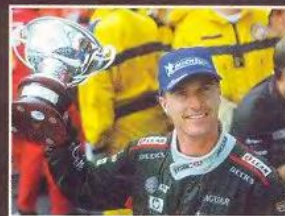




JAGUAR НА ПЬЕДЕСТАЛЕ

Легендарная гонка по улицам Монте-Карло принесла первый ощутимый успех британской команде. Эдди Ирвайн пришел к финишу третьим



июль 2001

Ральф Шумахер

ПОБЕДА СТАНОВИТСЯ НОРМОЙ

БЕЗОПАСНОСТЬ В Ф-1:

Почему автомобили взлетают

ГРАН ПРИ МОНАКО

Доходны не только дома, но и сказки

АВТОМАТ, который изобрел Барнард



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК



СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад	74	"Летательный" старт "Сокола"
10	Новости Гран При	78	"Сокол-650" так и не стал первым русским автомобилем Гран При
24	Монако		Пить надо меньше!
	Опереточное величие		В Ф-1 прежде всего это касается конструкторов двигателей
36	Канада	80	Новинки Гран При Австрии
	Прикуды Зазеркалья		На техническом "фронте" без перемен
48	Калейдоскоп	82	Новинки Гран При Монако
50	Дети подземелья		Крылья на любой вкус
	В Монако командам Ф-1 приходится уходить в подполье		История
	Тема	84	9 побед Аскари
52	Безопасность "полетов"		Пожар, этот рекорд останется вечным
	Равно или поздно кого-нибудь да должно было убить		Ф-3000
60	Продавцы сказок	90	Монако
	Проклятие рода Гримальди		Крушение надежд, или Неообыкновенные приключения итальянца в Монако
66	Пулковская параллель		CART
	Почти сто лет назад здесь состоялась первая в России гонка Гран При	92	Викинг в ковбойской шкуре
68	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1		Швед выигрывает закономерно и случайно
	Техника		Большие гонки
70	Автомат системы Барнарда	94	5:0 в пользу гостей
	Эта разработка считалась совершенно секретной	96	"Инди-500": такого разгрома не ожидал никто
			Статистика мирового автоспорта



www.formula-one.ru

Зарегистрировано в Государственном Комитете РФ по печати

Свидетельство № 018841

Издатель и издатель:

ООО "И. Д. Автомир"

121352, Москва,

ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7

Тел.: (095) 445-3380, 445-3600,

445-4238, 449-8084

Факс: (095) 449-9709

Главный редактор

Вадим Катков

v_katkov@formula-one.ru

Шеф-редактор

Леонид Ситник

l_sitnik@formula-one.ru

Дизайн и верстка

Владимир Кошечкин

Редактор-корректор

Ольга Кропоткина

Технический редактор

Владимир Макашев

v_mak@formula-one.ru

Ответственный редактор

Борис Мурадов

b_muradov@formula-one.ru

Рекламное обслуживание

Вадим Устинов

v_ustinov@formula-one.ru

Сергей Косоруков

s_kosorukov@formula-one.ru

Юрий Колмаков

y_kolmakov@formula-one.ru

PR-обслуживание

Владимир Безрукавичев

Юлианское обслуживание

Юрий Растегин

По вопросам рекламы и

распространения издания

обращайтесь:

Тел.: (095) 449-0395

distri@autorama.ru

Подписка производится:

в любом почтовом отделении

РФ, СНГ и стран Балтии на 2-е

полугодие 2001 г. по

объединенному каталогу "Пресса

России",

индекс 26500 (карточка

подписки),

индекс 79180 (царская подписка);

Для зарубежных подписчиков по

адресу: 129110, Москва, ул.

Гиньярского, 39.

тел. +7-095-281-0137, 281-9345,

факс. +7-095-281-3738

Адрес для писем:

105037, Москва, вл 54

E-mail: formula@formula-one.ru

Подписательство в Санкт-

Петербурге:

Тел./факс: (812) 274-9556

Адрес: Санкт-Петербург,

ул. Морская, 8

Опнательно в Финляндии

FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 15.06.2001 г.

Тираж 85000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет

ответственности

за содержание рекламных

материалов

Мнение редакции не всегда

сопадает с мнением авторов

статей

Перепечатка без разрешения

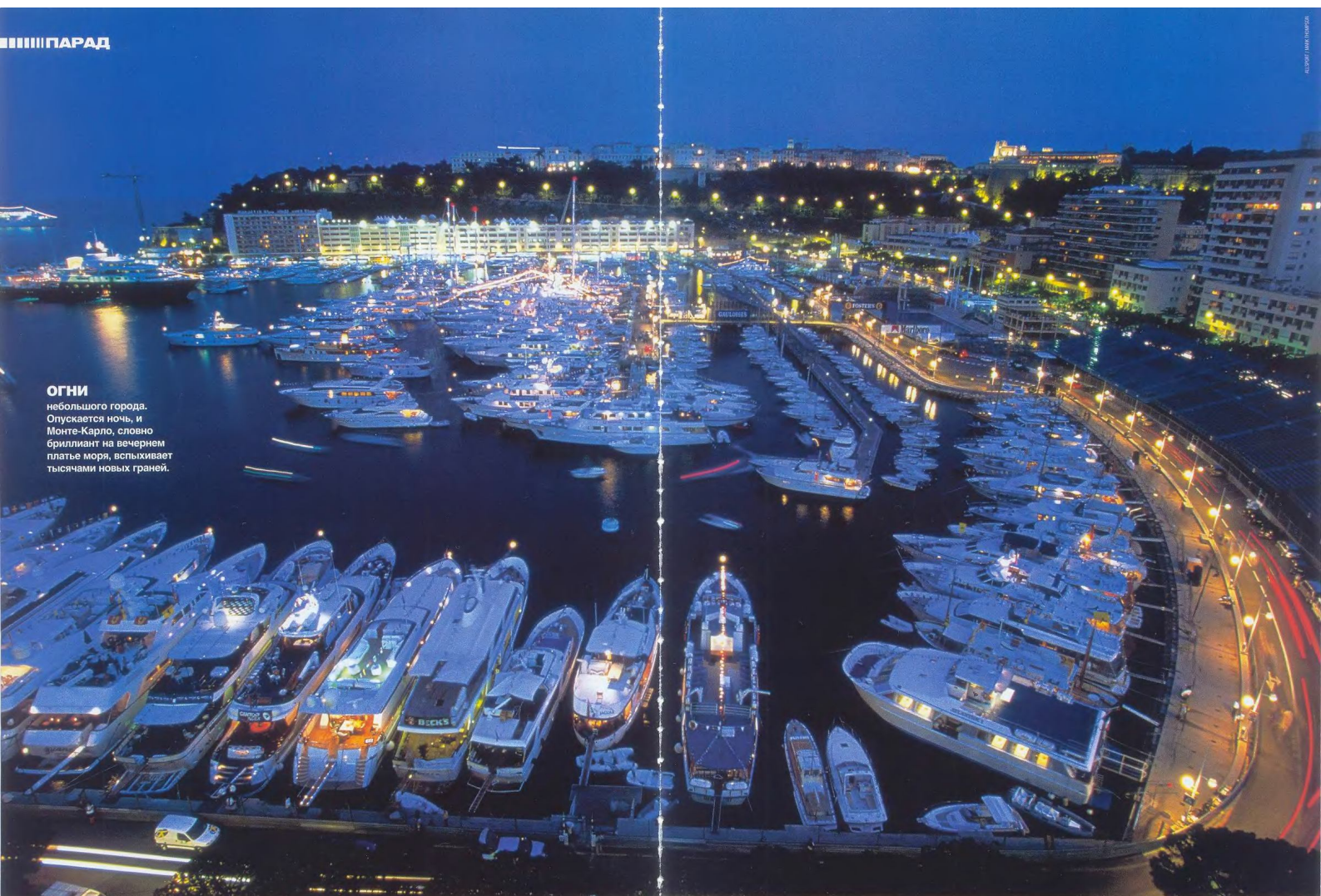
редакции запрещена

© "Формула" 2001

ПАРАД

ОГНИ

небольшого города.
Опускается ночь, и
Монте-Карло, словно
бриллиант на вечернем
платье моря, вспыхивает
тысячами новых граней.





ПАРАД

**“ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ
В КВЕБЕК”**
— написано на бетонной стене
одного из самых опасных
поворотов монреальской трассы.
Но вряд ли Никку Хайдфельду
пришлось по душе
гостеприимство по-канадски



ТОУОТА ВЫХОДИТ НА БОЛЬШУЮ ДОРОГУ

Команда Toyota, дебют которой в гонках Гран При запланирован на сезон-2002, провела первые испытания своего прототипа автомобиля Ф-1 на автодроме, принимающем один из этапов чемпионата мира. В итальянской Имоле тест-пилот Toyota шотландец Аллан Мак-Ниш прошел свой лучший круг за 1'28.960, в то время как его соотечественник Дэвид Култхард, стартовавший на Гран При Сан-Марино в этом году с поула-позиции, показал в квалификации результат 1'23.054.



Я сам был таким

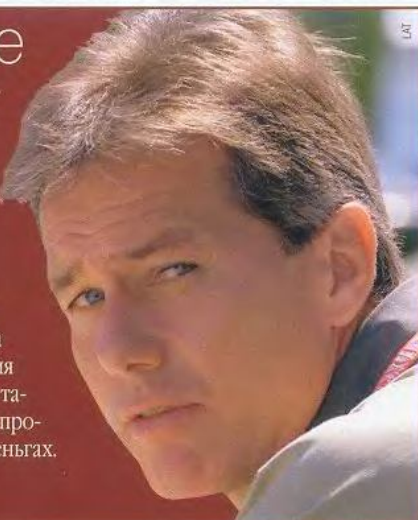
Трехкратный чемпион мира Михаэль Шумахер признался, что новичок Ф-1 Хуан-Пабло Монтойа заставил его вспомнить о том, каким он сам был на заре своей карьеры в гонках Гран При. "Меня не очень-то волновало, кем были другие пилоты и чего они добились, — признался немец. — Меня интересовало лишь одно: на что они способны в данный момент". На такие мысли Шумахера наверняка навели действия Монтойи во время гонки на Гран При Австрии, когда колумбиец, захватив лидерство, упорно не хотел уступать пилоту Ferrari до тех пор, пока их схватка не закончилась вылетом с трассы. Тем не менее Михаэль опроверг все слухи о конфликте между ним и Монтойей, подчеркнув, что чемпион CART уже несколько раз продемонстрировал свой талант гонщика.

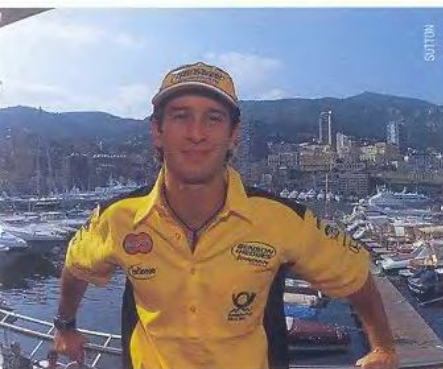
Свет в туннеле

Пилоты Ф-1 нередко жаловались на то, что при въезде в знаменитый туннель на трассе Гран При Монако они словно попадают в "черную дыру": на выходе из поворота Portier солнце светит прямо в лицо, как вдруг автомобиль ныряет в туннель, и на какую-то долю секунды гонщик чувствует себя в буквально смысле слепым. Понимая, какие последствия может иметь этот неприятный эффект, руководство Автомобильного клуба Монако решило установить на въезде в туннель систему, которая, отражая солнечный свет, освещает часть туннеля и позволяет сделать переход от естественного освещения к искусственному менее резким. Данная технология уже давно используется на дорогах общего пользования, но лишь сейчас о ней вспомнили в самых технически совершенных гонках в мире.

Не в деньгах счастье

"Не стоит думать, что BAR купается в деньгах", — утверждает Крейг Поллок. Глава команды имеет право высказывать озабоченность: за спиной British American Racing не стоит никто из автогигантов, Жак Вильнев и Оливье Панис просят за свои услуги ой как много, да тут еще и поставщик двигателей Honda грозит оставить только одну "заводскую" команду! По словам Поллока, сейчас бюджет BAR на 30 процентов меньше бюджета Ferrari, в то время как в 1999 году, когда команда дебютировала в Формуле-1, по уровню финансирования она могла дать фору ведущим "конюшням". Однако эйфория прошла, а вместе с ней и щедрость главного спонсора — табачного гиганта BAT. Тем не менее команда постепенно прогрессирует, а значит, счастье, быть может, и вправду не в деньгах.





Трулли вместо Вурца

Ярно Трулли сменил Александра Вурца, но не в составе команды McLaren, где австриец работает тест-пилотом, а на посту содиректора Ассоциации гонщиков Гран При (GPDA). Вместе с Трулли профсоюз пилотов Формулы-1 возглавляют Михаэль Шумахер и Дэвид Култхард. Заседание GPDA, где Трулли был избран в руководящий состав, состоялось в Монако незадолго до Гран При в отеле Columbus, одним из владельцев которого является Дэвид Култхард.

Неудавшаяся месть

Международный апелляционный суд FIA не удовлетворил претензию команды BAR, недовольство которой вызвали действия пилота Sauber Кими Райкконена во время гонки на Гран При Австрии. По утверждению BAR, молодой финн нарушил правила, обогнав Оливье Паниса в тот момент, когда два пилота находились в зоне действия желтых флагов, показанных в связи с пожаром двигателя на машине Дженсона Баттона. Сразу после гонки BAR подала протест, который, однако, был отклонен, после



чего команда прибегла к праву на апелляцию. Тем не менее, высшая инстанция в лице Международного апелляционного суда не нашла в действиях молодого финна ничего предосудительного и "узаконила" его четвертое место в австрийской гонке. Поговаривают, что таким образом BAR попыталась "отомстить" Sauber за то, что в Австралии в аналогичной ситуации все тот же Оливье Панис лишился четвертого места в результате протеста швейцарской команды.



В субботу 26 мая, в то время как внимание большинства поклонников Формулы-1 было приковано к квалификационным заездам перед гонкой на Гран При Монако, президент FIA Макс Мосли провел пресс-конференцию, разъяснив позицию FIA по ряду актуальных проблем Формулы-1.

Итогом спора между Европейской Комиссией (ЕК) и FIA стала грандиозная сделка Федерации с холдингом SLEC, который получил коммерческие права на Ф-1 сроком на сто лет за 313,6 миллиона долларов США. Столь "мелкая" по меркам Ф-1 сумма стала для FIA, как признался ее президент, "синицей в руках, которая лучше, чем журавль в небе", и будет направлена на исследования, призванные повысить безопасность автоспорта и дорожного движения в целом. Однако не успела Формула-1 избавиться от угрозы со стороны ЕК, как будущее "королевских гонок" вновь оказалось под вопросом, который решили поставить ребром ведущие автопроизводители, сотрудничающие с командами Гран При и желающие определять направления развития Формулы-1. Как известно, автогиганты, от имени которых выступает Европейская ассоциация автопроизводи-

телей (ACEA), грозятся организовать альтернативную гоночную серию. Мосли не склонен недооценивать серьезность намерений ACEA: "Если автопроизводители захотят сделать нечто подобное, то в их распоряжении будут огромные ресурсы, а команды пойдут туда, где предлагают деньги". Тем не менее, президент FIA надеется, что в конечном итоге стороны достигнут согласия.

Мосли не мог обойти стороной и свою любимую тему – рост скоростей автомобилей Ф-1. Он сообщил, что специалисты FIA всю работу над данным вопросом и вскоре представят свои предложения по обузданию ставших не в меру шустрыми болидов. В заключение президент FIA поделился своей радостью в связи с тем, что практически у всех команд возникли проблемы с внедрением систем оптимизации старта и предотвращения пробуксовки ведущих колес, пояснив это следующим образом: "Нынешние трудности свидетельствуют о том, что все обвинения в нарушении правил в прошлом году были необоснованными".

Полный текст интервью вы можете прочитать на нашем Интернет-сайте (www.formula-one.ru)

Шлем от FIA

В то время как внедрение устройства поддержки головы и шеи пилота (HANS) задерживается в связи с неудобствами, которые доставляет гонщику спасительный "ошейник", FIA снова решила позаботиться о безопасности пилотов, представив на Гран При Монако ультрасовременный гоночный шлем, разработанный Федерацией совместно с Британской дорожно-транспортной исследовательской лабораторией. По словам президента FIA Макса Мосли, новый шлем, полностью изготовленный из углепластика, на 70 процентов прочнее, чем те, что используются в Ф-1 в настоящее время, лучше защищает от проникающих ударов острыми обломками и при этом еще и на 15 процентов легче. Шлем сочетает в себе сверхпрочную наружную оболочку и тщательно проработанную внутреннюю подкладку, форма которой обеспечивает оптимальное поглощение энергии удара. Поговаривают, что одна из компаний-производителей шлемов уже готовится к серийному выпуску новой "каска", а чести первым надеть ее в "боевых условиях" удостоится трехкратный чемпион мира Михаэль Шумахер.

Мэнселл – лучший гонщик Британии

Так решили участники опроса, проводившегося на территории Соединенного Королевства. Чемпион мира Ф-1 1992 года был признан самым выдающимся гонщиком Великобритании всех времен, опередив ставшего вторым Дэмона Хилла, занявшего третье место Джеки Стюарта и многих других легенд британского автоспорта. Дэвид Култхард, набравший столько же голосов, сколько и Стюарт, стал лучшим из действующих пилотов. Ирландец Эдди Ирвайн занял девятое место, а замкнул "десятку" Дженсон Баттон, которому в будущем прочат славу Кларка, Стюарта и Хилла вместе взятых.





Оливье-амфибия

В дни Гран При Монако пилот команды BAR Оливье Панис опробовал автомобиль-амфибию Dutton Commander, изготовленную "вручную" англичанином Тимом Даттоном в количестве всего 50 экземпляров. Необычное транспортное средство, оборудованное дизельным двигателем объемом 1800 см³, способно раз-

вивать скорость до 130 км/ч на суше и до шести узлов по воде. Француз испытал амфибию и на узких улицах Монте-Карло, и в заливе. О практической ценности автомобиля для команды не сообщается, но на боках новинки, окрашенной в цвета BAR, была помещена надпись: "настроена под дождь".

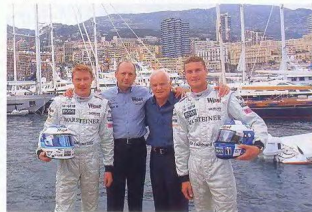


Накипело

[illegible]

Верность марке

Уже два десятилетия команда McLaren хранит верность марке олдскул Hugo Boss. И в дни проведения Гран При Монако было объявлено о продлении партнерских отношений еще на пять лет. Контракт в партнерстве гошников были подписаны руководителями команды и компании, Ронем Дэвиском и Вернером Кальдессарином, на борту яхты в гавани Монте-Карло. Таким образом, был установлен новый рекорд продолжительности сотрудничества между командой и спонсором в истории международного спорта. Примечательно, что в прошлом McLaren на протяжении около двадцати лет сотрудничал с другим партнером – табачной маркой Rothmans. Но в последние годы компания решила воздержаться от Уоллута уша в историю, а во олдскул престижной немецкой марки сотруднича британской компании носил и по сей день. Помимо этого, логотипы Hugo Boss красуются на комбинезонах и шлемах пилотов, цветочных шарах McLaren Хааскина и Куккарда, а также на кузовных гоночных машинах родом с американского пилота.



Тряхнули стариной

Технический директор команды Williams Патрик Хед и спортивный директор команды BMW Марко Тиссен приняли участие в ежегодной гонке старинных автомобилей Mille Miglia ("Тысяча миль"), проходившей с 17 по 19 мая на дорогах Италии. Экзипат Тиссена-Хед стартовал на машине BMW 507 1957 года выпуска. Оборудованный мотором V8 мощностью 150 "лошадей" эlegantный BMW был выпущен всего в 252 экземплярах и среди коллекционеров-раритетом.

показу, даже больше, чем от водите-
ля: победитель гонки становится не
самый быстрый, а самый стабильный
экзипаж, наиболее четко проходящий
контрольные точки маршрута. По на-
бравшим очкам Тиссен и Хед могли
бы претендовать на место в районе
85-го (из 371 экзипаж), но, увы, со-
шли с дистанции из-за поломки.
Mille Miglia традиционно принимаю-
т участие многие знаменитости: в этом
году на старт среди прочих вышли
звезды автоспорта Жаки Икс и Йохен
Масс, а также знаменитый теннисист
Борис Беккер.



Ядерный Jaguar

Вышла база ядерных бомбардировщиков Корейских ВВС в аэтиопском Биджоне может стать новым местом дислокации команды Jaguar. У нас пересуды и два других подразделения Premier Performance Group концерна Ford – моторы Cosworth и электромоторы Pi Technologies. После того как Jaguar не удалось договориться с британским клубом гонок о строительстве новой штаб-квартиры в Сильверстоуне, из Милтон-Кейнс, где базировалась еще команда Stewart, “дикая кошка”, скорее всего, переедет именно в Биджон, где Ford владеет целым комплексом зданий и автомобилем, доставившим конкурента вместе с купленной у BMW британской маркой Land Rover. Дополнительно принадлежность данному варианту придает его военное прошлое: благодаря этому комплексу некогда изобретены от окружающего мира, что весьма актуально для сегодняшней Формулы-1.

НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ

ОЧАРОВАНИЕ СКОРОСТИ

Гран При Monaco занимает в календаре чемпионата мира совершенно особое место. «Моноко» — это очарование Ф-1, — считает пилот McLaren Дэвид Култхард. — Белоснежные машины, самые быстрые и известные люди, самые красивые женщины — все это делает Гран При «Монако» самым прекрасным шоу в мире. Несмотря на то, что в сезоне было дождливо, в четверг — в первый день тренировок — сам Дэвид показал лишь шестое время. И утром в пятницу (зот ден в Монте-Карло свободен от заездов), словно почувствовав себя чужим на этом празднике, лидер McLaren на собственной чаше вылетел, подался на отступные и вышел из гонки. Но команда решила бороться. Таким образом шотландцы решили получить столь необходимый для успешного выступления психологический настрой. Морская прогулка помогла Култхарду. В субботней квалификации McLaren шотландского пилота столь стремительно промчался, что он не только обошел всех соперников, но и установил абсолютный рекорд среди знаменитой трассы Формулы-1.

AMERICAN BLEND

West®

Medium
StreamTec Filter

FAMOUS INTERNATIONAL QUALITY

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ

УТЕЧКА МОЗГОВ

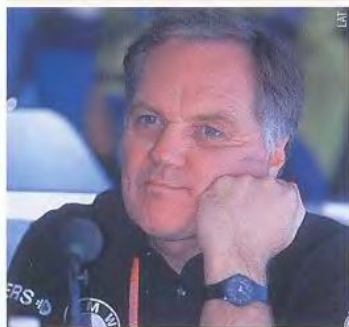
Несостоявшийся переход технического директора команды McLaren Эдриана Ньюи в Jaguar стал апогеем активизировавшейся в последнее время утечки мозгов из одних "конюшен" Ф-1 в другие. В этой связи шеф Minardi Пол Стoddарт, у которого будущий дебютант гонок Гран При Toyota "увела" технического директора Густава Брюннера, а также глава команды Williams сэр Фрэнк Уильямс, в свое время при похожих обстоятельствах лишившийся того же Ньюи, призвали FIA создать комиссию, которая контролировала бы выполнение контрактных обязательств менеджерами и конструкторами команд подобно тому, как это делается с начала 80-х в случае с пилотами. Однако FIA поспешила заявить о своем нейтралитете: комментируя ситуацию вокруг Ньюи, президент федерации Мосли заявил, что "в данной ситуации мы не занимаем никакой позиции".

Переход, которого не было

Появившиеся через несколько дней после Гран При Монако слухи о переходе технического директора команды McLaren Эдриана Ньюи в Jaguar утром 1 июня материализовались в пресс-релиз последней, в котором сообщалось, что один из ведущих конструкторов современной Ф-1 подписал контракт с этой командой сроком на пять лет. Однако не успела сенсационная новость облететь мир, а непосредственный глава Jaguar Бобби Рейхоль и ее "куратор" Ники Лауда — поделиться своей радостью, как из McLaren поступило опровержение, гласившее, что нынешний контракт с Ньюи, срок действия которого истекает в августе следующего года, был продлен до 2005 года. Но настаивая на том, что Ньюи поставил свою подпись под неким

договором, Jaguar подала в суд, вознамерившись если и не заполучить британского конструктора в свой состав, то хотя бы сделать так, чтобы он не смог работать в McLaren. Так в Jaguar решили "насолить" соперникам, но Ньюи больше недели хранил молчание, а на Гран При Канады заявил о своем желании продолжить работать в McLaren, добавив, что в сложившейся ситуации он больше всего сожалеет об испорченных отношениях со своим старым другом Рейхолом.

В конечном итоге McLaren и Jaguar полюбовно урегулировали грозивший перерасти в многомесячные судебные разбирательства конфликт, решив, что впредь их соперничество не выйдет за пределы гоночных трасс.

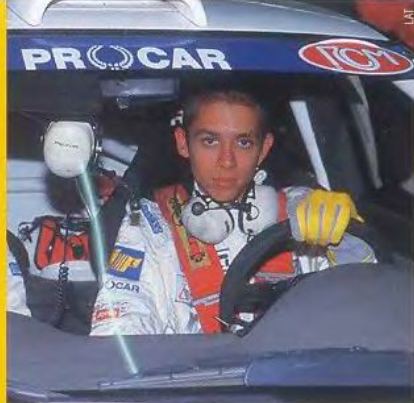


Тогда и сейчас

Технический директор команды Williams Патрик Хед сравнил гонщиков "конюшни" из Проу прошлых лет с ее нынешней парой пилотов, и это сравнение оказалось далеко не в пользу Ральфа Шумахера и Хуана-Пабло Монтои. На взгляд Хеда, и тот и другой вполне могут соперничать с такими парами пилотов как Пике-Мэнселл и Джонс-Рейтеманн в скорости, но не в мудрости. "Лет десять-двадцать назад пилоты были рассудительнее, — считает Хед. — Может быть, причина в том, что тогда средний возраст гонщиков был выше, чем сейчас, но факт остается фактом: теперь им требуется больше времени, чтобы стать мудрее".

Автомоторгонщик

Поговаривают, что итальянский моторгонщик Валентино Росси может принять участие в тестах автомобиля Формулы-1 команды Jordan. Хотя сам Эдди Джордан не делал никаких официальных заявлений на этот счет, по некоторым данным, с соответствующей просьбой к нему обратился пилот его команды итальянец Ярно Трулли. Защищающий цвета Honda в классе 500 см³ Росси уже имеет определенный опыт выступлений в других гоночных категориях: в 2000 году за рулем автомобиля Subaru он участвовал в "Ралли Монца".



Возвращается?



Покинувшая Формулу-1 по окончании сезона-98 шинная компания Goodyear, возможно, вернется в гонки Гран При уже в 2003 году. Представители американского шинного гиганта были замечены в паддоке Гран При Австрии, и хотя в руководстве Goodyear существуют различные мнения относительно целесообразности возвращения в "королевские гонки", объективные данные показывают, что уход из Ф-1 в 1998 году имел негативные последствия для имиджа компании. Среди возможных клиентов Goodyear упоминаются команды Jordan, BAR, Sauber, Prost и Minardi, контракты которых с поставщиками резины — Bridgestone и Michelin — заканчивают свое действие в нынешнем сезоне.



SUTTON

Не стало Габриэле Руми

Габриэле Руми, человек, благодаря энтузиазму и воле которого последние пять лет держалась на плаву команда Minardi, не смог побороть куда более коварного, чем соперники в Формуле-1, врага — раковую опухоль. 61-летний итальянец скончался ночью 21 мая.

Принадлежащая Руми компания Fondmetal на протяжении многих лет занималась изготовлением различных комплектующих для автомобилей Ф-1, в том числе колесных дисков, аэродинамических устройств и подвесок. В период с 1990 по 1992 год итальянец выставял свою собственную "конюшню" в чемпионате мира Ф-1, а потом стал главным акционером Minardi и активно участвовал в управлении "итальянской командой номер два", вкладывая в ее развитие свои собственные средства. По окончании минувшего сезона он решил отойти от "формульных" дел и в январе этого года продал свою долю в Minardi австралийцу Полу Стoddарту. У него остались жена и двое детей.

Ресторан имени Вильнева

В свою честь назвал пилот команды BAR Жак Вильнев собственный ресторан, который открылся в Квебеке незадолго до Гран При Канады. Заведение расположено в трехэтажном здании и оформлено во французско-средиземноморском стиле, однако носит английское название Newtown ("Новгород"). Секрет вывески прост: именно так переводится с французского фамилия чемпиона мира 1997



MARRIS/SUTTON

года, и такое прозвище закрепилось за ним, когда он выступал в американской серии CART. Тем не менее, этот факт вызвал недовольство отдельных жителей франкоговорящего Квебека, которые усмотрели в названии нового ресторана оскорбление своего национального достоинства. Что до Вильнева, то он лишь посмеялся над своими соотечественниками-ксенофобами, с удовлетворением добавив, что теперь у него будет место, где он сможет попить собственный кофе.

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Немало упреков в свой адрес получил с начала нынешнего сезона французский автогигант Renault, которому с недавних пор принадлежит команда Benetton. Сделав ставку на революционный двигатель V10 с углом развала цилиндров 111° против традиционных 70–90, французы, которые в сезоне-2002 официально переименовуют приобретенную в прошлом году "конюшню" в Renault, пока не добились сколько-нибудь заметных успехов, а пилоты Джанкарло Физикелла и Дженсон Баттон зачастую вынуждены бороться не с соперниками, а с собственными непослушными автомобилями. Главным преимуществом, по сути, все еще экспериментального силового агрегата является низкий центр тяжести, однако из-за большого угла развала цилиндров при работе пока не доведенный до ума мотор производит слишком сильную вибрацию. По некоторым данным, из-за этого французским мотористам даже пришлось ограничить и без того невысокую максимальную мощность двигателя жалкими по меркам гонок Гран При 650 л.с., в то время как считающийся самым мощным в сегодняшней Ф-1 движок BMW развивает почти на 200 л.с. больше. И все же Патрик Фор, шеф Renault Sport — спортивного подразделения концерна, где и был разработан новый двигатель, уверен в правильности выбранного пути к вершинам формульной славы. По его мнению, для того чтобы бросить вызов признанным лидерам и стать лучшим, нужна принципиально новая архитектура. В девяностые годы двигатели Renault выигрывали пять чемпионатов мира Формулы-1, так что французам не занимать опыта в достижении поставленных целей.



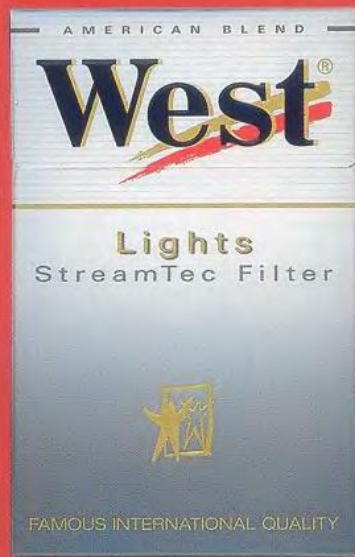
ALSPORT

НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ

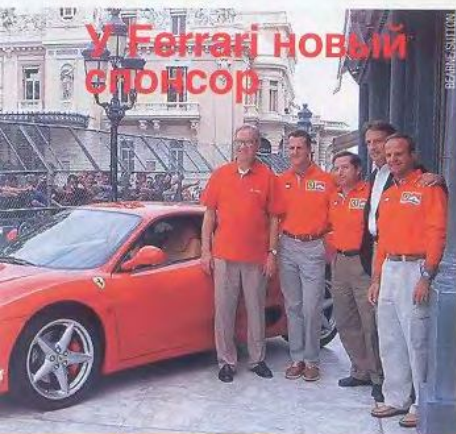


КРУТО!

В отличие от соперников по чемпионату мира пилот McLaren Мика Хаккинен не спешил домой после Гран При Австрии. Финну еще предстояло ненадолго задержаться в австрийских Альпах — ведь именно здесь расположен горный полигон компании Mercedes. Сначала Мика сел за руль машины М-класса и "нарезал" несколько кругов по асфальтовому треку. Судя по вытянутому лицу сидевшего рядом с гонщиком инструктора, Хаккинен ехал довольно быстро. Но затем уже для самого двукратного чемпиона мира настало время удивляться, когда ему предложили на внедорожнике G-класса проехать по горному маршруту, включающему 30-, 60- и даже 80-процентные спуски. Было круто в прямом смысле. "Быть может, эти ребята ездят здесь постоянно, но для меня это было впервые. Просто невероятно!" — только и смог проговорить Хаккинен, когда вылез из автомобиля.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ



У Ferrari новый спонсор

Британский телекоммуникационный гигант компания Vodafone — крупнейший в мире оператор сотовой связи — стала новым спонсором команды Ferrari. Контракт, рассчитанный на три года, был подписан в Монте-Карло в дни Гран При Монако и, по неофициальным данным, принесет итальянской «конюшне» дополнительно \$15 млн в год. С сезона-2002 логотипы Vodafone появятся на боковинах, носовых обтекателях и передних антикрыльях автомобилей Ф-1 команды Ferrari. Помимо этого Vodafone, спонсирующая в нынешнем сезоне Benetton, будет отвечать за Интернет-проекты группы Ferrari-Maserati.

Первые 10 читателей, подписавшихся на журнал в июле, получают

ПОДАРОК



Одеколон
Ferrari

Подписаться на журнал "Формула"? Очень просто:

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

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

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

Ф.И.О. _____

Индекс _____ Область _____

Город _____ Улица _____

Дом _____ Корпус _____ Квартира _____ Телефон _____

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

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

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



Извещение

Форма №ПД-4

ООО "Авто-Энтер"
(наименование получателя платежа)

ИНН 7722005681
(ИНН получателя платежа)

№ _____ р/с 40702810300000000516
(номер счета получателя платежа)

в АКБ "Инвестиционный Торговый Банк"
(наименование банка и банковские реквизиты)
г. Москва

к/с 30101810400000000267

БИК 044583267

Подписка на журнал "Формула"
(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.

Кассир _____

Плательщик (подпись) _____

ООО "Авто-Энтер"
(наименование получателя платежа)

ИНН 7722005681
(ИНН получателя платежа)

№ _____ р/с 40702810300000000516
(номер счета получателя платежа)

в АКБ "Инвестиционный Торговый Банк"
(наименование банка и банковские реквизиты)
г. Москва

к/с 30101810400000000267

БИК 044583267

Подписка на журнал "Формула"
(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.

Квитанция

Кассир _____

Плательщик (подпись) _____

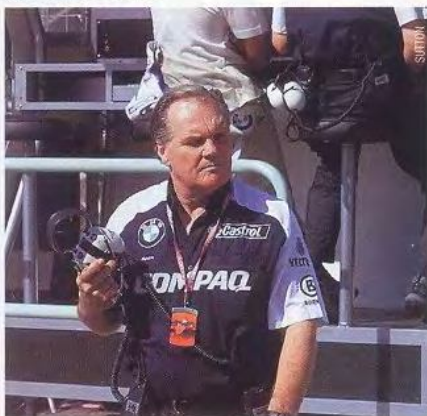


САМОДЕЛКИН

Давно прошли те времена, когда гонщики-энтузиасты сами конструировали автомобиль и стартовали на нем в Формуле-1. Сейчас машины изготавливают на заводах, где трудятся несколько сотен человек. Тем не менее и нынешние пилоты иногда могут почувствовать, как же это происходит. Так, пилот McLaren Дэвид Култхард на один день снял гоночный комбинезон и шлем и стал самым обыкновенным рабочим в штаб-квартире британской команды в Уокинге. И за три четверти рабочего дня шотландец собрал... одно-единственное зеркало заднего вида для своего McLaren. "Я работал так долго, чтобы собрать это зеркало, — вытирал трудовой пот Култхард по окончании "смены". — А ведь его так просто повредить в гонке, достаточно лишь маленького камешка". Вероятно, Дэвид теперь лучше будет представлять, что творится в душе у механиков при виде того, с какой легкостью гонщики разбивают машины на тренировках.

Слишком влиятельные

Слишком влиятельной в решении вопросов, касающихся технического регламента Формулы-1, считает технический директор Williams Патрик Хед команду Ferrari. К такому выводу он пришел на Гран При Австрии, когда FIA запретила его "конюшне" использовать задний диффузор особой конфигурации, который был признан "несоответствующим духу правил" после того, как внимание представителей федерации к этому узлу привлекли руководители Ferrari. Недовольным остался и шеф Williams Фрэнк Уильямс, посетовавший, что на разработку оказавшегося ненужным диффузора команда потратила немало времени и средств.



Праздник на воде

Всем известно, что на самом деле у Берни Экклстоуна ничего нет. Все права на Формулу-1 принадлежат холдингу SLEC, находящемуся в доверительном управлении у Славики Экклстоун, супруги Берни. И свой 43-й день рождения хозяйка Формулы-1 могла позволить себе отметить с размахом. Состоявшееся в субботу вечером после квалификационных заездов Гран При Монако торжество прошло на борту роскошной яхты, пришвартованной в бухте Монте-Карло. На вечеринке присутствовали двукратный чемпион мира Эмерсон Фиттипальди, принц Монако Альберт, экс-теннисист Борис Беккер, фотомодель Наоми Кэмпбелл и другие знаменитости. Веселье продолжалось до пяти утра.

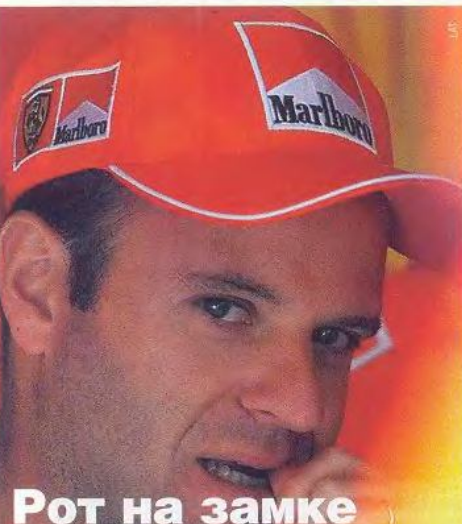


Повод для зависти

Замечательная идея — собрать под одной крышей все, что привлекает такое множество поклонников к гонкам Гран При, — в самом скором будущем обретет реальность в автомобильной столице России — Тольятти. Центральными элементами проекта "Формула-1 Клуб", который осуществляется в сотрудничестве с журналом "Формула", станут бар "Монако", где можно будет увидеть гонки по "Берни-ТВ" на большом экране, и оборудованный по последнему слову техники компьютерный салон "Гран При". Кроме того, любителей Ф-1 ждут магазин "Пит-стоп", торгующий автогоночной атрибутикой, и букмекерская контора.



Впрочем, авторы столь замечательной идеи планируют не останавливаться на этом, а развивать клуб дальше, построив крытый картодром. Пока же гонки микромашин проходят на открытой площадке. К примеру, недавно в автограде прошли картинговые соревнования, победители которых получили призы от "Ф-1 Клуба" и журнала "Формула". Так что можно только позавидовать тольяттинским поклонникам автогонок. Но главное, чтобы повод для зависти стал еще и предметом для подражания.



Рот на замке

Рубенс Баррикелло нередко позволял себе публично выражать недовольство положением вещей в команде Ferrari, вторым пилотом которой бразильца считают, кажется, уже все, кроме него самого. Поговаривают, что теперь по условиям нового контракта Баррикелло с Ferrari бразильцу будет запрещено "давать волю чувствам" и критиковать итальянскую "конюшню" в интервью и на пресс-конференциях.

ПИКЕТ НА ОБОЧИНЕ

Терпение лопнуло! Измученные ночными показами гонок Ф-1 по РТР болельщики вышли на улицы Москвы. До баррикад пока дело не дошло, но около 60 поклонников "королевских гонок" устроили пикет, требуя начать прямые трансляции гонок. "Королевские гонки напрямую от старта до финиша", "Формула-1 — это жизнь! Мы хотим жить в прямом эфире!", "Показывайте напрямую! Мы заплатили налоги!", — под такими лозунгами проходило это мероприятие, к которому, без сомнения, могли бы присоединиться десятки тысяч автолюбителей России. Не объясняя причин, власти не разрешили "протестовать против произвола РТР" непосредственно перед зданием дирекции канала (Ленинградский проспект, 22), поэтому поклонникам гонок пришлось отстаивать свои права на 5-й улице Ямского Поля, где размещается редакция "Вестей", не имеющая прямого отношения к спортивным трансляциям. Однако что-то сдвинулось в сложном механизме принятия решений на российском телеканале. Сказались-таки тысячи писем и звонков энтузиастов Ф-1, и начиная с Гран При Монако РТР поклялся показывать Формулу-1 вживую и даже на одну гонку свое обещание сдержал. Увы, но Гран При Канады миллионы российских болельщиков Ф-1 увидели в удобное для РТР время. В районе полуночи.



По слухам, выступающий в Формуле-3000 чех Томаш Энгле отклонил предложение шефа Minardi Пола Стоддарта занять в его команде место бразильца Тарсо Маркеша. В нынешнем сезоне 24-летний Энгле неплохо выступает в международном чемпионате Формулы-3000, где он защищает цвета ведущей команды первенства Nordic Racing, и наверняка рассчитывает на предложения от более достойных "конюшен" Ф-1.

ВЕЖЛИВЫЙ ОТКАЗ

По слухам, выступающий в Формуле-3000 чех Томаш Энгле отклонил предложение шефа Minardi Пола Стоддарта занять в его команде место бразильца Тарсо Маркеша. В нынешнем сезоне 24-летний Энгле неплохо выступает в международном чемпионате Формулы-3000, где он защищает цвета ведущей команды первенства Nordic Racing, и наверняка рассчитывает на предложения от более достойных "конюшен" Ф-1.



Гран При бывают разные



С какого года проводятся Гран При? Это зависит от того, о каком именно соревновании идет речь. Так, французский Гран При по автогонкам впервые состоялся в 1906 году, Гран При Ф-1 — в 1950-м, а Гран При Baccardi-Martini — соревнование лучших барменов мира — в 1966 году. За свою 35-летнюю историю это состязание уже успело превратиться в неофициальный чемпионат мира. 8 июня 2001 года в Москве прошел национальный финал Baccardi-Martini Grand Prix, на который съехались 258 барменов из 28 городов России. После напряженной и упорной борьбы на ликеро-водочном поле выяснилось, что отстаивать честь России в международном финале в Малаге предстоит двум москвичам — Дмитрию Соколову и Александру Родоману.

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

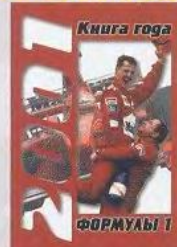


МАГАЗИН

ФОРМУЛА 1 КЛУБ

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

Книга Гола
2001
ФОРМУЛЫ 1



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

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

Реквизиты для оплаты:

Получатель: Краснопресненское ОСБ № 1569, ООО «Формула 1 Клуб», ИНН 7703185012, р/с 40702810838170101066, Банк получателя: Сбербанк России, Москва, к/с 30101810400000000225, БИК 044525225. Отшлите квитанцию об оплате (можно ее копию) по почте или по факсу (095) 941-5029. Не забудьте указать свой полный почтовый адрес.



Адреса магазинов

МОСКВА:

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

Санкт-Петербург:

м-н "Высшая Лига", Большой пр-т Петроградской стороны, д. 32/1А, 2-й этаж; тел.: (812) 230-93-95

Ростов-на-Дону:

ул. Нагибина, 32/2, Супермаркет "Афина", 2 эт., тел.: 8 (8632) 43-62-22

Омск:

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

Тольятти:

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

Новоуральск:

arlekino@novouralsk.ru
факс: (34370) 35877

Новосибирск:

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

Минск:

ВЦ "Олимп", ул. Якуба Колоса, д. 3, стэнд №43, тел.: 8-0296-8088071

Владивосток:

ул. Бородинская, д. 46/50, "Автосалон на Русской", тел.: (4232) 32-70-27

Пермь:

run@permonline.ru

Ижевск:

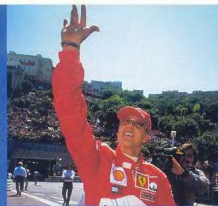
os@udmnet.ru
тел./факс: (3412) 75-66-59

Приглашаем к сотрудничеству региональных представителей

Во времена "дорулеточные" здесь жило тысячи четыре мoneгасков, полудиких людей, подвластных своему князю, что-то вроде маленькой Черногории, чудом уцелевшей среди крупных государств. В эту страну, поражающую редкой красотой, прибыл свой Колумб — господин Блок, который гениально сумел создать на голых скалах сказочный город, сделать из него наиболее модное и элитное место всей Европы, создал роскошные дворцы-отели, рестораны и театры, дал, наконец, князю деньги, двор, опереточное величие.

Андрей Нагель

ОПЕРЕТОЧНОЕ ВЕЛИЧИЕ



Нежась под теплыми лучами солнца, ласкающего этот удивительный берег 2583 часа в году, примостилось на отвесных базальтовых скалах Французской Ривьеры маленькое княжество. Барокковые виллы с пылыми шпалерами нависают над эвкалиптовой ахтой в гавани. А огромные бетонные колонны и черные платформы плавающих кранов лишь еще больше подчеркивают красоту жемчужины Лазурного берега, созданной природой и заболотоно ограниченной руками людей.

