

Ф¹

ПОБЕДА WILLIAMS!

Первая для славной команды за четыре года! Первая для BMW и Michelin после возвращения в Формулу-1. И первый Большой Приз в карьере Ральфа Шумахера!



Формула

июнь 2001

"НА ЩИТЕ"

прибыл Хаккинен
на финиш испанской гонки

"ЭЛЕКТРОННАЯ

ЭРА" вновь наступила
в Формуле-1

ВЗРОСЛЫЕ ИГРУШКИ

братьев Фиттипальди

ГРАН ПРИ РОССИИ

Экклстоун
в Москве



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад
10	Новости
	Гран При
22	Сан-Марино Обыкновенное чудо
34	Испания Архитектура победы
30	Австрия Золото Альп
58	Калейдоскоп
60	Мечты сбываются Победитель нашего конкурса получает все
	Команда
62	Игрушка Люди выстраивались в очередь, чтобы заглянуть в боксы Фиттиaldi
	Интервью
68	Хуан-Пабло Монтойя
70	Вольфганг Шлимме
	Тема
74	Третье пришествие Экклстун в Нагатино
75	Интерес в Москве В Австрии только и говорили, что о Гран При России

76	Техника
	Гран При Австралии, Малайзии и Бразилии В поисках приключений
80	Гран При Сан-Марино По тормозам!
82	Гран При Испании Новая "электронная зра"
84	Контроль снят "Физики" и "лирики" спорят об электронике
	Ф-3000
90	Взлет Маслова и "синдром Уэббера" День Победы для нашей команды еще не наступил
	SART
94	Чудеса на виражах Самые быстрые гонки в мире оказались слишком быстрыми
96	Большие гонки Статистика мирового автоспорта

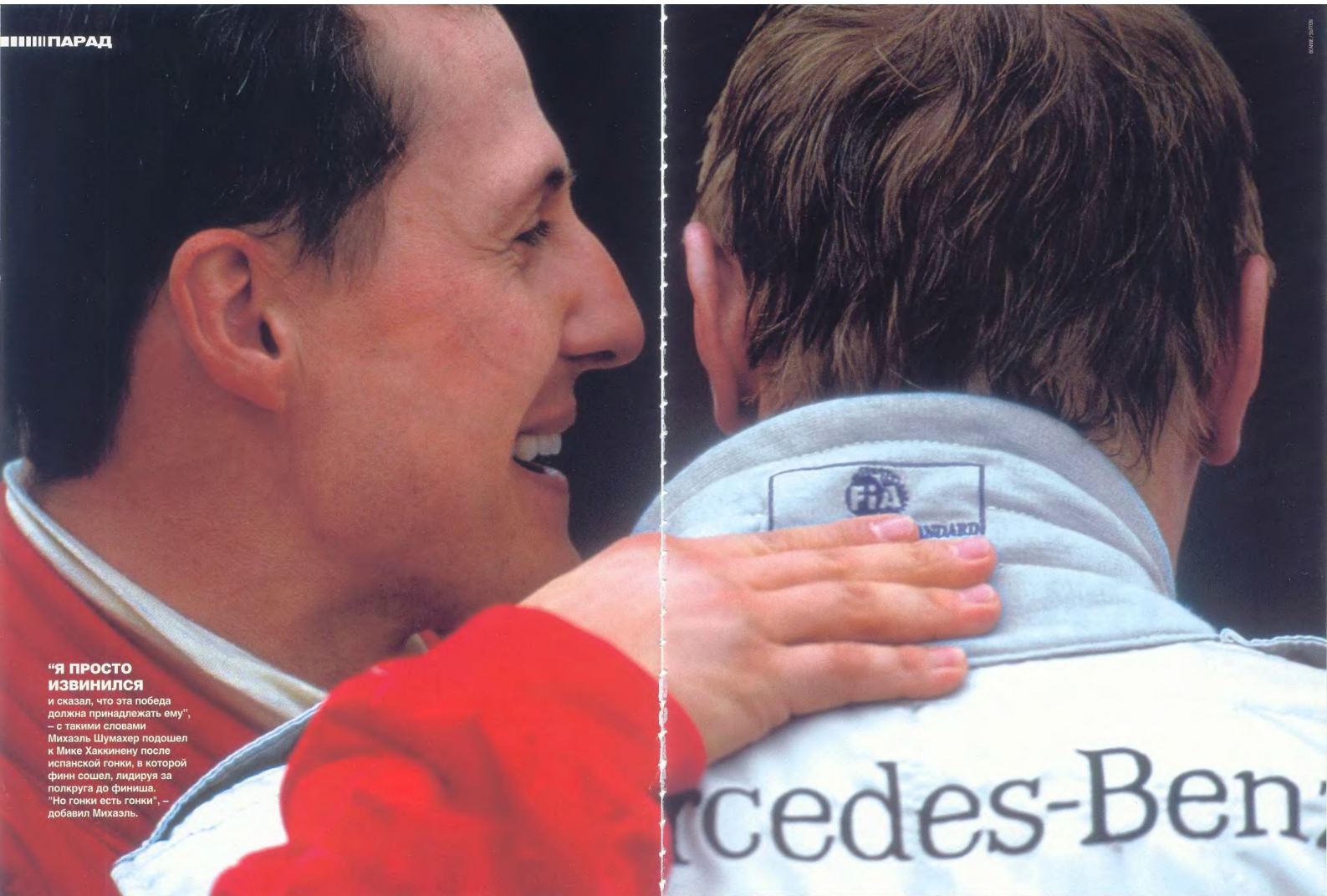


Зарегистрировано в
Государственном Комитете РФ по
печатным
Свидетельство № 018841
Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Алтанин" (И. Д. Алтанин)
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3350, 445-3600,
445-4283, 445-0394
Факс: (095) 445-0709
Главный редактор
Вадим Катанов
v_katanov@formula-one.ru
Шеф-редактор
Леонид Сеткев
l_sankev@formula-one.ru
Дизайн и верстка
Владислав Кручинский
Редактор-корректор
Ольга Кропотова
Технический редактор
Владимир Макашев
Оплативший редактор
Борис Мурадов
b_muradov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение
Вадим Устинов
v_ustinov@formula-one.ru
Сергей Кисорук
s_kisoruk@formula-one.ru
Юрий Колосов
y_kolosov@formula-one.ru
PR-обеспечение
Владимир Безухадимов
Vbezuhadimov@formula-one.ru
Юрий Растегин
y_rastegin@formula-one.ru
По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:
Тел.: (095) 445-0295
dist@formula-one.ru
Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 2-е
полугодие 2001 г. по
объединенному каталогу "Пресса
России",
индекс 39008 (карточная
подписка),
индекс 79180 (карточная подписка).
Для зарубежных подписчиков по
адресу 123110, Москва, ул.
Гигиеническая, 39.

тел. +7-095-281-0137, 281-9345,
факс +7-095-281-3798
Адрес для писем:
105037, Москва, яч. 54
E-mail: formula@formula-one.ru
Представительство в Санкт-
Петербурге:
Тел./факс: (812) 274-8958
Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Херсонская, 8
Отпечатано в Финляндии.
FORSSAN KIRJALAINEN OY
Подписано в печать 18.05.2001 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная
Редакция не несет
ответственности
за содержание рекламных
материалов
Мнение редакции не всегда
сопадает с мнением авторов
статей
Повторная без разрешения
редакции запрещена
© "Формула" 2001





ПАРАД

**“Я ПРОСТО
ИЗВИНИЛСЯ**

и сказал, что эта победа
должна принадлежать ему”,
— с такими словами
Михаэль Шумахер подошел
к Мике Хаккинену после
испанской гонки, в которой
финн сошел, лидируя за
полкруга до финиша.
“Но гонки есть гонки”, —
добавил Михаэль.

ПАРАД



ЯРКИМИ

выступления Лучано Бурти в Jaguar в этом сезоне не назовешь. Скорее всего, гонщик не виноват в этом. Но доказывать свое мастерство ему придется уже в Prost. И вряд ли бразильцу там станет легче.



Брюннер ушел на повышение

Новое приобретение Стоддарта

Пол Стоддарт меняет наемник своей команды. Австралиец приобрел у Рона Денниса два моторхолода, которые компания McLaren в свое время изготовила для ситана Бруна. После того как высококороткий заказчик и его свита проехали в них несколько дней во время своего визита в Англию, эти дворцы на колесах проставились без дела. И все же, по слухам, Деннис не стал делать скидку на бывший в употреблении товар.

Есть в команде новшества и "уровень выезда". На Гран При Испании персонал Minardi прибыл на самолете, принадлежащем частной авиакомпании Стоддарта и окрашенном в командные цвета. "Этот самолет теперь всегда будет перевозить персонал, чтобы создать наиболее удобный для них график работы во время напряженного сезона", — заявил менеджер.

Пол Стоддарт занимался наведением внешнего лоска, Minardi потеряла, быть может, свое главное богатство — талантливого инженера Устаса Брюннера. Австралиец согласился занять место технического директора в команде Toyota Motorsport, освободившись после увольнения Андре де Кортанзе. Впрочем, хозяин Minardi не унывает. По заявлению Стоддарта, этот переход состоялся, как нельзя вовремя. "Наш болид 2002 года практически готов, — объявил Пол еще одну сенсационную новость. Трудно было придумать более удачное время для ухода".

Под какой же двигатель создавался этот "автомобиль будущего"? Новый поставщик для Minardi еще не объявлен, хотя, как добавил Пол Стоддарт, Брюннер знал особенности нового мотора: "Я думаю, когда мы объявим имя нашего нового поставщика, это удивит немногих, однако, как мне кажется, вместе с этой командой мы сможем стать крепкой командой-серьезником". По слухам, это Renault.

Одну по настроению Стоддарта, уверяет Брюннер в команде не было никакой возможности. Талантливый конструктор соскучился по большим делам, и предложение Toyota стало для него слишком большим соблазном. 50-летний австриец начал свою карьеру в Формуле-1 с команды ATS в 1978 году. В 80-х он работал в Agos, Ferrari, Alfa Romeo и RAM. В 1990 году перешел в Leyton House, затем в March, а в конце 1993-го вернулся в Ferrari. С 1998 года он остался неизменным техническим директором Minardi.

Петер Заубер подобрел



Подруги гонщиков команды Sauber Кими Райкконена и Ника Хайнфельда — Ханна и Патриция — теперь могут не расставаться со своими молодыми людьми даже во время овертайма. Запрет на посещение девушек боксов команд во время Гран При, введенный хозяином Петером Заубером, был им же самим и снят после окончания сезона. Хотя, возможно, швейцарец, как опытный капитан, посчитал, что лучше дать немного свободы, чем вызвать бунт на корабле: со стороны Ника Хайнфельда уже звучали недовольные комментарии о такой своеобразной заботе о его работоспособности.



Новые силы Jaguar

Приглашение на пост главного инженера Jaguar Марка Эллиса довольно значительно увеличило техническую оснащенность команды. Этот специалист, короткое время работавший в BAR, пока больше известен за пределами Формулы-1. Эллис занимался подготовкой автомобиля Renault Laguna, на котором Алан Менно доминировал в 1997 году в британском чемпионате легковых автомобилей BTCC. В 2000 году он разработал для Prodrive прототип гоночного Ford Mondeo, который также принес команде победу в BTCC. Эллис появился в Jaguar только в Сан-Ма-

рино, однако уже произвел благоприятное впечатление на бывшего гоночного эльфа Ирвайна. "Первые команды действительно работали вместе при настройке обеих автомобилей, и в благодаря напарнику нового главного инженера".

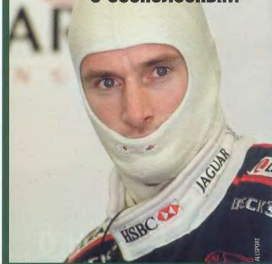
Другим важным назначением стал перевод из Ford опытного менеджера Даса О'Коннелла. Он возглавит группу, которая создаст для работы над перспективными проектами новых властей. С помощью связей О'Коннелла в Ford английцам надеются привлечь дополнительные ресурсы головной компании.

Большие маневры

Несмотря на многочисленные уверения руководства Jaguar, что Лучано Бурти обработает в команде весь срок, оговоренный в контракте, бразилец со словами благодарности и пожеланиями дальнейших успехов все-таки был уволен. Новым партнером Ирвайна на Гран При Испании стал тест-пилот команды Педро де ла Роса. Но Бурти недолго искал себе занятие. Его тут же принял на работу Алан Прост, несомненно выступивший Гастона Машадаке. По некоторым данным, арген-

тинаца уволили из-за серьезных разногласий между Простом и главным спонсором команды канадско-американским телекомпанией PSN, который поддерживал гонщика. Похоже, теперь руководству Прост придется срочно налаживать новых партнеров, чим поиском сейчас активно занят исполнительный директор команды Педро Диниц (в качестве возможных вариантов рассматриваются Parmalat и Braitma), а также провести переговоры с Ferrari о расщеплении платежа за поставку двигателя.

Совместил неприятное с бесполезным



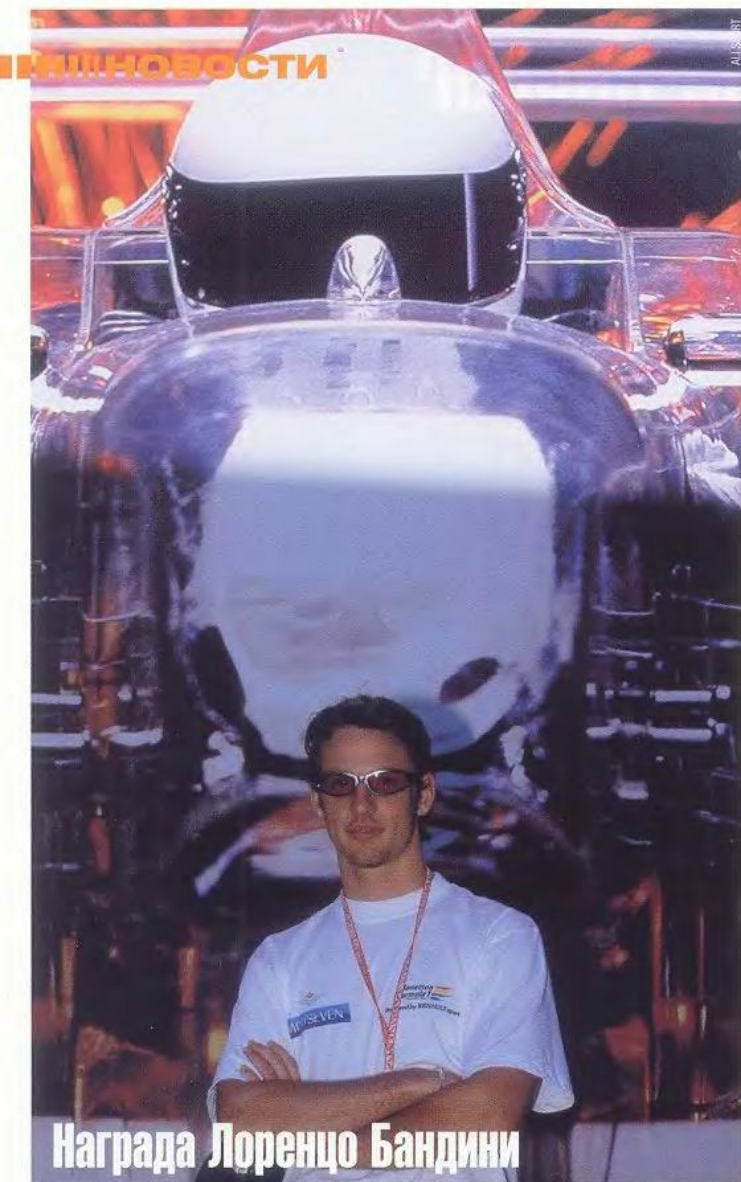
Во время Гран При Испании из двигателя Jaguar Эдди Ирвайна вытекло все масло. Причем североирландец умудрился так долго продолжать гонку "на сухую", что вызвал даже удивленные комментарии со стороны инженеров команды. Однако сколь небезопасно же не уралось. Полиц, что до финиша ему не добраться, Эдди решил подыскать место для остановки поближе к боксам. "Зачем далеко ходить? — показывает плечами гонщик. — Так я подумал, когда убедился, что масло не выливается прямо на трассу. Двигатель стал глохнуть, и я припарковался возле стены между трассой и пит-лейн. Мне в этом помог пил человек, который лишь пресс-рейла команды. Он держал табличку, как это делается при пит-стопе, и я затормозил прямо напротив боксов команды. Я перелез через стену, мы вошли в гараж, а по пути он сразу же записал мои комментарии к гонке, после чего я пошел переодеться".

Если бы лишь на самом деле были двигателем, автомобиль Эдди всегда приходил бы к финишу.

Родственные связи

Томас Шектер, сын чемпиона мира Ф-1 1979 года, лишился работы тест-пилота Jaguar. Похоже, это событие заставило Шектера-старшего крепко задуматься о хорошем менеджменте для своего сына. Бывший гонщик Фернандо Алонсо Шектер решил отказаться от дальнейшего управления делами Томаса. Свое решение он объяснил тем, что при обсуждении способностей молодого пилота к спорту именного руководителя присутствует со значительной долей скептицизма. "Проблема состоит в том, что когда я говорю насколько он хорош, все думаю, что это только мое мнение отца, — жалуются экс-чемпион мира Ф-1. — Я полагаю, что нужен кто-то еще, кто бы смог представлять интересы моего сына".





Награда Лоренцо Бандини

Ежегодно фонд, основанный сестрой итальянского гонщика Лоренцо Бандини, в 60-х годах выступавшего за Ferrari, проводит награждение лучшего новичка прошедшего сезона. Самым многообещающим новичком чемпионата 2000 года признали Дженсона Баттона. Возможно, эта награда несколько поднимет настроение молодому англичанину, который после перехода в Benetton вынужден бороться за места в конце пелотона.

Будущий чемпион



На первых трех этапах чемпионата в боксах McLaren отсутствовала жена двукратного чемпиона мира Мики Хаккинена, не рискнувшая отправиться в утомительное путешествие с маленьким сыном. Но уже на первом европейском Гран При все увидели знакомую картину: Эрья внимательно следит за событиями на трассе по одному из командных мониторов. Не забыт и Хаккинен-младший. Служба, отвечающая за аккредитацию участников и посетителей Гран При, выписала пропуск и для него. Под фотографией ребенка значилось: "Постоянный пропуск. Хьюго Хаккинен – будущий чемпион мира".



Формула-1 на паркете

Рон Деннис во время Гран При выстилает полы боксов своей команды мраморными плитами. Хотите переплюнуть шефа McLaren? В этом вам поможет московская компания ЭкоСкан. Основное направление ее деятельности – производство и продажа высококачественного паркета и напольных покрытий. Работают здесь специалисты – настоящие энтузиасты Ф-1. Именно их усилиями на свет и появился McLaren, целиком изготовленный из лучших пород дерева. И теперь у московской компании есть законный повод для гордости. Деревянный McLaren – такого нет даже у Рона Денниса! И в отличие, к примеру, от "паркетных" внедорожников, которые серийно выпускаются уже достаточно давно, "паркетные болиды" можно смело назвать эксклюзивной разработкой ЭкоСкан.

Легенда Toyota

Toyota намерена не просто прийти в Ф-1, чтобы выиграть пару гонок. Судя по размаху подготовительных работ, Toyota собирается задержаться в автогонках Гран При надолго, а в их истории – навсегда. Японцы хотят стать легендой. В том, что знаменитая компания способна на это, убеждает история ее легендарной модели Land Cruiser, в 2001 году отмечающей свой полувек юбилей. Автомобиль, прошедший за 50 лет путь от "рабочей лошади" до престижного полноприводного внедорожника, завоевал популярность в 127 странах мира. И к памятной дате компания решила выпустить ограниченную серию 50 Anniversary. 400 автомобилей Land Cruiser из этой серии с "золотыми" логотипами и юбилейными эмблемами будут поставлены в Россию. Вот уже 10 лет этот автомобиль в нашей стране является лидером продаж в своем секторе рынка. Приобщайтесь к легенде!





Где пусто, а где густо

Если в Малайзии привлечением болельщиков на трибуны автодрома во время местного этапа Формулы-1 пришлось заниматься даже видным государственным деятелем, то в Имоле властям пришлось бороться с обратным явлением. Большим зрительским интересом к первой европейской гонке сезона решили воспользоваться мошенники. Итальянской полиции удалось обезвредить несколько банд, поставивших производство и сбыт фальшивых билетов на поток. Очень качественно выполненные фальшивки печатали в подпольной типографии, расположенной недалеко от автодрома. Отличить подделку от настоящего билета было не под силу даже специалистам. Нити другой преступной организации тянулись за сотни километров от Имолы. Четыре человека взяты под стражу и 12 500 искусно подделанных билетов конфисковано во время рейда полиции в Неаполе. Еще около 10 000 фальшивок были обнаружены во время обыска по одному подозрительному адресу в Солерно. Похоже, итальянской мафии надо было еще и построить фальшивую трибуну, чтобы разместить там всех "своих" болельщиков.



В плюсе или в минусе

Жаркие споры разгорелись в парламенте Малайзии о целесообразности проведения в этой стране этапа Ф-1. По подсчетам оппозиции, за первые два года на поддержание автодрома Сепанг из казны потрачено около 210 миллионов рупий (приблизительно 62 миллиона долларов). Однако министр финансов Малайзии заявил, что эта цифра намного меньше – в районе 6,8 миллиона долларов, а вот прибыль, полученная за это время, составила более 160 миллионов. Кроме того, министр особо подчеркнул, что образ Малайзии, как цивилизованного государства, значительно укрепился с началом телетрансляций гонок Формулы-1.

Новый тест-пилот Prost

Ален Прост продолжает осуществлять программу по поддержке молодых французских гонщиков. Джонатан Коше стал очередным талантом, на кого обратил внимание четырехкратный чемпион мира. Этот 24-летний гонщик добился значительных успехов в чемпионате Renault и французской серии Ф-3, но не смог найти достаточно денег для продолжения своей спортивной карьеры. Контракт тест-пилота Prost – хороший шанс для молодого француза "засветиться" в элите автоспорта. Коше, вместе с другим французским испытателем команды Стефаном Сарразеном, будет работать над повышением скоростных качеств AP04. Кроме того, новый тест-пилот Prost примет участие в 24-часовой гонке в Ле-Мане за рулем Viper Chrysler.



НЕОЖИДАННОЕ
ОТКРЫТИЕ



НАКАЗАННАЯ ДОБРОДЕТЕЛЬ

Всем памятна драматичнейшая развязка пятого этапа нынешнего чемпионата, Гран При Испании. Эта картина прямо-таки стоит перед глазами: Мика Хаккинен на обочине возле дымящегося автомобиля, поломка которого за несколько поворотов до финиша лишила его заслуженной победы. До боксов финна тогда подвез "на броне" его товарищ по McLaren Дэвид Култхард. Такой поступок, наглядно символизирующий командный дух West McLaren Mercedes, все болельщики – и поклонники "серебряных стрел", и почитатели других команд – встретили аплодисментами. Увы, благородство Култхарда не нашло понимания у судей испанской гонки. Так что вместе с благодарностью от товарища по McLaren Дэвид получил еще и денежный штраф за "опасное поведение после финиша гонки". Воистину, добродетель наказуема.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ

Jordan прибавил

Пока речь идет только о базе команды в Сильверстоуне. В ходе реконструкции здесь достроен еще один этаж, внутренние помещения перестроены в соответствии с новым планом. Эдди Джордан намерен выйти на уровень ведущих команд, для чего собирается привлечь в Jordan новых людей. По словам одного из механиков команды, "условия труда после реконструкции улучшились на 100%".



Две головы — хорошо, а три — лучше

Команда Jordan Grand Prix ввела должность третьего инженера для каждой из гоночных машин. По словам технического директора "конюшни" Тима Холлоуэя, новые штатные единицы значительно разгрузят гоночных инженеров. От ассистента требуется следить за телеметрией, поступающей со второй машины, и координировать деятельность механиков. Кроме того, это будет хорошая школа для молодых инженерных кадров.



Подруга Ральфа Шумахера

Очаровательная девушка, с которой Ральф Шумахер появился в Имоле, — фотомодель Кора Бринкман. "Мы знаем друг друга уже давно, но я все время в разъездах, а она работает или тоже где-нибудь в поездке, — рассказал о своей подруге Ральф. — Теперь она бросила работу и будет сопровождать меня. Рано или поздно об этом узнали бы все, поэтому мы решили объявить об этом официально". По утверждениям прессы, Кора на четвертом месяце беременности, с чем и связана перемена в ее образе жизни. Присутствие подруги принесло Ральфу удачу. Он выиграл гонку.

Ральфа лишат прав

Увлечшись празднованием своей первой победы в Ф-1, Ральф Шумахер, возможно, забыл, что он такой же участник дорожного движения, как и обычные водители. Об этом ему напомнила австрийская полиция, оштрафовав немца на 650 долларов за отсутствие документов и превышение скорости: на участке дороги с ограничением скорости до 100 км/ч "брат-2" разогнался до 170 км/ч. Теперь ему грозит лишение прав сроком на две недели.



Ален Прост не помог Шумахеру

В недавнем интервью газете Le Figaro Ален Прост признал, что в 1996 году отклонил предложение Ferrari стать партнером по команде Михаэля Шумахера. Ален подтвердил, что предложение выступить за Ferrari с поддержкой Тодта, Брауна и Луки ди Монтеземоло сильно заинтересовало его: "В 1995 году, через два года после моего ухода из гонок, Жан Тодт связался со мной и объяснил свой план. И в следующем году я был готов стать партнером Михаэля и помочь ему в борьбе за титул чемпиона. Я решил вернуться и почти сделал это. Но вовремя сообразил, что люди непременно попытались бы столкнуть нас лбами, а в то время у меня уже не было шансов в борьбе с ним".



Создавать традиции

Вот уже второй раз поистине уникальная выставка "Московский Мотор-парк" собрала в конце апреля под крышей велотрека в Крылатском импортеров и производителей мотоциклетной техники. Все, от крупных компаний до совсем маленьких торговых фирм, представили здесь свои двухколесные машины. Легендарные марки Yamaha, Honda, BMW, Suzuki, Kawasaki, Triumph, "Урал" и многие другие развернули свои стенды, представив широкую гамму техники для активного образа жизни. Все можно было потрогать руками, а при желании и купить. И не только мотоциклы, но и велосипеды, скутеры и любые аксессуары ко всей этой двухколесной "движимости". Выставка сопровождалась показом возможностей техники непосредственно на полотне велотрека. Но и это еще не все. В этом году к мотоциклистам присоединились еще и экстремальщики разных направлений, а также производители одежды и аксессуаров для спорта и туризма. Велотриалисты, байдарочники, любители роликов и скалолазья демонстрировали свое мастерство на специально оборудованных площадках. В глазах пестрело от обилия ярких одежд и красивых девушек.

В рамках выставки прошла презентация команды YUKOS, гонщиками которой стали главные действующие лица российского чемпионата по шоссей-

но-кольцевым мотогонкам: Александр Нифонтов, Борис Герелис, Антон Расчепихин. Кстати, известный мотогонщик, бизнесмен и общественный деятель Александр Нифонтов является инициатором и главным организатором выставки "Московский Мотор-парк". По его словам, выставка в 2001 году удалась и была явно более представительной, чем в прошлом году. Но будущая экспозиция должна выйти на новый уровень, в противном случае она уже не будет интересна даже ему, автору этой идеи. Что именно имел в виду и какое будущее представляет Александр Нифонтов для своего детища, увидим в следующем году.



Встретились, поговорили



Первая с момента старта сезона 2001 года встреча Берни Экклстоуна с главами команд Формулы-1 произошла во время Гран При Сан-Марино. За закрытыми дверями своего серого автобуса Берни попытался ответить на вопросы, накопившиеся у боссов "конюшен". Главный вопрос — как отразится продажа коммерческих прав Формулы-1 медиамагнату Лео Кирху на будущем этого вида спорта? Судя по комментариям, сделанным участниками встречи после ее завершения, Берни смог внести в это дело определенную ясность. Угроза создания альтернативной гоночной серии, прозвучавшая со стороны пяти ведущих производителей автомобилей, также вызывает тревогу у владельцев команд Ф-1. Рон Деннис, комментируя итоги встречи, не стеснялся в выражениях: "Я думаю, мы не влезем в этот навоз. Соглашение между всеми заинтересованными в нашем бизнесе сторонами действительно до 2007 года. А для Формулы-1 — это очень большой срок". Вот только конкретные решения этого "совета в Филях" пока что держатся в секрете.

НЕОЖИДАННОЕ
ОТКРЫТИЕ



РИСКНУТЬ И ПОБЕДИТЬ

Едва начался отсчет времени квалификации Гран При Сан-Марино, как все пилоты, один за другим, выехали на трассу. Еще бы, все небо затянуто тяжелыми тучами, того и гляди пойдет дождь, и тогда уж о хорошем результате можно даже и не мечтать. Впрочем, нашлись все же смельчаки, рискнувшие остаться в боксах — пилоты McLaren Мика Хаккинен и Дэвид Култхард. В сложившейся ситуации они могли проиграть все, но, тем не менее, решили рискнуть. И победили.

Пилоты "серебряных стрел" нанесли решающий удар во второй части квалификации. К тому моменту над трассой уже светило яркое солнце, но большинство пилотов не смогли воспользоваться тем, что трасса прогрелась — ведь у них осталось всего по одной, последней, попытке. Так что соперникам пилотов McLaren ничего не удалось противопоставить Мике и Дэвиду. Сначала быстрее всех по трассе промчался Хаккинен, а еще несколько минут спустя Култхард, скинув со времени товарища по команде еще несколько десятых секунды, окончательно расставил точки над i. Соперники остались позади. Первая линия — у McLaren! Кто не рискует — тот не выигрывает.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ



Погиб Микеле Альборето

Бывший гонщик Ф-1 44-летний итальянец Микеле Альборето погиб в аварии на новом треке "Лаузитцринг" в Германии. Трагедия произошла во время тестов автомобиля Audi R8, на котором Альборето выступал в кольцевой серии American Le Mans и должен был принять участие в 24-часовом марафоне в Ле-Мане.

Авария случилась 24 апреля в 17.30 по местному времени. Автомобиль Альборето резко ушел вправо, врезался в металлическое ограждение и пролетел около 100 метров по воздуху. Машина была полностью разрушена. Врачи оказались на месте аварии уже через две минуты, но сделать ничего не смогли. Гонщик погиб мгновенно. Наиболее вероятной причиной аварии называется медленный прокол заднего колеса. "Зная итоги расследования – которые, конечно же, не вернут нам Микеле, – мы вместе с нашими гонщиками приняли решение продолжить тренировки, – заявил Вольфганг Ульрих, глава Audi Sport. – Мы будем при этом помнить Альборето, усилия которого помогли сделать R8 весьма успешной гоночной машиной".

Выступавший в 1985–1988 годах за Ferrari Альборето был последним итальянцем, выигравшим Гран При на автомобилях этой команды. Президент Ferrari Лука ди Монтеземоло был потрясен смертью талантливого гонщика, которого он хорошо знал: "Микеле Альборето сыграл важную роль в истории Ferrari. Это был очень умный гонщик, который уделял огромное внимание техническим деталям. Его смерть стала тяжелым ударом и наполнила меня глубокой скорбью. Микеле продолжал гоняться, подчиняясь своей страсти. Его смерть лишней раз напомнила, что в спорте, требующем столь глубокой самоотдачи, опасность всегда рядом".

В Формуле-1 Альборето дебютировал в 1981 году в составе Tyrrell, за которую и выступал три сезона до перехода в Ferrari. В Tyrrell Микеле Альборето удалось одержать две победы, а затем, уже будучи гонщиком Scuderia, он записал в свой актив еще три. В 1985 году он выиграл Гран При Канады и Германии, и это был его лучший сезон: в чемпионате он занял второе место, уступив только Алену Просту. После Ferrari до 1994 года Альборето выступал в составе небольших команд, таких как Footwork, BMS, Minardi, после чего был вынужден расстаться с Ф-1, но не с автогонками. Альборето выступал в различных кузовных чемпионатах, становился победителем гонки "24 часа Ле-Мана" в 1997 году, а последнюю свою победу он одержал несколько недель назад, выиграв 12-часовую гонку в Себринге, которая была этапом чемпионата серии ALMS.



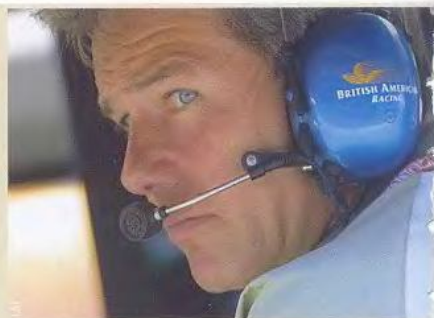
Храните тормоза в тепле

Тормозные механизмы автомобилей Ferrari в этом сезоне приобрели необычный внешний вид – их спрятали внутрь вписанного в колесный диск корпуса. Что немедленно породило слухи о втором тормозном диске и втором суппорте. Масла в огонь подлила и скорость, с которой механики Ferrari закрывают тормоза чехлами при обслуживании машин в боксах. Представители прессы попытались выяснить у Росс Брауна, какие секреты скрывает команда. "Мы просто сохраняем тормоза теплыми", – попытался отшутиться технический директор Ferrari. И добавил уже серьезно: "Мы кое-что изменили в конструкции гидравлической арматуры. Конечно, долго утаивать это не удастся. Думаю, у других команд уже есть фотографии наших тормозов".

Неточная лживость слухов

Каждый год весной начинают оживать слухи о возможной продаже части акций команды BAR, принадлежащих British American Tobacco. В прошлом году интерес к команде проявляла японская компания Honda, но тогда все остановилось на уровне разговоров.

Теперь утверждают, что BAT поручила некоей компании провести исследование, можно ли найти покупателя хотя бы на часть из 51% акций British American Racing. Глава команды Крейг Поллок признался, что все эти слухи в целом плохо влияют на атмосферу внутри команды. В связи с этим представитель BAT официально заявил, что в планы компании не входит продажа BAR. Он подчеркнул, что BAT намерена продолжать тесное сотрудничество с BAR, а все слухи об отказе компании от BAR являются "неточными и лживыми". Так все-таки – лживыми или неточными?

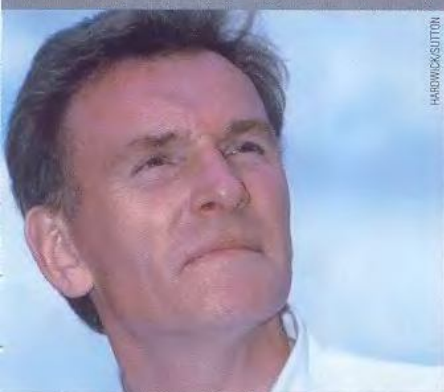


Быстрее обезьяны

"Теперь для управления автомобилем Ф-1 требуется не больше мастерства, чем для того, чтобы войти в комнату и включить свет", – заявил Эдди Ирвайн на вопрос, что он думает о новых электронных системах, разрешенных с Гран При Испании. Еще более яркий образ, чтобы охарактеризовать управление гоночным автомобилем с антипробуксовочной системой и автоматической коробкой передач, нашел Ники Лауда: "Теперь с этим справится даже обезьяна", – заявил трехкратный чемпион мира. Эти слова заделали действующего трехкратного победителя чемпионатов Формулы-1 Михаэля Шумахера: "Ники очень любит поговорить. Может быть, обезьяна и смогла бы проехать в автомобиле, но обогнать меня – никогда".



Прерванный полет



НАВРОСКИЭТОП

После финиша гонки в Австрии победитель Гран При Дэвид Култхард не участвовал в традиционном обливании шампанским на пьедестале. Таким образом он почтил память Пола Моргана, сооснователя компании Ilmor, разрабатывающей двигатели для McLaren. 52-летний Пол был страстным любителем истории авиации, в его коллекции было несколько старых самолетов. Пилотируя одну из таких машин, Пол и погиб Hawker Sea Fury, истребитель времен Второй мировой войны, перевернулся при посадке.

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.

Плательщик (подпись) _____

Кассир _____

ООО "Авто-Энтер"

(наименование получателя платежа)

ИНН 7722005681

(ИНН получателя платежа)

№ р/с 40702810300000000516

(номер счета получателя платежа)

в АКБ "Инвестиционный Торговый Банк"

(наименование банка и банковские реквизиты)

г. Москва

к/с 30101810400000000267

БИК 044583267

Подписка на журнал "Формула"

(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.

Плательщик (подпись) _____

Квитанция

Кассир _____

Гран при Сан-Марино

ОБЫКНОВЕННОЕ ЧУДО

"Ни одно чудо не может продолжаться больше трех дней..."
Итальянская поговорка

После полутора месяцев заморских гастролей Европа устроила чемпионату довольно холодный прием. По утрам столбик термометра опускался чуть ли не до нуля, а с небес лились потоки ледяного дождя. И это в Италии, где и зимой-то такие "холода" — редкость. Чудеса, да и только! Однако погодные катаклизмы стали только предлогом к настоящим сюрпризам этого уик-энда.

Свершилось! Продолжавшемуся три года безоговорочному доминированию в Формуле-1 McLaren и Ferrari пришел конец. То, что не удалось в Бразилии Монто, в Имоле осуществил Ральф Шумахер, принесший команде Формулы-1 104-ю в ее истории и первую за три последних сезона победу в Формуле-1. Предыдущий Гран При для Williams выиграл еще Жак Вильев на Нюрбургринге в 1997 году. Еще дольше ждали этого триумфа два других его соавтора: BMW не выигрывал гонки аж с октября 1986 года, Michelin — с октября 1984-го.

Трудно сказать, кто сделал больше для этой долгожданной для всех победы. Ральф Шумахер, в третий раз в карьере опередивший в квалификации своего "большого брата", а потом со старта упрочивший в отрыве и не уступивший лидерства до самого

финиша? Williams, чье шасси, может быть, пока и уступает McLaren и Ferrari, но уже лишь самую малость? BMW, всего за два года сумевший построить, судя по всему, абсолютно лучший мотор современной Формулы-1, который позволяет Williams даже с пилотами куда больше, чем у соперников, антикрыльями, компенсирующими недостатки шасси в поворотах, вытравливать у Ferrari и McLaren в прямых? Или прогрессирующий от гонки к гонке Michelin? Все они, конечно, внесли свой вклад, но только не в эту, а в будущие победы команд, в которых сегодня уже мало что сомневается.

Триумф же Williams в Имоле, при всей своей видимой уверенности, был во многом случайным. В самом деле! Это было настоящее чудо, но выглядело оно столь обыкновенно, что большинство его даже и не заметило.

Трудная работа

Пятница. Тренировка

Пятница в Имоле началась с дождя. К девяти утра противный мелкий дождик, моросивший над трассой с рассвета, вдруг превратился в ледяной ливень и с полчасика изрядно полилоскал асфальт, после чего так же резко прекратился, и через час над трассой уже сияло солнце. Под его теплыми лучами и под колесами участников "Суперкубка Porsche", чья тренировка предвзвела засады Формулы-1, асфальт начал быстро сохнуть, но к началу первой тренировки еще оставался немного сырым, так что команды получили возможность обкатать не только сухие шины, но и промежуточную и даже дождевую резину. Как результат, времена первой тренировки оказались далеки от рекордных. Один лишь Баррикелло сумел выехать из 132, остальные особо и не усердствовали. Лишь после перерыва, когда трасса окончательно подсохла, скорости наконец выросли. На радость пилотам Шумахер-старший и Баррикелло («Мы с Михаэлем работали по разным программам, поэтому наши результаты тяжело сравнивать», — заметил уступивший партнеру 0,276 с бразилец) легко выиграли тренировку. Лишь Ральф смог удержаться в секунде от Ferrari, которые после фиаско в Бразилии приехали в Имоле с новым форсированным мотором, получившим прибавку примерно в 30 л.с. новым составом топливной смеси и тормозами. «Мы немного поработали над тормозными шлангами и тормозами в целом», — скромно заметил на пресс-конференции технический директор Scuderia Росс Браун. Но именно на новые тормоза, которые механики Ferrari на протяжении всего уик-энда заботливо изучали, полагались от посторонних глаз в боксе всевозможные чемпионы. В Имоле, как ни на какой другой трассе чемпионата, много интеллигентных торможений, и эффективность и надежность тормозной системы здесь не менее важны, чем мощность мотора. Помимо Ferrari новые тормоза разработала для Гран При Сан-Марино и Pirelli. А Жак Вильев от Cosworth опережал, более мощную заводскую мотора CR3. Кроме того, все без исключения «конюшни» серьезно поработали и над аэродинамикой. Однако тесты большинства английских команд оказались сорваны отвратительной погодой в Сильверстоуне, что и сказалось в пятницу.



Капризы погоды в пятницу добавили проблем пилотам и механикам. Феррари беседует со своим гоночным инженером



Физикелла так старался выжать из Benetton все, что его автомобиль даже развинуло. Но выше головы не прыгнешь: 15-е место

Уже на первом установочном круге "зачухал" мотор на Arrows Ферстаппена: из-за проблем с топливной системой Росс смог проехать в этот день всего семь кругов. Незадолго началась уик-энд и для McLaren-автомобиль Куптарда даждям вылетел с трассы и застрял в гравии, повредив при этом о бордюрный камень своей монокок, а Хакинен весь день мучился с настройками, но так и не смог избавиться от недостаточной поворачиваемости. В очередной раз не повезло Монто. Несчастный колумбиец, все утро размышлявший, что ему именно придется выступать на уже знакомой по Ф-3000 трассе, не смог проехать и двадцати кругов. "Во время первой сессии у нас возникли проблемы с мотором, пришлось заменить его, из-за чего Хуан-Пабло пропустил почти всю тренировку", — объяснил Герхард Бергер.

Условия на трассе постоянно менялись, так что сегодня нам было очень трудно работать над настройками", — жаловался технический директор Jordan Тим Холлоуэй. Словом, проблем хватало у всех. За исключением Ferrari. Уик-энд начался с такого безоговорочного превосходства Scuderia, что о грядущей победе Williams никто даже и не помышлял.

В память о столкновениях в Бразилии и Австралии в пятницу Williams выехали на трассу с шуточным предупреждением "Соблюдай дистанцию" на заднем антикрыле



Keep your distance!



В пятницу дважды вылетал с трассы Култхард, в субботу настал черед Хаккинена. McLaren страдали от недостаточной поворачиваемости и никак не хотели слушаться своих пилотов

Водные процедуры: часть вторая

Суббота. Тренировка

В субботу к дождю прибавился еще и холод. Ночью в Имоле и окрестностях температура опускалась ниже нуля, и, как говорили в пресс-центре, с утра всего в каких-то полутора десятках километров от трассы на отрогах Апеннин даже лежал снег. И хотя с рассветом температура начала понемногу расти, к старту первой тренировки столбик термометра едва дотягивал до отметки в 4 °C. Более того, итальянские синоптики, предсказывавшие на воскресенье некоторое улучшение погоды и прекращение утренних дождей, вдруг распространили новый прогноз, согласно которому в день гонки погода должна была остаться прежней: холодной и дождливой. Это немало порадовало Bridgestone. Дело даже не в том, что японские шинники привезли в Имолу два новых типа резины: более мягкие псевдослики и шины для сильного дождя. Просто на холодной трассе Bridgestone имели неоспоримое превосходство над Michelin. За последний месяц французы сделали огромный качественный скачок, но после тропической жары трех первых гонок они оказались просто не готовы к столь холодной трассе. "Увы, наши шины абсолютно беспомощны в таких условиях", – сокрушенно качал головой спортивный директор Michelin Пьер Дюпаскье, после того как использовавшие его резину команды откровенно провалились на утренней тренировке.



Ральфу Шумахеру повезло: в субботу утром он показал седьмое время – лучшее для резины Michelin

Лучший пилот "французского легиона" Ральф Шумахер с огромным трудом зацепился за седьмое место, проиграв своему брату, опять, несмотря на разворот в "Ривацце", показавшему лучшее время, более двух секунд. И ему еще повезло! Ральф вообще мог оказаться за пределами первой десятки, если бы Трулли и особенно Хаккинен, уже один раз поскользнувшийся утром на мокрой трассе, откровенно не берегли бы свои машины, а пилоты BAR чуть удачнее экспериментировали с настройками. Но хуже всех этим утром пришлось Jaguar. Бурти уже на десятой минуте утренней сессии, не удержавшись на мокром асфальте, разбил свою машину об отбойник в "Тозе". И хотя сам не пострадал, тренировки пошли коту под хвост, а механикам пришлось до самой квалификации возиться с его машиной.

В отличие от пятницы на этот раз из-за холодной погоды трасса сохла намного дольше. И хотя во второй тренировке большинство наматывало круги уже на псевдосликах, выехать из 1'30 так никому и не удалось. Гонщики нервничали: условия были настолько непривычными, что никто не мог поручиться за то, как поведут себя машины в квалификации. Лишь в Ferrari, второй день подряд громившей своих соперников, казалось, царил покойствие. "У нас есть одна хорошая идея по поводу резины, – хитро улыбался Браун. – Надеюсь, она принесет нам успех". Знал бы Росс, как обернется для его команды эта идея!

Шинники Michelin оказались не готовы к низким температурам



После безоговорочного доминирования Ferrari в тренировках результаты квалификации холодным душем обрушились на головы Брауна и Шумахера

"Хорошая идея", которая все испортила

Суббота. Квалификация

Как выяснилось после квалификации, "хорошая идея" Ferrari заключалась в выборе жесткой резины. Упрекавшая в Бразилии Bridgestone за то, что те производят слишком жесткие "мягкие шины", на этот раз Scuderia умышленно отказалась от новой более мягкой смеси. Шины Michelin, так по крайней мере казалось после субботней тренировки, в холодную погоду себя полностью дискредитировали, так что Williams

Френтцен испортил одну из своих попыток, ввязавшись в разборку с Minardi Тарсо Маркеша, в результате едва сумел зацепиться за место в десятке



можно было уже не опасаться. McLaren же и на самой мягкой смеси смотрелись во время практики весьма посредственно, да к тому же постоянно вылетали с трассы. Так что Ferrari вроде бы ничем и не рисковала, зато могла на более жестких шинах, во-первых, улучшить общий баланс автомобилей и избавиться от срывов переднего моста, один из которых закончился разворотом Шумахера на тренировке, а во-вторых, – создать запас прочности на гонку. Ведь на жестких торможениях в Имоле резина изнашивается почти столь же интенсивно, как и тормоза. Словом, Ferrari сделала выбор, казавшийся в тот момент идеальным. И все испортила!

"Я думаю, большинство людей недооценивают важность настроек автомобиля. Они говорят о шинах, шасси, двигателе, но настройки не менее важны. Помните, как в прошлом году в Венгрии Мика мучился во время тренировок, а потом вдруг выстрелил в гонке. Те же шины, те же шасси, тот же двигатель. Это значит, что команда просто разобралась в настройках", – теоретизировал Росс в пятницу, еще и не подозре-

вая, что уже на следующий день сам он столкнется с этой проблемой на практике.

Несмотря на относительно безоблачное небо, небольшая вероятность дождя в начале квалификации все-таки сохранилась, и едва в конце пит-лейн зажегся зеленый светофор, как почти все пилоты устремились на трассу. Большую выдержку проявил Култхард, выехавший на свою первую попытку лишь через восемь минут. Как и в Венгрии, McLaren все же удалось в последний момент найти неплохие настройки, и Дэвид захватил промежуточный "поул". Обутые в жесткую резину Ferrari избрали тактику с тремя попытками по два быстрых круга подряд, и во второй серии Шумахер сумел превзойти время шотландца, но трасса продолжала понемногу прогреваться и все должно было решиться на последних минутах. Так и случилось. Девять пилотов из первой десятки смогли показать свой лучший результат именно под занавес квалификации. Михаэлю же не повезло. На предпоследнем быстром круге он ошибся в "Тамбурелло" и, испортив резким торможением комплект резины, вылетел с трассы. И хотя на последнем кру-



Ошибка на торможении в "Тамбурелло" и испорченная резина, возможно, стоили Михаэлю места в первом ряду на старте

ге он все-таки сумел сбросить со своего предыдущего времени более одной десятой, этого оказалось недостаточно, чтобы побороться с McLaren, которые впервые с прошлогоднего Гран При Австрии заняли весь первый ряд стартового поля, побив попутно рекорд трассы, установленный Жаком Вильневом еще в 1997 году. Но еще больше шотландца радовался после квалификации Ральф Шумахер. К концу сессии трасса прогрелась-таки до более или менее "привычной" для Michelin температуры в 20 °C. И на последнем быстром круге, сбросив со своего предыдущего результата почти секунду, Ральф показал третье время, опередив даже своего титулованного брата.

В Ferrari были в шоке. Впервые за уик-энд "жеребцы из Маранелло" проиграли. Причем как! Шумахер – четвертый, Баррикелло, так и не сумевший преодолеть без помех ни одного быстрого круга, – шестой. И это на домашнем автодроме! Правда, еще оставалась надежда реабилитироваться в гонке. "Учитывая наш выбор резины, второй ряд на старте – не так уж плохо. Еще ничего не потеряно. Убеден, завтра нас ждет интересная борьба. И многое будет зависеть от стратегии", – успокаивал тифози Михаэль. И, вероятно, сам по привычке верил собственным словам.



