

Ф¹

ВЫСТРЕЛ В СИЛЬВЕРСТОУНЕ

Мика Хаккинен после долгого периода невезения наконец-то "выстрелил" в Великобритании. Остался ли еще заряд у двукратного чемпиона мира?



Формула

сентябрь 2001



**РАЛЬФ
ШУМАХЕР**

гонщик без улыбки

ASIATECH

уходит, едва
появившись?

**ПАТРИК
ХЕД:**

не ищи
виноватых

BMW.Williams

МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ


ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571

9 771560 357002 >



СОДЕРЖАНИЕ

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 4 | Парад | 68 | "Сделай сам" по-баварски
Компания BMW и опыт советской армии |
| 10 | Новости | 72 | Инкогнито с Востока
Что скрывается за надписью Asiatech? |
| | Гран При | 76 | Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
Техника |
| 22 | Великобритания
Возвращение высокого блондина | 78 | Пятый элемент
... среди победных составляющих команды Williams |
| 34 | Германия
Немецкая культура | 80 | Новинки Гран При Великобритании
Без сюрпризов |
| 46 | Калейдоскоп | 82 | Новинки Гран При Германии
Антирешил удачу |
| 48 | Если хочешь стать Шумахером
— стань им!
За руль автомобиля Ф-1 может сесть каждый
Команда | 84 | Семь столбов успеха
Испытатели довольны, что опоры шатки
Ф-1 от А до Я |
| 50 | Выбор Железного Фрэнка
Кто будет следующим чемпионом Williams? | 86 | Шоу должно остановиться
Красный флаг вместо клетчатого
Большие гонки |
| 52 | Воспитание чувств
Почему хмурится Ральф?
Интервью | 90 | Ф-3000
Красные нажимают и проигрывают |
| 60 | Крис де Бург
"Пожалуй, я напишу песню о Формуле-1"
Тема | 92 | CART
Второй интернационал |
| 62 | Кто виноват?
Патрикс Хейда всегда больше волновал вопрос: что делать? | 96 | Статистика мирового
автоспорта |



Зарегистрировано
в Государственном Комитете РФ по печати
Свидетельство № 018841
Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автоинформ"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3200, 445-9800,
445-4238, 445-9394. Факс: (095) 445-0709
Главный редактор
Вадим Колтун
v.koltun@formula-online.ru
Шрифты
Леонид Ситник
l.sitnik@formula-online.ru
Дизайн и верстка
Владислав Кругицкий
Рустам Зиганшин

Редактор-корректор
Ольга Кривоша
Технический редактор
Владимир Макавеев
v.mak@formula-online.ru
Ответственный редактор
Борис Мурадов
b.muradov@formula-online.ru
Редакционное обеспечение
Вадим Устинов
v.ustinov@formula-online.ru
Сергей Коозуков
s.kozukov@formula-online.ru
PR-обеспечение
Владимир Безукладников
v.bezukladnikov@formula-online.ru

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин
По вопросам рекламы и
распространения издания обращаться:
Тел.: (095) 449-8395
rasteg@formula-online.ru
Подписка производится
в любых почтовых отделениях
РФ, СНГ и стран Балтии на 2-е полугодие
2001 г. по объединенному каталогу
"Пресса России", индекс 29508
(серийная подписка) индекс 79180
(одноразовая подписка)
Для зарубежных подписчиков по адресу:
129110, Москва, ул. Пилырьского, 89
Тел.: +7-095-281-0137, 281-9345,
факс: +7-095-281-3799
Адрес для писем:
109037, Москва, а/я 54

E-mail: formula@formula-online.ru
Распространитель:
Сам-Петербург
Тел./факс: (812) 274-8958
Адрес: ул. Харьсонская, 8
Тел./факс: (8482) 33-5607, 72-3219
Адрес: ул. Толмачев, 1
Оптический диск
FORSSAN KILJAPANO OY
Подписано в печать 17.08.2001 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов статей
Перепечатка без разрешения
редакции запрещена
© "Формула" 2001



ВЗРЫВ –
вот на что более всего походило
столкновение Лучано Бурти и Михаэля
Шумахера на первых секундах Гран
При Германии. Ведь когда о
стартующих гонщиках говорят, что они
выстреливают как из пушки, это не
такое уж и преувеличение.



ТРЕНИЯ

между партнерами по команде – не редкость в Формуле-1. Хотя далеко не всегда это происходит так буквально, как в столкновении между Жаком Вильневом и Оливье Панисом на старте Гран При Великобритании. Канадец просто вытолкнул с трассы француза, и на обтекатель машины Жака остался отпечаток колеса второго автомобиля BAR. Столкновение, впрочем, было случайным. Вильнев извинился. Панис промолчал. И команда тут же продлила контракт с обоими гонщиками.

Их поменяли местами

Жан Алези в Jordan, Хайнц-Харальд Френтцен в Prost



НЕ УЙДЕШЬ САМ – МЫ ТЕБЯ ВЫГОНИМ

После Гран При Европы в конце июля Френтцен была возможность в течение 24 часов покинуть команду Jordan Grand Prix, которой немец не воспользовался. И хотя ставшего в составе Jordan бронзовым призером чемпионата мира 1999 года гонщика специально прочили в Toyota, вряд ли стоило бы ожидать, что пути Френтцена и Эдди Джордана разойдутся уже в нынешнем сезоне. Гром грянул в среду, 25 июля, когда шеф Jordan объявил о том, что на Гран При Германии место Френтцена займет тест-пилот ко-



Эдди Джордан: "Это был сезон разочарований для нас обоих. После Гран При Великобритании мы обсудили ситуацию, и вот результат. Мне жаль Хайнца, но интересы команды важнее".



Ральф Шумахер (выступал за Jordan в 1997–1998 гг.): "В прошлом у меня тоже были проблемы с этой командой, но нужно понимать и Эдди (Джордана), потому что он испытывает огромное давление".

манды Рикардо Зонта. Джордан не стал утруждать себя разъяснением причин разрыва, поведая лишь о некоем разговоре между ним и Френтценем после гонки в Сильверстоуне. Между тем сам немецкий гошник находился в полном недоумении по его словам, сообщившие об увольнении пришло к нему по факсу. Хайнц-Харальд решил не ехать на свою домашнюю гонку даже в качестве зрителя, а вместо этого с семьей отправился отдохнуть в Испанию, пообещав своему тест-пилоту боксу встретиться в зале суда.



12 ЛЕТ СПУСТЯ

Ирландское решение Джордана несколько дней держало паддок Ф-1 в напряжении и в самом деле, ведь не ради Зонты проныривший ирландец уволил пилота, который принес его команде две из трех его побед в Гран При. Впрочем, вскоре президент на вакантное место обозначил: Жан Алези, недовольный своим положением в Prost, где ему, по слухам, уже несколько месяцев не платили зарплату, дал понять, что он не прочь сесть за руль автомобиля EJ11. Тут вдруг "вспомнили" о том, что в 1989 году француз выиграл международный чемпионат Ф-3000 в составе "конюшни" Эдди Джордана, и транслируя вскоре сообщение о воссоединении "старых друзей" уже никого не удивило.

Через неделю после гонки в Хоккенхайме Алези побывал на заводе Jordan в Сильверстоуне, где под него "подогнали" сиденье его будущей машины, а тем временем менеджеры



Ален Прост: "Он повел себя словно ребенок. Мы договорились никак не комментировать наше расставание, а через десять минут он уже разглагольствовал об этом по радио".

последнее время в "конюшне" четырехкратного чемпиона мира и с каким удовольствием он покинул ее.

Что до Френтцена, то немец решил не сидеть без дела до конца сезона и... занял место Алези в Prost. Обе стороны утверждают, что никакого обмена одного пилота на другого не было: просто так получилось.



Жан Алези: "Эдди привел меня в Формулу-1, и поэтому мне очень приятно после стольких лет вернуться в его команду".

МАК-НИША КОРМЯТ ОБЕЩАНИЯМИ

Шотландский гошник Аллан Мак-Нэш, который в этом году в паре с Микой Сало занимается испытанием автомобиля Toyota Ф-1, получил от руководителя команды Уве Андерссона очередные гарантии своего места в составе молодой "конюшни" в сезоне-2002. Комментарии появляющиеся время от времени слухи о грядущей замене Аллана, Андерссон назвал их не соответствующими действительности, сообщив, что, по его подсчетам, в Toyota прочат не менее 16 пилотов.



О БЕДНОМ РИКАРДО ЗАМОЛВИТЕ СЛОВО



Кто действительно пострадал в этой ситуации, так это Рикардо Зонта. Бразилец выстроился как минимум участвовать во всех оставшихся гонках сезона, и возмущение к обязанностям тест-пилота стало для него ударом. Рикардо Зонта: "Я крайне разочарован. Возможно, я вообще уйду из этой команды".

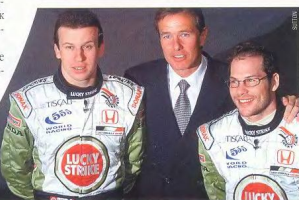


С УДВОЕННОЙ СИЛОЙ

С удвоенной силой намерены готовиться к сезону-2002 ведущие команды Ф-1 – Ferrari, McLaren и Williams. Все три "конюшни" решили активизировать испытательную работу, для чего в "питате" каждой из них появятся вторые тест-пилоты. Планируется, что одним из испытателей будет опытный пилотинг, а второй – "мозговой газантом". Поговаривают, что тестером в одной из топ-команд в следующем году может стать Хайнц-Харальд Френтцен.

BAR СОХРАНЯЕТ СВОЙ СОСТАВ

Команда British American Racing объявила о том, что в сезоне-2002 ее состав останется неизменным: места "конюшни" из Бразили по-прежнему будут занимать Жак Вильнев и Оливье Панис. Для чемпиона мира 1997 года Вильнева это будет уже четвертый сезон в BAR, и канадец рассчитывает на дальнейший прогресс команды, за которую он выступает с самого начала ее существования. До-волен и Панис, а Крейг Поллок, как обычно, называет своих пилотов, обещая им к следующему году предоставить достойную машину.



ЖЕРТВЫ ШПИОНОВ

По утверждению технического директора концерна Renault Жан-Жака Хи, при разработке революционного двигателя для Формулы-1 французский автогигант стал жертвой промышленного шпионажа. Хи сообщил, что в середине прошлого года, когда проектировался мотор V10 с нетрадиционно большим углом развала цилиндров – 111 градусов, компьютерные сети Renault подверглись нападениям киберразведчиков из Германии. В результате "шпионы" завладели ценнейшей информацией. Впрочем, Хи не уточнил, на кого работали немецкие хакеры.



Марио Иллиен (Ilmor/Mercedes): "Я слышал, что продаются какие-то чертежи и данные, но не знаю, были ли они от Renault или нет. На самом деле, я не думаю, что за этим стояла одна из команд Ф-1".



Том Уокиншоу: "Двигатель Cosworth V10 является блестящим плодом инженерной мысли и на деле доказал свою конкурентоспособность, поэтому мы с нетерпением ждем того момента, когда он появится на наших автомобилях".



Ники Лауда: "У нас есть все ресурсы для того, чтобы поставлять силовые агрегаты еще одной команде, и это принесет нам прибыль. К тому же, когда один и тот же мотор стоит сразу на четырех автомобилях, легче совершенствовать его, повышать надежность, увеличивать мощность и так далее".

ARROWS+COSWORTH

В сезоне-2002 команда Arrows получит двигатели Cosworth V10 – точно такие же, какие будет использовать Jaguar Racing. По словам шефа Arrows Тома Уокиншоу, новый поставщик двигателей – это лишь часть его плана по усилению "конюшни".

Идея поставлять моторы "на сторону" принадлежит Ники Лауде, возглавляющему Premier Performance Division (подразделение концерна

Ford, куда входит команда Jaguar и фирма Cosworth). Помимо самого силового агрегата Arrows получит и управляющую электронику от Pi Group, идентичную той, что стоит на гоночных машинах Jaguar. В то же время, австриец не уточнил, на какой срок рассчитано сотрудничество с Arrows и продолжится ли оно в том случае, если Jaguar станет одним из лидеров Ф-1.



ХУЖЕ НЕКУДА

Пилот команды Arrows Йос Ферстаппен признался, что за всю карьеру в Ф-1 у него не было напарника хуже, чем Энрике Бернольди. По словам голландца, который уже имеет контракт с Arrows на сезон-2002, отношения с партнером по команде "не задались" с самого начала, и они практически не общаются друг с другом. "На следующий год команда могла бы найти пилота получше", – отметил Ферстаппен.



ПОРА ОТПУСКОВ

Трехнедельная пауза между Гран При Германии и Венгрии и официальный запрет на проведение тестов в этот период дали всему "цирку" Формулы-1 возможность перевести дух и собраться с силами перед заключительными гонками сезона. Михаэль Шумахер решил провести "отпуск" вместе с семьей, признавшись, что не имеет никаких особых планов и просто хочет отдохнуть. Дэвид Култхард расслаблялся в компании друзей и подруг на Сардинии. Туда же на яхте отправился и Флавио Бриато-



ре вместе со своей старой знакомой Наоми Кэмпбелл: они то расходятся, то сходятся вновь, и, по слухам, взбалмошная супермодель уже успела несколько подпортить отдых шефу Benetton, устроив очередной скандал. Рядовые же члены команд Ф-1 вряд ли отдыхали на собственных яхтах, если вообще отдыхали. Хотя, например, в British American Racing решили проявить гуманность и на неделю распустили по домам абсолютно всех сотрудников гоночной команды. По словам руководителя бригады механиков BAR Рона Мидоуза, "ребята просто достали нас просьбами об отпуске, и мы были вынуждены уступить".



ТОРГ УМЕСТЕН

Автопроизводители получают долю в Ф-1 в обмен на снижение мощности двигателей.