Но начиная с 1929 года во время праздника Вознесения спокойные улицы Монако преображаются в уникальный автодром, привлекающий в жаренное княжество более 100 000 зрителей со всего мира. Большинство обожает эту гонку: ни на одном другом Гран При они не могут находиться так близко — всего в нескольких метрах — от трассы, сексуально опускающейся себе обаяющее: здесь движение восьми сотен разогнанных до предела, скрытых под блестящими обтекаемыми обшивками совершенных гоночных автомобилей. Гонщики же

относятся к узким улицам княжества по-разному. Для большинства из них это гонка домашняя. "Всегда приятней жить дома, нежели мотаться по гостиницам", — говорит Рубенс Баррикелло. Но в то же время многие неслыханно любят этот Гран При. "Ненавижу его, — признается Фернандо Алонсо, — Улицы слишком узкие, слишком центральные, словно здесь, на самой трассе, обгонять невозможно. Для меня это не тонка". Впрочем, что бы ни говорил Алонсо, вот уже пять десятилетий этап в Монако считается самым престижным в календаре чемпионата мира, самым сложным экзаменом для пилотов, механиков и автомобилистов. "Эти извилистые улочки требуют огромной концентрации, сильной тонкой настройки пилота, причем с небольшой недостаточной поворачиваемостью. Она очень помогает в медленных поворотах. Куда более важную роль, нежели в двух предыдущих гонках, сыграет здесь антипробуксовочная система и надежность коробки передач, за которую следует около 30 переключений, по сути каждая ее секунда", — объяснил особенности мoneгаской трассы технический директор Sauber Вилли Рамф. Однако в отличие от предыдущих лет на этот раз пилотов больше волновала не надежность КПП, а шины и стартовая система.

За неделю до гонки Bridgestone и Michelin представили своим командам новую смесь резины, которая должна была выдержать на медленной, не слишком абразивной, а потому более или менее щадящей шинной трассе более половины дистанции. Но насколько долговечны

окажутся покрышки на деле, покажут, однозначно из которых готовились в Гран При Монако на трассе в Валенси, представляли себе весьма смутно.

Вторая проблема, угрожавшая стать камнем преткновения Гран При — стартовая система. "Для того чтобы стар-контроль должным образом сработал, его нужно "тренировать". Обычно мы делаем это на высоте с пилотами, но в Монако это невозможно, поэтому, вероятно, придется отказаться от использования этой системы. Пилотам не хочется рисковать", — делится в среду опасениями один из механиков Jordan. Однако НБА все-таки нашла способ: разрешив пилотам после завершения каждой сессии тренировать "трюк с места" прямо на стартовой прямой. Это, как показало дальнейшее событие, успокоило команду, но избавиться от детских болезней электроники помогло далеко не всем.

По иронии судьбы в среду вопрос о стартовой системе был задан и провозглашен победителем Гран При Монако. Но Куттерд был подчеркнуто спокоен. "Без сомнения, стар-контроль позволяет ускориться быстрее, и я буду использовать эту систему. Думаю, что единственная причина тех проблем, что были у меня в Барселоне, — в моей ошибке. В Астории, например, ошибся Мина, но уверен, больше с нами этого не случится", — сказал президент Формулы, говорил Дэвид, даже и не подозревая, как жестоко найдет его судьба за эти самоуверенные слова.



Выезд с пит-лейн В.Алонсо. Вилли Рамф (технический директор Sauber) и Рубенс Баррикелло (пилот Ferrari) на трассе Гран При Монако





Несмотря на аварию, после которой врачи рекомендовали немцу постельный режим, Ральф Шумахер остался доволен как проделанной в четверг работой, так и своим третьим временем

“Бывает и хуже”

Четверг. Тренировка



В отличие от остальных этапов чемпионата мира Гран При Монако стартует не в пятницу, как обычно, а на день раньше – в четверг. Пятница же – традиционно отведена у гонщиков под различные приемы, ужины, встречи со спонсорами и прессой. Уклониться от этих мероприятий не удастся почти никому. Разве что Михаэль Шумахер последние несколько лет по пятницам регулярно отправлялся на тесты Ferrari во Фьорано. Однако на этот раз немец все же остался в Монако, чтобы присутствовать на презентации нового спонсора Ferrari в отеле “Де Пари”, и оказался в этот день единственным “работоспособным” представителем клана Шумахеров на трассе. Ральф, на тренировке в четверг разбивший машину у бассейна и получивший небольшие травмы, по совету врачей решил отменить все свои встречи.

Этап в Монте-Карло никогда не приносил Williams особых лавров: лишь дважды за всю историю команды ее гонщики смогли выиграть в Монако, да и то это было почти двадцать лет назад. Вот и на этот раз тренировка на-

чалась для Williams хуже некуда: в конце второй сессии за какие-то 15 минут обе бело-синие машины превратились в металлолом. Сначала Монтоя разобрал FW23 возле ресторана “Раскас”, а за три минуты до конца тренировок Ральф врезался в отбойник во второй “эске” у бассейна, получил легкие травмы, а ехавший следом Бернольди едва не сбил одного из выскачивших на помощь немцу маршалов. “Две разбитые машины в первый же день тренировок – не слишком хорошее начало уик-энда”, – вздыхал Патрик Хед. – Но бывает и хуже”.

Впрочем, технический директор Williams был не единственным, кто ходил в этот четверг с постным лицом. Так же скверно начался уик-энд для Minardi и Маркши, и Алонсо разбила машины в Rascasse. Кюлтхард повредил правую подвеску, зацепив отбойник в Tabac. А де ла Роса, разбив подвеску Jaguar у “Гранд-отеля”, проехал за весь день лишь девять кругов и показал последнее время, почти на 7,5 секунд отстав от Хаккинена. Финн единственный сумел выехать из 1’20 и опередил Ferrari Шумахера почти на полсекунды. Однако основной целью Мики, как и большинства пилотов, был выбор резины на гонку.

Все команды приехали в Монако с новыми аэродинамическими пакетами и были буквально обвешаны антикрыльями для создания необходимого прижимного усилия в поворотах. Особенно поусердствовали в BAR, Jordan и Arrows. Причем две последние предложили и вовсе уникальные конструкции. На Jordan Трулли с утра красовалось небольшое крыло на одинарном пилоне, прикрепленном к верхней стенке кокпита прямо перед головой гонщика. Майк Кутлан же и вовсе водрузил на нос Arrows самую настоящую рогатину с антикрылом, призванным догрузить прижимной силой передний мост. Подобных конструкций Формула-1 не видела уже с начала 70-х годов... И, вероятно, не увидит еще долго.

Хотя обе новинки вполне удовлетворяли нормам технического регламента и действительно делали машины чуть быстрее и стабильнее в поворотах, технический делегат FIA Джо Бауэр заявил, что подобные конструкции представляют опасность и через час командам запретило дальнейшее их использование. Arrows подала протест, но это уже ничего не изменило: крылья командам все-таки подрезали.



Не зная толком, как дополнительные антикрылья скажутся на скорости машин, и Jordan и Arrows испытывали новинки только на одном из своих автомобилей

Йос устраивает субботник

Суббота. Тренировка



Суббота – первый день гоночного уик-энда, когда в Монако собирается много туристов. В отличие от остальных трасс здесь нет кемпингов, в Монте-Карло им просто негде было бы разместиться, и поэтому большинство болельщиков приезжают на Лазурный берег лишь на два дня, снимают на ночь номер в недорогой гостинице где-нибудь в Каннах или Ницце и вечером в воскресенье отправляются домой. Впрочем, и за два дня в Монако эмоций можно получить ничуть не меньше, чем на любой другой трассе за полный гоночный уик-энд. Чего стоит хотя бы так называемый Ferrari Experience – “Впечатления от Ferrari” – совершенно бесплатный аттракцион, устроенный командой из Маранелло в ста мет-



Механикам ведущих команд пришлось изрядно попотеть, оттирая пит-лейн от вытекшего из Arrows Ферстаппена масла

рах от вокзала Монако. В большом красном шатре на огромном экране мелькают кадры из гонок с участием Ferrari, которые вкупе с различными спецэффектами, вроде льющегося откуда-то из-под потолка дождя, сильнейшего ветра или дыма и искр при “ударе об отбойник” приводили поклонников Scuderia в куда больший экстаз, чем события на трассе. Тем более что там вторую тренировку подряд царствовал Хаккинен. Правда, на этот раз Михаэль Шумахер проиграл финну менее двух десятых, а вот Баррикелло, мучившийся с настройками Ferrari и оставшийся лишь восьмым – более секунды. Ральф Шумахер и Дэвид Кюлтхард расположились на третьем и четвертом местах. Как и двумя днями раньше, в центре внимания оказались гонщики Arrows.

В самом начале тренировки перед бассейном на машине Ферстаппена взорвался мотор, но голландец, чтобы не добавлять работы судьям, не остановил машину у отбойника, а решил довести свой дымящийся, как подбитый самолет, Arrows до “аэродрома”. До боксов-то Йос добрался, но при этом в трех последних поворотах на трассу и пит-лейн вылилось столько масла, что пришлось



В последней попытке Хаккинен атаковал поребрики буквально в нескольких сантиметрах от стальных рельсов отбойников, но так и не смог опередить Ferrari Шумахера

вывешивать красные флаги, а судьи и механики, ругая "летучего голландца" на чем свет стоит, взялись за щетки и начали отдраивать асфальт. Через девять минут "субботник" закончился, тренировки возобновили, но большинство пилотов еще долго не показывались на трассе, ожидая, когда другие своими колесами окончательно очистят полотно.

Как всегда в Монако, аварий было куда больше, чем поломок. Физикелла и Бернольди разбили машины в La Rascasse, Райкконен уткнулся в отбойник, огибая бассейн, Алонсо едва не разнес машину после эффектного разворота на выходе из шпильки Loews. На Jordan Френтцена отказала гидравлика, Хайнц-Харальд припарковался на подъеме к казино, и маршалам пришлось скатывать машину вниз по Beau Rivage к Ste Devote, где на последних

Лукавый Дэвид Суббота. Квалификация



Случилось это в XIV веке. Франсуа из знатной лигурийской семьи древнего, но попавшего в опалу рода Гримальди переделался монахом, чтобы проникнуть в крепость. Хитростью ему удалось заставить врасплох генуэзских стражников и захватить скалу Монако. За свою уловку он и получил прозвище, которое увековечило его имя в истории, – Лукавый. А монегаски установили Франсуа Гримальди памятник у самой крепости на вершине скалы. Впрочем, памятников в Монако много, в том числе и гоночных. Так, незадолго до нынешнего Гран При на знаменитой треугольной клумбе поворота "Сен-Девот" появился монумент победителю самого первого Гран При Монако Уильяму Гроверу. Кто знает, не поставят ли лет через пятьдесят в Монако памятники и Сенне, Шумахеру или хотя бы тому же Култхарду, на протяжении всех тренировок с лукавством Франциска Гримальди державшемуся в тени своего партнера по команде, а потом вдруг выстрелившего в квалификации.

"В Монако обгонять очень трудно, поэтому полупозишн здесь важна, как ни на одной другой трассе. Я ошибся в четверг, зацепив барьер в Tabac, и потерял много времени. Потом мне пришлось наверстывать упущенное, но ни разу за весь уик-энд я не смог быстро пройти последний сектор, и у меня не было уверенности

в настройках на этом участке. Однако в квалификации я лишь на одном круге его завалил, зато на остальных прошел очень ровно и именно это обеспечило результат", – радовался Култхард, сумевший на последних минутах на 0,201 с улучшить время старшего Шумахера. Мог опередить немца и Хаккинен, но в отличие от Дэвида на последнем быстром круге он запарол третий сектор и улучшения не добился. Как, впрочем, и Михаэль, по его собственным словам так и не сумевший выжать из Ferrari все, на что она была способна.

Однако надо признать, хотя скорости по сравнению с угрешней тренировкой и выросли, аварий на этот раз почти не было. А вот сюрпризов оказалось предостаточно. Jordan так и не смогли нормально квалифицироваться – лишь 8-е и 13-е время. А вот Алези, Физикелла и Ирвайн подтвердили свою репутацию специалистов по Монако: "Я люблю эту трассу, а она любит меня", – закатывая глаза, хвалился своим шестым местом Эдди. А вот Жан, впервые в сезоне вытеснивший Prost на границу первой десятки, был... откровенно разоча-



В конце сессии, уже возвращаясь на пит-лейн, Шумахер умудрился зацепить отбойник в "Портье" и вынужден был бросить машину в "эске" на набережной



После страшной аварии в Ste Devote Бурти больше не выезжал на трассу до самой квалификации

минутах первой сессии в ужасную аварию попал Лучано Бурти. На стартовой прямой у Prost бразильца отказали тормоза, машина стрелой нырнула по прямой в "карман" перед монастырем Святой девы и ударились правой стороной об отбойник из покрышек. Бурти не пострадал, а вот оторвавшееся при ударе колесо едва не убило двух судей, стоявших всего в нескольких метрах от того места, где приткнулся к отбойнику Prost. О том, что могло случиться, не зацепи машина ограждение, даже думать не хочется. Чуть дальше, вокруг автомашин безопасности прогуливалось, наконец, человек десять.



В Монако Prost приехал с новой аэродинамикой, новой задней подвеской и грандиозными планами. Поэтому даже лучшее в этом сезоне 11-е место Жана Алези в квалификации разочаровало француза

рован, но осторожно намекал, что его 11-е место еще оставляет надежду. Зато в кои-то веки оказавшийся в десятке Джанкарло Физикелла после всех неудач начала сезона готов был прыгать от счастья.

Узкие улочки Монте-Карло не раз доказывали, что приносят удачу лишь смелым, уверенным в себе и осторожным пилотам, но не прощают ни самонадеянности, ни бахвальства. "Нужно постучать по дереву и не искушать судьбу", – словно опомнившись в конце субботней пресс-конференции Култхард, весь уик-энд только и делавший, что нахваливавший McLaren и себя любимого. Постучать-то по дереву лукавый Дэвид постучал, да видно поздно. Не простила судьба шотландцу излишней самонадеянности.

Жара - на руку Michelin

Воскресенье. Разминка



Красивые женщины, дорогие автомобили, роскошные яхты в порту, сотни знаменитостей в пaddocke, десятки тысяч болельщиков на трибунах и балконах близлежащих отелей, утопающих в изумрудно-зеленых садах и золотых лучах теплого весеннего солнца.

В день гонки Монако – маленькое княжество, разместившееся на скалистых берегах Средиземного моря на широте Владивостока и Нью-Йорка, преобразается. Оно не становится ни хуже, ни лучше, оно просто становится другим. От тихого благополучия не остается и следа. Жизнь кипит, бьет ключом, людские потоки, искрающейся лавой вырываясь из туннелей железнодорож-



Утренняя разминка

ных вокзалов, с шумом разливаются по узким улочкам, затопляя княжество и устремляясь вниз к порту, где под капотами двух десятков пестрых машин уже призывно воют тысячами голосов табуны обезумевших гоночных скакунов. Кажется, еще чуть-чуть и бурлящая людская лава затопит эти асфальтовые пастбища и опрокинет сверкающие автомобили в лазурные воды теплого моря. Но у самой воды людские потоки замирают, обрамляя причудливым узором гоночную трассу. Такое волшебное представление можно увидеть в Монако только во время утренней разминки.

На этот раз воскресная тренировка особых сюрпризов не принесла. Аварий, по счастью, почти не было. Лишь Маркеш уткнулся в ограждение в La Rascasse, да Райкконен, обгоняя на набережной перед поворотом Tabac одну из медленных машин, слишком резко рванул руль вправо, возвращаясь на траекторию, и зацепил боковой заднего колеса за стальную рельс. Бернольди в очередной раз развернуло в Rascasse, но до отбойника бразилец, к счастью, не долетел. В остальной тренировка прошла спокойно: в McLaren обкатывали запасные шасси, Шумахер испытывал слегка исправленную модификацию двухэлементного переднего антикрыла. А в Williams радовались долговечности резины Michelin. “Чем дольше мы сможем оттянуть пит-стоп, тем лучше”, – заметил Ральф Шумахер. А Бобби Рейхол радостно потирал руки, наблюдая, как столбик термометра медленно, но верно переваливает за отметку 25 °C. “Жара играет на руку командам, использующим Michelin”, – признался директор Jaguar.



После утренней тренировки в воскресенье Култхард почему-то тренировал старт не с внутренней стороны трассы, откуда ему предстояло стартовать, а с внешней. На старте же прогревочного круга, стоя уже на своем месте, Дэвид так и не смог сдвинуться с места.

Горький осадок

Воскресенье. Гонка

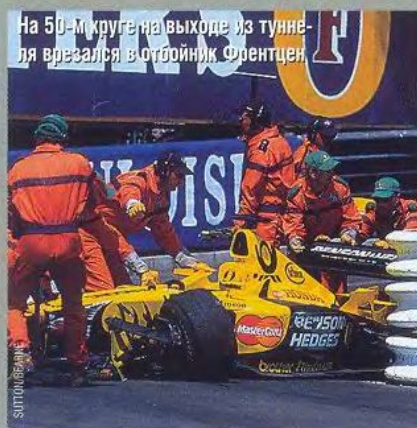


“Он не человек, он идиот”, – глаза Дэвида Култхарда метали молнии, а сам благородный потомок кельтов больше напоминал разъяренного быка, с яростью отыскивающего взглядом на арене ненавистного тореадора.

Трудно даже представить, что бы сделал шотландец, окажись поблизости Энрике Бернольди. Ведь бразильский “тореадор” воткнул столько копий в израненную душу шотландца. “Он глубоко заблуждается, если



Несмотря на преимущество в скорости, Култхарду не удалось пройти Бернольди.



На 50-м круге на выходе из туннеля врезался в отбойник Френтцен.



Loews – самый знаменитый поворот Монако

думает, что подобное поведение делает ему честь в глазах людей”, – не унимался Дэвид. Досталось несчастному бразильцу и от Денниса. “После гонки Рон и Норберт Хауг подошли ко мне на пит-лейн. Они были очень агрессивны и заявили, что если я не прекращу так вести себя на трассе, долго в Формуле-1 не задержусь. Я был очень напуган их агрессивностью”, – не то жаловался, не то издевался Энрике. Деннис же, чуть поостыв, решил все же сгладить акценты и объясниться с прессой. “Я действительно говорил с ним после гонки, но был спокоен и невозмутим и уж никак не агрессивен. Я лишь посоветовал ему подумать о будущей карьере и сказал, что неспортивно так себя вести и, угрожая столкновением, подрезать Дэвида каждый раз, когда он пытался его пройти. Вы можете сказать, что это автогонки, но только не в том случае, если ты едешь 15-м и мешаешь пилоту, который намного быстрее тебя и борется за чемпионский титул. Это неспортивно”, – то ли оправдывался, то ли нападал Рон. А между тем Энрике можно было обвинить лишь в недостаточном почтении к грандам. Но плохо это или хорошо – еще вопрос. Молодой бразилец лишь защищал свою позицию и позицию своего товарища по команде и по всем спортивным законам имел на это полное право. Во всех же неприятностях Култхарда виноват только он сам да его команда.

В Монако Дэвид чуть ли не каждый день так подолгу втолковывал журналистам, что все изъяны стартовой системы McLaren уже устранены и они с Микой не допустят новых ошибок на старте, что, наверное, сам в это уверовал. Однако в пресс-центре от каждодневных радужных откровений шотландца подозрения в несовершенстве стартовой системы, уже два раза подводившей McLaren в трех последних гонках, только нарастали. И, как выяснилось, не зря. На старте прогревочного круга машина Култхарда так и не сдвинулась с места. "Из-за технических проблем со старт-контролем двигатель заглох", — спокойно объяснял после финиша Дэвид, двумя днями раньше с пеной у рта доказывавший, что система почти непогрешима. Опешивший от неожиданности Хаккинен дернулся было вперед, но тоже остановился, едва не уткнувшись в машину партнера. К счастью, Мика все-таки не заглох, а, пропустив полпелотона, выбрался из-за машины Култхарда и к концу "прогрева" вернулся на свое место, которое из третьего превратилось во второе. Дэвиду же пришлось стартовать последним.

Первым пилотом, которого обогнали в гонке, стал победитель первого Большого Приза Монако 1929 года Уильям Гровер (бронзовый памятник ему за несколько месяцев до Гран При появился на "треугольной клумбе" поворота Ste Devote). Вторым — Эдди Ирвайн. Ирландец великолепно стартовал и даже пытался атаковать по внешней траектории Ральфа Шумахера, но затем уперся в коробку передач его Williams и на следующем подъеме пропустил вперед Монтою

Во время гоночного уик-энда более половины приплывающих в Монако кораблей не помещаются в порту и остаются на рейде. Причем многие богатые болельщики даже не сходят на берег. В этом тоже есть своя экзотика: смотреть гонку по телевизору, прислушиваясь к разносящемуся над морской гладью реву моторов гоночных машин



Возможно, Деннис еще надеялся, что Мика, перед которым теперь было открытое пространство на внутренней траектории, сможет войти в первый поворот впереди Ferrari Шумахера, но немец финну такой возможности не дал, идеально стартовав и аккуратно уйдя вправо, он перекрыл вход в Ste Devote. За их спинами Рубенс и Ральф сумели сохранить свои позиции. А Ирвайну не повезло. Эдди по-

спиной отчаянно защищавшегося бразильца до 43-го круга, пока тот не заехал на пит-стоп.

Надо отдать должное Култхарду: даже с круговым отставанием, потеряв кучу времени позади Энрике, он сумел, до предела оттянув пит-стоп, заработать два очка. На одном баке и одном комплекте резины (благо, позади медленного Бернольди он мог экономить и топливо, и шины) шотландец проехал аж 64 из 77 кругов.



Двойная победа Шумахера и Баррикелло стала всего лишь вторым дуэтом Ferrari во входивших в зачет ЧМ Гран При Монако



Ярно Трулли, год назад стартовавший в Монако со второго места, уверенно шел в зачетной шестерке, но на 31-м круге возгорание мотора в La Rascasse похоронило его надежды на очки

пытался атаковать Ральфа в первом повороте, но пройти не сумел и в начале подъема Beau Rivage, упершись в один Williams, вынужден был пропустить и второй – Монтои. Култхарду же так и не удалось выиграть ни одного места.

Через полкруга в Portier ударился об отбойник Хайдфельд, перегородил полтрассы и заблокировал Ферстаппена, который продолжил гонку, но откатился на предпоследнее место. Затем сошел начавший было атаковать Ральфа Монтойя: он слишком резко наехал на поребрик у бассейна и пока "ловил" машину, не успел затормозить перед следующей "эской". "Я ошибся и заплатил за ошибку", – лаконично прокомментировал свой сход колумбиец. Лидеры же Шумахер и Хаккинен между тем отрывались от преследователей. Но борьба за победу продолжалась лишь 12 кругов, после чего Мика стал резко терять темп. "Какая-то непостижимая проблема, – пожимал плечами финн. – Все было нормально, я ничего не цеплял, но вдруг ни с того, ни с сего машина стала дергаться вправо и терять мощность. Мы не понимали, что случилось, и продолжать гонку было опасно". Так McLaren лишился последних шансов на победу. Култхард, на первых кругах обогнавший Маркеса и Бурти и быстро выбравшийся на 18-е место, безнадежно уперся в пару Arrows. Потенциально Дэвид был на 2–2,5 с быстрее, но обогнать на узких улицах Монако ни Ферстаппена, ни Бернольди ему не удавалось. Не смог воспользоваться Култхард и внутрикомандной разборкой Arrows, когда на девятом круге Энрике принял вправо на стартовой прямой, пропуская вперед явно более быстрого голландца. В итоге Йос ушел вперед, а Дэвид так и просидел за



В прошлом году Ирвайн финишировал в Монако четвертым, а на этот раз принес Jaguar первый пьедестал

Та же тактика принесла успех и Ирвайну. На извилистой монакской трассе ирландец почти всю гонку уверенно поддерживал темп Ральфа Шумахера. Правда, после пит-стопа на 60-м круге его Michelin были изношены куда сильнее прорезавшихся на четыре круга больше Bridgestone Култхарда и, по сути, превратились в слик. Это обстоятельство, вкупе с явным интересом к шинам со стороны прибывавшего в Jaguar Джо Бауэра, тут же породило слухи о возможной дисквалификации. Но дальше разговоров дело не пошло. Эдди с блеском довел великолепную гонку до финиша, принес английской команде первый в ее истории пьедестал. Жан Алези на почти домашнем Гран При (его родной Авиньон находится всего в нескольких сотнях километров от Монако), несмотря на контакт с отбойником и вынужденный второй пит-стоп, не позволивший ему остаться впереди Култхарда, стал чуть ли не героем Гран При, принеся Prost первое за два года зачетное очко.

А вот Михаэль Шумахер, с показным величием доведший гонку до победы, выглядел несколько разочарованным. Хотя этот триумф в Монако стал пятым, и до, казалось бы, вечного рекорда Сенны осталось совсем чуть-чуть. Но после ошибки Култхарда и схода Хаккинена эта победа досталась ему практически без борьбы. "Слишком легкая и скучная гонка", – заметил Шумахер, который, видно, и сам был не рад своему опереточному величию. Похоже, горький осадок неудовлетворенности остался в Монако не только у проигравших, но и у победителя.

Владимир Маккавеев



По собственному признанию Михаэля, легкая победа в Монако доставила немцу куда меньше удовольствия, чем все предыдущие

Монте-Карло



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

На этом Гран При...

Эдди Ирвайн в 25-й раз поднялся на пьедестал этапа чемпионата мира Формулы-1



Победитель 2000 г.
Дэвид Култхард/McLaren MP4/15: 1'49'28.213
Рекорд круга в квалификации
1'17.430 (2001 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4-16)
Рекорд круга в гонке
1'19.424 (2001 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4-16)



© ФОРМУЛА

ТРЕНИРОВКА. ЧЕТВЕРГ

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 21-25 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 36-35 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Хаккинен	1'19.853/38	-	151.492
2	М. Шумахер	1'20.316/46	0.463	151.053
3	Р. Шумахер	1'20.938/45	1.085	149.892
4	Р. Баррикелло	1'20.959/44	1.106	149.853
5	Я. Трулли	1'21.048/47	1.195	149.689
6	Д. Култхард	1'21.091/33	1.238	149.609
7	Х-Х. Френтцен	1'21.505/46	1.652	148.849
8	Ж. Алези	1'21.935/40	2.082	148.068
9	Ж. Вильнев	1'22.010/43	2.157	147.933
10	Х.-П. Монтойя	1'22.035/31	2.182	147.888
11	Дж. Физикелла	1'22.214/28	2.361	147.566
12	Э. Ирвайн	1'22.302/35	2.449	147.408
13	К. Райкконен	1'22.800/45	2.947	146.521
14	Н. Хайдфельд	1'22.807/44	2.954	146.509
15	И. Ферстаппен	1'23.409/41	3.556	145.451
16	О. Панис	1'23.662/26	3.809	145.012
17	Дж. Баттон	1'24.026/24	4.173	144.383
18	Э. Бернольди	1'24.105/42	4.252	144.248
19	Л. Бурти	1'24.857/15	5.004	142.969
20	Т. Маркеш	1'25.920/36	6.067	141.201
21	Ф. Алонсо	1'26.393/30	6.540	140.428
22	П. де ла Роса	1'27.316/9	7.463	138.943

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 22 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 28 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Хаккинен	1'18.282/19	-	154.978
2	М. Шумахер	1'18.456/30	0.174	154.634
3	Р. Шумахер	1'18.725/22	0.443	154.106
4	Д. Култхард	1'19.031/31	0.749	153.509
5	Э. Ирвайн	1'19.081/31	0.799	153.412
6	Я. Трулли	1'19.307/25	1.025	152.975
7	Х.-П. Монтойя	1'19.603/28	1.321	152.406
8	Р. Баррикелло	1'19.651/24	1.369	152.314
9	Ж. Алези	1'20.020/23	1.738	151.612
10	Х-Х. Френтцен	1'20.064/19	1.782	151.528
11	Ж. Вильнев	1'20.397/34	2.115	150.901
12	О. Панис	1'20.528/33	2.246	150.855
13	Дж. Физикелла	1'20.591/21	2.309	150.537
14	Дж. Баттон	1'21.316/19	3.034	149.195
15	К. Райкконен	1'21.621/15	3.339	148.638
16	Ф. Алонсо	1'21.670/27	3.388	148.549
17	И. Ферстаппен	1'21.870/17	3.545	148.264
18	Э. Бернольди	1'22.024/13	3.742	147.907
19	Н. Хайдфельд	1'22.207/25	3.925	147.578
20	П. де ла Роса	1'22.316/38	4.034	147.383
21	Т. Маркеш	1'23.313/27	5.031	145.619
22	Л. Бурти	1'25.795/13	7.513	141.406

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 27 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 41 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня
1	Д. Култхард	1'17.430/12	-	-	156.683	14:00.17
2	М. Шумахер	1'17.631/11	0.201	0.259	156.277	13:40.31
3	М. Хаккинен	1'17.749/12	0.319	0.411	156.040	13:48.48
4	Р. Баррикелло	1'17.856/12	0.426	0.550	155.826	14:00.54
5	Р. Шумахер	1'18.029/11	0.599	0.773	155.480	13:46.44
6	Э. Ирвайн	1'18.432/12	1.002	1.294	154.681	13:55.19
7	Х.-П. Монтойя	1'18.751/12	1.321	1.706	154.055	13:57.12
8	Я. Трулли	1'18.921/12	1.491	1.925	153.723	13:46.20
9	Ж. Вильнев	1'19.086/12	1.656	2.138	153.402	13:57.03
10	Дж. Физикелла	1'19.220/11	1.790	2.311	153.143	13:50.21
11	Ж. Алези	1'19.245/12	1.815	2.344	153.094	14:00.58
12	О. Панис	1'19.194/12	1.864	2.407	153.000	13:46.32
13	Х-Х. Френтцен	1'19.316/11	1.886	2.435	152.957	13:40.37
14	П. де ла Роса	1'20.033/12	2.603	3.361	151.587	13:42.39
15	К. Райкконен	1'20.081/12	2.651	3.423	151.496	14:01.16
16	Н. Хайдфельд	1'20.261/12	2.831	3.656	151.156	13:55.01
17	Дж. Баттон	1'20.342/12	2.912	3.760	151.004	13:36.20
18	Ф. Алонсо	1'20.788/12	3.358	4.336	150.170	14:00.43
19	И. Ферстаппен	1'20.823/12	3.393	4.382	150.105	13:45.30
20	Э. Бернольди	1'21.336/11	3.906	5.044	149.159	13:50.34
21	Л. Бурти	1'21.771/12	4.341	5.606	148.365	13:45.36
22	Т. Маркеш	1'22.201/12	4.771	6.161	147.589	13:56.15
107%		1'22.850	5.420	7.000		

Т. Маркеш Э. Бернольди Ф. Алонсо Н. Хайдфельд П. де ла Роса О. Панис Дж. Физикелла Я. Трулли Э. Ирвайн Р. Баррикелло М. Шумахер



Л. Бурти И. Ферстаппен Дж. Баттон К. Райкконен Х-Х. Френтцен Ж. Алези Ж. Вильнев Х.-П. Монтойя Р. Шумахер М. Хаккинен Д. Култхард

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 24-26 °C
9.30-10.00 Температура полотна: 33-38 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Д. Култхард	1'20.944/12	-	149.881
2	М. Хаккинен	1'21.017/15	0.073	149.746
3	М. Шумахер	1'21.650/14	0.706	148.585
4	Р. Баррикелло	1'22.502/16	1.558	147.050
5	Х-Х. Френтцен	1'22.566/14	1.622	146.936
6	Р. Шумахер	1'22.650/14	1.706	146.787
7	Э. Ирвайн	1'22.816/14	1.872	146.493
8	И. Ферстаппен	1'23.066/17	2.122	146.052
9	П. де ла Роса	1'23.200/14	2.256	145.817
10	Дж. Физикелла	1'23.407/9	2.463	145.455
11	Я. Трулли	1'23.574/14	2.630	145.164
12	Х.-П. Монтойя	1'23.590/14	2.646	145.136
13	О. Панис	1'23.595/14	2.651	145.128
14	Ж. Вильнев	1'23.747/15	2.803	144.864
15	Н. Хайдфельд	1'23.842/15	2.898	144.700
16	К. Райкконен	1'24.042/16	3.098	144.356
17	Ж. Алези	1'24.046/15	3.102	144.349
18	Дж. Баттон	1'24.137/9	3.193	144.193
19	Ф. Алонсо	1'24.941/12	3.997	142.828
20	Э. Бернольди	1'25.238/11	4.384	142.180
21	Л. Бурти	1'25.938/12	4.994	141.171
22	Т. Маркеш	1'26.365/8	5.421	140.473

ГОНКА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 23 °C
14.00 Температура полотна: 39-36 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	М. Шумахер	1:47'22.561	1'19.770/50	146.881
2	Р. Баррикелло	+0.431	1'20.329/57	146.872
3	Э. Ирвайн	+30.698	1'20.681/76	146.185
4	Ж. Вильнев	+32.454	1'20.417/75	146.145
5	Д. Култхард	+1 круг	1'19.424/68	144.799
6	Ж. Алези	+1 круг	1'21.151/73	144.414
7	Дж. Баттон	+1 круг	1'21.580/65	143.784
8	И. Ферстаппен	+1 круг	1'21.732/74	143.385
9	Э. Бернольди	+2 круга	1'22.053/75	141.738
10	К. Райкконен	+5 кругов	1'20.705/60	136.308
НК	Р. Шумахер	НФ (57)	1'20.975/47	146.188
НК	Т. Маркеш	НФ (56)	1'24.571/33	137.639
НК	Ф. Алонсо	НФ (54)	1'22.956/28	141.491
НК	Х-Х. Френтцен	НФ (49)	1'20.810/46	145.023
НК	Дж. Физикелла	НФ (43)	1'21.646/37	144.821
НК	Я. Трулли	НФ (30)	1'22.345/30	144.142
НК	Л. Бурти	НФ (24)	1'24.206/18	136.864
НК	П. де ла Роса	НФ (18)	1'23.483/18	140.890
НК	М. Хаккинен	НФ (15)	1'21.682/12	137.265
НК	О. Панис	НФ (13)	1'24.719/10	86.470
НК	Х.-П. Монтойя	НФ (2)	1'25.773/2	136.820
ДК	Н. Хайдфельд	НФ (0)	-	-

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	52
2 Д. Култхард	40
3 Р. Баррикелло	24
4 Р. Шумахер	12
5 Н. Хайдфельд	8
6 Ж. Вильнев	7
7 Я. Трулли	7
8 Х.-П. Монтойя	6
9 Х-Х. Френтцен	6
10 О. Панис	5
11 Э. Ирвайн	4
12 К. Райкконен	4
13 М. Хаккинен	4
14 И. Ферстаппен	1
15 Ж. Алези	1
16 Дж. Физикелла	1
17 Дж. Баттон	0
18 Л. Бурти	0
19 Э. Бернольди	0
20 Т. Маркеш	0
21 Ф. Алонсо	0
22 Г. Маццакане	0
23 П. де ла Роса	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	76
2 West McLaren Mercedes	44
3 BMW Williamsf1 Team	18
4 Benson & Hedges Jordan Honda	13
5 Lucky Strike Reynard BAR Honda	12
6 Red Bull Sauber Petronas	12
7 Jaguar Racing	4
8 Orange Arrows Asiatech	1
9 Mild Seven Benetton Renault Sport	1
10 Prost Acer	1
11 European Minardi F1	0

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



Я не стал прыгать на пьедестале, потому что победа далась очень легко, в течение гонки не произошло ничего особенного, ничего такого, что может вызвать эмоции. Всегда приятно победить в Монако, но чтобы сделать это, здесь прежде всего надо финишировать. В каком-то смысле это была простая гонка, поскольку соревновался я лишь с самим собой. Но в то же самое время было достаточно сложно, потому что приходилось поддерживать высокую скорость – ведь теперь благодаря антипробуксовочной системе мы едем быстрее. Сегодня я сосредоточился на надежности и стремился не допустить ни одной ошибки. Я спросил Росса Брауна, что происходит с остальными гонщиками, и он посоветовал мне сконцентрироваться. С круговыми проблем не возникало, хотя Култхард и Бернольди едва не столкнулись прямо передо мной в повороте Мирабо. Машина вела себя неплохо, даже если я и не выжимал из нее 100% возможного. В начале гонки, когда позади был Мика, я старался следить за состоянием машины и покрышек, чтобы подготовить все для самой важной части гонки, которая начнется позднее. Но она так и не началась – мне не пришлось еще прибавлять.

Рубенс Баррикелло



Гонка для меня получилась не такой легкой, как могло показаться, потому что примерно в районе десятого круга я почувствовал судороги в правой ноге. Уверен, что-то произошло внутри колпита с площадкой для отдыха ноги – она тряслась и двигалась. Это могло стать серьезной проблемой – я не мог дать ноге отдохнуть. Россу пришлось стать физиотерапевтом – он посоветовал мне двигать пальцами и больше пить. Я не чувствовал ноги, поэтому приходилось тормозить раньше и сконцентрироваться на том, чтобы не вылететь. Я молил Бога дать мне закончить гонку, потому что машина вела себя просто отлично. После пит-стопа ситуация стала улучшаться – я изо всех сил давил ногой на площадку и боль постепенно упустила. Дальше, до самого финиша, все было просто. Должен сказать, что сегодня у меня была замечательная машина, никогда раньше она не показывала себя столь хорошо.

Эдди Ирвайн



На стартовой решетке у меня возникло ощущение, что я смогу закончить эту гонку на пьедестале, так хороша была машина. Я нормально стартовал, но в первом повороте Ральф Шумахер буквально выдал меня наружу, выбора не было, и пришлось пропустить его. Почти сразу же меня обогнал и Монтойя, после чего я отстал от него на пару секунд и решил посмотреть, что будет дальше. Потом я зацепил колесом рельс возле бассейна, но это было внутреннее, незагруженное колесо, и с машиной не случилось ничего страшного, она лишь стала чуть больше скользить. Честно говоря, я бы удивился, если бы с машиной что-то произошло, потому что даже не ощутил удара на руле. Гонка получилась сложной, но вся команда сработала замечательно. Наша новая аэродинамика – это самый большой шаг вперед, который я когда-либо видел в Ф-1. Посмотрим, сработает ли это в Кане, и если да, то нам удалось решить главную проблему.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Жак Вильнев: Эта гонка всегда чрезвычайно сложна, здесь очень просто сделать ошибку, но мне удалось финишировать четвертым, даже несмотря на то что машина была чуть медленнее, чем обычно. По ходу уик-энда мы нашли замечательные настройки, машина вела себя очень точно и позволяла постоянно атаковать. Я продолжал погоню за Эдди, хотя и знал, что его машина быстрее, но он так ни разу и не ошибся. Мне понравилось.



Дэвид Култхард: На старте прогревочного круга произошёл сбой в системе электронного старта, и двигатель заглох. Мы неоднократно тестировали эту систему, и этого не должно было произойти. Конечно, я разочарован случившимся, но как гонщик постарался забыть об этом и сосредоточиться на старте и самой гонке. В течение многих кругов я был заперт позади Бернольди и очень боялся, что во время обгона он закроет мне путь, и для нас обоих гонка закончится в барьере, поэтому был очень терпелив. В этой гонке можно найти и положительные моменты – машина показала себя быстрой и надежной.



Жан Алези: Впечатления от первого очка столь сильны, что кажется, будто чемпионат сегодня для нас стартовал заново. Особенно я счастлив, что такого результата удалось добиться в Монако. Мне понравилась гонка, хотя ближе к концу я начал здорово волноваться, потому что в туннеле начинались вибрации. В задней левой шине возник «медленный прокол», и ее пришлось заменить, что стоило мне пятого места.



Дженсон Баттон: Дела сегодня шли неплохо. В первой части гонки в быстрых поворотах возникала недостаточная поворачиваемость, а в медленных, наоборот, избыточная, но после пит-стопа все более-менее наладилось. Это хорошо – финишировать в первой десятке, хотя немножко обидно не попасть в очки. Надеюсь, нам удастся разобраться с проблемами и набирать очки в каждой гонке.



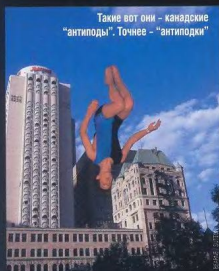
Йос Ферстаппен: Ужасно жаль, что машина заглохла во время пит-стопа. Мне удалось здорово провести первую часть гонки – корректно обогнать около пяти машин, что в Монако весьма непросто. К тому же машина вела себя очень хорошо. Очень обидно, ведь сегодня мы вполне могли завоевать несколько очков.



Энрике Бернольди: Я неплохо стартовал, хотя и пришлось немного потолкаться. Йос обогнал меня в самом начале гонки, а после этого мне удалось найти свой темп. Для меня гонка получилась сложной, ведь мне пришлось быть очень осторожным, чтобы, давая выйти вперед лидерам гонки, не пропустить заодно и тех, с кем я боролся. Я доволен, что смог финишировать в первом же Гран При Монако, но несколько разочарован тем, что не смог набрать очки.



Кими Райкконен: На самом деле, гонка для меня закончилась, когда пришлось остановиться в боксах на 15-м круге. Однако команде удалось устранить неполадку, и я вернулся в гонку, потеряв пять кругов. Жаль, потому что мне действительно нравится трасса в Монте-Карло – она очень разнообразная. К тому же после незапланированной остановки перестала работать система трэкшн-контроля, хотя в остальном вторая часть гонки получилась беспроблемной.



Такие вот они - канадские "антиподы". Точнее - "антиподы"

Так всегда в жизни: мы-то стараемся, строим планы, готовимся к одному, а судьба преподносит нам совсем другое... Мы все - игрушки ее прихотей.
Пьер Огюстен Вомарше

ПРИЧУДЫ ЗАЗЕРКАЛЯ



Хуан-Пабло и Жак буквально убивали друг друга утроеками и взглядами. "Только попробуй еще раз проехать то же самое, и я отпущу тебя примком в стену!" - задышался от ярости, кричал первый. "А я тебе - в дерево!" - парировал с не меньшей злобой второй и в ответ скармливал: "Что ж тебе не прихватить. Ты ведь уже убил человека в этом сезоне". Напоминание о трагедии в Мельбурне в подобном контексте - это уже был удар ниже пояса, и разгоревшийся кандец вышел из-под контроля. Вот знает, чем бы все это закончилось, если бы драматург не решил подослать в этот момент Мартина Уайтинга. Вот так "тесно", с задором начавший гоночный уик-энд в Мельбурне...



"Как забавно будет выйти на той стороне и оказаться среди людей, ходящих вниз головой!" - думала независимая Агнес, провалившись в крошечную пору и асфальта сквозь землю. "Антиподы", населяющие расположенную с другой стороны земного шара Канаду, вверх ногами, конечно, не ходят, да и вообще у них там все "как у людей". Свойства франкоязычной и по-французски бунтарской провинции Квебек - своего рода североамериканский Париж. Даже поворота на улицах демонстрируют отменное чувство юмора: просят не просто "подать на прогибание", но "подать на прогибание омарам". Словом, атмосфера в сервизе вновь здесь парит такая ба- баляшная, как раз под стать формуле-1: город-аксидент, город-тусовщик, город-драматик. Не, а какой же праздник без доброй драмы? Вот

и сцепились Вильямс и Монтоя, ни дать ни взять - карролловские близнецы Тик и Тея, которые "пересрались и перессорились вконец". Два нузана, Тея и Тик. Поднимают страшный крик: - Ты сковаж мою гиршу! - Ты испугался померещу! Ошавка, забаста вконец, стоит отметить, что несмотря на балаганную атмосферу, сама по себе гоночная жизнь довольно ординарна, если не сказать скучной - почти все решили сходы и стратегии шит-стонов, - а основные страсти в течение гоночного уик-энда кипели не столько на трассе, сколько вокруг нее. В Монреале работница "Хольмвогг ширва" приехали уже изрядно измученные полуденной войной, разразившейся между McLaren и Jaguar, не подославшими главного конструктора Эдмунда Ньюта. Достойнымме сары из почтенных британских "колмош" сошлись не на шутку. Каждый пилот свое, упрямую оппозицию при этом приписывая другому, и довольно долго события развивались, опять же как в одном из эпизодов "Алисы".

- Я этого не говорил, - утверждал Мартовский Заяц.
- Повтори! - настаивал Швинник.
- Я отрицаю это, - продолжал отрицать Заяц.
И так далее, и тому подобное. Однако подлинные страсти разгорелись по окончании пятничной тренировки.



Страсти-мордасти

Пятница. Тренировка.
- Значит так, - рассудил Тея, - бьемся до смерти, а уж потом пообедает.
- Давай, - со вздохом согласился Тик, - только близко к нам не подходи, - предупредил он Агнесу. - В пиджак бой я рублю и кусаю все, что могу!
- А я все, что не могу! - тут же подхватила Тея.
Это случилось в конце первого часа тренировки. Williams Монтоя крепко "пнул под зад" BAR Вильямса, а тот чуть позже на всем ходу разбил свою машину в хлам об ограждение (по причине сшибки - право у мистера Спелленса). И хотя очевидной связи между тем и другим происшествием не было, Вильямс, сказав кулаком, отправился выяснять отношения с обидчиком. Последовавшие позже комментарии канадцев содержали откровенные противоречия в каждой фразе: "Хуан-Пабло врезался мне в зад за пару кругов до моего вылета и ограждение. Я забесен, потому что пять или шесть раз в этом сезоне он блокировал меня и других пилотов. Хуан, сдается, всякий раз, когда видит кого-то в зеркале, умышленно тормозит и остается на траектории, идущая в некую одному ему известную гиршу".

На этот момент можно было бы сказать, что Вильямс, недолго думая, что Монтоя посто- янно "подставляет" под драматические машины, решил прочесть колумбийца таким же способом

- как это делают швейцарцы на герцогских ушпасах поворосу "тормозов" Хуана-Пабло. И сам же за это поймавшись...

В результате "колесная война" перешла в рукопашную, после чего оба гонимых парня получили предупреждение от FIA. В случае еще одного столкновения на трассе оба будут дисквалифицированы на следующие две гон- вы! Свое веское слово сказал и Берни Экклстоун: "У меня уже был разговор с Жаком, и теперь надо бы побеседовать с Хуаном-Па- блон, прежде чем ситуация усугубится".

Совсем как у Карролла.
- Бой между Лявом и Единорогом на сегодняшней день прекращается, - оповес- тил Король.

В остальном первый час пятничной трени- ровки прошел относительно спокойно: нача- ла на трассе доминировал Шумахер-старший, а под конец на вторую строчку протокола его отодвинул Кутхарт (а Барриосло следовал тем - на третью), кто кроме как его финиш парт- нер "проехал" на седьмом месте и лишь уже на самом последнем круге перебрался на четвер- тое. Практически не удалось потренироваться Фернандо Алонсо из-за течей в коробке пере- дачи. Иониканс Minardi тоже удалось проехать совсем мало кругов. В частности, на машине Фер- надо Алонсо пришлось менять мотор.

