP Италии 1960 г.; быстрые круги: —

Пьеро Дузио/Piero Dusio

(Италия)

Род. 13.10.1899 в Скурзоленто д'Асти, Италия. Умер 07.11.75 в Буэнос-Айресе, Аргентина



Итальянский гонщик любитель. Неплохой инженер. Спортивную карьеру начал еще до Второй мировой войны, когда с успехом выступал в европейских гонках. В 1946 г. вместе с Пьеро Таруффи основал в Турине гоночную команду Cisitalia. В 1952 г. на Cisitalia D46 принял участие в GP Италии ЧМ Ф-1 в Монце, однако из-за поломки мотора не смог проехать в квалификации ни одного круга. В 1963 г. закрыл Cisitalia. Позднее эмигрировал в Южную Америку, где и умер в 1975 г.

GP в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: —; лучший рез. в гонке: 8-е место — GP Италии 1960 г.; быстрые круги: —

Жан-Пьер Жабуй/ Jean Pierre Jabouille

(Франция)

Род. 01.10.42 в Париже, Франция



Один из корготы блистательных французских пилотов 70–80-х гг. В 1966 г. дебютировал в гоночной серии R6 Renault Gordini. Выиграв несколько гонок, на следующий год перешел во французскую Ф-3. Трехкратный вице-чемпион Франции в Ф-3 1968, 1969, 1971 гг. В 1970–1976 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (5 побед, 5 ПП, 6 БК). Чемпион Европы 1976 г. Периодически стартовал в гонках спортпрототипов. Третий призёр "24 часа Ле-Мана" 1973 г. На GP Франции 1974 г. (НПК) на Williams FW01 дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 1974–1975, 1977–1981 гг. Выступал на автомобилях: Williams FW01 (Williams), Surtees TS16 (Surtees) в 1974 г., Tyrrell 007 (Tyrrell) в 1975 г., Renault RS01, RS11, RS14, RS22, RS23 (Renault) в 1977–1980 гг., Ligier

JS17 (Ligier) в 1981 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 8-е место в 1980 г. Во время ГП Канады 1980 г. попал в аварию и сломал обе ноги. В 1981 г. попытался вернуться в гонки, однако восстановить былую форму уже не удалось и Жабуи предпочел окончательно уйти из Ф-1. В 1984 г. стартовал в кузовном чемпионате Франции. В 1993 г. на Peugeot 905В занял 3-е место в "24 часа Ле-Мана". В 1993–1995 гг. работал менеджером, а позднее спортивным директором компании Peugeot. В 1997 г. организовал собственную команду, с успехом выступавшую в гонках ISRS.



ГП в Ф-1: 56; гонок в Ф-1: 49; очки: 21; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: —
Победы в Ф-1: 2 — ГП Франции 1979 г., ГП Австрии 1980 г.

Полу-позиции в Ф-1: 6 — ГП Южной Африки, ГП Франции, ГП Германии, ГП Италии 1979 г., ГП Бразилии, ГП Южной Африки 1980 г.

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2: в Хоккенхайме в 1974 г., Зальцбурге в 1975 г., Валленбурге, Муджелло и Хоккенхайме в 1976 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Муджелло в 1975 г.

Жан-Пьер Жарье/ Jean Pierre Jarier

(Франция)

Род. 10.07.46 в Шаренте, близ Парижа, Франция



Карьеру автогонщика начал в конце 60-х гг. Приняв участие в гонках кузовных автомобилей и Формулы-Франция, в 1970 г. перешел в Ф-3. Третий призёр французской Ф-3 1970 г. В 1971–1973 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2 (7 побед, 5 ПП, 3 БК). Чемпион Европы 1973 г. На ГП Италии 1971 г. (12-й) дебютировал в ЧМ Ф-1 за рулем March 701. Участвовал в 12 ЧМ Ф-1 1971, 1973–1983 гг. Выступал на автомобилях: March 701, 721G, 721G/731, 731 (Shell Arnold, March) в 1971, 1973 гг., Shadow DNT, DNS, DNT, DNB (Shadow) в 1974–1977 гг., Penske PC4, ATS HS1 (ATS) в 1977–1978 гг., Ligier JS7, JS17, JS21 (Ligier) в 1977, 1981, 1983 гг., Lotus 79 (Lotus) в 1978 г., Tyrrell 009, 010 (Tyrrell) в 1979–1980 гг., Osella FA1B, FA1C (Osella) в 1981–1982 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 10-е место в 1979 г. Параллельно с гонками Ф-1 с успехом выступал в гонках спортпрототипов. После завершения карьеры в Ф-1 стартовал в различных кузовных чемпионатах: французских FS и GT, Суперкубе Porsche, Global GT, французском Кубке Porsche Carrera, FIA GT, ледовой серии IRSI. Двукратный чемпион французской серии GT 1998, 1999 гг.

ГП в Ф-1: 143; гонок в Ф-1: 135; очки: 31,5; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Монако 1974 г., ГП Южной Африки, ГП Великобритании 1979 г.; быстрые круги: 3
Полу-позиции в Ф-1: 3 — ГП Аргентины, ГП Бразилии 1975 г., ГП Канады 1978 г.

Победы в других гонках: "24 часа Спа" 1993 г.; этапы ЧМ спортпрототипов в Спа, Норбурге, Уоткинс-Глене, Ле-Кастеле, Брандс-Хатче в 1974 г., Дижоне и Ле-Кастеле в 1977 г.; этапы ЧЕ Ф-2: в Маллорид-парке, Хоккенхайме, Нивелле, Руане, Манторп-парке, Карлсхорге и Зинне в 1973 г.; этапы Global GT: в Ле-Кастеле и на Сузукке в 1994 г.

Оливье Жендебьен/ Olivier Gendebien

(Бельгия)

Род. 12.01.24 в Брюсселе, Бельгия. Умер 02.10.98



Бельгийский аристократ. Во время Второй мировой войны был парашютистом. Затем около четырех лет на строительстве курортного района Стенливилль, где познакомился с раллистом Чарли Фрейкингом, вместе с которым стал участвовать в гонках. В 1954 г. выиграл в своем классе итальянские ралли, Северное дорожное ралли и ралли "Тюльпан". Через год вместе с Фрейкингом на Mercedes 300CL победил в ралли Льеж-Рим-Льеж. В ЧМ Ф-1

дебютировал за рулем Ferrari-Lancia 555/D50 на ГП Аргентины 1956 г. (5-й). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1956, 1958–1961 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari-Lancia 555/D50, Lancia-Ferrari D50, Ferrari Dino 246, Ferrari 156 (Ferrari) в 1956, 1958–1959, 1961 гг., Cooper T51 (Yeoman Credit Racing) в 1960 г., Emerson 1003 (Equipe Nationale Belge), Lotus 18/21 (UDT Laystall Racing) в 1961 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 6-е место в 1960 г. Параллельно с Ф-1 блестяще выступал в гонках спортпрототипов. Четырехкратный победитель "24 часов Ле-Мана" 1958, 1960–1962 гг. По окончании сезона 1962 г. ушел из гонок. После смерти жены уехал в США и занялся разведением скота. В 1998 г. умер в своем доме от аневризмы аорты.



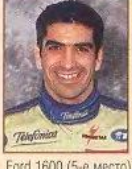
ГП в Ф-1: 15; гонок в Ф-1: 14; очки: 18; лучший рез. в квал.: 3-е место — ГП Бельгии 1961 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Франции 1960 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов: "Тагра Флорио" 1958, 1962 гг., "24 часа Ле-Мана" в 1958, 1960, 1961, 1962 гг., "12 часов Себринга" 1959, 1960, 1961 гг., "1000 км Норбургринга" 1962 г.

Марк Жене/Marc Gene

(Испания)

Род. 29.03.74 в Сабаделле, Испания



Выступал Букингемского университета, один из самых образованных пилотов современной Ф-1. Карьеру автогонщика начал в 1987 г. с картинга. Чемпион Каталонии 1987, 1988, 1990 гг., чемпион Испании 1988 г. В 1992 г. дебютировал в испанской Формуле Ford 1600 (5-е место), а в 1994 г. — в британской Ф-3 (лучший новичок). В 1996 г. выиграл Золотой Кубок Fisa в Супер-Формуле. Победитель открытого чемпионата Nissan 1998 г. В 1997 г. выступал в МЧ Ф-3000. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Австралии 1999 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1999–2000 г. Выступал на автомобилях: Minardi M01, M02 (Minardi). Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 17-е место в 1999 г. В 2001 г. будет работать тест-пилотом в Williams.

ГП в Ф-1: 33; гонок в Ф-1: 33; очки: 1; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Германии 1999 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Европы 1999 г.; быстрые круги: —

Ив (Мари Аристид Ив) Жиро-Кабанту/Yves (Marius Aristide Yves) Giraud-Cabantous

(Франция)

Род. 08.10.04 в Сен-Гаудене, Франция. Умер 30.03.73



Спортивную карьеру начал в 1925 г. В 1927 г. выиграл ГП Освобожденных в Шимзе. В 1930 г. победил в "24 часах Бол-д'Ора". В 1938 г. занял второе место в "24 часах Ле-Мана". После войны вернулся за руль и в 1947 г. одержал ряд громких побед, выиграв ГП в Шимзе, Монлери и Сан-Ремо. В 1948 г. победил в ГП Парижа Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Великобритании 1950 г. (4-й). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950–1953 гг. Выступал на автомобилях: Lago-Talbot T26C (Talbot, Yves Giraud-Cabantous) в 1950–1951 гг., HWM (HWM) в 1952–1953 гг. Лучший результат в ЧМ — 14-е место в 1950 г. В 1954–1956 гг. участвовал в гонках спортивных автомобилей. В 1957 г. ушел из спорта и сосредоточился на управлении своей транспортной компанией.