Противостояние "хозяев" Формулы-1 и сотрудничающих с командами Гран При автомобильных компаний в ближайшее время может сойти на нет: возможно, уже скоро будет удовлетворено главное требование автогигантов — они получат долю в контролирующем Ф-1 холдинге SLEC. О своем намерении продать почти 40-процентный пакет акций Ф-1 объявил его владелец — немецкая медиагруппа EM.TV, в которой недавно поменялось руководство. Новым президентом вместо известного поклонника гонок Гран При Томаса Хаффы стал Вернер Клаттен. Дабы избавиться от постоянных "домогательств" со стороны автопроизводителей, два других совладельца SLEC — медиагруппа Kirch, опекающая EM.TV, и Берни Экклстоун — могут уступить упомянутые акции.

Впрочем, за это гигантам автоиндустрии придется пойти на определенные уступки. Неудер-

жимый рост скоростей гоночных машин вызывает серьезное беспокойство FIA. Ни канавки на шинах, ни "урезанная" аэродинамика не в силах сдержать этот рост. Самой действенной мерой стало бы изменение "формулы" двигателя: наиболее популярной альтернативой нынешней компоновке V10 при рабочем объеме 3 литра является "формула" V6/2,5 литра. По договоренности между командами действующая "формула" должна оставаться неизменной до 2008 года, в чем крайне заинтересованы автопроизводители, не желающие вкладывать немалые средства в разработку абсолютно новых моторов. Однако перспектива получить долю в Ф-1, а значит, и возможность участвовать в принятии решений, наверняка заставит автомобильные компании смягчить свою позицию. Если торг состоится, новая "формула" может вступить в силу уже в 2003 году...

ПРИЯТНАЯ ПОТЕРЯ



Технический директор Benetton Майк Гаскойн с удовольствием признал свое поражение в споре с главным механиком команды накануне Гран При Германии. Гаскойн был уверен в том, что в Хоккенхайме Benetton не наберет очков, однако Джанкарло Физикелла и Дженсон Баттон "разочаровали" англичанина. В результате Гаскойну пришлось раскошелиться на 20 фунтов стерлингов.

ДЖОРДАН ЗАНЯЛСЯ ФУТБОЛОМ

Шеф команды Jordan Эдди Джордан стал совладельцем шотландского футбольного клуба Celtic, выложив за свою долю порядка 1,4 миллиона долларов США.



ХЕРБЕРТ ОТКРЫВАЕТ АМЕРИКУ

Колумбом автоспорта почувствовал себя в последние месяцы экс-пилот Формулы-1 Джонни Херберт, попробовавший свои силы сразу в нескольких гоночных категориях Америки. 37-летний британец выступил в гонке спортпрототипов серии ALMS, затем поработал на тестах CART, проводившихся на овале Рокингем Мотор Спидвей в его родной Англии, и, наконец, принял участие в тестах IRL на овале в Кентукки. Главной мечтой Херберта остается победа в гонке "500 миль Индианаполиса", и он намерен предпринять первую попытку покорить "Старую кирпичницу" уже в следующем году.

НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ



АВТОГОНЩИК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

Бить может, для кого-то это окажется сюрпризом, но тест-пилот McLaren Александр Вурц однажды уже выигрывал чемпионат мира. Правда, случилось это почти полтора десятилетия назад, а управлял австриец не гоночным автомобилем, а горным велосипедом. Уже давно Вурц сменил два колеса на четыре, но, насмотревшись репортажей с велогонки "Тур-де-Франс", решил трянуть стариной. После завершения испытаний в Монце Алекс вскочил на велосипед и покатил домой, в Монако. 350 километров (больше дистанции Гран При!) Вурц преодолел без особых проблем: "Я, конечно, устал, но очень доволен. И пусть ноги немножко побаливают, зато я подзагорел. Замечательная получилась поездка. Куда бы теперь еще съездить?.."



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ



TOYOTA БРОСАЕТ ВЫЗОВ

Не имея пока возможности бросить вызов будущим соперникам на гоночных трассах, дебютант грядущего сезона команда Toyota, тем не менее, уже находится в весьма натянутых отношениях с другими "конюшнями" Ф-1. Toyota намерена продолжать испытания своего первого автомобиля Гран При в октяб-

ре-декабре нынешнего года, когда для всех остальных команд будет действовать запрет на проведение тестов. Особое недовольство это вызвало, как ни странно, у руководителей ведущих команд, в частности у Рона Денниса. Не в восторге были и шинники Bridgestone: работая вместе с Toyota по окончании

чемпионата-2001, их конкурент Michelin получит дополнительную возможность испытать свои покрышки в преддверии нового сезона. А вот FIA не возражает против намерений Toyota, заявив, что новая команда попадет под "юрисдикцию" и все запреты федерации лишь с 1 января 2002 года.

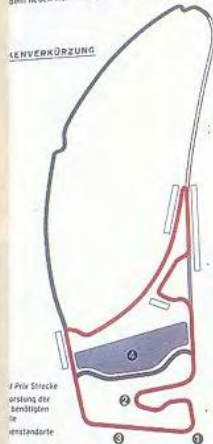


Уве Андерссон: "Я не вижу никакой несправедливости в том, что мы будем продолжать тесты в то время, когда для всех остальных вступит в силу запрет на проведение испытаний. У других команд многолетний опыт выступлений в Ф-1, а нам нужно как следует подготовиться, чтобы в следующем сезоне хотя бы успешно проходить квалификации".

ЗДРАВСТВУЙ И ПРОЩАЙ, ХОККЕНХАЙМ!

Автодром Хоккенхаймринг по-прежнему будет принимать Гран При Германии: несмотря на ходившие одно время слухи, Берни Экклстоун продлил контракт с владельцами немецкой трассы до 2008 года. Однако уже к следующему году автодром преобразится до неузнаваемости: появятся новые трибуны, пресс-центр, но самое главное – исчезнут знаменитые лесные "просеки", а протяженность круга сократится с нынешних 6,8 до 4,5 км. Сверхбыстрый и сверхтребовательный к двигателям Хоккенхаймринг превратится в стандартную трассу.

schwindigkeitstest zu bewahren. östlicher Teil der bisherigen Streckenführung wird auf- und renaturiert. Bereits zum Formel 1 Rennen 2002 dem neuen Renneurs gefahren werden.



• Tribünenkapazität: ca. 55.000
• Investitionsvolumen: ca. 55 Mio.

SONSTIGE NEUBAUMAASSMA



ТУРЦИЯ ХОЧЕТ ГРАН ПРИ

Заявку на право в будущем принимать Гран При чемпионата мира Формулы-1 сделала любимая российскими туристами Турция. По словам президента автомобильной федерации страны Мумтаза Тахинкиоглу, отвечающий всем международным стандартам автодром планируется построить в Стамбуле в течение ближайших трех лет, для чего потребуются инвестиции в объеме порядка 70 миллионов долларов США.



ЗАМЕНА ЛОКОМОТИВА

Автомобиль безопасности, который порой, словно локомотив, водит за собой пелотон, в Хоккенхайме был заменен. Вместо шикарного купе Mercedes AMG CL водитель "пейс-кара" Бернд Майландер начиная с Гран При Германии получил в свое распоряжение новейшее родстер SL.

АВСТРАЛИЙЦЫ НЕ ВИНОВАТЫ

В результате проведенного FIA расследования обстоятельств трагической гибели пожарного Грэма Бевериджа во время Гран При Австралии в марте нынешнего года с организаторов гонки были сняты все обвинения в преступной халатности. Установлено, что, как и в случае с итальянцем Паоло Джислимерти, погибшим в Монце в прошлом году, Беверидж находился в неполюженном месте, где его и настигло оторвавшееся колесо BAR Вильнева. При этом в заявлении FIA особо отмечается, что организатором Гран При – Australian Grand Prix Corporation – были полностью выполнены все требования по обеспечению безопасности гонок Ф-1.



МОНЦА ПРИХОРАШИВАЕТСЯ



Автодром в Монце в ближайшем будущем подвергнется очередной реконструкции. К счастью, на этот раз речь не идет об изменении конфигурации знаменитой скоростной трассы: преобразиться должна зона пэддока, где будет построен ультрасовременный комплекс для размещения команд, прессы и почетных гостей.



НОВАЯ ИГРУШКА ЖАКА

Жак Вильнев известен своей любовью к видеоиграм, однако теперь на его яхте, пришвартованной в бухте Монте-Карло, появилась ультрасовременная установка, которая позволяет совмещать приятное с полезным. По совету своего личного тренера Эрвина Голлнера, канадец установил в своем плавучем доме точную копию кокпита автомобиля BAR 003 с рулем и педалями и теперь имеет возможность тренировать важные для гонщика группы мышц даже в открытом море. При этом "игрушка" стоимостью 35 тыс. долларов позволяет имитировать климатические условия всех трасс чемпионата мира.



УКРАДЕНЫ ПРАВИЛА!

Директор гонки на Гран При Германии Чарли Уайтинг стал жертвой злоумышленников, похитивших два дипломата с документами прямо из "башни", откуда тот контролирует ход соревнований. В пропавших кейсах находились личные бумаги и документы Уайтинга, а также такие "секреты" как список участников Гран При и регламент соревнований. Пропажа "шпаргалок", однако, не помешала Уайтингу волевым решением остановить гонку после столкновения Лучано Бурти и Михаэля Шумахера на старте.

НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ



ПРОБА РУЛЯ

После блистательной победы на британском Гран При пилот McLaren Мика Хаккинен отправился в Чехию, где на трассе Брно попробовал себя за рулем Mercedes-Benz CLK, который выступает в немецком кузовном чемпионате DTM. В роли наставника финна выступил Бернд Шнайдер, один из лучших пилотов DTM, в свое время пробовавший силы и в Ф-1. Освоившись за рулем, Хаккинен не только сам проехал три десятка кругов, но и, как это бывало уже частенько, прокатил по трассе свою жену Эрю. "Машина здорово впечатлила меня, причем не только тем, что великолепно выглядит в цветах West. Никогда не думал, что "кузов" может так уверенно поворачивать и тормозить", – сказал Мика. Какие мысли на этот счет возникли у супруги двукратного чемпиона мира, осталось неизвестным.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ



СУДЬБА ШУМАХЕРА ХРАНИЛА

Аварию на старте ГП Германии, когда в Ferrari Михаэля Шумахера врезался Лучано Бурти на Prost, видели все. Однако за полторы недели до этого немецкий пилот побывал в ДТП, которое, по его собственному признанию, было куда страшнее "тарана" Бурти. Трагедия едва не разыгралась на тестах в Монце, где команды готовились к гонке на Хоккенхаймринге. События развивались следующим образом: на торможении с 310 км/ч перед "эской" Variante della Roggia немец "потерял" задний мост своей машины, она вылетела с трассы и после удара об ограждения взмыла в воздух, совершив "бочку" и закончив свой полет у заграждения из шин. К счастью, Шумахер-старший не пострадал, в чем поспешил удостовериться проезжавший мимо его брат Ральф. Как сообщили представители Scuderia, автомобиль Михаэля неожиданно потерял прижимную силу после того, как атакуя бордюр в одном из поворотов, пилот повредил днище своей Ferrari. По рекомендации врачей гонщик провел неделю дома с семьей.

ТОДТ ПОЛУЧИЛ НОВЫЙ ФРОНТ РАБОТ

Президент Ferrari Лука ди Монтеземоло провел реорганизацию в руководстве возглавляемой им компании, в результате которой шеф команды Ф-1 Жан Тодт получил новый фронт работ. Отныне француз отвечает за спортивную составляющую в деятельности группы Ferrari-Maserati. Это означает, что Тодт, возможно, продолжит работать в итальянской компании и после своего ухода с поста главы гоночной команды, который он запланировал на конец 2004 года.



FERRARI ХРАНИТ ВЕРНОСТЬ BRIDGESTONE

McLaren стоит перед выбором

Команда Ferrari объявила о своем решении до конца сезона-2004 продолжать сотрудничество с производителем шин Bridgestone. Таким образом, в условиях "шинной войны" Scuderia наверняка получит статус "команды номер один" среди клиентов японской компании, что не может не беспокоить McLaren. Учитывая, что в "лагере" Michelin несомненным лидером является Williams, "конюшне" из Уокинга, у которой истекает срок действия контракта с Bridgestone, предстоит сделать действительно непростой выбор. В этой ситуации идеальным для McLaren выходом было бы возвращение Goodyear.



ДВА КОЛЕСА ВМЕСТО ЧЕТЫРЕХ

Команда European Minardi решила порадовать своих болельщиков, выпустив целую линейку "фирменных" велосипедов, среди которых имеются как скоростные шоссейные модели, так и горные "байки". Особым раритетом обещает стать модель Paddock Limited, которая изготовлена в количестве всего 300 экземпляров и достанется в основном сотрудникам Minardi.



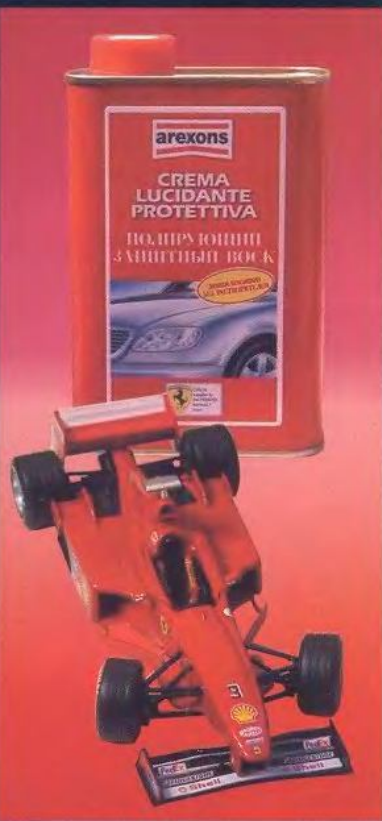
ПОЖАР В МАРАНЕЛЛО



В несчастливый день 13 августа едва не сгорел завод Ferrari в Маранелло. В семь утра по местному времени в одном из зданий комплекса начался пожар, причиной которого стало, предположительно, короткое замыкание. К счастью, прибывшие из Модены пожарные взяли верх в двухчасовой схватке с огнем. Помещения, занимаемые командой Формулы-1, не пострадали.