На 38-й минуте второго часа трениров- ки во время проволочного "толчка" Шумахера (Г18.139) - Кутхарт проехал на одну десятую



В том, что он разбил машину, обвинил Монтоя

быстрее. Затем его опередил Хаконен, оба со- хранили свои позиции до конца тренировки, а Михаэль, наоборот, откатился на восьмое, а потом и вовсе на 11-е место, проехав при этом значительно меньше кругов, нежели все ос- тальные - на машине немца что-то не задер- жались с тормозами. Вильямс же и вовсе не уча- ствовал в этой серии заездов после утренней ава- рии. Зато Ирайни, словно подтверждая дости- гнутый в Монзео уровень, показал третье время.

Под самый конец тренировки с трассы вылетел Фрэнкшен, но до ограждения не до- ехал. Однако спуск еще круе, ему это удалось, при этом его Jordan пострадал значительно сильнее, чем ради покрывшей, о которые он со- весто лету ударился.



Пилоты Benetton сетовали на недостаток скорости на прямых. Однако и на "кривых и неровных" они, похоже, не чувствовали себя вполне уверенно

Одним немцем меньше, одним бразильцем больше

Суббота. Тренировка

В результате сильного удара (а может, сказались и последствия не менее серьезной аварии в Монако) Хайнц-Харальд получил легкое сотрясение мозга, вызвавшее у него ухудшение зрения, головокружение и головную боль. Так что его было решено отправить на больничную койку, а место немца в боевой машине занял тест-пилот команды Рикардо Зонта, впервые получив возможность выехать на трассу Гран При после своих не слишком удачных выступлений за BAR.

В остальном первая сорокапятиминутка ничем выдающимся не запомнилась. Разве что ближе к ее окончанию задумился остановившийся Jordan Трулли, сигнализируя о серьезных проблемах с мотором, да Баррикелло проехался по свежей канадской травке. Первыми вновь были Хаккинен и Култхард, но Михаэль Шумахер уже вплотную приблизился к ним, показав третье время.

Вильнев, машину которого все никак не могли привести в порядок после аварии, суетился вокруг своего BAR, выступая в роли кэр-



В субботу Ярно имел все основания быть довольным собой

роллеского Кролика, с озабоченным видом бормочущего себе под нос: "Боже мой, боже мой, я наверняка опоздаю". Он и впрямь опоздал, успев лишь усесться в кокпит за три минуты до окончания первой половины заезда.

Зато он выехал на трассу в самом начале второй половины, но лишь к ее концу смог с заметным трудом подняться до 11-го места. К этому моменту протокол уверенно возглавлял Шумахер, скинувший со своего прошлогоднего "поула" уже больше двух секунд! Его время так и осталось непревзойденным, а Зонта, Баррикелло и Хаккинен, пытаясь улучшить свои результаты, повывлетали кто в траву, кто в гравий. Зато отличились молодые пилоты Sauber Хайдфельд и Райкконен, показав соответственно пятое и шестое время тренировки.

Пилоты Benetton сетовали на недостаток скорости на прямых, гонщиков Jaguar беспокоили противоречивые характеристики шин Michelin (уже в самой гонке эти противоречия очень заметно влияли на скорость Williams Ральфа Шумахера), а в Prost и Jordan были недовольны слишком грязным и потому весьма скользким полотном трассы.

Успех Шумахеры делили по-братски

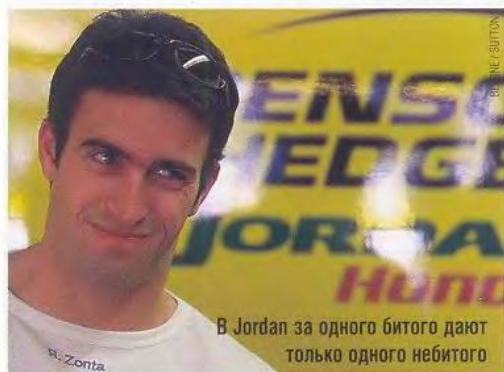


Гостеприимство по-квебекски

Суббота. Квалификация

Монреальская трасса – один из "крепких орешков" чемпионата, во-первых, благодаря сочетанию очень быстрых прямых с очень медленными поворотами, так что и шасси, и моторы, и тормоза работают на износ. Это особенно подчеркнул Жан Тодт, добавив пророческую, как потом оказалось, фразу: "Стало быть, надежность сыграет, в конечном счете, определяющую роль". Во-вторых, будучи наполовину городской, это и впрямь одна из наиболее грязных трасс: основная ее часть используется лишь раз в год. Так что пилотам пришлось изрядно потрудиться, чтобы колесами очистить полотно от грязи и "удобрить" его слоем резины.

Однако к середине дня субботы трасса была во всех смыслах достаточно обкатана, и в ходе квалификации рекорды прохождения круга продолжали падать, как перезревшие груши с одноименного дерева, так что в результате время поул-позишн Михаэля оказалось на 2,7 секунды меньше прошлогоднего!



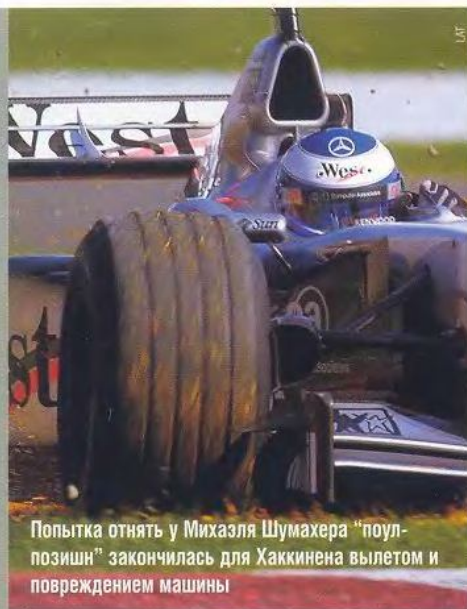
В Jordan за одного битого дают только одного небитого

За спиной трехкратного чемпиона с переменным успехом шла борьба между его младшим братом, его же партнером по команде, а также Трулли, Култхардом и Панисом.

На 41-й минуте квалификации наконец-то произошло то, чего наверняка подсознательно ожидали едва ли не все, кто внимательно следил за Гран При Канады в последние годы: Баррикелло, Ferrari которого слишком высоко подпрыгнула на бордюре и потеряла сцепление с трассой, повторил "подвиг" многих пилотов – расколотил машину о печально известную бетонную "стену чемпионов" в последнем повороте 15, получившую это название после того, как в позапрошлом году здесь "отметились" подряд четыре чемпиона мира: Дэмон Хилл, Михаэль Шумахер, Жак Вильнев и Рикардо Зонта (чемпион в гонках спортивных автомобилей). После скоростного участка машины входят в этот поворот очень широко, буквально в миллиметрах от стены, и не всем удается благополучно из него выйти: в самом конце сессии в ту же самую стену с довольно издевательской надписью "Добро пожаловать в Квебек" пожаловал и Хайдфельд. И тот, и другой отделались испугом, но оба серьезно разбили свои машины, и в обоих случаях квалификация была прервана, а затем продолжена вновь.

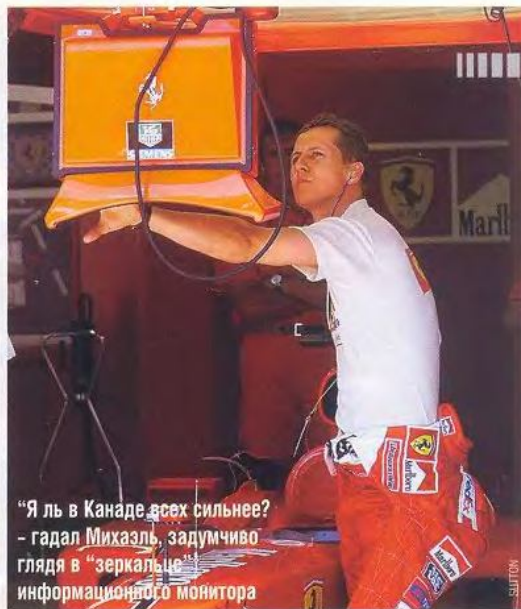


Чемпион Ф-3000 Хайдфельд не смог удержаться от того чтобы не "приложиться" к легендарной "стене чемпионов"



Попытка отнять у Михаэля Шумахера "полу-позишн" закончилась для Хаккинена вылетом и повреждением машины

Вопреки многообещающим результатам тренировок не удалось блеснуть хорошим временем пилотам Jaguar, отброшенным за середину стартовой решетки, совершенно не оправдались и надежды на достойные позиции Benetton, а "скандалистов недели" Вильнева и Монтою по иронии судьбы угораздило оказаться на старте рядом, что дало многим повод ожидать соответствующего начала гонки. "Невезунчику года" Хаккинену же вновь, как и в Австрии, досталось лишь непрезентабельное для двукратного чемпиона и для McLaren восьмое место, причем на этот раз позади юного земляка из команды Sauber. Култхард даже заявил, что Кими куда более выдающийся новичок, нежели Монтоя, и удивился, почему пресса считает наоборот. Самому же Култхарду удалось занять лишь третью позицию на старте, в то время как первый ряд стартовой решетки оккупировали уже второй раз в этом году братья Шумахеры. Того и гляди, шутили заведоматаи паддока, гонки Формулы-1 превратятся в их семейный чемпионат.



"Я ль в Канаде всех сильнее?" - гадал Михаэль, задумчиво глядя в "зеркальце" информационного монитора

Статистика знает все. Кроме будущего

Воскресенье. Разминка

Проверив запасные машины, гонщики вернулись в боксы. Фавориты явно никуда не торопились, и к 11-й минуте лучшее время оставалось за Ферстаппеном. Из лидеров один только "летучий финн", недовольный тем, что восьмое место на старте уже становится для него скверной традицией, поспешил, ошибся и, едва став первым, тут же вылетел в гравий. Впрочем, как только он оттуда выбрался, точно туда же отправился и Ральф Шумахер.

За десять минут до окончания разминки лишь Баттон и Бурти все еще не проехали ни одного быстрого круга, зато Ирвайн довольно неожиданно "привез" Хаккинену сразу 0,6 секунды! После чего Панис, Култхард и выехавший уже буквально под клетчатый флаг Зонта опередили ирландца, но всего лишь на несколько сотых. Обладатель "поула" Михаэль Шумахер удовлетворился шестой строкой протокола. Немец перед Гран При усиленно прикидывался "шлангом": "Не могу сказать, что это любимая моя трасса. Я предпочитаю быстрые повороты, а здесь таких нет – сплошные разгоны и торможения. Так что понятия не имею, почему в прошлом я добивался здесь успеха".

Статистические данные явно говорили в пользу Шумахера. Восемь раз в Гран При Канады побеждала Ferrari, включая первую победу Жюли Вильнева, единственную – Жана Алези (в 1995 году) и целых три (в том числе в прошлом сезоне) Михаэля Шумахера. Правда, столько же раз побеждали и пилоты McLaren, но вот знаменательное совпадение: в прошлом сезоне Гран При Канады также был восьмым по счету этапом ЧМ, и между лидерами чемпионата, которыми также были Шумахер и Култхард, тоже была разница в 12 очков! Михаэль также уже имел в своем активе четыре победы в предыдущих этапах, и в Монреале завоевал пятую! Култхард же тогда заглох на старте, получил 10-секундный "стоп-энд-гоу" за помощь механиков на пит-лейн и приехал лишь седьмым.

Однако ход и результат последующей гонки заставил вспомнить известное высказывание: "Существует три вида лжи: ложь, наглая ложь и статистика".



И Баррикелло туда же...

Гран При Канады



“Семейный бизнес”

Воскресенье. Гонка

Перво-наперво Додо наметил путь для гонки — что-то вроде круга, но не совсем правильного. (“Формула не имеет значения”, — пояснил он), а потом участники были расставлены тут и там вдоль этого неправильного круга. Все пухляки наперегонки, когда хотели, и останавливались по своему усмотрению, так что несложно было понять, когда кончается состязание. Однако спустя некоторое время... Додо вдруг объявил: “Гонка окончена”.

И все стоим здесь вокруг него, тяжело дыша и спрашивая: “Кто же выиграл?”

“Все выиграли, и все должны получить призы”, — провозгласил Додо после длительного раздумья.

Судьба приготовила чуть ли не всем поголовно участникам “зеркального” Гран При Канады совсем не то, что они ожидали.

Вот хотя бы Вильневу: пять лет подряд он жаждал победить на своей домашней трас-

се, названной в честь его отца, однако не всегда ему даже удавалось благополучно финишировать. Был он полон надежд, хотя бы на финиш в очках и на сей раз, но судьбой ему было уготовано другое: именно его (а не Кутхарда, которому это упрямо прочили) подвела стартовая система. Канадец потерял на старте сразу шесть позиций, а ровно посередине дистанции и вовсе вынужден был сойти из-за поломки полуси.

Или Физикелла: подлинный “герой Гран При Канады”, он, наоборот, четыре последних года неизменно финишировал здесь на пьедестале. И все, и он сам, конечно же, ожидал “продолжения банкета”. Но нет, судьба распорядилась иначе: не сумев вовремя затормозить, Джанкарло в конце первого же круга вьехал в своего партнера по команде, после чего его Benetton стал трехколесным и гонка для итальянца закончилась. Сидящий на 15-м и 16-м месте Баттон после нескольких попыток восстановить свою поврежденную машину тоже был вынужден вернуться в боксы оканчива-



Выключив АПС, Баррикелло “завалировал” на трассе



И вновь Вильневу не суждено было завоевать “родную” трассу



но. Все, что осталось обним, — это галантно извиниться друг перед другом, словно подавая пример Вильневу и Монтойе.

На следующем круге также вместе вылетели в траву, закончивши гонку и были столь же корректны в своей последующей реакции оштрафованные куда более успешного исхода Ирвин и Хайндс. “Я пытался обогнать Ника изнутри в третьем повороте, но он занял траекторию и мы столкнулись”, — пояснил Эдди. — Я, впрочем, не виню в этом одного лишь его, две трети вины лежит на мне самом. Это был обычный гоночный инцидент — ничего более”.

Баррикелло, который перед гонкой вроде был вполне удовлетворен и настройками шасси, и работой над тормозной системой,

привыкшая отключать забарахлившую антипробуксовочную систему, после чего он даже вылетел с трассы: сначала в момент неудачной попытки выехать за Кутхардом обогнать и Райфа Шумахера, а затем, пытаясь избежать столкновения с французом (в результате столь же неудачной попытки обгона Хауэна) в ограждение Монтойе. Бразильцу ничего не оставалось, как укоротить своим Ferraи также же ограждение с другой стороны трассы. Так что в определенном смысле получилось, что Хуан-Пабло вновь вынужден следующего за ним гоношника “резо торчить”.

Добавляя, что после первого своего вылета Баррикелло оказался неосуществлен за Берноулли. И вот, в Монца удержавший за

собой Кутхарда в течение 43 кругов, на сей раз неожиданно, словно по волшебству, двумя кругами позже отправляется на необычно ранний пит-стоп, освобождая тем самым дорожку своему земляку из Scuderia. Как следствие, сразу после разговора о тактике гонки призыва из боксов итальянской “команды”. Хотя какие могут быть приказы пилоту Arrows из боксов Ferrari? Сам Берноулли объяснил свой ранний пит-стоп необходимостью пропустить воздушозаборники радиатора от набиравшей гуды травы, из-за чего двигатель перерезался. Из-за этого же он позже и сошел окончательно.

Вышедшая на трассу после аварии Монтойе и Баррикелло машина безопасности позволила



Кутхард закончил гонку в боксах, зато “с огнем”



40 ФОТОГРАФИЯ

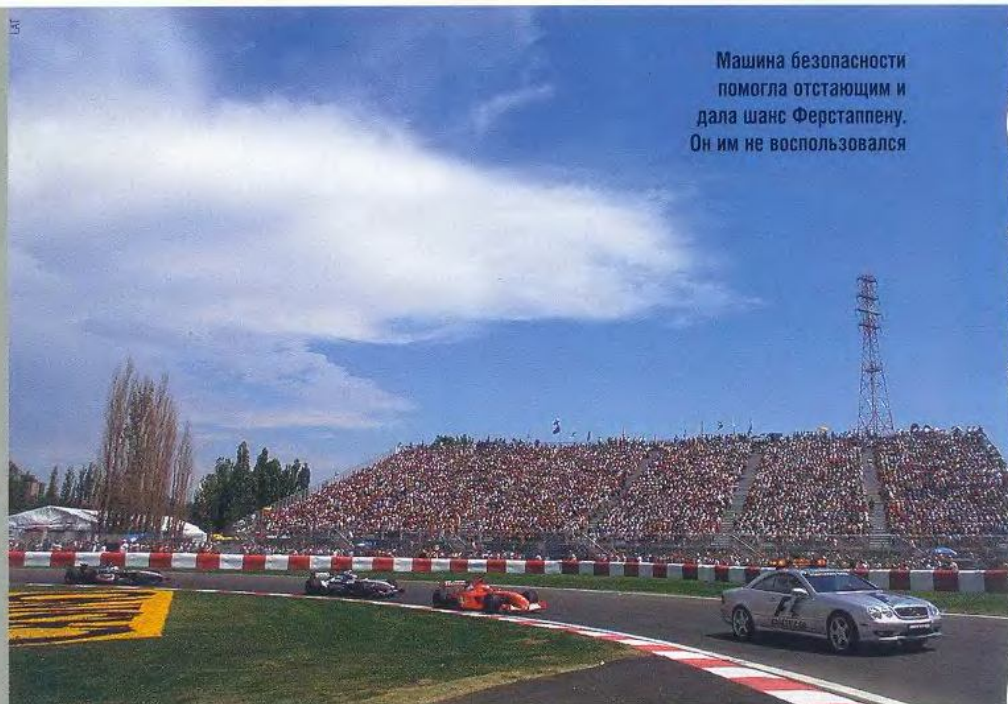
41

сильно отставшему большинству пилотов подтянуться к лидерам. Тут бы удачно стартовавшему Ферстаппену, запланировавшему тактику двух пит-стопов, отправиться на первый из них, чтобы остаться в одном круге со всеми и таким образом обеспечить себе весомое преимущество (и наверняка финиш в очках), но судьба и с ним сыграла злую шутку. У голландца, как на беду, что-то случилось со слухом, и он попросту не расслышал соответствующую радиокоманду из своих боксов. В результате принесшая ему успех в Австрии тактика на сей раз оказалась проигрышной.

Трулли, имевший все основания надеяться даже на пьедестал, в конце гонки испытывал серьезные проблемы с тормозами своего Jordan и в итоговой классификации откатился на последнее место с отставанием в шесть кругов.

Култхарда, как он и надеялся, стартовая система не подвела, но зато в гонке он стал отставать от лидеров все больше и больше, теряя одну позицию за другой. "Уже на прогревочном круге я почувствовал, что что-то не в порядке с передней подвеской слева. Сунул руку между ног и — извлек какую-то гайку. С каждым кругом пилотировать машину становилось все труднее, но я все же решил продолжать гонку, чтобы финишировать в очках. Однако за 16 кругов до финиша у меня взорвался двигатель". Так судьба-злодейка вывела из строя главного соперника Михаэля Шумахера в борьбе за лидерство в чемпионате. Не иначе как Жан-Тодт "накаркал"...

Но и сам лидер и обладатель поула-позишин переместился на второе место после того, как младший брат попросту "пересидел" его на трассе, максимально оттянув свой пит-стоп. И это несмотря на то что на Ferrari был установлен мотор новой модификации, — не только еще более оборотистый, но и более экономный (позволяющий сократить расход топлива при торможениях). На этот мотор возлагались большие надежды в соперничестве с McLaren, у которых баки чуть больше и двигатель менее прожорлив, чем у Ferrari, что и позволяло им постоянно "пересиживать" соперников. Однако на сей раз тот же фокус проделал Ральф на Williams, после чего старший брат уже так и не смог вернуть утраченное лидерство. В таком



Машина безопасности помогла отстающим и дала шанс Ферстаппену. Он им не воспользовался



Педро де ла Роса: упорство и труд к очку приведут

порядке они и проехали под клетчатый флаг — "дубль Шумахеров"!

Хаккинен же, стартовавший с восьмой позиции, потерявший на старте еще две и, особенно к концу гонки испытывавший огромные трудности в поворотах, постепенно, благодаря сходу некоторых соперников и оттянутому пит-стопу, неожиданно-негаданно переместился на третье место, на котором и финишировал. Наконец-то, впервые в этом сезоне взойдя на пьедестал.

Тот же ведь превратности судьбы, не иначе... На пресс-конференции Мика, выглядевший не столько счастливым, сколько обескураженным, на вопрос о том, как он себя чувствует,

заявив третье место после двух Шумахеров, кисло улыбнулся и пошутил: "Спасибо еще, что их не трое. А то у меня возникли бы проблемы с попаданием на пьедестал".

Вообще же, учитывая, что ровно половина пилотов до финиша гонки так и не добралась, почти всех остальных можно считать победителями. Удача улыбнулась тем, кто не особенно рассчитывал на ее благосклонность.

Действительно, в то время как многие асы сошли, а другие выступили куда слабее ожидаемого, представители "третьего мира" Ф-1 Бурти, Маркеш и Зонта финишировали в десятке, а новичок Райкконен и вовсе на четвертом месте! А разве одно очко де ла Росы, буквально "высиженное" на трассе, не успех? Кто скажет, что это не победа, пусть и "одна на всех"? И многие наверняка согласятся, что подлинным победителем выглядел даже не молодчина Ральф, а всеобщий любимец Алеззи, честно заработавший свои два очка. Словно не бывалый ветеран, а юный мальчишка, раскручивал он свой многострадальный Prost посреди трассы, прыгал на барьер, обнимался со всеми подряд, подарил какому-то счастливцу из зрителей свой шлем и, уставший, измученный, лучился, просто сиял настоящим счастьем. Жан, проведший последние полтора сезона вообще без очков, сделал прекрасный подарок к своему 37-летию, которое он праздновал на следующий день. И выглядел он, повторюсь, настоящим, "самым главным" победителем этого Гран При. Ведь он одержал победу над своим давним врагом — неудачей.

— Славная победа, правда? — пропыхтел

Рыцарь. Алиса растрогалась:

— Помочь вам снять шлем?

Было ясно, что самому Рыцарю не справиться. С большим трудом Алиса содрала шлем с его головы.

— Уф, чуть не задохнулся, — сказал Рыцарь, отбрасывая со лба спутанные волосы. Его доброе, совсем не воинственное лицо и тихий взгляд больших кротких глаз поразили Алису. "Он совсем не похож на грозного Рыцаря", — подумала она

Борис Мурадов



Мика явно чувствовал себя чужим на этом семейном празднике жизни

Жан Алези на своем персональном "пьедестале". Заработав два очка, ветеран Ф-1 радовался так, будто заработал по меньшей мере двести и выиграл чемпионат. Его можно было понять и вместе с ним порадоваться





Монреаль

Автодром им. Жиля Вильнева



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

8



Победитель 2000 г.
Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000: 1'41"12.313
Рекорд круга в квалификации
1'15.782 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке
1'17.205 (2001 г., Ральф Шумахер/Williams FW23)

На этом Гран При...

Ральф Шумахер набрал свое сотое очко в Формуле-1



ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00-14.00

Температура воздуха: 21-25 °C
Температура полотна: 24-26 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Хаккинен	1'17.672/34	-	204.908
2	Д. Култхард	1'18.086/40	0.414	203.821
3	Э. Ирвайн	1'18.580/42	0.836	202.726
4	Р. Баррикелло	1'18.570/42	0.898	202.566
5	Х.-П. Монтойя	1'18.639/49	0.967	202.388
6	Р. Шумахер	1'18.641/44	0.969	202.383
7	Н. Хайндфельд	1'18.967/40	1.295	201.547
8	Я. Трулли	1'18.990/48	1.318	201.489
9	Х.-Х. Френтцен	1'19.057/39	1.385	201.318
10	О. Панис	1'19.102/47	1.430	201.204
11	М. Шумахер	1'19.166/33	1.494	201.041
12	Ж. Алези	1'19.209/38	1.537	200.932
13	К. Райкконен	1'19.427/32	1.755	200.380
14	П. де ла Роса	1'19.707/42	2.035	199.676
15	Дж. Физикелла	1'20.364/44	2.692	198.044
16	И. Ферстаппен	1'20.561/24	2.889	197.560
17	Э. Бернольди	1'21.259/31	3.587	195.863
18	Л. Бурти	1'21.290/46	3.608	195.812
19	Ж. Вильнев	1'21.916/13	4.244	194.292
20	Ф. Алонсо	1'22.206/21	4.534	193.606
21	Дж. Баттон	1'22.766/26	5.094	192.296
22	Т. Маркеш	1'25.415/6	7.743	186.333

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00-11.00

Температура воздуха: 18-20 °C
Температура полотна: 21-23 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'16.200/35	-	208.866
2	Д. Култхард	1'16.707/33	0.507	207.486
3	М. Хаккинен	1'16.828/32	0.628	207.159
4	Р. Баррикелло	1'16.986/21	0.786	206.734
5	Н. Хайндфельд	1'17.103/29	0.903	206.420
6	К. Райкконен	1'17.144/26	0.944	206.310
7	О. Панис	1'17.284/25	1.084	205.937
8	Р. Шумахер	1'17.521/31	1.321	205.307
9	Я. Трулли	1'17.618/24	1.418	205.050
10	П. де ла Роса	1'17.774/28	1.574	204.639
11	Ж. Вильнев	1'17.937/20	1.737	204.211
12	Э. Ирвайн	1'17.982/23	1.782	204.093
13	И. Ферстаппен	1'18.030/25	1.830	203.968
14	Х.-П. Монтойя	1'18.216/19	2.016	203.483
15	Р. Зонта	1'18.595/22	2.395	202.501
16	Э. Бернольди	1'18.649/27	2.449	202.362
17	Ж. Алези	1'18.935/25	2.735	201.629
18	Дж. Баттон	1'19.213/31	3.013	200.922
19	Дж. Физикелла	1'19.347/29	3.147	200.582
20	Л. Бурти	1'19.693/25	3.349	199.711
21	Ф. Алонсо	1'20.549/20	4.349	197.589
22	Т. Маркеш	1'21.013/32	4.813	196.457

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00-14.08

Температура воздуха: 24 °C
Температура полотна: 26 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'15.782/6	-	-	210.018	13:51.26
2	Р. Шумахер	1'16.297/8	0.515	0.679	208.600	13:37.27
3	Д. Култхард	1'16.423/12	0.641	0.845	208.256	14:08.42
4	Я. Трулли	1'16.459/10	0.677	0.893	208.158	13:52.14
5	Р. Баррикелло	1'16.760/11	0.978	1.290	207.342	13:57.14
6	О. Панис	1'16.771/10	0.989	1.305	207.312	13:24.04
7	К. Райкконен	1'16.875/11	1.093	1.442	207.032	13:51.53
8	М. Хаккинен	1'16.903/12	1.197	1.579	206.752	13:57.10
9	Ж. Вильнев	1'17.035/11	1.253	1.653	206.602	13:51.04
10	Х.-П. Монтойя	1'17.123/12	1.341	1.769	206.388	13:50.14
11	Н. Хайндфельд	1'17.165/11	1.383	1.824	206.254	13:23.51
12	Р. Зонта	1'17.328/11	1.546	2.040	205.819	13:52.29
13	И. Ферстаппен	1'17.903/10	2.121	2.789	204.300	13:33.26
14	П. де ла Роса	1'19.015/12	2.233	2.946	204.006	13:32.57
15	Э. Ирвайн	1'18.016/12	2.234	2.947	204.004	13:59.42
16	Ж. Алези	1'18.178/10	2.396	3.161	203.581	13:34.32
17	Э. Бернольди	1'18.575/11	2.793	3.685	202.552	13:33.54
18	Дж. Физикелла	1'18.622/11	2.840	3.747	202.431	13:31.51
19	Л. Бурти	1'18.753/11	2.971	3.920	202.095	14:01.06
20	Дж. Баттон	1'19.033/12	3.251	4.289	201.379	13:51.16
21	Т. Маркеш	1'20.690/12	4.908	6.476	197.243	13:24.16
22	Ф. Алонсо	1'21.087	5.305	7.000	-	-

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



РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо.
8.30-9.00

Температура воздуха: 20 °C
Температура полотна: 24 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	О. Панис	1'18.512/12	-	202.715
2	Д. Култхард	1'18.540/16	0.028	202.643
3	Р. Зонта	1'18.545/15	0.033	202.630
4	Э. Ирвайн	1'18.594/17	0.082	202.504
5	М. Хаккинен	1'18.650/14	0.138	202.359
6	М. Шумахер	1'18.663/16	0.151	202.326
7	Я. Трулли	1'18.875/17	0.363	201.782
8	Р. Баррикелло	1'19.201/15	0.589	200.952
9	Х.-П. Монтойя	1'19.372/15	0.860	200.519
10	Р. Шумахер	1'19.536/10	1.024	200.105
11	Ж. Вильнев	1'19.572/10	1.060	200.015
12	И. Ферстаппен	1'19.775/19	1.263	199.506
13	К. Райкконен	1'19.876/16	1.364	199.253
14	П. де ла Роса	1'20.012/15	1.500	198.915
15	Э. Бернольди	1'20.059/14	1.547	198.798
16	Н. Хайндфельд	1'20.062/16	1.550	198.790
17	Ж. Алези	1'20.943/20	2.431	196.627
18	Ф. Алонсо	1'21.071/16	2.559	196.316
19	Дж. Баттон	1'21.114/7	2.602	196.212
20	Дж. Физикелла	1'21.344/13	2.832	195.657
21	Т. Маркеш	1'21.415/14	2.903	195.487
22	Л. Бурти	1'21.563/9	3.051	195.132

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
13.00

Температура воздуха: 25-26 °C
Температура полотна: 32-27 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	Р. Шумахер	1:34:31.522	1'17.205/50	193.629
2	М. Шумахер	+20.235	1'18.176/48	192.941
3	М. Хаккинен	+40.672	1'18.148/45	192.251
4	К. Райкконен	+1:08.115	1'19.309/63	191.331
5	Ж. Алези	+1:10.435	1'19.328/59	191.254
6	П. де ла Роса	+1 круг	1'19.006/56	190.457
7	Р. Зонта	+1 круг	1'20.078/38	189.977
8	Л. Бурти	+1 круг	1'19.841/60	189.721
9	Т. Маркеш	+3 круга	1'22.312/19	184.168
10	И. Ферстаппен	НФ (65)	1'19.257/59	190.414
11	Я. Трулли	НФ (63)	1'19.414/29	190.164
12	Д. Култхард	НФ (54)	1'19.745/32	189.763
13	О. Панис	НФ (38)	1'19.856/30	171.315
14	Ж. Вильнев	НФ (34)	1'19.782/30	185.455
15	Э. Бернольди	НФ (24)	1'20.767/11	180.925
16	Х.-П. Монтойя	НФ (19)	1'20.159/18	194.750
17	Р. Баррикелло	НФ (19)	1'19.722/13	194.675
18	Дж. Баттон	НФ (17)	1'21.124/11	182.282
19	Ф. Алонсо	НФ (7)	1'22.413/4	186.858
20	Н. Хайндфельд	НФ (1)	-	173.193
21	Э. Ирвайн	НФ (1)	-	172.600
22	Дж. Физикелла	НФ (0)	-	-

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	58
2 Д. Култхард	40
3 Р. Баррикелло	24
4 Р. Шумахер	22
5 Н. Хайндфельд	8
6 М. Хаккинен	8
7 Ж. Вильнев	7
8 К. Райкконен	7
9 Я. Трулли	7
10 Х.-П. Монтойя	6
11 Х.-Х. Френтцен	6
12 О. Панис	5
13 Э. Ирвайн	4
14 Ж. Алези	3
15 И. Ферстаппен	1
16 Дж. Физикелла	1
17 П. де ла Роса	1
18 Дж. Баттон	0
19 Р. Зонта	0
20 Л. Бурти	0
21 Т. Маркеш	0
22 Э. Бернольди	0
23 Ф. Алонсо	0
24 Г. Маццакане	0

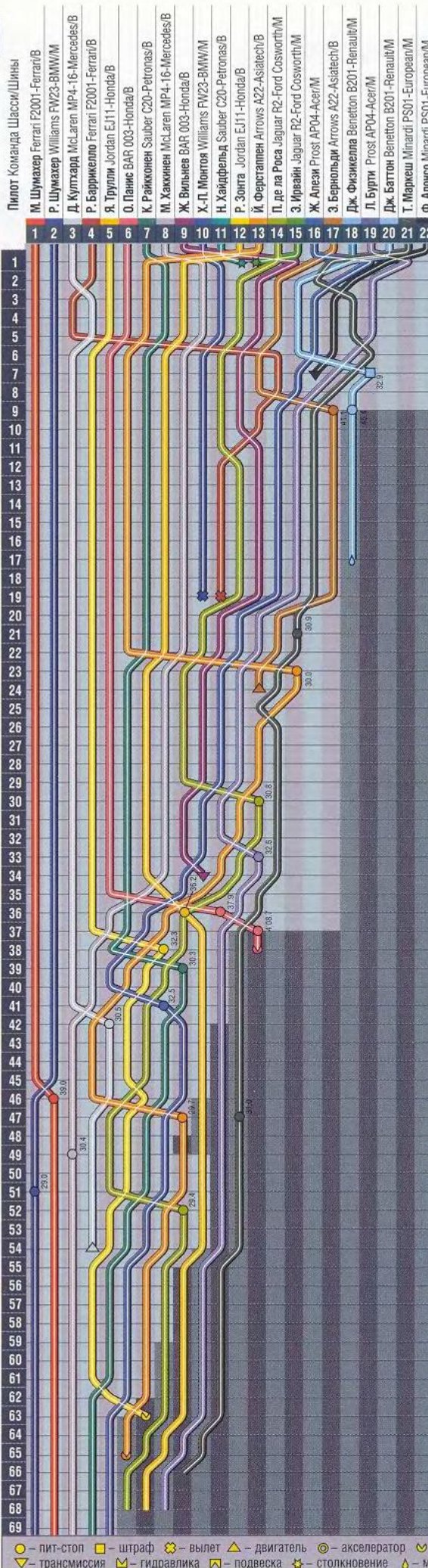


КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	82
2 West McLaren Mercedes	48
3 BMW WilliamsF1 Team	28
4 Red Bull Sauber Petronas	15
5 Benson & Hedges Jordan Honda	13
6 Lucky Strike Reynard BAR Honda	12
7 Jaguar Racing	5
8 Prost Acer	3
9 Orange Arrows Asiatech	1
10 Mild Seven Benetton Renault Sport	1
11 European Minardi F1	0

КРУГ ЗА КРУГОМ

- 1-й круг** Р. Шумахер стартовал чуть лучше своего брата, поравнялся с его Ferrari, но на входе в первый поворот Михаэль оказался на внутренней траектории, благодаря чему трехкратный чемпион мира возглавил гонку. В первом повороте шестерка лучших по итогам квалификации сохранила свои позиции. Ферстаппен на легком Arrows выиграл шесть мест и поднялся на седьмую позицию. Зонта отыграл три места и поравнялся на девятой. По ходу круга Баррикелло сумел обогнать Трулли. Физикелла перед последней "эской" врезался в Benetton Баттона и со сломанной правой передней подвеской вернулся в боксы. Вильнев проиграл шесть мест, откатившись на 15-ю позицию. Порядок в конце круга: М. Шумахер, Р. Шумахер, Култхард, Баррикелло, Трулли, Панис.
- 2-й круг** Во второй "эске" столкнулись и выбыли из гонки Хайдфельд и Ирвайн. Баттон обогнал Маркеша и поднялся на 15-е место.
- 3-й круг** В борьбе за третье место Баррикелло обошел Култхарда. Маркеш пропустил вперед Алези и Алонсо.
- 5-й круг** М. Шумахер чуть оторвался от своего брата, которого начал атаковать Баррикелло.
- 6-й круг** Баррикелло развернуло на выходе из шпильки, он откатился на 14-е место. В тройку лидеров вернулся Култхард. Ферстаппен вошел в зачетную шестерку. Шедший на последнем месте Бурти обогнал Маркеша. Баттон наказан 10-секундной штрафной остановкой в боксах за фальстарт.
- 7-й круг** Баттон остановился в боксах отбывать штраф.
- 8-й круг** Из-за поломки трансмиссии гонку покинул Фернандо Алонсо.
- 9-й круг** Бернольди и Баттон заезжают в боксы.
- 12-й круг** Култхард и преследующая его группа проигрывают лидерам уже около 10 секунд. Баррикелло обогнал Вильнева в борьбе за 12-е место.
- 14-й круг** Р. Шумахер сократил свое отставание от Михаэля всего до 0,4 с и начал атаковать брата.
- 18-й круг** Баттон сошел с трассы из-за утечки масла.
- 20-й круг** Монтойа врезался в отбойник на выходе из второй "эски", шедший следом Баррикелло, уворачиваясь от разбитого Williams, также вылетел в отбойник. Оба выбыли из гонки. Чтобы убрать их машины, судьи выпустили на трассу пейс-кар.
- 21-й круг** Маркеш остановился в боксах для дозаправки.
- 23-й круг** Автомобиль безопасности покинул трассу. Ферстаппен свернул в боксы на первую дозаправку и откатился с шестого на последнее 15-е место. В шестерку вошел Райкконен.
- 24-й круг** За один круг после ухода пейс-кара Михаэль Шумахер оторвался от брата на 2,6 с.
- 25-й круг** Бернольди остановился в боксах и выбыл из гонки. Ральф начал понемногу догонять Михаэля.
- 30-й круг** Де ла Роса заехал на дозаправку.
- 33-й круг** В боксах побывал Бурти.
- 34-й круг** На задней прямой слегка столкнулись Зонта и Райкконен. Из-за отказа трансмиссии выбыл из гонки Вильнев.
- 35-й круг** Ральф очень остро атаковал Михаэля перед последним поворотом, но Ferrari остается впереди. На финише круга между ними всего 0,1 с. Хаккинен прошел Зонту и поднялся на седьмое место.
- 36-й круг** Шедший пятым Панис заехал на дозаправку. На пятое место вышел обогнавший Райкконена Хаккинен.
- 37-й круг** У Паниса забрахли тормоза, он снова заехал в боксы, вернулся на трассу, но через несколько кругов окончательно выбыл из гонки.
- 39-й круг** Райкконен заехал в боксы и откатился на девятое место. Алези вышел на пятое, в шестерку вернулся Ферстаппен.
- 41-й круг** Алези завернул на дозаправку и откатился на девятое место.
- 42-й круг** Култхард заехал на пит-стоп. На третье место вышел Хаккинен.
- 46-й круг** М. Шумахер остановился для дозаправки, гонку возглавил Ральф. В борьбе за шестое место де ла Роса опережает Трулли.
- 47-й круг** Тарсо Маркеш и шедший четвертым Йос Ферстаппен во второй раз заезжают в боксы.
- 49-й круг** Хаккинен заехал на дозаправку, но сохранил свое третье место впереди Култхарда, которого начал атаковать де ла Роса.
- 51-й круг** Трижды за четыре предыдущих круга улучшивший время быстрейшего круга в гонке и установивший новый рекорд автодрома для гонок Ральф Шумахер наконец остановился в боксах для дозаправки и вернулся на трассу лидером – в 6,5 секунды впереди брата.
- 52-й круг** Де ла Роса заехал на второй пит-стоп.
- 55-й круг** Перед последним поворотом на McLaren Култхарда взорвался мотор.
- 62-й круг** У Трулли забрахла гидравлика тормозной системы, он пропустил вперед Райкконена, на следующем круге – Алези и Ферстаппена, после чего сошел с трассы.
- 66-й круг** Вышедший было на шестое место Ферстаппен вылетел с трассы из-за проблем с тормозами.
- 69-й круг** Ральф Шумахер одержал вторую победу в карьере.



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	0.3	0.9	0.3	1.7	1.5	0.2
2	0.7	0.7	0.2	3.0	0.5	0.3
3	0.6	1.5	0.4	3.0	0.5	0.3
4	0.8	0.6	1.7	3.1	1.0	0.0
5	1.1	0.4	1.9	3.5	0.9	0.5
6	1.1	3.4	3.0	0.8	0.7	1.5
7	1.4	4.3	2.7	0.5	0.6	1.7
8	1.3	5.6	2.3	0.8	0.6	1.8
9	1.2	6.8	1.7	0.7	0.6	2.1
10	1.3	7.5	1.5	0.9	0.0	2.7
11	1.1	8.3	1.4	1.1	0.4	2.4
12	1.0	9.0	1.6	0.7	0.2	2.9
13	0.8	9.9	1.5	0.7	0.2	3.3
14	0.4	10.2	1.4	0.6	0.5	3.0
15	0.5	10.7	1.3	0.6	0.4	3.6
16	0.4	11.2	1.3	0.6	0.3	3.7
17	0.4	12.0	0.6	1.1	0.7	3.7
18	0.5	12.8	0.8	0.7	0.7	4.2
19	0.6	13.4	1.0	0.7	0.2	4.7
20	0.6	13.3	2.6	1.7	0.4	6.6
21	0.5	0.9	1.1	1.1	0.4	0.9
22	0.9	1.3	1.3	0.6	1.0	1.7
23	0.9	0.9	0.6	0.6	n	1.6
24	2.6	0.7	0.4	0.4	1.7	0.6
25	2.5	1.5	0.6	0.4	1.5	0.6
26	2.4	2.9	0.4	0.5	1.4	0.4
27	2.2	3.9	0.7	0.5	1.3	0.6
28	2.3	4.9	0.9	0.5	1.2	0.7
29	2.0	6.2	0.5	1.1	1.4	0.6
30	1.4	7.7	0.4	1.2	1.9	0.5
31	0.7	9.4	0.3	1.8	1.8	0.6
32	0.5	10.5	0.4	4.4	0.9	0.5
33	0.6	11.5	0.2	5.4	0.9	0.5
34	0.6	12.5	0.7	5.9	0.8	0.8
35	0.1	14.1	0.5	6.8	0.6	0.5
36	0.4	15.0	0.5	n	9.0	0.5
37	0.5	16.2	0.5	8.0	1.7	0.7
38	0.5	17.6	n	6.8	4.2	0.5
39	0.3	19.7	5.0	n	6.3	11.1
40	0.3	21.6	3.3	7.3	11.0	4.2
41	0.3	22.7	1.5	n	19.9	4.8
42	0.6	n	24.6	20.3	5.6	2.5
43	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
44	0.4	24.4	22.6	4.3	3.9	0.7
45	0.5	24.0	24.7	4.5	4.2	0.3
46	0.5	24.6	25.8	4.9	5.0	0.5
47	25.2	1.3	n	31.6	4.4	1.7
48	25.9	2.0	32.7	5.5	2.6	6.2
49	25.7	n	36.7	2.3	3.5	6.4
50	27.5	28.4	9.6	1.0	4.3	7.6
51	6.4	28.9	10.7	0.3	4.4	7.9
52	5.3	28.6	11.5	n	4.6	7.9
53	6.2	28.4	12.7	4.7	7.6	1.9
54	7.7	29.1	12.4	4.7	7.5	2.1
55	8.2	29.4	-	18.6	6.9	2.1
56	9.7	28.8	19.4	6.2	2.4	6.7
57	11.1	28.4	19.8	6.0	2.4	6.4
58	12.1	28.2	20.1	5.7	2.5	6.0
59	13.7	27.6	20.2	5.5	2.3	5.9
60	14.3	27.4	20.6	5.6	1.7	6.1
61	15.2	28.0	20.8	5.1	1.7	6.5
62	15.8	28.0	26.7	0.3	0.9	9.3
63	17.3	27.2	26.4	2.1	10.9	0.6
64	18.0	26.5	26.4	2.5	10.9	0.6
65	19.6	25.2	26.6	2.9	11.5	6.3
66	20.4	24.1	26.8	3.5	18.3	13.0
67	23.2	22.0	26.2	2.9	18.8	13.8
68	22.1	21.7	26.6	2.6	19.7	14.6
69	20.2	20.4	27.4	2.3	21.2	14.3

● – пит-стоп ■ – штраф ✖ – вылет ▲ – двигатель ⊕ – акселератор ♡ – тормоза ⊙ – коробка передач ▼ – трансмиссия ≡ – гидравлика ▽ – подвеска ☆ – столкновение ⚡ – масло ⚙ – рулевое управление

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Ральф Шумахер



Сегодняшняя гонка прошла замечательно — мы с братом все время были вдвоем, рядом. Я все ждал, когда Михаэль ошибется, но он так и не допустил ни одной ошибки. Я, конечно, попытался пару раз обогнать его в конце прямой, но это оказалось нелегко, и я решил не рисковать понапрасну, чтобы не сделать ошибку самому. Пришлось ждать, чтобы позже воспользоваться тактикой более позднего пит-стопа, благо, изрядный запас топлива в моей машине это позволял. Я начал отставать от Михаэля после ухода с трассы машины безопасности из-за того, что на колесах почему-то оказалось слишком много комков резины, и мне понадобилось время, чтобы они снова стали чистыми. Но в целом наши шины проявили себя прекрасно, в то время как шины Bridgestone в конце гонки выглядели, как мне кажется, несколько хуже, чем наши. Что, в частности, отражалось на машине Михаэля — поддержание темпа явно давалось ему с трудом. Однако все это еще отнюдь не означает, что нам больше нечего усовершенствовать, и что мы рассчитываем на победу в чемпионате. Но мы постараемся опередить некоторые команды и, быть может, стать вторыми в Кубке конструкторов.

Михаэль Шумахер



Уж если и проигрывать, то лучше собственному брату, чем кому-то другому. Для меня проиграть ему, раз уж он быстрее — совсем не проблема. Это вторая победа в его карьере, так что сегодня — счастливый день для нашей семьи. Полагаю, наши родители будут очень горды нами, впервые увидев своих сыновей вместе на первой и второй ступеньках пьедестала. И я вполне доволен, получив к тому же важные шесть очков. Мне было несложно удерживать лидерство, потому что хоть Ральф и был быстрее, но лишь чуть-чуть. Ральф был очень близок к тому, чтобы предпринять обгон, но он шел по внутренней траектории, так что ему приходилось тормозить раньше, чем мне, чтобы пройти поворот. Поскольку он уже достаточно опытен, я был уверен, что он не будет излишне рисковать и не допустит ошибки. После пит-стопа я на машине с полными баками и на непрогретой резине уже просто не мог утнаться за ним, и, когда понял это, то просто решил успокоиться и заработать свои шесть очков.