Лишь на последних минутах квалификации Ральф смог зацепиться за второй ряд, сделав первый шаг к завтрашней победе



"На предпоследнем круге у меня были проблемы в поворотах, но мы еще кое-что изменили в регулировках, я немного прибавил, и этого оказалось достаточно", – ликовал завоевавший "поул" Култхард



Тучи рассеиваются

Воскресенье. Разминка

В Светлое воскресенье, на Пасху, впервые за уик-энд над Имолой с раннего утра светило яркое солнце, уже к началу разминки прогретый асфальт до 12 °C. Хорошая погода позитивно сказалась не только на скорости машин, но и на посещаемости. Впервые за выходные трибуны если не ломились от зрителей, то по крайней мере не зияли проплешинами. После прошлогоднего аншлага организаторы ожидали за три дня принять в Имоле около 200 тысяч болельщиков. А ушлые итальянские мошенники даже открыли под Салерно подпольный цех, печатавший фальшивые билеты, обнаруженный карабинерами лишь незадолго до гонки.

Даже с полными баками и на уже изрядно потрепанной резине (новые шины берегли для гонки) оба пилота McLaren легко обставили Ferrari. Култхард, который накануне перенес небольшую операцию (шотландцу удалили фурункул в ухе), показал лучшее время. Избавившийся на теплой трассе от недостаточной поворачиваемости своего Williams Ральф Шумахер опередил вылетевшего на гравий в Rivazza Хаккинена. А пилоты Scuderia расположились лишь на пятом и шестом местах (Баррикелло на этот раз был на 0,007 с быстрее



Кими Райкконену не слишком везло в Имоле, но вопроса о продлении его суперлицензии после трех отлично проведенных Гран При уже не стояло

Михаэля), пропустив вперед даже Sauber Хайдфельда. Как и в McLaren, в швейцарской команде не спали всю ночь и, похоже, добились неплохих результатов: Ник показал четвертое время, Кими, у которого в Имоле истек срок действия его временной суперлицензии, – восьмое, и это несмотря на отказ электроники на основном автомобиле и поломку стартера на запасном. Нелепые неполадки вообще преследовали молодого финна весь уик-энд, а совсем уж досадная поломка рулевого колеса лишила его зачетных очков в гонке.

Гран при Сан-Марино

Брат за брата

Воскресенье. Гонка

Нужно было видеть, что творилось после финиша в боксах и моторхеме Williams. Казалось, что уставшая от трех лет бесконечных поражений (а в «конюшнях» уровня McLaren, Ferrari и Williams любое место ниже первого воспринимается как поражение) команда выплеснула за несколько минут все накопившееся за эти годы злость. И это в коллективе, который исполнителю веков отнеслось к своим победам спокойно, даже с некоторой долей прагматизма. «Я ждал этого момента пять лет и наконец дождался», — светился от счастья Ральф

Шумахер, отпраздновавший в Имоле свою первую в карьере победу. «Сегодня великий день для всех — для Williams, BMW и, конечно, для Michelin. Вся команда работала очень напряженно и вполне заслужила этот успех», — ликовал даже обычно сдержанный Франк Уильямс. И только одному человеку в команде было в этот день не слишком весело. Несчастный Хуан-Пабло Монтойя, конечно, радовался вместе со всеми, но, вероятно, думал (не мог не думать) о том, что не Ральф в холодной Имоле, а он две недели назад в жаркой Бразилии должен был принести Williams эту первую после долгого перерыва победу. Но ни тогда,

ни сейчас ему так и не удалось закончить гонку. Приехав в Италию, изголодавшийся журналистам, что ни в одной гонке он еще не сумел добраться до пин-стопа. И хотя в Имоле ему удалось достичь даже второй доспартаки, на ней все для Хуана и закончилось отказом сцепления. А ведь после всех испытаний, скандинавских на всю в пятницу и субботу, в гонке Монтойя сжал великолепно, может быть, даже не менее ярко, чем Ральф.

В отличие от двух предыдущих этапов на этот раз судьба Гран При решилась фактически на старте. McLaren начали неважно. И Култхард, и Хаккинен немного перекрутили мото-

ры и, даю (хотя несколько мигновений, но как это много в Формуле-1) брехали на первых метрах. «Я немного дернулся перед стартом и вынужден был остановить машину», — оправдывался Дэвид, выступивший в лидеры выстрелившего с третьего места Ральфа. Еще лучше немца ушли в гонку выигравшие по две позиции Трули и Панис. Ferrari, как и McLaren, старт провалили. Шумахер — одно место, Баррикелло — два. С этого момента гонка за очки разделилась на две «линии». Ральф Шумахер и Култхард стали стремительно (по секундам-полторы на круге) отрываться от сдержанной Трули группы. Причем Ральф, резина

которого на теплом асфальте протрезвела — гораздо быстрее, чем даже милае Bridgestone. Култхард, уверенно контролировал гонку, ни разу не позволив шотландцу приблизиться на дистанцию для атаки.

Во втором же зысле, где позади Ярно застряли Хаккинен и Михаэль Шумахер, самым активным был второй Williams Монтойя, обогнавший на старте Баррикелло, но проуспевший Паниса уже на первом круге на торможении перед «эской» Trapatto чисто обошел француза (после блестящего старта на BAR Оливье ни с того ни с сего начал бархатить коробку передач, на первом пин-стопе

ему даже заменили рулевое колесо, но испортить положение так и не удалось), а еще через круг прошел и Ferrari Шумахера. При выходе на стартовую прямую у немца на несколько секунд возникли проблемы с переключением передач, но этого оказалось достаточно, чтобы пещные позиции Михаэля Монтойя и Паниса променяли мило. Кругом после Шумахера пролетели вперед и Баррикелло («Увидев, что он слишком широко заходит в поворот, я лишь воспользовался своим планом»). И хотя потом все наладилось и, разобравшись с Панисом, чемпион мира уверенно держался за Баррикелло и Монтойю,



Италийцы ошиблись в написании фамилии Ральфа на стартовом щите, но это принесло немцу удачу

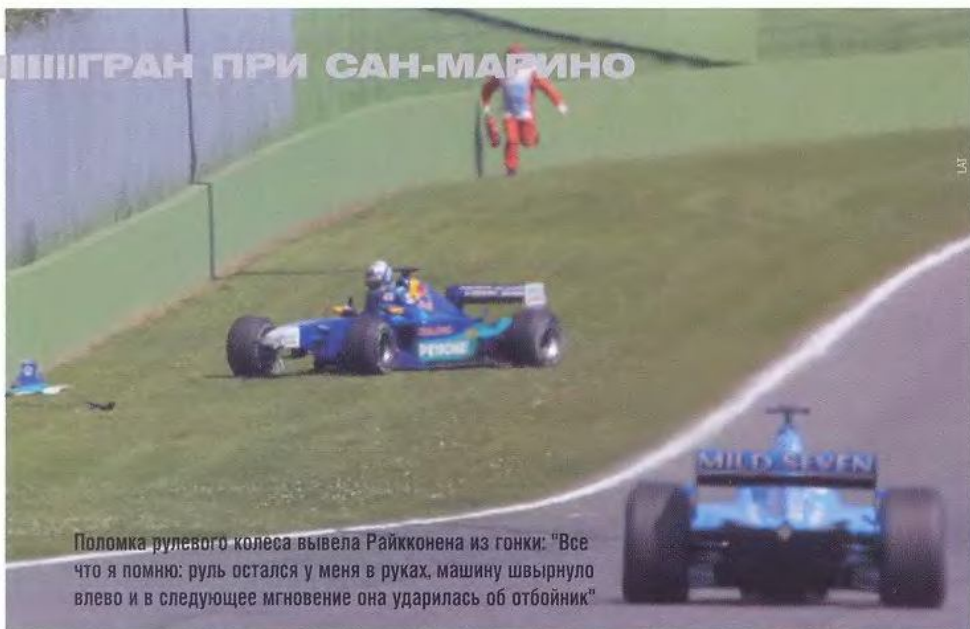
Судьба гонки фактически решилась уже на старте. Чиринга колеса на трассе, Шумахер-младший легко прошел Култхарда и устремился к своей первой победе

Провалив старт, Хаккинен и Михаэль Шумахер оказались блокированы явно более медленным Jordan Трули

В конце третьего круга при выходе на стартовую прямую у Ферри Шумахера возникли проблемы с переключением передач. Еще хуже повенно — и Монтойя, а за ним Панис и Баррикелло обогнали Михаэля

На первых кругах Маркес и Маццакани вели нештучную борьбу за... предпоследнее место. В итоге на пятом круге откатившемуся на старте в конце пелотона Prost аргентинец все-таки удалось обогнать слабосильную Minardi бразильца

После великолепного старта на BAR Паниса забарахлила коробка передач, и обе Ferrari легко разделились с французом



Поломка рулевого колеса вывела Райкконена из гонки: "Все что я помню: руль остался у меня в руках, машину швырнуло влево и в следующее мгновение она ударилась об отбойник"

это был явно не его день. На двадцать третьем круге Шумахер повредил колесный диск и кругом позже выбыл из гонки.

Но даже если бы Михаэль и остался на трассе, на жесткой резине он вряд ли смог сделать для Ferrari больше, чем сделал Баррикелло. Ведь к моменту его схода обе Ferrari проиг-

длилась вечность!" — запинаясь от счастья и распиравших его эмоций, рассказывал немец журналистам.

Удивительно, но почти все лидеры, за исключением разве что Монтой, пусть и в меньшей степени, чем Ральф, но остались довольны этим холодным уик-эндом в Имоле. Пилоты Jordan получили очередную порцию очков. Хаккинен, впервые после рождения сына появившийся на трассе в сопровождении жены, наконец-то смог прилично (шестое место в Малайзии не в счет) финишировать. Баррикелло после проигранной квалификации и отвратительного старта все-таки сумел "зацепить" пьедестал для Ferrari. Култхард догнал по количеству очков Шумахера-старшего. Даже Миха-

эль нашел повод для личной радости: победа Ральфа не только стала семейным праздником, но и позволила ему по крайней мере еще на две недели остаться лидером чемпионата.

И, конечно, больше трехкратный чемпион мира радовался не за себя, а за брата, которого он первым заключил в объятия после финиша. "Я очень рад за Ральфа. Ему долго не везло, но на этот раз все прошло отлично и он одержал классную победу. Это первый случай в истории, когда два брата выигрывают Гран При Ф-1. Мы сделали это, и наши родители могут гордиться нами", — признался Михаэль.

Что ж, похоже, братья Шумахеры вполне способны вскоре превратить борьбу за титул в свое чисто семейное дело. Если Михаэль выиграл первый старт сезона, то за Ральфом остался "второй" (как не раз заявляли сами гонщики, настоящий чемпионат начинается только здесь — в Европе). Но не стоит забывать, что в этом году нам предстоит увидеть еще и "третье начало чемпионата": в Испании вступает в силу новый технический регламент. И очень может быть, что именно этот "третий старт сезона" преподнесет гораздо большие сюрпризы.

Владимир Маккавеев



Из-за проблем с подвеской для трехкратного чемпиона мира гонка закончилась уже на 25-м круге

рвали лидерам более полуминуты. Рубенс сумел-таки подняться на пьедестал. Оттянув первый пит-стоп аж до 32-го из 62 кругов (видимо, первоначально Ferrari, по крайней мере для Рубенса, планировала на гонку лишь одну дозаправку) и отыграв на более легкой машине драгоценные секунды, он выехал с пит-лейн впереди Хаккинена, Монтой и Трулли. Собственно, на этом гонка и закончилась. Шестерка лидеров практически не менялась, за исключением схода Монтой, открывшего дорогу к одному зачетному очку Френтцену, до самого финиша.

Ральф Шумахер столь уверенно контролировал гонку (не форсируя событий, он спокойно поддерживал свой отрыв от Култхарда в районе 5–10 секунд), что порой проскальзывала мысль, уж не подменили ли братьев. "После старта я создал себе отрыв, но через несколько кругов мне показалось, что Дэвид прибавил, и мне тоже пришлось поднажать, хотя нужно было следить за состоянием моих тормозов. С этого момента, должен сказать, гонка казалась мне бесконечно долгой. Она



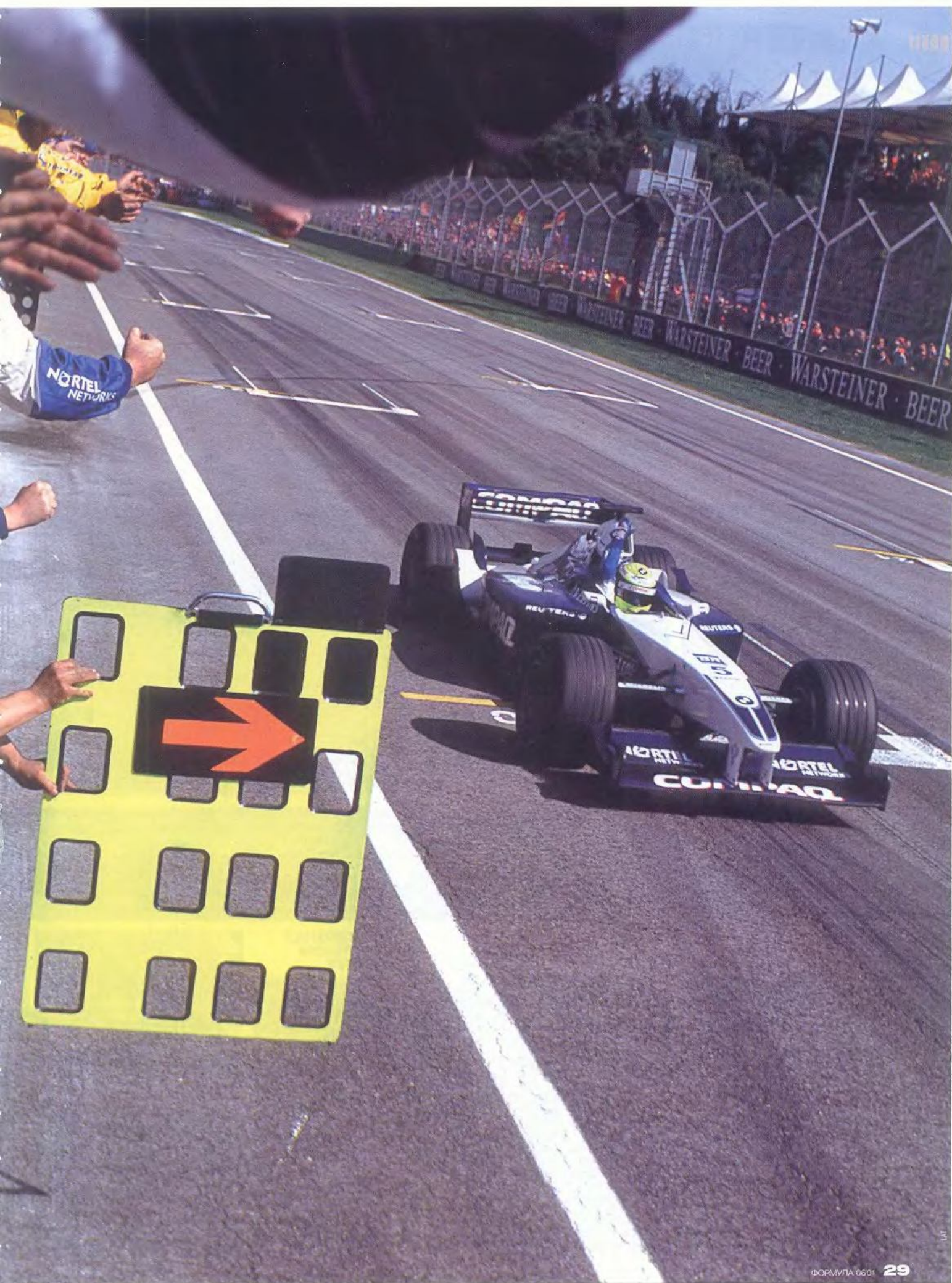
В Имоле Энрике Бернольди впервые в жизни добрался до финиша гонки Формулы-1



В отличие от трех первых гонок Монтой добрался аж до второго пит-стопа, но забарахлившая коробка передач вывела его из борьбы

Еще ни разу в истории Формулы-1 родные братья не выигрывали гонок чемпионатов мира





Имола

Автодром им. Энцо и Дино Феррари

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

На этом Гран При...

Свои юбилейные победы в Ф-1 отпраздновали Michelin и BMW. Для французов это уже 60-й ГП в истории, для баварцев - 10-й.



4

Победитель 2000 г.
Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1'31'39.776
Рекорд круга в квалификации
1'23.054 (2001 г., Давид Култхард/ McLaren MP4-16)
Рекорд круга в гонке
1'25.524 (2001 г., Ральф Шумахер/Williams FW23)



ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Сыро. Сух. Температура воздуха: 10-14 °C
Температура полотна: 9-23 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.р.
1	М. Шумахер	1'25.096/44	-	208.691
2	Р. Баррикелло	1'25.372/38	0.276	208.017
3	Р. Шумахер	1'25.829/43	0.733	206.909
4	М. Хаккинен	1'26.341/28	1.245	205.682
5	О. Панис	1'26.535/43	1.439	205.221
6	К. Райкконен	1'26.552/41	1.456	205.181
7	Э. Ирвайн	1'26.599/41	1.503	205.069
8	Ж. Вильнев	1'26.739/35	1.643	204.738
9	Я. Трулли	1'26.923/46	1.827	204.305
10	Л. Бурти	1'26.933/43	1.837	204.281
11	Д. Култхард	1'27.132/24	2.036	203.815
12	Н. Хайдфельд	1'27.143/40	2.047	203.792
13	Х-Х. Френтцен	1'27.406/44	2.310	203.176
14	Ж. Алези	1'27.437/37	2.341	203.104
15	Дж. Физикелла	1'28.322/39	3.226	201.069
16	Г. Маццакане	1'28.586/38	3.490	200.470
17	Дж. Баттон	1'28.902/39	3.806	199.757
18	Ф. Алонсо	1'28.931/20	3.835	199.692
19	Э. Бернольди	1'29.273/39	4.177	198.927
20	Т. Маркеш	1'29.589/33	4.493	198.225
21	И. Ферстаппен	1'29.750/7	4.654	197.870
22	Х.-П. Монтойя	1'39.812/19	14.716	177.922

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Сыро. Сух. Температура воздуха: 4-8 °C
Температура полотна: 3-15 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.р.
1	М. Шумахер	1'30.727/27	-	195.717
2	Р. Баррикелло	1'31.003/22	0.276	195.145
3	Д. Култхард	1'31.536/26	0.809	194.009
4	К. Райкконен	1'31.725/27	0.998	193.607
5	Х-Х. Френтцен	1'32.164/24	1.437	192.687
6	Н. Хайдфельд	1'32.392/25	1.665	192.211
7	Р. Шумахер	1'33.025/19	2.298	190.904
8	О. Панис	1'33.071/29	2.344	190.809
9	Э. Бернольди	1'33.884/19	3.157	189.157
10	М. Хаккинен	1'34.036/21	3.309	188.851
11	Ж. Алези	1'34.531/25	3.804	187.862
12	Х.-П. Монтойя	1'34.548/24	3.821	187.826
13	Ж. Вильнев	1'34.789/21	4.062	187.351
14	И. Ферстаппен	1'34.948/31	4.221	187.037
15	Г. Маццакане	1'35.056/27	4.329	186.825
16	Я. Трулли	1'36.046/27	5.319	184.899
17	Ф. Алонсо	1'36.058/30	5.331	184.876
18	Т. Маркеш	1'36.671/28	5.944	183.703
19	Дж. Баттон	1'38.306/24	7.579	180.648
20	Дж. Физикелла	1'39.714/21	8.987	178.995
21	Э. Ирвайн	1'41.771/14	11.044	174.498
22	Л. Бурти	-/2	-	-

КВАЛИФИКАЦИЯ

Переменная облачность. Сух. Температура воздуха: 10-11 °C
Температура полотна: 17-20 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.р.	Время дня
1	Д. Култхард	1'23.054/12	-	-	213.822	14:00.13
2	М. Хаккинен	1'23.282/12	0.228	0.275	213.237	14:00.56
3	Р. Шумахер	1'23.357/12	0.303	0.365	213.045	14:01.00
4	М. Шумахер	1'23.593/12	0.539	0.649	212.444	14:00.51
5	Я. Трулли	1'23.658/12	0.604	0.727	212.279	13:59.55
6	Р. Баррикелло	1'23.786/10	0.732	0.881	211.954	13:53.59
7	Х.-П. Монтойя	1'24.141/12	1.087	1.309	211.060	14:00.35
8	О. Панис	1'24.213/12	1.159	1.395	210.880	13:57.03
9	Х-Х. Френтцен	1'24.436/11	1.382	1.664	210.323	13:36.38
10	К. Райкконен	1'24.671/12	1.617	1.947	209.739	13:55.51
11	Ж. Вильнев	1'24.769/12	1.715	2.065	209.496	13:36.08
12	Н. Хайдфельд	1'25.007/12	1.953	2.351	208.910	13:56.02
13	Э. Ирвайн	1'25.392/12	2.338	2.815	207.968	13:56.54
14	Ж. Алези	1'25.411/12	2.357	2.838	207.922	14:00.08
15	Л. Бурти	1'25.572/12	2.518	3.032	207.531	13:46.48
16	Э. Бернольди	1'25.872/12	2.818	3.393	206.805	14:00.23
17	И. Ферстаппен	1'26.062/12	3.008	3.622	206.349	13:48.59
18	Ф. Алонсо	1'26.855/12	3.801	4.577	204.465	13:56.58
19	Дж. Физикелла	1'26.902/11	3.848	4.633	204.354	14:00.42
20	Г. Маццакане	1'27.750/12	4.696	5.654	202.379	13:24.54
21	Дж. Баттон	1'27.758/11	4.704	5.664	202.361	13:22.52
22	Т. Маркеш	1'28.281/12	5.227	6.293	201.162	13:19.22
107%		1'28.867	5.813	7.000		

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

Дж. Баттон Дж. Физикелла И. Ферстаппен Л. Бурти Э. Ирвайн Ж. Вильнев Х-Х. Френтцен Х.-П. Монтойя Я. Трулли Р. Шумахер Д. Култхард



Т. Маркеш Г. Маццакане Ф. Алонсо Э. Бернольди Ж. Алези Н. Хайдфельд К. Райкконен О. Панис Р. Баррикелло М. Шумахер М. Хаккинен

РАЗМИНКА

Солнечно. Сух. Температура воздуха: 10-11 °C
Температура полотна: 12-16 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.р.
1	Д. Култхард	1'26.440/14	-	205.447
2	Р. Шумахер	1'26.727/11	0.287	204.767
3	М. Хаккинен	1'26.836/14	0.396	204.510
4	Н. Хайдфельд	1'26.929/14	0.489	204.291
5	Р. Баррикелло	1'26.941/13	0.501	204.263
6	М. Шумахер	1'26.948/14	0.508	204.246
7	Х-Х. Френтцен	1'26.954/16	0.514	204.232
8	К. Райкконен	1'27.492/10	1.052	202.976
9	О. Панис	1'27.534/15	1.094	202.879
10	Я. Трулли	1'27.575/16	1.135	202.874
11	И. Ферстаппен	1'27.728/13	1.288	202.430
12	Ж. Вильнев	1'28.035/15	1.595	201.724
13	Х.-П. Монтойя	1'28.142/11	1.702	201.479
14	Г. Маццакане	1'28.404/12	1.964	200.882
15	Э. Бернольди	1'28.639/13	2.199	200.350
16	Э. Ирвайн	1'28.655/12	2.215	200.314
17	Ж. Алези	1'29.347/14	2.907	198.762
18	Т. Маркеш	1'29.480/10	3.040	198.467
19	Дж. Баттон	1'29.593/5	3.153	198.216
20	Дж. Физикелла	1'29.623/16	3.183	198.150
21	Л. Бурти	1'30.030/6	3.590	197.254
22	Ф. Алонсо	1'30.150/7	3.710	196.992

ГОНКА

Солнечно. Сух. Температура воздуха: 23 °C
Температура полотна: 27 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.р.
1	Р. Шумахер	1'25.524/27	202.062	
2	Д. Култхард	+4.352	1'25.569/44	201.901
3	Р. Баррикелло	+34.766	1'26.117/46	200.780
4	М. Хаккинен	+36.315	1'26.308/61	200.724
5	Я. Трулли	+1'25.558	1'27.358/20	198.936
6	Х-Х. Френтцен	+1 круг	1'27.243/36	198.619
7	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'27.350/57	198.236
8	О. Панис	+1 круг	1'27.582/47	196.677
9	Ж. Алези	+1 круг	1'28.369/44	196.135
10	Э. Бернольди	+2 круга	1'28.956/37	195.076
11	Л. Бурти	+2 круга	1'27.932/29	194.601
12	Дж. Баттон	+2 круга	1'29.096/38	193.415
НК 20	Т. Маркеш	НФ (50)	1'31.725/38	185.666
НК 6	Х.-П. Монтойя	НФ (48)	1'26.385/46	194.106
НК 18	Э. Ирвайн	НФ (42)	1'27.854/28	196.951
НК 7	Дж. Физикелла	НФ (31)	1'29.644/14	193.485
НК 10	Ж. Вильнев	НФ (30)	1'27.614/27	197.212
НК 23	Г. Маццакане	НФ (28)	1'28.954/21	192.644
НК 1	М. Шумахер	НФ (24)	1'27.229/21	192.225
НК 17	К. Райкконен	НФ (17)	1'28.604/17	197.047
НК 14	И. Ферстаппен	НФ (6)	1'30.403/4	190.916
НК 21	Ф. Алонсо	НФ (5)	1'31.671/4	187.622

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
М. Шумахер	26
Д. Култхард	26
Р. Баррикелло	14
Р. Шумахер	12
Н. Хайдфельд	7
Х-Х. Френтцен	6
М. Хаккинен	4
Я. Трулли	4
О. Панис	3
Дж. Физикелла	1
К. Райкконен	1
И. Ферстаппен	0
Ж. Вильнев	0
Ж. Алези	0
Л. Бурти	0
Т. Маркеш	0
Дж. Баттон	0
Э. Бернольди	0
Э. Ирвайн	0
Ф. Алонсо	0
Г. Маццакане	0
Х.-П. Монтойя	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
Scuderia Ferrari Marlboro	40
West McLaren Mercedes	30
BMW WilliamsF1 Team	12
Benson & Hedges Jordan Honda	10
Red Bull Sauber Petronas	8
Lucky Strike Reynard BAR Honda	3
Mild Seven Benetton Renault Sport	1
Orange Arrows Asiatech	0
Prost Acer	0
Jaguar Racing	0
European Minardi F1	0

КРУГ ЗА КРУГОМ

1-й круг Култхард стартовал неважно, и Ральф Шумахер выиграл старт, легко опередив оба McLaren. Трулли обогнал Хаккинена и вышел на четвертое место. Панис также выиграл две позиции, но в конце круга на торможении в Тгаццардо пропустил вперед Монтою. Отлично стартовал Физикелла, пробившийся с 19-го на 15-е место. Положение лидеров на финише первого круга: Р. Шумахер, Култхард, Трулли, М. Хаккинен, М. Шумахер, Монтойя.



2-й круг Р. Шумахер оторвался уже почти на полторы секунды от Култхарда, который, в свою очередь, выигрывает у сдерживаемых Трулли Хаккинена и М. Шумахера около трех. Хайдфельд, пропустивший на старте вперед Ирвайна, обошел ирландца и вернул себе 12-ю позицию. В борьбе за 16-е место Ферстаппен обогнал Бурти.

3-й круг Ральф продолжает отрываться от Култхарда. При выходе из последнего поворота возникли проблемы с переключением передач у Михаэля, и он пропустил на пятое место Монтою.



4-й круг Хаккинен намного быстрее Трулли и начинает оказывать на него серьезное давление. Михаэль пропустил Паниса и Баррикелло и откатился на восьмое место.

5-й круг Ферстаппен обогнал Физикеллу и вышел на 15-е место.

6-й круг Алонсо ошибся на входе в Variante Alta, Minardi подбросило на бордюре, и она вылетела с трассы, ударившись правой стороной об отбойник. Фернандо выбыл из гонки.

7-й круг Из-за поломки выхлопной системы сошел с трассы Ферстаппен.

8-й круг Баррикелло обогнал Паниса и вышел на шестое место.

9-й круг Михаэль также обошел Оливье и поднялся на седьмое место.

14-й круг Две Ferrari вплотную преследуют сдерживаемого Хаккиненом и Трулли Монтою. В семи секундах позади них Райкконен атакует Паниса в борьбе за шестое место.

18-й круг Ральф начал понемногу увеличивать свой отрыв от Култхарда (3,3 с). Из-за поломки рулевого колеса развернуло Sauber Райкконена, и финн выбыл из гонки.



19-й круг Шедший на 17-м месте Баттон первым из всего пелотона заезжает на пит-стоп, но механики не смогли залить ему топливо и кругом позже англичанину пришлось вновь заехать в боксы.

21-й круг В боксы заезжают Алези, Физикелла, Бурти и Маркеш.

22-й круг Из-за проблем с коробкой передач Панис пропускает Вильнева, Френтцена, Хайдфельда и Ирвайна и откатывается с 8-го на 12-е место.

23-й круг Из-за повреждения диска на Ferrari Шумахера упало давление в левом переднем колесе. Чемпион мира на трех колесах медленно возвращается в боксы.



24-й круг Трулли первым из лидирующей шестерки заезжает на дозаправку и возвращается на трассу восьмым. На третье место выходит Хаккинен, Михаэль, проехав на новом комплекте резины еще один медленный круг, окончательно возвращается в боксы и выбывает из гонки.

25-й круг Шедшие на 9-м и 14-м местах Хайдфельд и Маццакане заезжают на первую дозаправку.

26-й круг Добравшийся было до седьмого места Френтцен сворачивает на пит-стоп.

27-й круг Ральф довел отрыв от Култхарда уже почти до шести секунд. Монтойя заезжает на дозаправку, выпуская на четвертое место Баррикелло. Трулли возвращается в лидирующую шестерку.

28-й круг Култхард побывал в боксах, но возвращаясь на трассу, сохраняет свое второе место.

29-й круг Шумахер, Хаккинен и Вильнев на одном и том же круге заезжают на дозаправку. Немец сохраняет лидерство, Мика уступает третье место Ferrari Баррикелло, но опережает Монтою и Трулли, Жак откатывается с пятого на восьмое место. Из-за отказа мотора из гонки выбывает Маццакане.

31-й круг На BAR Вильнева взрывается мотор. Вышедший на седьмое место Ирвайн после дозаправки возвращается на трассу десятым. Проблемы с мотором выводят из гонки Физикеллу.

32-й круг Баррикелло и Бурти наконец последними из всего пелотона заезжают в боксы. Рубенс возвращается на трассу впереди Хаккинена и сохраняет свое третье место.

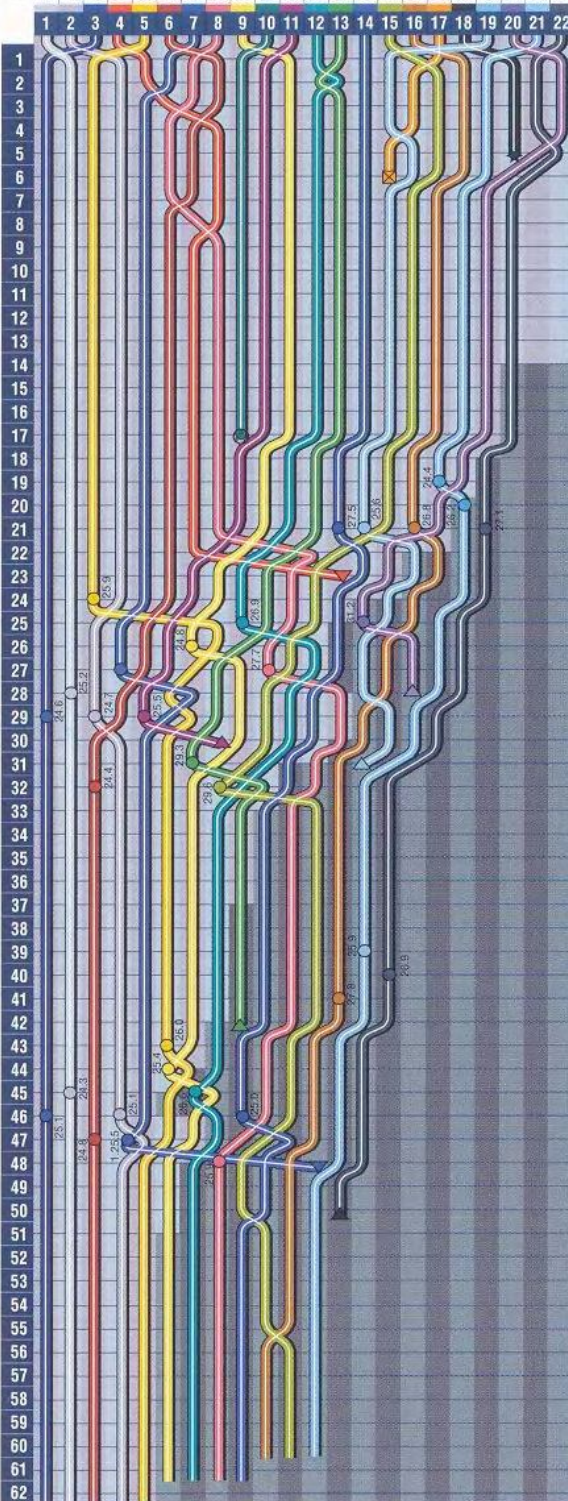
43-й круг За десять кругов положение в лидирующей шестерке не изменилось. Трулли первым из лидеров заезжает на вторую дозаправку и возвращается на трассу седьмым, пропустив вперед лишь своего товарища по команде. На Jaguar Ирвайна ломается мотор.

44-й круг Продержавшись в лидирующей шестерке всего один круг, Френтцен заезжает на вторую дозаправку, и откатывается на восьмое место, выпуская вперед Трулли и Хайдфельда.

45-й круг Култхард и Хайдфельд сворачивают в боксы. Ник теряет одну позицию, отрыв же Култхарда столь велик, что он сохраняет второе место.

46-й круг В боксы заезжают Ральф и Хаккинен. Немец остается лидером, финн возвращается в гонку позади Монтои.

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



● — пит-стоп ■ — штраф ✖ — вылет ▲ — двигатель ⊕ — акселератор ⊖ — тормоза ⊗ — коробка передач ✕ — выхлоп
▽ — трансмиссия ⊕ — гидравлика ⊕ — подвеска ☆ — столкновение ⊕ — прокол ▲ — масло ◆ — электроника

47-й круг Баррикелло и Монтойя на этот раз заезжают на дозаправку на одном круге. Рубенс сохраняет свое третье место. На Williams Монтойя возникают проблемы со сцеплением. Потеряв в боксах почти минуту, Хуан-Пабло в конце концов включает первую передачу и выезжает на трассу. Но коробка не работает, и кругом позже колумбиец окончательно возвращается в боксы и выбывает из гонки. Френтцен вновь выходит на шестое место.

51-й круг Из-за отказа двигателя из гонки выбыл замыкавший пелотон Minardi Маркеша.

62-й круг Ральф одерживает первую в своей карьере победу в Формуле-1.



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	0.9	0.7	0.9	0.7	1.0	0.2
2	1.4	2.1	0.7	0.5	0.8	0.5
3	2.2	2.9	0.7	1.8	0.2	0.3
4	2.8	3.8	0.5	2.3	0.7	0.7
5	2.5	4.7	0.5	2.4	0.9	0.5
6	2.7	5.8	0.5	2.1	1.3	0.4
7	2.2	7.0	0.4	2.7	1.4	0.4
8	1.7	8.5	0.3	2.7	2.1	0.6
9	1.9	10.2	0.5	2.2	1.4	2.2
10	1.9	12.1	0.3	2.2	0.6	1.6
11	1.7	13.5	0.4	1.6	0.7	1.5
12	1.7	14.9	0.9	1.1	0.9	0.9
13	1.8	16.0	0.6	1.2	0.8	0.9
14	2.1	17.2	0.7	1.0	0.8	0.8
15	2.1	18.0	0.8	0.8	0.6	1.3
16	2.1	18.7	0.9	0.9	0.7	0.9
17	2.6	19.7	1.0	1.0	0.8	0.9
18	3.3	21.3	0.9	1.0	0.5	0.7
19	3.5	22.2	1.2	0.9	0.6	0.8
20	3.5	23.0	1.6	0.8	0.7	1.1
21	3.6	24.0	1.5	1.0	0.7	0.6
22	3.8	25.5	1.1	0.7	1.1	0.9
23	4.4	26.6	1.1	0.7	0.4	16.8
24	3.4	п	29.1	0.4	0.8	16.3
25	3.5	29.3	0.5	0.6	16.7	1.2
26	4.4	29.3	0.6	0.6	16.9	п
27	5.7	29.7	п	1.3	17.3	3.0
28	п	31.2	0.5	17.3	4.5	0.2
29	27.5	п	11.8	п	21.6	2.5
30	8.6	11.3	20.6	1.8	4.2	0.6
31	9.3	10.8	21.5	2.6	4.5	п
32	9.3	п	32.2	3.5	5.3	14.8
33	10.2	29.0	2.9	3.9	5.9	13.8
34	12.0	27.0	3.4	5.0	6.1	13.8
35	12.6	26.4	3.5	5.6	7.1	13.1
36	13.0	26.0	3.6	6.2	7.7	12.3
37	12.2	26.0	3.8	7.1	8.7	11.3
38	10.3	26.5	3.5	7.7	9.6	11.4
39	9.6	27.0	3.2	7.8	11.1	11.4
40	9.8	26.7	4.1	7.2	12.4	11.2
41	10.8	26.1	4.2	7.3	13.3	10.9
42	10.4	26.8	4.6	6.8	14.7	11.0
43	10.6	27.2	4.8	7.0	п	26.5
44	10.5	28.2	4.8	7.7	п	37.0
45	п	38.0	5.3	8.0	38.5	п
46	30.3	7.7	п	13.6	38.5	4.4
47	10.6	п	п	32.0	29.6	6.1
48	11.7	26.6	7.1	30.8	8.5	16.7
49	12.0	26.2	8.8	3.02	7.8	16.7
50	11.8	26.3	8.9	31.4	8.0	16.5
51	10.7	26.7	8.7	32.6	9.1	16.2
52	10.8	26.7	8.4	34.3	9.1	14.7
53	11.1	26.4	8.5	35.5	8.4	15.1
54	10.3	27.3	7.7	37.2	7.7	14.9
55	9.0	28.3	6.9	38.7	7.4	14.8
56	7.9	29.1	6.4	39.8	6.5	14.8
57	7.2	29.4	6.3	40.1	6.6	13.9
58	6.2	29.8	5.8	40.9	7.5	12.9
59	6.4	30.3	4.6	42.4	7.3	12.8
60	6.1	30.7	3.7	43.5	7.5	12.9
61	5.0	31.2	2.7	46.1	7.6	12.9
62	4.3	30.4	1.5	49.2	9.0	10.5

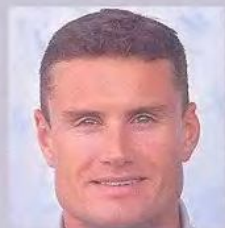
ГРАН ПРИ САН-МАРИНО ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Ральф Шумахер



Честно говоря, я не верил, что возглавлю гонку. Но на старте мне повезло – Дэвид чуть замешкался, а я, как и год назад, сместился влево, но на этот раз там было достаточно свободного пространства. Думаю, что стартовал я очень чисто. Мне достаточно быстро удалось создать некоторый отрыв от Дэвида. Мы нашли великолепные гоночные настройки, а погода замечательно подходила для шин – они позволяли сразу после пит-стопа поддерживать очень хороший темп. За 20 кругов до финиша я начал думать о победе, но потом вспомнил, что в прошлом году сошел, когда до финиша оставалось 16 кругов, и решил подождать. А последние три круга сложились очень легко – я знал, что Дэвид в шести или семи секундах позади и мне нужно лишь спокойно финишировать. Наша машина сегодня была самой сильной. И двигатель, и шасси, и шины работали просто замечательно, особенно в гонке. Единственное, хотелось бы, чтобы рядом со мной на пьедестале стоял мой брат.

Дэвид Култхард



На старте я тронулся чуть раньше времени, затормозил, и как раз в этот момент погасли огни светофора, поэтому колеса забуксовали и Ральфу удалось обогнать меня по внутреннему радиусу. Честно говоря, я думал, что мне не удастся хорошо стартовать, но подгадал, что Мика тоже стартует плохо. Я скорее почувствовал, чем увидел, что Ральф находится внутри поворота, и собрался сманеврировать в ту сторону, но не сделал этого, поскольку не был уверен, что нам обоим хватит места. После этого меня интересовало лишь одно – насколько быстрым Ральф будет в гонке. К сожалению, выяснилось, что сегодня он быстрее меня. Поначалу я думал, что Ральф выбрал стратегию с пятью пит-стопами, но где-то к 20-му кругу сказал себе: "М-м-м, да он же едет с одной-единственной остановкой! Это очень плохо!" После этого в гонке не произошло решительно ничего интересного – самая скучная гонка сезона. Но и самая сложная тоже – разные комплекты шин вели себя совершенно по-разному. Сегодня я доволен своим результатом.

Рубенс Баррикелло



Я плохо стартовал – колеса забуксовали. Потом, оказавшись позади, я мог лишь догадываться о том, сколько пит-стопов планируют остальные. Поэтому я изо всех сил пытался вернуть утраченные позиции, а обогнать в Имоле сложно – трасса очень узкая. Оказавшись позади Хаккинена, я лишь терял время. Но наша стратегия замечательно сработала – когда Мика остановился, мне удалось три быстрых круга, затем команда блестяще сработала на пит-стопе, и я оказался впереди. Ближе к финишу Мика приблизился ко мне, но ситуация оставалась под контролем. Весь уик-энд машина вела себя на трассе очень хорошо. Возможно, неверный выбор шин помешал нам выступить в квалификации лучше – учитывая время Култхарда, которое он показал на более мягкой резине, но в конце гонки наши шины работали одинаково. Это здорово – пробиться из задних рядов и финишировать в первой тройке. Если говорить о плотности борьбы и обгонах, эта гонка стала едва ли не лучшей для меня в Ф-1.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Мика Хаккинен: Фактически, для меня решающим событием гонки стал старт, где я уступил Монтю (видимо, Мика перепутал пилотов Williams – прим. перев.) и Трулли. В Имоле очень сложно обгонять, если гонщик впереди не допускает серьезных ошибок, поэтому большую часть гонки я, как приклеенный, оставался на четвертом месте. Тем не менее, в сложившейся ситуации я рад тому, что набрал очки, и уверен, что схватка за титул, как это было и в прошлом году, еще впереди.



Ярно Трулли: Я здорово стартовал, прорвался на третье место и на первых десяти кругах, наверное, сдерживал Мика и Михаэля, но затем оторвался от них. А после первого пит-стопа начались проблемы с шинами. Поэтому, когда Монтю атаковал меня, ему удалось позднее затормозить и лучше разогнаться – я ничего не мог поделать. Я потерял два места и продолжал бороться с шинами вплоть до второго пит-стопа. Третий комплект покрышек работал нормально, и мне удавалось поддерживать темп.



Хайнц-Харальд Френтцен: Мне пришлось здорово поманеврировать на старте, а когда порядок гонки установился, я стал пробиваться вперед. Машина была хорошо сбалансирована, и все работало оптимально, но не было никакой возможности вернуть утраченные позиции. Очко за шестое место стало слабым утешением – говоря по правде, нам нужно еще поработать над улучшением характеристик.



Ник Хайдфельд: Я стартовал не здорово – не удалось точно поймать момент выключения сцепления, и в результате колеса провернулись. На втором круге я обогнал Ирвайна, но затем оказался в группе, которую сдерживал Панис. В первой половине гонки я был несколько быстрее Френтцена, но потерял время, когда пришлось вновь обгонять Ирвайна, который выехал после пит-стопа прямо передо мной.



Оливье Панис: Я очень расстроен. После отличного старта, возможно, даже лучшего для меня в Ф-1, с самого начала гонки возникли различные мелкие неполадки с автомобилем. Сначала обнаружилась заметная избыточная поворачиваемость, и машиной стало очень сложно управлять. Затем забарахлила коробка передач и пришлось заехать на пит-стоп для замены руля. Хорошо, что мне удалось закончить гонку, но для улучшения результатов нам нужно продолжать упорно работать.



Жан Алези: От квалификации я ожидал большего. Но погодные условия менялись слишком быстро, и нам не удалось настроить машину лучшим образом. Итоговый результат гонки недостаточно хорош, но мы продолжаем движение в позитивном направлении. Вскоре мы ожидаем значительного улучшения машины, ведь на следующей неделе команда запланировала интенсивные тесты в Сильверстоуне.



Энрике Бернольди: Я очень доволен тем, что добрался до финиша. Все работало замечательно – никаких проблем с машиной, пит-стопами и стартом. Я неплохо стартовал, но на первом круге Бурти отнял у меня одну позицию. Мне понравилась гонка, даже в самом конце сил было еще предостаточно. Сегодня я многому научился – это положительный результат и для меня, и для команды.

ГРАН ПРИ ИСПАНИИ

АРХИТЕКТУРА ПОБЕДЫ

Автомобиль – вот главная проблема для архитектора.
Вальтер Гропиус, немецкий архитектор



Большой Гран При Испании... в Барселоне. Местные жители это словосочетание произносят не без гордости. Каталонцы – убежденные националисты. Считают себя совершенно самостоятельным народом и уверены, что их земля входит в состав Испании лишь в силу исторически сложившихся обстоятельств. Более того, местное население уверено в своем культурном превосходстве над остальным населением страны. А посему все лучшее в Испании должно находиться... в Каталонии. Будь то Олимпийские игры или Гран При Формулы-1. Само собой разумеется, что и свою столицу каталонцы считают лучшим городом на свете. А Барселона, сколько бы ни говорили о футболе или о Колумбе, именно отсюда отправившиеся открывать Америку, – это прежде всего Гауди.



Новая информационная башня стала достойным архитектурным украшением автодрома

Антонио Гауди не любил прямых линий и прямых углов. Собственно, в этом и состояло его неповторимый архитектурный стиль. Одно из самых знаменитых его творений – здание, которое шокировало (еще всего только 1910 год) соотечественников провалом "Камеомомии" – словно течет за угол. Думаю, знаменитому зданию понравилась бы схема трассы "Каталунья" со всеми ее причудливостями, но строго выверенными изгибами. Нравится она и командам Ф-1. Несмотря на Барселону – исключение место зимних тестов. Этот автодром в равной степени заставляет напряженно работать тормоза, подвеску, шины, двигатели и мозги инженеров. А вот именно этот Гран При, электронщикам, сошлись во мнении, что испанский этап – далеко не лучшее место и не лучшее время для дебюта новых систем.

Мне кажется, что все любители Ф-1 уже в курсе того, что, проснувшись в пятницу утром и выглянув в окно, они увидели зарю Новой Эры. Нет, нет. Деревья остались зелеными. И небо не рухнуло на землю. Не надо путать изменения в правилах с кошмаром сета. А ведь именно так все-таки представлялось пришествие новой "электронной эры" в Ф-1.

Казалось, что легализация антипробуксовочной (АПС) и стартовой систем, автоматической коробки передач и других электронных "штучек" нивелирует уровень гоночных и Тарсо Маркес посетит, как Михаэль Шумахер. Ничего подобного не произошло. Во всяком случае в Испании.

"Антипробуксовочная система нужна, когда у нас есть пробуксовка, т. е. на выходе из медленных поворотов, – вешал глава французских шинников Пьер Дюпаскье. – А вот в скоростных виражах, где нет необходимости

опускаться ниже третьей передачи, она ничего не даст. Разницу вы почувствуете в Монте-Карло. Но не здесь".

Однако не только по этой причине "Каталунью" считали не самым удачным местом для испытания нововведений. Изменения в техническом регламенте были утверждены всего за шесть недель до первой гонки года в Австралии, и суматоха предсезонных сборов и заокеанских вояжей не оставила командам времени для обкатки новшеств. Электронные системы, еще очень сырые и неотреботанные, в Испании лишь добавили головной боли инженерам и гошникам. Впрочем, это тоже фактор. И, как показали дальнейшие события, весьма существенный.

Одна из прелеостей автогонки вообще и Формулы-1 в особенности состоит в том, что нигде (пожалуй, кроме архитектуры) искусство в большей степени не основывается на технике. В Ф-1 потому так трудно и выплывать, что победу здесь строить, словно храм.