Первые 10 читателей,
подписавшихся
на журнал в сентябре,
получат

ПОДАРОК
Модель
Ferrari F300 1:24



arexons

Подписаться на журнал "Формула"? Очень просто:

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

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

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

Ф.И.О. _____

Индекс _____ Область _____

Город _____ Улица _____

Дом _____ Корпус _____ Квартира _____ Телефон _____

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

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

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



Извещение

Форма №ПД-4

ООО "Авто-Энтер"

(наименование получателя платежа)

ИНН 7722005681

(ИНН получателя платежа)

№ р/с 40702810300000000516

(номер счета получателя платежа)

в АКБ "Инвестиционный Торговый Банк"

(наименование банка и банковские реквизиты)

г. Москва

к/с 30101810400000000267

БИК 044583267

Подписка на журнал "Формула"

(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.

Плательщик (подпись) _____

Кассир _____

ООО "Авто-Энтер"

(наименование получателя платежа)

ИНН 7722005681

(ИНН получателя платежа)

№ р/с 40702810300000000516

(номер счета получателя платежа)

в АКБ "Инвестиционный Торговый Банк"

(наименование банка и банковские реквизиты)

г. Москва

к/с 30101810400000000267

БИК 044583267

Подписка на журнал "Формула"

(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.

Плательщик (подпись) _____

Квитанция

Кассир _____

Уважаемые поклонники Формулы-1!

Журнал "Формула" приглашает вас принять участие в фотоконкурсе для знатоков, в каждом из 10 туров которого вам будет предложено несколько фотографий, объединенных общей темой. Победителей по итогам всего сезона ждут призы от журнала "Формула".

ТУР VII

В седьмом туре вам предлагается определить трассу, показанную на снимке. Ответы на вопросы седьмого тура вы должны отправить по почте или e-mail не позднее 1 октября 2001 года. Вырезать из журнала купон с вопросами необязательно.

Наш почтовый адрес:

105037, Москва,
а/я 54, "Формула"

e-mail: formula@formula-one.ru

Полные итоги конкурса на сервере www.formula-one.ru

Итоги V тура.

Правильные ответы:

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1. Ричард Аттвуд | 7. Дэвид Хоббс |
| 2. Грэм Хилл | 8. Лорис Кессель |
| 3. Джон Уотсон | 9. Том Прайс |
| 4. Джон Сертис | 10. Ральф Шумахер |
| 5. Тьерри Бутсен | 11. Питер Ревсон |
| 6. Эдди Кейзан | |

Победители:

Ю. Евтушенко	Томск	20 очков
Е. Жмарин	С.-Петербург	20 очков
А. Колбасин	Москва	20 очков
А. Круглов	Н. Новгород	20 очков
А. Кульчицкий	С.-Петербург	20 очков

ПРИЗЫ ПОБЕДИТЕЛЯМ

от эксклюзивного дистрибьютора парфюмерии Ferrari

I место:

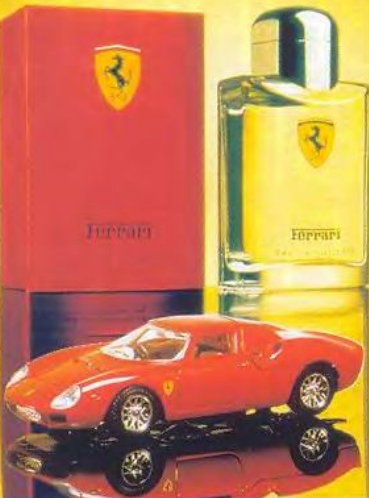
Поездка на этап Формулы-1 2002 г.

II место:

Подарочный набор Ferrari

III место:

Одеколон Ferrari



Лидеры конкурса после пяти туров

		очки
1. Евгений Жмарин	С.-Петербург	95
2. Александр Кульчицкий	С.-Петербург	83
3. Константин Павленко	Харьков	76
4. Алексей Колбасин	Москва	72
5. Юлия Евтушенко	Томск	56
5. Александр Круглов	Н. Новгород	55

РАЗМЕР НЕ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЯ

После появления на рынке кроссовок Nike Shox с "формульными амортизаторами" компания Nike представила очередное ноу-хау, которое, возможно, заинтересует помешанный на высоких технологиях мир Ф-1. Слой файлона в подошве кроссовок новой серии Presto выложен по принципу "играй, гармошка", благодаря чему новая обувь Nike замечательно защищает ступню от травм, что немаловажно при обилии столкновений в автогонках. Наконец, новая обувь просто удобна. Кроссовки изготовлены целиком из эластичных материалов, а вместо шнурков применены полиуретановые ремешки, и Presto надеваются легко и быстро, как носок. Размер не имеет значения.



MARLBORO MASTERS В ЗАНДВООРТЕ

В первый уик-энд августа, когда команды Ф-1 уже вовсю наслаждались трехнедельным "отпуском" после Гран При Германии, в голландском Зандвоорте прошло очередное автоспортивное шоу Marlboro Masters и одноименная гонка Формулы-3. В гонке первенствовал тест-пилот BAR японец Такума Сато, однако гвоздем программы стали различные показательные заезды. Представлявший Ф-1 испытатель Ferrari Лука Бадоер продемонстрировал собравшимся на автодроме многочисленным зрителям возможности прошлогоднего автомобиля F1-2000. "Мне нравятся такие мероприятия, потому что здесь не возбраняется "сечь" сцепление, "помучить" двигатель и трансмиссию", — поведал итальянец. Помимо Бадоера "показали себя" Томми Мякинен на раллийной Mitsubishi Lancer и мотогонщик Карлос Чека на 500-кубовой Yamaha, а также Рэнди Мамола на двухместном мотоцикле Гран При.



Голландец Йос Ферстаппен не питает иллюзий относительно "формульного" будущего автодрома в Зандвоорте. "У них есть лицензия класса "А", но трасса отнюдь не готова к тому, чтобы принимать этапы Ф-1, и я думаю, что в ходе своего визита в Зандвоорт (в сентябре) Берни Экклстоун сразу же поймет это", — считает пилот команды Arrows.

ЖУРНАЛИСТЫ БРОСАЮТ ВЫЗОВ ХАККИНЕНУ И КУЛТХАРДУ

Кубок West McLaren Mercedes по картингу разыграли 2 августа на крытом картодроме в московской Ленинской слободе журналисты отечественных автомобильных и спортивных изданий, а также нескольких радиостанций и телека-



налов. Среди участников проходившего по всем правилам — с пробными заездами, квалификацией и непосредственно гонкой — турнира были и представители журнала "Формула". Воодушевленные скоростью "гонтики" попросили организаторов в следующий раз пригласить на подобные соревнования кого-нибудь из пилотов "формульной" команды McLaren.



Академия водительских тренингов
Спортивная команда
Безопасное управление автомобилем



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

Мика вернулся — так можно в двух словах пересказать "содержание" Гран При Великобритании.

Впрочем, спроси об этом самих британцев, они, наверное, сказали бы иначе: "Мюррей ушел". Мюррей Уокер — в России это имя мало кому что-то говорило. Для Великобритании же, да и для Формулы-1 в целом это имя — целая эпоха, они связаны воспоминаниями и надеждами. Об Уокере так и говорят — "британский голос Ф-1". Любимец публики, 78-летний журналист, безостановочности речи которого может позавидовать любой молодой рэпер (на трибунах Сильверстоуна можно было услышать плакаты: "Извини Шуми, но Мюррей быстрее тебя"), который работал на всех без исключения Гран При Великобритании аж с 1948 года (!) и был бессменным комментатором трансляций "королевских гонок" по телеканалу ITV, в конце этого сезона решил уйти на заслуженный отдых и провез свои последние домашний Большой Приз. Ветеран был награжден престижнейшей золотой медалью Британского гоночного клуба, которой до него были удостоены лишь четверо: Спиритус Мосса, Джекки Сполдинг, Кен Тиррелл и Берни Экклстоун.

ВОЗВРАЩЕНИЕ ВЫСОКОГО БЛОНДИНА

В серьезных делах следует заботиться не столько о том, чтобы создавать благоприятные возможности, сколько о том, чтобы их не упускать.

Франсуа де Ларошфуко

...И Дэмун Хилл сверяет на пит-лейн. Да, это Дэмун Хилл подталкивает к боксам Williams. Дэмун Хилл уже на пит-столе. Нет, это Михаэль Шумахер.

И, наконец, вершина эфирного творчества мастера Уокера из его беседы с Экклстоуном:

Мюррей: "Итак, Берни, какие из множества ваших достижений за те семнадцать лет, как вы купили McLaren, вам наиболее памятные?"

Берни: "Начнем с того, что я не помню, чтобы я когда-либо купил McLaren..."

Вообще же британский юмор, как известно, штука особенная. Ну как не посмеяться, например, над табличкой, прикрепленной к ограждению на металлической сетки, которой в Сильверстоуне на манер маршишек в эстафете были отгорожены от традиционалистской публики машины и бригады британского телевидения: "Уважаемые господа! Убедительная просьба не кормить телевизионщиков через решетку!"

Одним словом, подлинным героем Гран При Великобритании стал, пожалуй, именно Мюррей Уокер во всяком случае, до момента победы Мика Хаккинена.



В ходе тренировки Вильнева "прошувал" гравий в том самом месте, куда в гонке отправит Паниса

"День сурка"

Патрик Трениор

В пятницу, 13-го, как водится, произошло нечто жуткое. Нет, никто не разбился и даже не подрался. Просто все пошло по уже до жути знакомому сценарию. В голову даже лезли самые мрачные мысли, что этот репортаж придется начать с чего-нибудь вроде: "Очередной Гран При Формулы-1 стал очередным 'днем сурка' — все повторилось заново".

Уже на восьмой минуте тренировки действующий чемпион мира на машине, настроенной под гонку, расправился с прошлогодним временем полу-позиции. Однако спустя еще десять минут, как того и следовало ожидать, в лидерах выскочил Мика Хаккинен, а затем Дэвид Култхард отнял у Шумахера и второе место.

Тем временем Шумахер-младший, не закончив и первого быстрого круга, пробродил гравий, вынужден был вернуться в боксы и только к середине тренировки смог устано-

вить лишь десятое время, причем отстав от у Майкла Уильямса авто были не в форме.

Эта хорошую форму демонстрировали оба Jordan, постоянно наступая на пятки быстрейшим — McLaren и Ferrari. А вот Кими Райкконен, которому последнее время стали упорно прочить контракт с Ferrari в самом ближайшем будущем и которому также удавалось все время держаться в группе лидеров, выскочил на пять минут до окончания первого часа тренировки в гравий и в результате остался лишь десятым, но все же вперед своего партнера по команде и обоих пилотов Williams.

Несолоно хлебавши остался Педро де ла Роса, чей Jaguar замер посреди трассы уже на первом круге из-за проблем с подвеской топливного бака и так и не охладил до конца первого часа тренировки. Но испанец не унывал, утверждая, что и без того прекрасно знает эту трассу, и надо лишь опробовать шины нового состава, что еще успеется. Зато его партнер по команде сумел показать отличное шестое место.

Слабым душоюшнем "ветра перемен" в привычном уже ходе событий гоночного уик-энда



"Если ты уже побеждал в Гран При, тебя, конечно, гложет страх — а вдруг ты никогда уже не сможешь победить снова? Вот почему в этой гонке я жил под всем сном — уж очень хотелось вновь испытать традиционное чувство победы", — признался "летучий финн" после своего триумфального финиша

Дженсон Баттон и на домашней трассе не порадовал земляков ничем, кроме раскрашенного под национальный флаг шлема



“Что может быть лучше плохой погоды?” – как бы спрашивал Михаэль, заняв первую строку протокола



Мокрое дело

Суббота. Тренировка

стало то, что в конце утренней тренировочной сессии Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло все же потеснили пилотов McLaren с их “законах” первого и второго места.

Однако уже в начале второй сессии все пошло своим чередом, и “серебряные стрелы” восстановили “статус-кво”. Разве что в течение полчасика лучшее время оставалось за Култхардом, но ближе к концу тренировки на первую строку протокола вернулся, как водится, Хаккинен. Трибуны были, конечно, довольны успехом британской команды, но, в общем-то, скучали. К тому же над автодромом стали собираться темные тучи, ветер стал холодным. Заметное оживление вызвали разве что два примечательных события: эффектный разворот на 360 градусов с последующим вылетом в гравий Жака Вильнева в первом после стартовой прямой повороте и появление любимца местной публики Дэмона Хилла в боксах Williams.

Между тем пилоты Williams объясняли свои низкие результаты недостаточным сцеплением шин с полотном британской трассы, для которой особенно трудно найти верную комбинацию шин и настроек шасси, но выражали уверенный оптимизм относительно предстоящей гонки.

Еще большую уверенность в успехе излучали обитатели боксов Jordan, где помимо боевых, стояли еще две, а не одна, как у всех остальных команд, запасные машины, как бы демонстрируя, что Сильверстоун для Jordan – трасса более чем домашняя, практически “своя”.

Главной болью пилотов Benetton стало прохождение быстрых поворотов, где их автомобили также теряли сцепление с трассой, но в то время как Дженсон Баттон, которого радостно приветствовала родная публика, был в довольно бодром настроении, Физико, вновь оказавшийся в “зоне Minardi”, мрачно констатировал: “Денек выдался на редкость паршивым. Барахлил двигатель, балансы в настройках, сколько ни старались, достичь не удалось, а под конец еще и дождь пошел... В общем, все плохо. Может, завтра хоть что-то изменится к лучшему?”

Зато Педро де ла Роса доказал, что не бросает слов на порывистый британский ветер с дождем, показав на отремонтированной машине аж седьмое время, хотя проехал меньше всех кругов.