Мика Хаккинен



Начало сезона у меня было просто ужасающим, так что мне приятно в конце концов оказаться на пьедестале, особенно стартовав с восьмой позиции. К тому же финишировать в первой тройке было главной нашей задачей. Я долго не мог обогнать никого из едущих впереди, потому что на выходе из шпильки перед прямой они были несколько быстрее меня, так что я просто не имел возможности обогнать их ни сплит-стримом на прямой, ни в конце ее. В этом смысле я не вполне был доволен машиной. А потом одни пилоты отправились на пит-стоп, а Райкконен и Зонта, как мне показалось, слегка задели друг друга, повредив соответственно диффузор и переднее крыло, и это помогло мне обойти их всех. Обгон Кими доставил мне особое удовольствие, потому что парень прекрасно провел гонку. Я с удовольствием наблюдал за ним, особенно на старте, когда мы стояли рядом, и он здорово рванул вперед. Конечно, он еще молод и горяч, но делает свою работу очень хорошо.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Кими Райкконен: Я очень доволен, что снова финишировал четвертым. Мне удавалось поддерживать хороший ритм до тех пор, пока не стали изнашиваться шины. Затем Зонта на прямой стукнул меня сзади. Хорошо еще, что я не вылетел! На новом комплекте шин машина повела себя наилучшим образом, так что мне удавалось без особого труда сдерживать Алези позади себя. Я думаю, что сегодня мы вновь доказали, какой удачной машиной является наша C20.



Жан Алези: На этой трассе важнейшую роль играют тормоза, и команда здорово поработала над ними. Вопреки скверному результату в квалификации и слабому старту я не испытывал в гонке никаких проблем и мог жать на всю катушку. Машина, которую мне предоставила команда в этом сезоне, вообще очень надежна, что особенно проявилось в последних двух гонках, и благодаря этому я смог продемонстрировать, на что способен. Эти два очка значат для нас очень много, и они совершенно заслуженны. Спасибо всем, кто работает в команде здесь и в Гийанкуре за фантастическую работу, проделанную ими.



Педро де ла Роса: Я очень доволен, что заработал свое первое очко для Jaguar Racing. Это очко — заслуга всей команды. В течение всей гонки я выжимал из машины все, что мог, поскольку мы запланировали два пит-стопа. С машиной не было никаких проблем, и, если не считать братьев Шумахеров, я шел в одном темпе с остальными пилотами. Моей единственной заботой было следить, как бы не стереть задние колеса слишком быстро.



Рикардо Зонта: Было здорово вновь участвовать в Гран При. Я удачно стартовал, выиграв три места, и с удовольствием провел несколько поединков с другими пилотами. Я был позади Райкконена, и когда подошел совсем близко, чтобы обогнать его, он так неожиданно затормозил, что я не смог избежать столкновения с ним, что было весьма опасно. К счастью, мне удалось остаться на трассе, а машина была повреждена незначительно. Однако с середины гонки я стал испытывать проблемы с тормозами.



Лучано Бурти: Моя машина едва не заглохла прямо на старте из-за неполадок стартовой системы, и мне пришлось стартовать "вручную". Так что сначала я оказался последним, но потом шел прямо за Жаном и был даже немного быстрее его, однако ошибся в торможении и вылетел в траву. Трасса набила в радиаторы, и мотор стал перегреваться, так что пришлось ускорить пит-стоп. В конце гонки мне удалось догнать Зонту, но уже было слишком поздно, чтобы улучшить свою финишную позицию.



Тарсу Маркеш: Гонка выдалась трудной, особенно после второго пит-стопа из-за неудачного комплекта колес, оказавшегося заметно медленнее первого. Шасси было настроено неплохо, я хорошо стартовал и мог бы выиграть одну-две позиции, если бы не недостаток мощности наших моторов, позволявший соперникам с легкостью обходить меня на прямых.



Йос Ферстаппен: Прекрасно стартовав, на втором круге я пробился уже на седьмое место, а когда появилась машина безопасности, был уже в очковой зоне, но, к несчастью, не услышал радиокоманды заехать на пит-стоп, поэтому упустил возможность провести его, пока машина безопасности оставалась на трассе. У меня также были большие проблемы с тормозами, из-за чего я и вылетел в ограждение в конце гонки. Я страшно разочарован тем, что лишился очков сегодня.



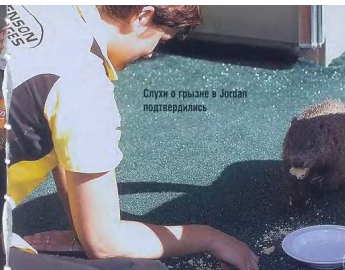
С таким задним приводом — полный вперед!



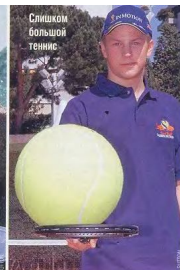
Кто же на этот раз загремит под канадские фанфары?



Миха, сними очки. Ральф давно устал.



Слухи о гримсе в Jordan подтвердились.



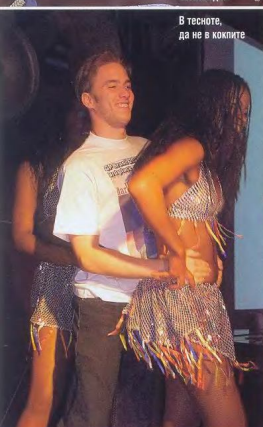
Слишком большой теннис.



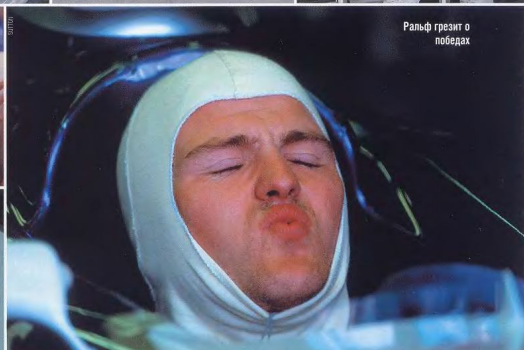
Дэвид подцепил юбку. Даже две.



Шоколадка!



В тесноте, да не в кожилте.



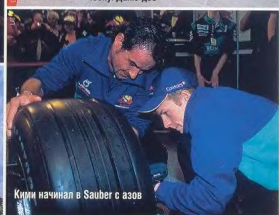
Ральф гремит о победах.



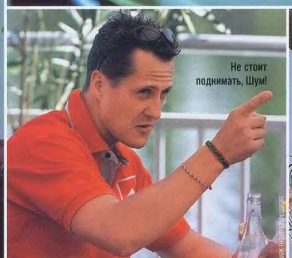
У Кэтиго зять пропал, и Теллер Алма всегда может убедиться, что это его сын.



Донгратис, кретин! Я просил палмера, а не комбинацию.



Кили начинал в Sauber с азав.



Не стоит поднимать, шум!



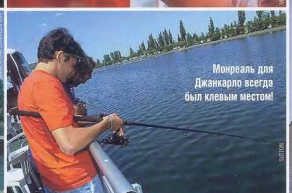
Она предпочитает яркие краски.



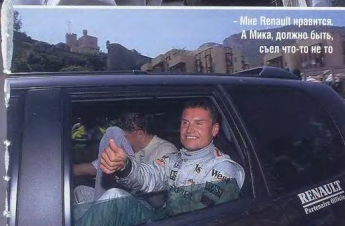
В Minardi кашли причину невезения.



Пожиме, на Гран При Канады произошла смена декораций.



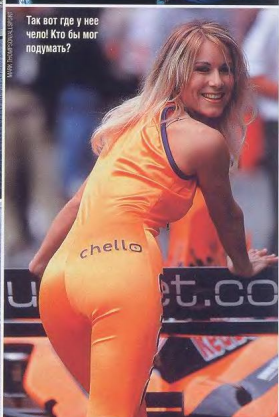
Монреаль для Джанкарло всегда был клявым местом!



Мисс Ревалли извиняется, а Миха должно быть, съел что-то не то.



В чемоданах — контракты, в карманах — фишки.



Так вот где у нее чело! Кто бы мог подумать?

Гонки в Монако всегда вызывали у болельщиков и участников самые противоположные эмоции. И с каждым годом пропасть в восприятии между теми, кто работает на Гран При, и теми, кто смотрит его с трибун, только растет. Ситуация складывается, как в "Машине времени" Герберта Уэллса. В то время как одни наслаждаются солнцем, другие — гнут спины в мрачных подземельях.



перекрытую в дни гонок авеню де ла Каринтэн, по которой механики перекачивают машины с пит-лейн в командные боксы.

Однако теснота, дающая болельщикам возможность наблюдать вблизи повседневную жизнь Формулы-1, просто душит команды. Пространства для размещения довольно обширного хозяйства "большого цирка" здесь просто нет. На узкой пит-лейн едва удается втиснуть крошечные боксы, где только-только помещается заправочное оборудование и пара комплектов резины. "Во всем мире нет больше другой трассы с такой отвратительной инфраструктурой, — каждый год возмущается Рон Деннис. — Формула-1 приносит княжеству огромные деньги, так почему бы не потратить небольшую часть этих средств на создание нормальных условий работы для гонщиков, механиков и инженеров!" Гнев Рона понять можно, ведь его механикам по шесть-семь раз за уик-энд приходится перекачивать машины из пaddock на пит-лейн, постоянно растакивая празднующих болельщиков и гостей команд. Каждая запчасть — проблема: за любой железкой механикам McLaren приходится бегать по двести-триста метров по узким переходам вдоль трассы, где вдвоем разойтись практически невозможно. И это еще

мешают почти в километре от трассы в выдолбленной в базальтовом монолите прибрежных скал подземной автостоянке. Причем места и здесь не хватает, и загнанным в подземелья "конюшням" приходится располагаться на нескольких этажах, а механикам — каждый раз карабкаться по крутым пандусам. Но не это самое худшее. Чтобы добраться сюда с пит-лейн, найти нужную деталь и вернуться обратно на трассу, нужно не меньше 10–15 минут. И это в условиях, когда подчас дорога каждая секунда. "Мы просто не можем разместить все необходимое в маленьких гаражах на пит-лейн, основная часть оборудования все же остается в подземном паркинге. Поэтому у грузовиков постоянно дежурит с рацией и мотороллером один из членов команды, который может при необходимости привезти нужную деталь за пять минут. Но иногда у нас нет и этих пяти минут", — вздыхает Вейл, глядя, как его механики закатывают машины в холодную глыбу скалы. "Солнечные лучи сюда почти не проникают, но это и хорошо, по крайней мере мы не страдаем от жары", — шутит один из механиков Jordan. Но это единственное достоинство этих боксов. "Мы как шахтеры в забое, — прислушиваясь к разговору, вставляет реплику его коллега из BAR, — если хорошо порабо-

Для зрителей трудно придумать лучшие условия. Атмосфера Гран При Монако пропитана духом давно забытого в Формуле-1 демократизма. Нечто подобное в наши дни можно увидеть лишь в американских гонках, где каждый болельщик, заплатив за билет лишние 10–20 долларов, может запросто пройти в пaddock, пообщаться с гонщиками, потрогать руками машины. В "большом цирке" это уже



ДЕТИ ПОДЗЕМЕЛЬЯ

давно доступно лишь сильным мира сего. Если же вы не принц крови и не звезда спорта или кино, шансов практически нет. Даже те, кто покупает супердорогие (около \$1500) билеты в "Пaddock-клуб", лишь несколько коротких минут в день могут лицезреть пилотов и машины, для остальных же путь на пит-лейн и вовсе заказан. Везде, но только не в Монако!

Как ни странно, но в этой цитадели европейского снобизма в силу ее уникального "географического положения" царят почти те же свободы, что и в Америке. Нет, конечно, в пaddock болельщиков никто не пускает. Просто из-за недостатка пространства билеты на некоторые трибуны предоставляют право прохода через "закрытые зоны", по которым гонщики и руководители команд добираются из пaddock на пит-лейн и обратно, а также на

при том, что четыре лучших "конюшни" предыдущего чемпионата находятся в Монако в привилегированном положении. Временные боксы Ferrari, McLaren, Williams и Benetton, где, собственно, и идет основная работа по подготовке машин, размещены в пaddock за поворотом "Раскасс". Остальным места здесь просто нет. Не случайно Эдди Джордан так расстраивался, вылетев из "большой четверки": "В Монако и так проблем хватает, а тут еще приходится бегать туда-сюда между гаражами". "Согласовать работу команды на этой гонке очень сложно", — соглашается со своим хозяином тим-менеджер Jordan Джим Вейл. Пространства в Монако катастрофически не хватает, поэтому команды, которым не нашлось места в пaddock, вынуждены в прямом смысле слова уходить в подполье. Их грузовики раз-

таем, в следующем году увидим солнце. Жаль, в прошлом сезоне нам не хватило совсем чуть-чуть".

Действительно, парням из British American Racing должно быть обидней всех. В прошлом году они набрали столько же очков, сколько Benetton, и лишь из-за трех пьедесталов Физикеллы в Бразилии, Монако и Канаде уступили будущей Renault четвертое место в Кубке конструкторов. В итоге Benetton теперь работает в пaddock, а им приходится ютиться в "бункере" и надеяться, что в этом году они поднимутся выше. Но тогда их место в "бомбоубежище" займет кто-то другой. Даже имея миллионы долларов, построить современный пaddock и боксы в Монако невозможно. Просто нереально, как и отмена Гран При Монако — самой легендарной гонки мирового автоспорта, которая с каждым годом все больше нравится зрителям и становится все более ненавистна рядовым труженикам Гран При.

Владимир Маккавеев

БЕЗОПАСНОСТЬ "ПОЛЕТОВ"

"Надеюсь, мощность не будет ограничена. Я категорически против такого ограничения. Ведь это же автомобили для Больших Призов, и я хочу ощущать и использовать их мощь на всю катушку. Отнять у меня все то, на что способен автомобиль Формулы-1 и что я уже в полной мере "вкусил", — все равно, что вас после компьютеров посадить за пишущие машинки: работать, конечно, и так можно, но удовольствия уже никакого", — такую поистине пламенную речь перед журналистами, обсуждая возможную реакцию FIA на фатальное столкновение двух машин на трассе Аль-



берт-парка, произнес Дэвид Култхард. Култхард, которому, между прочим, самому доводилось участвовать в столь же тяжелых авариях.

Гонщиков можно понять. Они отнюдь не жаждут крови (хотя, наверное, как и все представители экстремальных профессий, связанных со смертельным риском, под-

сознательно склонны к некоторой "некрофилии") и сами не раз требовали от организаторов гонок повысить их безопасность, — но только не за счет снижения скорости. Просто они — пилоты Формулы-1, и этим все сказано. Можно даже представить их идущими вдоль пиджака в обнимку и, подобно героям популярного советского фильма, напевающим: "Почему? Потому что мы — пилоты". И как ни крути, первым делом для этих парней были и останутся их "самолеты". Кстати, не такое уж далекое от действительности сравнение для машин, которые то и дело взлетают в воздух...

Хроника пикирующих автомобилей

Как повысить безопасность гонок и, в частности, уменьшить тяжесть последствий при авариях, не снижая при этом присущих Формуле-1 скоростей – этим вопросам практически столько же лет, сколько и самой “королеве автоспорта”. Но особенно актуально они начинают звучать после очередного трагического инцидента на трассе.

Аварий в Формуле-1 и вообще в истории автогонок было не счесть. Но совершенно очевидно, что самыми тяжелыми последствиями чреваты столкновения, при которых одна машина наезжает колесами на колеса другой, после чего взлетает вверх, словно воздушный змей, – однако далеко не столь же безобидный, а обладающий колоссальной убийной силой. Причем особую опасность при подобных и других серьезных авариях представляют собой колеса машин, которые, отрываясь и разлетаясь на огромной скорости, буквально сеют смерть. Вот лишь самые недавние случаи такого рода.

В 1998 году решетки не смогли удержать “CARTонных тигров” в клетке во время гонки “Мичиган-500”



Три жизни оборвались, но гонка продолжается



АВГУСТ 1998 ГОДА, ЧЕМПИОНАТ Ф-1, ГРАН ПРИ БЕЛЬГИИ, СПА-ФРАНКОРШАМ

В первом же повороте (шпилька La Source) первого же круга гонки McLaren Култхарда с легкой руки подтолкнувшего его Ferrari Ирвайна заскользил по мокрому асфальту и отправился таранить остальные машины. Колеса и обломки 15 (!) попавших в завал машин разлетались во все стороны так, словно посреди трассы взорвали фугас. Годом раньше здесь же во время гонки поддержки оторвавшееся колесо нашло свою жертву. И лишь по счастливой случайности на сей раз трагедия не повторилась – все оста-

Спа-Франкоршам, 1998 год. Пилоты “дерутся”, а у машин колеса летят



ИЮЛЬ 1998 ГОДА, ЧЕМПИОНАТ CART, “МИЧИГАН-500”, США

Общая высота защитного ограждения вокруг мичиганского овала – более 4,5 м (собственно 11-футовое (3,35 м) ограждение установлено на 4-футовом (1,23 м) бетонном барьере). Однако этого оказалось недостаточно, чтобы предотвратить убийственную бомбардировку трибун обломками разбившейся на скорости свыше 400 км/час машины, в частности – оторвавшимся колесом. Результат: трое зрителей погибли и шестеро ранено. К следующей гонке владелец овала Роджер Пенске был вынужден увеличить высоту ограждения еще на 2,5 фута (76 см).

лись целы и невредимы. Но FIA ввела изменение в технический регламент, согласно которому колеса всех машин с начала следующего сезона должны оснащаться страховочными тросами.

Первое боевое крещение тросы получили уже непосредственно перед первым Гран При ЧМ-99, когда Хаккинен не удержал свой McLaren во время тренировки. Подвеска машины после удара о стену перед последним поворотом была

разбита со всех четырех сторон, но тросы выполнили свою функцию, предотвратив тем самым возможное травмирование зрителей: все колеса, даже будучи оторванными от рычагов подвески, остались все же “привязанными” к шасси. Это внушало надежду.

МАЙ 1999 ГОДА, СЕРИЯ INDY RACING LEAGUE, ШАРЛОТТ, США

Почти точь-в-точь как в Мичигане, части подвески и обломки разбившейся машины перелетели через 15-футовую стену (4,57 м) и смертельным метеоритным дождем обрушились на зрителей: трое было убито, восемь ранено. После

чего и администрация IRL отреагировала введением “обязательного тросового страхования”, причем более усиленного: каждое колесо должно крепиться двумя тросами, один из которых выдерживает нагрузку вдвое большую, чем уже используемые к этому времени в Ф-1. Кроме того, точки крепления тросов должны быть разными. Нововведение, которое IRL назвала “Системой управления энергией подвески и колес” (SWEMS), было внедрено уже через месяц, к главной гонке серии – Indy 500. Примерно в это же время подобные тросы появились и на машинах чемпионата CART.

СЕНТЯБРЬ 2000 ГОДА, ЧЕМПИОНАТ Ф-1, ГРАН ПРИ ИТАЛИИ, МОНЦА

На сей раз большой завал ждал гонщиков не в первом же повороте после старта, а чуть погодя – в шикане Roggia. Баррикелло, пытаясь обойти по внутренней траектории прорвавшегося вперед Трули, “подставился” под Jordan Френтцена, который слишком поздно затормозил и вынес с трассы обоих. Они, в свою очередь, “прихватили с собой” McLaren Култхарда. Все это произошло на скорости почти 300 км/час, и вверх и во все стороны тут же полетели оторванные колеса, части подвески и прочие обломки. Трасса мгновенно окуталась дымом, и следом Arrows де ла Ро-



Мельбурн, 2001 год.
Двойные тросы смогли
удержать лишь
одно колесо

сы налетел на Jaguar Херберта, взмыл в воздух и, прокрутив несколько «бочек», рухнул оземь вверх колесами и, соответственно, вниз головой самого Педро. Гонщику повезло – он не пострадал, но колесом, оторвавшимся от машины Трулли, уже смертельно ранило пожарного Паоло Джислимберти...

К этому времени FIA уже было принято решение с начала следующего сезона крепить колеса не одним, а, как и в заокеанских сериях, двумя тросами – также с разными точками крепления и проложенными вдоль разных элементов подвески. Аналогичные требования с этого года действуют и в Ф-3000, планируется их введение со следующего года и в Формуле-3. За океаном страховочные колесные тросы ввели также в серии Barber Dodge Pro и даже в кузовных гонках NASCAR, где колеса у машин закрыты крыльями.

МАРТ 2001 ГОДА, ЧЕМПИОНАТ Ф-1, ГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ, МЕЛЬБУРН

Наконец последний по времени случай, который, наверное, еще стоит перед глазами у всех, кто его видел. Перед поворотом Sports Center на скорости около 300 км/час BAR Вильнева наезжает передним колесом на заднее колесо Williams Ральфа Шумахера, после чего уподобляется завалившемуся на левое

крыло истребителя на взлете. Мощнейший удар об ограждение, и оторвавшееся колесо по трагической случайности пролетает прямо во «флаговое окно» в решетке, убивает судью гонки, а осколки шасси ранят еще 11 зрителей. Даже два прочнейших троса в этой ситуации лопнули, словно тонкие нитки. По злой иронии судьбы это случилось на той же трассе, где ровно двумя годами ранее тросы продемонстрировали свою эффективность...

По теории вероятности совершаются неприятности

«Статистика – неумолимая вещь. При таком количестве отлетающих колес рано или поздно одним из них должно было убить кого-нибудь, – так резюмировал трагическое происшествие Гран При Австралии Питер Райт, бывший технический директор команды Lotus, а ныне технический делегат FIA. – Да и если говорить о погибших пилотах, то для последнего из них – Айртон Санны – роковыми стали именно детали подвески и колеса. И это тоже отнюдь не несчастный случай, это просто статистически неизбежно. В колесах стремительно движущейся машины заключена такая колоссальная энергия, что помешать им при столкновении разлетаться во все стороны могут только



какие-то кожухи. Первое, о чем я всегда говорю относительно Формулы-1: если видишь колесо, которое пусть даже медленно катится в твою сторону, не пытайся никак его остановить. В нем столько энергии вращения, что если что-то сбивает его с траектории, последствия могут быть непредсказуемы».

Технический директор Williams Патрик Хед тоже советует держаться от колес подальше и повысить степень безопасности зрителей и работников автодрома: «Когда проходят гонки на машинах с открытыми колесами, не имеет

За считанные мгновения взмывший в воздух BAR Жака Вильнева превратился грудой обломков, а одним из оторвавшихся колес убило судью



Далеко не всегда "общение" с оторвавшимися колесами носит столь безобидный характер

Подвеска Ferrari после столкновения: не выдержали ни рычаги, ни тросы



значения, как и чем колеса "привязывают". Если говорить о последнем смертельном случае, то, прежде всего, возникает закономерный вопрос: в достаточной ли мере была обеспечена безопасность судьи в том месте, где он стоял? Думаю, нет необходимости, чтобы флагом через "бойницу" размахивал, рискуя жизнью, именно человек. Достаточно "механической руки" с флагом, которую маршал будет приводить в действие с безопасного расстояния простым нажатием кнопки".

Тут, кстати, уместно вспомнить, что еще в прошлом сезоне было предложено установить в кокпитах машин Фор-

мулы-1 радиоуправляемую сигнальную систему с лампами соответствующих цветов, которые вообще заменили бы флаги вдоль трассы.

С другой стороны, где гарантия, что "взбесившееся" колесо не улетит еще дальше или не изувечит кого-нибудь из гонщиков? Значит – все же тросы?

Где прочно, там и рвется

Внешне страховочный колесный трос отнюдь не впечатляет: ни дать ни взять – всего лишь тонкая веревочка. Однако при диаметре 8 мм он способен выдерживать нагрузку в 5 тонн, а то

и больше – благодаря прочнейшей молекулярной решетке волокна, из которого он изготовлен. Коэффициент прочности этого волокна – 42 грамм/день, что означает, что нить диаметром 1 мм способна выдержать вес 420 кг. Людям, сведущим в химии, эти чудо-нити известны как p-phenylene-2,6-benzobisoxazole. Торговое наименование волокна – Zylon.

До использования в качестве материала для производства страховочных тросов Zylon в автоспорте не применялся. Он появился на свет еще в конце 70-х в недрах лаборатории полимерных материалов ВВС США и затем был "доведен до ума" крупнейшей американской корпорацией Dow Chemicals. Но его коммерческое производство японским гигантом полимерной химии Toyobo началось лишь с 1998 года.

Zylon вдвое прочнее другого, широко известного полимерного материала – кевлара, что позволяет существенно снизить вес изделий из него. Неудивительно, что свыше 60% производства этого сверхпрочного волокна идет на изготовление пулестойких компонентов полицейского и военного обмундирования. Но Zylon и вдвое, а то и втрое дороже кевлара. Так, примерная цена одного троса для гоночной машины составляет 100–215 долларов, в зависимо-



сти от типа концевых креплений, а комплект из восьми тросов обходится в 800–1700 долларов.

Первым производителем страховочных тросов для гоночных автомобилей стала британская компания из Саутгемптона The Rig Shop, специализирующаяся на выпуске композитных снастей для гоночных яхт. Именно туда бросились два с половиной года назад инженеры Williams, пытаясь найти решение задачи, которую поставила перед “конюшнями” Ф-1 FIA. Один из руководителей этой компании Крис Регнарт вспоминает: “Они искали материал, который бы мог выдержать предписанную FIA нагрузку в 50 килоньютонов (примерно 5 тонн), причем сталь и известные им на тот мо-

оболочка. Если кевлар теряет свою прочность лишь под воздействием ультрафиолета, то Zylon чрезвычайно чувствителен в этом смысле к любому свету, даже искусственному. Поэтому оболочка троса должна быть абсолютно светонепроницаемой. А также достаточно прочной, чтобы противостоять механическому трению, и жароустойчивой, чтобы сохранять целостность при температуре 200 °C, если трос будет установлен сзади, где воздух раскален выхлопными газами (при этом сам Zylon выдерживает температуру свыше 600 °C).

Размещают тросы по-разному: или пропускают вдоль рычагов подвески, или – внутри, подобно тормозным трубкам. А некоторые команды “вживляют”

раздо большей вероятностью остаться целым и удержать колесо.

Однако прошлогодний инцидент в Монце и недавний в Альберт-парке показали, что и десятикратного запаса прочности все еще недостаточно. Кроме того, даже если при сильном ударе ограждение или еще что-либо столь же массивное собственно “привязь” не рвется, бывает, что не выдерживает само шасси – сила удара вырывает из него трос “с мясом” что, конечно же, не может радовать инженеров команд.

С другой стороны, давний борец за безопасность Джеки Стюарт предлагает пойти еще дальше: “Недостаточно привязать тросами одни лишь колеса. То же самое следует сделать с антикрыльями и прочими навесными элементами. Никогда не знаешь, куда полетят все эти обломки со скоростью 200–300 км/час”.

Но, так или иначе, все специалисты сходятся в одном: страховочные тросы при аварии могут лишь в той или иной мере поглотить и погасить энергию, которой “заряжены” колеса гоночной машины, однако отнюдь не всегда способны удержать их от смертоносного разлета во все стороны.

Чем прикрыть формульное “естество”?

Вывод напрашивается очевидный: придающие гонкам особую зрелищность открытые колеса, будучи родовой чертой “формул”, являются одновременно и ахиллесовой пятой этих машин в плане безопасности. Так и хочется, кстати, отдать дань черному юмору, уточнив: безопасности полетов.

Вспомним тот же недавний взлет Вильнева после наезда на Ральфа: ведь

В большинстве случаев тросы успешно справляются со своей работой



Подвеска должна быть легкой, жесткой и прочной. Сочетать эти качества получается не всегда



В мае 1999 года страховочные тросы стали обязательным элементом и в подвеске машин CART

мент волоконные материалы заведомо отвергли. А мы как раз экспериментировали с новым волокном Zylon, и оно оказалось единственным материалом, который обеспечивал необходимую прочность при заданной толщине троса. В результате в 1999 году мы обеспечили тросами все команды Ф-1. Затем с той же просьбой к нам обратились команды IRL, и к гонке в Индианаполисе мы изготовили 800 тросов за четыре недели. Сейчас уже появились и другие производители, а мы обеспечиваем нашей продукцией лишь несколько команд Ф-1, в то время как некоторые команды производят тросы сами”.

Первоначально тросы снабжались титановыми наконечниками, состоящими из двух частей – конической муфты с резьбой, надеваемой поверх оболочки троса, и втулки, вкручиваемой в само волокно по центру сечения троса. Огромная сила трения между этими двумя частями обеспечивала креплению такую же прочность, какой обладал и сам трос.

Позже производители упростили конструкцию – стали закручивать трос на концах петлями, которые затем накладываются и крепятся на специально предусмотренных бобинах или других креплениях на шасси.

У страховочного троса есть и еще один очень важный элемент – защитная

трос прямо в композитную структуру рычагов. У каждого из этих методов свои плюсы и минусы, но, увы, ни один не гарантирует предотвращение отрыва. Сейчас первый трос рвется при нагрузке в 5 тонн, оба – 10 тонн. Разрыв первого поглощает большое количество энергии, что позволяет второму тросу с го-



только чудом автомобиль не перелетел через ограждение и не обрушился на зрителей! Значит – следующий очевидный вывод – с колесами что-то нужно делать. Только вот что? Михаэль Шумахер, например, после столкновения с Култхардом на трассе в Спа в 1998 году призвал законодательно увеличить ширину деформируемых элементов в задней части машины.

Еще в 1968 году по инициативе швейцарского журнала *Automobil Revue* был образован международный консорциум специалистов, задавшийся целью создать безопасный «формульный» ав-

томобиль. Воплощение разработанных идей поручили знаменитому итальянскому кузовному ателье Pininfarina, обладавшему современным исследовательским центром, и год спустя оригинальное творение туринских инженеров и дизайнеров, «упаковавших» в новый кузов шасси и двигатель Ferrari 312 1966 года, под именем Sigma Grand Prix Single Seater F1 увидело свет. Конструкция концепт-кара отличалась целым рядом интегрированных средств безопасности, главным из которых был энергопоглощающий «противоударный пояс» вокруг кузова. Элементы этого пояса спереди и сзади каждого из колес, создавая своего рода полуарки, призваны были предотвратить их контакт с колесами другой машины при столкновении, при этом болид сохранял привычные «формульные» очертания.

Схожий проект «безопасной формулы» предлагает и конструктор Алан Дженкинс, поясняя: «Как бы ни пытались сделать машины Формулы-1 более медленными, все равно они будут взлетать при контакте колесами. Неважно также, сколько тросов будет удерживать колесо, все равно основная сила первичного удара придется на какой-то один из них,

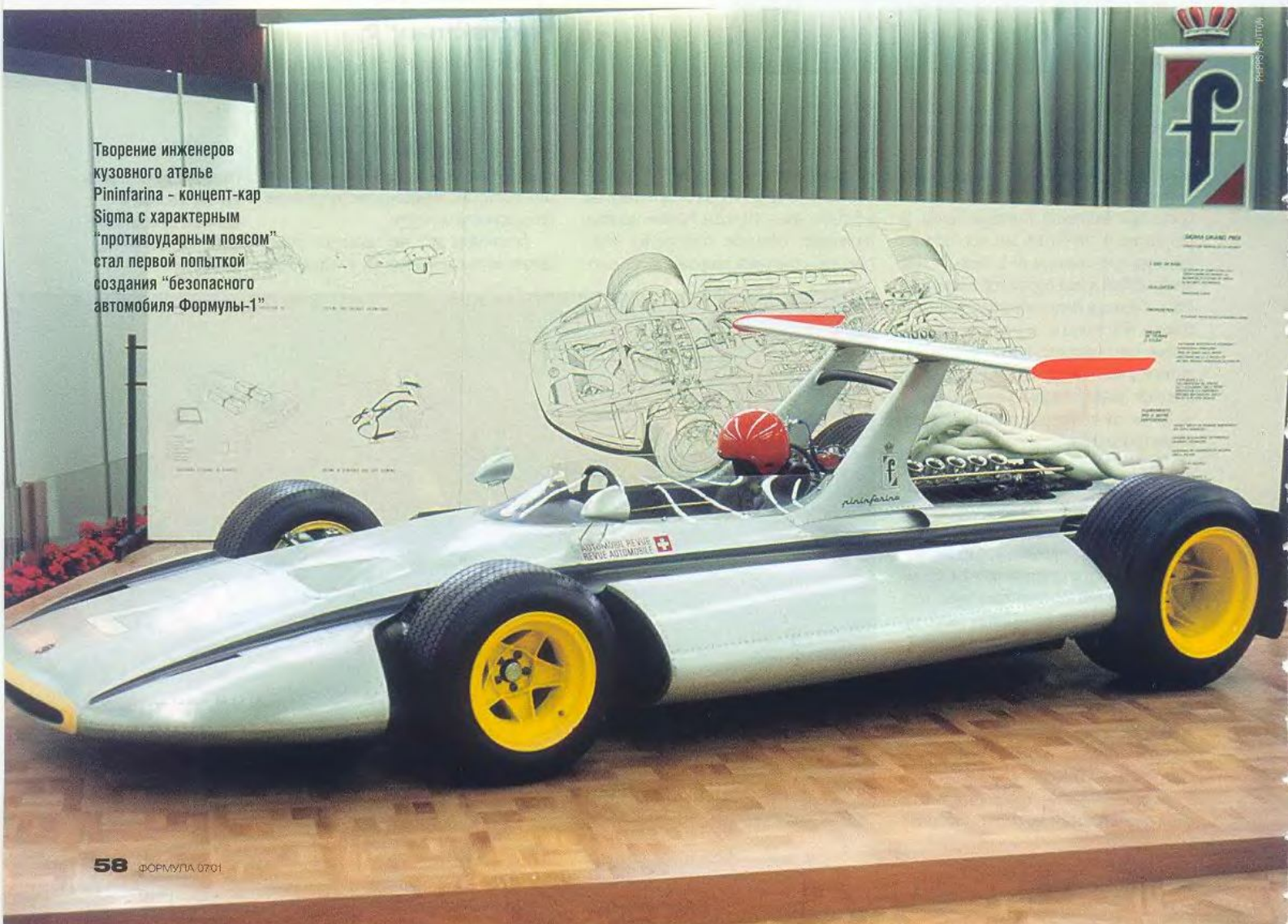
и каким бы прочным этот трос ни был, он может не выдержать целого комплекса разнонаправленных нагрузок, действующих на кручение и отрыв. Может быть, вообще невозможно сделать тросы настолько крепкими, чтобы они выдерживали любые нагрузки при столкновениях на высокой скорости. Начинать нужно с того, чтобы предотвратить касание машин колесами и их последующий взлет – ведь от этого ни marshals, ни зрителей не защитят никакие ограждения. Я не призываю совсем закрыть колеса, потому что, во-первых, это ухудшит зрелищность Формулы-1, а во-вторых, недавние инциденты в гонках Le Mans и Road Atlanta показывают, что и спортивные машины в силу своей аэродинамики совершают «кувырки назад» в воздухе. И все же колеса необходимо чем-то прикрыть».

Проект Дженкинса предусматривает, в частности, защитные элементы для передних колес такой конфигурации, которая обеспечит должную прижимную силу и тем самым позволит отказаться от переднего антикрыла и даже получить некоторый граунд-эффект. И в передних, и в задних защитных элементах дополнительно предусмотрены также

Проект «безопасного автомобиля Ф-1» Алана Дженкинса пока так и остался проектом



Творение инженеров кузовного ателье Pininfarina – концепт-кар Sigma с характерным «противоударным поясом» стал первой попыткой создания «безопасного автомобиля Формулы-1»



специальные бочкообразные валики: именно они призваны вступить в контакт с колесами другой машины при столкновении, что снижает вероятность деформационного сгиба колесами этих элементов вверх или вниз.

Другой проблемой, как считает Дженкинс, является «хрупкая прочность» углепластиковых элементов шасси: «При ударах они разбиваются на мелкие острые осколки, которые усеивают трассу, прокалывают колеса... Все это идет вразрез с принципами, принятыми в последние годы Технической рабочей группой. «Формульный» углепластик очень прочен, но эффективно «держит» лишь первичный удар, поглощая и рассеивая энергию каждым своим микроэлементом, после чего рассыпается на мелкие осколки и уже не способен противостоять вторичным ударным воздействиям. Если же при производстве углепластиковых элементов использовать добавку из какого-нибудь материала, который отличается сверхстойкостью к разлому (например, Дунема), такие элементы шасси по-прежнему бы деформировались и поглощали энергию удара, но уже с гораздо большей вероятностью не рассыпались на осколки».



Сузука, Япония. Холодный математический расчет против горячего темперамента гонщиков: «эска» Casio Triangle снижает скорость машин в повороте перед стартовой прямой с 280 до 65 км/ч

лем, внимания и средств уделяется значительно меньше.

Более того, поскольку две упомянутые задачи очень различаются как по целям, так и по средствам и методам решения, то даже «попутных» данных и разработок по проблеме вылетов с трассы – кот наплакал. Так что когда FIA задумала разработать программное обеспечение и создать специальную систему ана-



Даже мощные металлические барьеры с трудом останавливают «слетевшие с катушек» автомобили



Даже если и вылетишь – не долетишь

Можно, однако, пойти дальше и попытаться предупредить взлеты машин и разлет колес и обломков, предотвратив или существенно обезопасив одну из первопричин этого – сами вылеты автомобилей с трассы.

Но инженеры всех команд в своей аналитической работе основной упор традиционно делают на то, чтобы точно рассчитать траекторию и скорость гоночной машины, при которых она может проходить трассу «на волоске» от вылета. Подобной же аналитике и попыткам вычислить поведение машины после того, как этот волосок рвется – когда колеса теряют контакт с полотном, а пилот – контроль над автомоби-

лиза прохождения трассы и безопасности (Circuit and Safety Analysis System – CSAC), начинать пришлось почти с нуля. И тем не менее недавно было объявлено, что система готова и работает.

В частности, с помощью созданной компьютерной программы рассчитываются проекты новых и реконструкция существующих трасс. Например, точно определяется ширина гравийной полосы безопасности на всех участках трассы, достаточная для благополучной остановки вылетевшего на полной скорости болида. Если возможность расширить гравийную ловушку в каком-то месте отсутствует, программа либо рассчитывает необходимое принудительное снижение скорости (путем перепрофилирования поворота или устройства перед ним столь непопулярного среди

гонщиков элемента трассы как S-образный поворот), либо предусматривает сооружение таких ограждений, которые и «формульного коня на скаку остановят», и в то же время не причинят увечий его «всаднику».

Но специалисты понимают, что и этого может оказаться недостаточно, чтобы обеспечить безопасность Формулы-1 в должной мере. Тот же Дженкинс, например, предлагает: «Все команды только и озабочены тем, чтобы сделать свои машины быстрее. Но не пора ли сформировать из инженеров – представителей команд и FIA – постоянно действующую исследовательскую группу, которая будет заниматься исключительно вопросами безопасности и ничем другим? Финансировать ее работу можно было бы, например, на часть доходов от телетрансляций или на средства крупнейших производителей. Что касается матчасти, то команды могли бы также предоставлять по одному из прошлогодних автомобилей на «убой» – для исследований на основе беспилотных тестов на реальные столкновения».

Другими словами, слишком много безопасности в Формуле-1 не бывает – всегда есть к чему стремиться. Пусть даже и не с такой скоростью, как к клетчатому флагу.

Борис Мурадов

Форма зон безопасности вокруг трассы определяется по результатам расчетов специальной компьютерной программы: расстояние до отбойников зависит от длины тормозного пути на всех возможных траекториях вылета

Продавцы сказок

Доходный бизнес

Если вы будете в Монте-Карло, и вам вдруг захочется послушать сказочку на ночь, отправляйтесь в "Отель де Пари", что на площади у Казино, и метрдотель охотно расскажет вам пару дежурных легенд. "Вы из России?.. О, прекрасная страна! Сейчас русских в Монте-Карло почти так же много, как и до революции. Если б вы знали, сколько великих русских князей спустили свои миллионы в казино Монте-Карло! Но некоторые выигрывали... Да, были и такие. Видите в фойе статую Людовика XIV верхом на бронзовом коне? Если потереть правое колено коня, вам обязательно повезет в рулетку. Это приносит счастье, поверьте! Вы приехали на гонки?.. О, гонщики тоже приходят за счастьем к этому скакуну..."

В начале XX века 95% дохода в княжескую казну приносило Казино Монте-Карло. Сегодня прибыль от игорного бизнеса составляет всего 5%. За последние сто лет в Монако научились продавать не только фишки за игорными столами своего казино. Легенды – вот самый ходовой товар князей Гримальди. Сколько их ни продавай, они не кончаются.

Монако похоже на толстую книгу сказок с цветными картинками. Прохаживаясь по тихим улочкам княжества, вы точно перелистываете страницы. Дворцы, замки, особняки. Вот ресторан Le Texan, куда часто заглядывает принц Альбер. Да, да, вы можете поужинать в обществе настоящего принца. Правда, за разными столиками. А вот Jimmi Z – любимая дискотека принцессы Стефании. Есть шанс потанцевать с настоящей принцессой! Пусть даже и в разных концах зала. И толстосумы достают тоненькие кредитные карточки и оставляют в Монако столько денег, что стране с 32-тысячным населением не нужны никакие налоги.



Многие из легенд передавались плутами одного века дуракам следующих веков...

Генри Болингброк

Цокот копыт княжеского скакуна растворился в ночной мгле. Вместе с ним навсегда растаяло во мраке и счастье семьи Гримальди. "Никто из вас не будет счастливым в браке!" – крикнула в темноту белокурая дева и превратилась в ведьму, чтобы еще много веков своим заклятием преследовать княжеский род.

Как гласит легенда, много веков назад во время своих странствий по Европе один из Гримальди надругался над юной фламандкой, которая прокляла за это всех его потомков. С тех пор минуло не одно столетие. Гримальди, в конце XIII века хитростью и коварством захватившие одинокий форт на скалистых берегах Средиземноморья, превратили его в сказочный уголок. Сегодня Монако – рай на земле, приют миллионеров и кинозвезд, жемчужина Французской Ривьеры. Но проклятие ведьмы из Страны тюльпанов продолжает витать над княжеским дворцом.

Ренье и Грейс

Гонки Гран При проводятся в княжестве давно – с 1929 года, но серьезным бизнесом они стали только при нынешнем правителе Монако – князе Ренье III, он же Луи Анри Марканс Бертран, он же герцог Валентинуа, он же граф Карладез, он же герцог Мазарини, он же барон де Бюи, он же сир Мантиньон. Совсем не плохо для внука алжирской прачки, предки которого по отцовской линии 7 веков назад были простыми разбойниками.

Наследный принц Ренье взомел на престол в 1949 году, и одно время казалось, что этому невысокому и немного нескладному человеку удалось то, что за семь веков так и не смогли сделать его предки – разрушить проклятие голландской ведьмы. В апреле 1956 года в Монако родилась очередная сказка. Князь женился на киноактрисе Грейс Келли из Филадельфии. Несмотря на подмоченную репутацию невесты, считавшейся в Голливуде доступной женщиной, они казались прекрасной парой. Газетчики даже окрестили новоиспеченную княгиню Золушкой.

Двадцать семь лет Их безмятежные Высочества Ренье и Грейс вместе приветствовали зрителей и участников Гран При Монако. Все шло своим чередом. Княгиня вручала победителям Большие Призы. Князь председательствовал на торжественных застольях. А благодарные подданные подсчитывали доходы. Но легенды не умирают. Умерла Грейс. 13 сентября 1982 года княгиня погибла в автомобильной катастрофе, оставив Ренье сына и двух дочерей. Наследный принц Альбер и принцессы Каролина и Стефания собственными легендами пока не обзавелись, но истории с ними случаются хотя и не сказочные, но довольно любопытные.



В последний день мая 1987 года Айртон Сenna, которого вскоре назовут некоронованным королем Монте-Карло одержал свою первую победу в княжестве. В 1989-1993 годах бразилец принял из рук князя еще пять кубков за победы в Монако. До самой смерти Сenna так никому и не уступил на узких улочках Монте-Карло



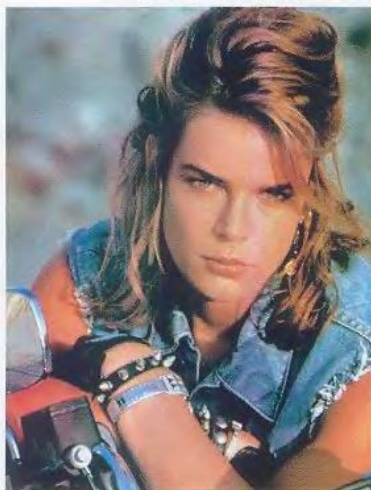
13 мая 1956 года Гран При за победу в "гонке вокруг Казино" Стирлингу Моссу Ренье впервые вручал вместе со своей молодой супругой, бывшей актрисой Голливуда Грейс Келли

Стефания

Чего только не рассказывают о младшей дочери Ренье III! Много лет на страницах светской хроники европейских изданий достойное место занимали скандальные истории о ее похождениях. Молва приписывала Ее Высочеству романы с сотнями мужчин: от автогонщиков и принцев до телохранителей и водителей княжеских лимузинов. Насколько все это соответствует действительности — сказать трудно. Но темперамент у Стефании Гримальди, судя по всему, на самом деле бурный. Принцесса перепробовала массу профессий. Стеф была певицей и моделью, выпускала собственные духи и... водила гоночный автомобиль.



После разрыва с Полем Бельмондо (вверху), Стефания больше не задумывалась о гоночной карьере, однако пилоты продолжали тревожить ее чувственное сердце. Одно время в Монако всерьез говорили о романе принцессы с самим Аленом Простом



Где-то на рубеже 70–80-х годов у Стефании завязался бурный роман с Полем Бельмондо. Сын знаменитого актера в те годы как раз начинал свою гоночную карьеру и... сбив человека, чуть не угодил во французскую тюрьму. Стефанию это не остановило. Принцесса бросила престижную школу моделей и тоже решила удариться в автоспорт. Но только Стефания вместе с Полем собралась стартовать в гонке, мать устроила принцессе грандиозный скандал и заставила отказаться от безрассудных планов.