Служки приписывали Ferrari наивысшую степень готовности к новым правилам. Так многим казалось из окон пресс-центра



Недовольны все
Пятница. Тренировка



Антонио Буади полюбил, совершая то, чем намеревался продлить свои дни. Во время обычной прогулки, на которую 74-летний архитектор по предписанию врачей вынужден был вынужден, он сбивал трамвай. Таксисты отказались везти в больницу плохо одетого человека (за что потом были строго наказаны властями). Через три дня Буади скончался в больнице, в отделении для бедных. Довольно странный конец для человека, чей гений определили если не облик,

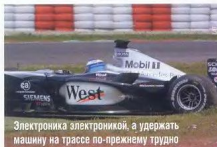


АПС BMW извлекли с помощью "электронной" от нее гонимой машины

то стиль целого города. А возможно — эпохи. Впрочем, любая смерть ужасна. И гибель Микеле Альберто во время тестов автомобиля серии Le Mans, случившаяся за два дня до начала Гран При, еще раз напомнила об этом.

Но гонимый — ребята с крепкими нервами. На все вопросы о его чувствах по поводу трагического инцидента Ральф Шумахер, например, с легким раздражением давал понять, что сообщение, конечно, его не радует, но чего от него хоти, если он с детства знал этого человека по имени. Больше победителя прошлого Гран При беспокоили текущие проблемы.

"Автомобиль плох. Michelin ошиблась с шинами, а антипробуксовка нам не помогает, — капризничал Шумахер-младший. — Впрочем, Барселона, с ее быстрыми виражами, никогда не походила нашей команде". Архитектура города, в котором тебе не жилось, никогда не кажется интересной.



Электроника электроникой, а удерживать машину на трассе по-прежнему трудно

Похуже на правду

Суббота. Тренировка

События в субботней тренировке, в отличие от них на что не похуже засадов в пятницу, развивались так же, как будут развиваться после полудня в квалификации. Лучшее время, установленное Михаэлем Шумахером еще в начале первой 45-минутки, так и осталось недоступным для соперников. Судя же по остальным местам, реалити в чек-касе на последних минутах. На вторую строчку поначалу забрался Трулли, но его оттуда быстро сбросили Баррикелло и Култхард. Гонщики Sauber сумели зацепиться за 4-е и 5-е места. Хакинен в этих играх участия не принимал и остался лишь восьмым. Williams по-прежнему "не ехал", только девятый и 12-е места. А автор вчерашней сенсации Ирвайн показал 17-й результат, что также выглядело гораздо больше похожим на правду.

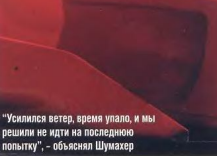


Раскаты "бирюзовых молний" Sauber уже слышны, но еще не пугают лидеров

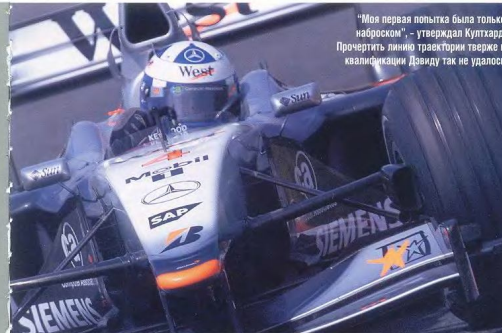
Его назидания Педро не да Роса, дебютировавший в домашней гонке в Жагар, занял предпоследнее место. Выпадение жеманов он привнес лишь тем, что на выезде с пит-лейн его автомобиль внезапно выскочил в сторону и ударился о стену: поломка рулевого управления. Механики начали готовить испанию запасной автомобиль для квалификации.

Маркес уже не в первый раз в этом сезоне оказался за пределами 107%. В случае повторения подобного успеха в квалификации это грозило бразильцу недопуском к гонке.

Что касается собственно итогов тренировок, то самые быстрые секунды показал Култхард, а в конце же анализировать остальные результаты, если у кого-то оно еще осталось по пятницам, пропало при взгляде на вторую строчку протокола. Туда в конце заездов лихо встал на своем Жагар Ирвайн, гонщик команды, которая в этом сезоне почитается за счастье зацепиться за десятое место. Впрочем, возможно это и было оно — электронное чудо.



"Усилился ветер, время упало, и мы решили не идти на последнюю попытку", — объяснил Шумахер



"Моя первая попытка была только наброском", — утверждал Култхард. Прочертить линию траектории тверже в квалификации Дэвиду так не удалось

Электронное "чудо"

Суббота. Квалификация

Всемирную славу гению Антонио Буади принес храм Святого семейства — удивительное сооружение, напоминающее не то пикантский терминик, не то дощеп на леса, возведенный ременом на пляже. Храм, до сих пор недостроенный даже до половины и тем не менее поражающий своим величием. Хотя громады восьми ушедших в небо причудливых башен — отнюдь не главные сооружения в этом проекте. Храм все еще в лесах. Леса даже над могучей позором этого здесь же его создателя. Когда завершится строительство, начатое еще в 1883 году? Может быть, к Гран При Испании 2101 года. "Мой заказчик нигде не торопится", — говорил Буади. В Формуле-1 — все наоборот. Здесь все просто повешено на скорости.

Выскакивший через 20 минут после начала заездов Култхард с ходу проехал более чем на две секунды быстрее провозглашенного покая Михаэля Шумахера. А немцы в это время все

еще ждал в боксах. Однако ответ трехкратного чемпиона мира был услышан: в первой попытке он был на 0,4 секунды быстрее Дэвида, а во второй "снай" со своего результата еще 0,2 секунды. Михаэль чувствовал себя столь уверенно, что даже не удостоился в конце выехать на последнюю попытку. А эр! Хакинен уступил ему меньше одной десятой. Култхард же прибавил (даже чуть-чуть) не сумел и остался третьим. Все его четыре покая были на удивление стабильны, по лучшей так и остался первым. Четвертый результат Баррикелло довольно резко отделил лидирующие команды от всех остальных, чье оставание было в Барселоне невыносимым.



Квалификацию Михаэль выиграл, выигрывая

Итак, чудо не произошло. Быстрые автомобили так и остались самыми быстрыми вне зависимости от того, использовали они антипробуксовку или нет. Чтобы показать свой лучший результат в последней попытке, Хакинен пришлось даже отключить АПС. "Если автомобиль испытывает проблемы в поворотах, то их можно решить, играя недалеко "таза", — объяснял свой поступок Хакинен. — Но АПС не позволяла сделать этого".

Впрочем, один раз электроника все же сотворила "чудо", когда Вуртц "показал" 111,1, после чего не только возглавил список, но и выиграл все, включая Шумахера, за пределы 107%. Однако скоро свой системы хронометража был устранен и бразилец, с этого Гран При заменивший в Prost Машаке, отпирался на свое законное место лето между Agos и Jaqui, бразильца, которым пока не может помешать никакая чудо-электроника.



Култхард — главный координатор Шумахера в чемпионате, и его слова вызывают повышенный интерес

Пророчество

Воскресенье. Разминка

Антонио Буади всю его жизнь преследовали наслепки. "Он до такой степени лишен вкуса, что в этом смысле действительно гениален", — писал Дали. Буади долго не признавали. В университете профессора, напутанные смешением стилей в его проектах, ставили Антонио тролей. И прошло достаточно много времени, прежде чем город решился заказать будущей знаменитости проект, учебного фара. Впрочем, давно известно, что нет пророка в своем отечестве. А вот в McLaren такой пророк нашлся. И в воскресенье утром ему было "знамение".

Единственным значимым событием тренировок, прошедшей с заметным преимуществом гонщиков Ferrari и McLaren, распределением мест между которыми особого значения никто не придавал, стала поломка автомобиля Култхарда. Незадолго до конца заездов его McLaren окутал трассу клубами дыма: команда позже сообщила о поломке гидравлики. Быть может, поэтому Дэвид был несколько не в духе и, не отрицая значение антипробуксовки, заявил, что в испанской гонке гораздо большую роль может сыграть ее разновидность — стартовая система. Причем пропуск старта был мучитель. "Быть может, многие автомобили так и останутся на стартовом поле без движения из-за того, что электроника работает не так, как ожидается". Мы еще вернемся к этому его предсказанию.



McLaren застыл на выезде с пит-лейн

ГРАН ПРИ ИСПАНИИ

Крест венчает храм

Воскресенье. Гонка



Крест венчает храм, или самый незначительный, так же, как гонка, скажи бы непредвзятым или был ее сюжет заканчивается победой. Но развязка испанского Гран При шокировала бы поклонников и тако- любителя неординарных подходов, как Бауд.

Последний круг. Хаккинен летит к своей победе. Вместо кричащего "Жири" на информационном щите с финским флагом давно повисла надпись: "Легче". Легче, Мика! Михаил Шумахер уже далеко позади — в 12,5 секунды. И отстает все больше. На Ferrari немца явные проблемы.

Первый "электронный" старт сезона был бурным, но лидирующая пятетка сохранила свои позиции



Этот был триумф Хаккинена. Триумф, который по праву должна была разделить и его команда. Ведь именно благодаря тактике с более поздней дозаправкой Мика после второго пит-стопа впервые после малайзийской гонки 2000 года оказался в лидерах. McLaren сумел побить Ferrari оружием, которое считалось чуть ли не основным в арсенале итальянцев. Так, по крайней мере, казалось. При более внимательном анализе, впрочем, все выглядело уже не столь однозначным.

И Шумахер и Хаккинен прекрасно стартовали. После чего Мика стабильно держался приблизительно в двух секундах позади Михаила. Первая дозаправка, которая в McLaren произошла на четыре круга позже, чем в Ferrari, не внесла изменений в иерархию лидеров. Более того, разрыв стал медленно расти, и перед вторым пит-стопом составили почти пять секунд. И тут "сработал" план McLaren. За семь

кругов, разделавшись дозаправкой, лисеров. Мика не только сумел ликвидировать арифметик, но и создал запас, позволивший ему выскочить с пит-лейн в 3,5 секунды вперед.

Но прежде чем рассуждать о все более быстром по мере выработки топлива автомобиле вспоминаю о шипах, которые все больше замедляют его по мере истощения. А ведь успешный износ шипов — одна из основных особенностей "Катагуны". И учитывая, что свой быстрейший круг 25-й, Михаил проехал сразу после первого пит-стопа, то есть на заправленной машине, но со свежей резиной, сказать, будто McLaren тактически переиграл соперника, было бы преувеличением.

И тем не менее именно шипы, казалось, решили исход гонки в пользу Мики. Третий комплект Шумахера оказался неудачным. Появилась сильная вибрация, Михаил просто не мог ехать быстро. Хаккинен из боков выскочил лидером. В Ferrari же заподозрили начавшееся рас-

слоение резины, и дабы избежать третьего пит-стопа, рекомендовали гонщику сбросить темп.

Если все же вернуться к тактике, то свое лучшее время, второе в гонке, Мика показал на 49-м круге, перед второй дозаправкой. Так что по-прежнему стратегия McLaren оказалась правы. Но архитектурой победы британской команды поменял автомобиль.

Мика ушел на последний круг. Досто- жившие сохранить собственное выражение лица механики McLaren уже начинали распыляться в улыбки, когда стремительная серебристая машина дала могучий сброс, начала сильно искривлять и истончать аэродинамический 3-й секс бокс конусов-финиш подвздошное сцепление. Мика пытался ехать накатом, но трасса шла в гору. Финн зарулил на обочину и уже оттуда наблюдал, как мимо "прохромал" к своей победе Михаил, потерявший пять секунд от своего первоначального темпа и вытеснивший в "свой" круг почти всю первую десятку. После

McLaren Кулхарда терпит переднее антикрыло в первом повороте

отмашки клетчатого флага до закрытого парка товарища "на брове" подвез Кулхарда. Там Хаккинен привал соблазнования Шумахера, Финн держался жадно. По его лицу казалось, что ничего особенного не произошло. Просто он не выиграл. В девятый раз подряд.

С самого начала все в этой гонке для McLaren пошло вверх и вниз, как стены в домах Бауд. Автомобиль Кулхарда заглох, когда соперники оторвались на предпоследний круг. Позднейшее расследование выявило, что причиной стал сброс в работе нового программного обеспечения. Остается только вспомнить слова Дэвида, сказанные перед гонкой. В полной мере предсказание шотландца, впрочем, не сбывалось. На старте, который сам Кулхард принимал уже с последнего места, недвигаясь остался лишь Jordan Френтена.



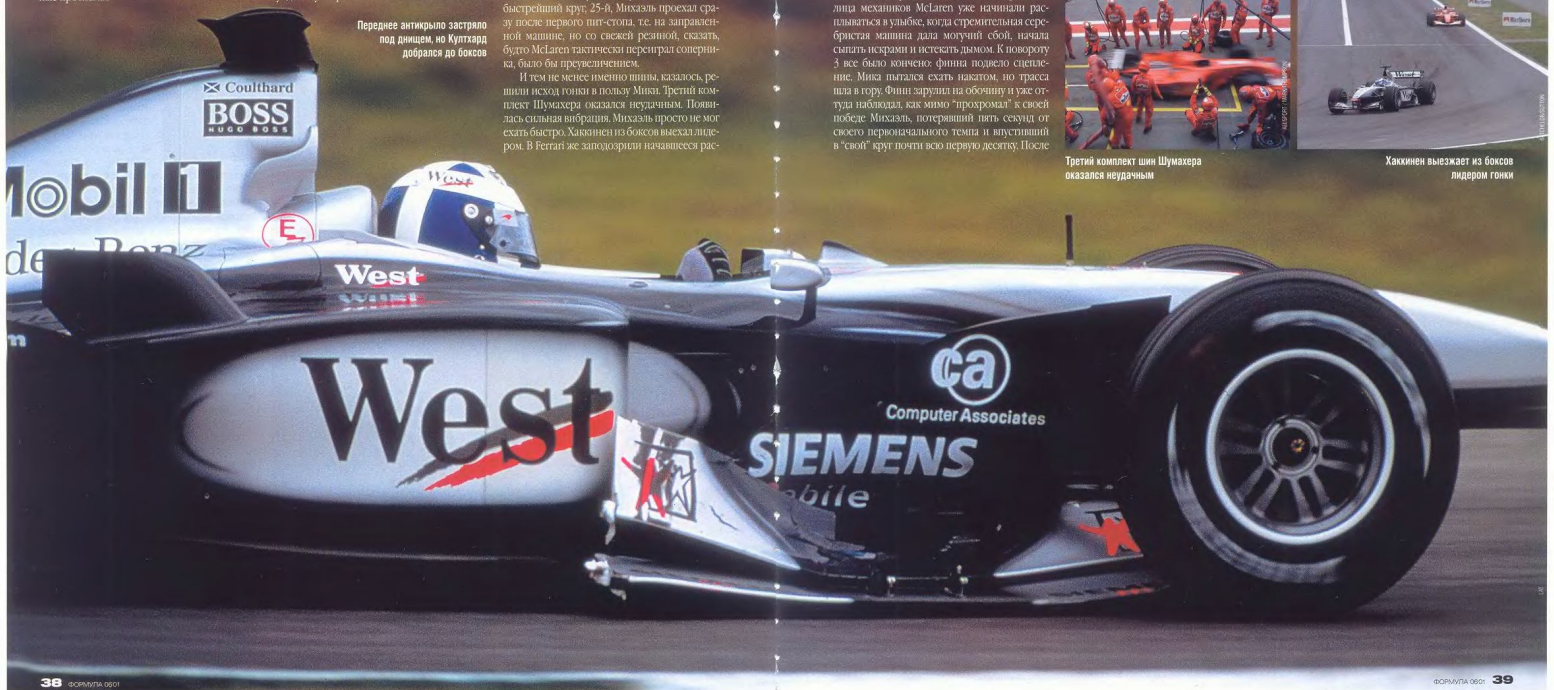
Третий комплект шин Шумахера оказался неудачным

Неприятности шотландца на этом не закончились. В первом же повороте в столкновении с Anthony Бертолом и Benetton Филанделли McLaren потерял переднее антикрыло. После замены носового обтекателя Кулхард, наплевая на пробуксовку, равную из боков так что едва не поставил автомобиль на дыбы, и начал свой марафон, который позволит нам коротко пройтись по истории всей гонки.

Первым, кто остался за спиной шотландца, били де ла Роса и Френтен, сумевший все-таки стронуться с места. Дэвид наверняка обратил внимание на живописные обломки их столкновения на пятом круге. Немцы попытались преодолеть поворот по траектории, на которой уже по-хозяйски расположились местные уродцы, дебиторизованный в сезоне за рулем Jaguar. Прогреть зеленый автомобиль



Хаккинен выезжает из боков лидером гонки



Переднее антикрыло застряло под днищем, но Кулхард добрался до боков



После финиша и де ла Роса, и Френтцен сошлись во мнении, что это был просто "гоночный инцидент"

насквозь не удалось, и при попытке перекусить "кошку" "акула", нарисованная на носу Jordan, усеяла своими "зубами" трассу.

Следующим Култхард оставил позади Бернольди. Бразилец также побывал в боксах после столкновения с шотландцем. Но и вторая их встреча чуть не закончилась аварией. Дэвид едва успел увернуться от внезапно притормозившего автомобиля бразильца: упавшее давление топлива заставило Arrows припарковаться у обочины.

Наконец, дошло и до реальных обгонов. Впрочем, назвать таковыми объезд Minardi Маркеша и двух Benetton Баттона и Физикеллы достаточно трудно. Хотя итальянец предпринял довольно решительную попытку выбить шотландца с трассы, но не преуспел и в этом: уж слишком быстро промчался McLaren мимо.

Единственным из явных аутсайдеров, кто не позволил обогнать себя Дэвиду, оказался Алонсо. Он успел прямо из-под колес McLaren нырнуть в боксы на ранний пит-стоп. Испанец вообще провел хорошую гонку, финишировав впереди двух автомобилей Benetton. И финишировал Фернандо bravо, оторвавшись от итальянца более чем на минуту и накатываясь на Arrows Ферстаппена. Но голландец успел нырнуть под флаг в 0,4 секунды впереди.

Что касается Benetton, то иначе как провалом их выступление в этой гонке не назовешь. От эпитета "полный" его спас лишь Баттон, сумевший, несмотря на большое плечо, под занавес гонки обогнать Minardi Маркеша и отодвинуть последнего на соответствующее место. Оба они к тому моменту отставали от лидера на четыре круга.



"Я так и не понял, что произошло", - пожимал плечами Ральф Шумахер



Две трети гонки Панис упорно, но безуспешно пытался обойти Ирвайна, прежде чем неудачный второй пит-стоп отбросил француза далеко назад

"Сначала я подумал, что это прокол, и поспешил в боксы, - рассказывал Баррикелло, - но смена шин не помогла"



Последним, кого обогнал Култхард, был Шумахер



На 21-м круге вылетел с трассы Ральф Шумахер, продвинув тем самым Дэвида еще на одну позицию вверх. На автомобиле победителя прошлого Гран При заклинило задние тормоза. Через несколько кругов в том же месте в точно такую же ситуацию попал Монтойя, но сумел-таки вырваться на трассу.

Еще два места Дэвид отыграл в боксах, оставив позади Алези и Бурти. Гонщики Prost, Жан и Лучано, просто ехали. В этом сезоне, как и в прошлом, у этой команды по-прежнему нет соперников. По большей части французская "конюшня" борется сама с собой. Единственным, кого Алези обогнал в этой гонке, был его напарник Бурти. И случилось это на старте.

Преимущества командной тактики на втором пит-стопе позволили Култхарду войти в десятку: сзади остался Райкконен. Сход Ирвайна и Баррикелло продвинули Култхарда еще на две позиции. Эдди пробился аж на четвертое место, после чего из его мотора вытекло все масло. Рубенс после схватки с Трулли в первом повороте всю остальную гонку был достаточно далек и от лидеров, и от преследователей, чтобы иметь возможность предаться отвлеченным мыслям, например, о равенстве своего статуса в Ferrari с Шумахером. Из задумчивости бразильца вывел вылет в повороте 7: его автомобиль вдруг запылал по гравии и вернулся на трассу с поломанной подвеской. Рубенс уверен, что последнее обстоятельство

было причиной, а не следствием: "Я затормозил, а автомобиль поехал прямо", - недоумевал бразилец. Может быть, надо было еще и повернуть?

Седьмое место Дэвид добыл себе, обогнав Паниса. Француз провел ничем не примечательную гонку. На старте уступил Монтойе и Ирвайну. Затем долго и безуспешно атаковал последнего до первого пит-стопа, одолев перед этим, правда, Райкконена. В конце нагонял Хайндфельда, но так и не нагнал и финиширо-

вал между двумя Sauber в шаге от зачетной зоны. Вполне возможно, что ему помешал заглохший на втором пит-стопе двигатель.

Затем настала очередь Хайдфельда. Култхард в зачетной шестерке. Дополнительно очко за пятое место Дэвиду принес сход товарища по команде. Моральные очки, которые гонщик McLaren набрал, обгоняя опережавшего его на круг Шумахера, в зачет не пошли.

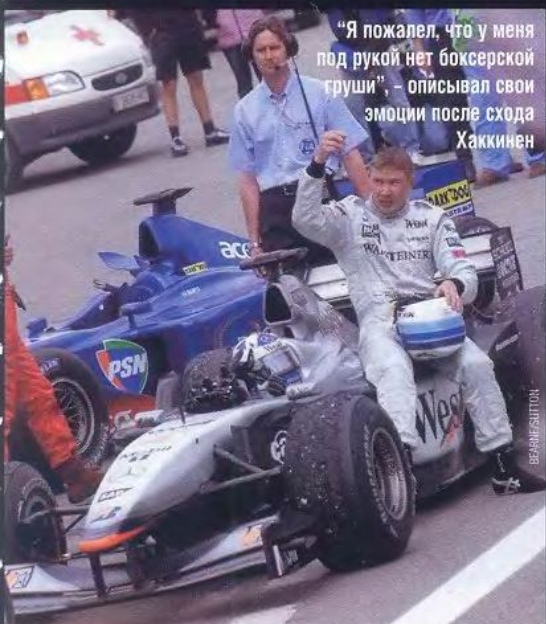
Впрочем, продлился гонка еще пару кругов и, возможно, упорный шотландец оказался бы на пьедестале, поскольку от занявшего четвертое место Трулли финишировал меньше чем в полусекунде. А тот в свою очередь уже висел на антикрыле у Вильнева.

Но достать Монтою гонщику McLaren вряд ли бы удалось. Это был первый финиш колумбийца в Ф-1. И сразу на пьедестале. Все решилось для него на старте. С 11-го места Хуан-Пабло рванул сразу на шестое. Правда, на вопрос, был ли это старт Хуана-Пабло Монтои, колумбиец ответил честно, что это был электронный старт. Тем не менее, "баранку" в "заводном" автомобиле крутил все же человек. И, надо думать, ему потребовалось немало мастерства, чтобы проскользнуть в несуществующий просвет между двумя Sauber. А обгон Вильнева вообще произошел на торможении в повороте. Далее же все было делом техники. Или скорее, ее поломкой у соперников. Трулли остался позади после пит-стопа. После чего один за другим сошли Ральф Шумахер, Баррикелло и Хаккинен. Еще немного, и Монтоя оказался бы победителем, но Шумахер-старший доковылял-таки до финиша.

Формула-1 становится по-настоящему непредсказуемой. Выравнивание сил заставляет конструкторов лучших команд выжимать все из автомобилей. Быть на 100% надежными в этой ситуации – роскошь. Поэтому сходы и поломки Ferrari, McLaren, Williams не выглядят такими уж случайными. К обострившейся конкуренции производителей двигателей и "шинной войне" прибавился электронный фактор. И фактор, как все успели заметить, весьма интригующий. Возможно, у гонщиков теперь будет меньше случаев блеснуть своим мастерст-

вом, но в Больших Призах главной проблемой всегда был автомобиль. Архитектура Формулы-1 становится все более сложной и изысканной. Строить победу командам все труднее. Но тем зрелищнее их борьба, чем-то напоминающая состязание рвущихся в небо башен Гауди. Словом, стоило приехать сюда, чтобы увидеть все это. Я имею в виду, конечно, Гран При Испании. Но не только.

Леонид Ситник



"Я пожалел, что у меня под рукой нет боксерской груши", — описывал свои эмоции после схода Хаккинен



ГРАН ПРИ ИСПАНИИ

27-29/04/2001

Барселона

Автодром
Каталунья Монтмело

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



Победитель 2000 г.
Мика Хаккинен/McLaren MP4/15: 1:33'55.390
Рекорд круга в квалификации
1'16.525 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)
Рекорд круга в гонке
1'21.151 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)

На этом Гран При...

Жак Вильнев набрал 200-е очко в карьере и принес команде BAR первое в ее истории место на пьедестале почета



5

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 15–19 °C
Температура полотна: 21–29 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Д. Култхард	1'20.107/37	-	212.565
2	Э. Ирвайн	1'20.615/27	0.508	211.226
3	Р. Баррикелло	1'20.823/27	0.716	210.682
4	О. Панис	1'20.826/28	0.719	210.674
5	М. Шумахер	1'20.840/41	0.733	210.534
6	М. Хаккинен	1'20.894/26	0.787	210.497
7	П. де ла Роса	1'21.184/38	1.077	209.745
8	Р. Шумахер	1'21.259/33	1.152	209.552
9	Ж. Вильнев	1'21.401/23	1.294	209.186
10	Я. Трулли	1'21.647/28	1.540	208.556
11	К. Райкконен	1'21.786/31	1.679	208.201
12	Н. Хайдфельд	1'21.808/34	1.701	208.145
13	Х.-П. Монтойя	1'22.020/24	1.913	207.607
14	Х.-Х. Френтцен	1'22.221/22	2.114	207.100
15	Ж. Алези	1'22.843/30	2.736	205.544
16	Э. Бернольди	1'22.888/40	2.781	205.433
17	И. Ферстаппен	1'22.962/37	2.855	205.250
18	Дж. Физикелла	1'22.971/38	2.864	205.228
19	Дж. Баттон	1'23.201/33	3.094	204.661
20	Ф. Алонсо	1'23.801/44	3.694	203.195
21	Л. Бурти	1'23.885/41	3.778	202.992
22	Т. Маркеш	1'25.540/22	5.433	199.064

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 13–18 °C
Температура полотна: 16–27 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'18.634/19	-	216.547
2	Р. Баррикелло	1'18.674/20	0.040	216.467
3	Д. Култхард	1'18.686/29	0.052	216.404
4	К. Райкконен	1'18.765/24	0.133	216.187
5	Н. Хайдфельд	1'19.010/24	0.376	215.57
6	Я. Трулли	1'19.186/22	0.552	215.038
7	О. Панис	1'19.253/30	0.619	214.856
8	М. Хаккинен	1'19.281/22	0.647	214.780
9	Р. Шумахер	1'19.406/25	0.772	214.442
10	Ж. Вильнев	1'19.577/23	0.943	213.981
11	Х.-Х. Френтцен	1'19.903/18	1.269	213.108
12	Х.-П. Монтойя	1'20.202/23	1.568	212.313
13	Ж. Алези	1'20.741/20	2.107	210.896
14	Л. Бурти	1'20.801/31	2.167	210.739
15	Э. Бернольди	1'20.997/22	2.363	210.230
16	И. Ферстаппен	1'21.069/28	2.435	210.043
17	Э. Ирвайн	1'21.289/26	2.655	209.474
18	Дж. Физикелла	1'21.404/28	2.770	209.178
19	Ф. Алонсо	1'21.493/19	2.859	208.950
20	Дж. Баттон	1'21.804/23	3.170	208.156
21	П. де ла Роса	1'22.296/14	3.662	206.911
22	Т. Маркеш	1'24.371/18	5.737	201.822

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 19–20 °C
Температура полотна: 29–30 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'18.201/8	-	0.085	0.108	217.746
2	М. Хаккинен	1'18.286/12	0.085	0.108	0.108	217.510
3	Д. Култхард	1'18.635/12	0.434	0.554	0.554	216.544
4	Р. Баррикелло	1'18.674/11	0.473	0.604	0.604	216.437
5	Р. Шумахер	1'19.016/12	0.815	1.042	1.042	215.500
6	Я. Трулли	1'19.093/12	0.892	1.140	1.140	215.290
7	Ж. Вильнев	1'19.122/10	0.921	1.177	1.177	215.211
8	Х.-Х. Френтцен	1'19.150/12	0.949	1.213	1.213	215.135
9	К. Райкконен	1'19.229/12	1.028	1.314	1.314	214.921
10	Н. Хайдфельд	1'19.232/11	1.031	1.318	1.318	214.923
11	О. Панис	1'19.479/11	1.278	1.634	1.634	214.245
12	Х.-П. Монтойя	1'19.660/11	1.459	1.865	1.865	213.758
13	Э. Ирвайн	1'20.326/12	2.125	2.717	2.717	211.986
14	Л. Бурти	1'20.585/12	2.384	3.048	3.048	211.304
15	Ж. Алези	1'20.601/12	2.400	3.069	3.069	211.262
16	Э. Бернольди	1'20.696/12	2.495	3.190	3.190	211.014
17	И. Ферстаппен	1'20.737/11	2.536	3.242	3.242	210.907
18	Ф. Алонсо	1'21.037/12	2.836	3.626	3.626	210.126
19	Дж. Физикелла	1'21.065/12	2.864	3.662	3.662	210.053
20	П. де ла Роса	1'21.338/10	3.137	4.011	4.011	209.348
21	Дж. Баттон	1'21.916/11	3.715	4.750	4.750	207.871
22	Т. Маркеш	1'22.522/12	4.321	5.525	5.525	206.344
		1'23.675	5.474	7.000	7.000	

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

Дж. Баттон Дж. Физикелла Й. Ферстаппен Ж. Алези Э. Ирвайн О. Панис К. Райкконен Ж. Вильнев Р. Шумахер Д. Култхард М. Шумахер



Т. Маркеш П. де ла Роса Ф. Алонсо Э. Бернольди Л. Бурти Х.-П. Монтойя Н. Хайдфельд Х.-Х. Френтцен Я. Трулли Р. Баррикелло М. Хаккинен

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 14–16 °C
Температура полотна: 21–23 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Р. Баррикелло	1'20.680/14	-	211.056
2	М. Хаккинен	1'20.901/16	0.221	210.479
3	Д. Култхард	1'21.148/11	0.468	209.838
4	М. Шумахер	1'21.211/14	0.531	209.676
5	О. Панис	1'21.558/14	0.878	208.783
6	Х.-Х. Френтцен	1'21.558/14	0.878	208.783
7	Р. Шумахер	1'21.866/12	1.206	207.947
8	Я. Трулли	1'21.929/16	1.249	207.838
9	Ж. Вильнев	1'22.120/15	1.440	207.355
10	Н. Хайдфельд	1'22.343/14	1.663	206.793
11	Х.-П. Монтойя	1'22.558/16	1.878	206.254
12	К. Райкконен	1'22.864/17	2.184	205.493
13	И. Ферстаппен	1'23.240/18	2.560	204.565
14	Э. Ирвайн	1'23.294/12	2.614	204.432
15	Дж. Баттон	1'23.754/5	3.074	203.309
16	Ж. Алези	1'23.794/13	3.114	203.212
17	П. де ла Роса	1'23.847/14	3.167	203.084
18	Э. Бернольди	1'24.138/16	3.458	202.381
19	Ф. Алонсо	1'24.361/12	3.681	201.846
20	Дж. Физикелла	1'24.468/16	3.788	201.591
21	Л. Бурти	1'24.633/13	3.953	201.198
22	Т. Маркеш	1'24.924/11	4.244	200.508

ГОНКА

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 18 °C
Температура полотна: 19 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	М. Шумахер	1:31:03.305	1'21.151/25	202.507
2	Х.-П. Монтойя	+40.738	1'22.841/39	201.009
3	Ж. Вильнев	+49.626	1'22.513/22	200.685
4	Я. Трулли	+51.253	1'23.087/24	200.625
5	Д. Култхард	+51.616	1'22.091/41	200.612
6	Н. Хайдфельд	+1'01.893	1'22.738/26	200.239
7	О. Панис	+1'04.977	1'22.475/26	200.127
8	К. Райкконен	+1'19.808	1'23.049/40	199.592
9	М. Хаккинен	НФ (64)	1'21.368/49	204.203
10	Ж. Алези	+1 круг	1'23.668/20	198.030
11	Л. Бурти	+1 круг	1'23.794/23	196.531
12	И. Ферстаппен	+2 круга	1'23.965/17	195.880
НК 21	Ф. Алонсо	+2 круга	1'24.423/37	195.864
НК 7	Дж. Физикелла	+2 круга	1'25.298/14	193.483
НК 8	Дж. Баттон	+3 круга	1'25.406/57	192.008
НК 20	Т. Маркеш	+3 круга	1'25.791/16	190.927
НК 2	Р. Баррикелло	НФ (49)	1'21.720/27	198.727
НК 18	Э. Ирвайн	НФ (48)	1'22.568/23	199.522
НК 5	Р. Шумахер	НФ (20)	1'22.362/19	203.686
НК 15	Э. Бернольди	НФ (8)	1'24.740/4	187.155
НК 19	П. де ла Роса	НФ (5)	1'25.932/3	190.063
НК 11	Х.-Х. Френтцен	НФ (5)	1'26.458/3	189.945

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	36
2 Д. Култхард	28
3 Р. Баррикелло	14
4 Р. Шумахер	12
5 Н. Хайдфельд	8
6 Я. Трулли	7
7 Х.-П. Монтойя	6
8 Х.-Х. Френтцен	6
9 Ж. Вильнев	4
10 М. Хаккинен	4
11 О. Панис	3
12 К. Райкконен	1
13 Дж. Физикелла	1
14 Й. Ферстаппен	0
15 Ж. Алези	0
16 Л. Бурти	0
17 Т. Маркеш	0
18 Дж. Баттон	0
19 Э. Бернольди	0
20 Э. Ирвайн	0
21 Ф. Алонсо	0
22 Г. Маццакане	0
23 П. де ла Роса	0



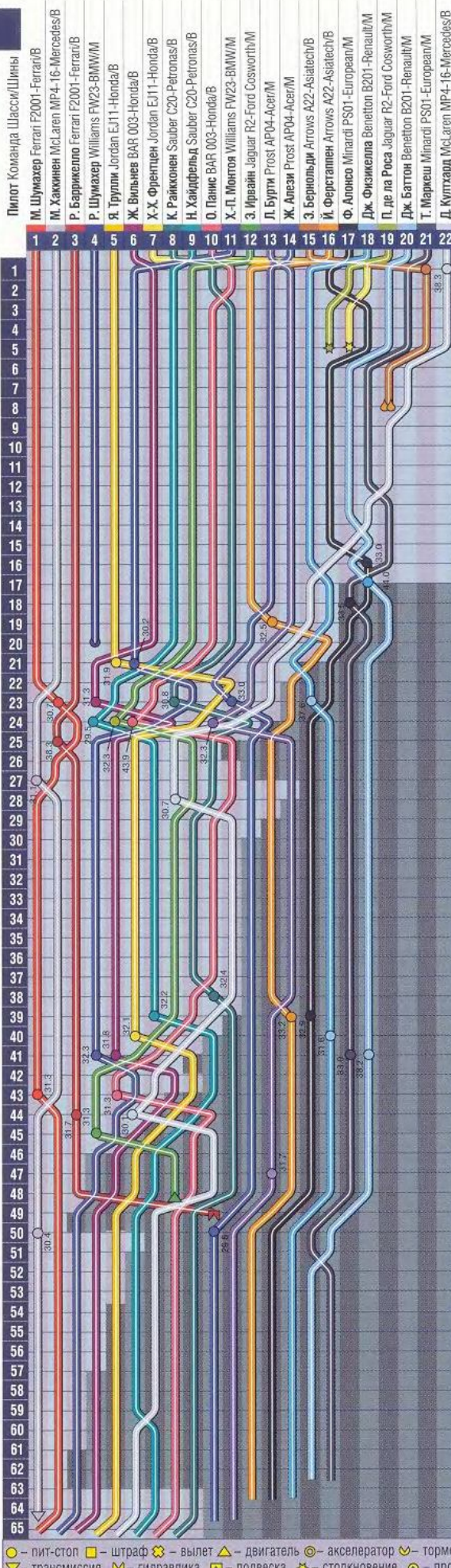
КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	50
2 West McLaren Mercedes	32
3 BMW Williams F1 Team	18
4 Benson & Hedges Jordan Honda	13
5 Red Bull Sauber Petronas	9
6 Lucky Strike Reynard BAR Honda	7
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

Прогрессивный круг

- На старте прогревочного круга заглох McLaren Дэвида Култхарда. Механикам удалось запустить двигатель, но стартовать в гонке шотландец будет с последнего места.
- 1-й круг** Первые пять пилотов сохранили свои позиции. На стартовой прямой остался Jordan Френтцена. Немецкому гонщику все же удалось уйти в гонку, но он лишь 18-й. В первом повороте столкнулись McLaren Култхарда и Arrows Бернольди, после чего оба отправились в боксы, причем Дэвид — с поврежденным передним антикрылом. Порядок в конце круга: М. Шумахер, Хаккинен, Баррикелло, Р. Шумахер, Трулли, шестой — отлично стартовавший Монтя.
- 3-й круг** В борьбе за 10-е место Панис обогнал Райкконена, Алонсо переместился на 18-ю позицию, пропустив де ла Росу и Френтцена. Идущий последним Култхард устанавливает рекорд круга — 1'22.589.
- 6-й круг** Френтцен попытался обогнать де ла Росу в повороте La Caixa, автомобили столкнулись, и оба пилота выбыли из гонки.
- 9-й круг** Занимавший 19-ю позицию Бернольди сходит — в двигателе его Arrows упало давление топлива.
- 13-й круг** Култхард догнал занимавшего 18-ю позицию Маркеша и обогнал его в конце прямой старт-финиш.
- 15-й круг** Следующей "жертвой" Култхарда стал Джонсон Баттон.
- 16-й круг** Порядок пилотов в первой десятке остается неизменным. Михаэль Шумахер лидирует, за ним следуют Хаккинен, Баррикелло, Ральф Шумахер, Трулли, Монтя, Вильнев, Хайдфельд, Ирвайн и Панис. Алонсо совершает пит-стоп и откатывается с 16-го на 18-е место.
- 17-й круг** Баттон также останавливается в боксах. Култхард обгоняет Физикеллу и поднимается на 15-е место.
- 21-й круг** В повороте Seat из-за проблем с тормозами вылетел с трассы и выбыл из гонки Ральф Шумахер. Трулли и Монтя одновременно совершают пит-стоп, механики Williams работают оперативнее, и на трассу Хуан-Пабло возвращается впереди Ярно.
- 23-й круг** Михаэль Шумахер первым из лидирующей тройки заехал в боксы и вернулся на трассу третьим. Также пит-стоп совершили Райкконен, Алези, Физикелла и Вильнев, причем Жаку также удалось за счет этого опередить Трулли.
- 24-й круг** Волну дозаправок продолжают Хайдфельд, Ирвайн, Панис и Бурти. Хаккинен устанавливает рекорд круга — 1'21.641.
- 25-й круг** Рубенс Баррикелло останавливается в боксах и пропускает вперед Михаэля Шумахера, который проходит круг за 1'21.151.
- 27-й круг** Наконец сворачивает на пит-стоп и Мика Хаккинен, но на трассу он возвращается в двух секундах позади Ferrari Шумахера.
- 38-й круг** На протяжении десяти кругов положение на трассе не меняется. Шумахер выигрывает у Хаккинена около четырех секунд, Баррикелло еще в 10 секундах позади, почти на полминуты опережая Монтю, Вильнева, Трулли и Хайдфельда. Дэвид Култхард уже 11-й.
- 41-й круг** Одновременный пит-стоп Монтои и Вильнева. По возвращении на трассу порядок сохраняется, но Жака успевает опередить McLaren Култхарда. На дозаправку и смену шин также отправляются Маркеш и замыкающий гонку Баттон.
- 42-й круг** Первая шестерка: М. Шумахер, Хаккинен, Баррикелло, Ирвайн, Панис, Монтя. Разрыв между лидерами — 4,5 с. Култхард занимает седьмое место.
- 43-й круг** Шумахер вновь заезжает в боксы раньше Хаккинена.
- 44-й круг** Баррикелло, несмотря на остановку в боксах, сохраняет третье место. Култхард, также побывавший на пит-стопе, возвращается на трассу впереди Паниса.
- 45-й круг** Пит-стоп Эдди Ирвайна отбрасывает его с 4-й на 8-ю позицию.
- 48-й круг** Баррикелло вылетает на гравий в седьмом повороте и заезжает в боксы для замены резины и проверки автомобиля.
- 49-й круг** Баррикелло окончательно выбывает из гонки из-за проблем с подвеской. Ирвайн паркует Jaguar на прямой старт-финиш — отказ двигателя. За последние пять кругов Хаккинен довел отрыв от Шумахера до 27 секунд.
- 50-й круг** Хаккинен заехал на пит-стоп и вернулся на трассу лидером. За ним следуют М. Шумахер, Монтя, Вильнев, Трулли и Хайдфельд. Восемь секунд Sauber Ника уступает Дэвид Култхард.
- 52-й круг** Михаэль Шумахер резко сбросил темп из-за проблем с шинами. В борьбе за предпоследнее — 15-е — место Баттон обогнал Маркеша.
- 60-й круг** Хаккинен опережает М. Шумахера уже на 24 секунды, а Монтю — на 1'20. После нескольких попыток Култхард окончательно обгоняет Хайдфельда в конце прямой старт-финиш и попадает в очковую зону.
- 61-й круг** Мика Хаккинен обогнал на круг занимающего третью позицию Хуана-Пабло Монтою. Шумахер проходит круги в среднем на пять секунд медленнее лидера гонки, но его вторая позиция вне опасности.
- 65-й круг** На McLaren Хаккинена выходит из строя сцепление. Мика пытается накатом доехать до финиша, но машина останавливается на подъеме после поворота La Caixa. Михаэль Шумахер первым пересекает финишную черту.



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

1	0.7	1.4	1.4	0.8	1.1	0.4
2	1.1	1.4	2.1	1.1	1.3	0.7
3	1.2	1.5	2.5	2.2	1.2	0.5
4	1.6	1.6	2.8	2.6	1.3	0.9
5	1.9	1.8	3.1	3.0	1.7	0.8
6	1.9	2.0	3.7	3.1	1.9	0.8
7	1.9	2.2	4.3	3.3	2.1	1.0
8	1.9	3.3	3.8	3.2	2.3	1.4
9	1.8	3.4	4.6	3.0	2.5	1.8
10	1.9	3.5	5.2	3.0	2.7	2.3
11	2.2	3.7	5.5	3.3	2.5	3.0
12	1.9	3.8	6.5	3.2	2.2	3.1
13	1.7	4.3	7.5	2.9	1.8	3.2
14	1.8	4.7	7.7	3.6	1.7	3.4
15	1.7	4.9	7.8	4.3	1.7	3.3
16	2.0	4.9	7.9	5.0	1.6	3.7
17	2.3	4.8	8.1	5.7	1.3	3.8
18	1.5	4.7	8.0	6.4	1.2	4.0
19	2.0	5.8	6.9	8.1	0.8	3.4
20	1.9	6.8	6.1	10.7	0.4	2.3
21	2.1	7.0	n	n	20.5	5.3
22	1.7	6.7	20.5	7.7	4.1	0.5
23	1.9	5.1	n	29.1	3.0	1.3
24	8.3	15.9	n	n	n	30.0
25	n	23.6	33.3	1.7	0.8	5.6
26	23.6	12.9	21.8	1.5	1.6	4.4
27	19.7	12.4	23.5	1.3	2.1	3.7
28	2.5	9.6	24.5	1.3	2.3	3.2
29	2.5	9.7	25.5	1.5	2.0	3.1
30	2.3	9.4	26.0	2.3	1.9	2.8
31	2.9	9.4	26.7	3.1	1.4	3.0
32	3.2	9.8	27.3	3.2	1.4	2.7
33	2.8	10.0	28.5	2.9	1.4	2.4
34	3.0	11.5	27.7	3.5	1.2	2.1
35	3.4	12.2	27.4	4.4	1.3	1.8
36	3.7	12.9	27.6	4.5	1.6	2.0
37	3.6	14.5	27.3	4.2	2.1	1.7
38	3.8	14.9	27.7	4.2	2.2	1.8
39	3.2	15.8	27.7	4.6	2.3	n
40	3.6	16.3	27.6	4.9	n	18.0
41	4.1	16.9	n	n	50.0	2.2
42	4.7	17.8	50.8	1.9	4.1	0.4
43	0.4	18.4	50.7	n	7.3	0.3
44	21.7	n	47.5	8.4	n	7.7
45	21.4	26.7	n	31.1	7.5	1.4
46	22.9	26.1	34.2	5.8	1.5	4.6
47	23.3	26.0	34.2	5.8	1.5	4.6
48	24.6	n	1'18.5	5.1	1.7	4.8
49	26.6	1'4.5	3.9	2.8	4.6	8.9
50	24.0	1'5.3	4.3	2.7	4.7	8.2
51	3.5	1'5.7	4.4	3.5	5.3	6.1
52	5.2	1'6.3	4.1	4.9	5.3	6.1
53	6.3	1'7.0	3.6	4.9	4.8	4.6
54	6.8	1'7.5	3.0	5.7	5.1	3.4
55	9.2	1'7.5	2.4	7.3	5.0	1.9
56	12.3	1'6.2	3.1	7.6	5.2	2.3
57	15.0	1'3.9	5.6	7.5	5.6	0.8
58	16.8	1'2.4	5.6	6.1	5.6	0.3
59	20.2	1'0.5	5.8	6.6	5.5	0.3
60	23.7	58.0	5.6	6.8	7.3	0.1
61	27.9	56.8	5.2	7.0	7.0	2.4
62	32.2	56.8	3.9	5.7	6.2	4.1
63	37.8	52.8	4.6	4.8	5.1	5.8
64	42.5	47.9	4.9	4.9	3.3	7.0
65	40.7	8.8	1.6	0.3	10.2	3.0

● — пит-стоп ■ — штраф * — вылет ▲ — двигатель ⊙ — акселератор ⊖ — тормоза ⊕ — коробка передач ⊗ — выхлоп
▽ — трансмиссия ⊕ — гидравлика ⊕ — подвеска ⊕ — столкновение ⊕ — прокол ⊕ — топливная система

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



Должен сказать, что чувствую себя виноватым перед Микой. Гонка складывалась замечательно вплоть до второго пит-стопа, где ему удалось выйти вперед. Я был потрясен, когда увидел его машину на обочине. Мне такая победа отнюдь не доставляет удовольствия, но ведь это гонки. До второго пит-стопа машина ехала замечательно, в середине гонки я даже начал отрываться от Хаккинена. Но Мика переиграл меня на пит-стопе – мне пришлось обгонять круговых, и он вышел вперед. И хотя все три комплекта шин были новыми, третий сильно отличался от двух первых. Начались неприятные вибрации, возможно, шина расслаивалась. По-моему, это была задняя шина. Поэтому я и сбросил скорость, особенно на прямых, чтобы шина не взорвалась. Мы даже думали о третьем пит-стопе, но затем вибрации перестали возрастать, и я решил, что безопаснее будет продолжать гонку. Комфортный отрыв от Монтой позволял достаточно сбросить темп, но до самого конца гонки я беспокоился о шинах. После гонки я извинился перед Микой – это была его победа, за всю гонку он не сделал ни единой ошибки и был действительно очень силен.

Хуан-Пабло Монтойа



Сегодня я даже не планировал оказаться на пьедестале – машиной было непросто управлять, а Ferrari и McLaren вновь выступали в другой лиге. Мы использовали систему контроля старта, и она действительно помогла. На старте машина едва не коснулась обочины Sauber – я попытался объехать очень медленный Jordan, сместился к центру, а они уже были там, справа и слева от меня. Пришлось немножко сбросить. Я агрессивно атаковал, и это принесло свои плоды. А вот антипробуксовочную систему в гонке мы не включали, и это, на мой взгляд, оказалось правильным решением. Гонка получилась очень сложной – машина здорово скользила в поворотах. Первый пит-стоп прошел хорошо, мне удалось опередить Трулли, и я даже думал, что начал отрываться от преследующего меня Жака Вильнева, но, к сожалению, не смог этого сделать. Я удивился, когда вылетел Ральф – весь уик-энд он выигрывал у меня именно на торможениях, ему удавалось тормозить чуть позднее. Когда он выбыл из гонки, я чуть сбросил темп.

Жак Вильнев



Замечательно. Три года упорной работы – и наконец-то мы добились столь нужного результата. Я также доволен тем, что смог принести Honda первый пьедестал после их возвращения в Ф-1. У нас были некоторые проблемы с системой старта, но мне удалось неплохо стартовать, не слишком хорошо, но все же неплохо. Затем я слишком рано затормозил в первом повороте и оказался позади Монтой. Гонка получилась весьма напряженной, но быть сегодня быстрее нам бы не удалось. Надо признать, нам повезло, что некоторые соперники выбыли из борьбы, но команда хорошо работала на пит-стопах, это позволило мне опередить Трулли. Второй и третий комплекты покрышек оказались не столь хороши, но мне, тем не менее, удалось удержаться за Хуаном-Пабло. Мы оба гнали на полную, и каждый ждал ошибки другого. Когда я увидел машину Мики, запаркованную на обочине, то попытался вспомнить, сколько раз он обогнал меня на круг и хватит ли мне оставшейся до финиша дистанции, чтобы отыграть позицию.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Ярно Трулли: После удачного старта я боролся с Баррикелло, но затем Ральф, который находился сзади нас, совершил ошибку в первом повороте и заблокировал меня. Гонка получилась непростой – шины очень быстро изнашивались, а на первом пит-стопе я потерял одно место. Я изо всех сил старался не отставать от Вильнева, но это оказалось непростой задачей, а потом начались неполадки в тормозах и коробке передач. Под конец гонки я знал, что за мной гонится Култхард и старался поддерживать хороший темп.