Вообще же, опасаясь, видимо, как бы переменчивая английская погода не преподнесла на следующий день сюрприз в виде дождя, многие команды опробовали квалификационные настройки на машинах с пустыми баками. Как оказалось, не зря.

Субботнее утро “порадовало” тучами на небе, водой на трассе и изрядным холодом. Дождь то ненадолго затихал, то с новой силой обрушивался на Сильверстоун и всех там находившихся. Тем не менее, не прошло и четверти часа, как все дружно выехали на трассу. Машины еле виднелись за огромными шлейфами водяных капель. Вильнев, едва выехав с пит-лейн, сразу вылетел в траву, а де ла Росу развернуло прямо перед Хаккиненом, что, впрочем, не помешало последнему установить лучшее на тот момент время круга.

Михаэль Шумахер, в свою очередь, отметившись на первой строке протокола, со спокойной душой вылетел в гравий, а Эдди Ирвайн вынужден был вернуться в боксы со скоростью черепахи из-за проблем с дросселем.

Вторая сорокапятиминутка прошла примерно в том же стиле. Тарсо Маркеш, не побоявшись ринуться на залитую водой трассу первым, тут же за это поплатился, вылетев и увязнув в гравии на своем первом же (и последнем) круге. А Кими Райкконену буквально под колеса выскочил заяц (коих в окрестностях Сильверстоуна столько, что они являются героями местного эпоса), демонстрируя на трассе куда большую прыть и лучшее сцепление, чем иные пилоты. По счастью, и финский гонщик, и косяк остались живы и невредимы.

Тем временем Баррикелло, укрывшись от дождя в боксах, делал страшные глаза и говорил, что было бы полным безумием выезжать на столь мокрую трассу. Однако спустя некоторое время он это безумие все же совершил. Условия были самые подходящие, чтобы проверить действие антипробуксовочных систем, но минут за семь до окончания тренировки дождь настолько усилился, что трасса опустела вовсе. И только Дженсон Баттон как угорелый, не хуже зайца носился кругами, взметая тучи брызг и периодически соскальзывая с траектории к большому удовольствию укрывшихся под зонтами болельщиков.

Затем дождь стал понемногу стихать, и траектория начала постепенно подсыхать, что, впрочем, не спасло Вильнева от очередного вылета в гравий, а Хаккинену и Култхарду не помогло превзойти результат Михаэля Шумахера. Более того, пилоты McLaren уступили еще и Хайнцу-Харальду Френтцену (еще и не ведавшему, наверное, что тучи над Сильверстоуном ступились по его душе). Все шло своим чередом. Суббота вновь оказалась не днем McLaren.

Что за шлейф тянулся за Френтценем в Сильверстоуне – из водяных брызг или из претензий к нему со стороны Эдди Джордана?



“Ничего не вижу, ничего не слышу, никого никуда не пушу,” – в таком поведении вновь обвинили Бернольди



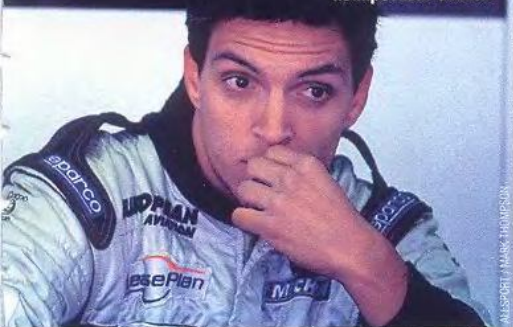
22-го не считать!

Суббота. Квалификация

Квалификация принесла аж четыре не-большие сенсации – ну или почти сенсации: вторая и третья позиция на стартовой решетке соответственно Хаккинена и Култхарда, четвертая и пятая – Трулли и Френтцена, всего лишь восьмая и десятая – Монтои и Ральфа Шумахера и “никакая” – Тарсо Маркеша. Впрочем, провалу Williams после столь же посредственных результатов на тренировках особенно никто и не удивился, хотя после недавних головокружительных успехов от пилотов этой команды ждали куда большего. Но, видимо, горячим французским пинам пришлось не по нраву студеная английская погода. Не стала сенсацией и сороковая (и первая в Сильверстоуне) поул-позиция Михаэля Шумахера – к его рекордам все уже как бы привыкли.

Куда большее внимание привлекло то, что пилот “младшей” итальянской “Скудерии”, Minardi, не смог пройти квалификационное сито. В последнее время судьбы по тем или иным основаниям “прощали” не сумевших квалифицироваться гонщиков и разрешали

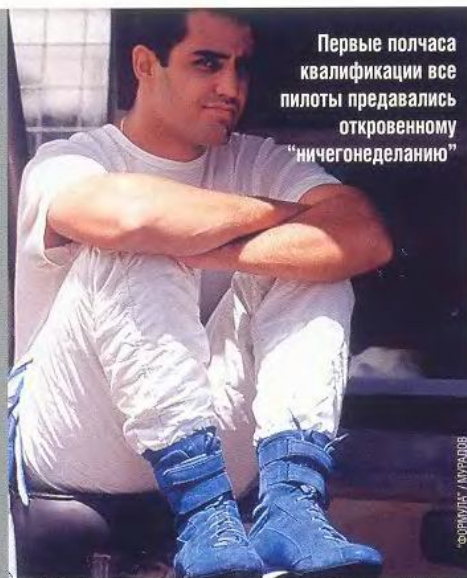
Аутсайдер. Это слово накануне гонки приобрело для Тарсо Маркеша предельно конкретный смысл



им выйти на старт (как тому же Маркешу в Мельбурне), однако на этот раз они не пожалели и без того горемычного бразильца. Неудача пилота Minardi выглядела особенно удручающей на фоне того, что за двадцать минут до окончания квалификации 107-процентный барьер вместе с ним не преодолели также Трулли и Френтцен, но они-то в итоге выбились чуть ли не в лидеры!

“Я крайне разочарован, однако могу успокоить себя фактом, что я выжал и из машины, и из себя самого все, что было можно, – бодрился Тарсо. – К несчастью, проблемы с дросселем уже на втором быстром круге не позволили мне улучшить время, на что я вполне рассчитывал, а для устранения неполадки или перенастройки под меня запасной машины, настроенной под Фернандо, уже было слишком мало времени”.

Между тем времени и у пилотов Minardi, и у всех остальных могло бы быть вполне достаточно, если бы они не тянули резину, стараясь пересидеть друг друга в боксах в ожидании, когда кто-то “расчистит” трассу от грязи после утреннего дождя – первая машина (это был Райкконен) выехала на трассу лишь на 25-й ми-



Первые полчаса квалификации все пилоты предавались откровенному “ничего неделанию”

нута. Само собой, ко времени ее завершения на трассе началось подлинное столпотворение.

В этой связи снова, так же как и после Гран При Монако, зазвучало имя Бернольди. Его в очередной раз обвинили в блокировании, на сей раз Педро де ла Роса и Рубенс Баррикелло, которым он помешал улучшить позиции на их быстрых кругах. “Я-то думал, что он сам на быстром круге, но когда увидел, что он сворачивает на пит-лейн, то меня зло взяло!” – возмущался Рубиньо таким “свинством” земляка.

Хайдфельд предъявлял аналогичные претензии к Ральфу Шумахеру и пилотам McLaren, в то время как его партнер был очень доволен своим седьмым местом и нахваливал новый аэродинамический пакет на Sauber.

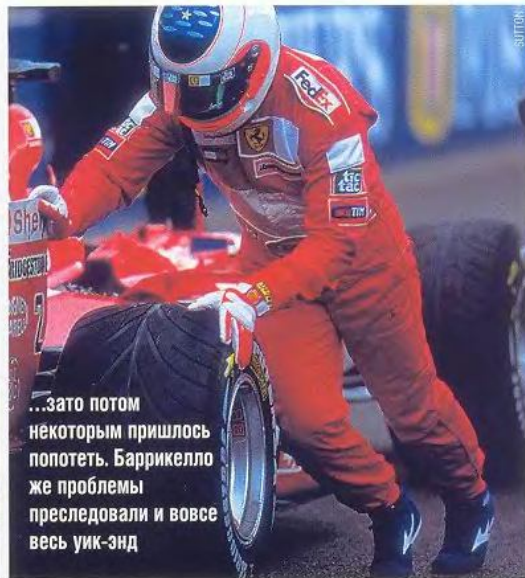
Панис столкнулся с неисправностью АПС, а Вильневу из-за проблем с двигателем и вовсе пришлось пересаживаться в запасную машину.

Пилоты Jaguar усмотрели позитив даже в не слишком успешных 13-й и 15-й позициях, отметив, что “никогда они еще не были так близки к самой быстрой из клиентов Michelin команде” – Williams.

Алеси и Ферстаппен были, в общем, всем довольны, тогда как их партнерам кое-что помешало выступить более удачно: Бурти – очень большая недостаточная поворачиваемость машины, а Бернольди – проблемы с дросселем.

Пилоты Benetton, занявшие, как обычно в этом сезоне, позиции в конце стартовой решетки, были, тоже как обычно, недовольны, но сослались на сей раз на то, что трасса в Сильверстоуне менее всех прочих подходит для их машин.

Борьба же за поул-позицию велась, как в добрые старые (но совсем еще недавние) времена между Михаэлем Шумахером и Микой Хаккиненом. Лучшее время по очереди устанавливал то один, то другой, пока оно не осталось в итоге за действующим чемпионом мира. Однако “недействующий” отстал от него всего-то на 0,082 с! Так что главным итогом квалификации можно было все же считать долгожданный успех McLaren после целой серии провальных квалификационных выступлений на прошлых этапах и особенно попадание Хаккинена впервые в этом сезоне на первый ряд стартовой решетки. Наконец-то бесконечный “день сурка” закончился, и хоть что-то начало меняться.



...зато потом некоторым пришлось попотеть. Баррикелло же проблемы преследовали и вовсе весь уик-энд

Слезы сквозь смех

Воскресенье. Разминка

Солнечное воскресное утро уже ничем не напоминало о вчерашней непогоде, и разминка прошла без особых проблем. Разве что у оставшейся в единственном числе Minardi Фернандо Алонсо сзади струился подозрительный дымок, Ник Хайдфельд прокатился по гравию, а Физикелла почти все время просидел в боксах из-за неожиданной неисправности машины. Протокол достаточно уверенно возглавили все же пилоты McLaren, как бы подтверждая решимость привести свои болиды к победе в предстоящей гонке, хотя уже под самый клетчатый флаг Ярно Трулли и отодвинул Хаккинена на третье место, в то время как Френтцен показал четвертое время. Гонщики Jordan тоже продолжали демонстрировать свое твердое намерение, а главное – способность сражаться за призовые места, а то и за победу. Михаэлю Шумахеру пришлось довольствоваться лишь пятым местом, а пилоты Williams и вовсе продолжали “отсиживаться” в середине виртуального пелотона.

В паддоке тем временем набирала обороты “светская разминка” перед гонкой. Очень пафосно выглядящий сэр Джеки Стюарт водил за собой целую группу не менее пафосных сэров и леди. То там, то тут можно было встретить Найджела Мэнселла. Затем чуть ли не толпой повалили известные британские актеры, телеведущие, музыканты... На фоне всего это бурлескного веселья особенно драматично выглядел Тарсо Маркеш. Бедняга, совершенно убитый своим неучастием в происходящем и в грядущей гонке, сидел, ссутулившись, за столиком в моторхоуме Minardi и всасывал в себя через соломинку какой-то напиток, отрешенно глядя куда-то в одну точку. И, похоже, никому не было до него дела...

“Покатушки” перед гонкой на Ferrari образца 1951 года удались Михаэлю лучше, чем сама гонка



ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Награда нашла героя. Наконец-то

Воскресенье. Гонка

На старт действующий чемпион и обладатель поула-позиции выехал на той самой Ferrari 375 образца 1951 года, на которой ровно 50 лет назад, 14 июля, здесь же, в Сильверстоуне, Хосе Фролайн Гонзалес принес первую победу в чемпионате мира легендарной ныне итальянской «конюшне». Конечно, это был еще не старт самой гонки, а небольшое, но очень поразившее болельщиков Гран-при праздничное шоу, устроенное в честь юбилея той памятной победы. Михаэль внимательно выслушал советы и указания седых механиков-ветеранов, сфотографировался вместе с ними, уселся (именно уселся, а не улетел, как в современной машине Ф-1) в кокпит, помахал всем рукой и устремился вперед, просясь на старую «лошадку» целых два круга.

Увы, но то ли весь запал у трехкратного чемпиона ушел именно на эту маленькую показательную гонку, то ли его боевая Ferrari «решала» ехать в таком же темпе, как и ее предшественница, но куда более медленная «прародительница», однако с самого старта Гран-при и до его завершения Михаэль ехал так, словно его машину удерживали привязанные сзади невидимые слоны.



Надежды Дэвида Култхарда продолжить борьбу за чемпионский титул доставить уже на четвертом круге

И привалал этих воображаемых слонов не кто иной, как Мика Хаккинен, которого многие уже поспешно списали в утиль как гонимца. И вот оказалось, что слухи о его «спортивной смерти» сильно преувеличены: хотя даже еще финский курьез! Да, было ясно, что либо все дело в разнице тактик, и Мика едет с полупустыми баками, либо у Михала не все в порядке с машиной (либо с ним самим), но все



А Хаккинен тем временем подобрался к лидеру чемпионата вплотную и вскоре обогнал его

Принцип «В тесноте, да не в обиде» на сей раз в первом повороте не сработал. Мгновение спустя Жак Вильнев сильно «обидел» своего товарища по команде Оливье Паниса, вывев его с трассы



Наконец-то Мика Хаккинен убедительно продемонстрировал, что в его пороховницах еще достаточно пороха. Как и в пороховницах его McLaren. Оба были просто неустойчивы



равно темп Хаккинен казался просто невероятным, особенно когда он уже на пятом круге по внутренней траектории обогнал вошедшего слишком широко в поворот Корсе и заехавшего Шумахера «как спящего»: так разлетелся вперед, что только немец его и видел: финн привнес ему по две-три секунды на каждом круге!