ГП в ЧМ: 13; гонок в ЧМ: 13; очки: 5; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Франции 1950 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Великобритании 1950 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: гонки Ф-1 не входившие в зачет ЧМ: ГП Парижа 1948 г.

Вольфганг Зайдель/ Wolfgang Seidel



(Германия)

Род. 04.07.26 в Дюссельдорфе, Германия. Умер 01.03.87
Спортивную карьеру начал в первой половине 50-х гг. Неплохо выступал в гонках спортпрототипов. В 1959 г. в паре с Эдгаром Бартом выиграл на Porsche 718 RSK "Тагра Флорио". В 1957 г. вместе с Филом Хиллом финишировал 2-м в "12 часов Реймса", а через год с Харри Скеллом — третьим в "12 часов Себринга". В 50–60-е гг. Вольфганг периодически стартовал в Ф-1 (Ф-2). В ЧМ Ф-2 (Ф-1) дебютировал на ГП Германии 1953 г. (16-й). Участвовал в 5 ЧМ 1953, 1958, 1960–1962 гг. Выступал на автомобилях: Veritas RS (Wolfgang Seidel) в 1953 г., Maserati 250F (Scuderia Centro Sud) в 1958 г., Cooper T43, T45 (RRC Walker, Wolfgang Seidel) в 1958, 1960 гг., Lotus 18, 24 (Scuderia Colonia, Wolfgang Seidel) в 1961–1962 гг., Emerson 1006 (Ecurie Maarsbergen) в 1962 г.

ГП в ЧМ: 12; гонок в ЧМ: 10; очки: —; лучший рез. в квал.: 13-е место — ГП Италии 1960 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Италии 1960 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов "Тагра Флорио" 1959 г.

Гюнтер Зайфферт/ Günther Seiffert

(Германия)

Род. ???

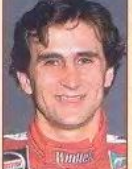
Гонщик-любитель. Даже у себя на родине практически не известен. В 1962 г. вместе с Вольфгангом Зайделем участвовал на его Lotus 24-BRM под номером 34 в квалификации ГП Германии в Норбурге, но, показав последнее 30-е время, как и Зайдель на старт не пошел.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 30-е место — ГП Германии 1962 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Алессандро Занарди/ Alessandro Zanardi

(Италия)

Род. 23.10.66 в Болонье, Италия



Спортивную карьеру начал в 1981 г. с картинга. Чемпион Италии по картингу 1985, 1986 гг., чемпион Европы 1987 г. В 1988–1990 гг. выступал в итальянской Ф-3 (2 победы), вице-чемпион Италии 1990 г. Победитель Европейского Кубка FIA Ф-3 в Ле-Мане 1990 г. В 1989, 1991 гг. участвовал в МЧ Ф-3000 (2 победы, 3 ПП, 3 БК). Вице-чемпион Ф-3000 1991 г. В 1992 г. работал тест-пилотом команды Benetton Ф-1. На ГП Испании 1991 г. (9-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. После четырех неудачных сезонов покинул Ф-1. В 1995 г. выступал в гонках спортивных автомобилей, через год дебютировал в серии CART. В 1996 г. выиграл 2 гонки, стал "Новичком года". Двукратный чемпион серии CART 1997, 1998 гг. В 1999 г. вернулся в Ф-1. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1991–1994, 1999 гг. Выступал на автомобилях: Jordan 191 (Jordan) в 1991 г., Minardi M192 (Minardi) в 1992 г., Lotus 107B, 107C, 109 (Lotus) в 1993–1994 гг., Williams FW21 (Williams) в 1999 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 20-е место в 1993 г. После провального выступления в ЧМ Ф-1 1999 г. вернулся в серию CART.

ГП в Ф-1: 44; гонок в Ф-1: 41; очки: 1; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Италии 1999 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Бразилии 1993 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы МЧ Ф-3000: в Валленбурге и Муджелло в 1991 г.; этапы серии CART: в Мид-Огайо и Лагуна-Секе в 1996 г., Лонг-Бич, Кливленде, Мичигане, Мид-Огайо и Элкарт-Лейке в 1997 г., Лонг-Биче, Мадисоне, Детройте, Портленде, Кливленде, Торонто и Серфиз-Парадиз в 1998 г.

Йо (Йозеф) Зифферт/ Jo (Joseph) Siffert

(Швейцария)

Род. 07.07.36 во Фрибурге, Швейцария. Погиб 24.10.71 в аварии во время незачетной гонки Ф-1 в Брандс-Хатче, графство Кент, Великобритания
Сын небогатого торговца автомобилями. С детства увлекался мото- и автотехникой и мечтал накопить денег на гоночный мотоцикл. Йо работал продавцом цветов и



даже собирал на металлолом стреляные гильзы. В 1957 г. ему наконец удалось купить Гилера, а через два года Йо выиграл чемпионат Швейцарии в классе до 350 куб. см. В 1960 г. Зифферт дебютировал в автогонках. В 1961–1962 гг. выступал в Ф-1 Junior: выиграл Зиффельские гонки и европейский чемпионат Ф-1 Junior 1961 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Монако 1962 г. (НПК). Участвовал в 10 ЧМ Ф-1 1962–1971 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 21, 24, 49, 49B (Ecurie Nationale Suisse, Ecurie Filipinetti, Siffert, Rob Walker/Jack Durlacher) в 1962–1964, 1968–1969 гг., Brabham BT11 (Siffert, Rob Walker) в 1964–1966 гг., Cooper T81 (Rob Walker/Jack Durlacher) в 1966–1968 гг., March 701 (March) в 1970 г., BRM P160 (BRM) в 1971 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 5-е место в 1971 г. Параллельно с гонками Ф-1 неплохо выступал в ЧМ спортпрототипов и ЧЕ Ф-2. В октябре 1971 г. во время не входившей в зачет ЧМ гонки Ф-1 в Брандс-Хатче из-за поломки подвески его машина вылетела с трассы и загорелась. При ударе о землю Зифферт сломал ногу, но пожарные не смогли быстро вытащить его из кокпита и Йо умер в машине от удушья.



ГП в Ф-1: 100; гонок в Ф-1: 96; очки: 68; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 4

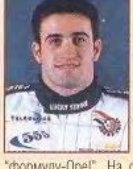
Победы в Ф-1: 2 — ГП Великобритании 1968 г., ГП Австралии 1971 г.

Полу-позиции в Ф-1: 2 — ГП Мексики 1968 г., ГП Австралии 1971 г. Победы в других гонках: этап ЧЕ Ф-2: в Руане в 1970 г.; этапы ЧМ спортпрототипов в Дайтоне, Себринге, Норбурге и Целтвеге в 1968 г., Брандс-Хатче, Монце, Спа, Норбурге, Уоткинс-Глене и Шпильберге в 1969 г., "Тагра Флорио", гонки в Спа и Шпильберге в 1970 г., в Буэнос-Айресе в 1971 г.; гонки Ф-1, не входившие в зачет ЧМ: ГП Сиракуз 1963 г., ГП Средиземноморья 1964, 1965 гг.

Рикардо Зонта/Ricardo Zonta

(Бразилия)

Род. 23.03.76 в Куритибе, Бразилия



Отец Зонты был фанатом автоспорта и в молодости стартовал в полупрофессиональных гонках. Рикардо пошел по его стопам и сел за руль карго. В 1987 г. одержал первую победу. Через четыре года выиграл региональный чемпионат Параны и в 1993 г. перешел на "формулу-Ореп".

На следующий год дебютировал в Ф-3. Чемпион Бразилии и Южной Америки в Ф-3 1995 г. (6 побед). В 1996 г. приехал в Европу и дебютировал в ИТС. В 1996–1997 гг. выступал в МЧ Ф-3000 (20 гонок, 5 побед, 5 ПП, 6 БК). Чемпион Ф-3000 1997 г. Победитель чемпионата FIA GT 1998 г. (5 побед). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Австралии 1999 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1999–2000 г. Выступал на автомобилях: Reynard (BAR) 01, 02 (BAR). Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 14-е место в 2000 г. В 2001 г. будет работать тест-пилотом в Jordan.

ГП в Ф-1: 30; гонок в Ф-1: 29; очки: 3; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Австралии 2000 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Австралии, ГП Италии, ГП США 2000 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы МЧ Ф-3000: в Эшториле и Муджелло в 1996 г., Норбурге, Хоккенхайме и Муджелло в 1997 г.; этапы чемпионата FIA GT в Ошерсбене, Дижоне, Шпильберге, Хомстеде и Лагуна-Секе в 1998 г.

*—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; НППК — не прошел предквалификацию; ДК — дисквалифицирован; НО — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — быстрый круг; ПП — полу-позиция.

Примечание: все данные по состоянию на 01.01.01.

ЖАРКОЕ ДЕЛО...

Если вы вознамерились поехать на Гран При, то непременно будете рады жаркому солнцу и холодному пиву. Но если вы пилот Ф-1, то почти наверняка предпочтете более умеренную погоду. И, естественно, никакого пива!

Жидкие активы...

В течение почти двух часов при температуре свыше 40 °С находиться в кокпите, да еще накрепко пристегнутым - нелегкое испытание для гонщика...

За гонку пилот теряет более литра жидкости, а восполнить из питьевого резервуара может не более половины этого количества

Основные проблемы, связанные с дегидрацией (обезвоживанием), - усталость и потеря концентрации



Горячие точки...

Тормоза: раскаляются до 1000 °С

Охлаждаются исключительно набегающим потоком воздуха

Двигатель и коробка передач: рабочая температура - секретная информация

Выхлопные трубы: близость к заправочной горловине заставляет особенно тщательно следить за тепловым режимом в этой зоне

Температура практически не влияет на эффективность тормозов...

...но при нагревании ухудшаются сцепные свойства шин и ускоряется их износ, что приводит к снижению скорости



Самое главное...