Дэвид Култхард: Я запустил новую стартовую программу еще до начала прогревочного круга, и все работало. Но лишь до того момента, когда я решил тронуться. Нам до сих пор непонятно, что же произошло, но в результате мне пришлось стартовать с последнего места. А в первом повороте произошла авария – кто-то так сильно ударил сзади, что я влетел в машину передо мной. Машина была очень быстрой, мне удалось совершить несколько обгонов, и в сочетании с неудачами других это принесло мне пару очков.



Ник Хайдфельд: Я хорошо стартовал и почти обогнал Вильнева, но в первом повороте он практически выпихнул меня на траву. Полагаю, мы все же не столкнулись, но оказались очень близко. Впрочем, это нормально для гонок – я в подобной ситуации сделал бы то же самое. В дальнейшем машина вела себя хорошо – на втором комплекте резины я догонял Трулли, но третий оказался не столь хорош. Мне очень понравилось соперничество с Дэвидом, жаль лишь, что не удалось остаться впереди.



Оливье Панис: Прежде всего, я хочу поздравить Жака – вся команда так долго ждала этого результата. Я недоволен результатом квалификации – хотя нам и удалось найти хороший баланс, но во время быстрых кругов мне несколько раз мешали другие гонщики. Если же говорить о гонке, то я старался выжать из машины все, на что она способна, но проблемы на пит-стопах лишили меня шанса побороться за очки.



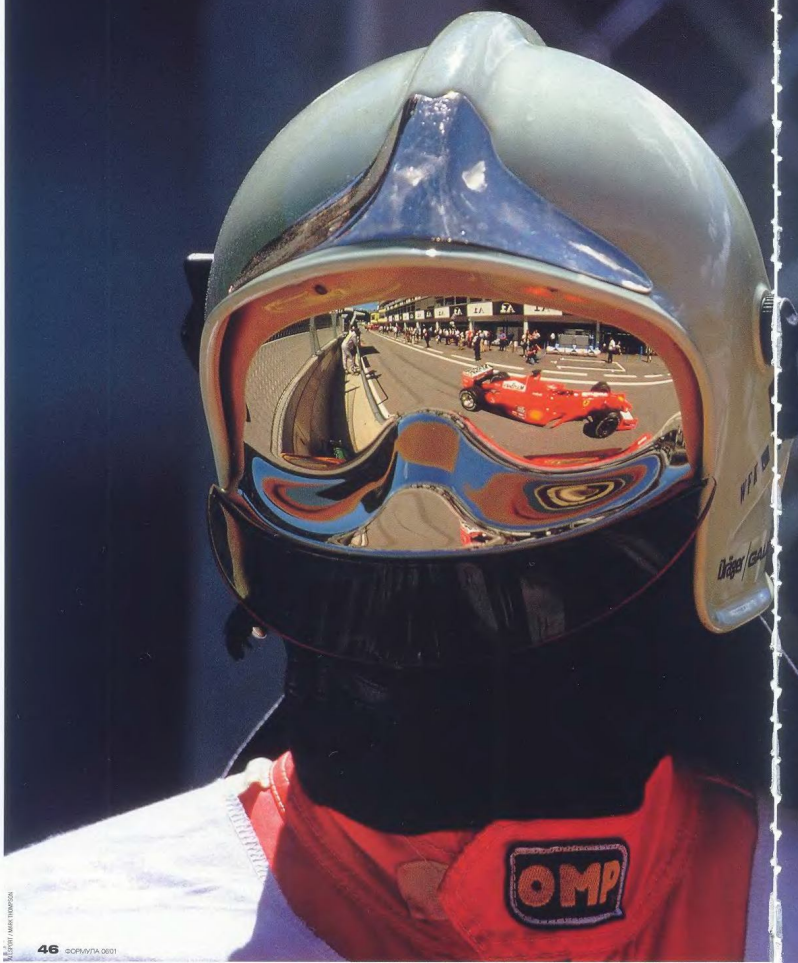
Кими Райкконен: В субботу утром машина выглядела просто замечательно. Мы не стали ничего менять в квалификации, и, возможно, это стало ошибкой. В гонке я хорошо стартовал, но тут же потерял несколько мест в первом повороте. Баланс машины был не столь хорош, как в квалификации, а затем возникла недостаточная поворачиваемость, так что для меня гонка получилась очень непростой.



Мика Хаккинен: Конечно, я сильно разочарован. Не могу поверить, что это произошло, ведь мы были так уверены в машине. Полагаю, возникли проблемы со сцеплением – какую бы передачу я ни включил, ехать машина не хотела. В тот момент я как раз находился в начале подъема, и при всем желании мне не удалось бы докатиться до финиша. Трудно описать, что я сейчас чувствую. Никогда не думал, что такое может случиться.



Жан Алези: Еще одна гонка закончилась, к сожалению, без очков. В том состоянии, в каком мы находимся, остается лишь одно – выжимать из машины все и надеяться, что при удачном стечении обстоятельств удастся попасть в очковую зону. В ближайшее время мы внесем в шасси некоторые изменения – это поможет команде стать сильнее.



Гран При Австрии с полным на то основанием можно назвать "Гран При контрастов". С одной стороны – пасторальная тишина солнечных альпийских лугов Штирии с мирно пасущимися на них стадами молодых буренок. С другой – темноватый визг и лягг автодрома А1-Ринг, по которому круг за кругом проносятся табуны свирепых "парнокопытных". С одной стороны – полная безмятежность, даже можно сказать, "эмоциональная стерильность" местных жителей, с другой – целые фонтаны горячих эмоций, которыми до предела насыщены гоночный уик-энд.

ЗОЛОТО АЛЬП

Ничто так не возмущает, как сознание своего безнадёжного положения.

А. Кампо

В этом году эмоции на шпильбергерской трассе и вокруг нее хлестали через край. Все три дня падок Формулы-1 гудел словно испрошенный ушей. Новостной № 17 стало безудовольно известно о шлите Берни Экклстоуна и Тома Уокера в Москву и о возможном исключении в ЧМ уже в 2003 году Гран При России.

Вторая по популярности новость не отличалась столь знаменитым характером, зато ее куда больше, сыпавшись: нашла рева: два об уполномоченный тест-пилота Жака Томаса Шекера, причем вовсе не за невинное "нарушение правил дорожного движения", как гласила официальная формулировка для прессы, а за самую настоящую "амораль". Молодому канадскому гонщику не постеснялись попросить заскучали его позор он бурчан за рулем машины, "снимая" 20-футтовую уличную проститутку, за что бедняга в соответствии с британскими законами предстал перед судом. В качестве вероятной замены Шекеру называли бывшего пилота Stewart Вилл Мануссена, что в этой ситуации было бы вполне логично, поскольку тот в свое время прославился еще более скандальными "подвигами", которые юному Томасу и не снились, да к тому же датчанин и сам не горит желанием вернуться в Ф-1. Были также категорически опровергнуты слухи о том, что Баттард активно переманивают в Jordan, а перспективного новичка Райкозона приглашают в Ferrari на место Баррикелло, который "слишком много выступает" по поводу неравенства пилотов в команде.

А тем временем шеф McLaren Рон Деннис, словно развивая эту тему, сделал замечательное



признание: "Существует убеждение, что у меня с Микой особые, более близкие, чем с Дэвидом, отношения. Да, в эмоциональном плане это действительно так, но тому есть очень существенная причина. Ведь я практически не схожу от Мики все то время, пока он со страшными травмами лежал в госпитале Аделаиды. (Хаккинен попал туда в состоянии комы после того, как во время тренировки перед Гран При Австралии 1995 года из-за разрыва заднего колеса врезался на скорости около 200 км/час в ограждение. – Прим. авт.) Этот парень на моих глазах выкарабкался буквально с того света, преодолевая себя и опровергая самые неутоленные "приговоры" специалистов. И я мысленно выкарабкался вместе с ним – вплоть до того самого момента, как он вернулся на трассу. Но это ни в какой мере не влияет на командную тактику и исход гонок. Я абсолютно беспристрастен в этом вопросе. Как только я начинаю работать на победу в гонке, все личное отключается. Могу заверить, что совершенно в равной степени желаю победы для обоих пилотов".

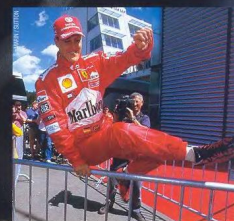
Однако сколько этого ни ждай, победа всегда достается кому-то одному. И в этот раз она вновь досталась не Хаккинену.

В воскресенье из кокапита отказавшейся стартовать машины Мика выбрался с лицом человека, одновременно похоронившего всех своих родственников. Признаться, что я предельно разочарован, – в

сердцах прокомментируя свою очередную неудачу "летучий фини", которому в этом сезоне пока катастрофически не везет. – Пока еще не известно, была ли это техническая проблема или моя собственная ошибка – после мы непременно это выясним. Но так или иначе, шансов на победу в этом чемпионате у меня сильно уменьшилось".

Кеке Росберг чемпионом мира 1982 года и личный менеджер Хаккинена был даже более категоричен, заявив, что у Мики вообще нет больше шансов стать чемпионом в этом году, и ему остается теперь участвовать в Гран При лишь в свое удовольствие и при возможности победить.

А вот Норберт Хауэ с таким мнением не согласился: "Я думаю иначе. Конечно, трудно победить в чемпионате, когда у партнера по команде больше на 34 очка, но ведь впереди еще 11 гонок, а значит, нет ничего невозможного. Посмотрите, в начале сезона все только и говорили, что Ferrari непобедима, а как все повернулось? Или вспомним произошедшие три гонки Миккелли, в которых он набрал всего пару очков, если снова произойдет то же самое, а Мика, наоборот, выиграет три гонки, они практически сравняются. Математически, конечно, у Дэвида больше шансов стать чемпионом, но все может измениться, и технически Мика может набрать в оставшихся гонках 110 очков. Он очень настроен на победу, так что давайте поддержим и посмотрим".





Судя по всему, за отношения Ральфа с Фрэнком Уильямсом можно не волноваться

Пыль в глаза

Пятница. Тренировка

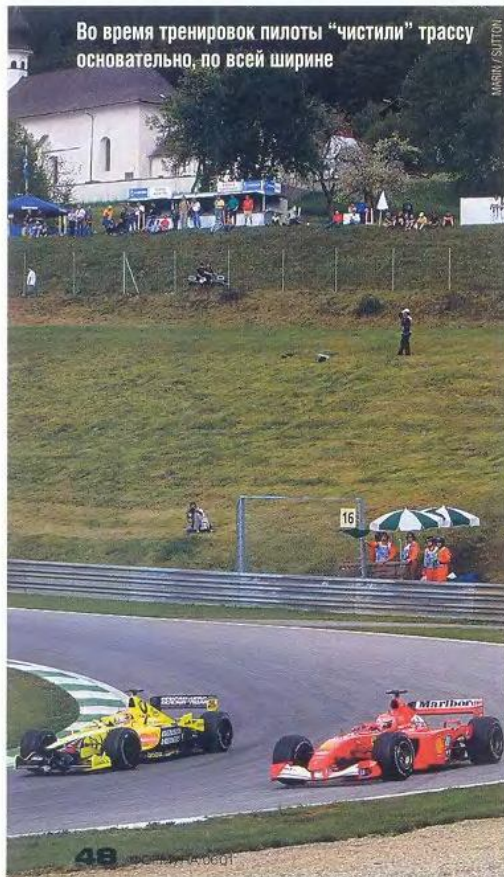
Своего рода героем Гран При Австрии обещал стать Ральф Шумахер. Буквально перед австрийским этапом он перебрался на ПМЖ в Зальцбург, в связи с чем гордо заявил, что считает предстоящую гонку домашней и постарается выступить в ней соответствующим образом. Однако тренировку открыл вовсе не он и не Ник Хайдфельд, также проживающий в австрийском Зальцбурге. Не успели загореться зеленые огни светофора, как на трассу тут же выкатил Jordan Френтцена, но, сделав всего один круг, захел обратно в боксы. Однако поддал пример другим, и на шестой минуте тре-



В то время, как все ездили «с ветерком», Баттон – с дымком

BEARNE / SUTTON

Во время тренировок пилоты «чистили» трассу основательно, по всей ширине



нировки по кольцу, как угорелые, носились сразу 18 машин. Цель была весьма прагматичной – поскорее расчистить колесами изрядно загрязненное полотно. Так что первую четверть часа пилоты, можно сказать, дружно пускали друг другу пыль в глаза. На которой, кстати, очень скоро и «подскользнулся» Ральф Шумахер, совершив экскурсию в гравий и едва не ударившись о барьер из покрышек.

Еще через десять минут попробовали свои силы и все остальные гонщики, кроме пилотов Ferrari. Шумахер, по обыкновению, и в ус не дул – сидел в боксах и травил байки с механиками. И напрасно, поскольку, выехав лишь в середине первого часа, столкнулся с проблемой недостаточной эффективности тормозов – ахиллесовой пятой Ferrari в последнее время. Зато Хаккинен и Култхард, подтверждая свое обещание вернуть своим McLaren куда-то исчезнувшую в неевропейских гонках быстроту, сразу же заняли первые две строки протокола и так на них и остались по истечении второго часа тренировки, только поменялись местами между собой.

Гонщики всех остальных команд испытывали различные проблемы с машинами. Больше всех недоумевал Монтойя: «Никак не пойму: в медленных поворотах проблема с недостаточной поворачиваемостью, а в быстрых – с избыточной!»

Раскатка продолжается

Суббота. Тренировка

И на сей раз создавалось впечатление, что пилоты не столько работают непосредственно на результат, сколько стараются расчистить трассу от грязи и определиться с выбором резины. На Гран При Австрии и Bridgestone, и Michelin привезли по два типа резины, оба более мягкие, чем в предыдущих гонках, поскольку полотно шпильбергской трассы отличается слабой абразивностью. К тому же Гран При в этом году проводился здесь раньше, чем обычно, поэтому трасса и была более грязной – ее еще не успели расчистить участники других гонок. Поэтому мало было «раскатать» ее – предстояло еще вычислить, как поведут себя машины в квалификации уже на более «цепком» полотне в зависимости от выбора типа резины. Теоретически, более мягкий тип должен был обеспечить большее сцепление с полотном, но и породить недостаточную поворачиваемость. Более жесткий, соответственно, наоборот. Эту задачу все и решали. Ну а заодно и время прохождения круга старались улучшить. В результате Михаэлю Шумахеру удалось-таки перебраться с пятой позиции на вторую, а вот Хаккинен, наоборот, показал лишь четвертое время. Первым же по-прежнему остался Култхард.

Первое место в Гран При Австрии Култхард «застолбил» еще в пятницу



«Герои вчерашних дней»

Суббота. Квалификация

После безоговорочного превосходства McLaren в течение двух дней тренировок никто даже и представить не мог, что квалификация обернется для команды полным крахом. Да и в других «конюшнях», кажется, не ждали никаких сюрпризов от квалификационных заездов. Во всяком случае, первые 20 минут сессии тишину над автодромом нарушали лишь людские голоса, а ни одна из машин на трассе не показалась.

Зато потом началось такое столпотворение, что после квалификации пилоты только и делали, что жаловались друг на друга. «Мне постоянно мешали другие машины, и это не позволило мне проехать как следует ни одного быстрого круга», – разочарованно качал головой Баррикелло. Ему вторил Педро де ла Роса: «Машина на протяжении всей сессии вела себя неплохо, но я очень недоволен, потому что на двух быстрых кругах мне помешали Бурти и Френтцен. Ирвин был недоволен еще более: «Моя машина и так вела себя не



Отчаявшись соревноваться с другими в скорости, Алезе испробовал Prost в качестве внедорожника

слишком хорошо, а тут еще Алезе вынесло прямо передо мной, когда я атаковал поворот на быстром круге, и мне ничего не оставалось, как свернуть на пит-лейн, чтобы избежать столкновения. А в течение последнего быстрого круга меня сдерживал Хаккинен". И даже молодой, но ранний Кими Райкконен возмущенно возвысил свой голос против действий другого чемпиона: "Мой первый быстрый круг был удачным, но во втором меня заблокировал Вильнев. Minardi он пропустил, а меня, хотя должен был видеть в зеркало, почему-то нет, и испортил мне очень хороший круг". В довершение ко всему подул сильный и изменившийся свое направление ветер, что тоже не способствовало улучшению результатов. Но не помешало Михаэлю Шумахеру установить время "поула", почти на секунду превывсившее прошлогоднее лучшее время Хаккинена, которое по меркам этого года оказалось лишь примерно десятком.

И, конечно, сенсацией дня стало то, что Култхард и Хаккинен смогли занять лишь седьмую и восьмую позицию на старте, вклинившись между двумя Sauber! Оба пилота McLaren помимо все того же обилия мешавших друг другу автомобилей сетовали на излишнюю поворачиваемость машин, не дающую проходить повороты достаточно быстро, и неспособность найти столь же верный баланс в настройках, как для тренировок.

Чуть позже Рон Деннис и Норберт Хауг предстали перед журналистами совершенно обескураженными и растерянными. Именно

на их лицах впервые появилось характерное скорбное выражение, которое на следующий день омрачило чело не сумевшего стартовать Хаккинена и затем, словно заразная болезнь, пошло гулять дальше, став своего рода символом австрийского Гран При. Оба вяло пытались как-то объяснить полный провал McLaren в квалификационных сессиях, но получалось весьма неуверенно и неубедительно. Так что в результате шеф команды не нашел ничего лучше, чем развести руками и философски изречь: "В конце концов, никто в этом мире не совершенен".

И лишь Михаэль Шумахер, Хуан-Пабло Монтойя и Шумахер-младший, занявшие соответственно первые три места на стартовой решетке, практически всем были довольны и в своих комментариях как бы снисходительно давали понять, что хорошим танцорам ничего не мешает. Хотя Монтойя и заметил, что никак не ожидал оказаться впереди обоих McLaren.

Удивил Михаэль Шумахер, который вопреки обыкновению и остальным пилотам откатал не четыре серии с одним быстрым кругом в каждой, а всего три, зато в каждой по два быстрых круга, и, судя по всему, именно эта тактика во многом и обеспечила его пятый в сезоне и тридцать седьмой в карьере "поул".

После чего трехкратный чемпион мира позволил себе немного попророчествовать: "Старт завтрашней гонки будет весьма критическим. Теперь, когда мы применяем автоматические стартовые системы, все стоящие в первых рядах машины сорвутся вперед одновременно, и главным будет оказаться первым в первом повороте. Я не сбрасываю со счетов и McLaren. Если они удачно стартуют, то вполне могут пробиться на четвертое или пятое место, а затем все будет зависеть от того, насколько они будут способны обгонять".

Прорицатель из Шумахера оказался неважным: он угадал лишь прорыв Култхарда на четвертое место, а все остальное вышло совсем иначе.



В процессе квалификации Михаэль Шумахер имел возможность потренироваться в совместном с Williams вылете с трассы



Воскресным утром у Баррикелло и Монтоя еще не было поводов для грусти

Восстановление статус-кво

Воскресенье. Разминка

Утренняя разминка доставила немало хлопот аутсайдерам чемпионата. Лучано Бурти и обоим пилотам Benetton сильно досаждала недостаточная поворачиваемость их машин, а у Minardi Фернандо Алонсо барахлил бензонасос.

Все остальные прокатились, можно сказать, с ветерком и от души, ни на что не жаловались, всем были довольны и излучали оптимизм в отношении предстоящей гонки.

Особенно оптимистично были настроены пилоты McLaren, которые смогли все же подобрать верные настройки для своих машин и благодаря этому "восстановили статус-кво". "Вчера нам не удалось попасть в яблочко, но сегодня мы вернулись на те позиции, где нам и надлежит быть", – удовлетворенно заключил Култхард.

Яркое и уже с утра жаркое солнце на безоблачном голубом куполе, покрывающем окрестные горы, словно предвещало: гонка тоже будет жаркой.



ГРАН ПРИ АВСТРИИ

Успех безнадежного дела

Воскресенье. Гонка

В пятницу Ярно Трулли, комментируя физику своего партнера по команде на старте Гран При Испании из-за проблем со стартовой системой, был более чем беззаботен, скептически полагая: «Честно говоря, это не такая уж и сложная штука. Все совершенно элементарно: если хочешь воспользоваться стартовым «автоматом», надо, остановив машину после прогревочного круга, сделать все как обычно — отжать сцепление, включить передачу, а затем просто нажать на кнопку и получить результат — система будет активирована и уже сама позаботится о старте. Все очень, очень просто. Особенно теперь, когда всевозможные электронные системы узаконены, и никому не надо уже пользоваться ими тайком, как это, возможно, бывало прежде. Хотя, наверное, иногда могут возникнуть непредвиденные проблемы, как это и случилось у Хайнца Хартманна в Барселоне».

В Шпилиберге Хайнц-Хартманн попытался стартовать другой неприятностью — поломкой коробки передач, а вот с Ярно судьба сыграла злую шутку, оставив в полной неподвижности на стартовой решетке и его машину. И по его же словам все оказалось действительно очень просто: «Автоматическая стартовая система не работала, и мотор заглох». Вот уж, как говорится, слезы так слезы! И не только себя, но и заодно Хайнцфельда и Хаккинена. Все трое, впрочем, смогли начать гонку из боксов со знаменитыми отставками, но финиш провела всего одна команда — явное несправное машинное, вновь вернувшись в боксы, уже окончательно.

Зато тем, кто стартовал благополучно, представился прекрасный шанс поправить свое положение, что многие и сделали. Финишная прямая — с 19-го места на десятое, Ферстаппен — с 16-го на седьмое, Ирвайн — с 13-го на шестое, а Култхард — с седьмого на пятое. Оба же пилота Williams и вовсе рванули так лихо, что сразу же оставили позади обладателя поула-позиции, вызвав тем самым ошеломительный рвотный рефлекс.

Несомненно, право продемонстрировать Ферстаппен уже на пятом круге (втором после ухода с трассы машины безопасности) в леску обогнавший Култхарда и начавший наступать на пятки Баррикелло. Секрет такой



Не сумев стартовать, Мика почувствовал себя чужим на этом празднике скорости



Второй раз Williams продемонстрировали превосходные качества своей стартовой системы



скорости раскинулся уже на 23-м круге, когда голландец сперва к боксам на догадку — оба пилота Agnelli выбрали тактику двух пит-стопов. Остальным гощикам пришлось попутно, направляя «на путь истинный» свои до отказа накаченные бензином машины.

На 10-м круге Ральф Шумахер неожиданно прекратил гонку по причине поломки. «У меня появились серьезные проблемы с давлением в тормозной системе. Педаль проваливалась все больше и больше, пока не провалилась совсем.

Пришлось остановиться». К тому же Williams, продемонстрировав выдающиеся стартовые отменные качества своих стартовых систем, в то же время не смогли достичь такого же успеха в наладке антипробуксовочной системы — ее работа вызвала чрезмерную вибрацию двигателя, и пилоты дилер-поставщика «кованых» охали, не в силах ее из-за чего-то, конечно, жевать время в медленных поворотах, особенно в знаменитом Реттис.

Так что если Шумахер-младший освободил вторую позицию, его старший брат стал быстро догонять и прессинговать Монтою. В течение нескольких кругов первая шестерка двигалась по трассе словно небойкой женевской оравой, состоя из плотно сцепленных разноцветных вагончиков. Но «паровозик» — Монтой — не столько тащил за собой остальных, сколько сдерживал, и скоро Михаэль Шумахер стал настойчиво и весьма агрессивно его атаковать. Пару раз возмущенный с трудом, но удавалось отстоять свое лидерство, однако на 16-м круге, попытавшись сделать это в очередной раз, он затормозил слишком поздно, чтобы закрыть калитку перед Шумахером, и в результа-



Недолго мучилась Minardi...



Попытка обогнать Ирвайна, Вильямс встал поперек трассы и пропустил де ла Росу



те оба оказались на трассе, откуда Михаэль выбрался шестым, а Хуан-Пабло — седьмым. «Ему просто уже некуда было деться в этом повороте, и он не придумал ничего лучше, чем вылететь с трассы, прихватив заодно и меня. Я уже приготовил ему пару теплых слов насчет этого» — возмущился после гонки Шумахер. Ему удалось довольно быстро перебраться на третью позицию, расправившись с Панисом и Райкконеном, но дальше продвигаться он так и не смог. Монтой же и вовсе закончил гонку на 42-м круге, вылетев с трассы из-за неисправности машины. А как все хорошо для Williams проходило!

Ну а затем произошла довольно тривиальная вещь, удивившая в гонке Баррикелло на 47-м круге отправивший на пит-стоп, а Култхард, сумевший в самом начале сэкономить бензин, «пересидев» его на три круга и, притопив педаль в пол, с практически пустыми баками, смог нарастить отрыв от Баррикелло настолько, что после своего пит-стопа вернулся на трассу по-прежнему лидером.

После этого гонка приобрела весьма скучный характер, и самым острым моментом, по-



Навыки, полученные Михаэлем на тренировке, пригодились, и в результате он «улетел» не так далеко, как Монтой, и быстрее кюльмбюца вернулся на трассу

жалуй, стало пламя, взметнувшееся над двигателем Benetton Джонасона Баттона и вновь продемонстрировавшее плачевное состояние дел в прославленной команде (Финишера также из-за проблем с двигателем вынужден был вернуться в боксы еще в начале гонки). Сошли также еще Minardi из-за неисправности коробки передач и Agnelli Баррикелло, так что, учитывая, что финишировало всего 11 гощиков, итоговые 10-е и 11-е место пилоты Prost вряд ли можно назвать достижением.

А пара алых «жеребцов из Маранелло» так и не смогли обогнать стремительную серебристую стрелу, записанную Култхардом, и таким образом McLaren взял эффективный реванш в гонке после полного провала в квалификации и неудачного старта Хаккинена.

Тактика двух пит-стопов оказалась плодотворной для Ферстаппена и принесла ему одно очко. Два очка заработал Панис, а три, проведя несложную сенсацию — Кими Райкконен (Ручейником BAR, впрочем, сразу после гонки потребовало дисквалифицировать молодого финна за то, что он якобы совершил обгон под желтый флаг, когда горела машина Баттона. Судьи FIA рассмотрели требование BAR и отпустили отказом, но те не усложнились и подали апелляцию).

Совершив традиционный «тур почета», машины заехали у поула, гощики сняли шлемы и, перед всеми вновь представив «лицо человека, одновременно похоронившего всех своих родственников». На сей раз оно принадлежало Рубенсу Баррикелло и было настолько мрачно, что казалось, даже злыдею трассе солнце на безоблачном небе. А каков еще может быть лицо гощика, которого заставили пожертвовать совершенно заслуженным вторым местом в пользу пресловутого «первого пилота»? Причем по иронии судьбы переговоры Жана Тодта с Баррикелло напрямую транслировались по итальянскому телевидению, и миллионы людей на протяжении

нескольких минут перед финишем слышали, как Тодт раз за разом все более жестко требовал от бразильца пропустить Шумахера. Баррикелло же столь же упорно не выполнял приказ своего шефа и даже не отвечал, и лишь буквально на последних метрах гонки снял ногу с педали, демонстративно давая себя обогнать "мажору" команды.

Было похоже, что бразилец вслед за Хаккинемом тоже глубоко скорбел по своим не оправдавшимся надеждам – надеждам иметь в команде статус, равный статусу Шумахера. Руководство Ferrari в очередной раз более чем однозначно дало понять, что ни о каком равенстве нечего и мечтать: Шумахер – это в любом случае "№ 1", а Баррикелло, как и до него Ирвайн – всего лишь "№ 2". Со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Самый последний эпизод гоночного уик-энда оказался также отмечен траурным выражением на лице – причем на лице самого победителя Гран При Австрии. Ему бы радоваться, а он даже не откупорил традиционную бутылку шампанского – на сей раз, увы, речь шла о реальных похоронах: накануне вечером из Англии пришла печальная весть о гибели Пола Моргана, который не только руководил производством двигателей для McLaren, но и был близким другом Дэвида.

А на Ferrari тем временем обрушилась даже не волна, а лавина жесточайшей критики.



Панис для Шумахера оказался достаточно легкой добычей



Монтоя прекрасно начал, но плохо кончил



Дэвид Култхард. До победы – всего минута

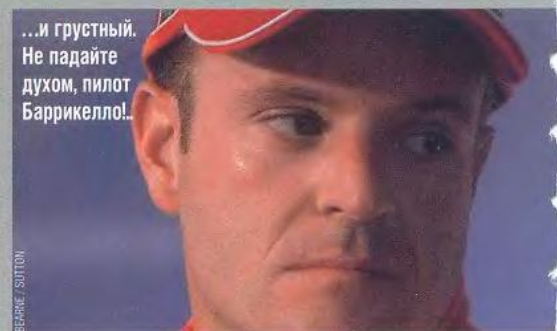
“Стыдно, когда тот, кто провел блестящую гонку, лишается заслуженной награды, – с таким заявлением выступил Юрген Хубберт, член совета директоров DaimlerChrysler. – Мы смотрим на вещи иначе, нежели Ferrari. Если так кастрировать спорт, однажды он просто станет неинтересным. Мы этого не хотим. Наши пилоты сами знают, что им делать. И мы не станем так поступать с Хаккинемом – он слишком хороший пилот. Просто ему жутко не везет последнее время – как никому. Но у него все впереди”.

Солидарны были и гонщики. “Подобные приказы из боксов в начале сезона – это просто ужасно и говорит о том, что в Ferrari нет

места любому другому гонщику, пока в команде Шумахер,” – горячился Монтоя. Вильнев дополнил: “Не понимаю, чему все удивляются. Рубенс прекрасно знал, когда подписывал контракт, что именно так все и будет. Пока



Финиш радостный...



...и грустный. Не падайте духом, пилот Баррикелло!

BERNARD SUTTON



Ferrari в очередной раз проехали "мимо"
альпийского золота

Шпильберг

Автодром А1-Ринг

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



6

На этом Гран При...

Кими Райкконен принес Sauber второе очко в истории команды.



Победитель 2000 г.
Мика Хаккинен/McLaren MP4/15: 1:28'15.818
Рекорд круга в квалификации
1'09.562 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке
1'10.843 (2001 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4-16)
© "ФОРМУЛА"

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 15 °C
Температура полотна: 24 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Д. Култхард	1'11.245/43	-	218.592
2	М. Хаккинен	1'11.272/42	0.027	218.509
3	Р. Баррикелло	1'11.401/44	0.156	218.114
4	Р. Шумахер	1'11.555/45	0.310	217.645
5	М. Шумахер	1'11.647/32	0.402	217.365
6	Н. Хайдфельд	1'11.776/44	0.531	216.975
7	Х-Х. Френтцен	1'11.977/28	0.732	216.369
8	К. Райкконен	1'12.189/45	0.994	215.733
9	О. Панис	1'12.259/46	1.014	215.524
10	Ж. Вильнев	1'12.290/49	1.045	215.432
11	Х-П. Монтойя	1'12.299/44	1.054	215.405
12	Э. Ирвайн	1'12.346/43	1.101	215.265
13	Я. Трулли	1'12.555/45	1.310	214.645
14	И. Ферстаппен	1'12.705/40	1.460	214.202
15	П. де ла Роса	1'12.847/48	1.602	213.785
16	Э. Бернольди	1'12.853/40	1.608	213.767
17	Л. Бурти	1'13.169/48	1.924	212.844
18	Ж. Алези	1'13.288/36	2.043	212.498
19	Т. Маркеш	1'14.314/36	3.069	209.564
20	Ф. Алонсо	1'14.523/34	3.278	208.977
21	Дж. Физикелла	1'14.833/37	3.588	208.111
22	Дж. Баттон	1'15.570/20	4.325	206.081

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 14-16 °C
Температура полотна: 20-22 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Д. Култхард	1'10.010/38	-	222.448
2	М. Шумахер	1'10.039/39	0.029	222.356
3	Р. Баррикелло	1'10.103/35	0.093	222.153
4	М. Хаккинен	1'10.148/43	0.138	222.010
5	Х-П. Монтойя	1'10.391/29	0.381	221.244
6	Р. Шумахер	1'10.397/27	0.387	221.225
7	Х-Х. Френтцен	1'10.434/33	0.424	221.109
8	Я. Трулли	1'10.751/15	0.741	220.118
9	Н. Хайдфельд	1'10.863/26	0.853	219.770
10	Ж. Вильнев	1'10.935/33	0.925	219.547
11	О. Панис	1'11.351/38	1.341	218.267
12	К. Райкконен	1'11.382/17	1.372	218.172
13	Э. Ирвайн	1'11.543/29	1.533	217.681
14	И. Ферстаппен	1'11.831/27	1.821	216.808
15	П. де ла Роса	1'11.994/47	1.984	216.318
16	Э. Бернольди	1'12.029/25	2.019	216.212
17	Л. Бурти	1'12.714/34	2.704	214.176
18	Ф. Алонсо	1'13.333/33	3.323	212.368
19	Дж. Физикелла	1'13.345/35	3.335	212.333
20	Т. Маркеш	1'13.368/18	3.358	212.266
21	Ж. Алези	1'13.485/13	3.475	211.928
22	Дж. Баттон	1'13.969/28	3.959	210.542

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 17-19 °C
Температура полотна: 27-29 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+%	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'09.562/12	-	-	-	13:33.22
2	Х-П. Монтойя	1'09.686/12	0.124	223.482	0.178	13:37.57
3	Р. Шумахер	1'09.169/11	0.207	223.216	0.297	13:37.18
4	Р. Баррикелло	1'09.786/11	0.224	223.162	0.322	13:40.02
5	Я. Трулли	1'10.202/11	0.640	221.839	0.920	13:29.05
6	Н. Хайдфельд	1'10.211/12	0.649	221.811	0.932	13:37.43
7	Д. Култхард	1'10.331/12	0.769	221.432	1.105	13:59.58
8	М. Хаккинен	1'10.342/11	0.780	221.398	1.121	13:33.14
9	К. Райкконен	1'10.396/12	0.834	221.228	1.196	13:28.57
10	О. Панис	1'10.435/12	0.873	221.105	1.254	14:00.01
11	Х-Х. Френтцен	1'10.923/11	1.361	219.584	1.956	13:58.13
12	Ж. Вильнев	1'11.058/11	1.496	219.267	2.150	13:35.40
13	Э. Ирвайн	1'11.632/12	2.070	217.411	2.975	13:56.36
14	П. де ла Роса	1'11.752/12	2.190	217.047	3.148	13:40.08
15	Э. Бернольди	1'11.823/12	2.261	216.833	3.250	13:33.42
16	И. Ферстаппен	1'12.187/11	2.625	215.739	3.773	13:45.51
17	Л. Бурти	1'12.206/12	2.644	215.682	3.800	13:57.41
18	Ф. Алонсо	1'12.640/12	3.078	214.394	4.424	13:45.10
19	Дж. Физикелла	1'12.644/8	3.082	214.382	4.430	13:37.31
20	Ж. Алези	1'12.910/10	3.348	213.600	4.812	13:46.52
21	Дж. Баттон	1'13.459/11	3.897	212.003	5.602	13:37.29
22	Т. Маркеш	1'13.585/5	4.023	211.640	5.783	13:34.08
107%		1'14.431	4.869	-	7.000	-

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

Дж. Баттон Дж. Физикелла Л. Бурти Э. Бернольди Э. Ирвайн Х-Х. Френтцен К. Райкконен Д. Култхард Я. Трулли Р. Шумахер М. Шумахер



Т. Маркеш Ж. Алези Ф. Алонсо И. Ферстаппен П. де ла Роса Ж. Вильнев О. Панис М. Хаккинен Н. Хайдфельд Р. Баррикелло Х-П. Монтойя

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 13 °C
Температура полотна: 23 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Хаккинен	1'11.647	-	217.366
2	Д. Култхард	1'11.765	0.118	217.008
3	Х-Х. Френтцен	1'11.800	0.153	216.903
4	Р. Баррикелло	1'12.331	0.684	215.310
5	М. Шумахер	1'12.790	1.143	213.952
6	Я. Трулли	1'12.993	1.346	213.357
7	К. Райкконен	1'13.005	1.358	213.322
8	Ж. Вильнев	1'13.012	1.365	213.302
9	П. де ла Роса	1'13.149	1.502	212.902
10	Н. Хайдфельд	1'13.201	1.554	212.751
11	О. Панис	1'13.221	1.574	212.693
12	Э. Ирвайн	1'13.406	1.759	212.157
13	Э. Бернольди	1'13.543	1.896	211.762
14	И. Ферстаппен	1'13.548	1.901	211.747
15	Р. Шумахер	1'13.549	1.902	211.745
16	Х-П. Монтойя	1'13.558	1.911	211.719
17	Ж. Алези	1'14.611	2.964	208.731
18	Ф. Алонсо	1'14.745	3.098	208.356
19	Т. Маркеш	1'15.265	3.618	206.917
20	Л. Бурти	1'15.487	3.840	206.308
21	Дж. Физикелла	1'15.662	4.015	205.831
22	Дж. Баттон	1'15.692	4.045	205.750

ГОНКА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 19 °C
Температура полотна: 18-32 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	Д. Култхард	1:27'45.927	1'10.843/48	209.977
2	М. Шумахер	+2.191	1'11.030/69	209.890
3	Р. Баррикелло	+2.528	1'11.009/68	209.878
4	К. Райкконен	+41.594	1'11.284/70	208.331
5	О. Панис	+53.776	1'12.204/39	207.854
6	И. Ферстаппен	+1 круг	1'12.423/36	206.133
7	Э. Ирвайн	+1 круг	1'12.088/69	205.972
8	Ж. Вильнев	+1 круг	1'11.718/70	204.719
9	Н. Хайдфельд	+2 круга	1'11.388/69	202.810
10	Ж. Алези	+2 круга	1'13.130/41	202.593
11	Л. Бурти	+2 круга	1'12.642/69	202.147
НК 8	Дж. Баттон	НФ(60)	1'13.498/38	200.200
НК 19	П. де ла Роса	НФ(48)	1'13.978/35	198.782
НК 6	Х-П. Монтойя	НФ(41)	1'11.140/40	205.596
НК 21	Ф. Алонсо	НФ(38)	1'14.432/36	195.599
НК 20	Т. Маркеш	НФ(25)	1'15.212/25	193.776
НК 15	Э. Бернольди	НФ(17)	1'13.587/15	192.968
НК 5	Р. Шумахер	НФ(10)	1'13.888/7	178.751
НК 7	Дж. Физикелла	НФ(3)	1'58.438/2	141.497
НК 3	М. Хаккинен	НФ(1)	-	34.915
НК 11	Х-Х. Френтцен	НФ(0)	-	-
ДК 12	Я. Трулли	-	-	-

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	42
2 Д. Култхард	38
3 Р. Баррикелло	18
4 Р. Шумахер	12
5 Н. Хайдфельд	8
6 Я. Трулли	7
7 Х-П. Монтойя	6
8 Х-Х. Френтцен	6
9 О. Панис	5
10 Ж. Вильнев	4
11 К. Райкконен	4
12 М. Хаккинен	4
13 И. Ферстаппен	1
14 Дж. Физикелла	1
15 Э. Ирвайн	0
16 Ж. Алези	0
17 Л. Бурти	0
18 Т. Маркеш	0
19 Дж. Баттон	0
20 Э. Бернольди	0
21 Ф. Алонсо	0
22 Г. Маццакане	0
23 П. де ла Роса	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	60
2 West McLaren Mercedes	42
3 BMW Williamsf1 Team	18
4 Benson & Hedges Jordan Honda	13
5 Red Bull Sauber Petronas	12
6 Lucky Strike Reynard BAR Honda	9
7 Orange Arrows Asiatech	1
8 Mild Seven Benetton Renault Sport	1
9 Jaguar Racing	0
10 Prost Acer	0
11 European Minardi F1	0

КРУГ ЗА КРУГОМ

1-й круг Старт выиграли пилоты Williams. Монтя возглавил гонку. Ирвайн прорвался с 13-го места на шестое. На стартовой прямой заглохли машины Трулли, Хаккинена, Френтцена и Хайдфельда. На McLaren Мики заклинило коробку передач, машину не удалось откатить со стартовой прямой, и судьи выпустили на трассу пейс-кар. Порядок в конце круга: Монтя, Р. Шумахер, М. Шумахер, Баррикелло, Култхард, Ирвайн.



2-й круг Хайдфельд и Трулли стартовали с пит-лейн и вернулись в гонку.

4-й круг Автомобиль безопасности покинул трассу. Монтя сохранил лидерство, Ферстаппен обогнал Ирвайна и вышел на шестое место. Из-за проблем с мотором из гонки выбыл Физикелла. Хаккинен, стартовав с пит-лейн, проехал один круг и также остановился в боксах. В борьбе за 18-е место Хайдфельд обошел Трулли, оба проигрывают круг основному пелотону.

5-й круг Ферстаппен прошел Култхарда и поднялся на пятое место.

6-й круг Ферстаппен на более легком Arrows начал атаковать Баррикелло.

7-й круг Монтя на 1,5 с оторвался от Ральфа Шумахера, который на секунду опережает своего брата. Панис в борьбе за восьмое место обошел Ирвайна.

9-й круг Бернольди обогнал Вильнева и Ирвайна и поднялся на девятое место.

10-й круг Ральф Шумахер из-за неполадок в тормозной системе резко сбросил темп и медленно вернулся в боксы. Вильнев слишком рискованно зашел в первый поворот, атакуя Ирвайна. Канадца развернуло, и он пропустил на 10-е место Jaguar де ла Росу.



11-й круг Монтя явно сдерживает двух пилотов Ferrari.

14-й круг Вильнев обогнал де ла Росу и вернулся на 10-е место. Шестерка лидеров идет всего в 1,5 с. Трулли дисквалифицирован за выезд с пит-лейн под красным сигналом светофора.

16-й круг Перед поворотом Remus Михаэль Шумахер опередил Монтю по внешней траектории. Колумбиец, пытаясь отстоять свою позицию, очень поздно начал тормозить внутри поворота, подрезал немца, и оба оказались на гравии. Гонку возглавил Баррикелло, далее Ферстаппен, Култхард, Райкконен, Панис. Шумахер вернулся на трассу шестым, Монтя — седьмым.



17-й круг Из-за отказа гидравлики сошел с трассы Бернольди. В борьбе за 12-е место Алези обошел Бурти.

23-й круг Ферстаппен первым из всего пелотона заехал на плановый пит-стоп и откатился со второго на седьмое место. Вторая позиция досталась Култхарду, Райкконен вошел в тройку лидеров.

25-й круг Михаэль Шумахер обогнал Паниса и вышел на четвертое место.

26-й круг Из-за проблем с трансмиссией сошел шедший 15-м Маркеш.

28-й круг Михаэль Шумахер в борьбе за третье место прошел Райкконена, Алези обогнал де ла Росу и поднялся на 10-е.

29-й круг В борьбе за 12-ю позицию Баттон обогнал Бурти.

36-й круг Шедший 11-м де ла Роса заехал на пит-стоп.

37-й круг Обогнав Паниса, Монтя поднялся на пятое место.

38-й круг Из-за отказа коробки передач выбыл из гонки Фернандо Алонсо.

39-й круг Баттон заехал на дозаправку и откатился с 11-го на 13-е место.

42-й круг Монтя сходит с трассы из-за проблем с гидравлической системой.

44-й круг Первым из лидеров, едущих с одним пит-стопом, в боксы заезжает Панис. Оливье теряет одну позицию и возвращается в гонку шестым.

45-й круг Вновь пробиравшийся после схода Монтой и дозаправки Паниса в зачетную шестерку Ферстаппен заезжает на второй пит-стоп.

46-й круг Шумахер и Райкконен заезжают на единственную дозаправку. У механиков Райкконена возникают проблемы с заменой левого заднего колеса, но оба возвращаются на трассу на тех же позициях.

47-й круг Баррикелло заворачивает на пит-стоп, уступая лидерство Култхарду. После дозаправки Рубенс выезжает на трассу впереди Шумахера. Вильнев, также остановившийся для дозаправки, наказан 10-секундной штрафной остановкой за превышение скорости на пит-лейн.

48-й круг Пытаясь увеличить отрыв от Ferrari, Култхард показывает быстрейший круг в гонке. Вышедший было на шестое место Ирвайн заезжает на дозаправку и возвращается седьмым, пропустив Ферстаппена.

50-й круг Култхард последним из всего пелотона заезжает на дозаправку, но созданного отрыва ему хватает, чтобы вернуться в гонку впереди Ferrari.

51-й круг Вильнев заезжает на штрафную остановку, но сохраняет свою восьмую позицию.

55-й круг Хайдфельд обгоняет Баттона и выходит на 11-е место.

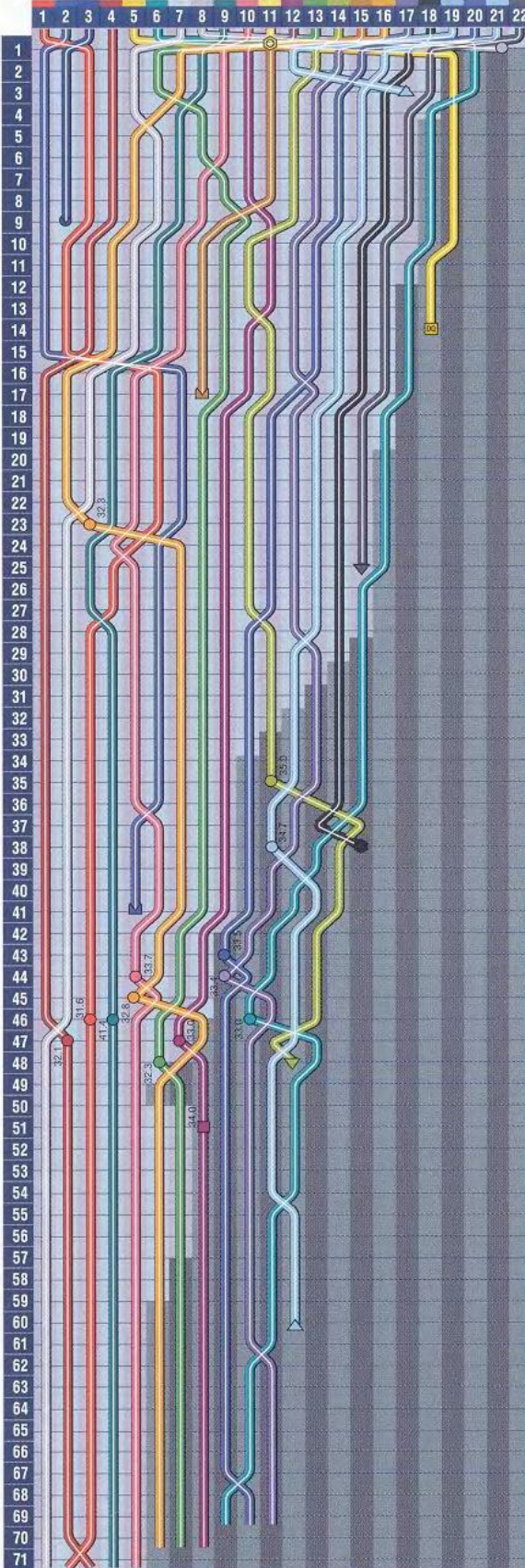
62-й круг У Баттона вспыхнул двигатель. Хайдфельд в борьбе за 10-е место обошел Бурти.

68-й круг Хайдфельд продолжает прорываться вверх и, обогнав Алези, поднимается на девятую позицию.

71-й круг Култхард выигрывает гонку. На выходе из последнего поворота, поднимаясь команде из боксов, Баррикелло сбрасывает скорость и пропускает на второе место Михаэля Шумахера.