Говорят, что старшая дочь княгини Грейс Каролина была счастлива со Стефано Казираги, однако счастье ее продлилось недолго

Каролина

Каролина — первая леди карликового княжества, после бурной юности, как по мановению волшебной палочки, превратилась в образцовую принцессу. После неудачного первого брака Каролина вышла замуж за преуспевающего итальянского бизнесмена Стефано Казираги, стала примерной женой, родила троих детей. Однако проклятие рода Гримальди не пощадило и ее.

Казираги обожал гонки на моторных лодках, был рекордсменом Италии. Однажды в его жизни произошел эпизод, имеющий отношение к Формуле-1. Как-то во время одной из вечеринок он познакомился с вице-чемпионом мира 1982 года Дидье Пирони. Дидье только что с большим трудом восстановился после страшной аварии в Хоккенхайме-82, но Энцо Феррари, обещавший ему место в Scuderia, передумал. Дидье вел переговоры с несколькими командами, но дальше тестов дело не шло. В начале 1987 года Пирони почти удалось договориться с руководителем французской команды AGS Анри Жюльеном, но вернуться в Формулу-1 Дидье так и не смог. Тогда-то Казираги и предложил ему альтернативу: гонки катеров.

Благодаря катерам Пирони, казалось, обрел былую веру в себя и вернулся к активной жизни. Но 23 августа 1987 года во время гонки в проливе Ла-Манш у острова Уайт его бело-розовый океанский катер Colibri сорвался с волны и перевернулся. Весь экипаж, включая Дидье, погиб.

Через несколько лет та же участь постигла и самого Стефано Казираги. В гонке на озере Комо его катер тоже перевернулся, став плавающим гробом для мужа монакской принцессы. От судьбы не уйдешь!





Каждый год помимо легендарного Гран При в Монако проходит церемония награждения победителей чемпионатов, проводимых FIA, и принц Альбер, как и подобает добропорядочному хозяину, принимает сотни дорогих гостей вместе с Максом Мосли и Берни Экклстоуном



Альбер

“У нас отличная семья. Я каждый день вижу с отцом, и очень часто – с сестрами. По большим праздникам – Рождество, Пасха – мы собираемся вместе. Много, что о нас пишут в газетах, – выдумки. Я могу понять прессу – им нужно продавать свои издания, поднимать тиражи. Но когда их выходки становятся особенно оскорбительными – мы подаем в суд”.

Эти слова принадлежат принцу Альберу. Наследник княжеского престола – фигура очень респектабельная. Скандалов принц не любит. Даже тяжбы с прессой устраивает только в самых крайних случаях. Вырученные средства, само собой, идут на благотворительные цели.

Принц Альбер любит спорт. “Я испробовал 15 видов спорта. Особенно мне по душе футбол, я занимался им дольше всего”, – признается принц, который и до сих пор в качестве капитана выводит на различные благотворительные матчи футбольную команду пилотов Ф-1. Однако наибольших успехов он достиг в бобслее.

“С бобслеем связаны самые яркие мои впечатления, – признается Альбер. – Я участвовал в пяти чемпионатах мира, в пяти чемпионатах Европы и в четырех Олимпийских Играх”.

Не чужд принцу и автоспорт. В молодости Альбер садился за руль гоночной “формулы”.

“Я участвовал в нескольких тренировках в Ле-Кастеле и Ле-Люке, но не более того, – вспоминает Альбер.

– Когда в детстве вы хотите сесть за руль гоночного автомобиля, родители говорят вам: “А может не стоит?”

Пилотом Гран При послушный сын не стал. Впрочем, кое-какой гоночный опыт у принца все-таки есть. В 1985 и 1986 годах Гримальди стартовал на Mitsubishi Pajero в ралли-рейде Париж–Дакар. “Было здорово, – вспоминает Альбер, – за исключением моментов, когда мы сходили. Это довольно страшно: оба года мы выбывали в один и тот же день – 13 января, примерно в одно и то же время и почти точно в том

Участвуя в четырех Олимпиадах, принц Альбер не добился успехов на бобслейной дорожке, но его титул всегда привлекал к команде Монако особое внимание





Иногда во время гонок Альбер лично контролирует работу спасателей в своем княжестве

же месте! Похоже, что кто-то пытался предостеречь нас, и я решил не испытывать судьбу в третий раз”.

С тех пор в гонках принц не участвует, но ежегодно посещает несколько Гран При в качестве зрителя. Обычно это Италия, Испания, Франция, Англия и, конечно, — Монако.

Первые воспоминания Альбера о Ф-1 относятся к 1965 году, когда маленькому принцу было семь лет. “Выиграл Грэм Хилл, — говорит Альбер, — а на следующий год мама взяла меня с собой на съемки фильма “Гран При” с Джеймсом Гарднером в главной роли. Я видел, как снимали сцену с падающим в бухту автомобилем. Там были Ричи Гинтер и Дэн Герни”.

За тридцать пять лет принц пропустил всего четыре гонки Ф-1 в своем княжестве. В 1970 году (“Может быть, это была лучшая гонка в истории Монако, — досадует Альбер. — Йохен Риндт на Lotus вынудил тогда Джека Брэбэма ошибиться в последнем повороте”)

принц готовился к Святому причастию. В 1978 году Альбер был в Штатах, тремя годами позже, как раз во время Гран При ему вручали диплом об окончании колледжа, а в 1996 году он готовился к Олимпиаде в Атланта. “Но даже в эти годы я наблюдал за тренировками”, — подчеркивает принц.

Присутствие Альбера на гонках не ограничивается сторонним наблюдением из “королевской ложи”. Его регулярно можно встретить в паддоке, и не только. Как хороший хозяин, он лично следит, чтобы все было организовано на высшем уровне.

“Однажды во время гонки Формулы-Renault я был в судейской комнате и увидел на одном из мониторов, что маршал, который стоял у Mirabeau, курил, — вспоминает Альбер. — “Разве можно курить рядом с трассой?”, — спросил я у одного из комиссаров. “Вам показалось”, — ответил он. Мы перекрутили пленку обратно и увидели совершенно отчетливо — курит! Я думаю, это был пожарный. Его отстранили”.

Одним словом, забот у принца хватает. Ведь Гран При для Монако — дело государственной важности.

“Частная жизнь стала роскошью, — вздыхает Альбер. — Тридцать лет назад Монако пустело с окончанием курортного сезона. Теперь жизнь здесь кипит круглый год. Постоянно проходит какая-нибудь конференция или мероприятие, на котором требуется обязательное присутствие члена княжеской фамилии. Но Большой Приз — самое важное для нас событие. Если оценить его значение по десятибалльной шкале — около двенадцати баллов. Формула-1 — сердце Монако”.

Если сердце перестает биться, жизнь угасает. В Монако нет гравийных ловушек и зон безопасности, но ЭТОТ Гран При не отменяют никогда. Ведь гонка у Казино — самая дорогая сказка мира Ф-1. Сказка, которую всегда можно продать!

Владимир Маккавеев



Наряду с бобслеем и автогонками, футбол — третья страсть Альбера. Принц не только приходит на все игры “Монако”, который в 2000 году стал чемпионом Франции, но и сам не упускает случая погонять мяч на благотворительных матчах с Михаэлем Шумахером и его командой

Хотя из трех ныне существующих проектов питерский обнародован последним, история гоночного кольца в районе Пулково началась почти сто лет назад. 18 мая 1914 года на временной трассе между Пулково и Лигово, в нескольких километрах от того места, где сегодня питерские власти планируют возвести автодром для Ф-1, прошла первая и пока единственная в России гонка Гран При – Большой Приз Санкт-Петербургского Автомобиль-Клуба. Современная же история “Пулковского кольца” началась в 1989 году, когда группа энтузиастов во главе с председателем Федерации мотоспорта Ленинграда и Ленинградской области Гарри Артеевым выступила с предложением построить близ Северной столицы гоночную трассу уровня Формулы-1. 23 марта того же года даже вышло специальное постановление Ленгорисполкома о поддержке этого проекта, но из-за отсутствия надлежащего законодательства о защите инвестиций он так и не был реализован и возродился вновь лишь десять лет спустя, когда Гарри Артеев развернул повторную кампанию по строительству автоспортивного комплекса. Его предложения заинтересовали губернатора Санкт-Петербурга Владимира Яковлева, и 5 января 1999 года тот подписал распоряжение, по иронии судьбы получившее порядковый № 2 “О создании кольцевой автомобильной трассы в



Санкт-Петербурге”. Была учреждена рабочая группа, а позднее организовано и ЗАО “Пулковское кольцо”, во главе которого встал питерский бизнесмен Александр Бережной и два основателя проекта: Гарри Артеев и Сергей Кочубей. На протяжении двух лет велась предварительная проработка проекта, его согласование с официальными инстанциями города и области, разработка “Концепции создания комплекса сооружений Пулковское кольцо”, которая в середине мая легла на стол президента Путина.

“Сегодня у меня уже нет сомнений, что мы первыми проведем Гран При России Формулы-1, так же, как первыми провели гонку водной Ф-1, – говорит генеральный директор “Пулковского кольца” Александр Бережной. – Вся подготовительная работа закончена, в ближайшие две недели должен окончательно решиться вопрос с капиталовложениями. У нас уже есть основной российский инвестор. Как только мы получим гарантии инвестиций, а это, повторюсь, дело нескольких недель, мы произведем оплату мастер-плана. В принципе, это можно было сделать и раньше, но хотелось бы иметь полную уверенность в том, что у нас будут деньги на строительство. По-моему, Гете сказал, что тот, кто неправильно застегнул первую пуговицу, уже никогда не застегнется правильно. Поэтому мы и не спешили обнародовать наши планы. Первоначально мы собирались объявить о строительстве, когда будет готов мастер-план и макет трассы. Хотели собрать пресс-конференцию, пригласить Хаккинена или Шумахера, в общем, сделать нормальную презентацию. Однако, поскольку в последнее время в России появились еще два проекта строительства трасс для Формулы-1, из-за опасений, как бы они



ПУЛКОВСКАЯ ПАРАЛЛЕЛЬ

Гран При России! Последние несколько месяцев эта тема все чаще появляется на страницах отечественных и зарубежных газет и журналов. Через неделю после отъезда из Москвы Берни Экклстоуна был обнародован и одобрен президентом Путиным еще один, параллельный московскому, проект строительства автодрома – на Пулковских высотах под Санкт-Петербургом.

не перетянули некоторых инвесторов, мы были вынуждены обнародовать наш проект. 15 мая губернатор Санкт-Петербурга Яковлев представил его президенту Путину, который одобрил проект и пожелал нам удачи".

В начале июня Владимир Яковлев направил письмо с предложением посетить в конце июня Санкт-Петербург Берни Экклстоуну. Предполагается также, что в середине июля в Кремле может пройти встреча Экклстоуна с Владимиром Путиным. Впрочем, независимо от того, состоится она или нет, организаторы полны решимости начать строительство.

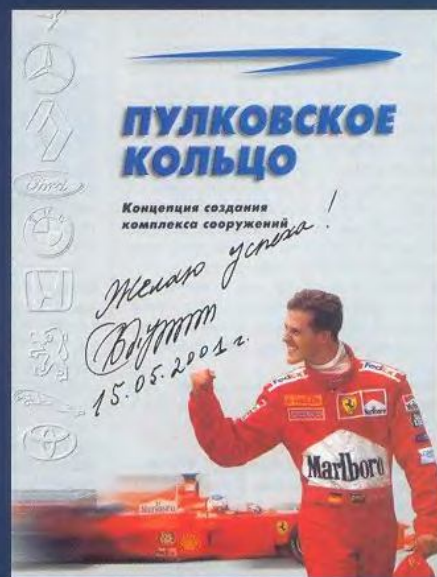
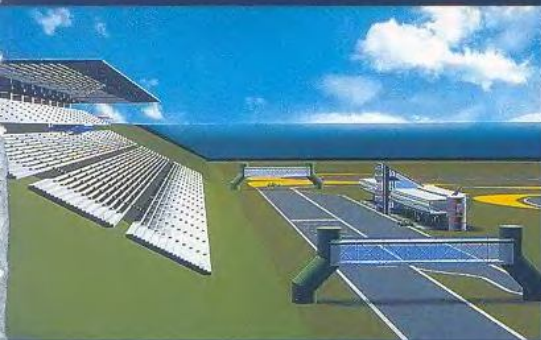
"Уже достигнуто взаимопонимание со всеми административными структурами, — продолжает Бережной, — найдена организация, которая будет строить гоночную трассу с инфраструктурой. Скорее всего, это будет корпорация "Трансстрой" — компания, которая строила московскую кольцевую дорогу, а сейчас работает над объездной дорогой вокруг Санкт-Петербурга. Проведены переговоры с двумя проектировщиками трасс: Германом Тильке и Хауме Ноге, которые строили автод-

полнения трибун десятками (если не сотнями) тысяч иностранных туристов будет решена.

"Расположение Пулковского комплекса уникально, — убежден Александр Бережной. — Он будет находиться между тремя шоссе: таллинским, киевским и московским, а к 2003 году будет готова дорога, которая соединит все эти пути со Скандинавией, а также магистраль из морского порта в аэропорт "Пулково", что всего в семи километрах от автодрома. Тут же Павловск и Царское Село с их музеями и историческими памятниками. Примечательно и расположение самой трассы! Вдоль всего будущего автодрома тянется Пулковская гряда, возвышающаяся над кольцом на 35 метров. На этом природном амфитеатре сам Бог велел построить трибуны, с которых будет видно почти весь автодром. Помимо гоночной трассы и картодрома в комплекс будут входить парк развлечений, аквапарк, океанариум, гостиницы. Непосредственно у трассы мы планируем построить современную железнодорожную станцию с вокзалом и супермаркетом. (Общая стоимость комплекса по предвари-

сийского этапа. В Формуле-1 Россия находится сейчас на положении своего рода Карабаса-Барабаса, которым Экклстоун может при случае припутнуть владельцев автодромов, пригрозить отлучением от гонок и еще больше поднять цену при продлении контракта на проведение Гран При, как это уже было сделано с Австрией. По слухам, теперь на очереди Хунгароринг, Имола и Хоккенхайм. Для нас же сейчас главное не завязнуть в междоусобных разборках, не делить несуществующий Большой Приз России, а построить трассу. А еще лучше — две.

Владимир Маккавеев

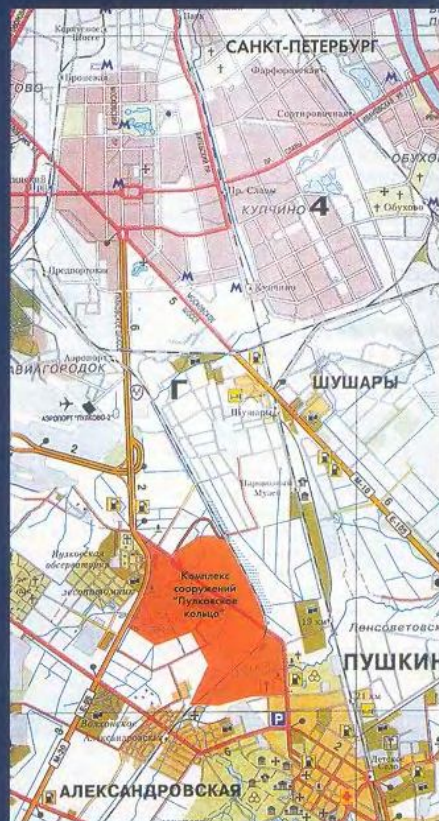


ромы в Малайзии и Барселоне. Мы хотим, чтобы они оба принимали участие в разработке проекта. Думаю, это пойдет на пользу и трассе, и им самим. Мы уже подготовили трехсторонний контракт с Германом Тильке и нашей архитектурной мастерской — фирмой "А. Лен.", которая будет заниматься всеми согласованиями с российской стороны. Такой же трехсторонний договор будет у нас и с Ноге".

Надо признать, что, хотя Питер и уступает Москве (о проектах возведения автодрома в Нагатино и Моляжаниново мы уже писали) по опыту реализации столь крупных проектов, Пулковское кольцо все же имеет ряд преимуществ. Главное из которых — близость западных границ (что особенно важно для команд, которым, если Гран При России пройдет в Северной столице, не придется гонять грузовики через всю Восточную Европу) и особенно Финляндии. Соотечественники Мики Хаккинена, Мики Сало и Кими Райкконена давно мечтают о собственном Большом Призе. Поэтому для финских болельщиков, которым достаточно просто перелететь на пароме Финский залив, либо проехать несколько сотен километров на поезде или машине, чтобы попасть в нашу Северную столицу, Большой Приз в Санкт-Петербурге вполне может заменить возжеланный, но малореальный Гран При Финляндии. Таким образом, проблема за-

тельным расчетам организаторов составит около \$198 млн, из них почти \$57 млн пойдет на строительство автодрома, — прим. авт.) Надеемся, что успеем реализовать этот проект и провести Гран При уже в 2003 году — к трехсотлетию города".

Итак, власти Москвы и Петербурга намереваются построить автодром и принять Гран При Формулы-1 в одни и те же сроки. Хочется надеяться, что подобная конкуренция пойдет на пользу, а не во вред делу. Национальный автоспорт уже давно подошел к тому уровню, когда вместо временных как воздух нужны настоящие стационарные гоночные трассы. Так что чем больше у нас будет автодромов (но не их проектов), тем лучше. Что же до Гран При России, то надо реально смотреть на вещи. Вероятность того, что наша страна получит права на проведение сразу двух этапов Формулы-1, практически равна нулю. В лучшем случае можно будет чередовать проведение Гран При, как это делалось в 80-е годы в Великобритании: тогда Сильверстоун и Брэндс-Хэтч принимали национальный Большой Приз по очереди. Но сейчас это не главное. Западные автоспортивные обозреватели, представление большинства которых о нашей стране сегодня сводится к четырем понятиям: мафия, икра, Кремль и Чечня, в ужасе от перспективы включения в чемпионат мира рос-





ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

Марк Зурер/Marc Surer (Швейцария)

Род. 18.09.51 в Аресдорфе, Швейцария



Спортивную карьеру начал в 1976 г. в немецкой Ф-3. В 1977 г. выступал в кузовном чемпионате Германии и Ф-2. Участник ЧЕ Ф-2 1977-1979 гг. (2 победы, 3 ПП, 3 БК). Чемпион Европы Ф-2 1979 г. На ГП Италии 1979 г. (НПК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 1979-1986 гг. Выступал на автомобилях: Ensign N179, 180B (Ensign) в 1979, 1981 гг., ATS D3, D4 (ATS) в 1980 г., Theodore TY01 (Theodore) в 1981 г., Arrows A4, A5, A6, A7, A8 (Arrows) в 1982-1984, 1986 гг., Brabham BT54 (Brabham) в 1985 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 13-е место в 1985 г. В 1986 г. во время немецкого ралли Зурер врезался в дерево. Его штурман погиб, а сам Марк, получив серьезные травмы и ожоги, закончил гоночную карьеру. Несколько лет работал в спортивном отделении BMW. Затем комментировал Ф-1 на швейцарском телевидении.

ПП в Ф-1: 88; гонок в Ф-1: 81; очки: 17; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП США (Детройт) 1983 г., ГП Южной Африки 1985 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Бразилии 1981 г., ГП Италии 1985 г.; быстрые круги: 1

Победы в других гонках: "24 часа Спа" 1985 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Монце в 1985 г.; этапы ЧЕ Ф-2: в Нюрбурге и Валлеlunge в 1979 г.

Хесус (Хесус Рикардо) Иглесиас/Jesus (Jesus Ricardo) Iglesias (Аргентина)



Род. 22.02.22 в Пергамини, близ Буэнос-Айреса, Аргентина. Гонщик-любитель. В середине 50-х на Gordini, Maserati и Chevrolet стартовал в многочисленных аргентинских гонках. В 1955 г. принял участие в ГП Аргентины ЧМ Ф-1, но из-за поломки трансмиссии до финиша не добрался. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1955 г. Выступал на Gordini 16 (Gordini). В 1957 г. занял второе место в 500-мильной гонке в Рафаэло. А через год провалился на весь мир, столкнувшись на первом же круге ГП Аргентины Ф-1 Libre со Стирлингом Моссом, после чего крошечный Соорег англичанина взмыл в воздух.

ПП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Аргентины 1955 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Жаки (Жак-Бернар) Икс/Jacky (Jacques-Bernard) Ickx (Бельгия)

Род. 01.01.45 в Брюсселе, Бельгия



Сын известного бельгийского автожурналиста, спортивную карьеру Джеки начал в 1962 г. с мотогонок. Трехкратный чемпион Бельгии по мототриалу. В 1965 г. перешел за руль гоночного автомобиля. Чемпион Бельгии в гонках "кузовов" 1965 г. Чемпион Европы в Ф-2 1967 г. (3 победы, 3 ПП, 4 БК). На ГП Германии 1966 г. (НФ) за рулем Matra MS5 (Ф-2) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 14 ЧМ Ф-1 1966-1979 гг. Выступал на автомобилях: Matra MS5, MS7 (Tyrrell) в 1966-1967 гг., Cooper T81B, T86 (Cooper) в 1967 г., Ferrari 312/67, 312/67/68, 312/68, 312B, 312B2, 312B3 (Ferrari) в 1968, 1970-1973 гг., Brabham BT26A (Brabham) в 1969 г., McLaren M23 (Yardley McLaren) в 1973 г., Williams FW05 (Williams) в 1973, 1976 гг., Lotus 72E, 76 (Lotus) в 1974-1975 гг., Ensign N176, N177 (Ensign) в 1976-1978 гг., Ligier JS11 (Ligier) в 1979 г. Двукратный вице-чемпион мира 1969, 1970 гг.

Блестяще выступал в гонках спортпрототипов. Чемпион серии Can-Am 1979 г. Двукратный чемпион мира 1982, 1983 гг. Абсолютный рекордсмен ЧМ спортпрототипов по числу побед — 37, ПП — 20 и БК — 25. Шестикратный (абсолютный рекорд) победитель "24 часов Ле-Мана". В первой половине 80-х был директором ГП Монако. В последние годы вместе с дочерью Ванной периодически стартует в гонках на выживание и ралли-рейдах. В 2000 г. они заняли 18-е место в ралли Париж-Дакар-Каир.



ПП в Ф-1: 122; гонок в Ф-1: 116; очки: 181; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 14

Победы в Ф-1: 8 — ГП Франции 1968 г., ГП Германии, ГП Канады 1969 г., ГП Австрии, ГП Канады, ГП Мексики 1970 г., ГП Нидерландов 1971 г., ГП Германии 1972 г.

Полу-позишн в Ф-1: 13 — ГП Германии 1968 г., ГП Германии, ГП Канады 1969 г., ГП Франции, ГП Германии, ГП Италии, ГП США 1970 г., ГП Испании, ГП Нидерландов 1971 г., ГП Испании, ГП Великобритании, ГП Германии, ГП Италии 1972 г.

Победы в других гонках: "24 часа Спа" 1966 г.; этапы ЧЕ Ф-2: в Зандворте, Валлеlunge и Топпане в 1967 г.; этапы ЧМ спортпрототипов в Спа в 1967 г., Брандс-Хатче, Спа, Уоткинс-Глене в 1968 г., Себринге, Ле-Мане в 1969 г., Дайтоне, Себринге, Брандс-Хатче, Монце, Шпильберге, Уоткинс-Глене в 1972 г., Монце, Нюрбурге в 1973 г., Спа в 1974 г., Ле-Мане в 1975 г., Муджелло, Валлеlunge, Монце, Имоле, Ле-Мане и Дижоне в 1976 г., Сильверстоуне, Ле-Мане, Уоткинс-Глене, Брандс-Хатче в 1977 г., Сильверстоуне в 1978 г., Ле-Мане в 1981 г., Ле-Мане, Спа, Фуджи, Брандс-Хатче в 1982 г., Нюрбурге, Спа в 1983 г., Сильверстоуне, Моспорт-парке в 1984 г., Муджелло, Сильверстоуне, Силангере в 1985 г.; гонки Ф-1, не входившие в зачет ЧМ: "Золотой Кубок" 1969 г., "Йохен Риндт Трофи" 1971 г., "Гонка чемпионов" 1974 г.

Пол Инглэнд/Paul England (Австралия)

Род. 28.03.29

Австралийский энтузиаст автогонок. Спортивную карьеру начинал на Зеленом континенте за рулем переданного из Maserati A6GCH автомобиля Aucas с мотором Holden. В 1957 г. приехал в Европу и принял участие в ГП Германии ЧМ Ф-1 (НФ). Выступал на Соорег T41 (Ф-2) (Ridgeway Managements). В квалификации занял предпоследнее место, но в гонке из-за отказа распределителя зажигания до финиша не добрался.

ПП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Германии 1957 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Таки (Такачико) Инуэ/Taki (Takachiko) Inoue (Япония)



Род. 05.09.53 в Кобе, Япония

Карьеру автогонщика начал в 1985 г. с гонок японского молодежного чемпионата. В 1987-1988 г. выступал в британских первенствах Ф-2. В 1992-1993 гг. — в японской Ф-3. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 9-е место в 1993 г.

В 1994 г. стартовал в японском и международном чемпионатах Ф-3000. В том же году благодаря своим спонсорам получил место в команде Simtek Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Японии 1994 г. (НФ). Участво-

вал в 2 ЧМ Ф-1 1994-1995 гг. Выступал на автомобилях: Simtek S941 (Simtek) в 1994 г., Footwork FA16 (Footwork) в 1995 г. Мировую известность Таки получил после курьезного случая на ГП Венгрии-95, когда на полосе безопасности был сбит автомобилем "скороид", спешившим ему на помощь.



ПП в Ф-1: 18; гонок в Ф-1: 18; очки: —; лучший рез. в квал.: 18-е место — ГП Испании, ГП Франции, ГП Венгрии, ГП Бельгии 1995 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП Италии 1995 г.; быстрые круги: —

Эдди (Эдмунд) Ирвайн/Eddie (Edmund) Irvine (Великобритания)



Род. 10.11.65 в Ньютаунардсе, Северная Ирландия, Великобритания

Карьеру автогонщика начал в 1983 г. В 1983-1985 гг. стартовал в ирландской Ф-2. В 1985-1987 гг. — в британской Ф-2. Победитель чемпионатов RAC, Esso в Ф-2. В 1987 г. дебютировал в Ф-1 на ГП Великобритании. В 1988 г. выступал в британской Ф-3 (5-е место), побив рекорд круга, выиграл первую гонку ГП Макло Ф-3. В 1989-1990 гг. участник МЧ Ф-3000 (21 гонка, 1 победа, 1 ПП, лучший результат в МЧ — 3-е место в 1990 г.). В 1991-1993 гг. выступал в японской Ф-3000 (3 победы), вице-чемпион Японии 1993 г. В 1994 г. занял 2-е место в "24 часах Ле-Мана". В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Японии 1993 г. (6-й). Действующий гонщик Ф-1, живет в Дублине и Милане. Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 1993-2000 гг. Выступал на автомобилях: Jordan 193, 194, 195 (Jordan) в 1993-1995 гг., Ferrari F310, F310B, F300, F399 (Ferrari) в 1996-1999 гг., Jaguar R1 (Jaguar) в 2000 г. Вице-чемпион мира 1999 г.

ПП в Ф-1: 114; гонок в Ф-1: 113; очки: 177; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП Люксембурга 1998 г., ГП Испании, ГП Венгрии, ГП Малайзии 1999 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 1

Победы в Ф-1: 4 — ГП Австралии, ГП Австрии, ГП Германии, ГП Малайзии 1999 г.

Победы в других гонках: этап МЧ Ф-3000 в Хоккенхайме в 1990 г.

Крис (Кристофер) Ирвин/Chris (Christopher) Irwin (Великобритания)

Род. 27.06.42 в Уондсворте, Лондон, Великобритания



Карьеру автогонщика начал в 1964 г. В 1964, 1966 г. стартовал в британской Ф-3 (3-е место в Grovewood Awards 1964 г.). В 1965 г. дебютировал в Ф-2. В 1967-1968 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (лучший результат — 6-е место в 1967 г.). Занял 4-е место на не входившем в зачет ЧМ Ф-1 ГП Сиракуз 1967 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Великобритании 1966 г. (7-й). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1966-1967 гг. Выступал на автомобилях Brabham BT11 (Brabham) в 1966 г., Lotus 25, BRM P261, P83 (Reg Parnell) в 1967 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 16-е место в 1967 г. В 1968 г. на тренировке перед гонкой спортпрототипов в Нюрбурге попал в аварию и получил серьезную травму головы. Позднее полностью восстановился, но в автогонки больше не вернулся.

ПП в Ф-1: 10; гонок в Ф-1: 10; очки: 2; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Франции 1967 г.; лучший рез.

в гонке: 5-е место — ГП Франции 1967 г.; быстрые круги: —

Джордж Итон/George Eaton (Канада)

Род. 12.11.45 в Торонто, провинция Онтарио, Канада



Наследник крупной торговой корпорации, в 1967 г. Итон дебютировал в гонках серии Can-Am (лучший результат — 3-е место в дождевой гонке в Лагуна-Секе). В 1968 г. выступал на McLaren в Can-Am и Формуле-А. Через год купил себе место в BRM, на ГП США (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1969-1971 гг. Выступал на автомобилях: BRM P138, P139, P153, P160 (BRM). В 1972 г. завершил спортивную карьеру и сосредоточился на семейном бизнесе.

ПП в Ф-1: 13; гонок в Ф-1: 11; очки: —; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Канады 1970 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место — ГП Канады 1970 г.; быстрые круги: —

Марио Араухо (Ниче) де Кабрал/Mario Araujo (Niche) de Cabral (Португалия)

Род. 15.01.34 в Порту, Португалия



Гонщик-любитель. Спортивную карьеру начал в конце 50-х гг. В 1959 г. на ГП Португалии (10-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1959, 1960, 1963, 1964 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T51, T60 (Scuderia Centro Sud) в 1959-1960, 1963 гг., ATS 100 (Derrington-Francis) в 1964 г. В 1961 г. финишировал 4-м на не входившем в зачет ЧМ Ф-1 ГП По, затем служил в армии (в воздушно-десантных войсках в Анголе). В 1965 г. во время гонки Ф-2 в Руане попал в аварию и, получив серьезные травмы, на три года ушел из спорта. Вернулся за руль в 1968 г. и до 1975 г. стартовал в гонках спортпрототипов (2-е место в "Вилья Реан" 1971 г.) и Ф-2.

ПП в Ф-1: 5; гонок в Ф-1: 4; очки: —; лучший рез. в квал.: 14-е место — ГП Португалии 1959 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место — ГП Португалии 1959 г.; быстрые круги: —

Джулио Кабянка/Giulio Cabianca (Италия)

Род. 19.02.23 в Вероне, Италия. Погиб 15.06.61 на тесте Соорег в Модене, Италия



Считался одним из лучших пилотов Италии в гонках спортпрототипов. В 1955 г. выиграл в своем классе "Тарга Флорио", а в 1957 г. — "Милле Милья". В 1960 г. финишировал 4-м в общем зачете "Тарга Флорио". В конце 50-х периодически стартовал в гонках Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Монако 1958 г. (НПК) на Оса. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1959-1960 г. Выступал на автомобилях: Osa 4 (OSCA) в 1958 г., Maserati 250F (Jo Bonnier, Ottorino Volonterio) в 1958-1959 гг., Cooper T51 (Castellotti) в 1960 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 19-е место в 1960 г. В июне 1961 г. во время тестов на автодроме Модены Соорег Джулио на огромной скорости вылетел в открытые ворота трассы на улицу и врезался в проезжавшие мимо такси. Вместе с Джулио погибли три пассажира такси.

ПП в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 3; очки: 3; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Италии 1960 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Италии 1960 г.; быстрые круги: —

**Кен (Кеймрик) Кавана/
Ken (Kamrick) Kavanagh**
(Австралия)

Род. 12.12.23 в Мельбурне, Австралия



В 50-е гг. с успехом выступал за Norton и Moto-Guzzi в мотогонках. В автогонках участвовал лишь эпизодически. В 1958 г. дважды в Монако и Бельгии пытался пробиться на старт ГП ЧМ Ф-1. В Монте-Карло показал 19-е время из 28 участников, но квалификация не прошла, а в Спа уже на тренировке сломался двигатель. Выступал на собственной Maserati 250F.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Монако 1958 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Эдриан Кампос (Кампос Сунер)/Adrian Campos (Campos Suner)
(Испания)

Род. 17.06.60 Альсире, близ Валенсии, Испания



Семья Кампоса принадлежала фирме по производству мороженого и заморозке кур. Авто-спортом увлекся в 1980 г., когда стал чемпионом Испании в гонках радиоуправляемых автомобилей. В 1983 г. на фабрике отца построил собственный автомобиль Ф-Seat (Avidea 383) и дебютировал в автогонках. В 1984 и 1985 гг. участвовал соответственно в европейском и немецком первенствах Ф-3. 3-й призёр ЧГ 1985 г. В 1986 г. стартовал в МЧ Ф-3000 (6 гонок). В 1987 г. на ГП Бразилии (ДК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1987–1988 гг. Выступал на Minardi M187, M188 (Minardi). После ухода из Ф-1 стартовал в гонках кузовного чемпионата Испании (чемпион Испании 1994 г.), ISRS, "24 часа Ле-Мана". В 1998 г. завершил спортивную карьеру и основал собственную команду в испанской серии Fortuna Nissan. После того как Марк Жене выиграл в его команде чемпионат, пристроил его в Minardi. Является менеджером Жене и Фернандо Алонсо.

ГП в Ф-1: 21; гонок в Ф-1: 17; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — ГП Бразилии 1987 г.; лучший рез. в гонке: 14-е место — ГП Испании 1987 г.; быстрые круги: —

**Эйтель Кантони/
Heitel Cantoni**
(Уругвай)

Род. ???.1896 в Монтевидео, Уругвай. Умер ???.03.97



В начале 50-х гг. кулиев три Maserati A6GCM, основал гоночную команду Escuderia Bandeirantes. В 1952 г. семь раз лично выводил на старт свои машины, в т.ч. трижды в гонках ЧМ Ф-2. Дебютировал в ЧМ Ф-2 на ГП Великобритании 1952 г. Лучший результат в ГП — 7-е место на не входившем в зачет ЧМ Ф-2 ГП Модены.

ГП в ЧМ: 3; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Италии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — ГП Италии 1952 г.; быстрые круги: —

**Билл (Уильям) Кантрелл/
Bill (William) Cantrell***
(США)

Род. 31.01.08 в округе Хардин, штат Кентукки, США



Спортивную карьеру начал с гонок мidgetов. В 1948 г. дебютировал в чемпионате AAA (CART). В 1950 г. участвовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 (по ходу гонки подменял за рулем Adams (Richard Palmer) (кр. 106–108) Бойлиса Ллевретта. Участвовал в 1 ЧМ 1950 г. В 1951–1952 г. был заявлен в Indy 500, но в гонках не стартовал.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: НСК; лучший рез. в гонке: 27-е место (Бойлиса Ллевретт) — Indy 500 1950 г.; быстрые круги: —

Иван Капелли/Ivan Capelli
(Италия)

Род. 24.05.63 в Милане, Италия



Спортивную карьеру начал в конце 70-х гг. в картинге. В 1982 г. дебютировал в итальянской Ф-3. Чемпион Италии в Ф-3 1983 г. (9 побед в 13 гонках). Чемпион Европы в Ф-3 1984 г. (4 победы). Победитель ГП Монако Ф-3 1984 г. В 1985–1986 гг. выступал в МЧ Ф-3000 (19 гонок, 3 победы, 3 ПП, 2 БК). Чемпион Ф-3000 1986 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Европы 1985 г. (НФ). Участвовал в 9 ЧМ Ф-1 1985–1993 гг. Выступал на автомобилях: Tyrrell 014 (Tyrrell) в 1985 г.; AGS JH21C (AGS (Jolly Club)) в 1986 г.; March 87P, 871, 881, CG891, Leyton House CG901, CG911 (March/Leyton House) в 1987–1991 гг.; Ferrari F92A, F92AT (Ferrari) в 1992 г.; Jordan 193 (Jordan) в 1993 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 7-е место в 1988 г. После завершения карьеры в Ф-1 сосредоточился на выступлениях в кузовных чемпионатах. Участвовал в гонках испанской серии STC, немецком STWC, IMSA, FIA GT, Ferrari 355 Challenge, "24 часа Ле-Мана". Последние несколько лет работает телекомментатором на DFT.



ГП в Ф-1: 98; гонок в Ф-1: 93; очки: 31; лучший рез. в квал.: 3-е место — ГП Португалии 1988 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Португалии 1988 г.; ГП Франции 1990 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап МЧ Ф-3000 на Остеррайхринге в 1985, 1986 гг. и Валленлунге в 1986 г.

Пирс Каридж/Piers Courage
(Великобритания)



Род. 27.05.42 в Колчестере, графство Эссекс, Англия, Великобритания. Погиб 21.06.70 в аварии во время гонки за ГП Нидерландов в Зандворте

Сын основателя пилотской группы Courage, Пирс получил блестящее образование в Итоне, а в 1964 г. за рулем Lotus 22 начал карьеру автогонщика. В 1965 г. дебютировал в британской и европейской Формуле-3 (4 победы). В 1967–1969 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2 (1 победа). 1 ПП, лучший результат в ЧЕ Ф-2 — 4-е место в 1967 г.). Третий призёр Кубка Тасмании 1968, 1969 гг. (2 победы). В 1969 г. занял 4-е место в "24 часах Ле-Мана". В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Германии 1966 г. (НФ). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1966–1970 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 44 (Ф-2) (Ron Harris-Team Lotus) в 1966 г.; Lotus 25, BRM P261, P126 (Reg Parnell) в 1967–1968 гг.; Brabham BT26A, de Tomaso 505 (Williams) в 1969–1970 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 8-е место в 1969 г. В 1970 г. Пирс погиб во время ГП Нидерландов в Зандворте — на 24-м круге гонки его de Tomaso вылетела с трассы и загорелась.



ГП в Ф-1: 29; гонок в Ф-1: 27; очки: 20; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Италии 1969 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Монако, ГП США 1969 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап ЧЕ Ф-2 — ГП Спрингемонья 1969 г. в Энна-Пегрузе; гонка спортпрототипов "1000 км Буэнос-Айреса" 1970 г.; этап Кубка Тасмании в Лонгфорде в 1968 г. и Теретонге в 1969 г.

**Пьеро (Пьетро) Карини/
Piero (Pietro) Carini**
(Италия)

Род. 06.03.21 в Генуе, Италия. Погиб 30.05.57 в аварии во время гонки спортпрототипов в Сент-Этьенне, Франция

Карьеру автогонщика начал в конце 40-х гг. В 1950 г. за рулем спортивного Osa занял 3-е место в ГП Модены Ф-2. Выступал в гонках спортпрототипов, реже — в ГП. В 1952 г. на ГП Франции (НФ) дебютиро-



вал в ЧМ Ф-2. Участвовал в 2 ЧМ 1952–1953 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 166, 553 (Scuderia Marzotto, Ferrari). С 1953 г. все внимание сосредоточил на гонках спортивных автомобилей. В 1954 г. выиграл в своем классе "Милле Милья", "Тур по Сицилии", Кубок Доломита. В 1955 г. одержал победы в Дакаре и Каракасе и выиграл в своем классе "Тарга Флорио". В 1957 г. во время гонки "6 часов Фореза" в Сент-Этьенне Ferrari Testa Rossa Карини по необъяснимым причинам вылетела с трассы, ударились об обочину и столкнулась с Ferrari Баретто. От лобового удара Карини погиб на месте.

ГП в ЧМ: 3; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Франции 1952 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Дуэн Картер/Duane Carter*
(США)



Род. 05.05.13 во Фресно, штат Калифорния, США. Умер 08.03.93

Отец Дуэна "Панчо" Картера-младшего, выступавшего в серии CART в конце 70-х — начале 80-х гг. Карьеру автогонщика начал в 1932 г. с гонок мidgetов. С 1947 г. выступал в серии AAA (CART). В 1950–1955, 1959–1960 гг. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 8 ЧМ 1950–1955, 1959–1960 гг. Выступал на автомобилях: Stevens (Murrell Belanger) в 1950г., Deidt (Mobilgas/Rotary Engineering) в 1951 г., Lesovsky (Belanger Motors, Miracle Power/Belanger) в 1952–1953 гг., KK4000 (Automobile Shippers/Casaroli) в 1954 г., Kuzma (J.C. Agajanian, Smokey Yunick, Thompson/Ensley & Murphy) в 1955, 1959–1960 гг. Лучший результат в ЧМ — 13-е место в 1952 г.

ГП в ЧМ: 8; гонок в ЧМ: 8; очки: 6,5; лучший рез. в квал.: 4-е место — Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — Indy 500 1952 г.; быстрые круги: —

Освальд Карх/Oswald Karch
(Германия)

Род. 06.03.17 в Людвигсхафене, Германия



В начале 50-х гг. за рулем BMW-Eigenbau и Veritas RS стартовал в различных немецких гонках. Однако международного признания не снискал. Высшее достижение — 6-е место на международной гонке спортпрототипов в Марокко "12 часов Касабланки" 1954 г. В 1953 г. на собственном Veritas RS единственный раз в карьере принял участие в ГП Германии ЧМ Ф-2.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 34-е место — ГП Германии 1953 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

**Эудженио Кастеллотти/
Eugenio Castellotti**
(Италия)



Род. 10.10.30 в Лоди, Милан, Италия. Погиб 14.03.57 на тестах Ferrari в Модене, Италия

Итальянский аристократ. Один из самых талантливых пилотов Формулы-1 середины 50-х гг. Карьеру автогонщика начал в 1950 г. за рулем спортивного Ferrari. В 1952 г. выиграл ГП Португалии, финишировал 2-м в ГП Монако (sc) и 3-м в ГП Бари, а также выиграл в своем классе приз трассы в Сицилии. В следующем сезоне стал чемпионом Италии в горных гонках, выиграл "10 часов Мессины" и занял третье место в "Каррера Панамерикана". В ЧМ Ф-1 дебютировал за рулем Lancia D50 на ГП Аргентины 1955 г. (НФ). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1955–1957 гг. Выступал на автомобилях: Lancia D50 (Lancia) в 1955 г., Ferrari 555, 625, Lancia-Ferrari D50 (Ferrari) в 1955–1957 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 3-е место в 1955 г. В марте 1957 г. во время те-



стов Ferrari 801 в Модене Эудженио не справился с микой трассой и врезался в рекламный стенд. От сильного удара (итальянца даже выбросило из cockpitа) Кастеллотти погиб на месте.

ГП в Ф-1: 14; гонок в Ф-1: 14; очки: —; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Монако 1955 г., ГП Франции 1956 г.; быстрые круги: —

Полу-позиции в Ф-1: 1 — ГП Бельгии 1955 г.

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов: "12 часов Себринга", "Милле Милья" в 1956 г., "1000 км Буэнос-Айреса" 1957 г.

**Юкио Катаяма/
Ukyo Katayama**
(Япония)

Род. 29.05.63 в Токио, Япония



Лучший японский гоночник середины 90-х гг. Спортивную карьеру начал в 1983 г. в японской Ф-Фord 1600: победитель юниорского чемпионата в классе V 1983 г., чемпион Японии в классе А 1984 г. В 1985 г. перешел на Ф-3 (6-е место в ЧЯ) и окончил гоночную школу Ф-Renault во Франции. В 1986 г. участвовал во французском чемпионате Ф-Renault, в следующем сезоне — Ф-3. В 1988–1991 гг. выступал в японской Ф-3000 (2 победы). Чемпион Японии в Ф-3000 1991 г. В 1992 г. спонсоры купили Юкию место в Larousse и на ГП Южной Африки (12-й) он дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1992–1997 гг. Выступал на автомобилях: Venturi LC92 (Larousse) в 1992 г., Tyrrell 020C, 021, 022, 023, 024 (Tyrrell) в 1993–1996 гг., Minardi M197 (Minardi) в 1997 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 17-е место в 1994 г. После ухода из Ф-1 выступал в японском чемпионате GT и др. гонках спортпрототипов. В 1999 г. занял 2-е место в "24 часах Ле-Мана".

ГП в Ф-1: 97; гонок в Ф-1: 94; очки: 5; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Германии, ГП Венгрии 1994 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Бразилии, ГП Сан-Марино 1994 г.; быстрые круги: —

**Алекс (Алессандро) Каффи/
Alex (Alessandro) Caffi**
(Италия)

Род. 18.03.64 в Ровато, Брешиа, Италия



Карьера Каффи началась в 1984 г., когда после нескольких лет в картинге он дебютировал в итальянской Ф-3, где выступал до 1986 г. Двукратный вице-чемпион Италии 1984, 1985 гг. Владелец Куба Европы в Ф-3 1985 г. На ГП Италии 1986 г. (11-й) за рулем

Osella FA1F дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 1986–1992 гг. Выступал на автомобилях: Osella FA1F, FA11 (Osella) в 1986–1987 гг.; Dallara 3087, 188, 189 (Scuderia Italia (Dallara)) в 1988–1989 гг.; Arrows A11B, Footwork A11C, FA12 (Arrows/Footwork) в 1990–1991 гг.; Coloni C4B, Moda S921 (Andrea Moda) в 1992 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 16-е место в 1989, 1990 гг. За годы выступлений в ЧМ по-настоящему блеснул лишь дважды, показав на Dallara 3-е время в квалификации ГП Венгрии-89 и финишировав 4-м в Монако. После завершения карьеры в Ф-1 выступал в кузовных чемпионатах Италии и Испании, IMSA, WSCC, ISRS, ALMS, Grand-Am, SRWC, "24 часа Ле-Мана".

ГП в Ф-1: 77; гонок в Ф-1: 56; очки: 6; лучший рез. в квал.: 3-е место — ГП Венгрии 1989 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Монако 1989 г.; быстрые круги: —



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

Примечание: все данные по состоянию на 01.01.01.

АВТОМАТ СИСТЕМЫ БАРНАРДА

На фоне споров, вспыхнувших вокруг легализации антипробуксовочной системы, появление на Гран При Испании еще одного новшества – автоматической коробки передач – прошло практически незаметно. И не удивительно.