Основная проблема, с которой команды сталкиваются в жаркую погоду, состоит в поддержании рабочей температуры масла в двигателе и коробке передач

Сравнение температуры масла и воды неподвижного и движущегося (норма) автомобилей



Специальные вентиляторы, загруженные сухим льдом, гонят холодный воздух к радиаторам, пока машина стоит на стартовой решетке

Тяжело дышать...

Двигатель - это агрегат, наиболее подверженный влиянию высокой температуры



- Разреженный воздух уменьшает эффективность работы двигателя
- Повышенная температура увеличивает нагрузки на отдельные детали...

К чему это приводит...

Сравнивая реальные и расчетные климатические условия, можно предсказать общие и специфические характеристики автомобиля

Ключевой фактор - плотность воздуха. Как правило, чем выше температура воздуха, тем меньше его плотность. А чем меньше плотность, тем меньше мощность двигателя, но также и меньше лобовое сопротивление

В гоночном режиме поток охлаждающего воздуха врывается в воздухозаборники радиаторов

Проще говоря...



Система охлаждения автомобиля Формулы-1 практически полностью работает за счет набегающего потока воздуха при движении



Отвод горячего воздуха

Конструкция кузова предусматривает съемные панели для отвода горячего воздуха



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ ФОРМУЛЫ 3000



КАЛЕНДАРЬ ГОНОК

Этап	Дата	Трасса
1	31.03	Сан-Паулу (Бразилия)
2	14.04	Имола (Италия)
3	28.04	Барселона (Испания)
4	12.05	Шпильберг (Австрия)
5	26.05	Монако
6	23.06	Нюрбург (Германия)
7	30.06	Маньи-Кур (Франция)
8	14.07	Сильверстоун (Великобритания)
9	28.07	Хоккенхайм (Германия)
10	18.08	Будапешт (Венгрия)
11	01.09	Спа (Бельгия)
12	15.09	Монца (Италия)

SUPER NOVA RACING LTD

Штаб-квартира.....Гристон,
Великобритания
ДиректорДэвид Сирс
Место в командном
зачете МЧ 2000 г. ...1
www.supernova-racing.com



Марк Уэббер (Австралия)
Родился27.08.76 в Куинбиане,
Австралия
Карьера: 1994–1996 гг.: Ф-Ford: 4-е место
в австралийском чемпионате (3 победы),
победа в гонке поддержки ГП Австралии
1995, 1996 гг.: вице-чемпион Великобрита-
нии (4 победы), победитель фестиваля
Ф-Ford 1996 г.; 1997 г.: 4-е место в британской Ф-3 (1 побе-
да); 1998 г.: вице-чемпион FIA GTC (5 побед); 2000 г.: 3-е ме-
сто в МЧ Ф-3000 (1 победа); 2001 г.: тест-пилот Benetton Ф-1
Л.р. в гонках МЧ Ф-30001-е место



Марио Хаберфельд (Бразилия)
Родился25.01.76 в Сан-Паулу,
Бразилия
Карьера: 1995 г.: чемпион британской
Ф-Ford среди юниоров; 1996 г.: победитель
Еврокубка Ф-Renault; 1997–1998 гг.: бри-
танская Ф-3: чемпион Великобритании
1998 г., победитель "Айртон Сенна Трофи",
рекордсмен британской Ф-3 по числу ПП за сезон;
1999–2000 гг.: МЧ Ф-3000
Л.р. в гонках МЧ Ф-30008-е место

PETROBRAS JUNIOR TEAM

Штаб-квартира.....Гристон,
Великобритания
ДиректорДэвид Сирс
Место в командном
зачете МЧ 2000 г. ...2-е
www.petro-f3000.com



Антонио Пиццония (Бразилия)
Родился11.09.80 в Манаусе,
Бразилия
Карьера: 1996 г.: вице-чемпион амери-
канской серии Skip Barber Dodge;
1997–1998 гг.: Ф-Vauxhall Junior: победи-
тель зимнего британского чемпионата
1997 г., чемпион Великобритании 1998 г.,
1998–1999 гг.: Ф-Renault: чемпион зимнего британского
чемпионата 1998 г.; вице-чемпион Европы, чемпион Ве-
ликобритании 1999 г.; 2000 г.: чемпион британской Ф-3;
тесты в Benetton и Arrows Ф-1
Л.р. в гонках МЧ Ф-3000—



Рикардо Сперафико (Бразилия)
Родился23.07.79 в Толедо,
Бразилия
Карьера: 1996–1997 гг.: британская Ф-Ford:
чемпион зимней серии 1996 г., вице-чемпион
Великобритании, 3-е место и БК на фестива-
ле в Брэндс-Хэтче 1997 г.; 1998–1999 гг.:
южноамериканская Ф-3: л.р. — 4-е место в
чемпионате Южной Америки (3 победы, 3 ПП, 4 БК); 2000 г.:
чемпион итальянской Ф-3000: 4 победы, 4 ПП, 4 БК
Л.р. в гонках МЧ Ф-3000—

TEAM ASTROMEGA

Штаб-квартира.....Хейст-Ол-Ден-Берг,
Бельгия
ДиректорМишель Ван Хул
Место в командном
зачете МЧ 2000 г. ...4-е
www.team-astromega.com



Ананда Микола (Индонезия)
Родился27.04.80 в Джакарте,
Индонезия
Карьера: 1995–1996 гг.: Ф-Азия: 3-е место
в чемпионате Малайзии 1995 г., чемпион
Индонезии, 3-е место в МЧ Ф-Азия; чемпи-
он Индонезии в гонках легковых автомоби-
лей по группе N 1995 г.; 1996–1998 гг.: ита-
льская Ф-3: л.р. — 5-е место в 1998 г.; 1999 г.: итальян-
ская Ф-3000: 12-е место (1 победа/дисквалификация);
2000 г.: МЧ Ф-3000:
Л.р. в гонках МЧ Ф-300015-е место



Джорджо Пантано (Италия)
Родился04.02.79 в Падуе,
Италия
Карьера: 1994–1995 гг.: двукратный
чемпион Европы по картингу; 1999 г.:
третий призёр чемпионата мира по
картингу; 2000 г.: чемпион немецкой Ф-3
Л.р. в гонках МЧ Ф-3000—

EUROPEAN MINARDI F3000

Штаб-квартира.....Ледбери,
Великобритания
ДиректорПол Стодарт
Место в командном
зачете МЧ 2000 г. ...5-е
www.minardi.it



Давид Саленс (Бельгия)
Родился02.07.75 в Ипре,
Бельгия
Карьера: 1993 г.: 7-е место в "24 часах
Спа"; 1995–1996 гг.: европейская
Ф-Renault: вице-чемпион Европы 1996 г.;
3-е место в "24 часах Спа" 1996 г.; Ф-3:
чемпион Франции, победитель Marlboro
Masters 1998 г.; 1999–2000 гг.: МЧ Ф-3000: л.р. — 7-е место
в МЧ 2000 г. (2 ПП)
Л.р. в гонках МЧ Ф-30003-е место



Андреа Пиччини (Италия)
Родился12.12.78 в Сансеполькро,
Италия
Карьера: 1994–1995 гг.: итальянская
Ф-Europa Boxer; 1996–1998 гг.: Ф-Opel
Lotus: 3-е место в чемпионате Европы
1998 г.; 1999–2000 гг.: МЧ Ф-3000: л.р. —
18-е место в 1999 г.
Л.р. в гонках МЧ Ф-30004-е место

COCA-COLA NORDIC RACING

Штаб-квартира.....Трэтфорд,
Великобритания
ДиректорДерек Мауэр
Место в командном
зачете МЧ 2000 г. ...6-е
www.nordicracing.com



Томаш Энге (Чехия)

Родился11.09.76 в Либереце,
Чехия

Карьера: 1992–1994 гг.: Кубок Ford Fiesta:
9-е место в 1994 г.; Ф-Ford: 8 побед, 1-е
место в Эйфельских гонках; 1997–1998 гг.:
немецкая Ф-3; 1998–2000 гг.: МЧ Ф-3000:
1 победа, 1 ПП, 1 БК, 6-е место в МЧ 2000 г.

Л.р. в гонках МЧ Ф-30001-е место



Джастин Уилсон

(Великобритания)

Родился31.07.78 в Шеффилде,
Великобритания

Карьера: 1994–1995 гг.: юниорская Ф-Vaux-
hall: 3-е место в 1995 г.; 1995–1997 гг.:
Ф-Vauxhall: вице-чемпион Великобритании
1996 г.; 1998 г.: чемпион Ф-Palmer Audi
(9 побед); 1999–2000 гг.: МЧ Ф-3000: 5-е место в 2000 г.

Л.р. в гонках МЧ Ф-30002-е место

RED BULL JUNIOR TEAM – RSM MARKO

Штаб-квартира.....Грац, Австрия
ДиректорХельмут Марко
Место в командном
зачете МЧ 2000 г.9-е www.redbull-f3000.com



Патрик Фризахер (Австрия)

Родился20.09.80
в Австрии

Карьера: 2000 г.: немецкая Ф-3: 6-е место;
участник ГП Макао

Л.р. в гонках МЧ Ф-3000–



Антонио Гарсиа (Испания)

Родился05.07.80 в Мадриде,
Испания

Карьера: 1997 г.: Ф-Renault Elf Campus:
3-е место в чемпионате Испании (3 победы);
1998 г.: открытый чемпионат Испании
Ф-Nissan (Fortuna by Nissan): 6-е место
(2 победы); 1999 г.: открытый чемпионат
Европы Ф-Nissan (Movistar by Nissan): 5-е место (1 победа);
2000 г.: чемпион Европы (Telefonica) в Ф-Nissan (5 побед).