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



● — пит-стоп — штраф ✱ — вылет ▲ — двигатель ⊕ — акселератор ♡ — тормоза ⊙ — коробка передач ✕ — выхлоп
▽ — трансмиссия ▢ — гидравлика ▤ — подвеска ☆ — столкновение ♣ — прокол ☒ — дисквалификация

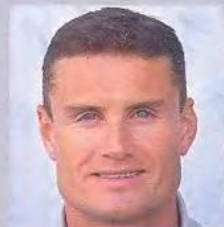


Отрыв от преследователя
п — пит-стоп; к — отставание на круг;
— автомобиль безопасности

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	1.1	0.7	1.8	0.7	1.0	0.5
2	0.5	0.9	0.4	0.9	1.4	0.5
3	0.4	0.4	0.6	0.5	1.3	0.2
4	0.7	0.7	0.1	1.3	0.4	1.2
5	0.9	0.8	0.2	0.9	1.3	0.6
6	1.3	1.0	0.5	0.2	1.8	1.0
7	1.5	1.1	0.3	0.3	1.8	1.2
8	1.8	0.8	0.3	0.2	2.0	1.7
9	2.0	0.4	0.4	0.3	1.8	1.2
10	п	1.6	0.5	0.5	1.8	1.0
11	0.6	0.5	0.7	1.7	1.3	2.7
12	0.4	0.1	0.4	1.6	1.3	2.7
13	0.2	0.3	0.4	1.3	0.8	2.3
14	0.3	0.2	0.2	0.3	0.3	2.2
15	0.2	0.2	0.3	0.6	0.5	2.2
16	0.5	0.8	0.9	1.6	1.2	4.2
17	0.4	1.2	0.8	1.5	0.3	5.1
18	0.6	1.4	0.9	1.4	0.3	5.1
19	0.7	1.4	1.3	1.2	0.3	5.0
20	1.0	1.4	1.4	1.4	0.3	5.1
21	1.4	1.3	1.5	1.4	0.4	5.7
22	1.7	1.1	1.9	1.5	0.4	5.9
23	п	3.0	1.9	1.7	0.2	6.2
24	2.6	2.3	1.8	0.3	5.8	15.4
25	2.8	2.4	1.9	1.2	4.9	16.0
26	2.9	3.2	0.8	2.3	4.8	16.7
27	2.4	3.7	0.5	3.0	4.5	16.8
28	2.3	4.4	0.9	2.5	3.9	17.6
29	2.1	3.8	1.8	2.4	3.7	18.1
30	2.5	2.9	2.7	2.4	3.1	18.8
31	3.6	1.5	4.4	2.3	1.8	19.3
32	3.8	1.7	5.1	2.5	1.0	19.7
33	3.8	1.9	6.1	2.0	0.4	20.5
34	3.6	1.5	7.3	2.2	1.2	19.9
35	3.1	1.3	8.2	2.3	0.9	20.4
36	2.9	1.0	9.4	2.2	0.4	21.0
37	2.7	0.9	10.3	3.2	0.0	20.9
38	2.4	0.8	10.9	3.0	1.6	20.5
39	2.0	0.8	11.7	2.4	2.3	20.8
40	2.0	0.6	12.1	1.8	3.5	21.0
41	1.1	0.8	12.8	0.9	4.6	21.5
42	1.1	0.8	13.3	6.2	21.4	10.3
43	1.0	0.6	13.5	6.8	21.8	10.1
44	1.0	0.5	14.0	п	29.6	9.6
45	0.5	0.4	13.9	п	36.6	3.1
46	0.8	п	п	34.9	2.4	4.4
47	0.8	26.7	22.7	2.4	1.9	п
48	25.2	3.4	23.4	2.7	п	-
49	25.7	3.5	24.1	3.2	4.6	20.4
50	23.0	3.4	24.8	3.6	26.3	2.6
51	1.3	3.1	25.3	3.7	28.0	3.2
52	0.9	3.3	25.5	4.0	28.9	3.4
53	1.1	3.4	24.9	4.5	29.5	3.5
54	0.8	3.8	25.1	4.7	30.1	3.8
55	0.9	3.5	25.9	4.6	31.0	3.9
56	0.9	3.0	26.9	4.9	31.6	4.5
57	0.4	2.7	27.8	5.2	32.1	6.8
58	0.9	3.0	27.8	5.3	33.3	6.8
59	1.2	2.5	28.6	5.3	36.4	7.9
60	0.7	2.3	29.2	5.6	36.4	6.3
61	1.0	2.2	29.8	6.1	38.3	5.2
62	1.0	1.8	31.1	7.5	38.6	5.6
63	1.1	1.5	31.9	8.1	37.9	5.7
64	1.4	1.3	32.9	8.5	38.6	6.1
65	1.7	1.1	34.0	8.7	38.8	6.0
66	1.6	1.1	36.1	7.9	39.6	5.9
67	1.1	1.0	36.5	8.9	40.0	5.7
68	0.8	1.0	37.2	9.7	40.5	5.2
69	0.9	0.9	37.6	10.7	40.9	4.8
70	0.9	0.8	37.8	11.9	41.2	4.0
71	2.1	0.3	39.0	12.1	42.2	4.1

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Дэвид Култхард



Мне бы хотелось объяснить, почему я не стал поливаться шампанским, — буквально накануне гонки погиб очень важный член нашей команды — Пол Морган, и эта победа станет хорошей поддержкой в трудный момент. Вчера ночью мне приснилось, что я выхожу в лидеры после первого поворота. Но я и не думал, что ситуация сложится столь удачно — что поначалу Williams будут так сдерживать Ferrari. Полагаю, эту гонку было очень интересно смотреть, но еще интереснее было в ней участвовать. Плотная борьба, обгоны — я очень счастлив, что победил. На старте мы залили довольно много топлива, чтобы позволить некоторую гибкость в выборе стратегии. В итоге мне удалось до пит-стопа проехать на трассе на четыре круга больше Михаэля и на три больше Рубенса. В ходе гонки пару раз возникали проблемы с круговыми, но, к счастью, это не отразилось на моей позиции. Я ни на секунду не мог расслабиться, но, несмотря на давление со стороны Баррикелло, чувствовал, что держу ход событий под контролем. В любом случае, даже если я не победил, такая напряженная борьба куда более приятна, чем езда в полном одиночестве.

Михаэль Шумахер



На старте что-то случилось с машиной — она тронулась совсем не так, как следовало бы. Электроника еще слишком "сырая". Поединки с Монтёй проходили честно вплоть до столкновения. Но затем он попытался вытеснить меня с трассы в повороте, и мне пришлось выехать на траву, потому что он перекрыл поворот. Монтёя смотрел не туда, куда едет сам, а куда еду я. Я оказался шестым или седьмым, и мне пришлось прорываться наверх. Это было нелегко. Монтёя я все равно обогнал бы, так как у гонщиков Michelin возникли проблемы с шинами, но обгонять тех, кто использует Bridgestone, было гораздо сложнее. Оставалось лишь ждать, что они ошибутся, и я смогу этим воспользоваться. Мы не знали, как долго остальные смогут продержаться на трассе до пит-стопа. Сам же я, постоянно пытаясь кого-то обогнать, ехал на пределе и поэтому не имел никаких шансов сэкономить топливо, так что пришлось заезжать достаточно рано. Я доволен, что Рубенс пропустил меня вперед. Мика не финишировал, и теперь совершенно ясно, что McLaren сделает ставку на Дэвида. Если бы я не был так близко к Рубенсу, команда никогда бы не попросила его пропустить меня вперед.

Рубенс Баррикелло



Я пропустил Михаэля вперед, потому что команда меня неоднократно просила об этом на последних кругах. Но недоволен я по другой причине — ведь я лидировал большую часть дистанции и потерял почти одержанную победу на пит-стопах. Мне нужно поговорить с командой и прояснить некоторые вещи — до этого мне бы не хотелось делать какие-нибудь заявления. Старт мне не очень удался, как, впрочем, и Михаэлю. Я предпочел стартовать на уже обкатанных передних и новых задних покрышках, и ближе к пит-стопу сцепление передних колес с трассой стало падать, но все равно это был хороший выбор. В целом же гонка получилась, говоря по правде, весьма сложной. Думаю, это была одна из моих лучших гонок. К сожалению, Дэвид оказался чуть-чуть быстрее меня перед пит-стопом, и это сыграло ему на руку. Тем не менее машина доставляла мне приятные эмоции, думаю, я мог победить.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Кими Райкконен: Я ждал долго, еще с Мельбурна, и теперь очень счастлив не только вновь заработать очки, но и позволить таким образом Sauber перешагнуть 100-очковый рубеж. Гонка сложилась очень хорошо, хотя, надо признать, мне повезло на старте. Машина вела себя великолепно от старта до финиша, поэтому я ехал "на все 100". Люди сейчас делают много шума из того, что очков у меня столько же, сколько у Хаккинена, но для меня самого гораздо существеннее, что я принес команде важные очки.



Оливье Панис: Весь уик-энд машина вела себя хорошо. На последнем круге в квалификации я постарался выжать из нее все, но, проиграв лишь две десятых секунды пятому месту, сам оказался лишь десятым. Я доволен результатом в гонке. Эти два очка очень важны, поскольку позволяют нам сократить отрыв от соперников. Надеюсь, что тесты в Валенсии на следующей неделе позволят нам улучшить машину уже к Гран При Монако.



Йос Ферстаппен: Наша стратегия замечательно сработала — в начале гонки я мог обгонять. Я обогнал много соперников в первом повороте, еще нескольких на прямой, и, наконец, еще двоих, когда пейс-кар ушел с трассы. Должен сказать, что мне очень понравилась эта гонка, особенно ее начало, я вообще люблю бороться с топ-пилотами. В середине гонки я оказался в одиночестве и сосредоточился на максимально точном вождении. Машина определенно становится лучше, и я надеюсь, что это очко, очень важное для меня и всей команды, станет первым из многих.



Эдди Ирвайн: Мне удался мега-старт! Правда с Вильневом мы разминулись в считанных сантиметрах, может быть, даже слегка коснулись. Машина вела себя очень хорошо, но оказалась недостаточно быстрой, чтобы принести очки. Я провел спокойную гонку — мне нечего было терять, но сегодня этого оказалось недостаточно. Вначале шины изнашивались слишком быстро, но затем все пришло в норму. Нам пора прекращать надеяться, что другие команды столкнутся с проблемами — надо прибавлять самим.



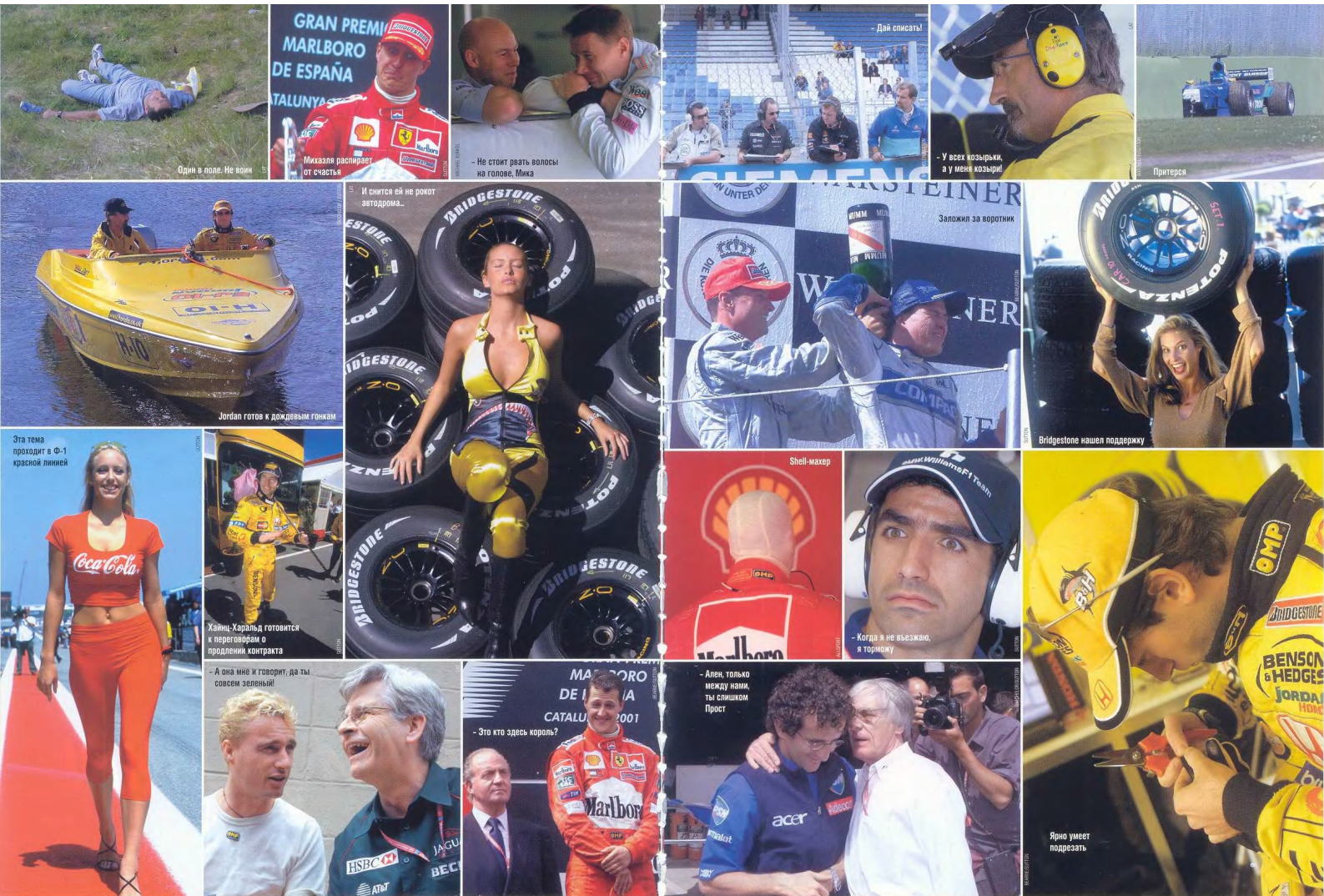
Жак Вильнев: В квалификации я сделал слишком много ошибок, к тому же утром в субботу мы внесли в настройку неверные изменения. В гонке многие так и остались на стартовой решетке, мне же удалось стартовать достаточно грамотно. Но возникли проблемы с двумя первыми поворотами — я много терял там, причем не могу сказать, почему. Я расстроен тем, что не удалось набрать очков.



Ник Хайдфельд: На старте прогревочного круга я не стал включать электронику, чтобы нанести слой резины на асфальт, но на "настоящем" старте электронная система попросту не сработала. После этого я оказался в круге позади и фактически вне гонки. Пит-стоп оказался очень длинным, потому что возникли проблемы со сцеплением. Но механики уронили машину с домкрата, и мне, к счастью, удалось тронуться. Было очень сложно не потерять мотивацию, но в гонке всегда нужно бороться до конца.



Жан Алези: На старте мне пришлось нелегко, потому что надо было объехать все заглохшие машины. Если же говорить о гонке в целом, то мы сегодня не были достаточно конкурентоспособны, чтобы обогнать и достичь лучшего результата. Тем не менее мы продолжаем работать над техническими изменениями, которые позволят нам прибавить уже в ближайших Гран При.



Какой болельщик не мечтает побывать на этапе чемпионата мира, увидеть своих кумиров, окунуться в непередаваемую атмосферу гонки, почувствовать себя частью этого волшебного мира, который называется Формула-1! Вот уже третий год призеры различных конкурсов, проводимых нашим журналом, путешествуют по гоночным трассам мира. И сегодня мы предлагаем вам ознакомиться с впечатлениями победителя прошлогодней игры "Команда-мечта". 27-летнего калужанина Дмитрия Жукова, посетившего по приглашению генерального спонсора конкурса табачной компании Philip Morris и нашего журнала Гран При Сан-Марино в Имоле.

МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ

Конечно, я мечтал победить в конкурсе, но, если честно, до самого последнего момента боялся поверить в победу. Уж слишком велика была конкуренция, слишком плотно шли почти все участники. И все же мне повезло, да еще как! "Команда-мечта" реализовала мою самую заветную мечту: я наконец увидел Фор-

мулу-1 и прекрасную страну, где родилась величайшая команда "большого ширса" — Scuderia Ferrari Marlboro.

Места начала сбываться рано утром в четверг 12 апреля, когда, встретившись в аэропорту Шереметьево-2 с корреспондентом журнала "Формула" Владимиром Макавеевым, ставшим на пять следующих дней моим гидом, я сел в самолет и... Удивительно, как все складывалось: день аэромобильности, мой первый полет! Да, мне впервые довелось путешествовать самолетом! Я, как Ваварин, сорок лет назад, летел навстречу своей мечте.

Формальности в миланском аэропорту Malpensa заняли не более десяти минут, и через полчаса мы уже сидели в автобусе, мчащим нас к самому крупному городу Ломбардии. Мы решили немного задержаться, полюбоваться красотами Милана, насладиться дружелюбной атмосферой знаменитого Миланского собора. Да что собор! Даже здание здешнего железнодорожного вокзала даст фору некоторым дворцам.

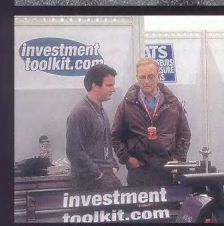
После Милана наш путь лежал в Болонью. Philip Morris зарезервировала для меня номер в одном из лучших отелей в историческом центре города. Удивительные моменты создания гонимой атмосферы европейского средневековья. Пол стип Болине и Имола. Она, правда, на порядок меньше, но не менее красива. Что стоит только постро-

енный в XIV веке замок Rocca Sforzesca, к созданию которого, как говорят, приложил руку сам Леонардо да Винчи. И вот наконец я на автодроме.

Что удивило в пятницу, так это почти полное отсутствие туристов. Нам, правда, ужасно не повезло с погодой: даже по московским меркам было довольно холодно, с утра зарядил мелкий дождик, часам к десяти перешедший в ливень. К счастью, вскоре небо прояснело, и к полудню над трассой так сияло солнце, что ливневой, пронизывающий до костей ветер все не унимался.

Самые яркие впечатления питинцы — квалификация Ф-3000 и, конечно же, тренировка Формулы-1. Ни один телевизор не может передать этой сумасшедшей скорости, дисбаланса резких движений, приглушенных "выстрелов" коробки передач и потрясающих звуков шасси. Жаль только, что у нас до сих пор нет ни одного пилота Ф-1. Хорошо хоть в Ф-3000 я мог поболеть за Витора Маслона, с которым к тому моменту мы уже успели познакомиться.

Виктор оказался настолько любезен, что пригласил меня, как победителя конкурса журнала "Формула", в подок Формулы-3000, где меня ждало немало интересных. Так в соседнем с "Арден-Россеи" боксе располагалась команда DAMS, гостем которой был не



кто иной как чемпион мира Формулы-1 1961 года Фил Хилл, чей сын Дерек выступает сейчас в Ф-3000. Словом, в первый же день я получил массу впечатлений!

В субботу происходили не менее интересные события. У меня был билет, давший право прохода практически на любую трибуну автодрома имени Энцо и Дино Феррари, так что я обогнал трассу буквально идя и поперек. Больше всего мне понравилась трибуна, расположенная за поворотом Variante Alta: прекрасный обзор, большой экран и очень интересная "жизнь", где многие пилоты как Ф-1, так и Ф-3000 в тот день выехали с трассы. В воскресенье, правда, у меня уже не было такой свободы передвижения. Воскресные билеты расписаны строго по трибунам. Зато мне досталось место на знаменитом "boxe Ferrari", возвышающемся над "Ривальи", причем с этого сектора было видно не только прямую, но и поворот "Варианте База" и последний поворот трассы, но и зрелище стартовой прямой. Так что все классические события гонки, как то обгон Монтеио Паниса и несприятности Шумахера, при выезде на стартовую прямую пропустившего их обоих вперед, я мог наблюдать не только на расположенном напротив итальянского экрана, но и вживую! Неплохо было видеть, что творилось на нашей трибуне, когда сошел Михаил! Хорошо хоть Баррикелло своим третьим местом провози баллам на израненные сердца tifosi, устремившихся после финиша на трассу. Нет, они ничего не добились. Итальянские карьеры просто открыли по-

рот и выпустили болельщиков на асфальт, где еще несколько минут назад кипела схватка за победу. Уверенность и корректность итальянских полицейских, не тронувших и не оскорбивших ни одного болельщика, хотя некоторые были уже в первом подиум, вообще приятно поразили. Погулять странно, что бы сделал с этой толпой наш родной ОМОН.

После мы дождались до боксов, хотя беззастенчиво мне было всего несколько сотен метров, большинство из них уже наглухо закрыли металлическими шторами. Один из механиков Бенеттон замешивал на пит-лейн и даже не мог вернуться в свои боксы. Словом ни ни ступал в ворота, его товарищи не открывали, думая, что это барабанит кто-то из фанатов. В итоге парню пришлось идти в обход. Я же пошел гулять по трассе: хотелось напоследок побывать на месте гибели Алфредо Сени и сфотографировать его памятник. Алфредо был моим любимым пилотом, и я оставил свою подпись на знаменитом "обойнике памяти" в повороте "Бамбарелло", где семь лет назад оборвалась его жизнь. Так что теперь на этой бетонной плите среди посланий на десятках самых разных языков есть надпись и на русском: "Россиа помнит и любит тебя, Алфредо!"

После была яхта с одним недостатком: она пролетела, как одно мгновение. Ровно через сутки после того, как я оставил свой автограф на обойнике в "Бамбарелло", наш самолет уже заходил на посадку в Шереметьево-2. Сказка кончилась. Но теперь я знаю: мечты сбываются!

Дмитрий Жуков
Фото Владимира Макавеева
Организатор поездки: Московское представительство Philip Morris



ИГРУШКА

В этот тихий осенний вечер телефонный звонок слышно было, казалось, на другом конце Эшера. Менеджер McLaren снял трубку. "Мистер Мейер? Тедди, это Эмерсон. Я из Цюриха, из аэропорта. Слушай, хочу тебе сказать, что не буду продлевать контракт. Я уже подписал соглашение с моим братом Вильсоном и буду ездить за нашу команду..." Не кладя трубку, Мейер набрал номер: "Джеймс? Это Тедди..." Так 22 ноября 1975 года в Формуле-1 кончилась эра Эмерсона Фиттипальди. Двукратный чемпион мира добровольно отказался от третьей короны. И менеджер McLaren знал, на чью голову ее водрузить. "Не хочешь – как хочешь! Тебе же, дураку, хуже, – ворчал он по обыкновению. – Следующим чемпионом будет Хант".

Да здравствует Бразилия!

Многие пилоты Формулы-1 – прославленные чемпионы, как Брэбэм, Сертиз или Прост, так и не раскрывшиеся до конца таланты, как Амон и Мак-Ларен, или гораздо менее известные Оливер, Лижье, Герни – решают основать собственную гоночную "конюшню". Эмерсон и его старший брат Вильсон мечтали об этом давно. Но хотели, чтобы их команда была непременно бразильской. Они гордились своей страной, любили ее и считали, что обязаны сделать все, чтобы весь мир признал ее настоящей гоночной державой. Почему нет? Трассы здесь есть – гонки Гран При проводились на Интерлагосе еще в 1949 году, когда первенства мира в помине не было. Четверо бразильцев стартуют в Формуле-1, в то время как немцев или итальянцев, к примеру, только трое. В стране работают девять автозаводов. Да и авиапромышленность имеется – если кто сомневается, что бразильцы не могут детали из легких сплавов делать. А деньги? Что ж, под имя Фиттипальди в Бразилии можно найти миллионы: в середине 70-х Эмо у себя на родине занимал, как говорили, почетное третье место по популярности – выше были только Пеле и господин Бог.

ЗДЕСЬ ЦАРИЛА ЗАМЕЧАТЕЛЬНАЯ РАБОЧАЯ АТМОСФЕРА. В ЭТОМ ОТНОШЕНИИ FITTIPALDI – ЛУЧШЕЕ МЕСТО, В КАКОМ МНЕ СЛУЧАЛОСЬ ТРУДИТЬСЯ



Назвать Ричарда Давилу матерым конструктором было трудно. Создатель первых Fittipaldi выглядел настоящим мальчишкой, особенно рядом с такими внушительными людьми, как Фиттипальди-отец

И в октябре 1973 года Вильсон покинул заводскую команду Brabham ("Отличный он парень! – вспоминал бразильца главный конструктор "конюшни" Гордон Марри. – Большой шутник и мог быть очень быстрым – когда соберется. Вот только очень уж тяжел!") и уехал на родину, чтобы всерьез заняться созданием команды. С самого начала – что, однако, хранили в глубоком секрете – это было совместное предприятие двух братьев. Эмерсон, оста-

ваясь пилотом McLaren, стал директором новой команды. Очевидно, именно поэтому спонсор нашелся довольно быстро – раскошелиться на "национальную бразильскую "конюшню" Ф-1 согласилось государственное объединение предприятий-экспортеров сахара Copersucar.

Менеджером пригласили главного механика Tyrrell Джо Рамиреса, старшим инженером-технологом – Пола Винсента из McLaren. А на должность главного конструктора Вильсон взял своего собственного механика Ричарда Давилу.

Братья Фиттипальди хорошо знали и высоко ценили этого умного симпатичного молодого бразильца, мать которого была англичанкой, а отец – чехом. Еще в юности они вместе занимались картингом в Бразилии. А в Европу Давила приехал с Вильсоном, собиравшимся стартовать в британском первенстве Формулы-3. "Он был необыкновенно умным парнем, – говорил о Ричарде Винсент. – Только малость неорганизованным. Приходилось с этим бороться..." Хуже того, у Давилы не было никакого опыта проектирования гоночных автомобилей. Вот почему работал он над созданием Fittipaldi FD01 (F – Фиттипальди, D – Давила) целый год. Так что дебют команды наметили на январь 1975 года.

Со страшным скрипом

Первенец команды не мог похвастать оригинальными техническими решениями, ничем не выделяясь на фоне своих "одноклассников" середины 70-х. Обычный "кит-кар", как называли тогда автомобили Ф-1 с мотором Cosworth и коробкой передач Hewland. "Давила прилежно изучил конструкцию всех машин из музея братьев Фиттипальди", – говорили о FD01 снобы. Однако на представлении новинки



Вильсон и Эмерсон просто светились от счастья. Еще бы, ведь это действительно был первый бразильский автомобиль Формулы-1. И пусть большую часть узлов и агрегатов привезли из-за границы, собирали его в мастерских Fittipaldi в Сан-Паулу. «В тот день они походили на мальчишек, получивших от родителей новую игрушку, – вспоминал Рамирес. – Такие же возбужденные и счастливые».

Увы, эйфория продолжалась недолго. Первый этап нового сезона начался с последнего, 23-го места на старте и закончился уже на 13-м круге. Что-то сломалось в задней подвеске, и Вильсон, единственный пилот бразильской «конюшни», вылетел с трассы Гран При Аргентины, вдребезги разбив машину. Поэтому для бразильского этапа, который стартовал через две недели, пришлось срочно строить новое шасси. Давила усилил подвеску, перенес радиатор из носового обтекателя назад и заменил переднее антикрыло, слегка напоминавшее «чайный столик» March 711, двумя обычными по бокам узкого «носа» машины.

Братья Фиттипальди были одними из самых колоритных фигур в пaddocke. Бразильский «сериал» под названием «Команда Ф-1» длился целых восемь лет

Дебют FD01 с Вильсоном Фиттипальди за рулем на Гран При Аргентины '75 закончился аварией

Но ни эта модель, получившая индекс FD02 и дебютировавшая в июне в Голландии, ни ее дальнейшее развитие FD03 положения не улучшили. Вильсону ни разу даже не удалось войти в первую двадцатку по итогам квалификации. А на финише Fittipaldi отставала на один, три, четыре и даже шесть кругов. На тренировке в Австрии Вильсон еще раз угодил в аварию, так что в Монце его заменил Артуро Мерцарио. Начал итальянец свой домашний Гран При 26-м, закончил 11-м. Через месяц, на последнем этапе сезона в американском Уоткинс-Глене Фиттипальди-старший установил лучшее достижение своей «конюшни», финишировав 10-м. С отставанием в четыре круга. А еще через 17 дней его младший брат позвонил Тедди Мейеру из цюрихского аэропорта.

Богатые плачут и смеются

В Бразилии был праздник. Судите сами – национальный герой Эмо Фиттипальди на бразильском автомобиле занял пятое место на старте Большого Приза в Сан-Паулу! Команда явно набирала обороты. В ней появился второй пилот – место Вильсона, «перешедшего на руководящую работу», занял подающий надежды 23-летний бразилец Инго Хоффман. Давила подготовил новую машину – FD04, утня, очевидно, весь опыт неудачного сезона-75.

Увы, радоваться за своих земляков бразильцам пришлось недолго. Неполадки в электросистеме лишили Эмо возможности бороться за победу на родной трассе, Хоффман, отстав на круг, финишировал только 11-м. И это были еще цветочки. Три следующие попытки дебютанта пройти квалификацию закончились неудачей. Больше того, сам экс-чемпион мира в Бельгии не сумел попасть на старт. Серебристая машина снова откатилась в ряды аутсайдеров. И пока Хант на McLaren сражался с Лаудой за звание чемпиона мира, Эмо пытался набирать хоть какие-то очки. На улицах Лонг-Бич и Монте-Карло мастерство и терпение Эмо, горячность соперников, сражавшихся далеко впереди, принесли бразильской команде первые очки. В Брэндс-Хэтче судьи дисквалифицировали победителя, Ханта, подарив тем самым отставшему на два круга Фиттипальди еще одно шестое место. Стало ясно, что нужно срочно что-то предпринимать – вряд ли бразильское правительство будет долго финансировать команду, машины которой постоянно плетутся где-то в хвосте.

Между тем обстановка внутри «конюшни» сложилась очень неплохая. «Это была превосходная компания отличных парней, – говорил много позже Винсент. – Большинство из них Эмерсон переманил из McLaren. Здесь царил замечательная рабочая атмосфера. В этом отношении Fittipaldi – лучшее место, в каком мне случалось трудиться».

Они вместе доводили до ума машину. Они давали советы своему молодому главному конструктору, и Ричард следовал им, ничуть не обижаясь. Они вместе переживали неудачи и радовались первым очкам. Они стали самой яркой и веселой командой в серьезном мире Формулы-1. Наиболее же колоритной парочкой были, безусловно, сами братья-владельцы.



Настоящие бразильцы. Эмо и Вильсон если уж любили что-то, то накрепко, если ненавидели – навсегда. Они на смерть ссорились, обвиняя друг друга во всех смертных грехах, и тут же мирились, чуть только не обливаясь слезами. “Иногда они готовы были поубивать друг друга, – вспоминал своих шефов Винсент. – В паддоке даже шутка такая появилась: люди выстаивались в очередь, чтобы насладиться спектаклем в боксах Fittipaldi, а мы распространяли на него билеты”.

Правда, не все на самом деле было так уж весело. Сказжем, Вильсон своими ценными указаниями никак не способствовал успешной работе менеджера Рамиреса. “Его способ управления состоял в том, чтобы стоять в боксах и орать дурным голосом, – с неудовольствием делился своими впечатлениями о работе в бразильской команде один из конструкторов, пожелавший сохранить инкогнито. – Вильсон просто не создан был для руководства”.

Однако и младший брат, в способностях которого, как будто, сомневаться не приходилось, делал далеко не все от него зависящее. После весеннего провала в Бельгии такая же участь светила команде в Гран При Монако. Лишь за пять минут до конца квалификации Фиттипальди установил-таки 17-е время. И начал еще один круг, собираясь улучшить результат, когда Рамирес зазвал пилота в боксы. “Ты испортил мне отличную попытку!” – бушевал Эмо, открыв забрало шлема, пока механики доливали топливо. И выехав на трассу, понесся так, что Вильсон схватился за сердце: “Разве так можно, Джо?! Он убьет себя!” А его брат установил седьмой результат, сбросив со своего времени почти полторы секунды.

Пока все бурно радовались достижению, поздравляя Эмо, Рамирес мрачно молчал. А потом подошел к экс-чемпиону: “Эмерсон, чем, по-твоему, мы здесь занимаемся? 25 человек трудятся на тебя до седьмого пота, а ты прохлаждаешься за рулем. Как понимать эти 1,3 секунды?” Фиттипальди раздраженно возразил, что, мол, ехал на пределе. “А Лауда и Хант, думаешь, развлекаться сюда приехали?” – в сердцах бросил Джо.

Сделано в Бразилии

“Думаю, он не отличался от большинства пилотов, – вспоминал 20 лет спустя Рамирес. – Если не было шансов на победу, Эмерсон не слишком напрягался. Возможно, это очень по-человечески. Но я считал, что так работать нельзя”. И все же причина-то была не в лени первого пилота, а в характеристиках его автомобиля. Все они, разумеется, хорошо это понимали. Так что в конце концов не справившегося с работой Давилу мягко перевели на должность руководителя исследовательского отдела. А новую машину, из индекса которой моментально исчезла буква D, поручили разработать гораздо более опытному английскому конструктору Дейву Болдуину, прошедшему хорошую школу в Lotus, GRD и Ensign.

F5 получилась очень похожей на Ensign LNF75, но насколько хороша она на самом деле выяснять так и не удалось. Даже не дождавшись дебюта своего автомобиля в Гран При Франции в июле 1977 года, Болдуин снова вернулся в Ensign. Оставив бразильцев у разбитого корыта.

“На самом деле проблема таилась не в конструкции FD04 и F5, – защищал Давилу Винсент, – а в их доводке. У нас было две мастерские – в Англии и Сан-Паулу. Не самое простое решение с точки зрения технологии. Прибавьте сюда бразильскую привычку откладывать на завтра то, что

ЛЮДИ ВЫСТРАИВАЛИСЬ В ОЧЕРЕДЬ, ЧТОБЫ НАСЛАДИТЬСЯ СПЕКТАКЛЕМ В БОКСАХ FITTIPALDI, А МЫ РАСПРОСТРАНЯЛИ НА НЕГО БИЛЕТЫ

Инго Хоффман за рулем FD03 на Гран При Бразилии 1976 года



Создание F5 под руководством Болдуина задерживалось, и на Гран При Аргентины, первую гонку сезона-77, команда выставила FD04

можно сделать сегодня. И местные стандарты качества. Помню, мы получили от тамошнего завода 88 колесных дисков для F6. 11 из них можно было сразу сдавать в утиль. Монококи для этой машины тоже изготовили в Бразилии. Однажды вечером – когда их привезли, я уже собрался уходить домой – я заглянул внутрь одного и постучал монеткой по шву. Пол уже отслоился! Мы тут же проверили второй – та же картина. Можете себе представить, в какой обстановке приходилось доводить машину”.

Стоит ли удивляться, что, несмотря на три четвертых и пятое место в сезоне-77, Эмерсон Фиттипальди не прошел квалификацию в Германии и Италии, а на старте Copersucar-Fittipaldi, ставшие теперь канаресечно-желтыми, стабильно занимали места в конце второго – начале третьего десятка.

Казалось, прорыв наступил, когда братья поручили модифицировать свой автомобиль итальянскому специалисту Джакомо Калири. Как потом выяснилось, F5A, первая машина команды, в которой использовался только что внедренный Чэпменом граунд-эффект, стала самой удачной в истории “конюшни”.

В январе 1978 года в Бразилии Эмерсон финишировал вторым, побив чемпиона мира Лауду и Андресетти, которому еще предстояло примерять чемпионскую корону. Через полтора месяца Эмо повторил этот успех в незачетной гонке на Международный трофей в Сильверстоуне. Потом были еще четвертые места в Германии и Австрии, пятое в Голландии и США, шестое в Швеции. Фиттипальди занял в итоговом протоколе чемпионата девятую строчку, его команда – седьмую в Кубке конструкторов. Еще более важно, что к концу сезона F5A пробилась в первую десятку на старте. Казалось, бразильская “конюшня” мало-помалу выходит в люди.





Тушите свет

Вышло все с точностью до наоборот. От F6 ожидали так много – ведь “автомобиль-крыло” второго поколения спроектировал опытейший Ральф Беллами, успевший потрудиться в Brabham, McLaren и за шесть лет работы в Lotus под руководством Чэпмена наверняка постигший все секреты граунд-эффекта. Бразильская авиастроительная фирма Embraer пообещала братьям Фиттипальди изготовить выдающийся монокок из сотового алюминия. Результат получился обескураживающим – одно-единственное очко Эмо добыл на первом этапе в Аргентине за рулем прошлогодней F5A. С ней же через две недели у себя дома в Сан-Паулу стартовал с девятого места – высшее достижение команды в квалификации в том злосчастном сезоне-79. Ни F6, ни ее усовершенствованный вариант, дебютировавший в Германии в июле, не могли угнаться за Ferrari, Williams, Ligier и Renault – машине просто не хватало скорости.

Это было началом конца. Сахарные короли из Copersucar отказались платить за “национальную автогоночную идею”. Правда, упавшую было эстафету подхватили короли пивные – из Skol Brasil. На их деньги братья Фиттипальди приобрели у Вальтера Вольфа имущество его команды вместе с главным конструктором Харви Постлтуэйтом, менеджером Питером Уорром и гонщиком Кейо Росбергом.

Уорр занял место, оставшееся вакантным год назад, когда Рамиресу наконец надоела “Формула-1 по-бразильски”. “Я не знаю, сколько платил Copersucar, но я хорошо знал, сколько денег проходило через гоночную команду, – откровенничал годы спустя Джо. – И этого было явно недостаточно. Когда команда остро нуждалась в средствах, Фиттипальди продолжали вести расточительный образ жизни. Так дело не делается”.

Вопрос с матчастью решили просто – пока Постлтуэйт корпел над чертежами новой машины с индексом F8, Wolf моделей WR7 и WR8 переименовали соответственно в Fittipaldi F7/2 и F7/1. Финн сумел подняться на нижнюю ступень пьедестала в Аргентине, но трижды не прошел квалификацию. Фиттипальди добыл “бронзу” в Лонг-Биче, но уступил в итоге молодому товарищу по команде одно очко, заняв 15-е место в личном зачете.

“Объединение с Wolf раскололо команду на две части, – объяснял ситуацию 1980 года Винсент, оставшийся бессменным руководителем производственного отдела предприятия. – И хотя машины были очень хороши, атмосфера внутри “конюшни” стала совсем другой. Да и денег хватало только на гонки, на доводку средств теперь просто не оставалось. Особенно когда, поработав с нами всего сезон, ушел Skol”.

Фиттипальди упустили свой шанс. Даже на родине на Эмо теперь смотрели не иначе как с жалостью. Новым кумиром стал Пике, старый лев с поломанными клыками и потрепанной в боях шкурой не вызывал ни восхищения,

F5A с “граунд-эффектом” стал самым удачным автомобилем в истории команды. Гран При Бразилии '78. Эмерсон Фиттипальди

В 1981 году лишь пять раз за сезон Шикку Серра смог квалифицироваться на F8C. На Гран При Лас-Вегаса сделать этого ему не удалось

ни даже уважения. В сезоне-80 машина Эмерсона лишь однажды стояла на старте впереди автомобиля Росберга. Правда, хорошо хоть экс-чемпиону удалось избежать позора – он всегда умудрялся проходить квалификационный отбор, а вот Кейо трижды не повезло. И тогда Эмо решил уйти, взяв в команду 24-летнего земляка Шикку Серру.

Начиналась агония. “F8 получился очень быстрой машиной, – говорил Росберг. – И в команде работали прекрасные люди – Харви, Пит Уорр и механики. Но в 81-м, вместо того чтобы делать хорошие машины, мы все сражались за то, на что в первую очередь потратить скудные финансы. Жаль, потому что эти люди способны были наладить дело”.

Что они и доказали через год: Росберг стал чемпионом в Williams, Постлтуэйт построил лучшую машину чемпионата в Ferrari, Уорр удержал на плаву осиротевший после смерти Чэпмена Lotus. В Ридинге же – здесь, в бывших помещениях Wolf, располагалась теперь “национальная бразильская команда” – все шло к скорому и неминуемому концу. Печальному, разумеется.

Модифицированная Гэри Томасом F8C оказалась совершенно беспомощной. 13 раз в сезоне-81 Росберг и Серра не сумели пройти квалификацию. И лишь пять раз добрались до финиша – без единого очка. Через год F8D и F9, сработанная Давилой и Тимом Райтом, добыли-таки очко –





Серра финишировал шестым в Бельгии. Но это был конец. «Думаю, как большинство гонщиков, Эмо полагал, что у хозяина команды работа гораздо легче, – подвел итог восьмилетней истории «национальной бразильской» Рамирес.

Домашний Гран При за рулем F8D в 1982 году для Серры закончился вылетом

– Ведь что делает водитель, когда не участвует в гонках или испытаниях? Валяется на пляже или считает заработанные деньги. А посмотрите на Рона Денниса, к примеру. Годы и годы он работает без отпуска по 20 часов в день. Как и любой менеджер успешной команды Ф-1 – Энцо Феррари, Фрэнк Уильямс люди точно такие же. Здесь необходима абсолютная самоотверженность. Как раз ее-то Эмо и не хватало. Он оставался просто гонщиком – пусть и очень хорошим. Уже руководя гоночной «конюшней», он находил время для другого бизнеса. Но так делать нельзя».

Лучшей эпитафией гоночной команде братьев Фиттипальди не придумаешь. Кончилось же все в один тихий осенний вечер в Ридинге. В пустом сборочном цехе Фиттипальди сидели трое – сам Эмо, его старый друг Давила и бывший кладовщик команды Майк Коннор, последний менеджер «конюшни». Сидели в полной темноте – электричество отключили за неуплату...

Александр Мельник

Fittipaldi (Copersucar)

Команда основана в 1973 г.

В Формуле-1 с 1975 г. (в 1975–1979 гг. выступала в чемпионате мира под названием Copersucar).

Дебют в гонке Гран При заводского автомобиля 1975 г.: Гран При Аргентины – Вильсон Фиттипальди (сход)

Последняя гонка Гран При до 2001 года.....1982 г.: Гран При Италии – Шикку Серра (11-е место)

РуководителиВильсон Фиттипальди в 1975 г.,

Вильсон и Эмерсон Фиттипальди в 1976–1982 гг.

Штаб-квартираСан-Паулу, Бразилия

Европейская базаРидинг, Великобритания

Количество Гран При104

Общее число стартов машин в гонках123

Лучший результат в квалификациипятое место – 1976 г. Гран При Бразилии (Эмерсон Фиттипальди)

Лучший результат в гонкевторое место – 1978 г. Гран При Бразилии (Эмерсон Фиттипальди)

fittipaldi

Выступления команды Fittipaldi (Copersucar) в Ф-1 в 1975–1982 гг.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1975	12	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Вильсон Фиттипальди/–; Артуро Мерцарио/–	Copersucar
1976	15	16	3	–	–	–	–	–	–	–	–	11	–	Эмерсон Фиттипальди/16; Инго Хоффман/–	Copersucar
1977	14	16	11	–	–	–	–	–	–	–	–	9	–	Эмерсон Фиттипальди/12; Инго Хоффман/–	Copersucar
1978	16	16	17	–	–	–	–	–	–	–	–	7	–	Эмерсон Фиттипальди/9	Copersucar
1979	15	15	1	–	–	–	–	–	–	–	–	12	–	Эмерсон Фиттипальди/21; Алекс Рибейру/–	Copersucar
1980	14	25	11	–	–	–	–	–	–	–	–	7	–	Эмерсон Фиттипальди/15; Кеке Росберг/10	Skol Brasil
1981	9	14	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Кеке Росберг/–; Шикку Серра/–	Pasta Matic
1982	9	9	1	–	–	–	–	–	–	–	–	13	–	Шикку Серра/26	Brasilinvest
Всего:	104	123	44	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		

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

Пилоты, выступавшие на Fittipaldi (Copersucar):

Пилот	Старты: 123	Очки: 44	Пилот	Старты:	Очки:	Пилот	Старты:	Очки:
Эмерсон Фиттипальди.....	74 (3)	37	Вильсон Фиттипальди.....	10 (3)	–	Алекс Рибейру.....	– (2)	–
Кеке Росберг.....	20 (8)	6	Инго Хоффман.....	3 (3)	–			
Шикку Серра.....	14 (15)	1	Артуро Мерцарио.....	1	–			

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

Шасси Fittipaldi (Copersucar) 1975–1982 гг.

1975–1976		Модель FD01; FD02; FD03 Конструктор Р. Давила Мотор Ford DFV V8 Шины Goodyear	Гран При.....13 Старты.....13 Победы..... Поул-позишн..... Быстрые круги..... Очки.....	Модель F7* Конструктор Х.Постлтуэйт Мотор Ford DFV V8 Шины Goodyear	Гран При.....7 Старты.....13 Победы..... Поул-позишн..... Быстрые круги..... Очки.....9	
1976–1977		Модель FD04 Конструктор Р. Давила Мотор Ford DFV V8 Шины Goodyear	Гран При.....22 Старты.....24 Победы..... Поул-позишн..... Быстрые круги..... Очки.....11	Модель F8; F8C; F8D Конструкторы Х.Постлтуэйт Г. Томас, Т. Райт Мотор Ford DFV V8 Шины Goodyear, Avon Michelin, Pirelli	Гран При.....22 Старты.....32 Победы..... Поул-позишн..... Быстрые круги..... Очки.....3	
1977–1979		Модель F5; F5A Конструкторы Д. Болдуин Дж. Калири Мотор Ford DFV V8 Шины Goodyear	Гран При.....31 Старты.....31 Победы..... Поул-позишн..... Быстрые круги..... Очки.....21	Модель F9 Конструкторы Р. Давила, Т. Райт Мотор Ford DFV V8 Шины Pirelli	Гран При.....3 Старты.....3 Победы..... Поул-позишн..... Быстрые круги..... Очки.....	
1979		Модель F6; F6A Конструктор Р. Беллами Мотор Ford DFV V8 Шины Goodyear	Гран При.....7 Старты.....7 Победы..... Поул-позишн..... Быстрые круги..... Очки.....			

* – в 1980 г. Fittipaldi выкупила команду Wolf и переименовала доставшиеся ей шасси Wolf WR7, WR8 и WR9 в F7

Хуан-Пабло МОНТОЯ

"Господи Иисусе, да я знаменит!"

За плечами этого дебютанта Формулы-1 чемпионские титулы, множество побед и всемирная слава. Теперь колумбийцу придется все начинать с начала. Здесь он новичок. И понимает это.

Однажды вы уже были на пороге Формулы-1. Теперь вы мировая знаменитость, чемпион CART. Зачем вам "большой цирк"?

Формула-1 – вершина автоспорта! Я всегда мечтал оказаться здесь и много работал, чтобы моя мечта стала реальностью. Честно говоря, надеялся, что еще в 1998 году что-нибудь да получится из моих тестов в Williams. Но вместо меня Фрэнк взял в команду Ральфа и Алекса Занарди. "Проклятье! – думал я тогда. – Все кончено!" Формула-1 была так близка, и вдруг в один миг все рухнуло.

Жалеете о двух годах, проведенных в CART?

Абсолютно нет! Я ведь выиграл чемпионат. Конечно, машины Формулы-1 намного умнее и прощают куда меньше ошибок, чем "чампкары". Но и гонки в Америке меня многому научили.

Например, хладнокровию? Помнится, в Ф-3000 вы слыли "горячей головой": либо выигрывали, либо заканчивали гонку на обочине.

О да. С тех пор многое изменилось. Я неплохо усвоил правило: чтобы финишировать первым, прежде всего нужно финишировать. Очки тоже очень важны. Хотите доказательства, вспомните мои тесты: за всю зиму я всего раз вылетел с трассы.

Но сезон начался, увы, неудачно. Особенно обидной, наверное, была авария в Сан-Паулу, когда Ферстаппен вытолкнул вас с трассы?

Что ж, это гонки! Это все равно, как если бы у вас вдруг возникли технические неполадки. Если это случается, вы же не идете пинать ногами машину и механиков. Нужно учиться на своих ошибках. Я не хочу сказать, что в восторге от того, что случилось в Бразилии, но для меня это было своеобразным уроком. Конечно, если бы на моем счету был десяток побед, я бы, наверное, очень разозлился. Но в данный момент мне нужно просто учиться.

Многие считают, что вы и так уже готовы к победе!

Вы имеете в виду Бразилию? Возможно. Но, знаете, быть самым быстрым в двух-трех поворотах еще мало. Нужно быть быстрее всех постоянно. Вы можете великолепно пройти пару виражей, но стоит допустить маленькую ошибку в третьем – и она все перечеркнет. Я все еще допускаю ошибки, а это значит – мне еще есть чему поучиться. К тому же я довольно плохо знаю некоторые трассы. Даже здесь, в Имоле, где я выступал в Формуле-3000, у меня было всего 50 минут квалификации и лишь пять кругов гонки. Это не так много. Ведь нужно приспособиться к трассе, научиться ездить не просто быстро, но и экономно, не перегружая технику. Если ты пролетишь три круга и убьешь шины, это ничего не даст. Чтобы удержаться на вершине, нужно научиться контролировать очень много факторов.

Вы очень скромны, но ведь ваш обгон Шумахера был действительно великолепен!

Может, вы и правы. Обгон был хорош, но, мне кажется, в Ф-1 были моменты и получше этого. Люди просто не привыкли к тому, что кто-то обгоняет великого Михаэля Шумахера. У него репутация очень сильного пилота, но, думаю, мой обгон продемонстрировал, что могут быть и другие гонщики, способные побеждать не менее красиво, чем он.

И уверенно...

По правде говоря, я сам был немного этим удивлен, ведь когда мы начали тормозить, я был еще довольно далеко от Ferrari. Но я сказал себе: "просто попробуй сделать это". И все прошло отлично. Я обогнал его, но думал, что в дальнейшем он будет намного быстрее меня и начнет атаковать. Ведь я шел в своем темпе, старался не рвать машину и беречь шины, поскольку мы ехали лишь с одним пит-стопом. Впереди была еще длинная гонка, и я не собирался убивать свою резину за десять кругов, лишь бы любой ценой удержаться впереди Михаэля. Однако когда гонка несколько успокоилась, я чуть прибавил, чтобы посмотреть, насколько быстро он может ехать, и стал понемногу отрываться. Я не мог в это поверить! "Вау, я еду быстрее!" – сказал я себе. Это было здорово.