Примеч со стороны этот обгон выглядел так, словно Михаэль просто умышленно пропустил Хаккинена вперед: мол, главный соперник сезона — Култхард — все равно уже в гонке не участвует, так почему бы не пропустить «доброго старого Мика» (которого, кстати, Шумахер до сих пор считает единственным из всех равным ему гонщиком и соперником), чтобы тот выиграл хоть одну гонку в этом году. Немец даже вынужден был позже отпущаться перед журналистами и похвалить: «Ну да, конечно, я просто припарковался у обочины и



Довольно бедно Михаэль Шумахер поначалу выглядел и на фоне Монтой



Из-за того, что Михаэлю плохо прикупили байку, единственному пилоту McLaren пришлось «ковылять» на пит-лейн на трех колесах

помахал Мике рукой, чтобы он проезжал вперед. Нет, я, конечно, шушу. На самом деле машина с самого начала повела себя совсем не так, как мне того хотелось, и, в частности, очень большие проблемы я испытывал в повороте Корсе. Пару раз я попросту не мог даже правильно вписаться в поворот, и, когда то же самое происходило в очередной раз, Мика был так близок, что смог эти моменты воспользоваться. Мне же в тот момент было не до обороны, я думал только о том, как бы вообще удержать

машину на трассе, так что я ничего не мог сделать, чтобы предотвратить этот обгон». Так что проблема у Михала действительно была, но и Мика был очень быстр и потому не допускаем ни для Баррикелло, ни для порывавшего удачно стартовавшего и прорывавшегося с восьмого на третье место Монтой. Что, впрочем, удалось ему не без «любимой помощи» со стороны Дэвида Култхарда и Ярно Трулли, не поделивших первый поворот трассы и зацепивших друг друга, в результате

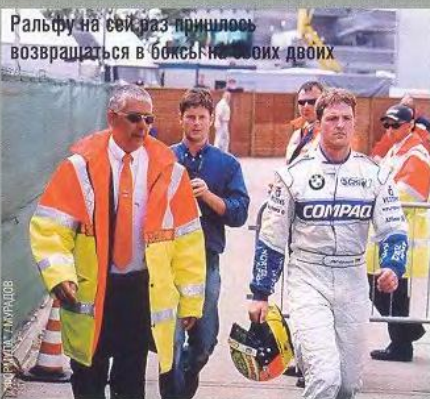


Пилоты Sauber не зря так мчались - впереди их ждали очередные очки

чего амбициозный итальянец вылетел в гравий тут же и окончательно, а неуступчивый шотландец потерял несколько позиций, смог проехать еще три круга, после чего из-за проблем с поврежденной при столкновении задней подвеской тоже не удержался на трассе и закончил гонку в гравии, тем самым еще больше сократив свои шансы на чемпионский титул в этом сезоне.

Конечно, после гонки и оба пилота, и шефы их команд в один голос принялись обвинять друг друга в происшедшем, и каждый, разумеется, приводил свои доводы. Причем Култхард даже подчеркнул, что он не видит иного смысла в маневре Трулли, чем умышленное желание вынести его с трассы, поскольку McLaren были явно быстрее Jordan. Однако же сдается, что Дэвид разнервничался и излишне погорячился. Не стоило свеч, наверное, так резко захлопывать калитку перед Трулли в тот момент, когда Ярно практически поравнялся с ним в повороте. Столь резвый рывок итальянца был вполне закономерен, ведь по итогам утренней разминки он, показав второе время, отстал от Култхарда меньше чем на 0,2 с, а в квалификации уступил и вовсе лишь 0,003 с! Дэвид вполне мог, не дергаясь, остаться на своей траектории: даже если бы Трулли и продвинулся чуть вперед, то все равно тут же уперся бы в Хаккинена. Култхард же, так или иначе, на третьей ли, на четвертой ли позиции мог бы — это главное! — успешно продолжить борьбу за столь необходимые ему в соперничестве с лидером чемпионата очки, причем имел все шансы составить с Хаккиненом победный дубль на своей домашней трассе, на которой он к тому же уже дважды побеждал.

Но он эти шансы упустил. Упустил те самые благоприятные возможности (см. эпиграф к репортажу), которые ему удалось создать в квалификации. А ведь в то время как безудешный Дэвид покидал кокпит, Мика, к огромному восторгу зрителей (за исключением болельщиков Михаэля, конечно), как раз обогнал лидера гонки и чемпионата, тоже не сумевшего воспользоваться успехом, достигнутым днем ранее...



Ральфу на сей раз пришлось возвращаться в боксы на своих двоих

На семнадцатом круге с Шумахером почти так же легко расправился и Монтойя, обойдя его слип-стримом на прямой "старт-финиш", чем тоже вызвал одобрительный гул трибун. Куда меньше повезло его партнеру по команде. Тоже отменно стартовав и пробившись с десятой на пятую позицию, "надежда и опора Williams" Ральф после затяжной и трудной борьбы сначала с Райкконеном, а потом с Хайндфельдом и Френтценом (к тому же еще отчаянно и с переменным успехом боровшихся между собой) в попытках удержать их позади, был вынужден встать у обочины из-за внезапной потери мощности мотора. "Я услышал какой-то шум, и машина остановилась", — довольно раздраженно пояснил он, направляясь

в сопровождении судьи в паддок. Также из-за проблем с двигателем еще в самом начале дистанции гонка закончилась и для Бурти. Его старшему товарищу Алези тоже пришлось несладко: оказавшись сначала впереди Вильнева, француз затем вновь пропустил канадца, а позже еще Ирвайна и Ферстаппена, чем был крайне огорчен. Но куда больше не повезло Панису, которого его же товарищ по команде отправил в гравий (безвозвратно) практически сразу же после старта, буквально "вдогонку" за Трулли. Жак после гонки извинился перед своим партнером, но тому от этого, похоже, легче не стало. "Ну что я могу сказать? — пожимал он плечами. — Конечно, это крайне досадно. Наши машины всегда хорошо проявляют себя в гонке, но сегодня я был просто лишен возможности принести какой-либо успех команде, потому что Гран При для меня закончился, мягко говоря, слишком рано. Однако это обычный гоночный инцидент, о котором стоит поскорее забыть".

Хаккинен же, создав внушительный отрыв от Шумахера, преспокойно провел первый пит-стоп, лишь на время уступив лидерство Хуану-Пабло, также использовавшему тактику двух, но более поздних дозаправок, и вернулся на трассу по-прежнему впереди лидера чемпионата. Уже в этот момент гонка была фактически "сделана". Помешать финну победить могло только что-то непредвиденное, но ничего такого, к счастью, не произошло. Монтойя тот же фокус удался хуже: вернувшись после первого своего пит-стопа позади Баррикелло, он так и не смог уже больше его опередить, в результате выпав из призовой тройки.

Не оправдал надежд своей команды и Френтцен, по ходу гонки все более отдаляясь от очковой зоны, в которой стартовал, имея все шансы на успех, — тоже не смог реализовать на домашней трассе перед лицом многочисленных гостей и спонсоров команды созданные ранее благоприятные возможности. За что, в частности, неделю спустя и поплатился крайне жестким по форме увольнением из Jordan.

Зато в очередной раз блистнули умениями Райкконен и Хайндфельд, принеся Sauber важные три очка, передвигающие команду на четвертое место в зачете конструкторов. Не зря, не зря, видимо, молодого финна усиленно "сватают" последнее время за Ferrari...



Предпочтя серебряную синицу золотому журавлю, Михаэль в гонке явно не спешил, а на финише был, казалось, даже рад победе Мики, которого, как он недавно заявил, до сих пор считает единственным равным себе по силам пилотом



Ну а "летучему финну" удалось благодаря отлично продуманной тактике и своему отнюдь не утраченному таланту сохранить лидерство до конца гонки. Его победа вызвала и восторг на трибунах, и подлинное ликование в боксах McLaren. Надо было видеть, как тепло его поздравляли все, начиная с механиков и кончая женой Эррей, как сияли лица Марио Иллиена и Эдриана Ньюи, с которых наконец-то свалился давивший на них в последнее время груз неудач сотворенной ими техники, как был счастлив за своего подопечного Рон Денни! Как был "тихо упоен" и в то

же время слегка ошарашен (это можно было увидеть только очень близко, почти глаза в глаза) своей победой – первой с августа прошлого года – сам Мика!

И в то же время это был тот самый случай, когда можно говорить о "радости со слезами на глазах". Радость за долгожданный успех Хаккинена не могла затмить понимания: победа очень важна психологически для Мики, но победные десять очков для него теперь уже не имеют практически никакого значения, в то время как для Култхарда они были крайне необходимы в его борьбе с Шумахером, осо-

бенно при том, что тот заработал-таки еще шесть очков. Победа первого пилота команды обернулась, увы, как ни парадоксально, своего рода поражением для McLaren в целом. Даже при том, что машина с таким названием впервые победила после целой серии неудач. Просто это оказалась не совсем та машина. Не с тем номером.

А рекорд Алена Проста, установленный им в июле 1993 года – 51 победа в Гран При – благодаря поражению Шумахера устоял. Надолго ли?

Борис Мурадов



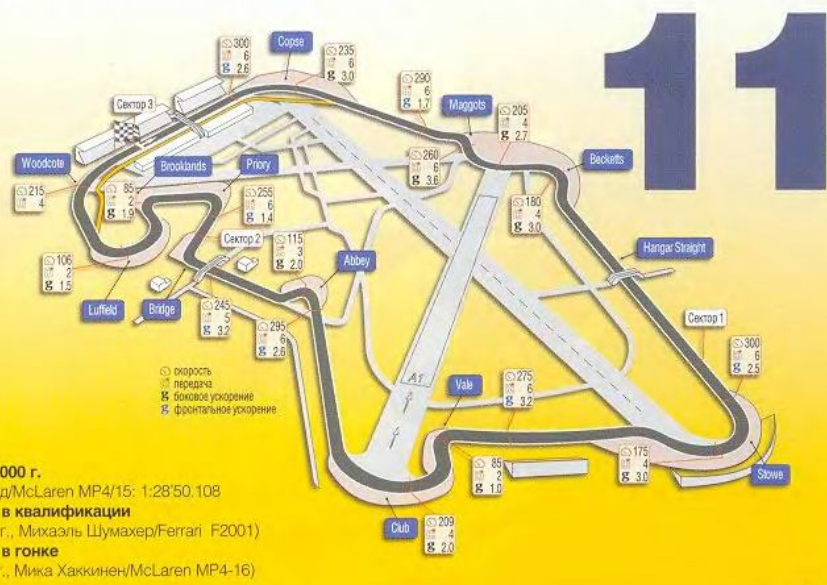
ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

13-15/07/2001

Сильверстоун



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



На этом Гран При...

Мика Хаккинен в 50-й раз поднялся на пьедестал почёта, а также набрал свое 400-е очко в Ф-1.



Победитель 2000 г.
Дэвид Култхард/McLaren MP4/15: 1:28'50,108
Рекорд круга в квалификации
1'20.447 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке
1'23.405 (2001 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4-16)

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Сухо-Сыро
11.00-14.00
Температура воздуха: 17 °C
Температура полотна: 23-17 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Хаккинен	1'22.827/35	-	223.448
2	Д. Култхард	1'22.894/42	0.067	223.268
3	Р. Баррикелло	1'23.578/41	0.751	221.441
4	М. Шумахер	1'23.619/46	0.792	221.332
5	Х.-Х. Френтцен	1'23.877/38	1.050	220.651
6	Н. Хайдфельд	1'24.096/42	1.269	220.077
7	П. де ла Роса	1'24.116/22	1.289	220.024
8	Р. Шумахер	1'24.222/42	1.395	219.747
9	Я. Трулли	1'24.343/47	1.516	219.432
10	К. Райкконен	1'24.387/39	1.560	219.318
11	Ж. Вильнев	1'24.436/37	1.609	219.190
12	О. Панис	1'24.562/37	1.735	218.864
13	Э. Ирвайн	1'24.733/43	1.906	218.422
14	Ж. Алези	1'24.832/38	2.005	218.167
15	И. Ферстаппен	1'25.026/41	2.199	217.669
16	Э. Бернольди	1'25.209/36	2.382	217.202
17	Х.-П. Монтойя	1'25.267/38	2.440	217.054
18	Л. Бурти	1'25.448/32	2.621	216.594
19	Дж. Баттон	1'25.673/35	2.846	216.026
20	Ф. Алонсо	1'26.695/34	3.868	213.479
21	Дж. Физикелла	1'26.730/26	3.903	213.393
22	Т. Маркеш	1'27.203/31	4.376	212.235

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Сыро.
9.00-11.00
Температура воздуха: 10 °C
Температура полотна: 9-10 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'31.430/12	-	202.423
2	Х.-Х. Френтцен	1'31.803/28	0.373	201.601
3	М. Хаккинен	1'31.849/20	0.419	201.500
4	Д. Култхард	1'32.014/24	0.584	201.138
5	Р. Баррикелло	1'32.128/19	0.698	200.890
6	Н. Хайдфельд	1'33.837/29	2.407	197.231
7	Я. Трулли	1'33.879/29	2.449	197.143
8	К. Райкконен	1'34.069/23	2.639	196.744
9	О. Панис	1'34.097/20	2.667	196.686
10	Р. Шумахер	1'34.248/18	2.818	196.371
11	Х.-П. Монтойя	1'34.674/21	3.244	195.487
12	П. де ла Роса	1'35.157/26	3.727	194.495
13	И. Ферстаппен	1'35.173/21	3.743	194.462
14	Э. Бернольди	1'35.402/25	3.972	193.995
15	Дж. Физикелла	1'35.624/19	4.194	193.545
16	Ж. Вильнев	1'35.690/6	4.260	193.412
17	Дж. Баттон	1'35.974/23	4.544	192.839
18	Ж. Алези	1'36.193/18	4.763	192.400
19	Л. Бурти	1'37.203/20	5.773	190.401
20	Ф. Алонсо	1'38.748/16	7.318	187.422
21	Т. Маркеш	1'40.199/14	8.716	184.708
22	Э. Ирвайн	1'43.227/7	11.797	179.290