Л.р. в гонках МЧ Ф-3000–

PROST F3000 JUNIOR TEAM

Штаб-квартира.....Маньи-Кур,
Франция
ДиректорДоминик Делестре
Место в командном
зачете МЧ 2000 г.7-е
www.prostgp.com



Николас Филиберти

(Аргентина)

Родился04.11.77 в Аргентине

Карьера: 1994 г.: Ф-Honda; 1995 г.:
южноамериканская Ф-3 (B): 5 побед;
1996–1997 гг.: южноамериканская Ф-3 (A):
1 победа, л.р. – 6-е место в 1997 г.; 1998 г.:
Ф-Nissan (Fortuna by Nissan): 8-е место

(1 победа); 1999 г.: итальянская Ф-3000; МЧ Ф-3000; 2000 г.:
Кубок мира спортпрототипов (WSRC)

Л.р. в гонках МЧ Ф-3000НПК



Габриэле Варано (Италия)

Родился29.10.79 в Италии

Карьера: 1999 г.: итальянская Ф-3: 5-е
место; 2000 г.: итальянская Ф-3000: 11-е
место (4 гонки, 3 очка), тесты в Prostar,
Petrobras Junior и Super Nova МЧ Ф-3000

Л.р. в гонках МЧ Ф-3000–

COLONI F3000

Штаб-квартира.....Туоро-сул-Трасименко,
Италия
ДиректорПаоло Колони
Место в командном
зачете МЧ 2000 г.10-е
www.colonimotorsport.com



Фабрицио Голлин (Италия)

Родился28.03.75 в Падуе, Италия

Карьера: 1994–1995 гг.: итальянская Ф-3;
1996 г.: британская Ф-2; 1996–2000 гг.: МЧ
Ф-3000: л.р. – 10-е место в 2000 г.

Л.р. в гонках МЧ Ф-30002-е место



Родриго Сперафико (Бразилия)

Родился23.07.79 в Толедо, Бразилия

Карьера: 1996–1997 гг.: британская Ф-Ford;
1998–1999 гг.: южноамериканская Ф-3:
л.р. – 3-е место в чемпионате Южной
Америки; 1999 г.: 4-е место в итальянском
чемпионате Ф-3000: 1 ПП

Л.р. в гонках МЧ Ф-3000–

ARDEN TEAM RUSSIA

Штаб-квартира.....Бишопс-Ичингтон,
Великобритания
ДиректорКристиан Хорнер
Место в командном
зачете МЧ 2000 г.8-е
www.f3000.ru



Даррен Мэннинг

(Великобритания)

Родился30.04.75 в Харроугейте,
Великобритания

Карьера: 2-е место в зимнем чемпионате
Ф-First (2 победы); 1993–1995 гг.: Ф-Vaux-
hall: л.р. – 4-е место в 1995 г.; 1995 г.: Евро-
серия Ф-Opel Lotus; 1996–1999 гг.: британ-
ская, европейская и японская Ф-3: победитель "Грэм Хилл
Трофи" 1996 г., чемпион Японии, победитель ГП Макао и
ГП Кореи 1999 г.; 2000 г.: итальянский (6-е место, 1 победа)
и МЧ Ф-3000 (8-е место, 1 ПП, 1 БК); тест-пилот BAR Ф-1

Л.р. в гонках МЧ Ф-30002-е место



Виктор Маслов (Россия)

Родился16.01.76 в Сургуте,
Россия

Карьера: 1997–1998 гг.: российская Ф-3:
вице-чемпион Кубка "Rothmans-АСПАС", 1
победа в чемпионате России 1997 г., вице-
чемпион России (НГСА) (2 победы, 1 ПП);
2-е место в Кубке "Лукойл" 1998 г.; 1998 г.:
итальянская Ф-3: Andros Trophy; 1999–2000 гг.: итальян-
ский (1 очко, 18-е место в 1999 г.) и МЧ Ф-3000

Л.р. в гонках МЧ Ф-300015-е место

DAMS

Штаб-квартира.....Париж, Франция
ДиректорЖан-Поль Дрио
Место в командном
зачете МЧ 2000 г.11-е
www.dams.fr



Себастьян Бюрда (Франция)

Родился28.02.79 в Ле-Мане,
Франция

Карьера: французская Ф-Renault: 2-е
место (4 победы, 5 ПП); 1998 г.: Ф-3: 6-е
место в чемпионате Франции; 1999 г.: Ф-3:
чемпион Франции (8 побед, 3 ПП); 2000 г.
МЧ Ф-3000: 9-е место, 1 ПП; 4-е место в
"24 часах Ле-Мана"

Л.р. в гонках МЧ Ф-30002-е место



Дерек Хилл (США)

Родился28.03.75 в США

Карьера: 1995 г.: чемпион западно-
американской серии Ф-Barber Dodge; вице-
чемпион североамериканского чемпионата
Ferrari Challenge, чемпион международного
первенства Ferrari Challenge; 1996 г.:
"Новичок года" и третий призёр Barber
Dodge Pro Series; 1997 г.: чемпион Barber Dodge Pro Series;
победитель в классе GTS-3 "24 часов Дайтоны" и "12 часов
Себринга"; 1998 г.: Ф-Атлантик; 1999 г.: британская
Ф-Palmer Audi; 2000 г.: итальянская Ф-3000

Л.р. в гонках МЧ Ф-3000–

KTR (Keerbergs Transport Racing)

Штаб-квартира.....Киргергерген, Бельгия
Директор.....Курт Мелекенс
Место в командном
зачете МЧ 2000 г.13-е www.jbmotorsport.com



Баз Лейндерс (Бельгия)
Родился.....16.07.75 в Бельгии
Карьера: 1994 г.: Ф-Ford: чемпион Бельгии
и Бенилюкса; 1995 г.: Ф-Ford: чемпион
Великобритании и Европы; 1996 г.: Ф-Opel:
чемпион Евросерии; 1997–1998 гг.:
немецкая Ф-3: чемпион Германии 1998 г.,
1998–2000 гг.: МЧ Ф-3000: 1 очко,
23-е место в 1999 г.

Л.р. в гонках МЧ Ф-30006-е место



Жозель Каматиас (Швейцария)
Родился.....09.02.81 в Лугано,
Швейцария
Карьера: 1995–1997 гг.: картинг; 1998 г.:
итальянская Ф-3; 1999–2000 гг.: Евросерия
Ф-Nissan

Л.р. в гонках МЧ Ф-3000—

KID JENSEN RACING/ MONACO MOTORSPORT

Штаб-квартира.....Бордон, Великобритания
Директор.....Дэвид Дженсен
Место в командном
зачете МЧ 2000 г.14-е www.kjr.co.uk



Джастин Кин (Великобритания)
Родился.....25.08.74 в Бюлье,
Великобритания
Карьера: 1991 г.: чемпион Ф-Vauxhall
Junior; 1992–1997 гг.: британская Ф-Ford;
1998–2000 гг.: Ф-Palmer-Audi: вице-чемпион
2000 г.

Л.р. в гонках МЧ Ф-3000—



Ян Гуди (Франция)

Карьера: 2000 г.: участвовал в
итальянском чемпионате Ф-3000 (л.р. —
8-е место в гонке); стартовал в "24 часах
Ле-Мана"

Л.р. в гонках МЧ Ф-3000—

DURANGO FORMULA SRL

Штаб-квартира.....Мелларедо ди Пианига,
Италия

Директор.....Айвон Пинтон
Место в командном
зачете МЧ 2000 г.—
www.durango.it



Габриэле Лансьери (Италия)
Родился.....17.01.75 в Имоле, Италия
Карьера: 1995–1996 гг.: итальянские
Кубки Renault/Claro: 4-й в Кубке Michelin,
10-й в Кубке Италии 1995 г., чемпион
Кубка Michelin 1996 г.; 1997–1998 гг.:
итальянская Ф-3: 10-е место в 1998 г.;
1999–2000 гг.: итальянская Ф-3000: 1
победа, 3-е место в 2000 г.

Л.р. в гонках МЧ Ф-3000—



Хайме Мелу-мл. (Бразилия)
Родился.....04.04.80 в Каскавеле,
Бразилия

Карьера: 1996 г.: бразильская Ф-Ford:
10-е место; 1997–1999 гг.: Ф-3: 3-е место
в чемпионате Южной Америки 1997 г., ви-
це-чемпион Южной Америки 1998, 1999 гг.;
МЧ Ф-3000: 14-е место; тесты в Williams Ф-1

Л.р. в гонках МЧ Ф-30004-е место

Все данные представлены по состоянию на 15.03.01. Фото: Sutton, LAT

АНГЛИЙСКОЕ ВЛИЯНИЕ



В отличие от нескольких последних лет нынешнее межсезонье в Формуле-3000 выдалось столь насыщенным, что порой просто голова шла кругом от меняющихся с калейдоскопической быстротой событий. Начнем с того, что до самого последнего момента не было окончательной ясности не только в составах команд, но и в их количестве.

В соответствии с действовавшим в прошлом году спортивным регламентом FIA лицензии на участие в международном чемпионате 2001 года

получили лишь 12 лучших команд по итогам сезона 2000 года. Что же касается трех оставшихся вакансий, то их должны были занять команды победительницы национальных чемпионатов Ф-3000. Но ни одна из них в этом году так и не появилась в международном первенстве. В итоге, даже после того как в МЧ вернулась итальянская Durango, а двоим из трех неудачников прошлого года вернули лицензии, в Формуле-3000 набралось всего 13 "конюшен", и квалификационные заезды, время которых в этом году

увеличится с одного до полутора часов (в то время как дистанция гонки, наоборот, будет сокращена до 150 км), превратятся в пустую формальность. Все 26 пилотов все равно попадут на старт. А ведь среди них в этом году как никогда много новичков.