Похоже, бразильская гонка добавила вам уверенности в собственных силах.

В какой-то мере это так. Но вы не можете быть уверены в победе, пока не выиграете. Я не могу сказать себе: "Ты лидировал в Бразилии, отлично, следующая гонка у тебя в кармане". Это же бред! Да, я мог победить в Сан-Паулу, но по тем или иным причинам этого не произошло. Что-то сработало не так. Думаю, для начала мне нужно просто финишировать в очках. Это будет первый шаг, а там посмотрим.

Какие отношения у вас сложились с Ральфом?

Хорошие. И это очень важно, чтобы между партнерами были нормальные отношения. Если вы хорошо работаете вместе, вы прогрессируете гораздо быстрее, нежели если будете драться между собой. Хотя некоторый элемент соперничества, конечно, необходим. Ральф очень хорош и быстр, так что мы постоянно подстегиваем друг друга. В команде нет разделения на первого и второго пилота. Все зависит только от наших результатов. Думаю, большая часть слухов, циркулирующих вокруг нас – на совести журналистов: он сказал одно, я другое... Но это нас не слишком волнует.

То, что вы родом из Колумбии, наложило какой-то отпечаток на вашу карьеру?

Я думаю, неважно, откуда ты. Но мне повезло, у нас в стране сейчас хорошая экономическая ситуация, так что когда мне нужна была материальная поддержка, так или иначе, но я ее находил. А это трудно, независимо от того, в какой стране ты живешь. В Англии, например, очень много гонщиков, и спонсоров на всех попросту не хватает. В Колумбии же не так много спонсоров, но зато там я один и мы всегда можем рассчитывать на поддержку.

После победы в чемпионате CART вы стали самым популярным спортсменом в Колумбии. К этому быстро привыкаешь?

Поначалу я действительно не мог в это поверить. Гонки CART транслировались в Колумбии в прямом эфире, и автоспорт соперничал с футболом. Никогда не забуду, как вернулся домой после одной из гонок CART: при виде меня люди приходили в восторг, маленькие дети начинали радостно кричать. Тогда-то я и подумал: "Господи Иисусе, да я знаменит!"

Интервью взял Пауль Ранге



BMW Williams F1 Team

Signature

ВОЛЬФГАНГ ШЛИММЕ

"BMW сдержала свое обещание побеждать"

На вопросы нашего журнала отвечает генеральный директор компании BMW Russland Trading

Господин Шлимме, в интервью, которое вы дали нашему журналу год назад, вы сказали буквально следующее: "BMW вернулась в Ф-1, чтобы побеждать". Эти слова оказались не формальной декларацией, а подлинной правдой. Вы обладаете даром провидца или же знали про машины BMW Williams что-то важное, чего не знали другие, — какой-нибудь большой или маленький секрет?

Мы завоевали первую победу, проведя всего 21 гонку! Это я и имел в виду, говоря в прошлом году, что мы пришли в Формулу-1 не участвовать, а побеждать. Это был не маркетинговый ход, мы не хотели просто использовать свою марку для рекламы, мы были намерены побеждать — BMW просто не может быть в "середнячках". В лице Williams и компании Michelin, поставляющей прекрасные шины, мы обрели очень хороших партнеров и создали очень успешный двигатель с такими отменными характеристиками, что наши машины и на максимальных скоростях, и на выходах из поворотов оказались практически невозможно обогнать.

Конечно, конструирование автомобиля всегда окутано секретами, и очень немногие в компании люди посвящены в детали. Если говорить, например, о наших соперниках, то, насколько мне известно, фундаментальной информацией по разработке моторов обладают всего два-три человека. Компания BMW немного более открыта в этом вопросе, поскольку мы проектируем и производим двигатели не только для автоспорта. Новыми разработками у нас занимается большой исследовательский центр, люди работают там в тесном соседстве и сотрудничестве и имеют возможность постоянно общаться друг с другом. Взять хотя бы столовую, куда инженеры из отделения автоспорта приходят пообедать и сидят за одним столом с обычными инженерами. Но, конечно, мы умеем хранить свои секреты, и вся информация подобного рода лишь косвенная и неофициальная.

Поэтому именно такой информацией обладаю и я. И могу повторить лишь то, что "говорят". А говорят, что наш двигатель в этом сезоне — очень мощный и очень быстрый. Наши соперники могут лишь гадать, насколько он высокооборотист, и это можно попытаться вычислить, например, по его звуку. Говорят, что он делает 18 тыс. об/мин и развивает мощность 850 л.с., в то время как предыдущая версия — только около 800 л.с.

Можете ли вы назвать какое-либо конкретное техническое решение, первоначально реализованное в Ф-1, а теперь воплощенное в дорожных автомобилях BMW?

Все наши победы в Ф-1 были заслугой BMW. Ведь наша компания не ищет специалистов для создания мотора автомобиля Ф-1 "на стороне" — вы, конечно, понимаете, о чем я говорю. Мы сами делаем этот двигатель от первого до последнего винтика. И частично эти "винтики" изготавливаются на том же заводе, где и части двигателей обычных машин. К тому же невозможно каждый год создавать принципиально иной двигатель. Поэтому при разработке нового двигателя особенно важна возможность использования богатого прошлого опыта, идет ли речь, к примеру, о материалах, из которых мы делаем моторные блоки или о данных испытаний.

В любом случае, мотор — это сердце машины и первооснова наше-

го производства. А аббревиатура BMW означает, как вы знаете, "Баварский моторостроительный завод". Это говорит само за себя, в том числе и в Формуле-1.

То же самое касается и трансмиссии. Это также полностью наш продукт, без участия каких-либо сторонних производителей. BMW производит замечательные трансмиссии — как ручные, так и автоматические, кому какая больше по душе. Лично я, например, в заторах в центре Москвы предпочитаю, конечно, автомат, но за городом, просто чтобы доставить себе удовольствие от вождения, я переключаюсь на ручной режим — благо наши современные трансмиссии позволяют. Естественно, что наш богатый опыт в этой области мы с успехом можем использовать в Ф-1 и, соответственно, наоборот. Причем в Формуле-1, полагаю, при прочих равных условиях автоматическая трансмиссия предпочтительнее, чем ручная — по тем же резонам, что и антипробуксовочная система: чтобы пилот мог больше внимания уделять самой трассе и ситуации на ней, не отвлекаясь на переключение передач.

Или возьмем ту же антипробуксовочную систему. BMW в течение уже многих лет лидирует в области электронных вспомогательных систем, облегчающих труд водителя. И машины нашего современного модельного ряда оснащены очень продвинутыми электронными системами, управляющими мощностью и динамикой машины — не просто контролирующими или регулируемыми, а именно управляющими. Благодаря чему водитель получает оптимальное сочетание работы двигателя, трансмиссии и подвески, и такой машиной значительно легче и приятнее управлять.

Так что нам есть чем достойно встретить нынешние и грядущие изменения в Техническом регламенте Ф-1. И было бы неправильным сказать, что технические новинки для серийных автомобилей мы черпаем из Формулы-1. Скорее, наоборот, мы применяем наши серийные технологии и опыт в Ф-1. И это дает отличные результаты. С другой стороны, если бы BMW не участвовала в Формуле-1 до 1993 года, наши системы сейчас не были бы столь хороши — я абсолютно в этом уверен.

Конечно, одни и те же устройства в дорожных и гоночных машинах служат разным конечным целям: в первом случае, не считая соображений безопасности и надежности, это главным образом комфорт, а во втором — достижение максимальной скорости машины. Но в любом случае основа одна — управление той мощностью, которой обладают наши моторы и наши машины.

В своем прошлом интервью вы также говорили, что Ральф Шумахер пойдет дальше своего брата, и его последние успехи заставляют поверить и в это. Что вы теперь можете о нем сказать?

Прежде всего, я хотел бы отметить, что вообще вся команда BMW Williams сейчас находится на очень высоком уровне. Все, кто составляет эту команду, нацелены на серьезную работу и на успех.

Что же касается конкретно Ральфа Шумахера, то в последнее время его имя вызывает довольно много спекуляций. Это понятно, ведь его контракт истекает в 2002 году, и сейчас он, особенно после его недавнего успеха в Гран При Сан-Марино и Бразилии, получает весьма много предложений от других команд, что, конечно, не может его не радовать. С другой стороны, я не вижу никаких существенных причин, которые бы побуждали пилота уйти из команды, за такой короткий срок достигшей столь большого прогресса.

С моей точки зрения, у Ральфа великое будущее. Если же сравнивать его с Михаэлем, то вообще соперничество двух братьев в Ф-1 — причем не только с одинаковыми амбициями, но и со схожим характером бойца — это очень неординарная ситуация. В обычной жизни они, конечно, в первую очередь братья, но на трассе — всегда соперники, каждый из которых борется за свою команду. При этом ни тот, ни другой не изображает из себя примadona, суперзвезду, а просто напряженно работает, понимая, что чем острее соперничество, тем более высокого результата можно достичь. И в этом смысле успехи Михаэля — прекрасный стимул для дальнейшего развития Ральфа как гонщика, ведь со старшим братом соперничать более чем естественно. Однако это лишь добавляет, так сказать, азарта Ральфу, но отнюдь не является причиной его мастерства. Он столь хорош не потому, что ориентируется на успех брата — он хорош сам по себе.



А что вы можете сказать о потенциале Хуана-Пабло Монтоя самого по себе и в паре с Ральфом?

Монтоя – тоже отнюдь не новичок-слабачок. Он тоже очень сильный гонщик с не меньшими амбициями, настоящий боец, в груди которого бьется сердце победителя. Он не из тех, кто пасует перед авторитетами – вспомните, как он "бесцеремонно" расправился с самим Михаэлем Шумахером в Гран При Бразилии. Никто такого не ожидал! И даже Михаэль потом в интервью признался, что он не в состоянии был противостоять атаке Монтоя и затем догнать его! Монтоя был реально очень близок к победе, и я уверен, победил бы, если бы его не выбили с трассы.

И очень символично, что после этого в ходе первых тренировок перед Гран При Сан-Марино на задних антикрыльях Williams появилась надпись KEEP YOUR DISTANCE! ("Соблюдайте дистанцию!"). Конечно, то, что в первых трех гонках наши машины были выбиты с трассы одним и тем же способом – "пинком под зад", это ужасно, и упомянутая надпись как бы "сообщает" об этом, заодно предупреждая о высочайших динамических характеристиках наших машин. А кроме того, на мой взгляд, это демонстрирует не только хорошее чувство юмора, но и крепкий боевой дух команды. Мы – еще раз повторю – пришли в Формулу-1 побеждать, а для этого команда должна проявлять крепкий боевой дух и получать удовольствие от своей работы.

А вместе Ральф и Хуан-Пабло – отличная сильная пара, как раз такая, какая и нужна команде, где нет деления пилотов на "номер 1" и "номер 2", где от второго не требуют "помогать" первому, блокируя соперников.

Зато Дженсону Баттону, кажется, не повезло. Ему сейчас в Benetton приходится явно нелегко. Как вы полагаете, не скажется ли это на его репутации в будущем?

Баттона, конечно, немного жаль, потому что сейчас он выступает в команде, которая в этом сезоне не может похвастать конкурентоспособной техникой. Но он должен многому научиться за этот год, и, думаю, со временем сможет стать одним из топ-пилотов. И не будем забывать, что у него долгосрочный контракт с Фрэнком Уильямсом, а у Фрэнка прекрасный нюх на хороших пилотов. Нет, не думаю, что его репутация как пилота пострадает. В прошлом году он начал с нуля, многому научился и отлично выступил в ряде гонок за BMW Williams. Он, впрочем, допускал и некоторые ошибки, что побудило разговоры о недостатке у него опыта. Но у него хороший потенциал, и вряд ли кто-то в этом сомневается. Просто, если сравнивать Монтою и Баттона, то, как и во всем в этой жизни, лучшее – враг хорошего.

Команда BMW Williams имеет сейчас имидж успешного "новичка с богатым прошлым". Кому как не владельцам такой команды, имеющим к тому же развитый и продолжающий расти бизнес в России, делать инвестиции в строительство в Москве трассы Ф-1 и проведение Гран При России. Какова позиция компании BMW в этом вопросе?

Я внимательно слежу за развитием этой идеи, за каждой мельчайшей новостью. И я был бы более чем счастлив, если Москва примет этап Формулы-1. И, конечно же, если существующие сегодня планы станут реальностью, BMW Russland Trading непременно примет самое разностороннее участие в осуществлении Гран При России. Хотя, как я уже подчеркивал, мы пришли в этот спорт побеждать, а не просто себя рекламировать, но и о рекламе тоже не забываем. А участие в подобном проекте – прекрасный способ заявить еще шире о нашей компании не только как об участнике соревнований, но и как о производителе динамичных дорожных автомобилей. Мы всегда ищем новые пути в доведении этого до умов людей, новые пути в бизнесе.



Приведу хороший пример. В августе этого года уже в третий раз пройдет спонсируемый нами открытый чемпионат России по гольфу (BMW Russian Open). А ведь в 1999 году первая реакция со стороны журналистов, профессионалов и любителей этого вида спорта была такой: "Что?! Какой гольф в Москве?!" Но теперь на этот чемпионат приезжают более 150 игроков из более чем 70 стран. Люди оценили российское гостеприимство и отличную организацию московского турнира – и сегодня он стал одним из лучших.

Так же могут развиваться события и с проведением этапа ЧМ Ф-1 в Москве – при правильном менеджменте Гран При России может стать одним из наиболее привлекательных этапов чемпионата. А поскольку за чемпионатом Ф-1 следят многие миллионы людей, которые знают, насколько серьезны эти соревнования и сложна их организация, это существенно поднимет престиж России и ее столицы на международном уровне. А то последнее время люди иногда забывают о роли Москвы в мире.

Я не поддерживаю какой-либо конкретный проект, поскольку я не профессионал в этой области и не могу судить о достоинствах или недостатках существующих проектов. Однако хотел бы привести одну популярную у нас в Германии поговорку: "Слишком много поваров могут испортить хлеб". Когда в одном деле переплетено слишком много интересов и точек зрения, очень сложно достичь позитивного результата. Поэтому, как я понимаю, важно, чтобы не только сам проект, а потом и сам автодром был хорош. Должна иметь место и надлежащая поддержка от соответствующих людей и организаций, должен быть принят ряд принципиальных решений и т. д. – иначе российский проект не будет иметь успеха.

Но, так или иначе, одна из важнейших составляющих этого успеха – большой и очень динамично растущий интерес в России к Формуле-1 – уже налицо. Это видно хотя бы по все большему вниманию прессы к этим соревнованиям и, соответственно, все большей популярности пишущих о Формуле-1 изданий. В частности, насколько я понимаю, заметный рост тиража вашего журнала и его качественное развитие – наглядное тому подтверждение.

Как бы вы могли прокомментировать известное заявление пяти крупнейших автопроизводителей, в числе которых и BMW, о возможности организации чемпионата в классе Ф-1, альтернативного существующему?

Наверное, мои слова прозвучат несколько неожиданно для представителя автомобильного бизнеса, но проблема в чрезмерной коммерциализации Формулы-1 в последнее время. А ведь автогонки – это все же в первую очередь спорт, соревнование, а не бизнес. И если бизнес в Формуле-1 начинает возмущать над спортом как таковым, все более отдаляя эти гонки от духа соревновательности, они становятся, таким образом, все менее привлекательными как для огромного числа болельщиков, так и профессионалов. Ситуация, сложившаяся в результате концентрации прав на телеправа чемпионата Ф-1 в руках медиакомпаний EM.TV и Kirch, очень тревожна. Неудивительно, что кто-то считает необходимым предпринять определенные контрмеры – например, организовать альтернативный чемпионат.

Настоящее соревнование должно быть в определенной мере свободно от влияния коммерции. Ведь успех купить нельзя. Нельзя положить деньги на стол и сказать: "Хочу стать лучшим автопроизводителем в мире" или "Хочу выиграть все Гран При Ф-1". Вернее, сказать-то можно, но что толку? Этого невозможно добиться ни за какие деньги – возьмите для примера любую команду. Невозможно просто "купить" способность постоянно побеждать – для этого надо постоянно и напряженно работать. Точно так же мы не можем купить наш успех в продажах автомобилей в России. В любой области, чтобы быть лидером, надо работать.

Интервью взяли Вадим Котляров и Борис Мурадов



ТРЕТЬЕ ПРИШЕСТВИЕ

Москва

Он говорил очень тихо. Но в эти моменты в переполненном до отказа (одних только телекамер было, наверное, не меньше десятка) небольшом зале гостиницы "Метрополь" стояла невероятная, просто фантастическая тишина. Экклстоуна не слушали, ему не внимали. В третий раз хозяин Ф-1 приехал в Москву. Визит вице-президента FIA в российскую столицу был краток (господин Экклстоун пробыл в Москве меньше суток и даже на сон ему удалось выкроить лишь пять часов), ведь в это самое время в австрийских Альпах начинался шестой этап чемпионата мира Формулы-1. Тем большее внимание привлекло к себе это событие...

Небольшой частный самолет "серого кардинала" показался в небе над "Шереметьево" около пяти часов пополудни в четверг 10 мая. А еще полтора часа спустя Экклстоун в компании прибывшего вместе с ним Тома Уокиншоу и принимающей стороны – председателя комитета по туризму правительства Москвы Григория Антюфеева – уже осматривал с высоты птичьего полета полуостров, расположенный

в Нагатинской пойме Москвы-реки. Тот самый, на котором уже к 2003 году планируется возвести автогоночный комплекс. "Замечательное место. Я уверен, что здесь можно построить великолепную трассу", – восхищался Берни Экклстоун, совершив на пожарном вертолете пять кругов над Нагатино. Кто знает, помнит ли всесильный хозяин "большого цирка", как двадцать лет назад он точно так же восхищался другим местом Москвы – площадкой на Воробьевых горах, где летом 1983 года он собирался провести Гран При Советского Союза.

Впервые в Москве Экклстоун побывал в начале 80-х. Но тогда энергичного британца, одержимого идеей поднять "железный занавес" и привезти Формулу-1 в СССР, просто не поняли. ДОСААФовские генералы, с которыми Берни обсуждал перспективы советского Гран При, не захотели связываться с капиталистическим спортом. К тому же вряд ли в тот момент во всем Союзе нашлось бы больше нескольких тысяч поклонников Ф-1 – да и те в основном были знакомы с этим спортом по публикациям в советской прессе, рассказывавшей в основном о

том, как растленные акулы капитализма едва не сожгли живьем Ники Лауду. Так что первый поход Экклстоуна на восток закончился сокрушительным поражением.

Он традиционно избегает категоричных высказываний. Услышать от Берни "А однозначно лучше Б" можно не чаще, чем увидеть шаровую молнию на своей кухне. Его высказывания всегда обтекаемы, это словно про него Уинстон Черчилль сказал: "настоящий дипломат всегда должен уметь предсказать будущее, а затем объяснить, почему же случилось по-другому". Тем удивительнее, что о будущем Гран При России в Нагатино Берни высказывается вполне определенно: "Сейчас у нас есть восемь проектов гоночных трасс, которые претендуют на проведение Гран При, но я уверен, что соревнование пройдет в Москве. Этот Большой Приз поможет миру лучше понять Россию".

Надо сказать, не в последнюю очередь на точку зрения президента FOA повлияла экскурсия по Москве. В тот тихий солнечный вечер Берни побывал у храма Христа Спасителя, выпил кофе на Манежной площади, прокатился по третьему транспортному кольцу и был совершенно очарован столицей. "Великолепный город, у него великая история, но душой он устремлен в будущее, так же, как и ваш мэр. Таким человеком можно гордиться. Проведение в Москве одного из этапов чемпионата мира пойдет на пользу и России, и Формуле-1. Люди смогут лучше понять вашу страну", – заключил Экклстоун после двухчасовой встречи с Юрием Лужковым, состоявшейся поздно вечером в неформальной обстановке ресторана Центрального Дома литераторов.

Вновь в Москве он оказался спустя десяток лет после первого визита. Взгляду Экклстоуна предстала уже другая страна, другие люди, да и другой город. Москва начала 90-х – темная, грязная, неприветливая – не допускала даже мысли о том, что здесь может состояться гонка на Большой Приз России. Да и в финансовом плане такая затея представлялась чистой воды авантюрой. Так что почетный гость теннисного "Кубка Кремля" так и остался гостем, а до серьезного разговора о Формуле-1 дело так и не дошло. Гран При России образца начала 90-х оказался ничуть не более реален, чем Гран При СССР десятилетней давности.

Третье пришествие в Россию состоялось в мае 2001 года. Через двадцать лет после рождения идея господина Экклстоуна – привезти Формулу-1 в Москву – похоже, наконец начинает обретать реальность.

Он ушел очень быстро – никому так и не удалось задать Берни вопрос в кулуарной обстановке. Двадцать минут спустя огромный черный лимузин умчал его от дверей "Метрополя" в аэропорт, и через несколько часов Берни оказался в Австрии, где его уже с нетерпением ожидал корреспондент нашего журнала.

Александр Кабановский,
Владимир Маккавеев





восемь лет назад. Увиденное даже превзошло мои ожидания, и я полагаю, что российская столица – вполне подходящее место для проведения Гран При.

– У вас была возможность посетить обе территории предполагаемого строительства автодрома в Москве – и Нагатино, и Молжаниново, дирекция которого уже проплатила “мастер-план” своего проекта?

– Нет, меня пригласили осмотреть только остров в Нагатино. Сверху это место выглядит очень привлекательно, совсем рядом с Кремлем.

– Неоднократно высказывалось мнение – в том числе и архитектором Германом Тильке, что основная проблема нагатинского проекта – недостаток площади. Каково ваше мнение по этому поводу?

– Это не проблема. Думаю, что площади будет вполне достаточно.

– В качестве возможной даты проведения первого Гран При России называют 2003 год.

что потенциальные организаторы этапа Формулы-1 в России имеют представление об этих и множестве других “околоформульных” тонкостей. Думаю, у них не то что времени – машин не хватит, чтобы обеспечить ими всех журналистов и других желающих из тех десятков тысяч людей, которые приедут посмотреть гонку! А Берни, которого в Москве приняли на самом высоком уровне, скорее всего вряд ли вообще задумывался о подобных “ерундовых” проблемах. Пока с ними не столкнешься, даже в голову прийти не может, что такое в принципе возможно”.

Примерно в том же смысле, только более лаконично и благодушно высказался и Ники Лауд: “Чем больше разных стран и разных людей вовлекается в Формулу-1, тем больше интереса вызывают эти соревнования. Так что Гран При в Москве – прекрасная идея. Если, конечно, трасса и все прочее будет сделано должным образом и у организаторов хватит денег на проведение такой гонки”.

ИНТЕРЕС В МОСКВЕ

Шпильберг

С московского “корабля” Экклстоун вылетел прямо на “бал” – на Гран При Австрии и появился в паддоке, когда тот был уже основательно взбудоражен последними новостями из российской столицы. В воскресенье утром в Шпильберг прибыли министры спорта Австрии, и их присутствие было отнюдь не просто “протокольно-светским” – должна была состояться встреча с администрацией Ф-1 на предмет продления договора о проведении австрийского этапа ЧМ. А поскольку предполагаемое в ближайшем будущем включение в календарь ЧМ российского этапа требует изъятия какого-либо из существующих этапов, тут же поползли разговоры о том, что именно Гран При Австрии и будет принесен в жертву. Неудивительно, что при подобных обстоятельствах перед встречей улыбки на лицах спортивного руководства Австрии, как и на лице Экклстоуна, были довольно натянутыми. Зато после они сияли, из чего можно было заключить, что переговоры прошли успешно.

А последующим своим шагом Экклстоун наглядно продемонстрировал, насколько большое значение он сейчас придает теме проведения Гран При России: местным и иностранным журналистам, окружившим и забросавшим его вопросами, как только “хозяин” вышел из своего личного моторхоума, он вежливо, но очень твердо предложил пообщаться попопозе, сделав исключение лишь для корреспондента российского журнала. “Я буду говорить только с этим парнем”, – бросил Берни, приглашая меня задавать вопросы.

– Г-н Экклстоун, каково ваше основное впечатление от вчерашнего визита в Москву?

– Впечатление очень благоприятное. Москва сегодня – совсем другой город, нежели тот, который я посетил в прошлый раз

Насколько, по вашему мнению, это реальный срок?

– Давайте не будем делить шкуру неубитого медведя. Для начала надо обеспечить финансирование этого проекта и начать стройку, а уже потом можно говорить о каких-то реальных сроках.

По тону высказываний патриарха Ф-1 можно было заключить: он действительно весьма заинтересован в проведении Гран При России, но крайне осторожен в оценках реальности этого. Примерно такие же настроения высказывали и большинство обитателей паддока.

Вот мнение репортера английской газеты The Daily Telegraph Тимоти Коллинза: “Российским властям предстоит преодолеть много трудностей. Даже при содействии Тома Уокиншоу и его TWR Group у Москвы мало шансов стать первой в списке восьми претендентов на проведение этапа ЧМ Ф-1”.

Более неформальное, а потому и куда менее “политкорректное” высказывание прозвучало из уст английского журналиста в ходе короткого обмена мнениями о перспективах российского Гран При в многолюдной, но быстродвигающейся очереди к стойке фирмы проката автомобилей в аэропорту Вены: “Построить хороший, пригодный для Формулы-1 автодром, – дело очень дорогое и сложное. Но ведь это лишь одна сторона медали, а другая многим просто не видна. Однажды, прилетев в командировку в Россию, я попытался взять в московском аэропорту машину напрокат. На процедуру оформления мне пришлось потратить пару часов вместо привычных – да вот хотя бы как здесь – пары минут! А от того, как скверно организовано дорожное движение в Москве, я просто пришел в ужас! Если Гран При России будет организован подобным образом, его ждет полный провал. Сомневаюсь,



Эдди Джордану та же идея оказалась близкой настолько, насколько ему близки коммерческие интересы его команды: “Сейчас Германия и Италия, если считать проходящие на их территории Гран При Европы и Гран При Сан-Марино, ежегодно принимают у себя по два этапа ЧМ. Полагаю, что эти этапы могли бы чередоваться друг с другом и освободить таким образом место в календаре для Гран При России.

Что же касается непосредственно нашей команды, то, насколько я знаю, русские проявляют к ней значительный интерес, и для нас и наших спонсоров с приходом в Россию с ее огромным рыночным потенциалом откроются новые возможности и перспективы. Было бы глупо не принимать это в расчет”.

Пожалуй, Эдди Джордан наиболее четко выразил общее мнение: у Формулы-1 есть интерес в Москве.

Борис Мурадов



Гран При Австралии, Малайзии и Бразилии

В ПОИСКАХ ПРИЖИМНОЙ СИЛЫ

Такое впечатление, что при подготовке к сезону-2001 большинство команд руководствовало известным наполеоновским принципом: "Надо сначала ввязаться в драку, а там будет видно". Во всяком случае Ferrari, Jordan, Sauber, BAR и Arrows едва успели завершить серию необходимых для омологации крэш-тестов к стартовому Гран При. Более того, ни в Австралию, ни в Малайзию ни одна из команд не привезла чет-

вертый монокок (лишь в Бразилии подобную роскошь позволила себе Ferrari), а Minardi вообще начала чемпионат с двумя машинами, одна из которых даже не прошла обкатку! Необычайно велико было и количество "не засвеченных" на межсезонных тестах новинок. Похоже, что команды продолжали экспериментировать даже в самолетах по пути на первые "экзотические" Гран При чемпионата.

Регламентные нововведения заставили конструкторов поломать голову над тем, каким образом компенсировать дефицит прижимной силы. В Австралии пилоты всех команд с разной степенью успеха боролись с недостаточной поворачиваемостью машин, вызванной "недогрузом" передней оси. Наиболее радикально к решению этой проблемы подошли в BAR (рис. 1). На носовом обтекателе машин появились небольшие треугольные крылышки (1), подобные тем, что в предыдущие сезоны можно было видеть на болидах Minardi, Tyrrell, Jordan и Arrows. Отличие заключалось в том, что на BAR эти треугольные стабилизаторы оказались "повернутыми" на 180°. Передние части верхнего и нижнего треугольного рычага подвески, а также рулевые тяги закрывали обтекатели, имеющие форму крыла (2). Схожее конструктивное решение для снижения турбулентности потока воздуха использовали в Австралии также Ferrari и Jaguar. Кроме того, в BAR на верхних рычагах монтировались небольшие кили (3). На ножевидной части переднего антикрыла под выполненным из прозрачного материала дефлектором имелась вертикальная закраина (4). Видимо, такое количество аэродинамических элементов оказалось избыточным. Во всяком случае, в Австралии машина Паниса в гоночном варианте не имела треугольных крылышек на носовом обтекателе. В Малайзии они не устанавливались и на машине Вильнева.

В Williams нагрузку на переднюю ось решили увеличить за счет установки под основной плоскостью антикрыла двух вертикальных дефлекторов (рис. 2) в стиле Benetton. Но они располагались не строго параллельно, а изгибались к торцевым пластинам переднего анти-

рис. 1

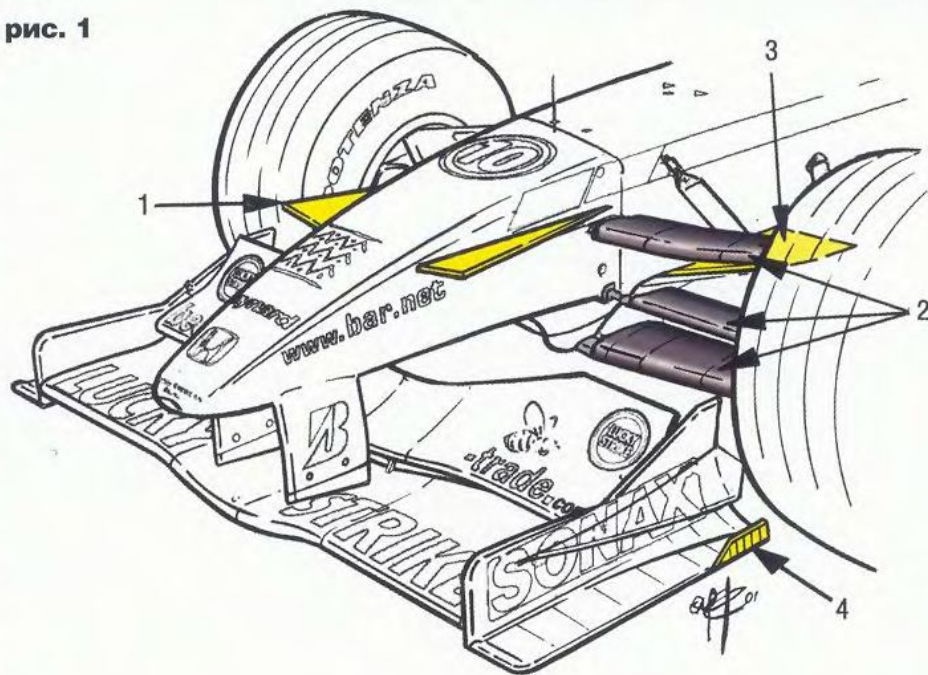


рис. 2

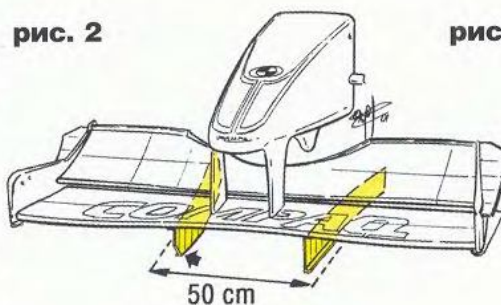


рис. 3

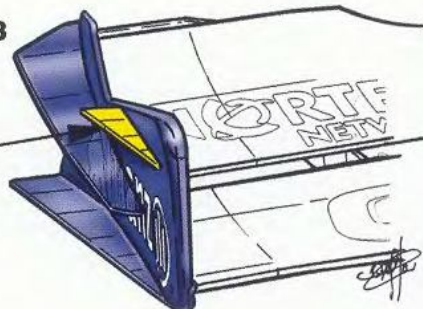


рис. 4

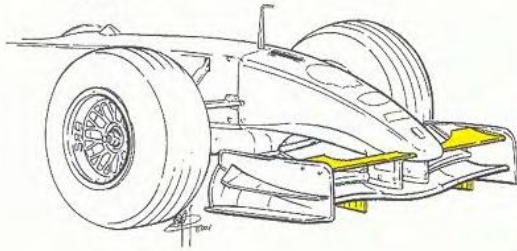


рис. 5

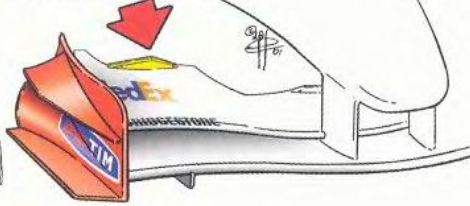


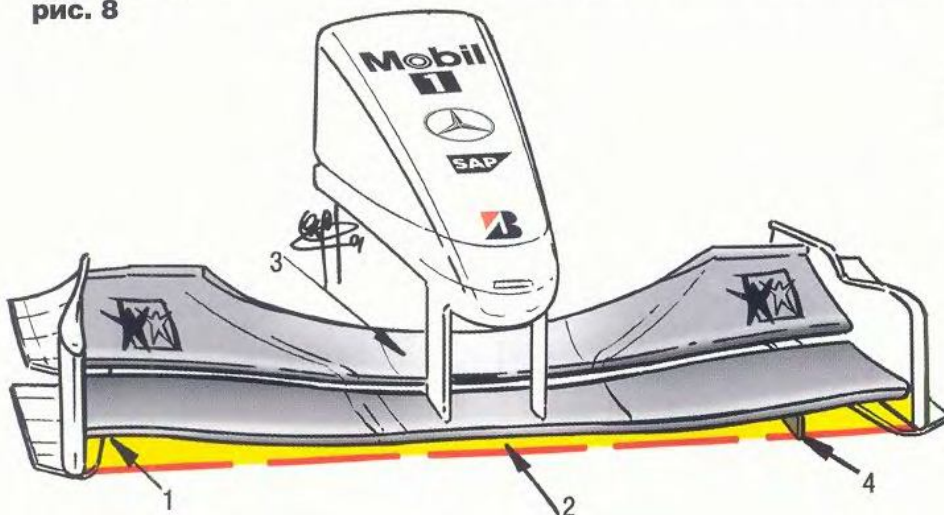
рис. 6



крыла. Непосредственно перед гонкой в Мельбурне чуть ли не касавшаяся полотна трассы передняя часть этих дефлекторов была срезана под углом. Эффективность такого решения оказалась недостаточной, поэтому на шайбах переднего антикрыла Williams, подготовленных к Гран При Малайзии, появились дополнительные треугольные законцовки (рис. 3).

На трассе Сепанг состоялся дебют переднего антикрыла бипланной схемы. Именно такую конфигурацию получила к концу суббота тренировочных заездов Ferrari Баррикелло (рис. 4). В квалификации и гонке передний биплан не использовался, но нельзя исключить его нового появления, например, в Монако. На трассе Интерлагос, где прижимная сила не столь важна, Ferrari применила менее экстравагантное решение. В квалификации и гонке машины имели на задней кромке элерона переднего антикрыла 15-сантиметровые закрывающие Гёрни (рис. 5).

рис. 8



Arrows избрал в Малайзии иной путь, чтобы побороть недостаточную поворачиваемость. Вместо колесных дисков со стандартным посадочным диаметром в 12 дюймов использовались увеличенные – 12,5-дюймовые.

Проблемы с аэродинамической балансировкой шасси стали, похоже, неожиданностью для McLaren, за три года уверовавшей в безупречность решений Ньюи. Установка треугольных крылышек на носовом обтекателе (рис. 6) не помогла, что стало очевидно, как только Култхард во время субботней тренировки выполнил несколько кругов на машине в такой конфигурации. Но уже в Бразилию "серебряные стрелы" прибыли во всеоружии. В пятницу утром Култхард испытывал машину с видоизмененными шайбами переднего антикрыла (рис. 7). На них монтировались укороченные сильно изогнутые дефлекторы. Затем предпочтение было отдано первоначальному варианту (на рис. 7 внизу). На утренней трени-

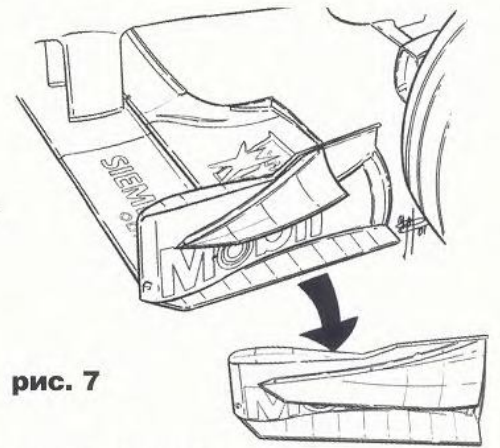


рис. 7

ровке в субботу McLaren имели новые передние антикрылья в стиле Ferrari (рис. 8), которые затем использовались и в квалификации. В периферийной зоне плоскость заметно приподнимается (1), что позволяет уменьшить зависимость величины прижимной силы от высоты антикрыла над полотном трассы. Однако по центру, там где плоскость Ferrari имеет ложковидную форму, антикрыло McLaren слегка изгибается вверх (2), образуя подобие растянутой буквы W. Форма элерона также существенно изменилась. Разница в величине хорды его центральной и периферийной части выражена в меньшей степени. Одновременно ложковидная область обозначена отчетливее (3). Наконец, тогда же недолгое время испытывался вариант антикрыла с закрепленными под ним двумя дефлекторами (4). Эта схема, также заимствованная у Ferrari, впервые использовалась на машине, сконструированной Эдрианом Ньюи. McLaren получили и новые, более сложной формы дефлекторы (1) за передними колесами (рис. 9). Они скрывали еще одну новинку. Вплотную к обрзу ножевидной части днища был установлен специально отформованный балласт (2), по примеру того как это делала Ferrari начиная с прошлогоднего Гран При Великобритании. Вынесенный максимально вперед балласт улучшает развесовку по осям. Этот вариант размещения балласта использовался как в квалификации, так и в гонке.

В Williams, решив проблему нехватки прижимной силы на передней оси, переклонились

рис. 9

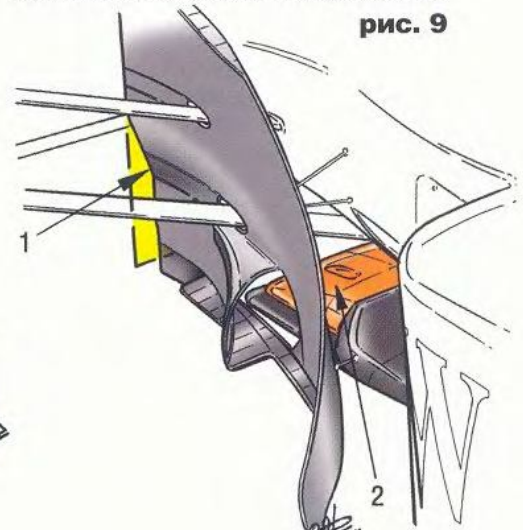


рис. 10

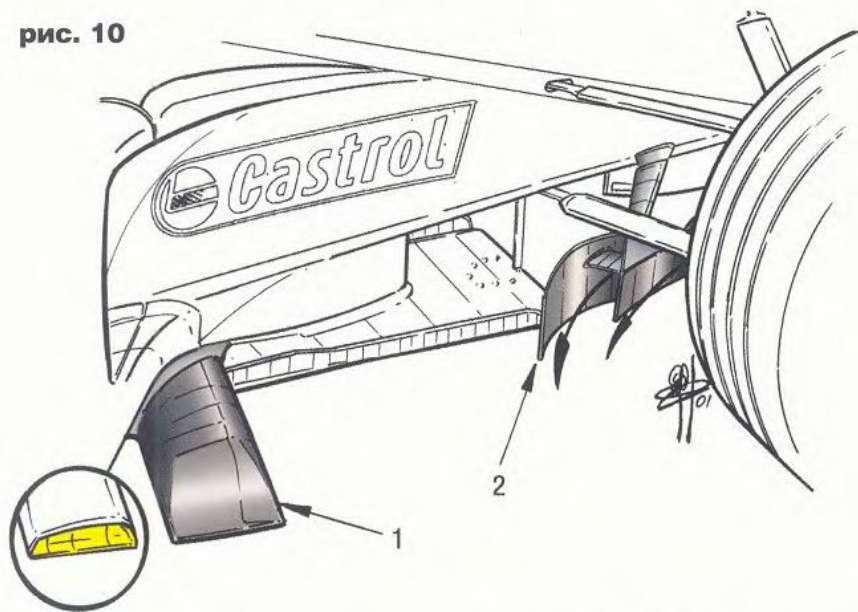
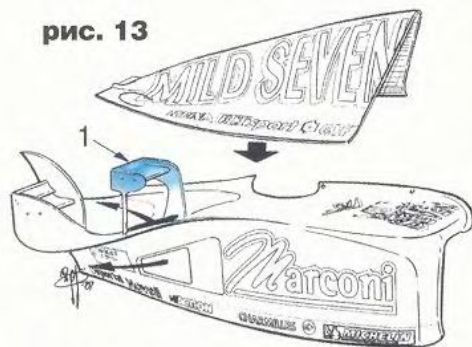


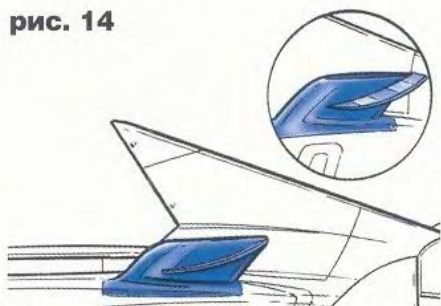
рис. 13



на совершенствование общей аэродинамики машины. Здесь по-прежнему верят в большую эффективность двусенных дефлекторов (2), расположенных внутри системы рычагов передней подвески (рис. 10). В Бразилии кривизну дефлекторов увеличили, чтобы они лучше справлялись со своей задачей – отводить созданные передними колесами турбулентные потоки от воздухозаборников. Видоизменились и расположенные под воздухозаборниками системы охлаждения двигателя плоскости. В периферийной зоне их толщина уменьшена (1) для увеличения скорости протекания воздуха под днищем машины.

Теперь о маленьких хитростях. По-прежнему больше всего “дыр” в той части технического регламента, которая касается конструкции центральной и задней части машины. И этим, естественно, пользуются. Так, Jordan продолжает эксплуатировать собственную идею двух-

рис. 14



летних давности. В Малайзии во время суббо-

тренировок на капотах окрашенных в желтый цвет машин появились дополнительные антикрылья. При ширине в 60 см они значительно тоньше, чем прежде. Тем самым уменьшается возмущение воздушного потока в зоне заднего антикрыла (рис. 11). На машинах, подготовленных для гонки, этот элемент отсутствовал. Там же на трассе Сепанг с установленным над воздухозаборником мотора антикрылом экспериментировал Панис. Плоскость, закрепленная во время тренировок на его BAR, была примерно в два раза уже той, что использовалась на Jordan.

Другая уловка – миниканделябры, впервые опробованные Williams в прошлом году в Монако. Теперь в Австралии британская команда показала, что не собирается от них отказываться. Там же миниканделябры использовала и Ferrari (рис. 12). В Бразилии почин этого дуета подхватили Sauber и Benetton (рис. 13). В последней команде только Баттон опробовал новинку в квалификации. Как выяснилось, мощность Renault недостаточна, чтобы компенсировать возросшее аэродинамическое сопротивление, поэтому в гонке этот тип вспомогательных антикрыльев не использовался.

А можно ли совместить миниканделябры и “дымоходы”? На этот вопрос в Малайзии Williams дал положительный ответ. В ходе тренировочных заездов были опробованы воздухоотводы, на боковой поверхности которых крепились дефлекторы (рис. 14).

В нынешнем сезоне метаморфозы претерпела и конструкция заднего антикрыла. Во-

рис. 15

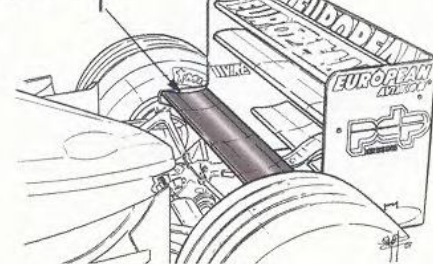


рис. 11

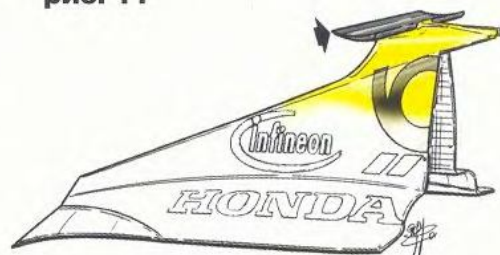
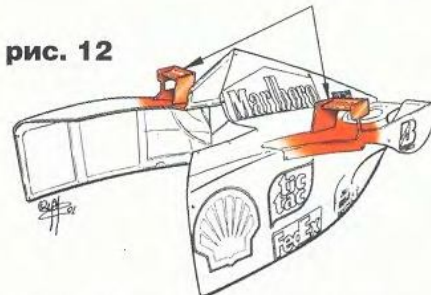


рис. 12



Arrows) избрали схему с высоко расположенной плоскостью, вынесенной в переднюю часть короба антикрыла (2) (рис. 15). У Ferrari в первых двух гонках этот элемент имел значительно большую, чем у остальных, хорду. Но кто действительно преподнес сюрприз, так это Minardi. Во время пятничной тренировки в Мельбурне на машинах команды была установлена дополнительная плоскость (2) над коробкой передач (рис. 15). Технически это стало возможным благодаря резкому уменьшению высоты капота двигателя. С точки зрения соответствия правилам здесь тоже все в порядке. Во всяком случае, технический регламент напрямую не запрещает использование подобных элементов. Ничего в нем не говорится и о возможности установки микроплоскостей над габаритным огнем. Чем в Бразилии и воспользовался Arrows, разместивший в этой зоне два 15-сантиметровых крылышка (рис. 16).

Повышению устойчивости задней оси способствуют и расположенные горизонтально внизу тормозные суппорты. Впервые эта идея была опробована Minardi два года назад. В прошлом сезоне к ней присоединились Ferrari и Arrows, а теперь – Jaguar, Jordan, Sauber и Prost. Правда, в Ferrari от этой схемы отказались, так как попадающая между поршеньками и тормозным диском грязь снижает характеристики торможения. Prost – единственная команда, которая использует на передних колесах тормозные суппорты, вынесенные перед осью. Таким образом на нее увеличивается нагрузка. McLaren размещает передние суппорты горизонтально внизу

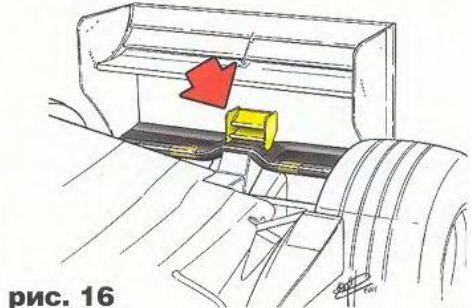
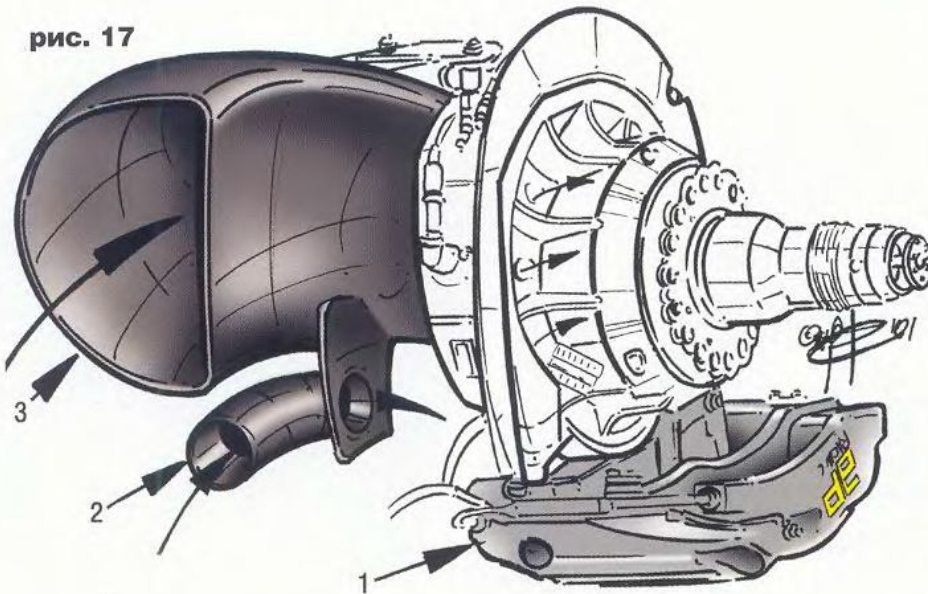


рис. 16

рис. 17



(рис. 17), в связи с чем производящая их фирма AP должна была переделать систему прокачки тормозной системы. Помимо основных (3) устанавливаются дополнительные небольшие воздухозаборники (2) для охлаждения тормозных суппортов. Кроме McLaren суппорты AP используют Williams, Benetton, Jaguar, Arrows и BAR. Продукция Brembo отдает предпочтение Ferrari, Jordan (единственная из команд, использующая 6-поршневые суппорты на обеих осях), Prost, Minardi и Sauber. Тормозные диски итальянской фирмы поставляются Ferrari, Sauber и BAR, а также для Jaguar Ирвайна и Prost Маццакане (их напарники выбрали французские C.I. (Carbon Industrie). Диски C.I. стоят и на машинах Williams. Остальные являются клиентами американской компании Nitco.