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00-14.00
Температура воздуха: 14 °C
Температура полотна: 25 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'20.447/12	-	-	230.059	13:53.33
2	М. Хаккинен	1'20.529/12	0.082	0.101	229.825	14:01.09
3	Д. Култхард	1'20.927/12	0.480	0.596	228.694	13:52.34
4	Я. Трулли	1'20.930/10	0.483	0.600	228.686	13:52.30
5	Х.-Х. Френтцен	1'21.217/12	0.770	0.957	227.878	14:00.00
6	Р. Баррикелло	1'21.715/12	1.268	1.576	226.489	13:44.18
7	К. Райкконен	1'22.023/12	1.576	1.959	225.639	13:56.12
8	Х.-П. Монтойя	1'22.219/9	1.772	2.202	225.101	14:00.56
9	Н. Хайдфельд	1'22.223/11	1.776	2.207	225.090	13:59.53
10	Р. Шумахер	1'22.283/9	1.836	2.282	224.926	13:47.25
11	О. Панис	1'22.316/12	1.869	2.323	224.835	13:52.26
12	Ж. Вильнев	1'22.916/11	2.469	3.069	223.209	14:00.51
13	П. де ла Роса	1'23.273/12	2.826	3.512	222.252	13:57.53
14	Ж. Алези	1'23.392/12	2.945	3.660	221.934	13:48.09
15	Э. Ирвайн	1'23.439/11	2.992	3.719	221.809	14:00.24
16	Л. Бурти	1'23.735/12	3.288	4.087	221.025	14:00.29
17	И. Ферстаппен	1'24.067/12	3.620	4.499	220.152	13:53.45
18	Дж. Баттон	1'24.123/12	3.676	4.568	220.006	14:01.01
19	Дж. Физикелла	1'24.275/12	3.828	4.758	219.609	13:51.15
20	Э. Бернольди	1'24.606/10	4.159	5.169	218.750	13:52.06
21	Ф. Алонсо	1'24.792/12	4.345	5.401	218.270	13:51.40
107%		1'26.078	5.631	7.000		
НК	Т. Маркеш	1'26.506/12	6.059	7.531	213.945	13:48.54

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

Ф. Алонсо Дж. Физикелла И. Ферстаппен Э. Ирвайн П. де ла Роса О. Панис Н. Хайдфельд К. Райкконен Х.-Х. Френтцен Д. Култхард М. Шумахер



Э. Бернольди Дж. Баттон Л. Бурти Ж. Алези Ж. Вильнев Р. Шумахер Х.-П. Монтойя Р. Баррикелло Я. Трулли М. Хаккинен

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо.
8.30-9.00
Температура воздуха: 12-13 °C
Температура полотна: 12-15 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Д. Култхард	1'22.994/14	-	222.999
2	Я. Трулли	1'23.182/14	0.188	222.495
3	М. Хаккинен	1'23.416/16	0.422	221.871
4	Х.-Х. Френтцен	1'24.052/17	1.058	220.192
5	М. Шумахер	1'24.407/14	1.413	219.266
6	О. Панис	1'24.598/14	1.604	218.771
7	К. Райкконен	1'24.609/17	1.615	218.742
8	Р. Шумахер	1'24.631/18	1.637	218.685
9	Р. Баррикелло	1'24.657/13	1.663	218.618
10	Э. Ирвайн	1'25.147/16	2.153	217.360
11	Ж. Вильнев	1'25.217/18	2.223	217.182
12	Х.-П. Монтойя	1'25.260/15	2.266	217.072
13	И. Ферстаппен	1'25.581/17	2.587	216.258
14	Э. Бернольди	1'25.658/15	2.664	216.063
15	Н. Хайдфельд	1'25.734/8	2.740	215.872
16	П. де ла Роса	1'26.463/13	3.469	214.052
17	Ф. Алонсо	1'26.980/16	3.994	212.760
18	Дж. Физикелла	1'27.198/5	4.204	212.247
19	Дж. Баттон	1'27.967/17	4.993	210.344
20	Ж. Алези	1'28.060/18	5.066	210.170
21	Л. Бурти	1'28.240/17	5.246	209.741

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
13.00
Температура воздуха: 16 °C
Температура полотна: 27 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	М. Хаккинен	1:25:33.770	1'23.405/34	216.231
2	М. Шумахер	+33.646	1'23.928/42	214.823
3	Р. Баррикелло	+59.280	1'24.445/44	213.762
4	Х.-П. Монтойя	+1:08.772	1'24.437/23	213.372
5	К. Райкконен	+1 круг	1'24.563/34	212.502
6	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'24.765/46	212.096
7	Х.-Х. Френтцен	+1 круг	1'25.029/23	210.966
8	Ж. Вильнев	+1 круг	1'25.809/27	210.881
9	Э. Ирвайн	+1 круг	1'24.544/59	210.469
10	И. Ферстаппен	+2 круга	1'26.394/40	208.286
11	Ж. Алези	+2 круга	1'26.497/29	208.106
12	П. де ла Роса	+2 круга	1'26.751/47	207.651
13	Дж. Физикелла	+2 круга	1'26.798/41	207.159
14	Э. Бернольди	+2 круга	1'26.695/25	207.103
15	Дж. Баттон	+2 круга	1'26.963/24	206.295
16	Ф. Алонсо	+3 круга	1'27.091/30	205.015
НК	Р. Шумахер	НФ (36)	1'25.188/33	211.437
НК	Л. Бурти	НФ (6)	1'29.252/4	200.495
НК	Д. Култхард	НФ (2)	1'28.908/2	191.396
НК	Я. Трулли	НФ (0)	-	-
НК	О. Панис	НФ (0)	-	-

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	84
2 Д. Култхард	47
3 Р. Баррикелло	34
4 Р. Шумахер	31
5 М. Хаккинен	19
6 Х.-П. Монтойя	15
7 Н. Хайдфельд	10
8 Я. Трулли	9
9 К. Райкконен	9
10 Ж. Вильнев	7
11 Х.-Х. Френтцен	6
12 О. Панис	5
13 Э. Ирвайн	4
14 Ж. Алези	3
15 И. Ферстаппен	1
16 П. де ла Роса	1
17 Дж. Физикелла	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	118
2 West McLaren Mercedes	66
3 BMW WilliamsF1 Team	46
4 Red Bull Sauber Petronas	19
5 Benson & Hedges Jordan Honda	15
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

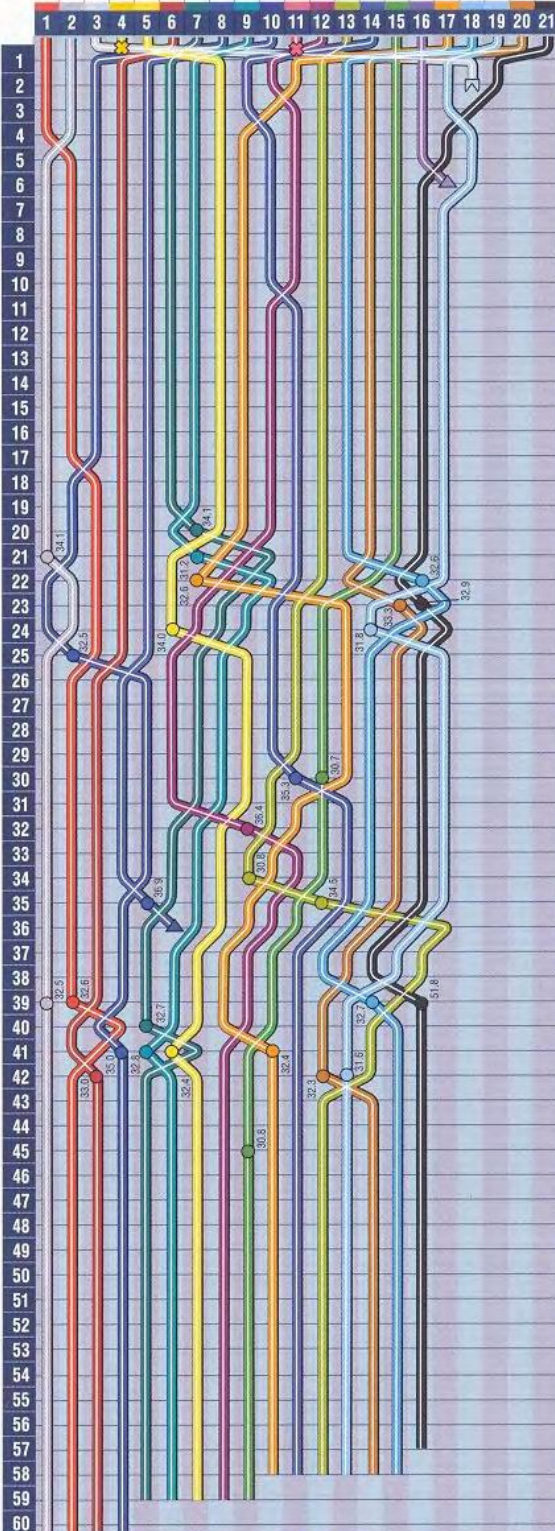
КРУГ ЗА КРУГОМ

- 1-й круг** На старте М. Шумахер и Хаккинен сохранили свои позиции. Култхард и Трулли столкнулись в первом повороте, для итальянца гонка закончилась, шотландец откатился на последнее место. Позади столкнулись пилоты BAR, и Панис также выбыл из борьбы. Ферстаппен отыграл на старте шесть позиций, Монтойя, Р. Шумахер и Алеззи – по 5. Френтцен потерял три места. В конце круга пара лидеров оторвалась на 2 с от Монтойи, Баррикелло, Р. Шумахера и Райкконена.
- 3-й круг** Хаккинен в каждом повороте пытается опередить М. Шумахера, но пока немцу удается удержать лидерство. Ферстаппен обогнал Вильнева и поднялся на 10-е место. Култхард из-за проблем с подвеской окончательно выбыл из гонки, вылетев в повороте Priority.
- 4-й круг** Физикелла (17-й) вылетел с трассы в повороте Copse и откатился на последнее (18-е) место. Ферстаппен (10-й) отыграл еще одну позицию, опередив Вильнева.
- 5-й круг** М. Шумахер слишком широко вышел из Copse, и Хаккинену удалось обогнать его и стать лидером гонки.
- 6-й круг** Хаккинен начал быстро (примерно на 2 с на каждом круге) отрываться от М. Шумахера. Позади Бурти выбыл из гонки после взрыва мотора в начале прямой старт-финиш.
- 11-й круг** Вильнев обогнал Алеззи в повороте Stowe и вышел на 10-е место. Хаккинен лидирует, опережая М. Шумахера на 12 секунд. Монтойя сократил отставание от немца до 1,5 с.
- 15-й круг** Монтойя (3-й) окончательно догнал М. Шумахера. Баррикелло уступает колумбийцу 10 секунд, выигрывая 2 с у группы Р. Шумахер–Райкконен–Хайдфельд–Френтцен.
- 18-й круг** После нескольких кругов упорной борьбы Монтойя обгоняет М. Шумахера на стартовой прямой и выходит на второе место.
- 20-й круг** Райкконен (6-й) первым заезжает на пит-стоп и теряет четыре места.
- 21-й круг** В боксах Хаккинен, который выбрал стратегию двух остановок. На трассу он возвращается вторым, непосредственно позади Монтойи. Хайдфельд (6-й) после пит-стопа теряет четыре места.
- 22-й круг** Ферстаппен (7-й) и Баттон (13-й) после остановок в боксах вернулись в гонку 13-м и 17-м соответственно.
- 23-й круг** Бернольди (13-й) и Алонсо (15-й) также совершают пит-стоп и откатываются на два последних места (16-е и 17-е).
- 24-й круг** Вышедший было на 6-е место Френтцен также останавливается в боксах и теряет три позиции.
- 25-й круг** Лидирующий Монтойя совершает первый пит-стоп из двух запланированных и возвращается на трассу непосредственно позади Баррикелло и Р. Шумахера, которые ведут борьбу за 3-е место. В полминуте позади Вильнев с трудом сдерживает атаки пилотов Sauber.
- 27-й круг** Хаккинен (1-й) продолжает отрываться от М. Шумахера, доведя свое преимущество уже до 10 с. Баррикелло проигрывает товарищу по команде 15 с, за ним плотно держатся Р. Шумахер и Монтойя. Вильнев (6-й) уступает пилотам Williams полминуты.
- 30-й круг** На середине дистанции единственный пит-стоп совершает Алеззи (10-й), теряя три позиции. Ирвайн (12-й) также в боксах, причем на трассу он возвращается впереди Алеззи.
- 32-й круг** Поднявшийся уже до шестой позиции Вильнев теряет на пит-стопе пять мест и покидает очковую зону.
- 34-й круг** Хаккинен проходит круг с рекордным временем – 1'23.405. Баррикелло, Р. Шумахер и Монтойя держатся в одной секунде в борьбе за 3-е место. Де ла Роса (9-й) после пит-стопа возвращается на трассу 12-м.
- 35-й круг** Р. Шумахер (4-й) совершает единственный пит-стоп и возвращается в гонку на 6-й позиции. Де ла Роса вновь в боксах – на предыдущем круге возникли проблемы с заправочным устройством. Испанец откатывается на последнее (17-е) место.
- 37-й круг** Р. Шумахер (6-й) выбывает из гонки после отказа двигателя его Williams в повороте Bridge.
- 39-й круг** Хаккинен и М. Шумахер, которых разделяет уже 20 с, на одном круге совершают пит-стоп. Финн сохраняет лидерство, немец пропускает вперед Баррикелло и Монтойю. Позади на пит-стоп заезжают Баттон (12-й) и Алонсо (14-й), причем Minardi испанца в повороте Luffield в сотне метров от въезда на пит-лейн теряет переднее левое колесо. На трассу Баттон возвращается 15-м, Алонсо – 16-м и последним.
- 40-й круг** Райкконен (5-й) теряет после пит-стопа два места.
- 41-й круг** Монтойя, Хайдфельд и Френтцен, занимающие 3-е, 5-е и 6-е места соответственно, на одном круге заезжают в боксы. Все трое опускаются вниз на одну позицию.
- 42-й круг** Последним среди лидеров пит-стоп совершает вышедший было на второе место Баррикелло, пропуская из-за этого вперед М. Шумахера. Позади Бернольди (12-й) и Физикелла (13-й) во время синхронного пит-стопа в борьбе за позицию бок о бок проезжают по пит-лейн, в итоге впереди оказывается пилот Benetton.
- 45-й круг** Ирвайн (9-й), который на протяжении нескольких кругов вел ожесточенную борьбу с Вильневым (8-й), останавливается в боксах, не потеряв при этом места.