Не удобства ради, а скорости для

Дело в том, что в конце 70-х с целью лучшего распределения веса топливные емкости стали размещать в одном большом баке позади пилота, и конструкторам пришлось изрядно поломать голову над тем, как и где протянуть тяги, соединяющие рычаг переключения передач с коробкой передач – то ли в обход бака, то ли сквозь него. И тот, и другой вариант имел свои существенные недостатки, что заставило искать принципиально иное решение.

Такое произошло в светлую голову Джона Барнарда, когда он в конце 1986 года размышлял над этой задачей, готовясь к переходу из McLaren на место главного конструктора в Ferrari. «В те годы, – вспоминает Барнард, – в машинах Формулы-1 все большее применение находили электрогидравлические клапаны, например, в активной подвеске, и я подумал, а почему бы не использовать их в качестве ис-

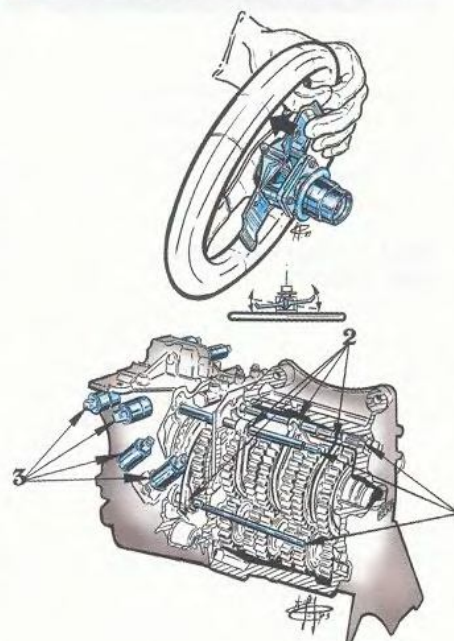
полнительного механизма переключения передач, приводимого в действие простым нажатием кнопок с места пилота – по проводам?»

Сказано – сделано. Уже в следующем сезоне в Ferrari стали экспериментировать с подобной системой, которая в первую очередь должна была непременно давать возможность пилоту при торможении перед медленными поворотами переходить с высшей передачи сразу на вторую или третью, минуя промежуточные. Таким образом, первая полуавтоматическая коробка передач с отдельными гидравлическими цилиндрами на концах каждого включающего штока позволяла переключать передачи не последовательно, а как угодно – хоть с шестой сразу на первую. Однако такая система требовала установки шести клапанов плюс еще одного для включения задней передачи, что к тому же делало конструкцию весьма тяжелой (хотя и все равно более легкой, чем традиционная).

Ясным майским днем 1988 года в окрестностях небольшого городка Балоко на севере Италии вокруг некоего объекта, окруженного глухой оградой, творилось нечто странное. Раскидистые кроны больших деревьев, растущих за пределами огороженной территории, вдруг обросли увесистыми экзотическими «плодами» – папарацци, вооруженными фотокамерами с длиннофокусными объективами, и наводнившие эту местность крепкие секьюрити трудились в поте лица, собирая с деревьев обильный «урожай». А в самый ответственный момент над столь тщательно охраняемым объектом закружил вертолет, в дверном проеме которого расположился еще один незванный гость, увешанный мощными фотообъективами. И машину, которую за несколько секунд до этого выкатили из гаража, тут же закатали обратно. Так отнюдь не во Фьорано, а на одной из ничем не примечательных испытательных трасс концерна FIAT начинались тесты новой Ferrari, оснащенной новым аэродинамическим пакетом и, главное, новейшей и тогда абсолютно уникальной разработкой, которой был присвоен гриф строжайшей секретности, – системой автоматического переключения передач.

В то время как возвращение на прошедшем ГП Испании в машины Ф-1 антипробуксовочной системы привлекло всеобщее внимание и наделало много шума, другое, не менее знаменательное изменение в Техническом регламенте – отмена запрета на использование полностью автоматических коробок передач – осталось почти незамеченным. Между тем на момент своего появления это устройство было не менее, а даже более революционным, нежели антипробуксовочная система.

Любопытно, впрочем, что изначально об автоматической трансмиссии как таковой никто в Формуле-1 и не помышлял, и появилась она, можно сказать, случайно, в качестве своего рода «вторичного продукта». И подтолкнуло к ее созданию, соответственно, вовсе не стремление упростить и облегчить пилотирование машин Ф-1, а совсем другие соображения.



Впервые полуавтоматическая коробка передач появилась в 1989 году на Ferrari 640. Как это часто случается, революционная новинка оказалась не слишком надежной: 9 раз в 16 Гран При сезона-89 автомобили Ferrari выбывали из гонок из-за проблем, связанных с коробкой передач

Система переключения передач с подрулевыми рычажками, примененная на Ferrari 640: включающие штоки (1) приводились в действие гидравлическими цилиндрами, смонтированными на их концах; штоки задействовали включающие вилки (2), которые в свою очередь перемещали кольца, включавшие ту или иную передачу; гидравлические цилиндры управлялись двухходовыми клапанами (3)



Найджел Мэнселл был горячим сторонником новой системы переключения передач, но, например, в Монако-89 именно поломка трансмиссии не позволила ему финишировать

свои не слишком искушенные в этом деле руки. Одной из директив нового руководства стало требование отказаться от новой системы переключения передач и втиснуть в уже готовое 640-е шасси обычную коробку с ручным переключением.

“Сделать это было крайне трудно, – вспоминает Барнард, – и я был страшно зол, потому что знал, что это потребует такого колоссального объема работ, который мы просто не могли себе позволить, однако решение принял босс из FIAT, и я вынужден был подчиниться и изуродовать монокок машины. Положение спас Найджел Мэнселл, который, протестировав ее несколько кругов, сказал: “Ну уж нет, спасибо. Верните мне подрулевые переключатели”. После этого о возврате к ручному переключению передач уже никто не вспоминал”.

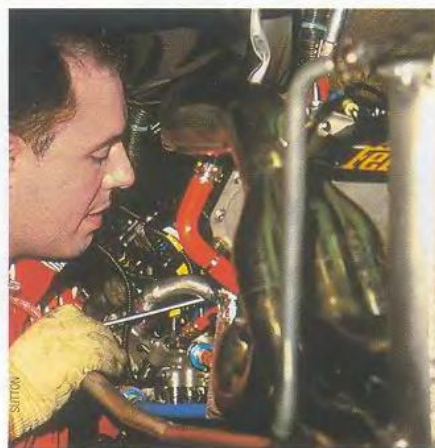
Впрочем, Мэнселл был сам настолько не уверен в надежности новой системы, что даже и не надеялся в первой гонке сезона-89 хотя бы доехать до финиша, поэтому забронировал себе билет домой на более ранний авиарейс. Однако лететь пришлось все же позже – за рулем Ferrari 640, оборудованной полуавтоматической коробкой передач, англичанин не просто финишировал, но и выиграл первую же гонку – Гран При Бразилии!

Затем стало ясно, что совсем необязательно размещать переключатели в том же месте, где и обычный рычаг переключения передач. А непосредственно идею их размещения в “одном флаконе” с рулевым колесом Барнард “подглядел” в картах, на некоторых моделях которых в то время перед рулем располагались рычаги выключения сцепления или переключения передач, наподобие мотоциклетных.

Также стало очевидно, что теперь педаль выключения сцепления нужна лишь для того, чтобы стронуть машину с места при старте, а затем на протяжении всей гонки выключение и включение сцепления может производиться также в автоматическом режиме по сигналу при нажатии того же подрулевого рычажка переключения передач. Так левая нога пилота довольно неожиданно была избавлена от лишней работы.

Далее оказалось, что “вверх” передачи могут переключаться тоже полностью автоматически, просто по достижении двигателем максимального числа оборотов. А вот с переключением “вниз”, наоборот, возникли некоторые проблемы: пилоту необходимо было, как и в машине с ручной коробкой, выбирать “правильное” число оборотов для плавного перехода на пониженные передачи, иначе он рисковал перетормозить двигателем.

Впрочем, от полностью автоматического переключения передач позже пришлось все же отказаться: это не понравилось пилотам, которые предпочитали переключаться “вверх” по своему усмотрению. Например, иногда в повороте имеет смысл перейти на более высокую передачу, чтобы более эффективно контролировать его прохождение двигателем – особенно такой прием помогает на мокрой трассе. Но даже полуавтоматическое переключе-

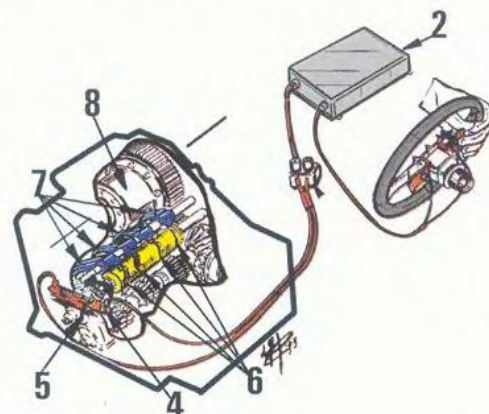


ние передач путем нажатия на подрулевые рычажки позволяло проходить повороты куда быстрее, нежели традиционное, при помощи обычного рычага и педали сцепления, которое невозможно было проделать непосредственно в середине поворота, когда обе руки должны контролировать положение рулевого колеса.

Мал рычажок, да удал

Все это, опробованное на Ferrari впервые в тот самый майский день 1988 года, с которого начался этот рассказ, должно было получить уже “боевое” крещение в очередной, 640-й модели. На ней в следующем году пилотам Скудерии предстояло отстаивать поруганную честь команды (в ЧМ 1988 года McLaren выиграла 15 гонок из 16, а Ferrari – лишь одну). Однако в том же 1988 году умер великий Энцо Феррари, и представители “вышестоящей инстанции” – менеджеры концерна FIAT – поспешили захватить бразды правления командой в

Двигатели Ф-1 – это не только сотни лошадиных сил, но и тончайшая настройка систем, способных совладать с этой мощью



Система барабанного переключения передач, схема которой осталась по сути неизменной по сей день: переключение осуществляется рычажками на задней стороне рулевого колеса (1), рычаг с одной стороны переключает передачи вверх, с другой – вниз; управляющая электроника (2); электрогидравлический клапан, управляющий контуром, давление в котором отбирается от гидравлической системы двигателя; гидравлика приводит в действие зубчатую рейку (4), возвратно-поступательные движения которой (5) вращают барабан; направляющие барабана (6) двигают включающие вилки (7), которые выбирают нужную передачу; крутящий момент от коробки передач передается на дифференциал (8)



В результате этой сенсационной победы полуавтоматическая коробка передач с электронным переключением подрулевыми рычажками привлекла к себе всеобщее пристальное внимание. Выгоды от ее применения были налицо: возможность переключать передачи в самый подходящий для этого момент (особенно в поворотах), не отрывая рук от рулевого колеса и, таким образом, полностью контролируя траекторию. Кроме того, ошибаясь при обычном, ручном переключении, пилоты часто "перекручивали" мотор, что приводило к его более быстрому износу. Теперь же синхронная работа сцепления и механизма при переключении передач "вверх" исключала эти ошибки.

"Оставалось лишь добиться того же эффекта и при понижении передач, — рассказывает Барнард, — чтобы переключение не происходило, пока скорость вращения коленвала и скорость движения машины не придут в соответствие. Добиться этого удалось лишь спустя несколько лет, когда в двигателях появились электронные дроссели. К тому времени я уже работал в Benetton, а там не было достаточной для подобных систем электронной базы, поэтому даже спустя три года после дебюта полуавтоматической коробки в машинах Ferrari пришлось выпускать на трассы Гран При автомобиль, по старинке оснащенный ручной коробкой. Зато теперь, десять лет спустя, пилоты всех команд могут уже без каких-либо рывков и усилий, сколько и как угодно переключаться хоть "вверх", хоть "вниз". Более того, теперь уже подобные системы все шире используются не только в гоночных, но и в обычных дорожных автомобилях. Когда идея полуавтоматической коробки передач пришла мне в голову, я и представить себе такое не мог".

"Программа передач" на завтра

Между тем сами коробки за прошедшие годы сильно прогрессировали. Стало ясно, что поскольку гидравлика переключает передачи очень быстро, переключение "вниз" может быть секвентальным — то есть последовательным. И на смену усложнявшимся и утяжелявшимся мотор раздельным переключающим штокам пришел барабанный механизм, схожий с тем, что применяется в мотоциклетных коробках передач. Внешне его можно сравнить с более знакомым многим в быту механизмом — валиком детской "музыкальной шкатулки" с расположенными на нем выступами, которые при прокручивании цепляют металлические "лестнички-ноты" в заданной последовательности, всякий раз воспроизводя одну и ту же мелодию. Так и барабанный механизм переключения передач при каждом переключении "вниз" сразу "через" несколько передач на самом деле, проворачиваясь на заданный угол, последовательно включает все "промежуточные" передачи, просто очень и очень быстро, обеспечивая одновременно и моментальность, и необходимую плавность переключения.

Причем в трансмиссиях Ferrari этот механизм приводится в действие не привычным реечно-шестереночным, а роторным гидравлическим приводом, который проворачивает переключающий "барабан" на все 360 градусов до требуемого положения, индикацию которого на приборном щитке обеспечивает роторный же электронный потенциометр.

Самое же сложное в такой системе, которая должна за считанные доли секунды переключать передачи "без сучка без задоринки", опять же по мнению ее "отца", Джона Барнарда



Шумахер пришел в Ferrari, Барнард покидал итальянскую команду, но изобретение талантливого конструктора прижилось не только в ней, но и во всей Ф-1

да — это программное обеспечение, за счет которого абсолютная синхронность работы собственно устройства переключения, механизма сцепления и числа оборотов двигателя. То самое программное обеспечение, из-за которого в Формуле-1 в последние годы было сломано так много копий и сфера применения которого существенно расширилась в результате известных недавних изменений в Техническом регламенте.

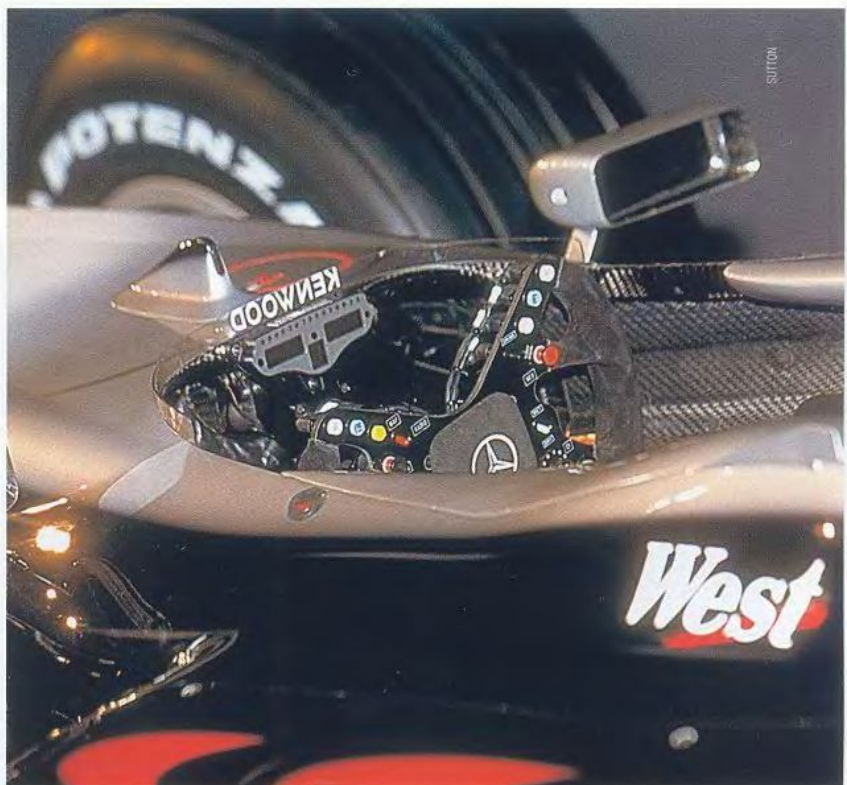
Впрочем, одно так и остается пока неясным: что дает отмена запрета на полностью автоматические коробки передач, если опытные пилоты все равно предпочитают "полуавтоматы"? Может, поэтому это "старое нововведение" и не вызвало какого-либо заметного резонанса?

Борис Мурадов



Коробка передач — один из самых сложных и, без сомнения, самый капризный узел гоночного автомобиля

Электронных "помощников" становится все больше, но ими тоже надо уметь управлять, и число переключателей на руле гонщиков все возрастает



Интерес к модели 650 был большим: машина очень профессионально выполнена. За головой гоночника - отверстие воздухозаборника, через которое виден сапун мотора



"Завтра на 23-м километре Минского шоссе состоится автомобильная гонка на машинах 'Москвич' и 'Победа' на старт выйдут специальные гоночные автомобили 'Звезда' и 'Сокол' - сообщила 29 июня 1952 года газета 'Московский большевик' (теперешняя 'Московская правда'). Марка 'Сокол' интриговала. Никто о ней еще и не слышал, а я, недавний десятиклассник, тем более. Подобно пылесосу я втягивал в себя все, что связано было с автомобилями - и последние кружки и моток. Но 'Сокол' еще не попалась. Сбежать на 23-й километр мне не светило - 4 июля предстояло сдать документы в приемную комиссию вуза. А за оставшиеся дни надо было набить голову кое-какими знаниями.

Я не думаю, что гоночному 'Соколу' в воскресенье 30 июня тоже предстоял серьезный экзамен. Две с половиной новые машины модели 650 спешно прибыли из Хемница в мотоциклетную команду ВВС где-то в мае - это я узнал уже позже. Генерал-лейтенант Василий Иосифович Сталин доставил их самолетом. Он надеялся создать свою гоночную команду, поручив стартовать на 'Соколах' известному мотоциклисту Павлу Баранову и опытному шоферу Василию Кузнецову.

"Сталинскими соколами" называли тогда летчиков и, разумеется, в сталинской команде ВВС гоночные автомобили должны были стать "соколами". Формально машины являлись советскими, хотя спроектировали и изготовили их в Восточной Германии. Тогда там действовало советско-германское акционерное общество Autowoel. Оно жило на советские деньги и использовало советские материалы. Цеха, станки, специалисты были немецкими. В составе общества кроме заводов (в частности, бывшего BMW в Айзенхакке и других) находилось научно-техническое бюро автомобилестроения (НТБА). Руководил им товарищ Машин В. Г., назначенный Советской военной администрацией Германии (СВАГ).

Одна из тем, которой занималось НТБА, несла номер 554. "Пятичасовой автомобиль" в классе 2 литра с задним расположением двигателя". Почему выбор пал на такую машину? Только что родившемуся в 1950 году чемпионату мира грозила преждевременная смерть. Почетный титул реально оспаривали заводские гошники фирм Alfa Romeo и Ferrari. Но когда в конце 1951 года Alfa Romeo по финансовым причинам сошла со сцены, стало ясно, что уже перед стартом первой гонки 1952 года первенство выпадет Ferrari. И тогда Между-

народная автофедерация, пытаясь спасти чемпионат, объявила, что в течение двух лет он будет разыгрываться на автомобилях Формулы-2. И только с 1954 года в силу вступят новые технические требования к машинам Ф-1, и борьба развернется уже между другими фирмами, которые в 1952 году получили новую техническую регламентацию Формулы-1.

Судьба дирижа автомобильной промышленности ГДР шла, как каюш! Весь прежний "Реннабтайлон" (гоночный отдел) завода Hocht в Цанкау в лице конструкторов, механиков, рабочих, которые в предвоенные годы занимались гоночными машинами Auto Union, сохранился. Этих людей и часть оборудования перевезли в Хемниц, где на базе бывшего центрального КБ Auto Union было сформировано НТБА - научно-техническое бюро автомобилестроения. Конечно, часть персонала просто уехала из ГДР. Так, Роберт Эбергарт фон Эберхорст, возглавлявший отдел доводки и испытаний гоночных автомобилей, нашел работу в спортотделе английской фирмы Aston Martin. А Якоб и Карл Фейербахи также оказались на западе. Воеву сурьб И. Витбер остался, как и ряд других специалистов, в Восточной Германии. Кроме них в НТБА попали и конструкторы бывшего завода BMW в Айзенхакке.

Перед глазами у Витбера была конструкция гоночного Auto Union D 1938 года. Оставалось лишь быстро-быстро сделать современную машину на его тему. Поступило соответствующий приказ, и осенью 1951 года ра-

"Сокол-650" перед стартом гонок на первенство Москвы 30.06.1952 года. На голове гоночника - желто-голубой полосатый шлем мотокоманды ВВС. Брызгается в глаза очень близкое расположение руля относительно груди водителя



бота закончилась. Тут надо заметить, что в начале 1941 года "Реннабтайлон", успешно действовавший восемь лет, был расформирован. Его специалисты занимались газовыми турбинами, авиадвигателями, торпедами, командирскими автомобилями. Но в памяти у всех накрепко остались гоночные болиды, ежегодная переработка конструкции, победы и поражения, доводка машин... Теперь можно было вернуться к знакомому и интересному делу.

Но гоночные Auto Union являлись продукцией работ не только гоночного отдела Hocht. Десятки специализированных фирм поставляли отдельные детали и целые узлы

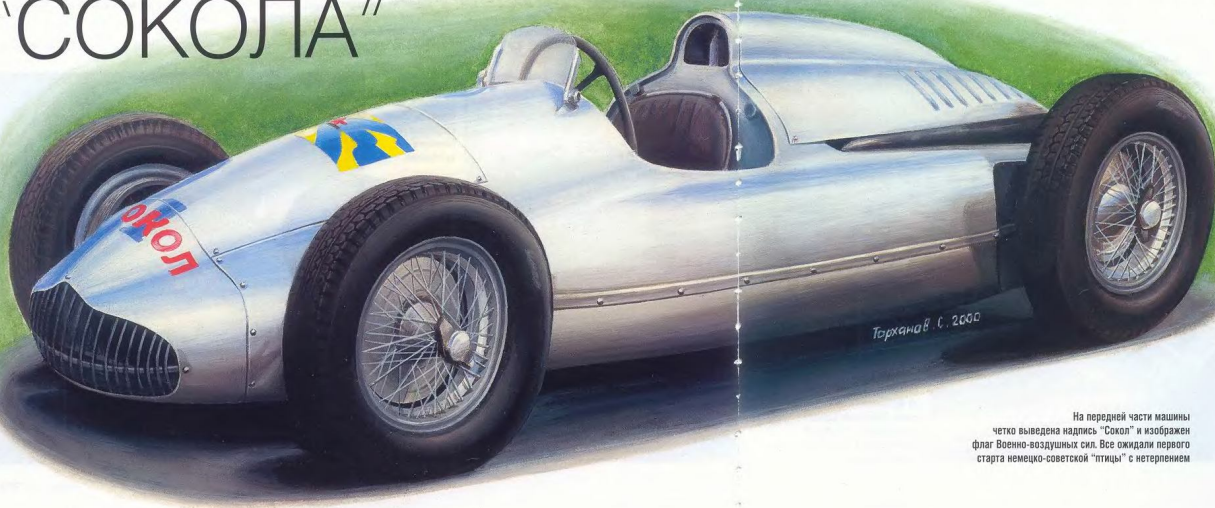
для гоночных машин. Одни заводы остались в западной части, другие - в восточной - были демонтированы и вывезены в СССР после 1945 года. Шины, карбюраторы, тормозные накладки, подшипники, машиновое литие, трубы хромоникелевой стали - все составляло теперь проблему.

Несмотря ни на что, в марте 1952 году НТБА изготовило две машины 650. Их укомплектовали четырьмя карбюраторами Solex, причем одинаковыми (это на 12-цилиндровый мотор!), а также случайными же свечами и шинами. Первые дорожные испытания состоялись 31 марта и 8 апреля на автобоне под Бартисном. А потом - дорога в аэропорт, причем без механиков, без запчастей, без запаса специального топлива ("хитрая" смесь бензина, спирта, бензола и чего-то там еще).

Амбициозные планы - построить машины и выбраться на один из этапов чемпионата мира, успев зайти к себе за неделю полтора-два года - захватили всех: СВАГ, Машинюна, Витбера, Василия Сталина. Всем казалось, что машины, пусть сырые, это основа всего. Но основой всего в автомобильном спорте, как на войне, является тыловое обеспечение - команда. Ее-то как раз и не было, и в частности, гошников. В те годы в ГДР уже проводился чемпионат республики по колесным гонкам, и наряду с ветеранами Паулем Грайфен, Рудольфом Краусе, Артуром Розенхаммером появлялись и молодые смена - Эдгар Барт, Пауль Тиль, Эгон Виннер, Хайнц Мелькус. Но, увы, они заметно уступали по опыту и мастерству своим соотечественникам из западной части страны Хансу Херманну, Эрнсту Лоофу, Хансу Штруку, Тео Хельфриху.

Переезд в Москву тоже, конечно, не прибавил радости. 30 июня 1952 года Баранов и Кузнецов, спортсмены из команды Василия Сталина, ничего не смогли сделать с капризными "Соколами", у которых работала только часть из 12 цилиндров. Винол тому были свечи, топливная смесь, регулировки карбюраторов и зажигания. И, более того, я осмелюсь утверждать, что конструкция автомобиля была бесперспективной, устаревшей и трудной для доводки, ибо ставка была сделана на старый опыт, а техническая политика при-

"Летательный" старт "СОКОЛА"



На передней части машины четко выведена надпись 'Сокол' и изображен флаг Военно-воздушной сил. Все ожидали первого старта немецко-советской 'птицы' с нетерпением



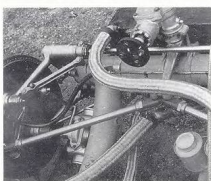
12-цилиндровый 2-литровый мотор с четырьмя карбюраторами и двумя магнето. Видны труба моста де Дюна, задняя часть одного из двух боковых топливных баков и две клапанные крышки левого ряда цилиндров

проектировании базировалась на компромиссах. Инженерная целесообразность, требования руководства НТБА и предложения конструкторов, не имевших порой четкого представления о гоночных автомобилях, плохо (а как же иначе!) уживались.

Такое суждение я вынес летом 1960 года, когда в архиве Отдела главного конструктора МЗМА, производителя автомобилей "Москвич", обнаружил отчеты НТБА и около ста килограммов "синих" с чертежами деталей модели 650. Внимательное их изучение оказалось полезным только для повышения КПД (коэффициента технического развития). Даже анализ материалов, из которых были сделаны отдельные детали, и допусков на их размеры не принес практической пользы. Конструкция сама по себе являлась полугабриком, причем выбор тех или иных технических решений представлялось просто совпадением.

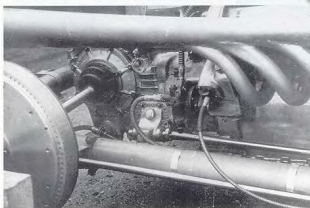
Но обращусь собственно к конструкции "Сокола". Ее концепция восходила во всех деталях к Auto Union D. Казалось порой, что использовали многие детали этой модели — из запчастей. Но по мелочам стало заметно, что это не так — все сконструировано заново, но по-прежнему. И — более того — многие единичные детали и узлы у "Сокола" оказались тяжелее. Если сравнивать конструкцию 650 с существовавшим лишь на бумаге проектом Auto Union модели E, имевшей 1,5-литровый мотор, то опять же основные строительные размеры мотора и шасси различны.

На конической раме (а в 1952 году уже в четырехугольной форме появились пространственные рамы — фермы) из труб диаметром 85 мм позади гонощика был установлен силовой агрегат (12-цилиндровый 2-литровый мотор в блоке с 5-ступенчатой коробкой передач и главной передачей). Коробка не "высела" позади главной передачи, как потом стало традицией, и поэтому весь силовой агрегат на длину коробки сместился вперед. Как следствие, распределение веса по "оси" у машины с полной заправкой и гонощиком на борту оказалось 47% на передние колеса и 53% на задние. Для гоночной заднемоторной машины желательное соотношение 40:60.



Конечно, такое распределение веса, если его диктовали некие неизвестные мне "высшие" соображения, можно было бы уравновесить выбором конструкции подвески. Но задние колеса, связанные трубой де Дюна, на любых поворотах оставались перекосными, а передние же на продольных балонных рычагах (как у гоночного "Запорожца") на поворотах отклонялись в силу присущей их подвеске кинематической схемы верхними частями наружу поворота. В итоге машина при разгоне из середины поворота приобретала прогрессирующую недостаточную поворачиваемость, которая усугублялась невыгодной "равновесной".

Силуминовый блок цилиндров, отлитые из магниевого сплава картеры коробки передач, главной передачи, массивный поддон двигателя



Трехвальная 5-ступенчатая коробка передач размещалась нетрадиционно — между мотором и главной передачей. Тормозные барабаны диаметром 350 мм — из алюминиевого сплава с чугунным кольцом

Технические характеристики гоночного автомобиля "Сокол-650"

Год постройки.....	1952
Двигатель.....	12-цилиндровый, V-образный, 4-тактный, блок и головки цилиндров из алюминиевого сплава
Рабочий объем, куб. см.....	1992
Мощность, л.с. — об/мин.....	155—2000
Крутящий момент, кгс·м.....	16,4—4000
Система газораспределения.....	2 верхних распределительных вала, 2 клапана на цилиндр
Степень сжатия.....	15,5
Зажигание.....	2 магнето, 1 свеча на цилиндр
Сцепление.....	2-дисковое в масляной ванне
Коробка передач.....	5-ступенчатая с синхронизаторами на 2-5 передачах
Главная передача.....	литой в блоке с коробкой передач
Подвеска колес.....	передняя — независимая торсионная на продольных рычагах, задняя — зависимая торсионная с балкой де Дюна
Тормоза.....	барabanные с 4 рабочими цилиндрами на колесо
Рама.....	коническая плоская
Кузов.....	дюралевый алюминиевый
Колесная база, мм.....	2550
Колеса, мм.....	передние — 1240, задние — 1250
Размер шин.....	передние — 5,50-17/задние — 6,50-17
Масса, кг.....	сухая — 632, снаряженная — 780
Запас топлива, л.....	150
Макс. скорость, км/ч.....	260—275
Количество построенных машин, шт.....	2

выходил — "душили" случайные, оказавшиеся под рукой карбюраторы. И на втором пробном выезде "Сокола" под Баупенем подержались только 5000 об/мин, что соответствовало скорости 175 км/ч.

Восемь сходящихся коренных подшипников требовали подачи масла под давлением 2–3 атмосферы, в то время как роликовым игольчатым подшипникам хватало 0,5 атм. Поэтому система смазки (естественно, с сухим картером) имела два круга "маслообращения", каждый — со своим редукционным клапаном. Отмену также нестерпимый привкус к двум ведущим распределительным валам от заднего конца распределительного вала. Цель — исключить возникновение крутильных колебаний в приводе, дабы избежать риска поломки. Горючестампованные поршни из алюминиевого сплава, пыльники цилиндров "мокрого" типа, довольно большое межцентровое расстояние (84 мм) дополняют общую картину устройства мотора.

И все же даже если бы "Сокол" удалось окончательно довести до ума, его потенциал вряд ли мог бы сравниться с потенциалом Ferrari, Gordini, Maserati и Cooper-Bristol, а Bart и Krause по мастерству явно уступали Херманну или Хельфриду. Поэтому при самых благоприятных обстоятельствах "Соколы" не могли

попасть в шестерку, отмечаемую очками на гонках. Но до старта дело так и не дошло. Хотя в конце лета 1952 года их вернули в Хемниц, автомобили, сконструированные НТБА, не стартовали ни в одной гонке на территории ГДР. Они уже никого не интересовали. НТБА переключилось на исследовательские работы для нужд "газового" автопробега, тему № 554 закрыли. Амбиции утихли, а в марте 1953 года, после смерти отца, Василий Сталин утратил былое могущество.

Два "Сокола" попали в транспортный музей Дрездена. В 1959 году их снимали в художественном фильме "Большая гонка" студии ДФФА. У нас он шел под названием "Соперники за рулем".

Сто килограммов чертежей модели 650 долго пылились у меня в шкафу на МЗМА. Когда в 1967 году я ушел с завода, их просто выбросили. А память о "Соколе" осталась в десятке снимков машины и связанных с ней записках в моей рабочей тетради. Как выразился один из наших слесарей в экспериментальном цехе, — старт "Сокола" был... "летательным". Впрочем, если случится съездить в Дрезден, зайдите в транспортный музей.

Лев Шуров
Фото из архива автора

Автомобиль внешне, как, впрочем, и по конструкции, сохранял "фамильное" сходство с гоночными Auto Union модели D 1938–1939 годов





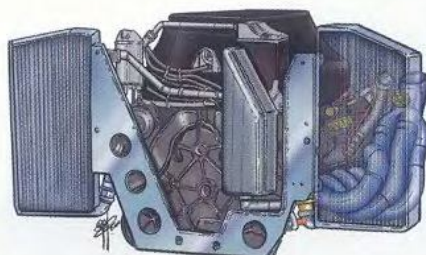
ПИТЬ НАДО МЕНЬШЕ!

Оказывается, этот призыв актуален не только для людей, пристрастившихся к алкоголю, но и для болидов Формулы-1. Ужесточение требований к пассивной безопасности привело к увеличению веса монокока. Компенсировать его возможно не только за счет механических компонентов (собственно двигателя, подвески, тормозных механизмов), но и за счет ограничения литража эксплуатационных жидкостей, а также горючего.

Строго говоря, машине Формулы-1 позволено "безвозвратно" поглощать лишь бензин. И только его разрешено доливать во время пит-стопов (регламентом, в случае необходимости, предусмотрена также дозаправка сжатым азотом, используемым в пневмопружинах механизма газораспределения). Охлаждающая жидкость, моторное, трансмиссионное масла и гидравлическая жидкость циркулируют по замкнутым контурам, и на финише гонки их вес должен оставаться практически таким же, как и перед стар-



Топливо, масла, охлаждающая жидкость составляют весомую часть грузов, привозимых командами на гонку



По сравнению с 2000 годом радиаторы на Ferrari увеличились в размерах, но вес эксплуатационных жидкостей сократился

том. В частности, отработанное масло накапливается в специальном резервуаре в задней части машины.

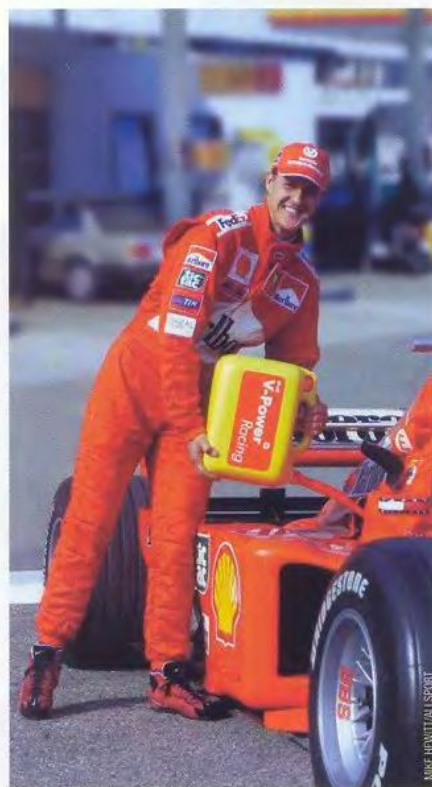
Каким же образом сбросить лишний "жидкий вес"? Остается единственный легитимный путь – использовать более термостойкие материалы и технологии обработки, обеспечивающие снижение внутреннего трения в двигателе. Прогресс, достигнутый в последние два года в этом направлении, впечатляет. Установленному на Ferrari 2001 мотору серии 050 требуется на 30% меньше охлаждающей жидкости, чем двигателю машины образца 1999 года. А это ни много ни мало минус 3,6 кило-

грамма (в Формуле-1 используются весовые меры для определения количества жидкостей, поскольку их объем может меняться в зависимости от температуры). За тот же период на 25% сократились потребности силового агрегата Ferrari в моторном и трансмиссионном масле. Тем не менее, кому-то и 11,5 килограмма общего веса смазочной и охлаждающей жидкости могут показаться значительной величиной, но не забудем: еще в 1994 году вес одного только моторного масла, необходимого двигателям Peugeot болидов команды McLaren, достигал 14 килограммов!

Ограничение топливного "аппетита" – задача еще более сложная, особенно если учесть постоянный прирост лошадиных сил у моторов Ф-1. Но и здесь у двигателистов "Скудерии" есть повод для законной гордости. В пересчете на килограммы повышение экономичности на 3% эквивалентно снижению веса горючего примерно на три килограмма (топливные баки машин Формулы-1 вмещают в среднем 105 килограммов бензина).

Общий результат "сухой диеты" – минус 10 килограммов. На некоторых трассах это способно уменьшить время прохождения круга на 1/10 секунды...

Михаил Козлов





Гран При Австрии НА ТЕХНИЧЕСКОМ “ФРОНТЕ” БЕЗ ПЕРЕМЕН

В Австрии на техническом “фронте” наступило некоторое затишье. Изменения в конструкции машин не носили драматического характера. Оттачивалась аэродинамика (процесс сколь увлекательный, столь и бесконечный), подтягивались команды, подзадержавшиеся с установкой вновь разрешенных электронных систем. Словом, шла рутинная работа. Но, как известно, затишье зачастую предшествует буре...

Ferrari

В пятницу во второй половине дня на машине Баррикелло было установлено переднее антикрыло с новыми торцевыми пластинами (рис.1). Как и на машинах других команд, передняя часть боковых шайб приобрела изогнутую форму (2), а площадь их поперечного сечения стала переменной (на врезке показана торцевая пластина старого образца). Эффективность шайб повысилась за счет увеличения скорости воздушной

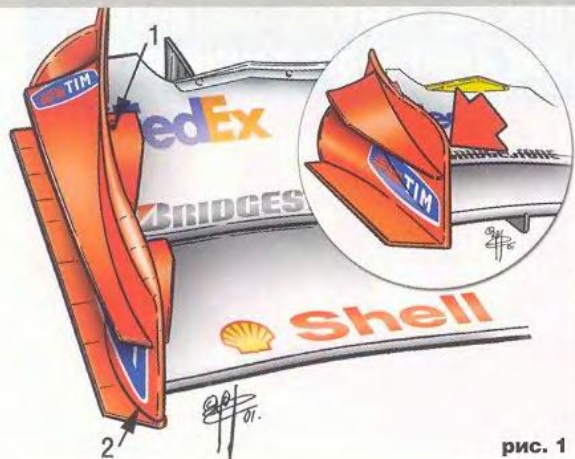
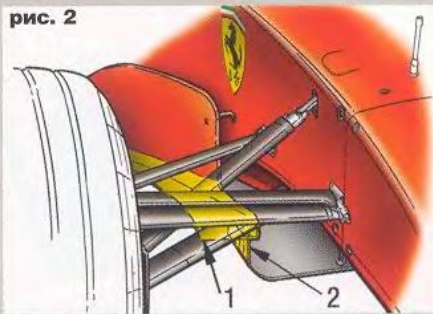


рис. 1

струи, обтекающей их с внешней стороны. Иначе регулировался и угол атаки элерона. Отверстия под крепеж находились не непосредственно на торцевых пластинах, а на небольших законцовках (1) с внутренней стороны шайб. На машинах обоих гонщиков устанавливались новые дефлекторы за передними колесами (рис. 2). Их стенки сильнее выгнуты, что заставило увеличить размеры “маскирующей” горизонтальной части снизу (1). Изменился также способ крепления дефлекторов к невидимой части днища. Вместо обычной растяжки здесь появился небольшой вертикальный элемент (2) высотой 7–8 см. В квалификации на машине Баррикелло устанавливалось заднее антикрыло с двумя плоскостями, а на машине Шумахера — с тремя. Для гонки была избрана бипланная схема.

В воскресенье утром механики установили большемерные воздухозаборники для охлаждения тормозов на двух машинах, подготовленных для немецкого пилота. Как и в Имоле, использовались тормозные диски с овальными отверстиями. Brembo по-прежнему поставляет такие диски только Ferrari.

рис. 2



McLaren

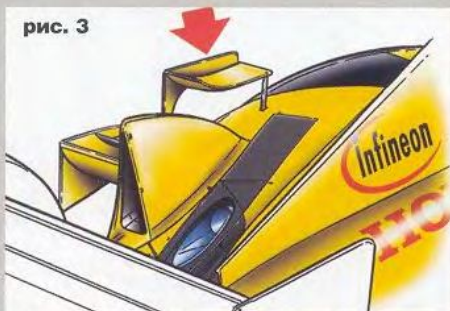
В течение уик-энда были опробованы три варианта воздухозаборников для охлаждения тормозов. Для гонки выбрали самые большемерные с раструбами круглого сечения.

Хаккинен отказался от использования тормозных дисков Brembo в пользу новой модели Hitco, которая отличается от прежней по цвету.

Jordan

На обеих машинах, подготовленных к гонке, устанавливались дополнительные дефлекторы на боковых понтонах (рис. 3). В квалификации над отверстиями для отвода горячего воздуха от радиаторов вновь монтировались обтекатели в виде акулиных плавни-

рис. 3



ков. Только на машинах Jordan использовались более тонкие, "квалификационные" тормозные диски.

Williams

Состоялся дебют электронной антипробуксовочной системы.

Arrows

На автомобилях обоих пилотов устанавливалась модернизированная передняя подвеска. Слегка изменился кузов машины в зоне перед задними колесами.

Sauber

Дебютировала антипробуксовочная система хотя и без дифференциала с электронным управлением. Его испытания будут проведены в ближайшее время. Задняя кромка элерона переднего антикрыла стала менее изогнутой в центральной части.

Minardi

На машине Алонсо в течение короткого времени испытывался бипланный элемент, установленный над задней осью.

Джордж Пиола
Рис. автора



КОДЕКС НАДО ЧТИТЬ!

Об этом недвусмысленно напомнила FIA. И не только команде Williams, которая должна была "закрыть" слишком широкие "окошки" в боковых стенках центрального канала диффузора. Чрезмерно вольную трактовку положений технического регламента позволили себе и лидеры, Ferrari и McLaren.

Они также "согрешили" с аэродинамикой. Уже во время субботних тренировок перед стартовым Гран При Австралии на машинах

итальянской команды вплотную за полуоси ведущих колес появились огромные крыловидные элементы, внутри которых проходили тяги регулировки схождения (рис. 4). Совокупная хорда этих плоскостей и полуосей превышала установленное регламентом соотношение. Действительно, параграф 10.3.1 гласит, что отношение ширины любого элемента подвески к его толщине не должно быть больше 3,5:1. Формально Ferrari не на-

рис. 4

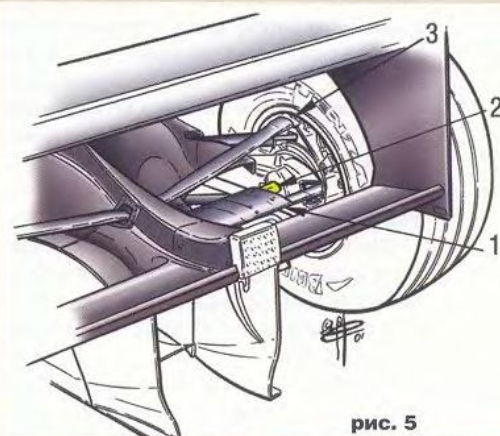
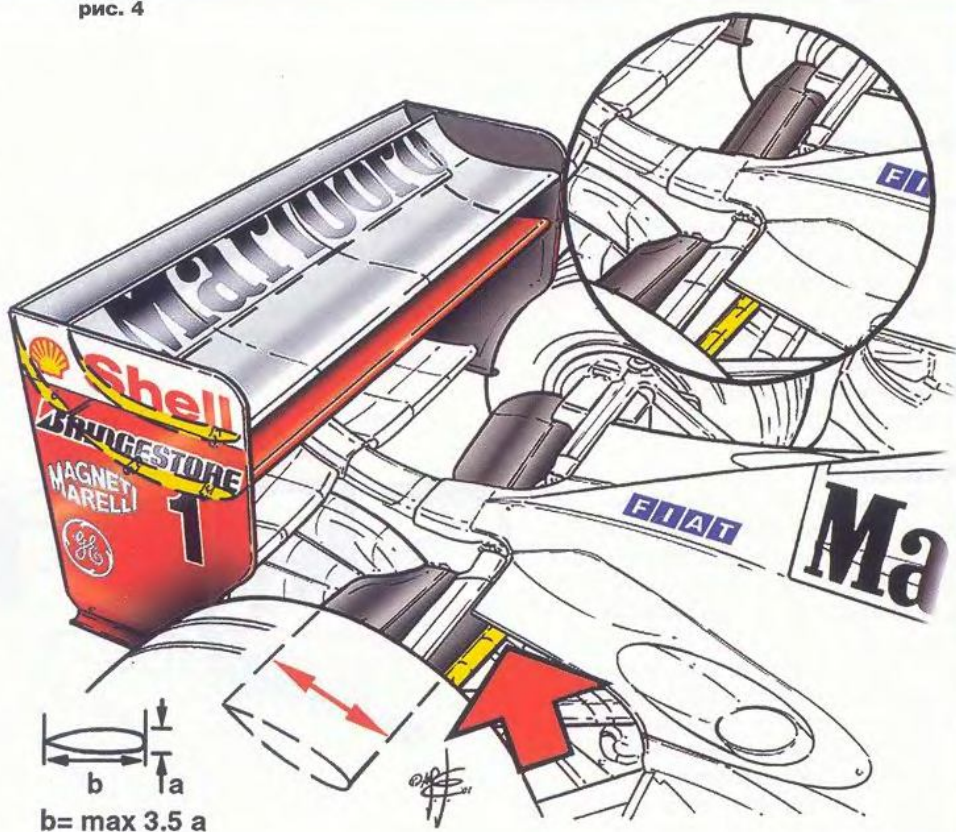
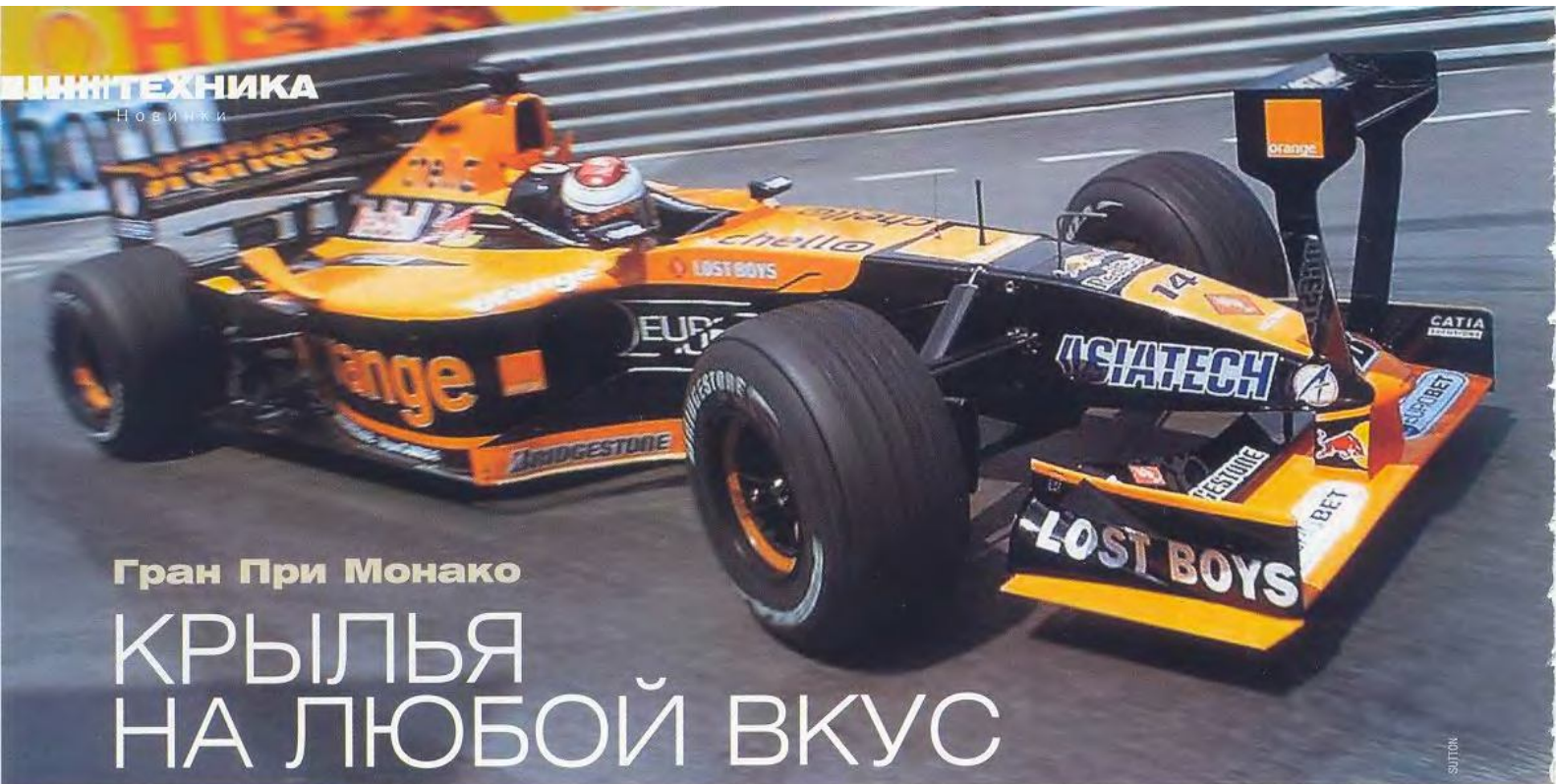


рис. 5

рушила букву правил, поскольку полуоси механически не соединялись с крыловидными элементами. Но есть еще дух закона... Федерация считала необходимым напомнить и то, что в силе остается параграф 10.3.2 технического регламента, запрещающий устанавливать элементы подвески с углом атаки более 5° относительно базовой поверхности. Предостережение излишнее, поскольку специально спрофилированные рычаги способны создавать прижимную силу, к законодательному ограничению которой FIA приложила столько усилий накануне сезона-2001. В результате Ferrari (как и воспользовавшийся той же лазейкой McLaren) еще к Гран При Испании была вынуждена "подрезать" ширину крыловидных элементов (на врезке).