Ровно половина заявленных на чемпионат гонщиков — дебютанты Ф-3000. Причем некоторые отнюдь не блистали и в младших Формулах. Из всей чертовой дюжины команд международного чемпионата прошлого года состав пилотов сохранила одна лишь "Арден-Россия". Первого гонщика российской команды Даррена Мэнинга вместе с Марком Уэббером из Super Nova и Джастин Уилсоном из Nordic большинство специалистов единогласно называют в числе главных фаворитов чемпионата. Да и Виктор Маслов заметно прибавил. Сегодня Виктор уже один из самых опытных участников чемпионата, и будем надеяться, что в этом году он сможет составить достойную конкуренцию дебютантам, среди которых особое внимание следует обратить на чемпиона итальянской Ф-3000 Рикардо Сперафико и его брата-близнеца Родриго, в последний момент подписавшего контракт с Coloni. Единственным неприятным сюрпризом в стане Арден, который в скором времени, к сожалению, может отрицательно сказаться на будущем всего российского проекта Ф-3000, в межсезонье стала отставка директора команды Александра Требитша. В этом году руководить "конюшней" будет ее основатель и спортивный директор Кристиан Хорнер. Похоже, английское влияние в Арден вновь растет.

Владимир Маккавеев

БРАЗИЛЬСКИЕ ШУТКИ ЕВРОПЕЙСКОЙ “ПРИНЦЕССЫ”

На протяжении 16 лет младшая сестра “королевы автоспорта” ни разу, за исключением нескольких показательных гонок в Южной Африке, не покидала европейского континента. И только приблизившись к своему совершеннолетию, “принцесса” наконец-то вырвалась за пределы Старого Света, чтобы вместе со старшей сестрой принять участие в своем первом заморском карнавале.



В первом повороте последнего круга Джорджо Пантано, пытаясь обогнать в борьбе за девятое место Андреа Пиччини, зацепил его Lola, вылетел с трассы и увяз в гравии в “эске” Сенны

Успехи латиноамериканских гонщиков, выигравших три из четырех последних международных чемпионатов Формулы-3000, и приток из Южной Америки солидных спонсорских денег вынудили-таки FIA пойти на встречу бразильцам и включить в зачет чемпионата Ф-3000 гонку в Сан-Паулу. Однако командам утомительный заокеанский вояж принес одну головную боль. В отличие от Европы, где “конюшню” путешествуют на собственных грузовиках и обходятся без дорогостоящих авиаперелетов, дорога в Бразилию отняла у команд много сил и средств. И хотя львиную долю затрат по перевозке оборудования взяла на себя FIA, оплатившая доставку в Сан-Паулу нескольких тонн груза и пяти человек команды, “конюшням” пришлось изрядно потратиться на закупку контейнеров и перевозку за океан оставшейся части оборудования и людей. Кроме того, Сан-Паулу – не Индианаполис

или Монреаль. В грязном и нищем бразильском мегаполисе командам пришлось всерьез побеспокоиться о безопасности своих машин и членов команды. “Ужасный город: грязный и опасный, – жаловались после возвращения в Москву Виктор Маслов и его подруга Катя. – Каждую минуту вас могут ограбить, а то и убить прямо на улице. Мы сами видели на мостовой труп какого-то бедолаги, а владельцы гостиниц откровенно не рекомендуют туристам выходить из отеля после наступления темноты”.

Под стать городу в Сан-Паулу и автодром: грязный, кое-где даже небезопасный. Но на гонщиков российской команды он произвел разное впечатление. Техническому Мэннингу неровная бразильская трасса не слишком понравилась. Маслову же, который особенно силен в скоростных поворотах, Интерлагос пришелся по душе. “Конечно, на прямых немного трясет, – соглашался Виктор, – зато в поворотах покрытие лучше, чем даже на некоторых европейских трассах”.

Впрочем, гонщикам “Арден-Россия” так и не удалось сыграть сколько-нибудь заметной роли в первых заморских гастролях Ф-3000. Почти никто из европейских пилотов в Сан-Паулу не выступал, поэтому во время пятничных квалификаций они смотрелись, мягко говоря, скромно. Бразильцы же, а их в этом сезоне в Ф-3000 собралось пятеро, чувствовали себя на знакомой с детства трассе как рыбы в воде и легко оккупировали два первых ряда стартового поля. Хайме Мелу, в прошлом году весьма бледно смотревшийся в Petrobras на



Мэннинг рядом со своим гоночным инженером Миком Куком (слева) и директором Арден Кристианом Хорнером

фоне Бруно Жулкейры, на последних минутах квалификации вырвал “поул” у братьев Сперифико, год назад наделавших много шума своими выступлениями в итальянской Ф-3000. Фаворитам же чемпионата квалификация явно не удалась: Уилсон – лишь 7-й, Уэббер – 10-й, Бюрда – 12-й, Мэннинг и вовсе оказался в седьмом ряду. Единственный российский пилот Ф-3000 Виктор Маслов квалифицировался 21-м, что очень неплохо, учитывая все проблемы, свалившиеся на него в этот день. Сначала на Lola Виктора забарахлила радиосвязь, механики в спешке перепутали его указания и вместо того, чтобы чуть увеличить клиренс машины, наоборот – “опустили” Lola. Так пропала почти вся вторая половина первой квалификации. Затем пришлось поменять передаточные числа пятой передачи, а под конец второй сессии москвич и вовсе вылетел с трассы и увяз в гравии в Subida do Lago. Впрочем, там ошибались и более опытные пилоты, включая



Успех бразильцев в квалификации впечатлял

пятого из бразильцев Марио Хаберфельда, который из-за нескольких вылетов так и не смог поддержать темп четырех своих соотечественников и квалифицировался лишь девятым.

Еще до старта гонки обезумевшие от счастья латиноамериканцы-болельщики чуть ли не голышом выплясывали на трибунах народные танцы, готовясь отпраздновать победу одного из своих любимцев. Уж больно грозно смотрелась желто-зеленая армия во главе стартового поля. Но капризная "принцесса автоспорта" припала для них поистине дьявольскую шутку: всего за один круг бразильцы сами испортили себе гонку. Причем каждый из них внес свою лепту в эту комедию ошибок.

Начало неприятностям положил Рикардо Сперафико. Чемпион итальянской Ф-3000 так отвратительно стартовал из первого ряда, что на входе в "эску" Сенны едва сумел зацепиться за четвертое место, а на выходе вылетел в отбойник и перегородил обломками своей Lola половину трассы. К счастью, следовавшим за ним пилотам удалось избежать столкновения, но чтобы убрать разбитый автомобиль, судьям пришлось выпустить на трассу пейс-кар. Вот тут-то все и началось. Увидев желтые флаги и табличку SC – safety car, лидировавший в гонке Мелу сбросил скорость, а трое его преследователей: Пиццония, Родриго Сперафико и чех Томаш Энге, не заметив сигнальных флагов, тут же обогнали Хайме, за что и были наказаны 10-секундны-



Авария Рикардо Сперафико в первом повороте стала причиной всех неудач бразильских гонщиков

ми штрафными остановками в боксах. В итоге все трое откатились за пределы первой десятки, а в лидеры вышел англичанин Джастин Уилсон, сумевший опередить Мелу во время рестарта.

В отличие от пятницы, фавориты чемпионаты были явно в ударе, но и им коварная "принцесса" приготовила немало сюрпризов. Уэббер, пробившийся с десятого места на второе, через три часа после гонки был оштрафован судьями на 25 секунд и откатился за пределы зачетной шестерки. Дело в том, что во время рестарта австралиец слишком пото-

ропился и опередил шедшего перед ним Давида Саленса еще до того, как машины пересекли линию финиша. "Что делать, правила есть правила", – качал головой расстроенный Марк. Близок к пьедесталу был и Даррен Мэннинг: на первом круге "русский" британец вышел на девятое место, во время рестарта отыграл еще одну позицию. После штрафа лидеров и обгона на 26-м круге Себастьяна Бюрьды, Даррен добрался уже до четвертого места и начал настигать Мелу, но ошибся: машину развернуло и Мэннинг потерял три позиции. Возможно, после дисквалификации Уэббера он все же смог бы зацепиться за шестое место, но резина "поплыла" и Даррен вынужден был сбросить скорость, пропустив вперед Фабрицио Голлина.

Едва ли не единственным из лидеров, кто сумел устоять перед коварством европейской "принцессы", оказался победитель Джастин Уилсон. Однако распалившаяся сестренка "королевы автоспорта" все-таки подшутила на прощание над своим новым фаворитом: едва Джастин пересек линию финиша и решил затормозить, чтобы поприветствовать своих механиков, как его красная Lola волчком завертелась на стартовой прямой. Перепуганному Уилсону все-таки удалось избежать столкновения с отбойником, так что через несколько минут долгоязыкий Джастин уже сжимал в руках победный кубок – свою первую серьезную награду в мировом автоспорте.