Повысить эффективность охлаждения передних тормозных механизмов Ferrari и Prost попытались при помощи воздухозаборников, плотно входящих внутрь колесных дисков (рис. 18). Именно эти воздухозаборники (рис. 19) итальянцы так старательно прятали под чехлами на первых трех Гран При, что породило слухи о двойном диске, дополнительном суппорте и т.д. Кроме прочего, эти воздухозаборники способствуют лучшему удалению карбоновой пыли и уменьшают турбулентность воздушной струи за передним антикрылом. Единственный недостаток новой системы – она затрудняет регулировку подвески. В прошедшем сезоне Ferrari использовала воздухозаборники схожей конструкции на задней оси. Непосредственно сами раструбы воз-

духозаборников на машинах итальянской команды меняют в зависимости от того, с какой нагрузкой на той или иной трассе работают тормоза. Аналогично поступают и в McLaren.

Продолжаются поиски оптимальной с точки зрения аэродинамики системы отвода выхлопных газов. Только McLaren располагает выхлопные патрубки внутри центрального канала диффузора. Williams, предложивший эту систему в 1999 году и тогда же отказавшийся от нее, выбрал наиболее традиционную схему (рис. 20): слегка сплюснутые на срезе выхлопные трубы (1) монтируются над боковыми каналами диффузора, конфигурация которого мало изменилась по сравнению с прошлогодней версией. Появились лишь мини-каналы (2), там, где была плоская поверхность. К тому же стенки центрального канала диффузора изгибаются наружу более плавно (3). Arrows и BAR также отдают предпочтение испытанной схеме размещения выхлопных патрубков, причем последний представил в Бразилии модифицированную систему. Она позволила несколько увеличить обороты двигателя и избавиться от перегрева коробки передач. И все же наибольшее количество команд следует примеру Ferrari, предложившей в 1999 году отводить отработавшие газы вверх. В начавшемся сезоне эту систему кроме самой Ferrari, Jaguar, Jordan, Prost и Sauber принял и Benetton. Но в Бразилии Jordan установил над выходными отверстиями своеобразные «плавники» с треугольным вырезом в задней стенке (рис. 21), чтобы направить газовую струю более горизонтально к корме машины.

рис. 20

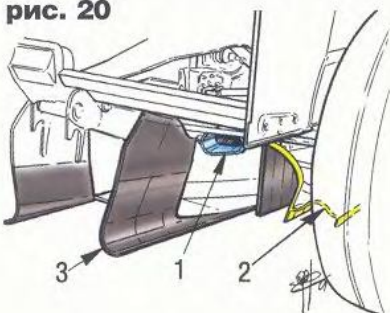


рис. 21

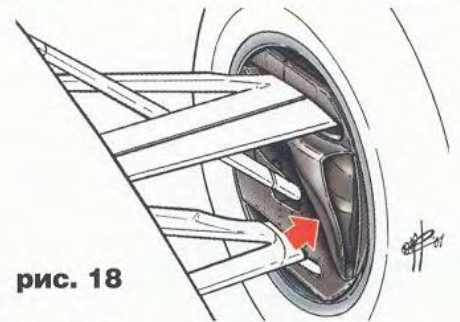
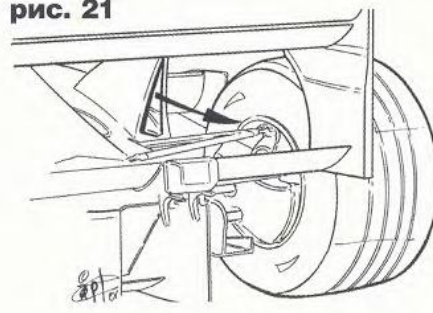
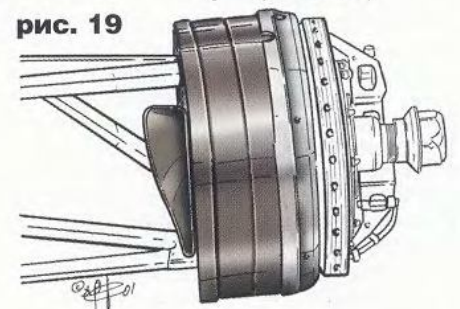


рис. 18

рис. 19



множится количество типов «дымоходов». На болидах команды Sauber устанавливаются очень низкие, вытянутые воздухоотводы. К тому же они располагаются под углом к продольной оси машины, служа своеобразными дефлекторами, которые направляют турбулентный воздушный поток в обход заднего антикрыла. McLaren экспериментировал в Малайзии с четырьмя (!) типами «дымоходов». В итоге выбор пал на те, что являются модифицированным вариантом воздухоотводов, использованных в Австралии. Так, на их внешней боковой стороне появилась обширная прорезь. Машины с установленными мини-канделябрами имели большие отверстия в верхней, а иногда и боковой (как Benetton в Бразилии) части понтонов.

Установленный на Benetton мотор Renault имеет очень большой угол развала блока цилиндров – 111°, что позволило сделать капот значительно ниже. Одновременно снизились несущие свойства двигателя как силового элемента конструкции, поэтому инженерам пришлось прибегнуть к схеме, часто использовавшейся в 70-е годы: силовой агрегат крепится к кузову двумя длинными тягами. Как показали первые гонки, такая конструкция обладает меньшей жесткостью на кручение, чем общепринятая. Отсюда и проблемы Benetton.

Arrows отказался от «исторической» схемы передней подвески с тянущей штангой в пользу ставшей классической компоновки с тягой. Но пример команды Тома Уокиншоу оказался заразителен. Передняя подвеска с тянущей штангой появилась на Minardi. Однако здесь все элементы подвески крепятся практически к полу монокока, что позволяет сместить вниз центр тяжести машины.

И наконец, самое «экзотическое» нововведение. Перед Гран При Малайзии McLaren экспериментировал с системой жидкостного охлаждения... сиденья пилота.

Джорджо Пиола, рисунки автора



Гран При Сан-Марино

ПО ТОРМОЗАМ!

Конечно, мощность двигателя нельзя заменить ничем. Но в Имоле, как и на трассах в Монреале, Хоккенхайме и Монце, надежность и выносливость тормозных механизмов имеют не меньшее значение. На один круг здесь приходится 11 торможений, из которых семь очень жесткие. Температура дисков в такие моменты поднимается до 1200 °C, а суппортов – до 200 °C. Не удивительно, что инженеры команд ищут возможности усилить тормозные механизмы и улучшить отвод тепла от них. Больше внимания, чем в Бразилии, уделяется увеличению прижимной силы.

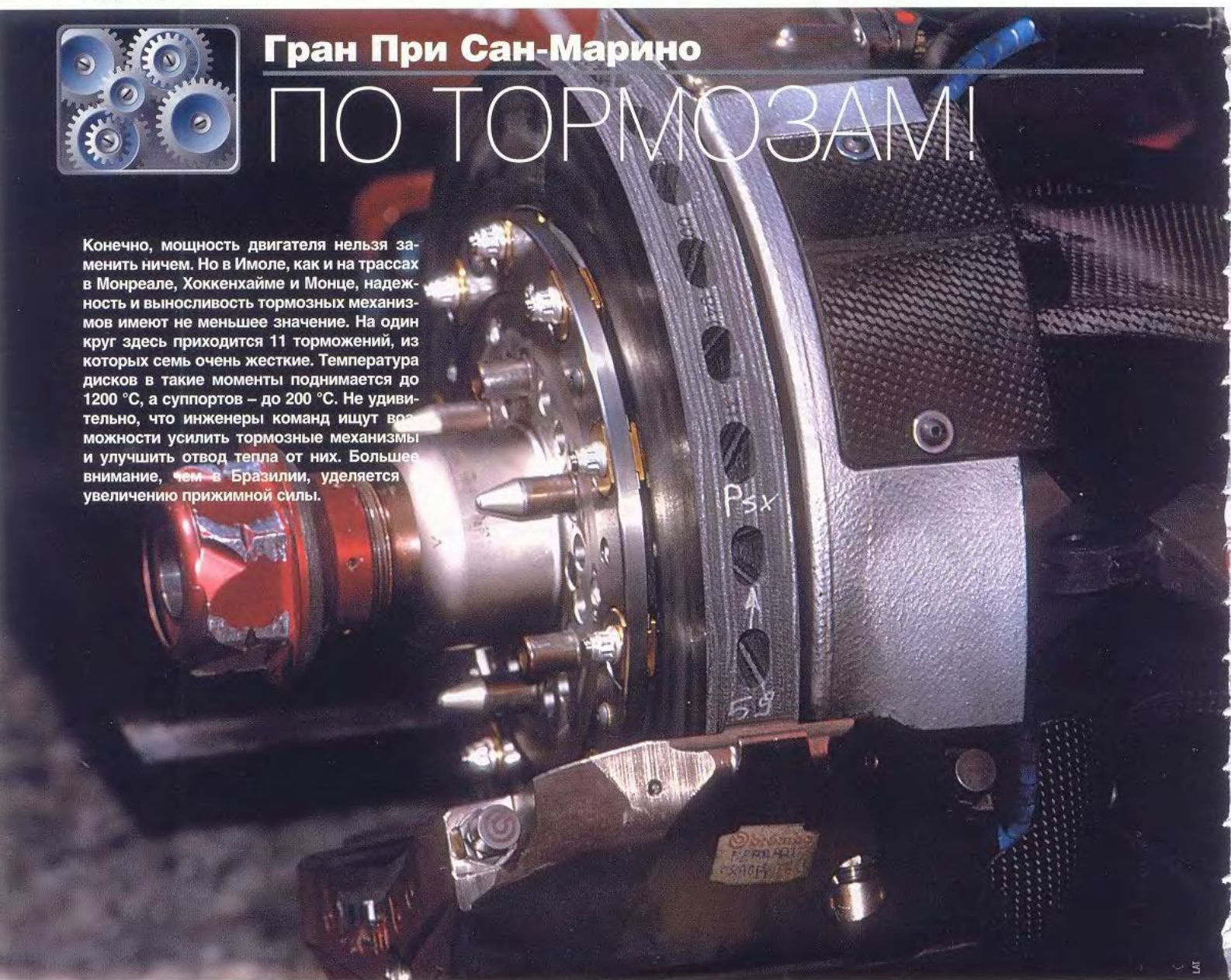


рис. 1



рис. 2

Ferrari

Была представлена обновленная версия V10 серии 050 с увеличенным на 300–500 числом об/мин. На машинах устанавливались усиленные и несколько более тяжелые тормозные суппорты Brembo (они поставлялись также Jordan, Prost и Sauber, но последняя команда их не использовала). Только Ferrari получила специальные диски Brembo CCR с видоизмененной, овальной формой отверстий вентиляционных каналов (рис. 1), напоминающей ту, что раньше была в ходу на стальных дисках. В ходе тренировочных заездов и в гонке использовалось новое переднее антикрыло с двумя небольшими дефлекторами на внутренней стороне торцевых пластин, предназначенными для того, чтобы направлять воздушный поток поверх управляемых колес (рис. 2). Подобная схема впервые была предложена Sauber, но на машинах швейцарской команды устанавливался одинарный дефлектор. Испытывались также две новые разновидности заднего антикрыла.

McLaren

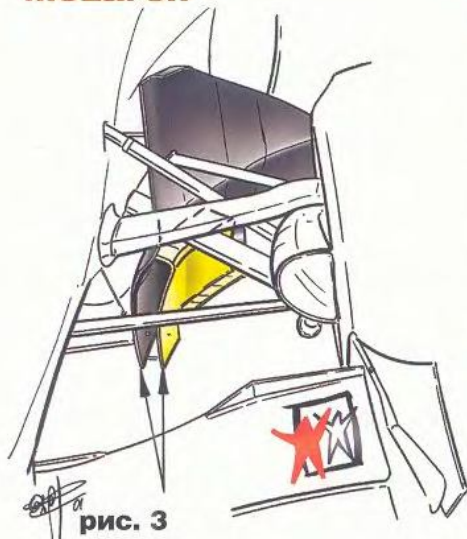


рис. 3

Как и в Бразилии, часть балласта размещалась на невидимой части днища. С утра в пятницу на машинах были установлены новые дефлекторы за передними колесами. На дефлекторах появился дополнительный канал (рис. 3), предназначенный для быстрого отвода воздуха из зоны за передним антикрылом, что, в свою очередь, повышает эффективность последнего. На внешней стенке второго канала имеется небольшая отбортовка (2), закрывающая, в соответствии с правилами, проекцию на горизонтальную плоскость закраины (3) наверху дефлектора (рис. 4). Заднее антикрыло имело новую основную плоскость. В квалификации использовались укороченные, с меньшим поперечным сечением "дымоходы". В ночь с пятницы на субботу механики усиливали подвеску машин при помощи присланных с завода деталей. Необходимость такой операции стала очевидна, после того как на машине Култхарда во время тренировки сломалась передняя подвеска. Как и в Бразилии, Хаккинен во время квалификации использовал машину с тормозными дисками Brembo, которые перед гонкой были заменены на привычные Nitco.

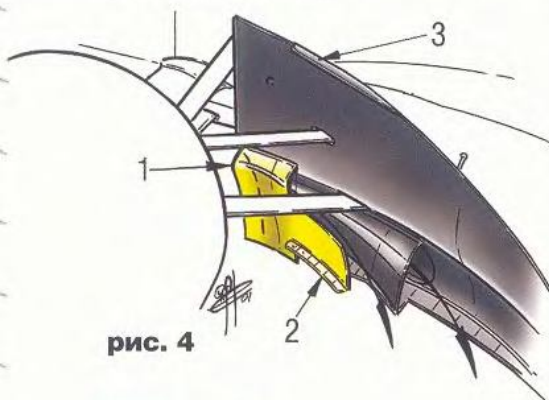


рис. 4

Williams

Была установлена новая модификация диффузора. Использовались увеличенные воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов.

Benetton

В течение всего уик-энда использовался новый кузов, впервые опробованный в Бразилии. Воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов имели видоизмененную форму. Как и Хаккинен, Физикелла сделал "рокировку" с тормозными дисками. Применявшиеся в квалификации Brembo перед гонкой заменили на Nitco. Итальянцу же в буквальном смысле слова выпало (пилоты подбрасывали монетку) испытать в квалификации облегченную на 8 кг версию мотора Renault, доставленную в Имолу в единственном экземпляре.

BAR

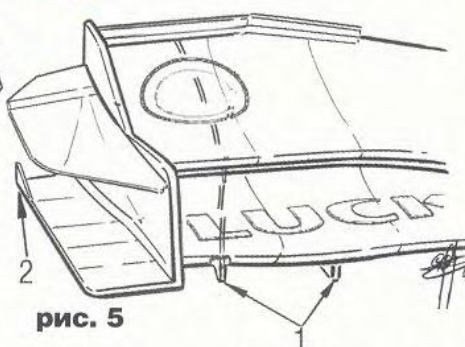


рис. 5

Была представлена фактически новая версия машины с полностью перепроектированной центральной и задней частью. Кузов стал значительно уже в "тали". Новое переднее антикрыло (рис. 5) легко отличить по сместившимся к торцевым пластинам дефлекторам на его нижней поверхности (1). Такая конфигурация оказалась более эффективной. В треугольных крылышках на носовом обтекателе сделаны отверстия (рис. 6). Создаваемая ими турбулентность улучшает качество воздушного потока в зоне заднего антикрыла. На капоте вновь

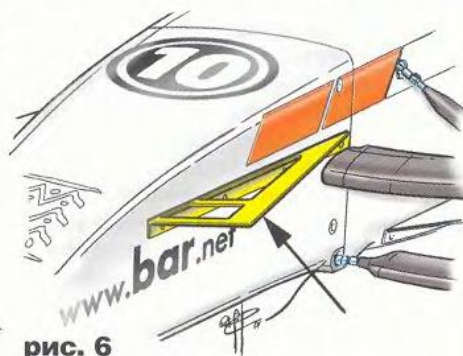


рис. 6

устанавливалось (хотя и не использовалось в гонке) дополнительное антикрыло (2) в стиле Jordan (рис. 7). В сырую погоду над задней осью была смонтирована плоскость необычной конфигурации с загнутыми вниз законцовками (1). Ее задача не создавать прижимную силу, а выравнивать воздушный поток, направляющийся к заднему антикрылу. Над нижним элементом заднего антикрыла на небольшом пилоне (в этом отличие от ранее предложенной Arrows схемы) закреплялись два миникрыла (3). Торцевые пластины имели характерный вырез в верхней кромке (5), усиливающий прижимную силу. В прошлом году BAR исполь-

зовал шайбы такой конфигурации в Испании, Монако и Венгрии. Наконец, верхняя плоскость заднего антикрыла имела выраженную выгнутую зону (4). В гонке использовалась только эта модификация. Ширина дефлекторов (6) перед задними колесами существенно увеличена благодаря тому что кузов стал уже.

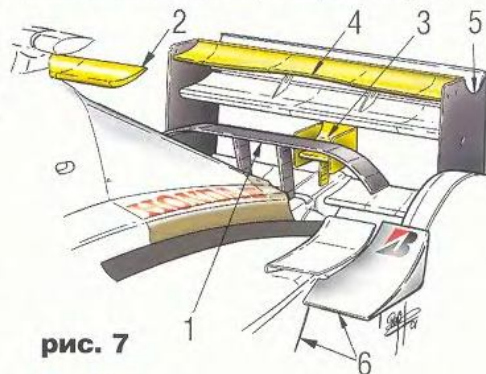


рис. 7

Jordan

В дождь на капоте двигателя было смонтировано дополнительное антикрыло, впервые в этом сезоне "засветившееся" в Малайзии. Помимо новых тормозных суппортов Brembo на машинах устанавливались увеличенные воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов.

Arrows

Количество оборотов двигателя было доведено до 17 000 об/мин. Переднее антикрыло имело элерон увеличенной площади. На машине Ферстаппена, по его просьбе, была установлена несколько модернизированная передняя подвеска. Из-за нехватки времени ее рычаги пришлось изготовить из стали.

Jaguar

Ирвайн прошел квалификацию на машине с тормозными дисками Carbon Industrie, а перед гонкой они были заменены на Brembo. Новую конфигурацию получило переднее антикрыло.

Minardi

Переднее антикрыло имело видоизмененную закраину на задней кромке. На машинах устанавливались новые воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов. В дождь над задней осью монтировалась дополнительная плоскость, опробованная в Австралии.

Prost

На машинах устанавливались усиленные тормозные суппорты Brembo. Воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов имели видоизмененную форму. С торцевых пластин переднего антикрыла пришлось убрать законцовки-дефлекторы, поскольку при вывернутом до упора руле за них задевали покрышки.

Джорджо Пиола, рисунки автора



Гран При Испании

НОВАЯ "ЭЛЕКТРОННАЯ ЭРА"

Свершилось! Реабилитированы система управляемого процессором старта, антипробуксовочная система и автоматическое переключение передач. Как к этому относиться? С одной стороны, нивелируется мастерство пилотов, с другой – наконец прекратятся пересуды о сомнительности многих побед. Так или иначе новая "электронная эра" в Формуле-1 началась. Еще не все команды вошли в нее, но теперь это только вопрос времени...

Ferrari

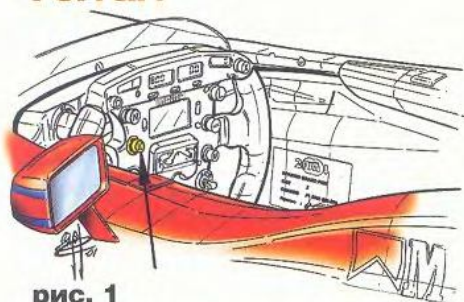


рис. 1

Система "электронного" старта включается на машинах Scuderia нажатием на кнопку с буквами LC, расположенную слева на руле (рис. 1). Кнопка, на месте которой раньше располагался регулятор распределения тормозного усилия между осями, служит для автоматического переключения передач вниз. Антипробуксовочная система Ferrari очень сложна и имеет 12 рабочих режимов.

Что касается аэродинамики, то в субботу утром на одной из машин испытывалось новое, напоминающее сегмент купола ветровое стекло.

В различных точках колесных дисков устанавливались отслеживающие температуру покрышек датчики. Цель понятна – не допустить повторения того, что произошло в Имоле с машиной Шумахера.

McLaren

Во время старта пилоты нажимают кнопку, расположенную сверху справа на руле (рис. 2).

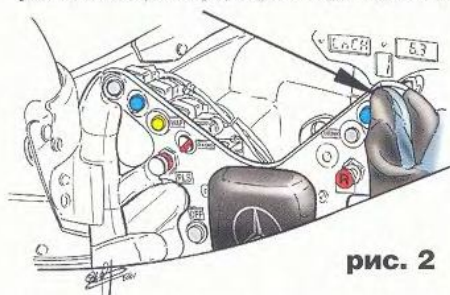


рис. 2

На левом дисплее приборного щитка появляются буквы LC, ниже – номер включенной передачи, а справа – число оборотов двигателя.

Впервые диски Brembo устанавливались на машине Хаккинена, подготовленной не только для квалификационных заездов, но и для гонки.

Усовершенствована аэродинамика воздухозаборников для охлаждения тормозных механизмов. И в квалификационной версии используется схема с двумя раструбами (рис. 3). Более крупный (1) предназначен для подачи воздуха к дискам, а второй, округлый (2) – к тормозным суппортам. В субботу на задней кромке элерона переднего антикрыла появилась необычная зубчатая закраина (3). Она создает "управляемую", "причесанную" турбулентность воздушной струи.

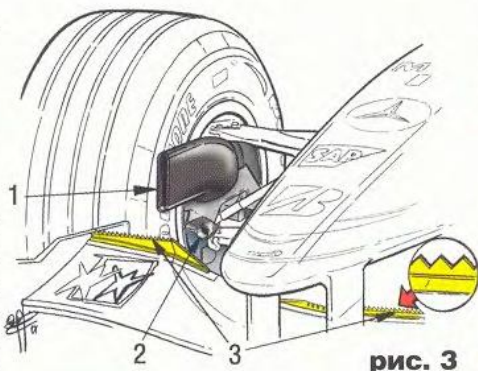


рис. 3

Williams

Противобуксовочная система не применялась, поскольку пока не найден оптимальный вариант ее совмещения с двигателями BMW.

После того как в Имоле Рори Бирн обратил внимание на, по его мнению, не соответствующую требованиям технического регламента конструкцию диффузора Williams (точнее, его центрального канала). Федерация на ближайшем заседании технического комитета, которое состоится 18 мая, должна высказать свое мнение по данной проблеме. Между тем Патрик Хед утверждает, что все необходимые согласования, в частности с Чарли Уайтингом, были проведены еще в прошлом году.

Benetton

Новые электронные системы не устанавливались. Их появление ожидается на Гран При Франции, когда дебютирует следующая версия мотора Renault.

BAR

Команда пока не использовала новые электронные системы. Опробованную в Имоле вторую версию аэродинамического пакета дополнили новой выхлопной системой с патрубками,

выведенными на верх боковых понтонов (рис. 4). В субботу такую конфигурацию первой получила машина Паниса. Запасная машина имела выхлопную систему прежнего образца.



рис. 4

Jordan

В квалификации на машине Трулли были установлены уменьшенные воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов. Обе машины получили новую плоскость в верхней части короба заднего антикрыла.

Arrows

На машине Ферстаппена был установлен новый гидроусилитель руля. Сохранена и модифицированная для гонки в Имоле передняя подвеска со смещенными вниз рулевыми тягами. Переднее антикрыло получило новые торцевые пластины (рис. 5). В них больше нет выреза, а с внешней стороны вместо горизонтальных законцовок появились криволинейные дефлекторы в стиле McLaren.

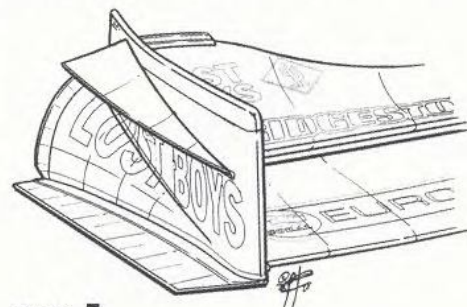


рис. 5

Sauber

Новые электронные системы не устанавливались, но в ближайшее время в ходе тестов в Сильверстоуне будет опробован дифференциал с электронным управлением, являющийся ключевым элементом в системе контроля тягового усилия.

рис. 6



По-прежнему большой интерес вызывает предложенная Серхио Ринландом схема крепления нижних рычагов передней подвески. Sauber – единственная машина Формулы-1, у которой отсутствует центральный киль в носовой части. Вместо

него – два вынесенных к бортам килля меньшего размера (рис. 6), к которым крепятся треугольные рычаги подвески. Такая конфигурация позволяет повысить эффективность переднего антикрыла с ложковидной зоной.

Minardi

Для включения системы “электронного” старта используется не специальная кнопка, а подрулевой рычажок сцепления.

Prost

Алези по-прежнему остается единственным пилотом, использующим для включения сцепления не подрулевой рычажок, а педаль. Процедура автоматизированного старта выполняется французским пилотом в два приема. Сначала он нажимает расположенную слева на руле кнопку, а затем включает первую передачу.

Джорджо Пиола, рисунки автора

“НЕПРАВИЛЬНЫЕ” ОТВЕРСТИЯ



Как у других машин, ступенчатая зона (1) FW23 заканчивается в 330 мм от задней оси и также вертикально соединяется с базовой плоскостью (ее максимальная ширина может составлять 500 мм), но переходные стенки здесь не сплошные, а с отверстиями, сообщающимися с центральным каналом диффузора шириной 300 мм (рис.1). В результате приток воздуха в него существенно увеличивается (этому способствует и более выраженное сужение V-образного обтекателя коробки передач), что, в свою очередь, дает выигрыш в прижимной силе по сравнению со стандартным диффузором (рис. 2). Делящие отверстие на три части стойки необходимы для предотвращения запрещенного регламентом изгиба нижней, горизонтальной части центрального диффузора. Впервые этот способ увеличения жесткости конструкции использовался Williams во время прошлогоднего Гран При Сан-Марино (рис. 3).

Как утверждает, FIA в лице своего уполномоченного по техническим вопросам Чарли Уайтинга дала устную санкцию на использование диффузора с увеличенными отверстиями в стенках центрального канала. Но теперь, похоже, Федерация готова отыграть назад из опасения, что предложенная Williams схема позволит командам фактически добиться эффекта плоского днища, запрещенного еще в 1994 году.

Что сказать? Стремление писать законы длинно и неясно порой ставит их составителей в неловкое положение...

Джорджо Пиола, рисунки автора

рис. 1

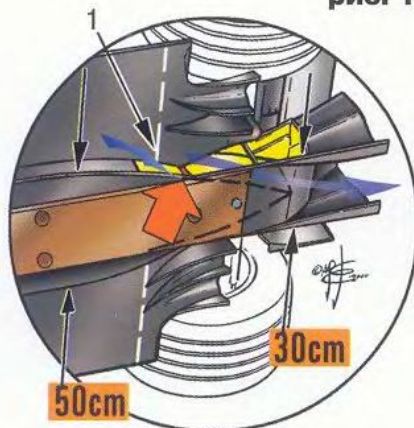


рис. 2

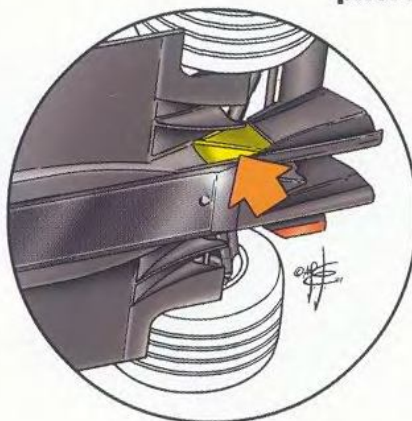
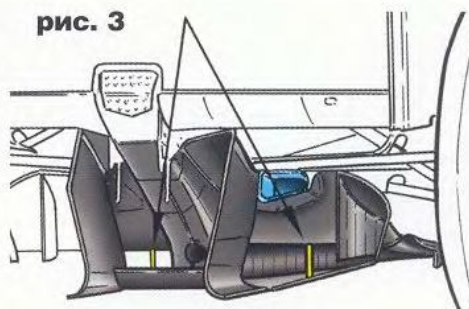


рис. 3



КОНТРОЛЬ СНЯТ...

Свершилось! Сколько ни доказывала FIA, что способна держать под контролем электронные "мозги" автомобилей Ф-1, веры в эту ее способность со стороны команд, знакомых с "истинными мыслями" своих машин, становилось все меньше. И поддавшись давлению, федерация начиная с Гран При Испании вновь разрешила в Ф-1 применение пресловутого трэкшн-контроля, т.е. антипробуксовочной системы (АПС), а заодно уж и системы оптимизации старта (СОС) с автоматической коробкой передач. Многолетним слухам и взаимным подозрениям в использовании незаконной электроники пришел конец. Но не многолетним спорам об уместности этой электроники в автоспорте.



Комфортно, а главное – сухо!

Вслед за своей «двоюродной сестрой» – антиблокировочной системой – АПС давно уже прижилась на дорожных автомобилях, хотя еще и не столь широко распространена. Принцип ее действия прост: в случае пробуксовки ведущих колес на очень короткое мгновение электроника автоматически «сбрасывает газ» – до восстановления сцепления с дорожным полотном. Почему же применение АПС в гонках встречало столь долгое сопротивление?

Для начала – почти классическая задача. Попробуйте совершить сравнительную поездку на максимальной скорости из пункта А в пункт Б по довольно длинной и то и дело петляющей дороге на двух одинаковых автомобилях, один из которых оснащен АПС, АБС, коробкой-автоматом и прочими «наворотами», а другой – нет.

Вопрос: Как вы будете чувствовать себя по прибытии в конечный пункт в том и другом случае?

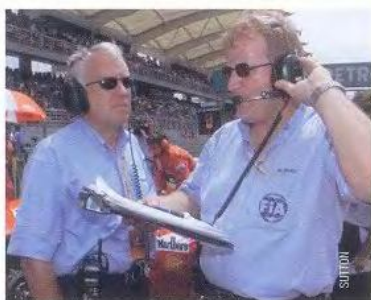
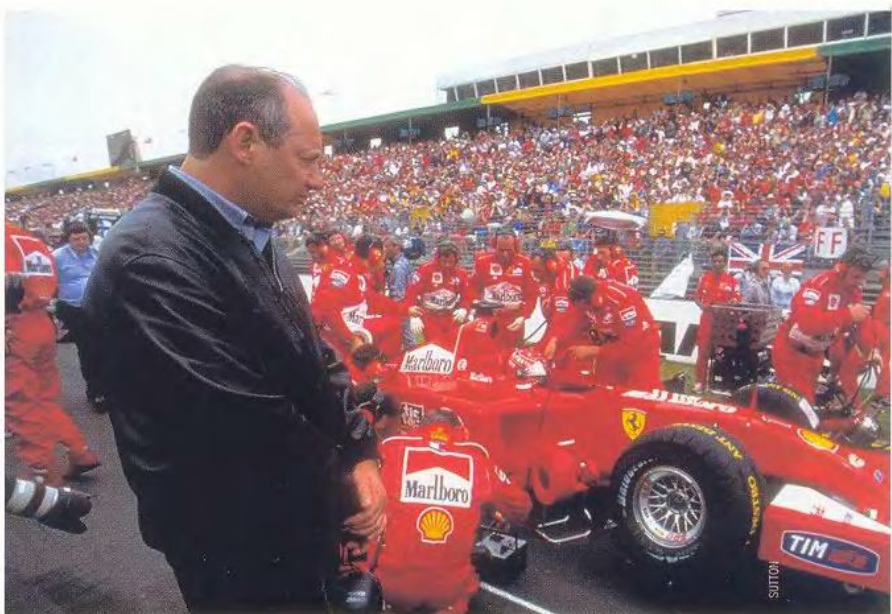
Ответ: Из стандартного автомобиля вываливаешься насквозь мокрый от пота (а может, и не только) и радуешься пению птичек и вообще жизни, потому что мысленно прощался с ней чуть ли не в каждом повороте. То ли дело – автомобиль с «мозгами»: чувствуешь себя отдохнувшим и испытываешь легкое пренебрежение ко всем окружающим красотам, которыми ты успел вполне насладиться при прохождении самых крутых виражей. Разумеется, не все так просто, как описано в этой «идиллии», но, по крайней мере, так утверждает реклама автомобильных компаний. В общем – все как в известном ролике: «Я чувствую себя уверенно, комфортно и совершенно сухо...»

Но главное – эта система дает ощутимую добавку в скорости. Особенно в дождь и на выходе из медленных поворотов или на старте. «Что ж тут плохого?» – восклицают одни. «А кому нужно, чтобы стоящий на высшей ступени пьедестала гонщик выглядел хорошо отдохнувшим?» – возмущаются другие. Действительно, никому. Включая самих гонщиков, гордо заявляющих, что при их мастерстве не нуждаются в электронных «помощниках». Тогда зачем же их разрешили вновь? Объяснения в неспособности федерации контролировать собственный запрет лежат на поверхности и, в общем-то, малоубедительны. Ссылка FIA на невозможность доподлинной проверки программ, по мнению Эдди Ирвайна, «такая же нелепость, как если бы МОК дал добро на применение допинга просто потому, что не в состоянии пресечь их употребление».

В чем же состоит идеологическая подоплека этого решения? Почему федерация решила изменить принципам?

Во всем «виновата» Ferrari...

Надо полагать, что подозрения в нелегальном использовании АПС падали в основном на Ferrari и команды, получающие от нее клиентские моторы, в том числе и потому, что именно Ferrari в 1990 году первой среди команд Формулы-1 применила на своих машинах АПС. В большин-



Технический делегат FIA Чарли Уайтинг и глава контрольной службы федерации Джо Бауэр наконец вынуждены были расписаться в своем бес-силлии

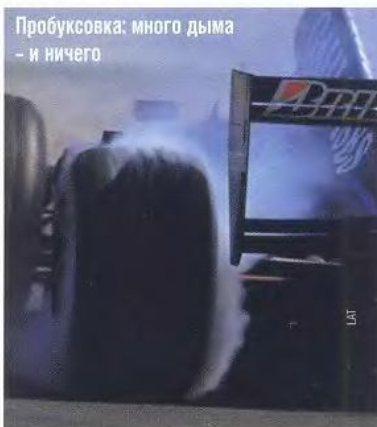
стве случаев АПС того, первого поколения представляла собой довольно простое устройство, снижающее обороты двигателя непосредственным ограничением подачи топлива в инжектор и/или искры к свечам. Инженеры Williams пошли другим путем – система обеспечивала дополнительное механическое притормаживание задних колес.

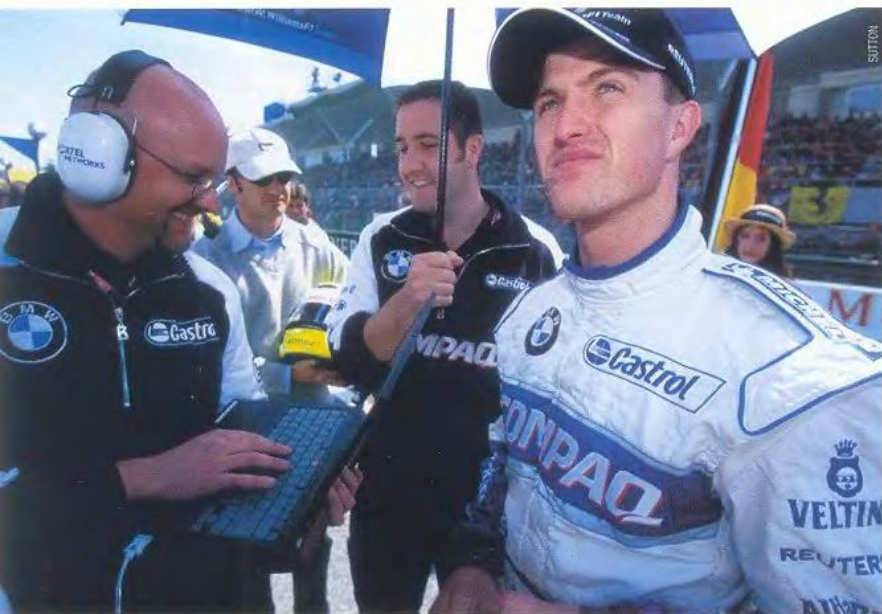
Введенный в конце 1993 года запрет на использование АПС не остановил полет технической мысли формульных конструкторов – появились еще более изощренные решения, позволяющие формально обойти запреты и достичь того же эффекта. Например, специальные датчики замеряли уже не собственно пробуксовку колес, а скорость воздушного потока, которая сопоставлялась с записанными в программу критическими значениями давления. Система включалась и заблаговременно сбрасывала тягу, предотвращая пробуксовку. Когда и подобные системы запретили, компьютерные гении составили и ввели в электронные «мозги» машин программы, позволяющие предугадывать, при каком положении дросселя в данном режиме движения может начаться пробуксовка, чтобы, опять же, предотвратить ее.

Возник классический порочный круг: каждый новый запрет порождает очередную, еще более хитроумную версию антипробуксовочной системы. Обвинения команд в использовании АПС в последние годы сыпались как из рога изобилия. Дошло до того, что уже каждый удачный старт стал вызывать соответствующие подозрения, а эксперты FIA в попытках вывести нарушителей на чистую воду сбивались с ног и рук. Но тщетно – «преступные» алгоритмы легко спрятать в тысячах команд, и выделить их там – все равно, что в буквальном смысле найти иголку в стоге сена. При

Рон Деннис давно бросал косые взгляды на возню инженеров вокруг красных автомобилей

Пробуксовка: много дыма – и ничего





Разумеется, гонщикам не по душе, что их божий дар способны заменить несколько неприуженных нажатий на клавиши компьютера

этом усложнение программ еще больше увеличивало лавину подозрений: зачем, спрашивается, такая сложность, как не для того, чтобы обеспечить дополнительные функциональные возможности?

“Я не приверженец АПС. Но считаю совершенно неприемлемой ситуацию, при которой ряд гонок в последние годы был наверняка выигран машинами, вопреки правилам оснащенными АПС”, — высказался технический директор McLaren Эдриан Ньюи.

Все шло к тому, чтобы полностью запретить использование в этой области электроники как таковой. Но это грозило бы уже самым настоящим бунтом производителей: взамен им пришлось бы разработать соответствующие механические устройства, что чрезмерно усложнило бы конструкцию некоторых узлов (например, инжекторов), а стало быть — и их стоимость. И тогда FIA, в том числе и под давлением ряда команд, приняло столь же радикальное, но совершенно противоположное, по сути, решение: разрешить применение АПС.

Очень емко прокомментировал это решение технический директор Benetton и член Технической рабочей группы FIA Майк Гаскойн: “Современные технологии — это плоть и кровь сегодняшней Формулы-1. Отсюда и выбор — все или ничего. А поскольку автопроизводители являются сейчас основными инвесторами в Ф-1, выбор всегда будет в пользу технологии. Формула-1 — особый спорт, потому что в каждой команде — свои конструкторы, свои технические идеи, и в этом главное отличие от Ф-3000 или серии CART. Мы всегда стараемся придумать и проверить в деле что-то новое, чтобы сделать машины быстрее и, естественно, помочь пилотам соревноваться друг

с другом. Это и есть Формула-1. И избавиться от всех этих современных систем можно лишь в том случае, если только сами производители от них откажутся”.

Физики и лирики

В принципе, все споры об АПС сводятся к извечному спору между “физиками” и “лириками”. В качестве первых выступили главным образом крупнейшие автопроизводители, участвующие в Формуле-1, а от лица вторых — большинство гонщиков.

Эдди Ирвайн, впервые взъерошивая свой рыжий “бобрик” на голове, высказался весьма эмоционально: “Болельщики приходят на автодром для того, чтобы услышать на выходе машины из поворота здоровый вой мотора, раскрученного на всю мощь, а не порожденный запрограммированными “осечками” чахоточный кашель”.

Ирвайну вторит и Култхард: “Автоспорт — это демонстрация гонщиками лучшего, на что они способны. Я, пилот, в состоянии сам переключать передачи и предотвращать пробуксовку и совсем не хочу, чтобы все это за меня делал компьютер”.

Очень показательным в этом смысле оказалось мнение Ники Лауды. Трехкратный чемпион мира, как только было объявлено о грядущем возвращении АПС в Формулу-1, раз-

нес эту идею в пух и прах: “АПС — это нелепица. И дело не только в том, что она облегчает жизнь плохим гонщикам. Главная проблема многих, даже очень хороших пилотов состоит в том, что они не слишком “дружат” с тормозами, передачами, шинами. Хотя все это требует к себе должного внимания. Ну а теперь это будет делать автоматика. Да-



Впервые АПС применила Ferrari в 1990 году

же я, хоть перестал гоняться в Ф-1 полтора десятка лет назад, мог бы пилотировать такую машину. Всего-то и дел, что утопить педаль газа в пол. Остается лишь позаботиться о своевременном и достаточном торможении, но любой дурак с этим справится. Если колеса блокируются и из-под них вылетает дым, значит, в следующий раз надо ударять по тормозам полетче. Все очень просто. А все эти новомодные технологические “навороты” хороши для обычных дорожных автомобилей, но не для машин Ф-1. Пора бы обуздать технологического “быка” и решить, чего мы хотим и ждем от Формулы-1 — прогресса в автомобилестроении или все-таки настоящих гонок”.

Но так Лауда говорил, будучи просто словоохотливым бывшим пилотом Ф-1. Едва получив пост в команде Jaguar Racing, он сразу скорректировал свою позицию: “Что ж, поскольку технологический прогресс в Формуле-1 повернуть вспять невозможно, то ничего не остается, как следовать генеральной линии”.

Упомянутую же “генеральную линию” четко прочертил технический директор Jaguar Бобби Рэйхол: “Своей популярностью современная Формула-1 обязана, в том числе, и высоким технологиям. Эти гонки проходят в соперничестве между производителями техники в той же мере, что и между пилотами. И эта техника изощренная и



И такой “лирик” Больших Призов, как Бергер, оказался в стане “физиков”

Ограничитель – он же ускоритель

Электронная "начинка" современного двигателя Формулы-1 настолько сложна, что раскусить ее подчас не удастся даже самым "зубастым" экспертам FIA. И вот, по вкусу это кому-то или нет, но антипробуксовочная система (АПС) спустя семь с лишним лет после ее изъятия из "меню" Формулы-1 вновь вернулась туда в качестве совершенно законного "блюда".

Пилот, не "гони лошадей"



Технический регламент FIA в части, посвященной автоматическому управлению мощностью двигателя и трансмиссией, подвергся значительному пересмотру. Утратили свою силу два наиболее существенных ограничения, ранее предписывавших, что:

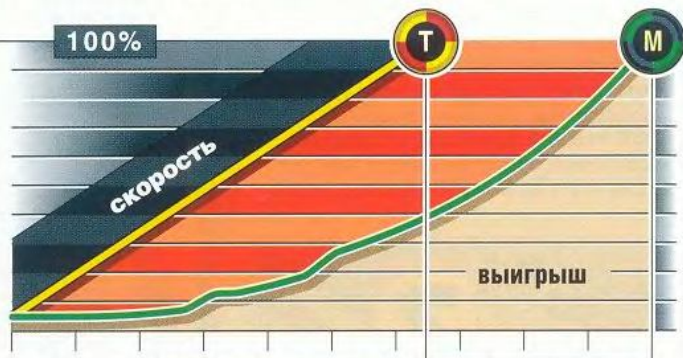
1. Положение дроссельных заслонок должно определяться исключительно положением педали "газа". (Статья 5.7.1)
2. Машина не должна быть оборудована системой, предотвращающей либо компенсирующей пробуксовку колес или предупреждающей водителя о таковой. (Статья 9.2.1/9.2.2)

Как это работает...



Шаг назад: Как только фиксируется пробуксовка, чрезмерное число оборотов двигателя мгновенно падает до "правильного", восстанавливая надлежащее сцепление колес с полотном. То есть мощность используется более эффективно.

Попросту говоря: конечная задача АПС – наиболее быстрый разгон машины за счет наиболее эффективного использования мощности двигателя.



И два вперед: Стабильный контакт колес с полотном трассы обеспечивает стабильное ускорение. В результате требуемая скорость достигается быстрее.

Что это означает...



Вцепившиеся мертвой хваткой в полотно колеса должны помочь пилотам – по крайней мере теоретически – в первые мгновения гонки защитить драгоценную стартовую позицию. Хотя бы до ближайшей пары поворотов.



Три, два, один... пуск!

Появившаяся возможность применения системы "пускового контроля" - или, если точнее, системы оптимизации старта (СОС) - "облегчает жизнь" пилотам, зато усложняет ее инженерам и компьютерщикам. Крайне сложное программное обеспечение этой системы должно быть надежно защищено от помех, которые может создать другая (уже не первый год используемая) вспомогательная система - предотвращающая остановку двигателя (равно как и антипробуксовочная система (АПС), которая отвечает за успех второй стадии стартового рывка).

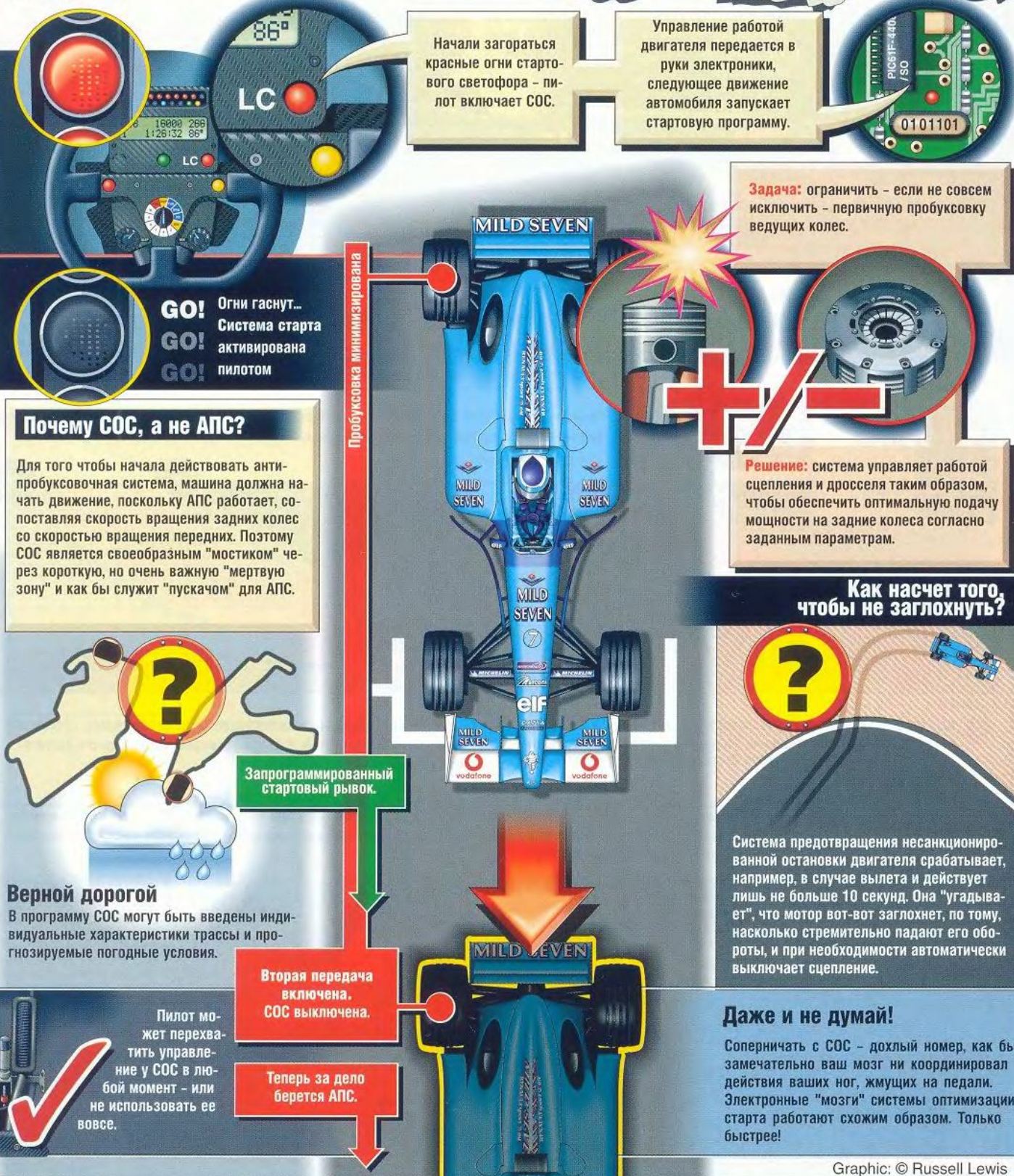
Как все это взаимодействует

Роль системы, которая должна быть активирована пилотом по окончании прогревочного круга, - подменять пилота после старта, причем действовать лучше, чем он сам.