Пилот Команда Шасси/Шины

1	М. Шумахер	Ferrari F2001-Ferrari/B
2	М. Хаккинен	McLaren MP4-16-Mercedes/B
3	Д. Култхард	McLaren MP4-16-Mercedes/B
4	Д. Култхард	McLaren MP4-16-Mercedes/B
5	Х.Х. Френтцен	Jordan EJ11-Honda/B
6	Р. Баррикелло	Ferrari F2001-Ferrari/B
7	К. Райкконен	Sauber C20-Petronas/B
8	Х.П. Монтойя	Williams FW23-BMW/M
9	Н. Хайдфельд	Sauber C20-Petronas/B
10	Р. Шумахер	Williams FW23-BMW/M
11	О. Панис	BAR 003-Honda/B
12	Ж. Вильнев	BAR 003-Honda/B
13	П. де ла Роса	Jaguar R2-Ford Cosworth/M
14	Ж. Алеззи	Prost AP04-Acer/M
15	З. Ирвайн	Jaguar R2-Ford Cosworth/M
16	Л. Бурти	Prost AP04-Acer/M
17	Й. Ферстаппен	Arrows A22-Asiatech/B
18	Дж. Баттон	Benetton B201-Renault/M
19	Дж. Физикелла	Benetton B201-Renault/M
20	З. Бернольди	Arrows A22-Asiatech/B
21	Ю. Алонсо	Minardi PS01-European/M



■ – пит-стоп ■ – штраф ▲ – вылет ★ – двигатель ● – акселератор ⊗ – тормоза ⊖ – коробка передач
⊕ – трансмиссия ⊗ – гидравлика ⊗ – подвеска ★ – столкновение ● – масло ⊖ – давление топлива

- 58-й круг** Позиции в первой шестерке остаются неизменными: Хаккинен–М. Шумахер–Баррикелло–Монтойя–Райкконен–Хайдфельд. Все отрывы превышают 7 с.
- 60-й круг** Мика Хаккинен одерживает свою первую в сезоне и 19-ю в карьере победу в Формуле-1. В последний раз финн побеждал еще в августе 2000 года на Гран При Бельгии.



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	0.2	1.9	1.6	1.7	0.3	0.4
2	0.3	2.3	2.2	0.9	0.4	0.3
3	0.1	3.0	2.7	0.9	0.4	0.6
4	0.2	3.5	2.8	1.0	0.3	0.4
5	1.9	3.0	3.0	1.1	0.3	0.6
6	3.6	3.3	3.6	1.1	0.3	0.6
7	5.7	2.7	4.3	1.4	0.4	0.9
8	8.0	1.8	5.1	1.5	0.5	1.2
9	9.9	1.6	5.9	1.4	0.4	1.1
10	11.6	1.6	7.1	1.2	0.5	0.8
11	13.4	1.4	7.6	1.5	0.5	0.6
12	15.3	1.1	8.2	1.6	0.4	0.7
13	17.0	0.9	8.8	1.7	0.5	0.8
14	18.7	0.7	9.6	2.0	0.5	0.8
15	20.5	0.6	10.3	2.1	0.5	0.7
16	22.1	0.3	10.9	2.0	0.6	0.8
17	24.4	0.0	11.4	1.9	0.5	1.1
18	25.3	2.2	10.5	2.6	0.4	0.7
19	25.2	3.6	10.2	2.6	0.8	1.5
20	25.9	4.5	10.9	1.9	n	2.9
21	19.8	5.3	11.3	1.6	n	8.3
22	0.6	5.6	11.9	1.2	7.8	n
23	0.6	6.5	12.5	1.1	7.0	21.6
24	0.8	7.0	13.1	0.8	n	29.5
25	0.8	7.0	14.3	0.6	30.1	0.4
26	9.1	15.1	0.8	2.4	27.5	0.4
27	10.5	15.9	0.5	1.6	28.7	0.5
28	11.5	17.0	0.5	0.8	29.6	0.4
29	12.5	17.8	0.5	0.5	30.2	0.5
30	13.3	19.4	0.4	0.5	30.0	0.6
31	11.7	20.4	0.5	0.5	30.4	0.5
32	11.8	21.4	0.5	0.7	n	31.5
33	12.9	21.8	0.4	0.7	31.0	1.7
34	14.5	22.3	0.4	0.5	30.2	2.5
35	16.0	23.0	n	1.1	29.3	3.2
36	17.7	23.8	0.4	28.9	5.4	1.0
37	18.7	24.4	0.4	29.5	7.1	0.4
38	20.3	24.0	0.5	30.0	7.3	0.3
39	n	39.3	0.5	30.0	8.3	0.6
40	17.2	0.3	3.5	n	35.1	2.6
41	18.8	n	3.3	55.4	n	n
42	n	21.9	28.2	29.7	6.6	4.7
43	21.5	26.6	2.1	30.1	6.6	4.7
44	21.9	26.0	3.4	29.5	7.1	6.0
45	22.4	25.7	4.2	28.8	8.5	5.8
46	23.3	25.3	4.6	28.7	9.3	6.9
47	23.9	24.8	5.3	28.2	8.9	8.4
48	24.3	24.3	6.4	27.6	8.9	9.6
49	24.6	24.8	7.5	26.4	9.1	10.7
50	26.1	23.9	8.3	27.6	9.0	12.5
51	26.7	24.2	8.5	27.6	7.2	14.0
52	27.4	24.6	8.5	27.1	7.2	15.7
53	28.6	24.5	9.4	27.0	6.9	17.1
54	30.0	23.9	9.1	25.7	7.4	19.6
55	30.6	24.3	9.1	26.2	7.2	21.9
56	30.7	25.2	9.0	25.7	7.7	23.5
57	31.5	25.4	8.9	25.1	7.9	25.4
58	32.9	27.2	7.4	25.2	7.6	26.4
59	34.2	27.8	8.8	24.5	8.0	26.7
60	33.6	25.6	9.4	21.9	9.8	27.5

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Мика Хаккинен



После всех трудностей, которые у меня были в этом году, очень приятно наконец-то вновь победить, особенно здесь, в Сильверстоуне, выступая за английскую команду перед английской публикой. Получилось отличное шоу! Нам очень удались тесты перед этим Гран При, привезенные сюда шины прекрасно подошли под мой стиль пилотирования, и мы смогли достичь необходимого баланса в настройках машины. Так что я мог атаковать повороты, выбирая желанную мне траекторию. Это отчасти и объясняет высокую скорость, которую я смог показать в этой гонке. Я был очень удивлен тем, что случилось с Михаэлем. Он был достаточно быстр в первом секторе и отнюдь не так быстр в двух остальных. А потом он то ли ошибся, то ли у него возникли какие-то проблемы с машиной, но мне удалось его обогнать. Я даже оставил ему немного пространства на случай, если он решит ответить в ближайшей паре поворотов, однако он не стал этого делать. Видимо, он сейчас просто не видит смысла бороться со мной. Но если бы я "просидел" за Михаэлем слишком долго, мне было бы нелегко достичь затем необходимого для удачной реализации тактики двух пит-стопов отрыва. Надеюсь, это не последняя моя победа в этом сезоне.

Михаэль Шумахер



Мне сегодня пришлось нелегко – машина вела себя далеко не так, как мне того хотелось бы. Не то чтобы была какая-то конкретная проблема, просто все в целом на протяжении всего уик-энда работало не идеальным образом. Но и обгон – дело очень трудное, пока тот, кого хочешь обогнать, не совершит ошибки или не произойдет еще что-то необычное. Так сегодня и получилось в повороте Copse. Как говорится, знал бы где соломки подстелить... Ведь обычно обгоняют не здесь, а после поворота Becketts, из которого поэтому очень важно правильно выйти, на чем я и был сосредоточен, стараясь удерживать Микку позади. Но в то время как у меня дела шли отнюдь не блестяще, он был гораздо быстрее меня, просто неудержим и провел выдающуюся гонку. Так что в любом случае соперничать с ним и победить в этом Гран При мне было бы очень трудно, и, как только это стало очевидно, я сконцентрировался на том, чтобы просто спокойно доехать до финиша и заработать очки.

Рубенс Баррикелло



Мы решили, что самым лучшим будет максимально оттянуть пит-стоп, чтобы остаться впереди парней из Williams – состояние шин это позволяло. Я тоже начиная с пятницы не был удовлетворен настройками машины, поэтому старался ехать хоть и быстро, насколько было возможно, но все же осторожно. Хорошо еще, что удавалось хотя бы удачно входить в Becketts, иначе я никого не смог бы удержать позади. Когда я увидел, что Монтойя отправился на свой второй пит-стоп, то понял, что у меня есть шанс после моего пит-стопа вернуться на трассу по-прежнему первым. К тому же на новом комплекте шин машина поехала немного лучше, так что я смог даже поднажать, а в конце гонки даже немного расслабиться. В итоге, после старта с восьмого места в Маньи-Куре и с шестого здесь – два пьедестала подряд. Может, это и не повод быть фантастически счастливым, но я доволен.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Хуан-Пабло Монтойя: Гонка прошла довольно удачно, и думаю, что я даже мог финишировать третьим, если бы не выбранная нами тактика, которая не оправдала себя. Я весьма хорошо стартовал, но не представлял, насколько далеко я могу продвинуться вперед. После столь слабого результата, показанного утром, я мог рассчитывать разве что на одно очко, так что заработать в итоге три – это не так уж и плохо.



Кими Райкконен: Старт мне не удался, зато потом все пошло наилучшим образом. Машина на протяжении всей гонки ехала отлично, а наша тактика сработала именно так, как мы и планировали. Мне пришлось проявить терпение, следуя сначала за Ральфом Шумахером, а затем за Вильневом, но в таких обстоятельствах ничего другого просто не остается. В остальном же эта гонка прошла для меня великолепно.



Ник Хайдфельд: Я очень доволен своим результатом. После того как на утренней разминке мое время прохождения круга ухудшилось, я использовал установочный круг в качестве пробного, а затем в течение гонки удалось улучшить электронные настройки машины. Проблемы были лишь с медленными машинами впереди и с атаками на меня со стороны Френтцена – поборолись мы на славу! Вообще же стартовать девятым и заработать очко в гонке, которая была отмечена целым рядом вылетов, – очень неплохо.



Хайнц-Харальд Френтцен: Команде этот день принес большое разочарование, особенно после столь успешной квалификации. Я потерял несколько позиций перед первым поворотом, но потом вошел в ритм, что позволило мне от души побороться с Хайдфельдом. Однако во время второй попытки обогнать его я почувствовал, что в машине что-то сломалось, что тут же повлекло очень сильную недостаточную поворачиваемость и заметно увеличило время прохождения круга в конце дистанции.



Жак Вильнев: Я хорошо стартовал, но потом возникли проблемы с переключением передач "вверх", что свело мое преимущество на нет. На входе в первый поворот я ударил по тормозам слишком сильно, заблокировав передние колеса, из-за чего не мог повернуть. Оливье в этот момент находился как раз сбоку от меня, я не смог избежать контакта с ним, и он в результате вылетел и выбыл из гонки. Такое случается на старте, но команде и Оливье от этого не легче, так что я глубоко сожалею о случившемся.



Эдди Ирвайн: Я провел хорошую гонку, хотя довольно скверно стартовал и потерял пару позиций в первом повороте из-за аварий Паниса и Трулли. В начале в баках было очень много топлива, так что нелегко было угнаться за другими, и гонка для меня фактически началась лишь тогда, когда оба Benetton впереди меня ушли на пит-стоп, а я обошел Педро. Все это вновь доказывает, насколько важно для нас выступать более успешно в квалификации.



Йос Ферстаппен: Я очень хорошо стартовал, с ходу выиграв шесть позиций, а затем обошел еще Вильнева и Алези, оказавшись в результате девятым. На первом комплекте шин машину слегка сносило, но после первого пит-стопа с балансом стало значительно лучше. Антипробуксовочная система и рулевое управление работали хорошо, но к концу гонки из-за проблем с двигателем пришлось ехать медленнее.



Дэвид Ирвинг в пятницу
был самым быстрым

голландца пропустить первый час, поскольку запасным автомобилем на тренировках пользоваться нельзя. Ральф Шумахер потерял задний мост своего Williams при наезде на поребрик, вылетел и простоял без дела большую часть второй половины заездов. Остальные гонщики жаловались лишь на мелкие технические неисправности, вроде сбоев в работе датчика оборотов двигателя Sauber Хайндфельда, в результате чего передачи включались в произвольном порядке. Что касается шин, то все отмечали, что особенно хорошо на раскаленном асфальте (температура полотна достигала 42 °C) вела себя резина Michelin.