Владимир Маккавеев



Мелу легко выиграл старт, но в гонке смотрелся уже не столь уверенно, как в квалификации

В Сан-Паулу Джастин Уилсон отпраздновал свою первую победу в МЧ Ф-3000



1-й этап Бразилия, Интерлагос

30-31/03/2001

Дистанция: 35 кругов
по 4.309 км = 150.845 км

Пул-позиции: Х. Мелу – 1'26.732

Быстрейший круг в гонке:

А. Пиццини – 1'27.755/9

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ:

1 Дж. Уилсон	10
2 Х. Мелу	6
3 С. Бюрьда	4
4 Д. Саленс	3
5 Ж. Каматиас	2
6 Ф. Голлин	1

КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ:

1 Coca-Cola Nordic Racing	10
2 Durango Benetton Junior Team	6
3 DAMS	4
4 European Minardi F3000	3
5 KTR	2
6 Coloni F3000	1

Гонщик	Команда	Квал.	Время
1 Дж. Уилсон	Coca-Cola Nordic Racing	7	53'48.503
2 Х. Мелу	Durango Benetton Junior Team	1	+7.649
3 С. Бюрьда	DAMS	12	+17.459
4 Д. Саленс	European Minardi F3000	8	+21.915
5 Ж. Каматиас	KTR	20	+27.098
6 Ф. Голлин	Coloni F3000	15	+28.567
7 М. Уэббер	Super Nova Racing	10	+28.611
8 Д. Мэннинг	Arden Team Russia	14	+30.208
9 А. Пиццини	Petrobras Junior Team	4	+39.989
10 Б. Лейндерс	KTR	13	+43.372
11 А. Пиццини	European Minardi F3000	18	+45.113
12 Т. Энге	Coca-Cola Nordic Racing	5	+46.405
13 Родриго Сперафико	Coloni F3000	3	+46.723
14 Д. Хилл	DAMS	17	+50.798
15 Г. Варано	F3000 Prost Junior Team	22	+1'02.927
16 Дж. Кин	KJR Monaco Motorsport	23	+1'03.658
17 А. Микола	Team Astromega	25	+1'10.726
18 Я. Гуди	KJR Monaco Motorsport	26	+1'22.498
19 Дж. Пантато	Team Astromega	6	+1 кр. (НФ/авария)
20 Н. Филиберти	F3000 Prost Junior Team	16	+1 кр.
НК М. Хаберфельд	Super Nova Racing	9	НФ (поломка)
НК В. Маслов	Arden Team Russia	21	НФ (вылет)
НК А. Гарсия	Red Bull Junior Team	11	НФ (авария)
НК П. Фрисахер	Red Bull Junior Team	24	НФ (авария)
НК Г. Лансери	Durango Benetton Junior Team	19	НФ (вылет)
НК Рик. Сперафико	Petrobras Junior Team	2	НФ (авария)

Команда "Арден-Россия" проводит конкурс.

Угадайте позиции пилотов российской команды Ф-3000 в квалификациях и места, занятые ими в гонках, начиная с этапа в Австрии и заканчивая Бельгией. Если вы предсказываете сход в гонке, то укажите, на каком круге. Свои прогнозы вы должны выслать не позднее 09.05.01 на оригинальных купонах, вырезанных из журнала и наклеенных на почтовую открытку с полным указанием ФИО и адреса с пометкой "Конкурс "Арден-Россия".

Призы. I место: поездка на гонку Формулы-3000 в Италию (Монца) с посещением боксов команды.

II место: рулевое колесо с гоночного автомобиля Виктора Маслова.

III место: гоночные перчатки Виктора Маслова.

Австрия

	Квал.	Гонка
Мэннинг	_____	_____
Маслов	_____	_____

Монако

	Квал.	Гонка
Мэннинг	_____	_____
Маслов	_____	_____

ПАВЛИНЫ, ГОВОРИШЬ?

Давно прошли те времена, когда автомобили Гран При можно было легко различить по внешним очертаниям, настолько разнообразны были их конструкции. Современный технический регламент сделал машины практически неотличимыми друг от друга. Хорошо еще, что на смену некогда бытовавшим в автоспорте национальным цветам пришла пестрота спонсорских наклеек. Уж куда как ярко, казалось бы, расписаны обтекатели современных автомобилей Ф-1! Прямо павлины на колесах! Однако вспомните начало любой гонки: уже через несколько поворотов пилоты, как правило, прекращают попытки обгона и растягиваются по трассе длинной цепочкой. Вот тут-то у зрителя и возникает вопрос — а кто именно находится на 12-м месте? Определить командную принадлежность автомобиля легко, увидев его даже мельком,

но вот чтобы назвать пилота, придется ждать, пока оператор возьмет крупный план или режиссер покажет титры.

Безусловно, в раскраске все же есть небольшие отличия. К примеру, рекламные наклейки персональных спонсоров того или иного пилота. Также машины одной команды можно отличить по номерам. Но еще легче было бы различить их, по-разному окрасив две гоночные машины. Кроме того, команды могли бы привлечь дополнительные спонсорские деньги — подобный подход практикуется и в серии CART, и в Формуле-3000.

В 1999 году BAR попыталась было раскрасить свои машины по-разному, но наткнулась на сопротивление других "конюшен" и запрет FIA. В чемпионате мира соревнуются команды, а не отдельные гонщики, и это должно ясно отражаться в цветах автомобилей.

Спортивный регламент Формулы-1

Раскраска автомобилей.

62) Положение Регламента, касающееся национальных цветов, не должно использоваться в чемпионате.

Оба автомобиля команды-участника должны быть окрашены одинаковым образом на каждом соревновании, а изменение этой раскраски по ходу сезона может быть осуществлено только с согласия Комиссии Формулы-1.

63) На каждом автомобиле должен быть номер гонщика (или пилота, заменяющего его) в соответствии с опубликованным FIA в начале сезона списком. Когда автомобиль появляется на экране с диагональю 25 сантиметров таким образом, что занимает практически весь экран, гоночный номер должен быть отчетливо виден спереди и с каждой стороны автомобиля.

64) Название или эмблема производителя автомобиля должна присутствовать на носу автомобиля и в любом случае быть не меньше 25 миллиметров в наибольшем измерении. Имя гонщика также должно присутствовать на кузове, на внешней боковине кокпита, или на шлеме пилота, и быть легко различимым.

Александр Кабановский





СЕЗОН ОТКРЫТ

Журнал "Формула" и радио "Спорт FM", при поддержке туристического агентства "Телетур", а также компании British Petroleum в марте провели викторину "Формула-1 – открытие сезона". Приуроченный к началу чемпионата мира Ф-1 конкурс проводился и в прошлом году, так что эту акцию уже можно назвать традиционной.

С условиями конкурса можно было ознакомиться, читая мартовский номер журнала "Формула", слушая радио "Спорт FM", а также раздобыв карманный календарик с расписанием чемпионата мира Формулы-1 2001 года, которые раздавали на всех автозаправочных комплексах "Би-Пи" в Москве.

На вопросы о Формуле-1, задаваемые в прямом эфире радио "Спорт FM", легче всего было ответить читателям журнала "Формула", так как в мартовском номере были опубликованы и ответы. Не мудрено, что 31 марта среди десяти полуфиналистов, приглашенных организаторами кон-

курса в спортивный бар "Спартак", оказались сплошь постоянные читатели "Формулы" и слушатели "Спорт FM". Кроме просмотра квалификации Гран При Бразилии их ждали призы – майки и кепки с логотипом журнала "Формула", а главное – собственная "квалификация", по итогам которой отобрали пять финалистов. И на следующий день в студии радио "Спорт FM" во время передачи "Пит-стоп" Александра Каминского была решена судьба главного приза – поездки на Гран При Венгрии.

Удача сопутствовала студенту Индустриального университета, болельщику Ferrari Павлу Алексеенко. Слово победителю: "Вот уже десять лет я живу Формулой-1. Даже Новый год для меня начинается не как у всех нормальных людей, а со стартом первого Гран При нового сезона. И оказалось, что таких "ненормальных" людей, как я, в нашей стране очень много. Долгое время болельщики Ф-1 России не имели своего "печатного органа". Но появление в 1998 году журнала "Фор-

мула" все изменило: огромное количество цветных иллюстраций, яркие и запоминающиеся статьи, и, конечно, различные конкурсы с прекрасными призами. Я участвовал практически во всех конкурсах журнала и иногда был очень близок к победе, но всякий раз она ускользала от меня. И вот первого апреля госпожа удача наконец обратила свое внимание и на меня".

Торжественная церемония награждения победителя нашего конкурса состоялась в рамках одного из вечеров "Галереи славы Спорт FM" в "Метелице Спорт Лэнд". Сертификат поездки на Гран При Венгрии (с билетами на "золотую" трибуну!) вручил директор туристического агентства "Телетур" Андрей Кован. А журнал "Формула" провел блиц-викторину на тему Ф-1 среди гостей вечера – представителей отечественного автоспорта, шоу-бизнеса и прессы. Призы для розыгрыша предоставила известная итальянская компания-производитель элитной парфюмерии Diana de Silva, а также сигаретная марка West – титульный спонсор команды McLaren.

Итак, сезон открыт. Победитель едет на Гран При, а у нас с вами, дорогие читатели, свои радости. Читайте журнал "Формула" – и любимый спорт будет всегда с вами! А кроме того – масса увлекательных викторин и конкурсов с самыми интересными призами. И пусть победит сильнейший!

**Организаторы
викторины**

**журнал
ФОРМУЛА**

СПОРТ FM 90.8

**Спонсоры
викторины**

**Туристическое
агентство
"ТЕЛЕТУР"**

**БР ЭКСПРЕСС
МАГАЗИН**

**Спонсоры
вечеринки**



West





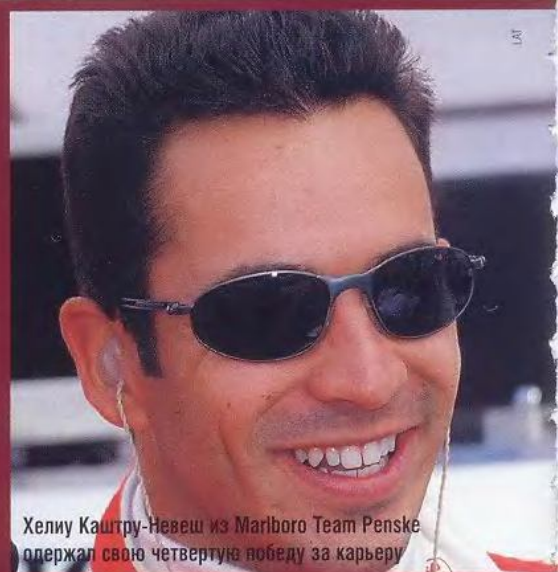
БРАЗИЛЬСКОЕ НАШЕСТВИЕ

Что-то мистическое творится в CART с этапом под порядковым номером два. В прошлом году вторая гонка сезона должна была состояться в Назарете. Но лютый холод (по американским меркам) и обильный снегопад вынудили организаторов перенести соревнование на более поздний срок.