McLaren (рис. 5) использовал подобный обтекатель (1), но внутри него, как и годом ранее, располагалась полуось (2). Кроме того, верхний "треугольник" задней подвески машин британской команды состоит из двух отдельных рычагов (3). Но это правилами как раз не запрещено...

Джордж Пиола
Рис. автора



Гран При Монако

КРЫЛЬЯ НА ЛЮБОЙ ВКУС

О, Монако! "Княжеский" этап стоит сохранять в календаре чемпионата хотя бы для того, чтобы иметь возможность видеть сумасшедшие, экстравагантные технические решения. Здесь инженерная борьба ведется не только с соперниками, но и с удручающе скучным техническим регламентом.

Ferrari

Для гонки "в шорах" были мобилизованы все резервы. Scuderia привезла в Монте-Карло пять (!) машин, включая последний из выпущенных монокок № 212 для запасной машины Баррикелло.

В субботу утром сначала на машине Шумахера, а затем и на машине его напарника впервые в этом сезоне установили переднее антикрыло со сдвоенным элероном (рис. 1). Подобное решение использовалось Ferrari еще в 1997 году на модели 312B.

Прошли проверку воздухоотводы двух типов. Для гонки был избран третий вариант с увеличенной площадью выходных отверстий.

В гонке Шумахер вновь использовал специальные тормозные диски Brembo с видоиз-



мененной формой вентиляционных каналов. В квалификации применялись диски меньшей толщины.

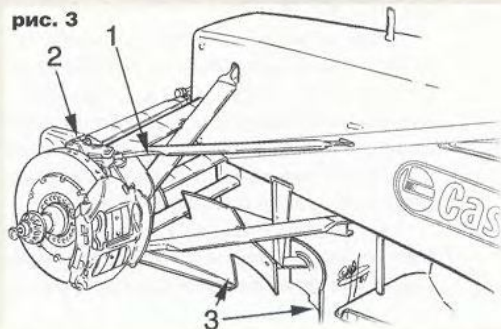
McLaren

Только в субботу опробовалось новое заднее антикрыло (рис. 2). Дополнительный третий элемент (2) был установлен под основными сдвоенными плоскостями (1) в задней части "короба" антикрыла, тогда как на машинах других команд он вынесен вперед.

Хаккинен использовал новые "дымоходы" (это уже четвертый вариант с начала сезона). Они шире и имеют наклонную прорезь в боковой поверхности.

Williams

Машины могут вписаться в 180-градусные "шпильки" Монте-Карло, если угол поворота управляемых колес увеличен до 22°. Чтобы не допустить контакта колесных дисков с рычагами передней подвески (рис. 3), в задней кромке последних делают небольшие вырезы (1). На Williams подвеска была изменена и в зоне рядом с цапфой ступицы (2). В отличие от многих других команд Williams не устанавливает за передними колесами большеразмерные deflectors. Вместо них — сдвоенные щитки сложной конфигурации (3).



Использовалось новое переднее антикрыло без deflectors под основной плоскостью, центральная зона которой, утратив легкий изгиб вверх, стала строго горизонтальной.

Видоизменились воздухозаборники для охлаждения задних тормозных механизмов.

Benetton

Вверху на передней кромке шайб заднего антикрыла появились длинные горизонтальные "выросты" в стиле Minardi/Arrows. Новыми были и воздухоотводные отверстия в боковых понтонах.



рис. 1

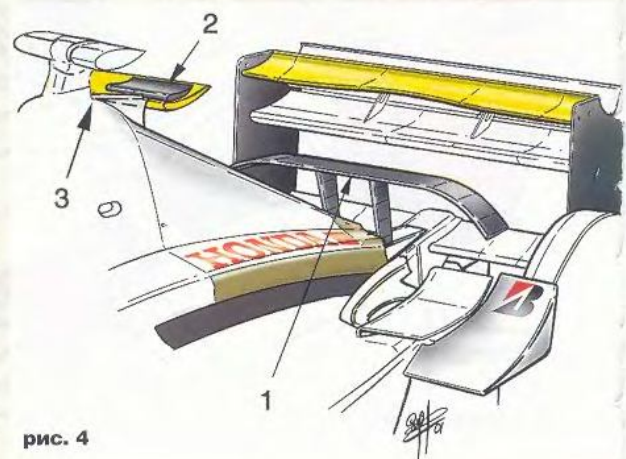


рис. 4

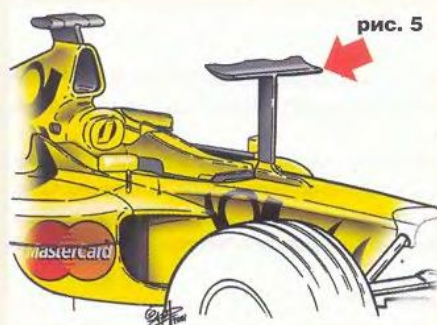


рис. 5

BAR

Установленное за дугой безопасности третье антикрыло (2) по сравнению с использовавшимся в Сан-Марино (3) заметно уменьшилось в размерах (рис. 4). Над задней осью была сохранена плоскость с загнутыми вниз законцовками (1). Использовался диффузор с видоизмененными боковыми стенками центрального канала.

Jordan

В четверг во время пробных заездов на машине Трулли было установлено третье антикрыло непосредственно перед кокпитом (рис. 5). Подобную схему размещения зеркала заднего вида в 1972 году предложил для Eifeland Рольфа Штоммелена один из самых "экстремальных" конструкторов Луиджи Колани. Технический комиссар Федерации Джо Бауэр посчитал "канделябр" расположенный в центре, потенциально опасным, и с пятницы на машине итальянского гонщика устанавливалось уже знакомое дополнительное антикрыло за дугой безопасности.

Дефлекторы, смонтированные на рычагах передней подвески машины Трулли, имели сверху небольшую ножевидную зону.

Над габаритным огнем на машинах обоих пилотов устанавливался "минибиплан". В квалификации Трулли использовал тормозные диски Nitco толщиной 22 мм, а Френтцен – толщиной 25 мм.

Arrows

Майк Куглан поразил всех. На носовом обтекателе машины Ферстаппена установили своеобразную "рогатину" (рис. 6). Два пилота подняли пару плоскостей размахом 500 мм на

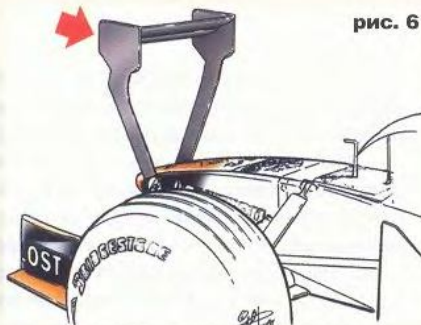


рис. 6

максимально допустимую высоту – 950 мм над базовой плоскостью. Решение, по мнению Джо Бауэра, чрезмерно смелое, чтобы санкционировать его использование в гонке.

Другое новшество не было столь экстравагантным. Развивая идею Minardi, инженеры Arrows смонтировали в зоне над задней осью два дополнительных крыла (рис. 7). Оба в строгом соответствии с техническим регламентом. Вынесенное перед осью располагалось на высоте не более 600 мм над базовой плоскостью, второе – на высоте не более 450 мм.

На машине Ферстаппена устанавливались воздухозаборники для охлаждения передних тормозных механизмов в стиле Ferrari. Похоже, в Arrows стало уже традицией первый вариант видоизмененных элементов изготавливать из металла, будь то воздухозаборники тормозов или рычаги подвески. Углепластиковые воздухозаборники должны появиться в Канаде.

Jaguar

Задняя часть машины стала выше. Видоизменился и диффузор. Воздухозаборники для охлаждения задних тормозных механизмов были выполнены в стиле Ferrari.

Prost

Испытывались три типа передних антикрыльев, причем два из них имели расположенные "этажеркой" элероны (подобная схема использовалась Ferrari в Малайзии) (рис. 8). Различие между ними заключалось в конфигурации основной плоскости. В одном случае ее центральная часть была слегка изогнута вниз, в другом – вверх.

Изменился диффузор и хвостовая часть кузова. Последнее потребовалось не только

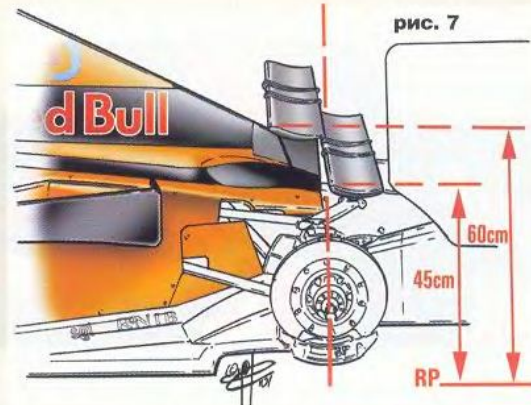


рис. 7



рис. 8

для улучшения аэродинамики машины, но и для того, чтобы смонтировать новую подвеску. Задняя часть ее верхнего треугольного рычага крепится не к картеру коробки передач, а непосредственно к хвостовой части кузова. Подвеска такого типа монтировалась на обеих машинах, подготовленных для Алезии. В распоряжении Бурти была лишь одна модифицированная машина, но именно ее он и повредил во время тренировочных заездов.

Джорджо Пиола, рисунки автора

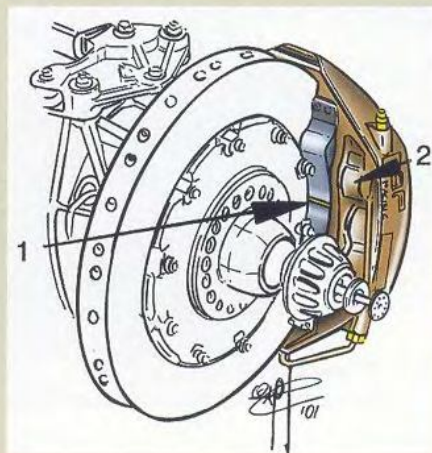


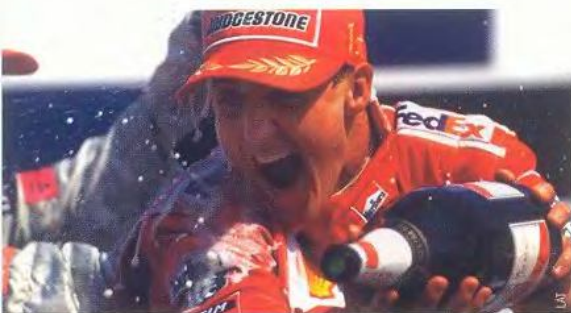
НОВЫЙ СЮРПРИЗ ОТ WILLIAMS

Боксы в Монте-Карло по традиции остаются открытыми, что дает возможность подглядеть многое из того, что командам долго удавалось хранить в тайне. Два года назад технический регламент пополнился положениями, определяющими основные параметры конструкции тормозной системы машин Формулы-1. В частности, запрещалось использование "экзотических" материалов, максимальная толщина тормозного диска ограничивалась 28 мм. Наконец, устанавливалось, что общее количество суппортов не может превышать четырех, количество поршнейков в каждом из них – шести, а количество колодок – двух на каждый тормоз-

ной механизм. Williams истолковал последнюю норму по-своему. Тормозные колодки передних суппортов были разрезаны на две неравные части. На верхнюю, меньшую воздействует лишь пара поршнейков, остальные – на нижнюю. В результате такого "деления" в значительной степени устраняется риск даже минимального перекоса сжимающихся колодок, а значит повышается эффективность тормозной системы в целом. Не с этим ли связаны странные "наезды" на Williams следом едущих машин? Для их пилотов железная хватка тормозов Williams могла оказаться сюрпризом...

Джорджо Пиола, рисунок автора





— Шестая! Шестая подряд! — победный вопль вскинувшего кулак болельщика Ferrari заглушил гул ликования, охватившего десяток собравшихся перед огромным экраном поклонников Михаэля Шумахера. — Это рекорд!

— Никакой это не рекорд, — тон человека в кепке с надписью BMW Williams F1 был немного резок (дела "его" команды в Малайзии складывались не слишком хорошо: Мон-тоя заглох на "прогреве", стартовал из боксов, а затем и вовсе сошел, а Ральфа Шумахера в первом же повороте "задвинул" Баррикелло, в результате — "всего лишь" пятое место). — Выигрывали и по девять гонок подряд.

— Это кто же? — немного даже опешил "шумный".

— Да был какой-то, в пятидесятых...

ДЕВЯТЬ ПОБЕД АСКАРИ

...Ему, конечно же, хотелось округлить счет своих непрерывных побед до "юбилейных" десяти. Хотя, может быть, он даже и не задумывался над этим особо, а просто собирался в очередной раз промчаться под клетчатый флаг первым. Когда побеждаешь девять раз подряд, наверное, уже как-то привыкаешь к этому. Но тем обиднее потом проигрывать.

К Аскари это относилось особенно: он чувствовал себя спокойно и казался расслабленным, лишь когда лидировал в гонке. Комментаторе Энцо Феррари позже вспоминал: "Если уж он ехал первым, обогнать его было нелегко. Да что там — это было практически невозможно". Но когда Альберто самому приходилось дого-

нять лидера, его спокойная расслабленность мгновенно улетучивалась: жестко, упрямо сжатый рот и устремленные в одну точку глаза выдавали колоссальное напряжение, а руки беспрерывно и довольно нервно манипулировали рулевым колесом — вместо одного плавного поворота Аскари делал несколько резких рывков. Надо ли говорить, что тем, кого он преследовал, спокойствия это тоже не прибавляло. Казалось, всеми своими движениями, позой и мимикой он будто подгоняет свой автомобиль: "Давай же, амиго mio, двигай быстрее, нам обязательно надо быть первыми!"

В тот раз первым ему стать так и не удалось. Парадная череда безоговорочных по-

бед прервалась. Толпа собравшихся на автодроме французского Реймса британских болельщиков восторженно чествовала своего земляка Майка Хоторна, мгновенно забыв его товарища по команде Ferrari, недавнего триумфатора Аскари, приехавшего в этой гонке даже не на пьедестал, а лишь четвертым. Увы, так проходит слава земная. Что в тот момент чувствовал, о чем думал гонщик, кому по сей день суждено оставаться непревзойденным по числу выигранных подряд Гран При чемпионата мира?

Возможно, о чувствах в такой момент мог бы рассказать Михаэль Шумахер, нацелившийся было на рекорд Аскари, но так и не



ГП Бельгии, 1952 год.
Старт в дождь стал для Аскари хорошей приметой

сумевший ни побить его, ни хотя бы повторить или приблизиться вплотную. Но немец отмахнулся: мол, наплевать ему на то, сколько раз он победил – есть вещи и поважнее. И все же именно победная серия Шумахера заставила мир Формулы-1 вновь и вновь вспоминать знаменитые девять побед Аскари.

Гран При Бельгии. Спа-Франкоршам 22.06.1952

Сезон 52-го года начался... Да с чего только он ни начался! Во-первых, сославшись на недостаточность средств для продолжения борьбы с набравшей силы Ferrari, из "больших гонок" ушла команда Alfa Romeo – победитель двух первых чемпионатов мира. Во-вторых, чтобы увеличить и без того достаточно бедный список команд-участников и создать хоть какую-то альтернативу все той же Ferrari, Международная автомобильная ассоциация (FIA) приняла решение провести чемпионат-52 по регламенту Формулы-2, ограничивающему, в частности, объем двигателя двумя литрами. Это позволило год-другой "погостить" в мировом первенстве автомобилям Gordini, Cooper-Bristol, Frazer Nash, HWM, Connaught и другим "бедным родственникам", появившимся на свет за дворцовыми воротами "королевской Ф-1". (Поэтому, кстати, знаменитые девять побед подряд Аскари одержал хоть и в чемпионатах мира, но все же не в Ф-1, а именно в Ф-2, формальной предшественнице нынешней Ф-3000.) В-третьих, пересевший на Maserati прошлогодний чемпион мира Хуан Мануэль Фанхио после аварии в не входившем в зачет чемпионата Гран При в Монце коротал время в гипсе с серьезной травмой шеи, благодаря чему Аскари лишился самого грозного соперника.

Наконец, чемпионат 52-го года начался с Гран При Швейцарии в Бремгартене, но без Аскари, который за рулем Ferrari трясся в это время по кирпичам в американской гонке Indy 500 (входившей в те годы в зачет ЧМ), причем без всякого успеха – его подвело колесо, и в результате итальянец сошел с трассы. Так что для самого Аскари реальная борьба за чемпионский титул началась лишь с третьего этапа в Спа-Франкоршам.

В день гонки было пасмурно, шел дождь. В первом ряду стартовой решетки, помимо завоевавшего поул-позишн самого Аскари, копытами били еще двое "племенных жеребцов из Маранелло" – перешедший из Alfa Romeo Джузеппе Фарина и победитель этапа в Бремгартене Пьеро Таруффи. Аскари такое соседство тоже, конечно, не добавляло спокойствия: он предпочел бы видеть столь серьезных соперников за рулем равноценных машин не рядом, а в зеркалах заднего вида. Каждый из троиц стремился уйти со старта первым, оставить соперников позади и возглавить гонку. В результате итальянцы так увлеклись междоусобной борьбой, что, как это часто случается в подобных ситуациях, прозевали скрытую опасность в лице гонщика, стартовавшего позади них: Жан Бера на своем Gordini из второго ряда умудрился прорваться сквозь строй Ferrari и лидировал на первом круге, пока Аскари и Фарина все же не оттеснили "выскочку" на третью позицию. Урок пошел на пользу: в течение оставшихся 35 кругов они уже не дали обойти себя никому, а Аскари к тому же гнал к первой из легендарной серии побед с такой скоростью, что опередил на финише преследовавшего его Фарину почти на две минуты. Более эффектно начала рекордной серии и придумать трудно.

Гран При Франции. Руан 06.07.1952

На Гран При Франции первый ряд стартовой решетки вновь целиком был окрашен в красный цвет Ferrari: на поул-позишн – опять Аскари, рядом – все те же Фарина и Таруффи. Более того, позади Аскари вновь стоял... Жан Бера. Тройка итальянцев финишировала в том же порядке, но на сей раз Аскари опередил Фарину на целый круг, а Таруффи – на два, хотя машины у всех троиц были одинаково хороши.



Аскари и Фарина

О машине, на которой они выступали, надо сказать особо: она играла немалую роль в победном шествии Аскари и его товарищей по команде в 1952 и 1953 годах. Ferrari 500 объективно была лучшим автомобилем тех лет в классе Формула-2. Простое и надежное шасси на двухтрубной раме с максимально смещенным к центру двигателем и коробкой передач под сиденьем гонщика отличалось превосходной управляемостью. Новый 4-цилиндровый мотор (объем цилиндра составлял 500 куб. см – отсюда и индекс модели) был на 40 кг легче, но на 15 л.с. мощнее 12-цилиндрового двигателя, стоявшего на прошлогодней Ferrari 166. Все перечисленное обеспечивало явное превосходство над остальными машинами,



ГП Франции, 1952 год.
Цветы победителю от руанской девы

включая Maserati. Для успеха необходима была еще "самая малость" – талант пилота. Ведь в Руле двое гощиков, также выступавших на Ferrari, даже не были классифицированы, отстав от победителя соответственно на 10 и 13 кругов! Так что можно было сказать, что Аскари и машина нашли друг друга и в каждой гонке сливались в единый, исправно действующий механизм.



Впрочем, ни совершенство техники, ни мастерство ведущих пилотов не спасли Ferrari от проигрыша все тому же Жану Бера на Gordini в гонке в Реймсе, прошедшей за неделю до Гран При Франции, однако этот старт не вошел в зачет ЧМ, поэтому не подпортил общий результат ни команде, ни самому Аскари.

Гран При Великобритании. Сильверстоун 19.07.1952

В квалификации Гран При Великобритании Аскари показал то же лучшее время, что и до него Фарина, поэтому "попа" на этот раз довелось и последнему. Однако сразу же забыв о лидерстве, Аскари уже не упустил его. Фарина же, пройдя треть дистанции, потерял разом несколько позиций, а его место занял шедший третьим Таруффи. За третье и четвертое место, буквально дыша в хвост "железца" из Маранелло", с переменным успехом

боролся еще две темные лошади – Деннис Пур на Colman и Майк Хоторн на многообещающем Cooper-Bristol – тот самый Хоторн, который в следующем году и положит конец бесперывным победам Аскари. Так что основная борьба, как это будет и во всех последующих этапах сезона, разворачивалась без непосредственного участия Альберто, где-то позади него, что и позволило итальянцу вновь совершенно беспроблемно выигрывать гонку. Вторым, проиграв уже традиционный круг Аскари, финишировал Таруффи, а основной соперник, Фарина, пришел в этот раз лишь шестым.

Гран При Германии. Нюрбургринг 03.08.1952

К Гран При Германии Аскари имел уже три победы в чемпионате. Согласно регламенту тех лет, в зачет по очкам шли четыре лучших результата сезона, так что победа Альберто в Нюрбургринге обеспечивала итальянцу досрочно титул чемпиона. Однако Нюрбургское кольцо в те годы было крепким орешком: его протяженность составляла почти 23 км вместо привычных по другим трассам трех-семи или даже 14 км в Спа, и в то время как в одном его конце могло светить солнце, в другом – лить дождь. Даже сегодня, на гораздо более короткой трассе, такое случается. Вспомните Гран При Германии 2000 года в Хоккенхайме, где подобная ситуация оказалась фатальной для лидеров чемпионата и самым неожиданным образом позволила победить стартовавшему с 18-го места Баррикелло. Да и запомнить все нюансы и проблемные участки столь длинной трассы – задача не из простых. Аскари пытался сделать это, оббежав Нюрбургринг на дорожном Fiat и словно предчувствуя, что в этой гонке победа ему отпадет не гарантирована.

Предчувствия его не обманули. Со старта он, впрочем, реализовал опережную подпол-

зиину, ушел первым, опередив Фарину и Робера Манзони на Gordini. Фарину же сразу стали преследовать неприятности: он потерял много времени на двух пит-стопах, боролся с дважды залегшим двигателем и это позволило Аскари значительно от него оторваться и перевести дух. Однако всего за два круга до финиша лидеру пришлось заскочить на пит-стоп для заправки масла. Отбросив в воздух всеми возможными проклятиями, на которые столь богат итальянский язык, потенциальный чемпион мира в отчаянии наблюдал, как мимо пронесется Фарина. Едва выехав на трассу, Аскари утопил педаль акселератора в пол и помчался догонять "обидчика". На более короткой трассе оставшихся двух кругов ему, возможно, не хватило бы, но впереди было еще почти 30 км гонки, и Аскари, сказав по привычке зубы, сумел догнать и обогнать Фарину – да так, что на финише привез тому целых



14 секунд, а себе – досрочный чемпионский титул! Более того, эта гонка вновь стала приуроченной для Ferrari: вслед за Аскари и Фариной финишировали примкнувший к итальянцам швейцарский "частник" Руди Фингер и Таруффи. А следом, с отставанием на один-два круга, пришли еще всего лишь четыре машины из 30 стартовавших – остальные не выдержали пылот нюрбургского кольца.

Гран При Голландии. Зандвоорт 17.08.1952

Итак, в Голландию Альберто Аскари прибыл уже победителем всего чемпионата. Но трасса, расположенная среди суровых песчаных дюн на побережье Северного моря, встретила его отнюдь не празднично и даже неприятно: несмотря на разгар лета, холодный ветер гнал с моря мрачные тучи, а перед стартом пролился дождь, основательно намочив трассу. Казалось бы, даже завоксав уже четвертую в сезоне полу-позицию, можно не напрягаться, не рискуя, а спокойно почивать на чемпионских диванах, и в первые мгновения после старта могло показаться, что Аскари именно так и поступит: он шел колесо в колесо с Хоторном, будто добродушно давая тому вырваться вперед. Но лишь только гоночный адреналин кинулся в кровь горячего итальянца,

ГП Голландии, 1952 год



его словно заклинило. В первом же повороте он вырвался в лидеры и устремился в отрыв, словно просто не мог сжать сцепление. Пригрозивший он лишь тогда, когда в линию ему снова стали хлестать капли дождя и когда преследователи тоже из осторожности снизили темп. Но лишь только дождь прошел и трасса подсохла, Альберто вновь рванул вперед: что есть силы, да так, что даже обошел на круг товарища по команде – Луиджи Виллорези. В плане руководства Ferrari это не входило, и

Аскари получил указание снизить скорость, чтобы все три машины финишировали в одном круге. Чувствуя себя, как пылкий любовник, чье упорное сближение с возлюбленной было прервано на "самом интересном месте", Альберто в сердцах так резко сбросил газ, что следовавший в минуту позади Фарина, которому подобных приказов не поступало, тут же отбросил у него лучшее время круга. Но, да товарищам по команде приблизиться, Аскари все же не выдержал и незадолго до финиша снова пропустил во всю прыть, вернув себе рекорд круга и, разумеется, завершив гонку очередной победой.

Между тем на четвертом – или, если угодно, первом после Ferrari – месте опять заманила "зловещая" тень Хоторна – человека, которому суждено будет остановить Аскари.

Гран При Италии. Монца 07.09.1952

Гран При Италии стал еще более драматичным для соперников гонки в Спа. Аскари, в очередной раз занимавший полу-позиции, вновь "зевнул" своему сзади гошнику: теперь уже Хосе Фройлан Гонсалес, повобранец команды Maserati, проскочившему на старте со второго ряда вперед и удержавшему лидерство на протяжении 36 кругов. Аскари оказался попросту бессильным что-либо сделать и, сам привыкший лидировать от начала до конца гонки, был буквально в отчаянии. Поворот за поворотом, круг за кругом "тапмасский бык" отбивал все попытки атаковать себя, не давая ни малейшей возможности для обгона, и, более того, отрываясь все дальше и дальше. Аскари, надо сказать, оставалось лишь скрипеть от досады зубами: рука боялась руля устала, и казалось, что уже в этой гонке победы ему было не видать.

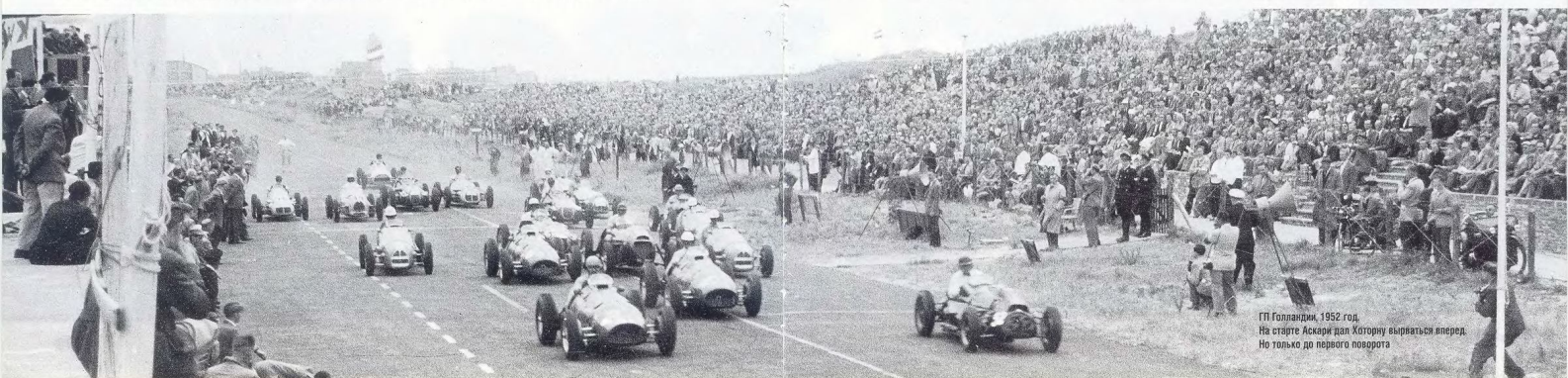
Однако это лишь казалось. На самом деле преимущество Maserati перед Ferrari в этой гонке объяснялось тем, что первые скалы с полупустыми баками, а вторые – сплошными, рас-



считывая обогнать без дозаправки. Расчет оказался верным: после пит-стопа на 36-м круге Гонсалес отказался на четвертое место и, хоть потом и смог подняться до второго, но теперь, в свою очередь, уже сам не мог обогнать Аскари, который воспринял духом, помчался вперед как утюг и выиграл-таки эту, казалось бы, безнадежную гонку! Победив, таким образом, во всех шести Гран При, в которых участвовал в этом сезоне (не считая неудачного выступления на "призрачной" Indy 500).

Гран При Аргентины. Буэнос-Айрес 18.01.1953

Новый сезон действующий чемпион мира начал со своего рода "разминки" – победы во внедизетной гонке по "улицно-парковой" трассе французского города По. Официальной же седьмой победой подряд он добился на первом зачетном Гран При 1953 года, проходившемся на родные залечившие раны и вернувшегося в строй Фанхио – в Аргентине.



ГП Голландии, 1952 год.
На старте Аскари дал Хоторну вырваться вперед. Но только до первого поворота

Впрочем, Фанхио, хоть поначалу и шел вторым, в результате так и не смог составить конкуренцию «итальянской армаде» — домашняя трасса не была благосклонна к аргентинцу. До 37-го круга он так и не смог подняться выше четвертого места, а потом и вовсе сошел с дистанции и уже не мешал Аскари, вновь, кстати, стартовавшему со ставшей для него уже «родной» поул-позишн, все 97 кругов удерживать лидерство и вновь финишировать первым. Однако эстафету у Фанхио подхватил товарищ Альберто по команде Луиджи Виллорези, который не давал лидеру расслабиться ни на мгновение: неотступно следуя за Аскари по пятам, он вынуждал его ехать на пределе возможностей.

Фарина же, отчаянно пытаясь в очередной раз вмешаться в борьбу за первое место, стал невольным участником трагедии. В тот день на автодроме собралась несметная толпа зрителей, жаждавших триумфа своего земляка Фанхио и еще одного местного любимца Оскара Гальвеса. Полиция, пытаясь обеспечить хоть какой-то порядок, щедро осыпала буквально беснующихся зрителей ударами дубинок, но это лишь еще больше их распяляло. Ситуация вышла из-под контроля, и толпящиеся по обочинам болельщики то и дело перебегали трассу между проносившимися машинами. На 67-м круге на трассу прямо под колеса Фарине неожиданно выскочил мальчик. Пытаясь избежать наезда, гонщик вылетел прямо в толпу зрителей, в результате чего девять человек погибло и несколько десятков получило ранения. Аскари проехал роковое место буквально мгновениями раньше, и, когда пару минут спустя он вновь пронесся мимо, его глазам представало кровавое месиво. Нервы не подвели итальянца, и он выиграл этот Гран При. Хотя,

окажись он на месте Фарины, его победная серия могла бы прерваться уже тогда.

Четвертым же вновь стал все активнее рвущийся к пьедесталу Хоторн, которого Энцо Феррари пригласил зимой в свою команду.

Гран При Голландии. Зандвоорт

07.06.1953

Следующий этап ЧМ проходил в конце мая в Индианаполисе. Но в тот год ни одна из европейских команд в Штаты не поехала. Поэтому на старт гонки чемпионата мира Аскари вышел лишь спустя почти пять месяцев после победы в Аргентине, а в промежутке Альберто «мимоходом» победил в незачетной гонке в Бордо. На Гран При Голландии вновь, как и год назад, он занял поул-позишн, но на сей раз на первой линии рядом с ним стоял не только Фарина, но и Фанхио. Три чемпиона мира, три претендента на победу, три пилота-аса. Причем уже в ходе тренировок и квалификации гонщикам пришлось хлебнуть лиха. Уложенный буквально за неделю до гонки асфальт



был очень скользким, а гравий с обочин летел в лица пилотов убийственной картечью — Ferrari, а вслед за ней и другие команды даже установили на запасные машины защитные решетки перед ветровым стеклом.

К тому же в этой гонке дебютировала новая Maserati A6SSG, более мощная и скоростная, чем Ferrari 500. И хотя главному сопернику Аскари вновь не повезло — у новой машины Фанхио сломалась задняя ось, в Зандвоорте разгорелась настоящая баталия между Ferrari и остальными пилотами Maserati. Так что на финише гонщики той и другой команды основательно перемешались: пятым был отставший от победителя на две минуты швейцарец Эммануэль де Граффенрид на Maserati, четвертым — уже в который раз! — Хоторн, третьим — Фройлан Гонсалес на Maserati, вторым — «вечно второй» Фарина, а первым — вновь Аскари, лидировавший в гонке с первого до последнего круга.

Это становилось уже довольно скучным. Впрочем, преимущество Альберто над остальными гонщиками уже не казалось столь явным. Теперь уже соперники отставали от него не на круги, а лишь на секунды, и всю гонку кто-нибудь непременно «дышал в затылок» — в прошлый раз это был Виллорези, в этот — Фарина...

Гран При Бельгии. Спа-Франкоршам

21.06.1953

После пяти «поулов» подряд Аскари с трудом смог квалифицироваться лишь вторым, а поул-позишн завоевал Фанхио. Холодное лето 53-го становилось все более горячим для действующего чемпиона. В паддоке уже даже поговаривали, что Аскари как пилот стал слабеть, Фанхио, наоборот, обрел форму и гоняется в полную силу, а везти бесконечно не может, так что действующему чемпиону на дальнейшие победы уже вряд ли стоит рассчитывать.

Неудачная квалификация и столь же неудачное начало гонки (Аскари так и остался третьим, а после второго круга он отставал от



ГП Бельгии, 1953 год.
Девятый букет победителя подряд

лидера уже на 20 секунд) навесили на него такие же мысли, и почти половину гонки он, словно смирившись с предстоящим поражением, просто почти безразлично следовал за Гонсалесом и Фанхио, не предпринимая активных действий. Глядя со стороны, можно было поверить в то, что Аскари действительно стал уступать соперникам в скорости, мастерстве пилотажа и нацеленности на победу.



ГП Бельгии, 1953 год

Но везение, которое часто оказывается решающим даже в судьбе самых великих гонщиков, выступающих на самых лучших машинах, как оказалось, его еще не покинуло: на 12-м и 14-м круге Гонсалес и Фанхио друг за другом сошли с трассы из-за поломки педали газа и отказа двигателя соответственно. И лишь только когда впереди никого не оказалось, Аскари "обрел себя" и уже в привычной ему роли лидера поехал значительно увереннее и быстрее и благополучно пересек финишную черту первым. Судьба подарила ему еще одну победу. Не зря, наверное, говорят, что все возвращается на круги своя. По странной прихоти судьбы, последняя из непрерывной серии побед Аскари была завоевана там же, где и первая – на петляющих по арденнскому лесу кругах трассы бельгийского Гран При. Круг замкнулся.

Следом за ним финишировал Виллорези, затем Маримон и де Граффенрид на Maserati, Тринтиньян на Gordini и лишь шестым был Хоторн. Ничто не предвещало исторического прорыва англичанина в лидеры на следующей гонке – той самой гонке, в которой именно он, а не Фанхио или Фарина, неожиданно-негаданно прервет непрерывную череду побед Аскари и которая войдет в историю Больших Призов, как одна из самых интересных и драматичных гонок Формулы-1.

Гран При Франции. Реймс

05.07.1953

На Гран При Франции вроде бы восстановилось статус-кво: Аскари опять был первым в квалификации. Но в лидеры сразу же выбился Гонсалес, вновь стартовавший с полупустыми баками. Пожалуй, это была первая за два сезона гонка, где с середины дистанции вплоть до самого финиша Аскари пришлось вести настоящую борьбу, то опережая Гонсалеса, то вновь уступая ему. Увы, на сей раз борьба эта шла лишь за третье место, поскольку за первое к этому моменту столь же яростно боролись между собой уже Фанхио и Хоторн, то и дело меняясь местами и опережая друг друга порой по несколько раз в течение круга. Целых три гонщика впереди – это оказалось замкнутым на лидерстве Альберто непосильной задачей, хоть он и выложился для победы весь без остатка, финишировав буквально на заднем колесе у Гонсалеса, который едва не обогнал Фанхио, уступившего, в свою очередь, лишь секунду победителю! Причем поражение оказалось тем прискорбнее, что Гран При выиграл даже не бывший (и еще четырехкратный в будущем) чемпион мира Фанхио, а вчерашний "среднячок", "вечно четвертый" Хоторн.



Хоторн и Фанхио. Они "остановили" Аскари

Аскари, впрочем, выиграл затем еще на двух этапах из оставшихся четырех и смог таким образом защитить свой чемпионский титул, но казавшаяся бесконечной череда побед была прервана. Насколько удивительным было достижение итальянца в эпоху, когда аварии и сходы по техническим причинам были не менее частым явлением, чем сейчас, показывает тот факт, что из 11 гонок, которые Альберто успел провести в рамках чемпионата мира после своей "суперсерии", закончить он смог только четыре. Причем за последние два года жизни он не финишировал ни разу.

По три победы подряд удалось записать на свой счет Джеки Стюарту, Ники Лауде, Алану Джонсу (всем троим – дважды), Стирлингу Моссу (единственный в этом элитном клубе, кто не обладает званием чемпиона мира) и Мике Хаккинену. Столько же пилотов – Айртон Сенна (дважды), Хуан Мануэль Фанхио, Йохен Риндт, Ален Прост и Дэмун Хилл – могут похвастать четырьмя победами подряд. Пять побед подряд до недавнего времени было на счету у Джека Брэбэма, Джима Кларка и Найджела Мэнселла. Теперь их превзошел Михаэль Шумахер, выигравший шесть Гран При подряд.

А уникальный рекорд Аскари – девять побед в чемпионате мира подряд – так и остался непревзойденным. Еще на полсотни лет?

Борис Мурадов



ГП Великобритании, 1953 год. После досадного поражения в Реймсе – еще одна, "утешительная" победа. Предпоследняя в жизни Аскари

Минувшей зимой, стремясь повысить зрелищность гонок Ф-3000, Международная автомобильная федерация сократила их дистанцию с 200 до 150 км. Но, похоже, FIA с таким же успехом могла уменьшить ее еще раз в десять. Ведь вот уже четыре этапа подряд судьба гонки решается в первом повороте первого круга. Не стал исключением и старт в Монако.

КРУШЕНИЕ НАДЕЖД, или Необыкновенные приключения итальянца в Монако

В Монте-Карло, на традиционно самую сложную и непредсказуемую гонку международного чемпионата команды Формулы-3000 приехали с разным багажом очков и настроением. Дебютанты, которые еще ни разу не ездили по узким улочкам княжества за рулем гоночных автомобилей, откровенно побаивались этого "бобслейного желоба", зажатого меж двух рядов холодных стальных отбойников. Впрочем, на этот раз новичков было не так уж и много — всего семь человек. Зная коварный нрав Монако, неудовлетворенные выступлениями своих пилотов руководители Prost Junior Доминик Делестре и Red Bull Junior Хельмут Марко призвали под свои знамена "старую гвардию". Так, место Николаса Филиберти в Prost занял опытный француз Стефан Сарразен, а в Red Bull не оправдавшего надежд испанца Антонио Гарсиа сменил прошлогодний пилот команды бразилец Рикарду Маурисиу. И, надо сказать, замены пошли на пользу обоим "конюшням". В квалификации Маурисиу показал восьмое время. А Сарразен, на счету которого уже есть две победы и одна поул-позиция в гонках международного чем-

пионата, всерьез боролся за "поул". Закончив первую сессию на втором месте, француз хоть и откатился во второй на две позиции назад, но уступил выигравшему второй "поул" в сезоне Марку Уэбберу менее полусекунды и остался вполне удовлетворен результатами квалификации. "Я счастлив вернуться сюда, — признался француз, шуря под яркими лучами средиземноморского солнца. — Досадно, что вторая сессия ознаменовалась таким количеством аварий. Мне не повезло, а Мэннинг, напротив, сумел пройти чистый круг и отодвинуть меня с третьего места. Впрочем, я все еще во втором ряду, следовательно, мы можем надеяться на очень хорошую гонку, особенно, если удастся улучшить настройки машины".

Аварий во время квалификации действительно было много, особенно во второй сессии. Чуть ли не половина пилотов: Энге, Маурисиу, Хилл, Морелли, Лейндере, Каматиас, Хаберфельд и даже выигравший "поул" Уэббер разбили машины о стальные рельсы, и желтые флаги маршалов практически без перерывов реяли над различными поворотами трассы. А чтобы убрать обломки Lola Мелу в "Раскассе", судьям пришлось даже прервать заезды.

Российская команда провела тренировки очень сумбурно. По сравнению с прошлым годом в "Арден" несколько изменили настройки, однако в первой же квалификации выяснилось, что баланс тормозов на машине Маслова никуда не годится: Виктор перетормаживал почти в каждом повороте и не смог подняться с последнего места. В перерыве распределение тормозного усилия немного сместили на ведущие колеса, все наладилось, но теперь мешали постоянные желтые флаги. "За всю квалификацию я сумел, пристроившись за Мэннингом, проехать без помех лишь один быстрый круг", — сокрушенно качал головой российский гонщик, так и не пробившийся с последней строки протокола и даже не улучшивший своего прошлогоднего времени.

Впрочем, в Монако это не удалось почти никому. Даже Уэббер отстал от времени прошлогодней "поул-позиции" Саленса на полсекунды, сам же Давид проиграл самому себе почти две.

Одним из немногих, кто смог-таки перекрыть свои прошлогодние секунды, к счастью, стал Даррен Мэннинг, сумевший, как и говорил Сарразен, под занавес квалификации пройти без помех быстрый круг и возглавивший второй ряд стартового поля. Но, как это уже не раз было в этом сезоне, в гонке все перевернулось. Даррен вновь, как и в Австрии, угодил в аварию в первом повороте. А Виктор Маслов, 24-я стар-



В конце квалификации Марк Уэббер разбил машину, но все же сумел удержаться на "поуле"

Чтобы убрать с трассы машину Хайме Мелу, ударившуюся об отбойник в "Раскассе", судьям даже пришлось остановить тренировку



пные тормоза) и воткнулся в коробку передач Lola лидера чемпионата. Столкновение – как две капли воды похожее на прошлогоднюю аварию в этом же повороте Виктора Маслова. Но ошибку Виктора еще можно было понять: он стартовал из конца пелотона и перед ним было очень много машин, начавших торможение задолго до первого поворота. Перед Мэннингом же была относительно свободная трасса и всего две машины. Впрочем, “русский” англичанин добился-таки своего. Переднее антикрыло его Lola застряло в диффузоре машины Уилсона, Джастину пришлось сбросить темп, и Мэннинг вышел на вторую позицию. Но ненадолго: как только в “Мирабо” диффузор Уилсона наконец выплюнул остатки мэннинговского крыла, Даррен стал уступать одну позицию за другой, а в конце круга и вовсе свернул в боксы за новым носовым обтекателем. К счастью для “Арден-России”, в этот момент на трассе появился пейс-кар, и англичанин вернулся на трассу 16-м.