На старт, внимание!..

СОС - весьма хитрое устройство, эффективная работа которого возможна лишь при учете ряда "переменных", а именно: **наличие уклона в зоне стартовой решетки** - например, в Спа пилоты стартуют "в гору", а в Сильверстоуне никакого уклона нет вовсе.

Поверхность трассы - стартует ли машина с "чистой" или "грязной" стороны трассы? Суха ли трасса? Какова ее температура? **Настройка машины** - различные настройки требуют соответствующих корректировок "пуска" болида на гоночную "орбиту".



сложна настолько, насколько допускается правилами. Чтобы успешно выступать в Формуле-1, приходится это учитывать. Если же во главу угла ставить только зрелище, то надо избавиться от 90% технических устройств, но тогда это будет уже не Формула-1, а элементарный тест на определение лучшего пилота”.

Что мешает плохому пилоту

И все же доводы лириков достаточно сильны. Зрители верят, что работа пилота Ф-1 чрезвычайно трудна. А знание того, что машины оснащены “вспомогательными устройствами” вроде АПС, как бы убивает эту веру.

Однако есть и третья, примиряющая противников и сторонников АПС, “нулевая” точка зрения, которую спокойно, без лишних эмоций высказал Майк Гаскойн: “Довод, что АПС дает возможность пилоту среднего уровня соревноваться наравне с хорошим пилотом, совершенно несостоятелен. Иначе почему, к примеру, в 1993 году индикаторский чемпион Майкл Андресетти не гонялся столь же великолепно, как Сенна?”

Упомянутый Гаскойном пример, кстати, – один из наиболее сильных и часто используемых козырей, которыми сторонники АПС отбиваются от ее противников. Действительно, в том сезоне (последнем сезоне Формулы-1 до за-



Андресетти и Сенна: тот случай, когда не все радовались, что товарищи по команде не стали соперниками на трассе

прещения АПС) машины были больше чем когда-либо до и когда-либо позже напичканы всевозможными “вспомогательными системами”, в том числе и АПС. Действительно, и у Сенны, и у Андресетти, вместе выступавших в тот год за McLaren, были одинаково капризные в управлении и вообще неважные по сравнению с Williams машины. Но чего стоит техническое несовершенство машины и любые электронные “помощники” по сравнению с высочайшим мастерством пилота? Этот вопрос неминуемо возникает, когда вспоминаешь легендарную победу Сенны в Гран При Европы в Донингтоне.

В тот день с неба на трассу низвергались потоки воды, и это, учитывая наличие в машинах АПС, должно было еще больше уравнивать шансы гонщиков. Однако бразильский Волшебник совершил в самом начале гонки потрясающий прорыв с пятой позиции на первую, стремительно обогнав Вендлингера, Шумахера, Хилла и Проста, а финишировал не просто первым, но еще и на целый круг впереди французского Профессора! А к концу сезона Сенна заработал 73 очка, не так уж и намного отстав от набравшего 99 очков и победившего в чемпионате Алена Проста. В то время как Андресетти смог наскрести себе в актив всего семь очков.

Опытные пилоты утверждают, что АПС может быть полезна лишь при прохождении некоторых медленных поворотов, в то время как в быстрых прижимная сила столь велика, что необходимости в АПС нет. Более того, даже в поворотах, в которых эта система может себя проявить, на самом деле пилоту не так уж и трудно самому “играть” pedalю газа, оптимизируя тягу. И любой, кто является пилотом Формулы, должен уметь это. А вот что действительно трудно, так это своевременно затормозить и правильно войти в поворот, а сам поворот пройти на максимально



возможной скорости. Именно это, по мнению большинства пилотов, действительно решает, кто быстрее в современной Формуле-1.

“Кроме всего прочего, – продолжает Гаскойн, – АПС не поможет предотвратить вылет, если неграмотные действия пилота приведут к срыву заднего моста. Например, пилот, который слишком рано “тупо” утопит педаль в пол, просто-напросто спровоцирует недостаточную поворачиваемость машины, а когда затем снимет ногу с педали, чтобы удержаться на трассе, то потеряет скорость. Да, АПС помогает водителю, но в очень ограниченных рамках, и я не понимаю тех, кто до сих пор восхищается прохождением поворотов в стиле Фанхио – с эффектным срывом заднего моста. Можно подумать, эти люди просто живут в том веке, когда еще не были сделаны открытия в области аэродинамики, и не понимают, что их нельзя “закрывать” обратно”.

Своеобразную же точку в споре “физиков” и “лириков” Формулы-1 поставил спортивный директор BMW Герхард Бергер: “У меня двойственное отношение к возвращению АПС. Как бывший гонщик я не в восторге от этой идеи: АПС сводила на нет умение одних пилотов по сравнению с другими более тонко и успешно управлять тягой, добиваясь, например, более быстрого прохождения поворотов. Однако как представитель BMW – компании, производящей моторы – я доволен, потому что это позволит нам использовать свой передовой опыт в электронике и обеспечить наших пилотов лучшей техникой, дающей возможность проходить круг с лучшим временем”.

И сколько бы Ирвинг с другими пилотами ни убивались по “чистому” звуку мотора на выходе из поворота, “музыку” в современной Ф-1 заказывают те, кто эти двигатели производит.



Борис Мурадов

В 1993 году в Донингтон-парке Айртон Сенна показал, что то, что не мешает хорошему пилоту демонстрировать свое мастерство, не всегда помогает плохому



ВЗЛЕТ МАСЛОВА И "СИНДРОМ УЭББЕРА"

"Ничего страшного, обычный гоночный эпизод, вот и все! Я доволен сегодняшним результатом", – Даррен говорил с привычным "мэннинговским" задором, по обыкновению четко выговаривая каждое слово. И глядя на довольную улыбку англичанина, хотелось просто радоваться первому в новом тысячелетии призовому месту российской команды в международном чемпионате Формулы-3000. Второй раз в истории "Арден-России" ее гонщик поднялся на вторую ступень пьедестала. А мог и выиграть гонку. Но, как и год назад в Сильверстоуне, на пути Даррена вновь встал Марк Уэббер, не слишком чисто, но жестко и решительно отобравший у него эту победу.

Гуляй, Англия! Веселись, Россия!

Как и большинство пилотов Ф-3000, гонщики "Арден-России" вздохнули с облегчением, когда "младшая сестра королевы автоспорта" вернулась в Европу после короткого, но суматошного бразильского турне. Позади остались утомительные перелеты и абсолютно новый для них автодром. Впереди – знакомые европейские трассы. "Мы неплохо знаем Имолу, знаем настройки, так что, надеюсь, сможем выступить лучше, чем в Сан-Паулу. Полагаю, здесь мы наконец увидим среди лидеров больше фаворитов", – говорил всегдашний оптимист Мэннинг. Под фаворитами Даррен под-

разумевал Марка Уэббера, Себастьяна Бюрду, двух гонщиков Nordic и, конечно, себя. И в принципе оказался прав. Квалификацию, несмотря на пару эффектных разворотов на трассе, выиграл австралиец. Мэннинг стал третьим, всего две тысячных уступив дебютанту Патрику Фризахеру из Red Bull: как и год назад, Даррен по-прежнему терял несколько сотых в Variante Alta. Энге и Уилсон расположились на четвертом и шестом местах. Отлично откатал квалификацию и наш Виктор Маслов. Впервые в карьере москвич пробился в двадцатку лучших. В первой 45-минутной сессии Виктор показал 16-е время, причем стабильность, с которой Маслов уложил три своих лучших круга всего в 0,039 с, приятно удивила. В перерыве в команде изменили настройки: "Мы немного уменьшили угол атаки антикрыльев на обоих автомобилях, поскольку Даррену казалось, что на задней прямой перед "Риваццей" он слегка не дотягивает до лимитатора", – объяснил Виктор, после перерыва сбросивший со своего времени еще 0,164 с, но откатившийся на одно место назад и едва не угробивший в аварию. "На выходе из "Риваццы" у меня неожиданно заглохла машина, – хмурился Маслов. – Хорошо еще, что удалось соскочить на траву, избежав столкновения с накатывавшими сзади автомобилями и завести мо-

На первом круге в Variante Alta ошибся и вылетел на траву индонезиец Ананда Микола



тор". А вот Себастьяну Бюрде повезло куда меньше: вылетев с трассы, он так "душевно" приложился к отбойнику, что восстановлению его машина уже не подлежала. Команде пришлось купить у Lola новое шасси, которое до гонки не успели даже покрасить. Благо темносерый углепластик не слишком контрастировал с черным цветом DAMS. Так что большинство зрителей в субботу даже не заметили этой "смены цветов", тем более что француз стартовал всего лишь с девятого места и уже на первом круге вылетел с трассы.

Как часто случается в Формуле-3000, судьба гонки решилась в первом повороте. Лучше всех на исчезновение красных огней светового среагировал Мэннинг. Красная российская Lola так здорово выстрелила по левой борровке мимо замешкавшегося на второй позиции Фризахера, что уже через несколько десятков метров поравнялась с желто-голубой машиной Уэббера. Но австралиец и не подумал уступить. В том же беспардонном стиле, в котором год назад он развернул Даррена поперек трассы в Сильверстоуне, лишив его первой за-

В Имоле Мэннинг стартовал блестяще, уже на первых метрах опередив Фризахера



служенной победы, на этот раз Марк выдавил англичанина на траву. Со стороны маневр выглядел не слишком корректно, но судьи предпочли не вмешиваться в ход гонки, тем более что Даррен не только сумел удержать машину (благо трава уже высохла после утреннего дождя), но и остаться на втором месте. Собственно на этом все и закончилось: в том порядке, в котором шестерка лидеров закончила первый круг, она и добралась до финиша. «Я был чуть быстрее и на любой другой трассе наверняка сумел бы пройти Марка. Но здесь я лишь без толку изодрал шины», – качал головой Мэннинг, уже после середины дистанции прекративший свои бесплодные атаки. Обогнать в Имоле действительно было нелегко. Но при всем при этом назвать эту гонку скучной язык не повернется.

Позади лидеров развернулся целый калейдоскоп событий. На седьмом круге на выходе из «эски» «Тамбурелло» неудачно наехал на поребрик Габриэле Варано. Синюю Lola развернуло поперек трассы, швырнуло в отбойник и отбросило обратно к обочине. На трассе появился пейс-кар, но на этом дело не закончилось. Кругом позже, когда, уже выстроившись за автомобилем безопасности, гонщики змейкой подползли к «Тамбурелло» и стали притормаживать, объезжая обломки, дебютант

справился со своей задачей. «Он был быстрее, и несколько раз мне приходилось занимать оборонительную траекторию, но в целом я контролировал ситуацию», – светился от счастья Виктор, который провел действительно великолепную гонку. Впервые в истории российской команды оба ее гонщика добрались до финиша в десятке лучших. Имолу «Арден-Россия» покидала полная надежд на будущее. В основном они возлагались естественно на Мэннинга. Но судьба распорядилась по-иному.

Сенсация, которой не было

Прямо из Имолы команды направились в Монцу на официальные тесты FIA, в которых приняли участие все 26 пилотов, включая слегка травмированного Варано. Результаты первой же сессии ошеломили: лучшее время дня показал Марк Уэббер, второе... Виктор Маслов, Мэннинг – четвертое. Сам же Виктор свой скачок на вторую строку протокола объясняет лишь ошибкой хронометриста. «Время засекали «вручную», и на одном из кругов нас с Дарреном, видимо, перепутали и приписали его результат мне, а может, просто ошиблись», – признался Маслов.

Как бы там ни было, но на третий этап чемпионата в Барселоне пилоты российской

Вылет Габриэле Ланчьеры стал едва ли не единственным ярким моментом испанского этапа



команды отправились в неплохом настроении. Увы, гонка в столице Каталонии разочаровала не только болельщиков «Арден-России», но и поклонников автоспорта в целом. Поначалу дела шли великолепно: в первой сессии Мэннинг несколько минут покрасовался на промежуточном «поуле», Маслов, одно время шедший 12-м, показал в итоге 14-е время. Но после перерыва все рухнуло. Даррен, правда, сумел-таки прибавить и, зацепившись за третий ряд старта, обещал побороться в гонке за пьедестал, а вот Маслову не повезло. «Мы ошиблись в тактике, – сокрушался откатившийся на 18-е место Виктор. – В то время как Даррен совершал попытки по шесть кругов, мой инженер Гарри Дэвис настоял на серии из десяти кругов. В итоге в начале я не мог выжать из машины максимум из-за большого количества топлива в баках, а к концу покрышки теряли сцепление с трассой». Лучшее всех в Каталонии смотрелись пилоты Nordic: Уилсон выиграл поул-позишн, опередив Энге всего на 0,022 с. А вот наш обидчик Уэббер провалил квалификацию и, разбив свою Lola, остался лишь 11-м.

Впрочем, в воскресенье все изменилось. В первом повороте пилоты Nordic поменялись

До середины дистанции Мэннинг пытался атаковать Уэббера, но Марк ни разу не ошибся и не дал Даррену шанса возглавить гонку



За шесть кругов до финиша в последнем повороте фамильного автодрома Феррари столкнулись Пиччини и Хаберфельд

Джанлука Калькани, заменивший в Имоле в KJR Яна Гуди, слишком поздно сориентировался в ситуации, резко затормозил, а сзади в его машину врезалась Lola Дерек Хилла. Сын чемпиона мира не успел среагировать на маневр итальянца. В итоге оба вылетели на траву, едва не прихватив с собой Маслова и чудом не сбив копошившихся вокруг машины Варано маршалов.

Как и год назад, пилоты часто вылетали на гравий. Однако сходов было сравнительно немного: на 13-м круге столкнулись Мелу и Саленс, да еще через дюжину кругов в Variante Bassa не поделили трассу Пиччини и Хаберфельд. Большинство пилотов после своих ошибок возвращались на асфальт, но теряли драгоценные секунды, благодаря чему проигравший на старте несколько мест, но в дальнейшем не совершивший ни одной ошибки Маслов продрался с 19-го места на 10-е. Правда, на последних кругах Виктору пришлось отбивать настойчивые атаки восходящей звезды итальянского автоспорта тест-пилота Benetton Джорджо Пантано. Но москвич блестяще

В Имоле Виктор Маслов провел пока свою лучшую гонку в карьере. Не допустив ни одной ошибки, россиянин впервые финишировал в десятке лучших





В том порядке, в котором первая шестерка прошла два первых поворота Каталуньи Монтемело, она и добралась до финиша

местами, причем Уилсон пропустил еще и стартовавшего непосредственно за ним База Лейндерса. Уэббер выбрался на седьмую позицию. Даррен проиграл несколько мест, а вот Маслов, наоборот, – стартовал блестяще. Уже к середине первого круга он поравнялся с явно потерявшим темп Мэннингом. «Я нахватал на колеса много грязи и думал только о том, как бы удержаться на трассе», – признался Даррен. Три поворота российско-британские Lola промчались бок о бок, а в четвертом Мэннинг вылетел-таки с трассы и вернулся на асфальт уже лишь 21-м. Обгонять в Барселоне оказалось еще сложнее, чем в Имоле, да никто особо и не пытался. Со второго круга до самого финиша за исключением схода Ланчьеры в пелотоне произошло лишь три изменения. Лидирующая шестерка осталась прежней, а Маслов, отыгравший на первом круге аж шесть (!) мест, второй раз подряд попал в первую дюжину.

Альпийская сказка

Во время первой австрийской квалификации пилоты «Arden-России» столкнулись с небольшой недостаточной поворачиваемостью,

поэтому в перерыве на машине Маслова изменили настройки задней подвески и добавили аэродинамическую нагрузку на переднее антикрыло, однако воспользоваться результатами изменений Виктор не успел: через несколько минут после начала второй сессии над трассой в предгорьях Альп пошел дождь, и российский пилот так и остался 20-м, в полутора секундах позади выигравшего «поул» Себастьяна Бюрды. И слава богу!

Впервые в этом сезоне Себастьян Бюрда, которого считали одним из фаворитов чемпионата, оказался среди лидеров. Увы, его гонка закончилась уже в первом повороте



Девять машин, стартовавших перед Масловым, уже в первом повороте угодили в завал. Молодой австриец Патрик Фризахер, квалифицировавшийся на домашней трассе в первом ряду, не смог справиться с искушением блеснуть перед соотечественниками и, находясь на грязной стороне трассы, опрометчиво поздно начал тормозить перед первым поворотом. Задний мост Lola понесло на машину находившегося на внешней траектории Бюрды. Оба вылетели на гравий, а сзади начала собираться куча-мала. Прямо перед носом Мэннинга Фабицио Голлин врезался во второй Red Bull, «красный бык» Гарсия перегородил трассу, собрав еще пять машин, включая неплохо стартовавшего с 11-й позиции Даррена и обоих пилотов Super Nova.

А сзади в это время прорывался Маслов. Уже на подъеме к Castrol он сумел отыграть четыре позиции, затем, великолепно сориентировавшись в ситуации, нырнул внутрь поворота и, проскочив завесу пыли, вылетел на вторую прямую шестым (!). Сказка! Впервые в истории российский гонщик оказался в зачетной шестерке международного чемпионата! От захватившего лидерство Джастина Уилсона его отделяли лишь Лейндерс, Энге, Пиццония и Саленс. На трассе же тем временем появился пейс-кар. Несколько кругов Виктор продер-

В Австрии Маслов не смог удержаться в зачетной шестерке, но третий раз подряд финишировал в первой дюжине



Австриец Патрик Фризахер слишком быстро вошел в первый поворот, его снесло на машину Бюрды, и оба оказались на гравии



2-й этап Имола, Автодром им. Энцо и Дино Феррари

13-14/04/2001 Дистанция: 31x4.933 км=152.686 км

Полупозиции: М. Уэббер – 1'38.518

Быстрейший круг в гонке: М. Уэббер – 1'40.232/29

Гонщик	Команда	Квал.	Время
1 М. Уэббер	Super Nova Racing	1	56'45.779
2 Д. Мэннинг	Arden Team Russia	3	+3.303
3 Т. Энге	Coca-Cola Nordic Racing	4	+4.090
4 А. Пиццония	Petrobras Junior Team	7	+9.758
5 П. Фризахер	Red Bull Junior Team	2	+10.171
6 Дж. Уилсон	Coca-Cola Nordic Racing	6	+10.933
7 Родр. Сперафико	Coloni F3000	8	+15.074
8 Ф. Голлин	Coloni F3000	16	+17.243
9 Б. Лейндерс	KTR	21	+29.113
10 В. Маслов	Arden Team Russia	17	+31.688
11 Дж. Пантано	Team Astromega	5	+32.511
12 Дж. Кин	KJR Monaco Motorsport	24	+36.740
13 Г. Ланчьеры	Durango Formula	25	+38.503
14 Рик. Сперафико	Petrobras Junior Team	11	+39.280
15 Ж. Каматиас	KTR	26	+40.153
16 А. Гарсия	Red Bull Junior Team	14	+51.080
17 Н. Филиберти	F3000 Prost Junior Team	18	+1 круг
НК А. Пиччини	European Minardi F3000	15	НФ (авария)
НК М. Хаберфельд	Super Nova Racing	12	НФ (авария)
НК Х. Мелу	Durango Formula	10	НФ (авария)
НК Д. Саленс	European Minardi F3000	13	НФ (авария)
НК Д. Калькани	KJR Monaco Motorsport	20	НФ (авария)
НК Д. Хилл	DAMS	23	НФ (авария)
НК Г. Варано	F3000 Prost Junior Team	22	НФ (вылет)
НК С. Бюрда	DAMS	9	НФ (вылет)
НК А. Микола	Team Astromega	19	НФ (вылет)



Команда "Арден-Россия" проводит конкурс.



Угадайте позиции пилотов российской команды Ф-3000 в квалификациях и места, занятые ими в гонках (если вы предсказываете сход в гонке, то укажите, на каком круге). Свои прогнозы вы должны выслать не позднее указанной на купоне даты, только на оригинальных купонах, 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.

Несколько раз Лейндерс пытался атаковать лидировавшего Уилсона, но Джастин каждый раз уходил внутрь поворота, пресекая все попытки бельгийца

Европа			Франция			В. Британия		
	Квал.	Гонка		Квал.	Гонка		Квал.	Гонка
Мэннинг	_____	_____	Мэннинг	_____	_____	Мэннинг	_____	_____
Маслов	_____	_____	Маслов	_____	_____	Маслов	_____	_____
Отправить до 20.06.01			Отправить до 27.06.01			Отправить до 11.07.01		

жался в зачетной шестерке, но как только машина безопасности покинула трассу, сказка закончилась: Маслов пропустил вперед Мелу и Дино Морелли, заменившего перед австрийским этапом в Astromega Аранду Микола. "Перед гонкой мы решили подстраховаться и увеличили угол атаки антикрыльев, так что в конце длинных прямых я не мог сопротивляться их атакам. Пока я держался в аэродинамической тени Морелли, все шло нормально, но стоило мне отстать всего на пару метров, и за счет большей аэродинамической загруженности машины я стал проигрывать", – разводил руками Маслов. Через несколько кругов Вик-

тор ошибся: слишком быстро выйдя из "Берге-ра", он вынужден был выехать на траву, проиграл несколько мест и загрязнил шины. Хорошо хоть ближе к финишу ему все-таки удалось взять себя в руки, стабилизировать свой темп и вновь, как и на двух предыдущих этапах, финишировать в дюжине лучших.

Несмотря на все перипетии этой гонки, тройка призеров оказалась точно такой же, как и в Барселоне. На А1-Ринге, который предоставляет гораздо больше возможностей для обгона, чем львиная доля остальных трасс чемпионата, впервые после возвращения Ф-3000 в Европу зрители увидели какое-то подобие борьбы за победу. Всю гонку первая тройка "укладывалась" в несколько секунд, и пару раз Баз Лейндерс очень опасно атаковал Уилсона, но выбраться в лидеры так и не смог. Энге же особо не усердствовал, оказывая на чемпиона немецкой Ф-3 лишь психологическое давление. Очки чеху нужны были больше победы. Ведь если так пойдет дальше и Nordic будет выигрывать одну гонку за другой, судьба титула решится в последних гонках в личном противостоянии двух товарищей по команде Дерекка Мауэра. И тогда каждое очко будет на вес золота.

В Австрии Даррен рассчитывал как минимум на место в первой тройке, но, угодив в завал на старте, так и не смог набрать ни одного очка



Владимир Маккавеев



Из четырех первых гонок пилоты Nordic выиграли три

3-й этап Барселона, Автодром Каталунья Монтмело 27-28/04/2001

Дистанция: 32x4.730 км=151.233 км

Поул-позишн: Дж. Уилсон – 1'33.931
 Быстрейший круг в гонке: Дж. Уилсон – 1'36.230/4

Гонщик	Команда	Квал.	Время
1 Т. Энге	Coca-Cola Nordic Racing	2	52'00.457
2 Б. Лейндерс	KTR	3	+2.211
3 Дж. Уилсон	Coca-Cola Nordic Racing	1	+3.206
4 М. Хабберфельд	Super Nova Racing	4	+9.624
5 Д. Саленс	European Minardi F3000	5	+20.131
6 А. Пиццония	Petrobras Junior Team	8	+20.834
7 М. Уэббер	Super Nova Racing	11	+22.238
8 П. Фризахер	Red Bull Junior Team	7	+22.556
9 Дж. Пантано	Team Astromega	10	+29.256
10 А. Гарсия	Red Bull Junior Team	13	+29.641
11 С. Бюрда	DAMS	12	+40.851
12 В. Маслов	Arden Team Russia	18	+59.018
13 А. Пиччини	European Minardi F3000	19	+1'01.948
14 Н. Филиберти	F3000 Prost Junior Team	14	+1'02.557
15 Г. Варано	F3000 Prost Junior Team	17	+1'03.987
16 Д. Хилл	DAMS	21	+1'06.639
17 Ф. Голлин	Coloni F3000	16	+1'07.909
18 Ж. Каматиас	KTR	23	+1'08.630
19 Рик. Сперафико	Petrobras Junior Team	9	+1'09.468
20 Д. Мэннинг	Arden Team Russia	6	+1'10.414
21 Х. Мелу	Durango Benetton Formula	15	+1'11.929
22 Родр. Сперафико	Coloni F3000	20	+1'13.100
23 А. Микола	Team Astromega	22	+1'21.435
НК Г. Ланчери	Durango Formula	24	НФ

Примечание: после гонки в Имоле команда KJR Monaco Motorsport из-за финансовых проблем снялась с чемпионата

4-й этап Шпильберг, Автодром А1-Ринг 11-12/05/2001

Дистанция: 35x4.326 км=174.863 км

Поул-позишн: С. Бюрда – 1'23.240
 Быстрейший круг в гонке: Дж. Пантано – 1'24.003/31

1 Дж. Уилсон	Coca-Cola Nordic Racing	4	51'57.144
2 Б. Лейндерс	KTR	3	+0.455
3 Т. Энге	Coca-Cola Nordic Racing	5	+0.949
4 А. Пиццония	Petrobras Junior Team	7	+2.067
5 Х. Мелу	Durango Formula	14	+11.748
6 А. Пиччини	European Minardi F3000	12	+14.415
7 Д. Морелли	Team Astromega	21	+32.854
8 Д. Саленс	European Minardi F3000	15	+34.800
9 Родр. Сперафико	Coloni F3000	18	+35.620
10 Н. Филиберти	F3000 Prost Junior Team	19	+36.276
11 В. Маслов	Arden Team Russia	20	+46.668
12 Г. Ланчери	Durango Formula	22	+47.547
13 Д. Хилл	DAMS	24	+1'01.915
14 Г. Варано	F3000 Prost Junior Team	23	+1'08.270
15 Дж. Пантано	Team Astromega	10	+3 круга
НК С. Бюрда	DAMS	1	НФ (авария)
НК Рик. Сперафико	Petrobras Junior Team	17	НФ (авария)
НК Ж. Каматиас	KTR	16	НФ (авария)
НК Ф. Голлин	Coloni F3000	8	НФ (авария)
НК М. Уэббер	Super Nova Racing	6	НФ (авария)
НК М. Хабберфельд	Super Nova Racing	13	НФ (авария)
НК Д. Мэннинг	Arden Team Russia	11	НФ (авария)
НК П. Фризахер	Red Bull Junior Team	2	НФ (авария)
НК А. Гарсия	Red Bull Junior Team	9	НФ (авария)

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ:

1 Дж. Уилсон	25
2 Т. Энге	18
3 Б. Лейндерс	12
4 М. Уэббер	10
5 Х. Мелу	8
6 А. Пиццония	7
7 Д. Мэннинг	6
8 Д. Саленс	5
9 С. Бюрда	4
10 М. Хабберфельд	3
11 Ж. Каматиас	2
11 П. Фризахер	2
13 Ф. Голлин	1
13 А. Пиччини	1

КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ:

1 Coca-Cola Nordic Racing	43
2 KTR	14
3 Super Nova Racing	13
4 Durango Formula	8
5 Petrobras Junior Team	7
6 Arden Team Russia	6
6 European Minardi F3000	6
8 DAMS	4
9 Red Bull Junior Team	2
10 Coloni F3000	1

ЧУДЕСА НА ВИРАЖАХ



"Мне впервые пришлось столкнуться с подобным", — если бы эти слова произнесли новички серии CART Бруно Жункейра или Николя Минасян, никто бы не удивился. Но в том-то и дело, что это сказал умудренный опытом чемпион 1991 года Майкл Андресети. Удивляться было чему.

III этап 27-29/04/2001
США,
Форт-Уорт
Дистанция: 2,414х400=965,6 км



Слишком быстро

Третий этап чемпионата должен был состояться на автодроме-красавце Texas Motor Speedway в Форт-Уорте. Даже для Америки, с ее мощной автоспортивной индустрией, это сооружение весьма примечательно — полторамильный сильнопрофилированный (крутизна виражей достигает 24 градусов) овал впечатляет при первом же взгляде. "Когда в январе, во время дня открытых дверей нас провезли по треку в обычном фургоне, я понял — здесь нас ждет острая борьба на сумасшедших скоростях", — лидер чемпионата Кристиано да Матта охотно делился впечатлениями о предстоящей первой треновой гонке сезона.

Мало кто из спортсменов представлял себе, с чем придется столкнуться на самом деле, — Texas Motor Speedway впервые принимал гонки чемпионской серии. Единственным гонщиком, хорошо знакомым с тяжелым характером этой трассы, был Кенни Брак. Швед пять раз стартовал в Форт-Уорте, когда выступал в Indy Racing League, и о последней своей гонке перед переходом в CART он вспоминает не очень охотно: "Чтобы стать чемпионом серии второй раз подряд, мне надо было выиграть финальный этап

сезона. Все шло хорошо, но из-за проблем с задним крылом я вынужден был прекратить борьбу. Так что с этим трексом у меня свои счеты".

И Брак решил "отомстить", установив на пятничной тренировке рекорд трассы, а затем, легко показав такую же прыть в субботней квалификации, добился права стартовать в воскресенье с "поула". Шведский пилот команды Team Rahal, принадлежащей главе команды Ф-1 Jaguar Бобби Рейхоль, промчался по овалу со средней скоростью 376 км/ч. Впрочем, на тренировке в воскресенье его результат значительно превзошел Макс Палис, проехавший круг со средней скоростью около 381 км/ч.

Но самый "американизированный" автодром вновь "посмеялся" над европейцем. Колоссальные боковые и фронтальные перегрузки, достигавшие 5,5g, которые пилоты испытывали на протяжении 18 секунд на одном круге (а среднее время прохождения круга — 22–23 секунды), вызвали у некоторых гонщиков временную потерю ориентации, головокружение и тошноту. В итоге руководство серии незадолго до старта гонки приняло беспрецедентное решение о переносе этапа на неопределенный срок (а, возможно, и вовсе об отмене) из опасений, что пилоты... не смогут перенести без последствий для здоровья 600-мильную гонку при ужасающих перегрузках на скорости свыше 370 км/ч. Интересно, что на этом овале без проблем проводятся этапы IRL и NASCAR. Но дистанция и скорость там гораздо меньше.

Кенни Брак был, конечно, огорчен упущенной возможностью одержать первую победу в CART, но больше всего решением руководства серии остались недовольны 200 тысяч зрителей, собравшихся на трибунах поболеть за своих кумиров, и владельцы автодрома, понесшие многомиллионные убытки.

Директор CART по медицинским вопросам Стив Оулви демонстрирует график перегрузок



Выпускной класс

То, что не удалось в Техасе Кенни Браку, сделал неделю спустя гонщик команды PacWest Скотт Диксон. Вообще, этот гоночный уик-энд прошел под знаком постоянного преимущества кого-нибудь из новичков. Тон задал чемпион Формулы-3000 прошлого года Бруно Жункейра, отодвинув своих более опытных оппонентов во время тренировочных заездов в пятницу на второй план. Неудачи, преследовавшие бразильца на старте сезона, не сломили дух победителя, и в субботу он выиграл квалификацию, опередив лучшего новичка прошлого года Брака всего на 0,038 с. А ведь шведского гонщика можно назвать "королем квалификаций" — в этом сезоне он уже дважды занимал первую строчку в суббютных протоколах и еще дважды становился вторым.

Занявший третье место Мишель Журден просто сиял от счастья. За пять лет, что мексиканский гонщик команды Bettenhausen Motorsport провел за рулем "чамп-каров", этот результат стал для него лучшим в карьере. А вот Николя Минасяну было не до улыбок. Свою квалифика-



Неприятности начались еще в пятницу: в тяжелую аварию попал Маурисиу Гужельмин

цию француз не смог завершить из-за аварии. На одном из виражей задний мост его Lola снесло, и после контакта со стеной машину охватило пламенем. Сам гонщик не пострадал, но теперь ему предстояло стартовать с последнего места. "Это тяжело, но я принимаю вызов", — по-мушкетерски произнес соотечественник Д'Артаньяна. Правда, на этом его запал и потух — стартовав с последней позиции, Минасян, в "лучших" традициях Формулы-3000, закончил гонку последним.

Недостаток опыта борьбы на подобных трассах не позволил защитить свою лидирующую позицию и партнеру Минасяна по команде Target/Chip Ganassi Бруно Жункейре. Несколько обидных ошибок на старте не дали ему проехать и круга во главе пелотона. Да и в ходе самой гонки, проходившей без особых происшествий, бразилец постоянно терял места после каждого рестарта. Этот важный предмет в школе "чампкарровских" наук подопечным Чипа Ганасси предстоит еще изучить.

Хороший пример использования частых поддержек гонки показал ее победитель. Мало кто рассчитывал, что стартовавший с 23-го места новозеландец Скотт Диксон сможет финишировать первым. Однако правильно выбранная тактика позволила этому 20-летнему гонщику добиться победы. Примерно к середине дистанции благодаря ранней остановке в боксах для дозаправки Скотт перебрался на 12-е место. На руку



Чемпион CART 2000 года Жиль де Ферран (№ 1) пропускает вперед новичка серии Скотта Диксона (№ 18)



Для PacWest это первая победа с 1997 года

IV этап 4-6/05/2001

США, Назарет

Дистанция: 1.552x225=349,2 км



Lehigh Valley Grand Prix Prestned by Toyota

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. С. Диксон	Reynard 01i Toyota	23	1:51'12.419
2. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	2	+0.366
3. П. Трейси	Reynard 01i Honda	8	+1.344
4. Дж. Вассер	Reynard 01i Toyota	11	+1.744
5. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	17	+4.255
6. М. Андретти	Reynard 01i Honda	13	+6.401
7. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	1	+9.193
8. Д. Франкитти	Reynard 01i Honda	12	+9.292
9. О. Сервия	Lola T1/01 Cosworth	4	+12.321
10. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	9	+12.557
11. Х. Каштру-Невеш	Reynard 01i Honda	5	+13.379
12. Р. Морено	Reynard 01i Toyota	16	+14.207
13. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	3	-1 кр.
14. Т. Такаги	Reynard 01i Toyota	18	-1 кр.
15. С. Накано	Reynard 01i Honda	19	-1 кр.
16. Т. Канаан	Reynard 01i Honda	10	-1 кр.
17. М. Вильсон	Lola T1/01 Phoenix/MB	24	-3 кр.
18. Н. Минасян	Lola T1/01 Toyota	25	-5 кр.
19. А. Фернандес	Reynard 01i Honda	6	-39 кр. электрон.
20. А. Занарди	Reynard 01i Honda	21	-58 кр. КП
21. Б. Херта	Reynard 01i Cosworth	7	-93 кр. сцепление
22. А. Тальяни	Reynard 01i Cosworth	20	-105 кр. авария
23. Ж. де Ферран	Reynard 01i Honda	15	-105 кр. авария
24. М. Папис	Lola T1/01 Cosworth	14	-149 кр. КП
25. П. Карпентье	Reynard 01i Cosworth	22	-197 кр. мотор

Положение в чемпионате после 3 этапов

1. К. да Матта	40	11. Б. Жункейра	11
2. П. Трейси	40	12. К. Фиттипальди	10
3. Ж. де Ферран	30	13. Н. Минасян	7
4. Дж. Вассер	30	14. О. Сервия	4
5. Х. Каштру-Невеш	29	15. Б. Херта	3
6. К. Брак	29	16. Р. Морено	3
7. С. Диксон	20	17. Т. Такаги	3
8. М. Андретти	20	18. М. Папис	1
9. Д. Франкитти	17	19. С. Накано	1
10. Т. Канаан	12		

Дмитрий Ситник



Бруно Жункейра не смог закрепить победу в квалификации, проиграв старт



Судьбу гонки решила тактика дозаправки

Чемпионат мира по ралли

5-й этап: 03-06.05.2001

21st Rally Argentina
Дистанция: 1337,42 км/389,58 км – 21 CY

Пилот	Автомобиль	Время
1 К. Мак-Рей (GB)	Ford	4:18:25,3
2 Р. Бернс (GB)	Subaru	+26,9
3 К. Сайнс (E)	Ford	+1:19,5
4 Т. Мякинен (FIN)	Mitsubishi	+1:26,2
5 П. Сольберг (N)	Subaru	+3:47,0
6 Ф. Лойкс (B)	Mitsubishi	+5:40,1

Командный зачет:

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Mitsubishi	44	4 Subaru	16
2 Ford	36	5 Hyundai	8
3 Peugeot	20	6 Skoda	6



Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Т. Мякинен	27
2 К. Сайнс	22
3 Д. Ариоль	10



Европейский чемпионат легковых автомобилей FIA

3-4-й этапы: 16.04.2001

Автомобиль Брно, Чехия
Две гонки по 54,030 км/10 кругов по 5,403 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	24:25,193
2 Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	+0,367
3 М. Пигиоли (I)	Audi A4 Quattro	+54,616

Пилот	Автомобиль	Время
1 Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	21:37,824
2 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	+3,484
3 Г. Таркуини (I)	Honda Accord	+9,908

5-6-й этапы: 16.04.2001

Автомобиль Маньи-Кур, Неве, Франция
Две гонки по 51,012 км/12 кругов по 4,251 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Таркуини (I)	Honda Accord	21:06,389
2 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	+2,134
3 Р. Колчяго (I)	Audi A4 Quattro	+10,744

Пилот	Автомобиль	Время
1 Р. Колчяго (I)	Audi A4 Quattro	21:13,718
2 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	+4,785
3 Дж. де Лоренци (I)	BMW 320i E36	+11,423

7-8-й этапы: 16.04.2001

Автомобиль Сильверстоун, Великобритания
Две гонки по 51,410 км/10 кругов по 5,141 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Таркуини (I)	Honda Accord	19:23,198
2 Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	+2,972
3 М. Нил (GB)	Nissan Primera Mark 3	+4,292

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Таркуини (I)	Honda Accord	19:41,057
2 Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	+1,904
3 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	+5,681

Личный зачет

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Н. Ларини	280	1 Alfa Romeo Nordauto	520
2 Ф. Джованарди	240	2 JAS Engineering Italia IP	358
3 М. Пигиоли	198	3 AGS Motorsport	356

NASCAR: "Кубок Уинстона"

9-й этап: 26.04.2001

TALLADEGA 500
Талладига Суперспидвей, Алабама, США
500 миль/188 кругов по 2,66 миль

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Б. Хамилтон (USA)	Chevrolet	180
2 Т. Спарт (USA)	Pontiac	175
3 К. Буш (USA)	Ford	170

Пилот	Автомобиль	Очки
4 М. Мартин (USA)	Ford	165
5 Б. Лабонте (USA)	Pontiac	160
6 Дж. Немечек (USA)	Chevrolet	155

Пилот	Автомобиль	Очки
7 Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	146
8 Д. Энкардт-мл. (USA)	Chevrolet	147
9 М. Уоллас (USA)	Ford	138
10 Дж. Бертон (USA)	Ford	139

10-й этап: 29.04.2001

NAPA AUTO PARTS 500
Калифорния Спидвей, Фонтана, Калифорния, США
500 миль/250 кругов по 2 миль

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Р. Уоллас (USA)	Ford	185
2 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	175
3 Д. Энкардт-мл. (USA)	Chevrolet	170

Пилот	Автомобиль	Очки
4 Т. Спарт (USA)	Pontiac	160
5 Дж. Майндл (USA)	Ford	160
6 Р. Радд (USA)	Ford	155

Пилот	Автомобиль	Очки
7 Дж. Спенсер (USA)	Ford	151
8 Дж. Неду (USA)	Chevrolet	142
9 С. Марлин (USA)	Dodge	138
10 Р. Присли (USA)	Ford	134

11-й этап: 05.05.2001

RONCA EXCITEMENT 400
Ричмонд Интернационал Рейсвей, Вирджиния, США
300 миль/400 кругов по 0,75 миль

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Т. Спарт (USA)	Pontiac	180
2 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	170
3 Р. Уоллас (USA)	Ford	175

Пилот	Автомобиль	Очки
4 С. Парк (USA)	Chevrolet	160
5 Р. Радд (USA)	Ford	160
6 Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	150

Пилот	Автомобиль	Очки
7 Д. Энкардт-мл. (USA)	Chevrolet	151
8 М. Кенсет (USA)	Ford	142
9 К. Шредер (USA)	Pontiac	138
10 Б. Лабонте (USA)	Pontiac	134

Общий зачет

Пилот	Очки
1 Д. Джарретт	1559
2 Дж. Гордон	1545
3 Р. Уоллас	1497

Чемпионат легковых автомобилей DTM

1-й этап: 22.04.2001

Автомобиль Хоккенхаймринг, Хоккенхайм, Германия
ПП: Б. Шнайдер: 1:00.828, V ср.: 156.125 км/ч

Квалификационная гонка: 34.294 км/13 кругов

Пилот	Автомобиль	Время
1 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	13:24,416
2 П. Дамбрек (GB)	Mercedes	+3,555
3 Т. Йегер (D)	Mercedes	+12,964

Гонка: 100.244 км/38 кругов по 2,638 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	41:15,566
2 М. Фесслер (CH)	Mercedes	+0,816
3 П. Дамбрек (GB)	Mercedes	+4,757

Гонка: 100.232 км/22 круга по 4,556 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 Л. Айелло (F)	Audi	12:47,455
2 М. Томчик (D)	Audi	+3,351
3 П. Дамбрек (GB)	Mercedes	+10,638

Гонка: 100.232 км/22 круга по 4,556 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 Л. Айелло (F)	Audi	36:52,833
2 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	+1,517
3 Т. Йегер (D)	Mercedes	+4,741

Пилот	Автомобиль	Время
4 М. Томчик (D)	Audi	+5,248
5 М. Фесслер (CH)	Mercedes	+5,630
6 П. Лами (F)	Mercedes	+15,265

Чемпионат спортивных автомобилей FIA

2-й этап: 22.04.2001

Автомобиль Национале, Монца, Италия
1002,189 км/173 круга по 5,793 км

ПП: П. Оуэн/Г. Смит/М. Смитсон: 1:40.474, 207.564 км/ч

БК: К. Ванн/Дж. Лаваджи: 1:40.922, 206.642 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
1 К. Ванн (GB)/Дж. Лаваджи (I)	Ferrari 333SP/SR1	5:17:08,756
2 Б. Коллинз (GB)/В. Лундберг (ZA)	Ascarl A410/SR1	+5,695
3 Я. Ламмерс (NL)/В. Хиллсбранд (NL)	Dome S101/SR1	+1 круг

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
4 П. Оуэн (GB)/Г. Смит (GB)/М. Смитсон (GB)	Reynard 01Q/SR1	+2 круга
5 Т. Бюрк (S)/Л. Оберго (USA)	Lola B2K/40/SR2	+11 кругов
6 М. Просперо (I)/Дж. Зардо (I)	Lucchini/SR2	+16 кругов

3-й этап: 13.05.2001

Трасса Спа, Спа-Франкоршам, Бельгия, 445,952 км/64 круга по 6,968 км

ПП: Х. Като/Дж. Нильсен (DK): 1:10.706, 191.918 км/ч

БК: Х. Като/Дж. Нильсен (DK): 1:12.432, 189.416 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
1 Ж.-М. Гунон (F)/М. Зандра (I)	Ferrari 333SP/SR1	2:31:27,898
2 А. Зандра (I)/У.З. Кальдерари (CH)/Л. Брюнер (CH)	Ferrari 333SP/SR1	+5,398
3 Я. Ламмерс (NL)/В. Хиллсбранд (NL)	Dome S101/SR1	+130,958

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
4 Б. Коллинз (GB)/В. Лундберг (ZA)	Ascarl A410/SR1	+1 круг
5 К. Ванн (GB)/Дж. Лаваджи (I)	Ferrari 333SP/SR1	+2 круга
6 Р. Нобили (I)/М. Монти (I)	Tampoli/SR2	+2 круга

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Дж. Лаваджи	20
1 К. Пескатори	20
1 К. Ванн	20

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Bms Scuderia Italia	20
1 Glv Racing	20
3 Team Ascarl	15

2-й этап: 15.04.2001

Автомобиль Брно, Чехия
75,642 км/14 кругов по 5,403 км

ПП: Р. Куинтарелли: 1:59.592, 162.642 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 А. Фарфус (BR)	Pontiac	30:42,530
2 С. Кампанико (P)	Pontiac	+0,340
3 Р. Куинтарелли (I)	Pontiac	+0,453

Пилот	Автомобиль	Очки
4 А. Виталонна (I)	Pontiac	+7,432
5 Э. Гурьери (ARG)	Pontiac	+9,261
6 М. Бенч (CH)	Pontiac	+9,781

4-й этап: 13.05.2001

Автомобиль Сильверстоун, Великобритания
171,974 км/14 кругов по 5,141 км

ПП: Р. Куинтарелли: 1:49.216, 169.458 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 А. Фарфус (BR)	Pontiac	29:54,200
2 Ф. Карбоне (BR)	Pontiac	+1,163
3 Э. Селигн (F)	Pontiac	+2,247

Пилот	Автомобиль	Очки
4 Р. Антинуччи (USA)	Pontiac	+3,571
5 Ч. Кампанико (P)	Pontiac	+7,964
6 Р. Куинтарелли (I)	Pontiac	+10,068

3-й этап: 28.04.2001

zMAX 500
Атланта Мотор Спидвей, Хемптон, Джорджия, США
308 миль/200 кругов по 1,54 миль

ПП: 1:14.40.9890, 200 км, 215.083 км/ч, – 19.8570 с

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Г. Рей (USA)	Dallara-Oldsmobile	200
2 С. Шарп (USA)	Dallara-Oldsmobile	200
3 Б. Калкинс (USA)	Dallara-Oldsmobile	200

Пилот	Автомобиль	Очки
4 С. Хорниш-мл. (USA)	Dallara-Oldsmobile	199
5 Э. Салазар (RCH)	Dallara-Oldsmobile	199
6 Б. Лазье (USA)	Dallara-Oldsmobile	199

Пилот	Автомобиль	Очки
7 Дж. Уорд (USA)	G Force-Oldsmobile	199
8 Ш. Хатори (J)	Dallara-Oldsmobile	198
9 А. Даре (BR)	G Force-Oldsmobile	197
10 Ф. Жиоффонне (BR)	G Force-Oldsmobile	182

Европейский чемпионат Ф-3000

1-й этап: 22.04.2001

Автомобиль Валлеlunga, Италия
42,032 км/44 круга по 3,222 км

ПП: Ф. Масса: 1:05.637, V ср.: 176.717 км/ч

Пилоты	Команда	Время
1 Ф. Масса (BR)	Draco Racing	49:05,454
2 А. Пикколо (I)	GP Racing	+8,799
3 А. Пикколо (I)	Sighinolfi Autoracing	+13,571

Пилоты	Команда	Время
4 П. Вильямс (E)	Fortec Italia Motorsport	+21,508
5 С. Тавано (I)	Sighinolfi Autoracing	+22,607
6 Р. Дуама (F)	B&C Competition	+23,248

2-й этап: 06.05.2001

Автомобиль Пергуса, Энна, Сицилия, Италия
128,700 км/26 кругов по 4,950 км

ПП: Ф. Масса: 1:42.118, V ср.: 176.717 км/ч

БК: Дж. Кампелл-Уолтер/Р. Дин: 2:02.076

Пилоты	Команда	Время
1 Ф. Масса (BR)	Draco Racing	45:25,500
2 А. Пикколо (I)	Sighinolfi Autoracing	+5,531
3 Т. Бьяджи (I)	GP Racing	+5,815

Пилоты	Команда	Время
4 А. Моллер (D)	Ghinzani Trading	+15,252
5 С. Тавано (I)	Sighinolfi Autoracing	+31,180
6 М. Бенгеуд (GB)	Fortec Italia Motorsport	+48,037

Чемпионат FIA GT

2-й этап: 16.04.2001

Автомобиль Брно, Чехия
416,031 км/77 кругов по 5,403 км

ПП: Э. Кемпелен/С. Клерико: 2:02.739, V ср.: 158.47 км/ч

БК: Дж. Кампелл-Уолтер/Р. Дин: 2:02.076

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
1 К. Буш (F)/Ж.-Ф. Беллок (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	18:76,3
2 В. Восс (B)/Б. Дершубер (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	01:00,6
3 М. Хеземанс (NL)/И. Бликелмолен (NL)	Lister Storm/GT	01:28,7

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
4 Дж. Кампелл-Уолтер (GB)/Р. Дин (GB)	Ferrari 550 Maranello/GT	+1 круг
5 Э. Наспетти (I)/Ж. Скиаттарелла (I)	Ferrari 550 Maranello/GT	+2 круга
6 Г. Блингер/Дж. Бейли (NL)/С. Бликелмолен (NL)	Chrysler Viper GTS-R/GT	+2 круга