На этот раз в предварительном календаре вторым номером значилась гонка в Рио-де-Жанейро. С 1996 года в Бразилии проводился

один из этапов чемпионской серии CART Rio 200. Но перед стартом нынешнего сезона организаторы бразильского этапа не смогли в отведенный срок предоставить гарантийное письмо об оплате обязательного взноса. Так что самый бразильский чемпионат из тех, что могут называться мировыми, проехал мимо родины 9 из 28 его участников.

И опять вторую гонку сезона принял курортный Лонг-Бич. Но бразильцы сделали все, что-



Хелиу Каштру-Невеш из Marlboro Team Penske одержал свою четвертую победу за карьеру

Девятое место в квалификации и сход в самом начале гонки — неутешительный результат выступления Майкла Андретти в домашней гонке



Квалификация проходила то под палящим солнцем, то под проливным дождем



бы превратить калифорнийский этап в свою "домашнюю" гонку. Три первых места заняли спортсмены из этой страны, а в десятке финишировали еще три бразильских гонщика. Хелиу Каштру-Невеш смог добиться победы в стиле Марио Андретти — стартовав с первой позиции, он лидировал все 82 круга, показал лучшую среднюю скорость (138.854 км/ч) и лучшее время на круге. За "большой шлем" по системе CART Каштру-Невеш получил максимально возможное количество очков — 22. Последний раз подобное удалось сделать Брайану Херте в 1999 году в Лагуна-Секе.

Первая часть квалификации, в которой за "поул" сражаются гонщики из нижней половины таблицы чемпионата, проходила в условиях, которые лучше всего характеризует поговорка "то в жар, то в холод". С неба периодически лил дождь, а как только он прекращался, трасса сохла на глазах. Поэтому время, показанное гонщиками, было настолько далеко от идеального, что не стоит удивляться результату, который выдал не имеющий никакого опыта управления "чампкаром" в подобных условиях чемпион МЧ Ф-3000 прошлого года Бруно Жункейра. Он закончил свой лучший круг из тех двух, что успел сделать до того, как разбил свою Lola, с результатом 1'39.916, что уступает лучшему времени квалификации более чем 31 секунду!

Во время второй половины сессии, "лучшая половина" CART проявила осторожность. Не рискуя попасть в аварию под усилившимся дождем, все команды ждали благоприятной минуты. И дождались. Под занавес квалификации калифорнийское солнце основательно просушило асфальт, и тут же все бросились на штурм лучшего на тот момент результата Мишеля Журдена-младшего. Такое можно часто наблюдать в Формуле-1 на последних минутах субботней квалификации, когда десяток машин одновременно покидают пит-лейн. Зрелище захватывающее, особенно, если учесть специфику узкой городской трассы.



Стартовав с "поула", Каштру-Невеш все 82 круга провел во главе пелотона



Несмотря на прокол и старт с последнего места, Жункейра совершил маленький подвиг, финишировав девятым

За две минуты до клетчатого флага обладатель "поула" менялся пять раз – дважды наверху оказывался Кенни Брак, один раз его сменил Жиль де Ферран, которого затем оттеснили аж на пятую позицию, а в итоге первенствовал гонщик команды Penske Хелиу Каштру-Невеш.

Насколько захватывающим был предыдущий день гоночного уик-энда, настолько же скучным выдалась сама гонка. Узкая трасса, проложенная по улицам, не оставляет достаточного пространства для красивых маневров и эффектной борьбы за призовые очки. Единственным местом, удобным для совершения обгонов, является первый поворот после прямой старт-финиш. Но даже на этом участке никто не попытался обойти лидировавшего бразильца.

Первый поворот – единственное удобное для обгонов место



II этап
США,
Лонг-Бич
Дистанция: 3,167х82=259,654 км



Положение в чемпионате после 2-го этапа

1. К. да Матта.....	37
2. Ж. де Ферран.....	30
3. Х. Каштру-Невеш.....	27
4. П. Трейси.....	26
5. Дж. Вассер.....	18
6. М. Андретти.....	12
7. Д. Франкитти.....	12
8. Т. Канаан.....	12
9. К. Брак.....	11
10. Н. Минасян.....	7
11. Б. Жункейра.....	4
12. Б. Херта.....	3
13. Т. Такаги.....	3
14. Р. Морено.....	2
15. Ш. Накано.....	1
16. М. Папис.....	1

Несмотря на то, что во время прогревочного круга Каштру-Невеш обнаружил, что на его Reynard неисправен топливный датчик и вести автомобиль ему приходилось, полагаясь лишь на свои ощущения, Хелиу не дал ни малейшего шанса своим преследователям. "Это была гонка стратегий", — делился своими мыслями бразилец. — Мне приходилось экономить топливо, но команда сработала отлично во время нашей единственной дозаправки. Иногда лучше быть охотником, но сегодня, лидируя, я чувствовал

себя достаточно спокойным". Это четвертая победа в карьере Каштру-Невеша и шестая подряд победа в Лонг-Биче для Honda.

Но даже в такой спокойной гонке не обошлось без столкновений. На 15-м круге, пытаясь обогнать Макса Паписа, Патрик Карпентье потерял контроль над своим Reynard и совершил "ошибку Ферстаппена", разбив заднее крыло Lola Паписа. Сам Карпентье в результате получил перелом левого запястья. Опять мистика — в прошлом году на втором этапе Карпентье также получил подобную травму, правда, перед гонкой. А вот Папис добрался до боксов, где его машину привели в порядок, и даже смог финишировать 17-м.

Что касается неудачника квалификации, хорошо знакомого нам по чемпионату Ф-3000 Бруно Жункейры, за которого европейцам можно болеть, как за своего, то и он сумел отличиться в "бразильской" гонке. Более того, его прорыв с последней позиции на девятое место, куда гонщик перебрался к 50-му кругу, может стать одним из самых впечатляющих событий не только этой гонки, но и всего сезона.

Дмитрий Ситник

Toyota Grand Prix of Long Beach

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. Х.Каштру-Невеш.....	Reynard 01i Honda.....	1.....	1:52'17.779
2. К.да Матта.....	Lola T1/01 Toyota.....	3.....	+0.534
3. Ж.де Ферран.....	Reynard 01i Honda.....	5.....	+1.787
4. П.Трейси.....	Reynard 01i Honda.....	12.....	+2.435
5. Дж.Вассер.....	Reynard 01i Toyota.....	8.....	+3.342
6. Д.Франкитти.....	Reynard 01i Honda.....	6.....	+4.855
7. Т. Канаан.....	Reynard 01i Honda.....	2.....	+5.915
8. Н. Минасян.....	Lola T1/01 Toyota.....	14.....	+6.749
9. Б. Жункейра.....	Lola T1/01 Toyota.....	28.....	+7.565
10. Б. Херта.....	Reynard 01i Cosworth.....	15.....	+11.169
11. Р. Морено.....	Reynard 01i Toyota.....	22.....	+11.588
12. С. Накано.....	Reynard 01i Honda.....	23.....	+12.364
13. М. Журден-мл.....	Lola T1/01 Cosworth.....	7.....	+13.458
14. О. Сервия.....	Lola T1/01 Cosworth.....	24.....	+18.602
15. М. Крумм.....	Lola T1/01 Cosworth.....	25.....	+20.583
16. А. Фернандес.....	Reynard 01i Honda.....	26.....	+1 кр.
17. М. Папис.....	Lola T1/01 Cosworth.....	13.....	+1 кр.
18. А. Тальяни.....	Reynard 01i Cosworth.....	11.....	+1 кр.
19. С. Диксон.....	Reynard 01i Toyota.....	18.....	+1 кр.
20. Т. Такаги.....	Reynard 01i Toyota.....	16.....	+8 кр.
21. М. Вильсон.....	Lola T1/01 Phoenix/MB.....	21.....	+15 кр.
22. М. Гужельмин.....	Reynard 01i Toyota.....	19.....	+23 кр. авария
23. П. Карпентье.....	Reynard 01i Cosworth.....	17.....	+29 кр. авария
24. К. Фиттипальди.....	Lola T1/01 Toyota.....	10.....	+35 кр. электр.
25. К. Брак.....	Lola T1/01 Cosworth.....	2.....	+51 кр. КП
26. А. Занарди.....	Reynard 01i Honda.....	20.....	+55 кр. мотор
27. Л. Гарсия-мл.....	Lola T1/01 Cosworth.....	27.....	+64 кр. мотор
28. М. Андретти.....	Reynard 01i Honda.....	9.....	+79 кр. электр.