В шпильке у “Гранд-отеля” Пиччини попытался атаковать Хайме Мелу, автомобили столкнулись и перегородили почти всю трассу, собрав в кучу-малу еще пять машин: Пиццони, Каматиаса, Морелли, Хилла и Ланчери. Маслов, как и в Австрии, сорентировался великолепно и, найдя узкую лазейку между машинами и отбойником, просочился на 14-е место.

После квалификации настройки Lola россиянина почти не менялись. Разве что заднюю подвеску сделали чуть мягче, из-за чего в начале гонки машину с полными баками постоянно сносило в туннеле. Дабы не рисковать и не мешать партнеру по команде, Виктор пропустил Мэннинга, потом откатился еще на несколько позиций назад. Но по мере того как топливо вырабатывалось, ехал все быстрее и быстрее. “С полупустыми баками Lola великолепно держала



Столкновение с Уилсоном в первом повороте и последующий сход, похоже, окончательно лишили Мэннинга и без того призрачных шансов на чемпионский титул

трассу, и я мог проходить туннель, уже не снимая ногу с педали газа, что до этого делал лишь один раз в квалификации. Вообще, в гонке я отлично чувствовал машину”, – пояснил Маслов, с каждым кругом поднимавшийся все выше и выше.

В то время как шестерка лидеров, не желая рисковать, спокойно доезжала до финиша (лишь Сарразен, державшийся вплотную за Уилсоном, периодически пытался атаковать), остальные, кому терять было уже нечего, развлекали зрителей многочисленными столкновениями с соперниками и отбойниками. В одной из аварий окончательно выбыл из гонки и Мэннинг. На 25-м круге Даррен ошибся при выходе из второй “эски” у бассейна, зацепил левым колесом отбойник и “потерял” машину. Российская Lola развернулась поперек трассы и ударились о металлический рельс, во второй раз лишившись переднего антикрыла. Расстроенный Мэннинг побрел в боксы. А на трассе тем временем безумствовал Джорджо Пантано.

Квалифицировавшийся предпоследним, итальянец стал тем не менее одним из главных героев гонки в Монако и участником едва ли не половины коллизий на трассе. Сначала на восьмом круге у бассейна в Джорджо въе-

хал прошлогодний призер Монако Давид Саленс. Девятью кругами позже в шпильке “Леве” Пантано не разошелся с Ланчери. В итоге Габриэле со сломанной подвеской выбыл из гонки. Джорджо же, простояв два круга в боксах, все-таки вернулся на трассу, и приключения итальянца продолжались. С завидной настойчивостью Пантано постоянно путался под чьими-нибудь колесами и даже когда честно пытался уступить кому-то дорогу, получалось от этого только хуже. “Ты только посмотри, что он делал. Я же еле успел от него увернуться”, – справедливо возмущался, глядя на неистовства итальянца, Виктор Маслов, когда несколько дней спустя мы вместе просматривали видеозапись гонки. Лишь на 33-м круге Пантано наконец “успокоился”, на огромной скорости влетев в отбойник в “Раскассе”.

Всего же из семи новичков Монако лишь два брата Спериафико смогли добраться до финиша. “Старая гвардия” – Сарразен и Маурисиу – заработала очки. Седьмой раз подряд (!) финишировавший в зачетной шестерке Уилсон сохранил лидерство в чемпионате. Одержавший вторую победу в сезоне Уэббер вышел на второе место. Проведший отвратительную квалификацию и великолепную гонку Маслов финишировал в десятке, всего в двух секундах от восьмого места Голлина. А Мэннинг, похоже, окончательно расстался с мечтами о чемпионском титуле. После гонки на застывшем в боксах, словно мраморная статуя, серого от злости Даррена было страшно смотреть. Совсем другого ждал англичанин, да и мы с вами, от этого сезона, но пока тест-пилот BAR лишь повторяет свои прошлогодние “успехи”, приводя в отчаяние поклонников “Арден-России”.

Владимир Маккавеев



Благодаря завалу в шпильке у “Гранд-отеля” Виктор Маслов уже в начале гонки выбрался на 14-е место



Джорджо Пантано стал одним из главных героев монакской гонки

5-й этап Монако, Монте-Карло

26-27/05/2001

Дистанция:
45 кругов по 3.370 км = 151.650 км

Полу-позиции: **М. Уэббер** – 1'29.643
Быстрейший круг в гонке:
М. Уэббер – 1'30.462/43

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ:

1 Дж. Уилсон	31
2 М. Уэббер	20
3 Т. Энгле	18
4 Б. Лейндерс	12
5 Х. Мелу	8
6 С. Бюрда	7
7 А. Пиццони	7
8 Д. Мэннинг	6
9 Д. Саленс	5
10 С. Сарразен	4

КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ:

1 Coca-Cola Nordic Racing	49
2 Super Nova Racing	23
3 KTR	14
4 Petrobras Junior Team	9
5 Durango Formula	8
6 DAMS	7

Гонщик	Команда	Квал.	Время
1 М. Уэббер	Super Nova Racing	1	1:13'21.073
2 Дж. Уилсон	Coca-Cola Nordic Racing	2	+0.893
3 С. Сарразен	F3000 Prost Junior Team	4	+7.247
4 С. Бюрда	DAMS	5	+8.737
5 Рик. Спериафико	Petrobras Junior Team	7	+17.098
6 Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	8	+24.037
7 Т. Энгле	Coca-Cola Nordic Racing	9	+24.568
8 Ф. Голлин	Coloni F3000	10	+48.408
9 Родр. Спериафико	Coloni F3000	12	+49.616
10 В. Маслов	Arden Team Russia	24	+50.416
11 Х. Мелу	Durango Formula	17	+51.321
12 М. Хаберфельд	Super Nova Racing	11	+3 круга (НФ/авария)
13 П. Фризакер	Red Bull Junior Team	6	+3 круга (НФ/авария)
НК Дж. Пантано	Team Astromega	23	НФ (авария)
НК Б. Лейндерс	KTR	13	НФ (авария)
НК Ж. Каматиаса	KTR	19	НФ (авария)
НК Д. Мэннинг	Arden Team Russia	3	НФ (авария)
НК А. Пиццони	Petrobras Junior Team	15	НФ (авария)
НК Д. Морелли	Team Astromega	18	НФ (авария)
НК Г. Ланчери	Durango Formula	20	НФ (авария)
НК Д. Саленс	European Minardi F3000	16	НФ (авария)
НК А. Пиччини	European Minardi F3000	14	НФ (авария)
НК Д. Хилл	DAMS	21	НФ (авария)
НК Г. Варано	F3000 Prost Junior Team	22	НФ (авария)

Команда “Арден-Россия” ARDEN 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.

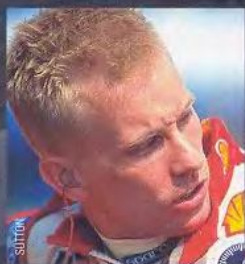
III место: гоночные перчатки Виктора Маслова.

Германия

Квал. Гонка
Мэннинг
Маслов
Отправить до 25.07.01

Венгрия

Квал. Гонка
Мэннинг
Маслов
Отправить до 15.08.01



ВИКИНГ В КОВБОЙСКОЙ ШКУРЕ



IV этап 17–19/05/2001
Япония, Мотеги
Автодром "Твин Ринг"
Дистанция: 2.492x201=500.892 км



Шестой за карьеру в CART старт с "поула" не принес Каштру-Невешу (№ 3) победы

Удача или расчет?

72 тысячи зрителей, собравшихся на трибунах автодрома Twin Ring в японском Мотеги, разочарованно вздохнули, когда желто-белая Lola под восьмым номером пересекла финишную черту. Это означало, что японцы опять не дождались победы одной из десяти "своих" команд. Ни одна из машин, оборудованных японскими двигателями, не смогла составить конкуренцию мотору Ford/Cosworth, принесшему первую победу шведу Кенни Браку.

Настоящими хозяевами японского автодрома поначалу чувствовали себя пилоты команд, выбравших на этот сезон для своих автомобилей моторы Honda. В течение трех дней, начиная с утренней тренировки в четверг и заканчивая разминкой перед гонкой в субботу, Honda постоянно красовалась на первых строчках итоговых протоколов. А преимущество японских моторов в квалификации иначе как триумфом и не назовешь: четыре первых места на стартовом поле заняли Хелиу Каштру-Невеш, Жиль де Ферран, Тони Канаан и шотландец Дарио Франкитти на Reynard Honda, а на пятой позиции закрепился новичок серии Бруно Жункейра на Lola

Toyota. Шестой результат Кенни Брака, завоевавшего в этом сезоне репутацию "короля квалификации", не очень расстроил шведского гонщика. "Случилось то, что случилось, — общаясь с журналистами, Кенни выглядел заметно спокойнее, чем перед гонкой в Назарете, где он стартовал со второго места. — Может быть, старт из глубины принесет мне удачу".

Парадокс, что именно произнесенные в далекой Японии слова шведа наконец дошли до слуха божества, отвечающего за удачу в пантеоне древних скандинавских богов. Подавшийся в "автогонимые ковбои" викинг в самом деле имел право сетовать на невезение в этом сезоне. Дважды в четырех гонках он завоевывал "поулы", но так ни разу и не познал вкус победы. В Японии удача вернулась к гонщику.

Со старта Браку удалось отыграть два места, опередив Reynard Жиль де Феррана и Lola Жункейры. Последнюю развинуло, и тут же зеленые флаги судей сменились на желтые: усилия молодого бразильца вернуться на трассу привели к столкновению с автомобилем одного из лидеров чемпионата Кристиано да Матта, пытавшегося стремительной атакой выбиться из середины пелотона. После того как на восьмом круге гонщикам снова дали "зеленый свет", борьба приобрела затяжной и упорный характер. Со средней скоростью 280 км/ч "чампкары" промчались по кольцу еще 50 кругов, после чего началась первая серия пит-стопов. При этом разрыв между лидером, Каштру-Невешем, и гонщиком, замыкающим шестерку, де Ферраном, не превышал пяти секунд.

К середине дистанции прояснилась тактика, избранная будущим победителем. Не стремясь во что бы то ни стало выйти в лидеры, Брак, как опытный велогонщик, постоянно пропускал вперед кого-нибудь из соперников. Таким образом, впереди успели отметиться и Тони Канаан, и Да-

рио Франкитти, и даже Скот Диксон, стартовавший с далекого 20-го места. Но, почувствовав, что настал момент для финишного спурта, швед взялся за дело по-настоящему. Потом он скажет: "Внимательно изучив предыдущие гонки, я заметил одну особенность — обычно выигрывает спортсмен, который лидирует к 170-му кругу. Это правило сработало и теперь". Надо признать, что если это был расчет, то чрезвычайно тонкий.

А что же конкуренты? Хелиу Каштру-Невеш, так и не сумевший ликвидировать 3-секундный отрыв Брака, после финиша был безжалостен к себе: "Глупо. Я почти выиграл гонку, но на третьем пит-стопе попросил команду залить в баки большее количество топлива. Это было моей ошибкой. На более легком автомобиле Кенни смог удержаться впереди". Второй пилот команды Роджера Пенске, Жиль де Ферран, боровшийся за третье место с Тони Канааном, вообще не смог закончить дистанцию — за восемь кругов до финиша судьи отозвали его машину в боксы, так как на ней загорелся бензопровод. Действующий чемпион все-таки попытался добраться до финиша, не обращая внимания на черные флаги, но его машина уже потеряла мощность и Жиль свернул на пит-лейн.

Тут же гонка была остановлена во второй раз. Как и в начале, причиной появления желтых флагов стала авария пилота Chip Ganassi Racing. На этот раз Николя Минасян не смог совладать со скоростью в повороте № 4. После рестарта Хелиу Каштру-Невеш попытался исправить свою тактическую ошибку, но на это ему элементарно не хватило времени — до финиша оставался лишь один круг, который стал для Кенни Брака победным. Это позволило светловолосому скандинаву набрать 20 призовых очков и в одночасье стать лидером чемпионата. Но двухочковый отрыв от ближайшего преследователя Хелиу Каштру-Невеша не позволял



Финишировать на третьем месте де Феррану не позволил загоревшийся двигатель

надеясь на легкую жизнь через две недели на следующем этапе в Милуоки. Браку предстояло доказать неслучайность своей "случайной" победы в Японии.

О пользе традиций

В Милуоки Хелиу Каштру-Невеш приехал в ранге победителя легендарной гонки Indy 500, которая состоялась в двухнедельном перерыве между японским и американским этапами серии CART. Напряженный график соревнований не позволил 28-летнему триумфатору Indy 500 долго почивать на лаврах. "Трудная выдалась неделя. Ни минуты свободного времени, — жаловался гонщик. — Не потерять в этой ситуации настрой — вот что было важнее всего. Я долго не мог освоить гонки на овалах, но после победы в Indy 500 эти проблемы остались позади". Свои слова Каштру-Невеш подтвердил делом, легко установив лучшее время тренировки в пятницу и сделав неплохую заявку на второй подряд "пол". Но, похоже, Фортуна, что так долго испытывала терпение Кенни Брака, решила воздать шведу должное.

Мелкий дождик, накрапывавший всю пятницу, в субботу обрушился на Милуоки с силой тропического ливня. Как и ожидалось, организаторы гонки решили отменить сначала утреннюю тренировку, а затем и саму квалификацию, чтобы избежать возможных при таких погодных условиях аварий. В таких случаях (в CART такое время от времени происходит) стартовую решетку формируют либо по итогам предыдущих тренировочных заездов, либо по количеству очков, набранных гонщиками на данной стадии чемпионата. Склонившись ко второму варианту, судейский комитет предоставил Кенни Браку отличный шанс выиграть вторую гонку подряд. Дело в том, что в двух предыдущих стартах, квалификационные заезды которых также были отменены из-за непогоды, а места распределялись по очковой системе, выигрывал гонщик, стартовавший первым. Кстати, одному из них был нынешний босс Кенни Брака Бобби Рейхол, одержавший победу в Нью-Хемпшире в 1992 году. А годом позже в Назарете это удалось повторить Найджелу Мэнселлу. И Кенни Брак не стал нарушать традицию.

Между тем старт гонки чуть было не закончился катастрофой для обоих лидеров серии. Каштру-Невеш попытался сразу же занять более удобную внутреннюю сторону трека, но Брак не собирался уступать. Колесо в колесо Лолы шведа

Помощь специальной техники не дала результат: квалификацию пришлось отменить из-за дождя



DONALD MARQUEL / ALLSPORT



Лидеру чемпионата Кенни Браку (№ 8) удалось избежать столкновения с развернувшимся Reynard Каштру-Невеша

V этап 1-3/06/2001
США, Милуоки,
Вест-Элисс,
Автодром
"Милуокская миля"

Дистанция: 1.661x225=373.725 км



Firestone Firehawk 500

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	6	1:44'48.888
2. Х. Каштру-Невеш	Reynard 01i Honda	1	+3.650
3. Т. Канаан	Reynard 01i Honda	4	+1 кр.
4. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	14	+1 кр.
5. Дж. Вассер	Reynard 01i Toyota	21	+1 кр.
6. М. Палис	Lola T1/01 Cosworth	17	+1 кр.
7. А. Занарди	Reynard 01i Honda	8	+2 кр.
8. С. Накано	Reynard 01i Honda	13	+2 кр.
9. С. Диксон	Reynard 01i Toyota	20	+3 кр.
10. Р. Морено	Reynard 01i Toyota	23	+3 кр.
11. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	7	+4 кр.
12. М. Гужельмин	Reynard 01i Toyota	25	+4 кр.
13. Ж. де Ферран	Reynard 01i Honda	3	+7 кр. мотор
14. О. Сервия	Lola T1/01 Cosworth	18	+10 кр.
15. Н. Минасян	Lola T1/01 Toyota	15	+11 кр. авария
16. А. Фернандес	Reynard 01i Honda	9	+53 кр. топливо
17. Д. Франкитти	Reynard 01i Honda	2	+75 кр. вых. труба
18. П. Трейси	Reynard 01i Honda	16	+124 кр. КП
19. П. Карпентье	Reynard 01i Cosworth	10	+147 кр. масло
20. Т. Такаги	Reynard 01i Toyota	24	+150 кр. мотор
21. Б. Херта	Reynard 01i Cosworth	22	+151 кр. мотор
22. А. Тальяни	Reynard 01i Cosworth	19	+161 кр. КП
23. М. Андресетти	Reynard 01i Honda	11	+168 кр. КП
24. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	5	+200 кр. авария
25. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	12	+201 кр. авария

Miller Lite 225

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	1	1:54'08.097
2. М. Андресетти	Reynard 01i Honda	10	+1.307
3. С. Диксон	Reynard 01i Toyota	8	+3.001
4. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	12	+6.714
5. А. Фернандес	Reynard 01i Honda	23	+9.702
6. Т. Канаан	Reynard 01i Honda	7	+10.291
7. Ж. де Ферран	Reynard 01i Honda	6	+12.821
8. М. Палис	Lola T1/01 Cosworth	13	+17.780
9. Д. Франкитти	Reynard 01i Honda	11	+1 кр.
10. М. Гужельмин	Reynard 01i Toyota	22	+1 кр.
11. А. Занарди	Reynard 01i Honda	15	+1 кр.
12. А. Тальяни	Reynard 01i Cosworth	25	+1 кр.
13. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	21	+1 кр.
14. О. Сервия	Lola T1/01 Toyota	18	+1 кр.
15. Р. Морено	Reynard 01i Toyota	17	+1 кр.
16. С. Накано	Reynard 01i Honda	16	+1 кр.
17. П. Карпентье	Reynard 01i Cosworth	26	+2 кр.
18. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	9	+21 кр. авария
19. Н. Минасян	Lola T1/01 Toyota	14	+22 кр. авария
20. Т. Такаги	Reynard 01i Toyota	19	+91 кр. дисквал.
21. Дж. Вассер	Reynard 01i Toyota	5	+93 кр. авария
22. Б. Херта	Reynard 01i Cosworth	20	+152 кр. электр.
23. М. Вильсон	Lola T1/01 Cosworth	24	+182 кр. электр.
24. П. Трейси	Reynard 01i Honda	4	+214 кр. авария
25. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	3	+224 кр. авария
26. Х. Каштру-Невеш	Reynard 01i Honda	2	+225 кр. авария

Положение в чемпионате после 6 этапа

1. К. Брак	70	13. М. Палис	14
2. Х. Каштру-Невеш	49	14. А. Фернандес	10
3. К. да Матта	40	15. А. Занарди	8
4. П. Трейси	40	16. Н. Минасян	7
5. Дж. Вассер	40	17. С. Накано	6
6. С. Диксон	38	18. Р. Морено	6
7. Ж. де Ферран	36	19. О. Сервия	4
8. М. Андресетти	36	20. М. Гужельмин	4
9. Т. Канаан	34	21. Т. Такаги	3
10. Б. Жункейра	23	22. Б. Херта	3
11. К. Фиттипальди	22	23. М. Журден-мл.	2
12. Д. Франкитти	21	24. А. Тальяни	1

и Reynard бразильца устремились в первый поворот. Машины на холодной резине начали скользить по асфальту, как по мокрому граниту. Обладая меньшей скоростью, чем шедший по внешнему радиусу Reynard, Брак сумел удерживать свою Lola от срыва в занос. Зато красно-белый Reynard под № 3 уже не слушался своего хозяина и задел Lola другого претендента на победу Кристиана да Матту, стартовавшего третьим. А следующим пилотом, выбывшим из гонки, стал четвертый конкурент шведа Пол Трейси из KOOL Green. Его машину развернуло в первом повороте, и опытный канадец не смог избежать столкновения со стеной.

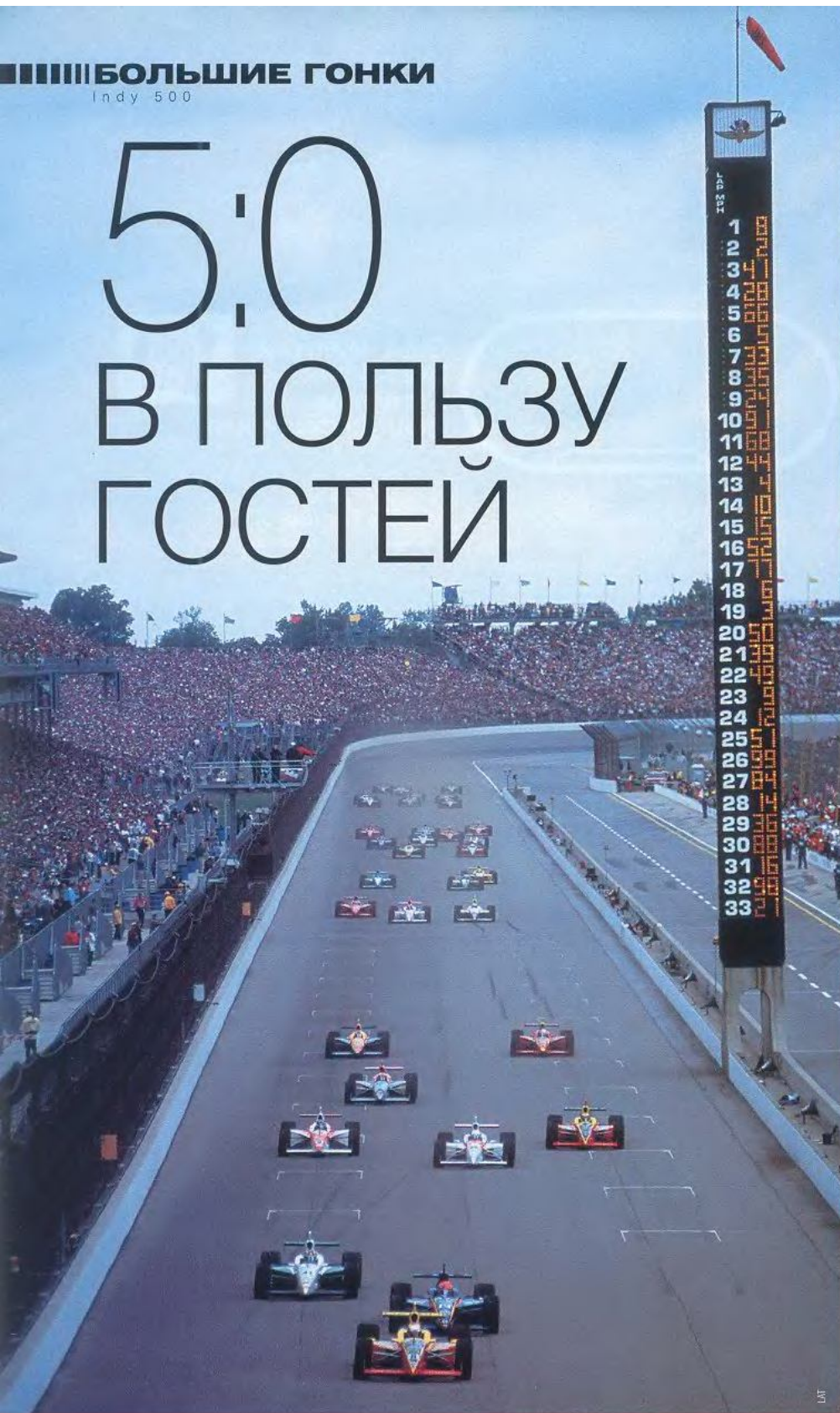
Однако гонка отнюдь не стала для Брака легкой прогулкой. На треке еще оставались не менее опасные соперники — чемпионы серии разных лет Майкл Андресетти, Жиль де Ферран и Джимми Вассер, а также два дерзких новичка — Скотт Диксон и Бруно Жункейра. Но на 132-м круге Тора Такаги решил проявить характер и, несмотря на то что уже отставал на круг, ввязался в борьбу с Джимми Вассером. В результате, попытавшись обойти кругового по внешней стороне трека, чемпион CART 1996 года не смог втиснуть свой Reynard в узкое пространство между машиной японца и защитной стеной. Главный судья серии Крис Нейфель принял решение дисквалифицировать Такаги, обвинив его в блокировке более быстрого автомобиля и неоправданном риске. Но свое дело Тора уже сделал: пятый конкурент Брака досматривал гонку в качестве зрителя.

Шведу же оставалось внимательно следить за действиями Майкла Андресетти, который, словно вспомнив молодость, вел гонку в очень агрессивной манере. Но Брак, который, кстати, моложе Андресетти всего на три года, выиграл единоборство с ветераном. В третьем повороте швед чисто прошел Андресетти по внутреннему радиусу, лишив собравшихся на трибунах поклонников чемпиона CART 1991 года возможности увидеть его первую за два года победу на родных американских автодромах.

Первым, кто кинулся поздравлять Брака после финиша, был президент Lola Даниель Партель. Победа в этой гонке стала юбилейной, сотой для шасси, производимой этой компанией. Символично, что 50-ю победу для Lola одержал Майкл Андресетти в своем чемпионском 1991 году. Родится ли еще одна традиция?

Дмитрий Ситник

5:0 В ПОЛЬЗУ ГОСТЕЙ



в плане выбора типа трасс для своих соревнований (от узких городских улиц до профилированных овальных треков), так и вывода чемпионата на уровень действительно мирового первенства, сравнимого с Ф-1. Indy Racing League (IRL) провозгласила себя единственной наследницей настоящих американских гонок для "стопроцентных американцев". Этапы этой серии проводятся только на овалах, расположенных на территории США.

При "разводе" CART получил чемпионат, в котором участвовали более мощные и дорогие машины, чем у конкурентов, команды, названия которых составляли "золотой фонд" американского автоспорта, гонщиков, чья слава и популярность не шли ни в какое сравнение с известностью молодых и не очень пилотов IRL. Зато основатель IRL Тони Джордж, занимая пост главного исполнительного директора автоспортивного комплекса в Индианаполисе, оставил за собой эксклюзивное право использовать в названии своей серии приставку "инди", которая долгое время являлась синонимом главных американских гонок. Да и сама легендарная гонка Indy 500 с 1996 года осталась в календаре только одной серии — IRL.

Для какой из противоборствующих сторон раздел пошел на пользу? Можно сказать однозначно: дела в IRL идут ни шатко ни валко, а популярность CART сейчас выросла настолько, что позволяет проводить за сезон 22 этапа в США, Канаде, Мексике, Бразилии, Австралии, Японии, а теперь еще и в Европе. Специально для чемпионской серии построены два новых овальных трека в Германии и Великобритании. В планах руководства CART организация двух новых этапов: на "Аутодромо Национале" в итальянской Монце, святая святых европейского автоспорта, а также в такой перспективной стране как Китай. Но самая важная задача боссов CART, а в основном это владельцы "чампкарговских" команд, — вернуть в календарь своей серии главную жемчужину автоспортивной Америки — Indy 500.

И первый шаг к осуществлению этой цели был сделан в прошлом году, когда впервые с 1996 года на старт гонки вышли двое пилотов команды Chip Ganassi. Вступить в прямое состязание на "чужой территории" от CART были делегированы Джимми Вассер и Хуан-Пабло Монтоя. И первая же гонка на "старой кирпичнице" закончилась убедительной победой молодого колумбийца над такими закаленными

Американцы известны своей любовью к спорту. К примеру, финал Национальной лиги по американскому футболу ежегодно проходит с размахом главного государственного праздника. В день проведения этого матча на стадион, которому выпала честь принимать финал, съезжается вся американская элита, президент прерывает любые важные переговоры, чтобы посмотреть игру, а звезды кино и деятели шоу-бизнеса обрывают телефон в оргкомитете звонками с просьбой выделить для них лишний билетик.

В начале 90-х легендарные "500 миль Индианаполиса" также входили в обойму самых престижных мероприятий, посетить которые считал обязанным каждый уважаемый себя американец. Но произошедший затем раскол на два чемпионата внес сумятицу в стройную систему гонок некузовных машин. Первопричиной разделения стали финансовые разногласия, а результатом — образование двух независимых чемпионатов под эгидой CART и IRL. В Championship Auto Racing Teams (CART) избрали путь расширения границ, как

Рок-звезда Грэйс Тэйлер (Aerosmith) перед стартом гонки исполнил национальный гимн США

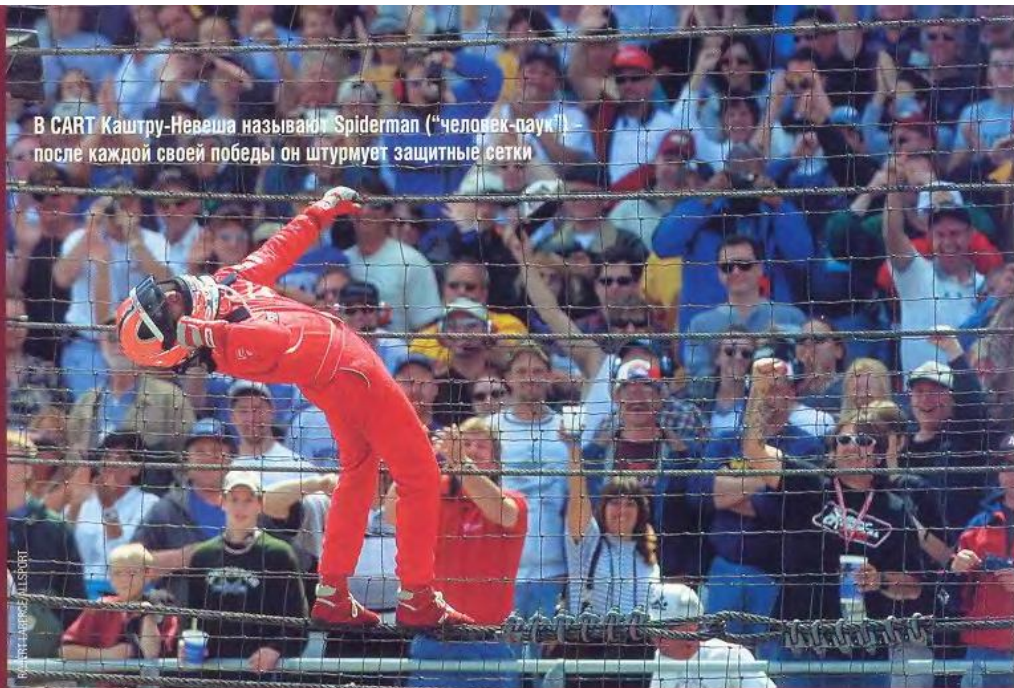


“бойцами” как Элисео Салазар, Бадди Лазье и двукратный победитель Indy 500 Эл Ансермладший. Об ажиотаже, окружавшем это событие, говорит сумма, которую заработали владельцы телевизионных прав на трансляцию гонки. Канал ABC от одной рекламы получил 102,4 млн долларов. Это стало новым рекордом телетрансляций автоспортивных соревнований в США.

Естественно, что в этом году квота участников Indy 500 из другой серии была расширена. В 85-й гонке 500 миль Индианаполиса приняло участие сразу шесть “чампкаровских” гонщиков. На этот раз честь вывести на старт “индикары” выпала Майклу Андретти, Джими Вассеру и Жилио де Феррану – чемпионам CART 1991, 1996 и 2000 годов соответственно, а также одному из лидеров нынешнего чемпионата Хелио Каштру-Невешу и двум новичкам серии Бруно Жункейре и Николя Минасяну. Но, пожалуй, главной сенсацией стало возвращение в Индианаполис Роджера Пенске, команда которого десять раз выигрывала главный приз этой гонки. По командам гонщики распределились следующим образом: за Chip Ganassi, лишившейся своего лидера и прошлогоднего победителя Indy 500 Хуана-Пабло Монтои, выступили Вассер, Жункейра, Минасян и Тони Стюарт (один из самых талантливых гонщиков кузовной серии NASCAR), за Penske – Каштру-Невеш и де Ферран, за Motorola – Андретти.

Специфика гонки в Индианаполисе заключается в том, что первые тренировки на “старой кирпичнице” начинаются за месяц до старта, и за этот период гонщики приобретают или восстанавливают необходимые навыки и подбирают правильные настройки своих автомобилей. В течение этого месяца специально

В CART Каштру-Невеша называют Spiderman (“человек-паук”) после каждой своей победы он штурмует защитные сетки



ды. Пятое место де Феррана – все, что смогли отвоевать у соперников пилоты CART. И с каждым днем, что приближал старт, с каждым новым тренировочным заездом становилось ясно: на “своей площадке” “индикаровцы” готовы в этом году дать серьезный бой принципиальным соперникам. Скотт Шарп, выигравший квалификацию, и в последующие дни показывал лучшее время.

В воскресенье, 28 мая, все дороги Индианаполиса вели только в одном направлении – к арене предстоящего “соревнования двух систем”. 250 тысяч зрителей заполнили трибуны автодрома-гиганта. Даже холодная погода и время от времени начинавший лить дождь не отпугнули желающих своими глазами увидеть этот грандиозный спектакль. И вряд ли кто-то из них потом стал жалеть о потраченном времени и деньгах (кстати, билет на Indy 500 стоит всего 20 долларов). Такого разгрома, учиненного пилотами серии Indy, предвидеть не мог никто.

Видимо, не справившись с грузом ответственности, стартовавший с “поула” Скотт Шарп не смог проехать и круга. Чемпион IRL 1996 года не учел, что в такую холодную погоду на непрогретой резине нельзя стартовать слишком резко. Его Dallara сорвалась в занос и беспомощно замерла у внешней стены с разбитым обтекателем. К счастью, сам пилот не пострадал. Более тяжелый инцидент произошел семью кругами позже. Не справившись с автомобилем, единственная на сегодняшний день представительница прекрасной половины человечества в автогонках высшего класса 20-летняя Сара Фишер “подрезала” Скотта Гудьира, после чего машина последнего врезалась в стенку. В госпитале врачи обнаружили у него перелом ноги.

Два раза гонку прерывали из-за дождя, что очень нервировало Тони Стюарта. В этот день ему еще предстояло принять участие в этапе серии NASCAR в Шарлотте. Если бы дождь затянул гонку больше чем на полчаса, Стюарту пришлось бы прекратить борьбу досрочно. Может, поэтому он и не смог удержать лидирующую позицию, когда на 142-м круге его опередил будущий победитель Хелио Каштру-Не-

веш. Однако погода смилиостивилась над Стюартом, и он успел финишировать. Шестое место в Индианаполисе и третье в Шарлотте, 1700 километров за день, после которого уставший гонщик скажет: “Когда я представляю, сколько раз поворачивал сегодня налево, то мне становится немного нехорошо”.

Тем временем, за 40 кругов до финиша стало понятно, что призовой миллион долларов пилоты CART разыграют между собой. Финишную черту гонщики пересекли в такой последовательности: Каштру-Невеш, де Ферран, Андретти, Вассер, Жункейра. Счастливый победитель, проехав после финиша еще один круг, остановил машину напротив боксов своей команды и, не обращая внимания на протесты судей, взобрался на решетку, которая отделяла его от команды. “Я очень благодарен Роджеру за то, что он дал мне возможность выступить в этой гонке, – сказал бразилец, немного остыв. – Вся команда заслужила эту победу”. Второй год подряд дебютант добивается здесь победы. Подобный результат последний раз был зафиксирован в далекие двадцатые годы. Ближайший представитель “Лиги гонок инди” занял только седьмую позицию, отстав от победителя на целый круг. Картину полного преимущества одной серии над другой подпортил лишь сход Николя Минасяна из-за проблем с коробкой передач.

Как только стали известны результаты 85-й гонки на Indianapolis Motor Speedway, специалисты сразу же заговорили о необходимости вернуть этот этап в лоно CART. Наиболее горячие головы предложили сделать из серии IRL учебно-тренировочный чемпионат для подрастающего поколения американских гонщиков, что-то, напоминающее европейскую Ф-3000. И только умудренный опытом Капитан Пенске, принимавший поздравления с 11-м успехом своей команды на “старой кирпичнице”, не был так категоричен: “Не думаю, что стоит говорить о победе CART над IRL. Практически все лучшие пилоты IRL столкнулись сегодня с проблемами. Как знать, чем бы все закончилось, будь у них все в порядке”.

Дмитрий Ситник



С разворота машины Скотта Шарпа начались неприятности для пилотов IRL

проводятся тренировки, на которых команды работают над отдельными элементами: например, существуют “дни резины” или “дни топлива”. Наконец, когда до гонки остается две недели, проводится двухдневная квалификация, результаты которой для пилотов CART оказались весьма неутешительными.

Не успев толком освоить незнакомую для себя технику (основное отличие “индикаров” от “чампкаров” заключается в меньшей мощности двигателя – 650 л.с. против более 800 – и отсутствии турбонаддува), вся шестерка дружно провалила квалификационные заез-

Чемпионат мира по ралли

6-й этап: 31.05-03.06.2001

Cyprus Rally
Дистанция: 1252.53 км/341.40 км – 22 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1 К. Мак-Рей (GB)	Ford	5:07.32.7
2 Р. Бернс (GB)	Subaru	+16.4
3 К. Сайнс (E)	Ford	+26.5
4 Т. Арай (J)	Subaru	+538.3
6 Ф. Лойкс (B)	Mitsubishi	+610.2
6 П. Хагстрем (FIN)	Toyota	+932.5

Командный зачет:

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Ford	50	4 Peugeot	20
2 Mitsubishi	47	5 Hyundai	10
4 Subaru	22	6 Skoda	7



Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Т. Мякинен	27
2 К. Сайнс	26
3 К. Мак-Рей	20



Европейский чемпионат легковых автомобилей FIA

9-10-й этапы: 20.05.2001

Автомобиль Зольдер, Зольдер, Бельгия
Две гонки по 51.701 км/13 кругов по 3.977 км
ПП: Г. Таркуини: 1'35.335, V ср.: 150.177 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Таркуини (I)	Honda Accord	2'100.387
2 Р. Кольчяго (I)	Audi A4 Quattro	+2.992
3 Ф. Вальфиш (F)	Honda Accord	+12.298
4 Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	+15.640
5 Дж. де Лоренци (I)	Alfa Romeo 156	+23.552
6 А. Ланчелотти (I)	Alfa Romeo 156	+36.535

БК: Г. Таркуини: 1'35.432/3, V ср.: 150.020 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	2'212.286
2 М. Нин (GB)	Nissan Primera Mark 3	+4.502
3 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	+5.499
4 С. Сарделли (I)	Nissan Primera Mark 3	+7.015
5 Ф. Вальфиш (F)	Honda Accord	+8.356
6 Дж. де Лоренци (I)	BMW 320i E36	+8.866

БК: Н. Ларини: 1'35.724/3, V ср.: 149.560 км/ч

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Н. Ларини	312	1 Alfa Romeo Nordauto	633
2 Ф. Джованарди	310	2 JAS Engineering Italia IP	475
3 Г. Таркуини	249	3 AGS Motorsport	391

NASCAR "Кубок Уинстона"

12-й этап: 27.05.2001

COCA-COLA 600
Лоус Моторспидвей, Конкорд, Северная Каролина, США
600 миль/400 кругов по 1.5 миль
П: 4:20.40, 400 кругов, V ср.: 222.261 км/ч
ПП: Р. Ньюман: 29.155, V ср.: 298.077 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Дж. Бертон (USA)	Ford	185
2 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	175
3 Т. Спарт (USA)	Pontiac	165
4 М. Мартин (USA)	Ford	165
5 Б. Лабонте (USA)	Pontiac	160
6 Дж. Спенсер (USA)	Ford	155
7 Р. Радд (USA)	Ford	146
8 Д. Джарретт (USA)	Ford	143
9 У. Бертон (USA)	Dodge	143
10 Дж. Майфилд (USA)	Ford	134

13-й этап: 03.06.2001

MBNA PLATINUM 400
Дувер-Дуинс Интернационал Спидвей, Дувер, Делавэр, США
400 миль/400 кругов по 1 миле
П: 3:19.24, 400 кругов, V ср.: 193.702 км/ч
ПП: Д. Джарретт

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	185
2 С. Парк (USA)	Chevrolet	170
3 Д. Эрхардт-мл. (USA)	Chevrolet	170
4 Р. Кройвен (USA)	Ford	165
5 Д. Джарретт (USA)	Ford	160
6 С. Марлин (USA)	Dodge	155
7 Т. Спарт (USA)	Pontiac	151
8 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	147
9 М. Мартин (USA)	Ford	133
10 Р. Радд (USA)	Ford	134

14-й этап: 10.06.2001

KMART 400
Мичиган Интернационал Спидвей, Бруклин, Мичиган, США
400 миль/200 кругов по 2 миль
П: 2:58.50, 200 кругов, V ср.: 215.978 км/ч
ПП: Дж. Гордон: 38.247, V ср.: 302.959 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	185
2 Р. Радд (USA)	Ford	170
3 С. Марлин (USA)	Dodge	170
4 Дж. Майфилд (USA)	Ford	160
5 Р. Ньюман (USA)	Ford	155
6 Х. Стриклин (USA)	Ford	150
7 Дж. Бертон (USA)	Ford	146
8 Д. Блэйн (USA)	Dodge	142
9 Б. Эллиотт (USA)	Dodge	138
10 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	134

Общий зачет

Пилот	Очки
1 Дж. Гордон	1996
2 Д. Джарретт	1970
3 С. Марлин	1869



Кубок Европы Формулы-3

02-04.06.2001

61st FIA F3 European Cup, Grand Prix Pau
Автомобиль По, По, Франция
99.360 км/36 кругов по 2.760 км
ПП: Э. Давидсон: 1'10.996, V ср.: 139.951 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Э. Давидсон (GB)	Dallara 301	43'38.295
2 Р. Фукуда (J)	Dallara 399	+7.5
3 Б. Вирдхейм (S)	Dallara 301	+16.1
4 К. Матсуура (J)	Dallara 301	+18.9
5 Б. Бессо (F)	Dallara 399	+21.7

Чемпионат легковых автомобилей DTM

3-й этап: 20.05.2001

Автомобиль Ошерслебен, Ошерслебен, Германия
ПП: М. Фесслер: 1'23.561, V ср.: 157.982 км/ч
Квалификационная гонка: 33.003 км/9 кругов

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Фесслер (CH)	Mercedes	12'47.461
2 Л. Айелло (F)	Audi	+1.136
3 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	+1.853

Гонка: 102.676 км/28 кругов по 3.667 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Фесслер (CH)	Mercedes	40'16.669
2 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	+4.228
3 У. Альен (D)	Mercedes	+5.209
4 П. Дамбрек (GB)	Mercedes	+10.524
5 Л. Айелло (F)	Audi	+12.170
6 К. Абт (D)	Audi	+16.658

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Б. Шнайдер	54
2 М. Фесслер	46
3 Л. Айелло	37

Командный зачет:

Команда	Очки
1 D2 AMG Mercedes	82
2 Warsteiner AMG Mercedes	68
3 Abt Sportsline	44



USCHEIDT 18. - 20.05.2001



Еврокубок Формулы-Renault 2000

5-й этап: 20.05.2001

Автомобиль Зольдер, Зольдер, Бельгия
55.678 км/14 кругов по 3.977 км
ПП: А. Фарфус: 1'30.937, V ср.: 157.440 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Р. Куингарелли (I)	Ford	2'445.114
2 Э. Гуэрриери (ARG)	Ford	+4.481
3 Ж. Пигу (F)	Ford	+7.820
4 М. Бенц (CH)	Ford	+8.801
5 М. Алтуна (ARG)	Ford	+10.187
6 Ч. Зволсман (NL)	Ford	+10.395

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Graf Racing	96
2 RC Motorsport	94
3 CRAM Competition	84
4 Prema Powerteam	66
5 Lucidi Motorsport	66
6 Jenzer Motorsport	54

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Graf Racing	96
2 RC Motorsport	94
3 CRAM Competition	84
4 Prema Powerteam	66
5 Lucidi Motorsport	66
6 Jenzer Motorsport	54

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Graf Racing	96
2 RC Motorsport	94
3 CRAM Competition	84
4 Prema Powerteam	66
5 Lucidi Motorsport	66
6 Jenzer Motorsport	54

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Graf Racing	96
2 RC Motorsport	94
3 CRAM Competition	84
4 Prema Powerteam	66
5 Lucidi Motorsport	66
6 Jenzer Motorsport	54

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Graf Racing	96
2 RC Motorsport	94
3 CRAM Competition	84
4 Prema Powerteam	66
5 Lucidi Motorsport	66
6 Jenzer Motorsport	54

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

5-й этап: 20.05.2001

Автомобиль Зольдер, Зольдер, Бельгия
55.678 км/14 кругов по 3.977 км
ПП: А. Фарфус: 1'30.937, V ср.: 157.440 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Р. Куингарелли (I)	Ford	2'445.114
2 Э. Гуэрриери (ARG)	Ford	+4.481
3 Ж. Пигу (F)	Ford	+7.820
4 М. Бенц (CH)	Ford	+8.801
5 М. Алтуна (ARG)	Ford	+10.187
6 Ч. Зволсман (NL)	Ford	+10.395

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Graf Racing	96
2 RC Motorsport	94
3 CRAM Competition	84
4 Prema Powerteam	66
5 Lucidi Motorsport	66
6 Jenzer Motorsport	54

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Graf Racing	96
2 RC Motorsport	94
3 CRAM Competition	84
4 Prema Powerteam	66
5 Lucidi Motorsport	66
6 Jenzer Motorsport	54

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Graf Racing	96
2 RC Motorsport	94
3 CRAM Competition	84
4 Prema Powerteam	66
5 Lucidi Motorsport	66
6 Jenzer Motorsport	54

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Graf Racing	96
2 RC Motorsport	94
3 CRAM Competition	84
4 Prema Powerteam	66
5 Lucidi Motorsport	66
6 Jenzer Motorsport	54

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	50
6 Т. Пхелер	46

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Graf Racing	96
2 RC Motorsport	94
3 CRAM Competition	84
4 Prema Powerteam	66
5 Lucidi Motorsport	66
6 Jenzer Motorsport	54

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус	96
2 Р. Куингарелли	66
3 М. Бенц	54
4 Э. Гуэрриери	52
5 Ф. Карбоне	48