С — позиция на старте



БОЛЬШИЕ ГОНКИ

Мировой автоспорт

Чемпионат мира по ралли

4-й этап: 22-25.03.2001

37th Rallye Catalunya Costa Brava - Rallye de Espana
Дистанция: 1815.02 км/383.18 км - 18 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1. Д. Ориоль (F)	Peugeot	3:40:54.7
2. Ж. Панидди (F)	Peugeot	+23.2
3. Т. Мякинен (FIN)	Mitsubishi	+1:01.4
4. К. Лойкс (B)	Mitsubishi	+2:16.7
5. К. Сайнс (E)	Ford	+2:35.7
6. Ф. Делекур (F)	Ford	+2:43.7

ЧМ в личном зачете

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1. Т. Мякинен	24	6. Ж. Панидди	6
2. К. Сайнс	18	7. Т. Радстрем	6
3. Д. Ориоль	10	8. Т. Гардемайстер	5
4. Х. Рованпера	10	9. М. Гренхольм	4
5. Ф. Делекур	9	10. Ф. Лойкс	4

ЧМ в командном зачете

Команда	Очки
1. Mitsubishi	40
2. Ford	22
3. Peugeot	20
4. Subaru	8
5. Hyundai	8



NASCAR: "Кубок Уинстона"

5-й этап: 18.03.2001

CAROLINA DODGE DEALERS 400
Дарлингтон Рейсвей, Южная Каролина, США
400 миль/293 круга по 1,366 мили
П: 3:09:45, 293 круга, V ср.: 203.673 км/ч
ПП: Дж. Гордон (квалификация отменена)

Пилот	Автомобиль	Очки
1. Д. Джарретт (USA)	Ford	180
2. С. Парк (USA)	Chevrolet	180
3. Дж. Майфилд (USA)	Ford	165
4. Дж. Спенсер (USA)	Ford	165
5. С. Марлин (USA)	Dodge	160
6. Дж. Андрес (USA)	Dodge	150
7. Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	151
8. Р. Радд (USA)	Chevrolet	142
9. Б. Хамилтон (USA)	Chevrolet	138
10. Р. Уоллас (USA)	Ford	134

6-й этап: 25.03.2001

FOOD CITY 500
Бристоль Мотор Спидвей, Теннесси, США
266.5 миль/500 кругов по 0.533 мили
П: 3:03:54, 500 кругов, V ср.: 139.930 км/ч
ПП: М. Мартин: 15.192, V ср.: 203.264 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1. Э. Седлер (USA)	Ford	180
2. Дж. Андрес (USA)	Dodge	175
3. Дж. Майфилд (USA)	Ford	165
4. Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	165
5. У. Бертон (USA)	Dodge	155
6. Т. Лабонте (USA)	Chevrolet	150
7. Р. Уоллас (USA)	Ford	146
8. Б. Хамилтон (USA)	Chevrolet	142
9. С. Парк (USA)	Chevrolet	142
10. Р. Радд (USA)	Ford	134

Общий зачет

Пилот	Очки
1. Д. Джарретт	1236
2. Дж. Гордон	1113
3. С. Марлин	1049
4. Дж. Бенсон	1049
5. С. Парк	1039

7-й этап: 01.04.2001

HARRAH'S 500
Техас Мотор Спидвей, Форт-Уорт, Техас, США
500 миль/334 круга по 1,5 мили
П: 3:31:59, 334 круга, V ср.: 228.211 км/ч
ПП: Д. Эрхардт-мл.: 28.32, V ср.: 306.866 км/ч

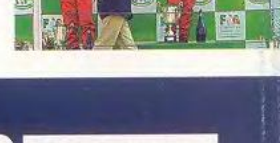
Пилот	Автомобиль	Очки
1. Д. Джарретт (USA)	Ford	185
2. С. Парк (USA)	Chevrolet	175
3. Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	170
4. К. Буш (USA)	Ford	160
5. Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	155
6. Д. Блэни (USA)	Dodge	150
7. К. Хорвик (USA)	Chevrolet	146
8. Д. Эрхардт-мл. (USA)	Chevrolet	147
9. М. Мартин (USA)	Chevrolet	143
10. К. Шредер (USA)	Pontiac	134

8-й этап: 08.04.2001

VIRGINIA 500
Мартинсвилл Спидвей, Вирджиния, США
263 мили/500 кругов по 0,526 мили
П: 03:42:53, 500 кругов, V ср.: 113.939 км/ч
ПП: Дж. Гордон: 20.126, V ср.: 151.418 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1. Д. Джарретт (USA)	Ford	180
2. Р. Радд (USA)	Ford	175
3. Дж. Бертон (USA)	Ford	170
4. Б. Хамилтон (USA)	Chevrolet	170
5. С. Марлин (USA)	Dodge	160
6. М. Кенсет (USA)	Ford	155
7. Т. Шоарт (USA)	Pontiac	146
8. Б. Лабонте (USA)	Pontiac	142
9. Дж. Спенсер (USA)	Ford	138
10. Дж. Неду (USA)	Chevrolet	134

Пилот	Очки
6. Р. Уоллас	1008
7. Б. Хамилтон	995
8. Р. Радд	970
9. Б. Эллиотт	943
10. Э. Седлер	924



Чемпионат FIA GT

1-й этап: 01.04.2001

Аутодромо Национале, Монца, Италия
503.991 км/87 кругов по 5.793 км
П: 1:48:28, V ср.: 192.58 км/ч
БК: Дж. Кэмпбелл-Уолтер/Т. Коронель: 1:47.545/55, 193.91 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
1. Дж. Кэмпбелл-Уолтер (GB)/Т. Коронель (NL)	Lister Storm/GT	2:43:52.839
2. К. Бушу (F)/Ж.-Ф. Белло (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	+24.018
3. В. Восс (ВБ)/Д. Деришбур (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	+1:54.054
4. П. Бельмондо (F)/Д. Дефурни (B)	Chrysler Viper GTS-R/GT	+1 круг
5. Г. Блинкгер (D)/М. Дюэс (B)	Ferrari 550 Maranello/GT	+2 круга
6. Г. Сабатини (I)/М. Спинелли (I)/Ф. Вилла (I)	Porsche 911 GT2/GT	+3 круга

19 Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS) Porsche 996 GT3-R/NGT +9 кругов

Личный зачет FIA GT в классе GT:

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1. Дж. Кэмпбелл-Уолтер	10	6. Б. Деришбур	4
2. Т. Коронель	10	7. П. Бельмондо	3
3. К. Бушу	6	8. Д. Дефурни	3
4. Ж.-Ф. Белло	6	9. Г. Блинкгер	3
5. В. Восс	4	10. М. Дюэс	2

Командный зачет FIA GT в классе GT:

Команда	Очки
1. Lister Storm Racing	10
2. Paul Belmondo Racing	7
3. Larbre Competition Chereau	6
4. Team Rafanelli	2
5. Redolfi Orlando	1



Американская серия "Ле-Ман"

2-й этап: 17.03.2001

49th Annual Exxon Super12 Hours of Sebring Presented by Sebring International Raceway, Флорида, США
"12 часов Себринга", длина круга 1,369 мили
П: 12:38.122, 370 кругов, V ср.: 183.437 км/ч - 0.482
ПП: Э. Пирро: 1:49.110, V ср.: 196.467 км/ч
БК: Т. Кристенсен: 1:49.668/237, V ср.: 195.470 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1. Р. Капелло (I)/М. Альборето (I)/Л. Аелло (F)	Audi R8/класс LMP900	370
2. Ф. Биела (F)/Т. Кристенсен (DK)/Э. Пирро (I)	Audi R8/LMP900	370
3. Э. Уоллас (GB)/Д. Шредер (USA)/Р. Колленерс (D)	Audi R8/LMP900	366
4. С. Юханссон (S)/Т. Смит (GB)	Audi R8/LMP900	362
5. Дж. Филд (USA)/Д. Дайтон (USA)/Р. Сатерленд (USA)	Lola B2K/10/Judd/LMP900	332
6. О. Гевин (GB)/Т. Бошвеллер (USA)/Ф. Конрад (D)	Saleen S7R/GTS	332

Личный зачет ALMS в классе LMP900

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1. Р. Капелло	59	6. Д. Шредер	41
2. Т. Кристенсен	54	7. Л. Аелло	31
3. Э. Пирро	50	8. М. Альборето	31
4. Ф. Биела	49	9. Р. Колленерс	24
5. Э. Уоллас	42	10. Г. Смит	23

Командный зачет ALMS в классе LMP900

Команда	Очки
1. Audi Sport North America	55
2. Champion Racing	41
3. Panoz Motor Sports	36
4. Johansson Motorsport	22
5. Intersport Racing	20



Чемпионат спортивных автомобилей FIA

1-й этап: 08.04.2001

Аутодром Каталунья Монтило, Барселона, Испания
416.240 км/88 кругов по 4.730 км
П: 1:34.399, V ср.: 136.799 км/ч
БК: К. Пекатори/М. Зандра: 1:36.799

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
1. К. Пекатори (I)/М. Зандра (I)	Ferrari 333SP/SR1	2:31:06.973
2. А. Зандра (I)/Э. Кальдерари (CH)/Л. Брюнери (CH)	Ferrari 333SP/SR1	+1:05.061
3. М. Бальди (I)/Г. Формато (ZA)	R&S Mill Judd/SR1	+4 круга
4. М. О'Коннелл (GB)/У. Карвей (GB)	Pilbeam MP84 Nissan/SR2	+6 кругов
5. Л. Оберто (USA)/Т. Бюрк (S)	Lola B2K/40 Nissan/SR2	+6 кругов
6. Дж. Нильсен (DK)/Х. Като (J)	Dome S101 Judd/SR1	+7 кругов



Еврокубок Формулы-Renault 2000

1-й этап: 01.04.2001

Аутодромо Национале, Монца, Италия
81.102 км/14 кругов по 5.793 км
П: 1:53.767, V ср.: 183.31 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1. А. Фарфус (BR)		26:52.446
2. Т. Пихлер (I)		+1.928
3. Э. Селигтон (F)		+2.160
4. Ф. Карбоне (BR)		+4.878
5. Э. Журиери (ARG)		+8.760
6. М. Бенц (CH)		+8.899

13. Р. Русинов (RUS) +23.875

Личный зачет:

Пилот	Очки
1. А. Фарфус	30
2. Т. Пихлер	24
3. Э. Селигтон	22
4. Ф. Карбоне	16
5. Э. Журиери	12
6. М. Бенц	10

Командный зачет:

Команда	Очки
1. RC Motorsport	30
2. Graft Racing	26
3. Lohmann Motorsports	24
4. ADM Junior Team	16
5. Lucidi Motorsport	12
6. Jenzel Motorsport	10





 Sauber C20

 Ник Хайдфельд