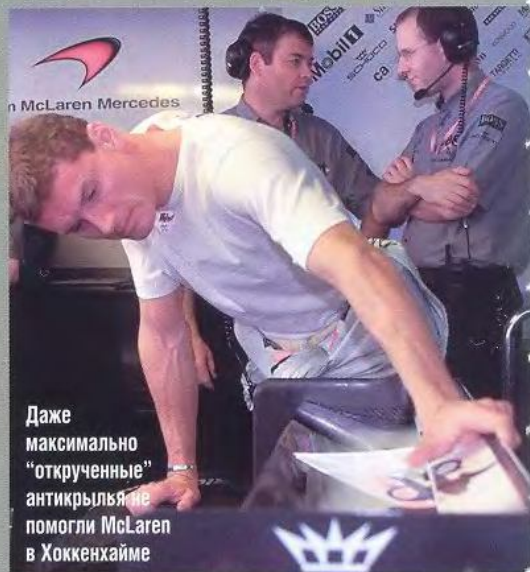
В дни Гран При над Хоккенхаймом установилась небывало жаркая погода, и зрителям приходилось несладко. Не помогали ни деканитры пива, ни флаги, которые использовали в качестве укрытия. В медицинский центр то и дело поступали пострадавшие от солнечного удара. Однако настоящий удар больничников, подавляющее большинство которых не скрывало своих симпатий к Михаэлю Шумахеру, ждал в субботу.

Солнечный удар

Суббота. Тренировка

Гром среди ясного неба раздался в окрестностях Хоккенхайма в 9.00 по местному времени. Взрели двигатели Ф-1, и началась субботняя тренировка. День обещал быть жарким. И в прямом, и в переносном смысле. Палением в воздухе запахло уже на второй минуте, когда McLaren Мики Хаккинена остановился, едва покинув боксы. Механики быстро затолкали автомобиль финна в гараж, чтобы выпустить его через 20 минут. А вот Benetton Дженсона Баттона так и простоял всю первую 45-минутку в лесу со сломанной коробкой передач. После перерыва невезение преследовало уже второго гонщика Benetton: первый же быстрый круг Джанкарло Физикеллы закончился поломкой двигателя.

Кто в этом году является хозяином на трассе, некогда построенной компанией Mercedes-Benz, наглядно продемонстрировали гонщики BMW/Williams. Удар в этот солнечный день Ральф Шумахер и Хуан-Пабло Монтойа нанесли блестящий. Даже новая квалификационная



Даже
максимально
"открученные"
антикрылья не
помогли McLaren
в Хоккенхайме

версия двигателя Ferrari 050 не позволила Михаэлю Шумахеру хоть сколько-нибудь приблизиться к результату младшего брата. Что касается "основателей", то автомобилям, оснащенным двигателями с маркировкой Mercedes-Benz, особо похвастаться было нечем. Хаккинену, впрочем, удалось показать вполне приличный четвертый результат, а вот Култхард после вылета на Стадионе в Sachs Kurve большую часть второй половины тренировки толкал вместе с механиками свой McLaren в боксы по объездным дорожкам.

Температура росла. Асфальт плавился. К полудню пятки жгло даже через подошву. Клиенты Michelin довольно потирали руки.



Arrows заглох на первом же круге. Ферстаппену
осталось лишь хвататься за голову



Пришло время инженерам
Ferrari учиться у коллег из
Williams

Ральф моргнул первым

Суббота. Квалификация

Самый короткий в Ф-1 анекдот: Тарсо Маркеш – на поул-позиции. Речь, как вы сами понимаете, идет лишь о промежуточном поуле, который бразилец “завоевал”, первым промчавшись по трассе. Анекдот и на самом деле оказался коротким: не успели стихнуть раскаты хохота на трибунах, а на первой строчке уже красовался Ферстаппен, за ним – Бернольди, Бурти, Вильнев, и в конце концов Маркеш оказался там, где его и привыкли видеть: на последнем месте.

Первый серьезный претендент на лучшую стартовую позицию, Дэвид Култхард, показался на трассе в районе 20-й минуты: 1'39.802. Через три минуты с поула его потеснил Хаккинен: 1'39.263. О том, что гонщикам McLaren



Разминка Зонты получилась слишком активной

Анекдот в исполнении Маркеша оказался коротким



Хуан-Пабло Монтоя – первый поул в карьере

рассчитывать на первую линию на этот раз нечего, мы узнали меньше чем через минуту, когда Ральф Шумахер и Монтоя показали, соответственно, 1'38.458 и 1'38.605. Оставалось ждать, чем на вызов Williams в первой попытке смогут ответить гонщики Ferrari. Ждать пришлось недолго: все, что смогли на исходе первого получаса заездов Шумахер-старший и Баррикелло, это отодвинуть Култхарда на шестое место.

А судьбу поула уже во второй попытке решили гонщики Williams. Ральф улучшил свое время до окончательных 1'38.136. И тут, несколько неожиданно, его на 0.019 опережает Хуан-Пабло.

“Насколько одинаково были настроены ваши с Монтоей автомобили?” – спросили у Ральфа на пресс-конференции. “Почти одинаково”, – ответил немец. “Следовательно, этот результат демонстрирует разницу между вами, как гонщиками?” – последовал новый вопрос. “Ну... Э-э-э... Видите ли... – поморщился немец. – Наверное, можно сказать, что так оно и есть”.

Напомним, что речь идет о разнице меньше двух сотых секунды на 7-километровой трассе, преодолеваемой со средней скоростью 250 км/ч! Должно быть, Ральф просто моргнул лишним раз. Что касается остальных гонщиков, преодолели они круг не мигая – им вряд ли бы это помогло приблизиться к Williams. Михаэль Шумахер вообще не стал заканчивать свою вторую попытку. Не помогла немцу и третья: он остался ниже Хаккинена. Мика также прервал третий быстрый круг, чтобы “сохранить шины”. Все, что смог сделать Култхард, это отодвинуть на шестое место Барри-

келло. А с завершающего быстрого круга шотландец поехал в боксы, как и Монтоя, которому сообщили, что Ральф финишировал без улучшения. Четвертую попытку всем гонщикам испортил целый ряд инцидентов на последних минутах квалификации: сгорел двигатель на Benetton Batтона, вылетел Ферстаппен, а Бурти разбил свой Prost на Стадионе. Желтые флаги остановили борьбу раньше клетчатого.

Почти все команды выстроились в соответствии с потенциалом их автомобилей. Так, четвертую линию уверенно заняли гонщики Sauber, показав, кто лидер за пределами “особой тройки”. Прыжок Jaguar выше многих прочих середняков (как и столь значительное преимущество Williams) большинство отнесли на счет великолепных характеристик шин Michelin на раскаленном асфальте. Гонщиков Jaguar, правда, разделил Трулли, а пилотов Prost – Зонта. Но для Jordan этот результат не показателен: двигатель Трулли сгорел на дальнем участке трассы во время третьей попытки, и до запасного добраться итальянец не успел. А “дебютант” Зонта честно признался, что осторожничал.

В ходе квалификации кто-то чуть больше разворачивал крыло от потока, чтобы увеличить скорость на прямых. Как Хаккинен, чей McLaren оказался самым быстрым “в лесу”: 359,2 км/ч. Кто-то “нагружал” аэродинамику автомобиля, чтобы увереннее чувствовать себя на извилистом Стадионе. Гонщики Williams, например, не фигурировали среди рекордсменов по максимальной скорости, зато все сектора проходили с лучшим временем. Причем свое микроскопическое преимущество над Ральфом Хуан добыл именно на Стадионе.

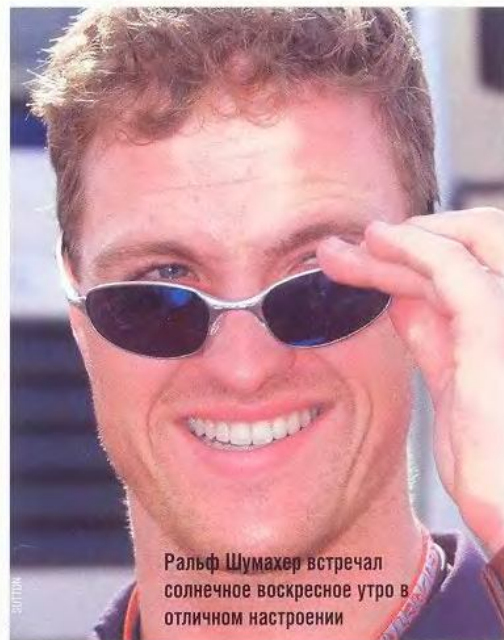
Утренний кофе для Jordan

Воскресенье. Разминка

Гонщики Williams показали, что и в гоночной конфигурации не уступят никому в скорости: причем разминочный поул Ральф красиво вырвал у Хуана на последней секунде, опередив колумбийца на три сотых. Оба берегли двигатели для гонки, и убедительным их превосходство на этот раз не выглядело. Дэвид Култхард отстал от Монтои меньше чем на десятую секунды. А Михаэль Шумахер от Дэвида Култхарда – на четыре тысячных!

Невезение продолжало преследовать Jordan. Двигатель Honda на автомобиле Трулли задымил в Ostkurve, а Рикардо Зонта вошел в легкий контакт с отбойниками после свирепого вылета в Sudkurve. Все это – к вящей радости зрителей, третий день посылавших проклятия на голову людей в желтом. “Теперь можно и по чашке кофе”, – объявил один из инженеров команды по радио.

В нескольких метрах от Jordan Зонты “припарковал” свой Minardi Алонсо. Эффектно вылетел в Ostkurve Маркеш. Де ла Роза вынужден был остановиться после того, как в “эске” Кларка от его колеса отлетела самоконтрящаяся гайка. Проверив запасную машину, вылетел с трассы Физикелла.



Ральф Шумахер встречал солнечное воскресное утро в отличном настроении

ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ

Тише едешь — дальше будешь

Воскресенье, Гонка

Избавить столкновении у Бурти не было никакой возможности. На Шумахера его буквально вывели два схавшихся впереди автомобиля. Сначала от еле ползущей по стартовой прямой Фергати уклонился BAR Паниса. Затем в самый последний момент вынужден был отступить Жюльен Зонти, и прямо перед Лучано среди «расступившихся» машин возникло крошечное белое пятно — джип, которое еще через микросекунду превратилось в снаряд, разлетевшийся во все стороны обломков. Насерика Бурти закружились. А когда открыл глаза, то увидел лишь бескрайнее небо.

«На старте у меня возникли проблемы с пересечением передка», — рассказывает Михаил Шумахер. — Я не знал, куда деваться, и когда увидел в зеркалах Бурти, ушел с его пути уже не мог».

«Все произошло мгновенно», — вспоминает Бурти. — Михаил медленно двинулся в ту же сторону, как и я, но не видел его и не мог уклониться.

Я думаю, что по телевизору авария выглядела страшнее, чем казалось мне в автомобиле».

Со стороны столкновение действительно выглядело эффектно. Автомобиль Бурти вспорыл в ороске разлетевшихся обломков, но излет Prost продолжался недолго, и разбитая машина стала валиться на бок. Жуткая красота этой аварии не могла заслонить ту мысль, что для одного из гонщиков старт в Хоккенхайме мог оказаться последним в жизни. Причем риску подверглись не только Бурти и Шумахер. Prost упал прямо на Attows Бернольди. Удар пришелся в район капота двигателя, а если бы Энрике разогнался чуть медленнее, 600 килограммов развороченного металла и пластика рухнули бы прямо на открытое пространство кабины. На этот раз произошло. Автомобиль Шумахера замер посреди трассы, и через микросекунду немец, под колес обесчещен с трибуны, выбрался из кабины. Prost Бурти (вернее то, что от него осталось), ударился вверх колесами об асфальт и перевернулся. Далеко автомобиль прокатился по трассе,

выбросило на гравийную полосу и швырнуло в барьер из крашеных покрывал. Колесу безопасности сделала свое дело, гонок не пострадал, и вскоре Михаил и Лучано уже похлопывали друг друга по спинам на обочине.

А Бернольди после удара даже сумел поймать свой Attows и продолжить гонку. Впрочем, бразилец мог бы и не стараться. На трассе появился автомобиль безопасности, и заглохшие, как машина собирают на поручни ремень, старт, как брызга, улетевшие в стороны, судьи приняли решение, услышав в наушниках информацию о котором, Михаил Шумахер предпринял впечатляющий рывок в боксы, к запасному автомобилю. Бонга остановились.

Повторный старт проишет без происшествий. Дев Williams, как и в прошлый раз, легко ушли в отрыв. А вот за их спинами, как и полчаса ранее, разыгралась нешуточная борьба, и к концу первого круга оба гонщика Фергати были уже впереди своих соседей по стартовым линиям. Михаил Шумахер проскользнул мимо



Бориса Кутхарда и Баррикелло
стала украшением гонки

Мими Хаккинена, а Рубенс Баррикелло красивым маневром по внешней траектории на входе на Стадион прошел Дэвида Кутхарда. И в дальнейшем бразилец был очень активен. На третьем круге он расправился с Хаккиненем. На шестом его пропустил вперед Михаил Шумахер. Баррикелло выбрал тактику с двумя дозаправками и сберечь боевую машину партнера по команде Михаилу, который наметил один пит-стоп, не было никакого смысла. В принципе, тактика оказалась для бразильца выигрышной. После первого заезда в боксы, оказавшись позади Шумахера и Кутхарда (Хакки-

нен к тому времени уже сошел), Баррикелло опять же легко и красиво обошел McLaren шотландца. Этот подвиг стал настоящим украшением гонки. Бразилец несколько кругов бешено атаковал, грозил сопернику кулаком и наконец обошел его вновь по внешней радиусу и вновь на входе на Стадион, взорвавшийся красными флагами.

Это был явно не день McLaren. Мало того, что серебристым автомобилям просто-напросто не хватало скорости: Михаил Шумахер на пятом круге легко обошел Хаккинена, хотя у обоих была одинаковая тактика с одной дозаправкой. Так еще и не блистали надежностью: оба автомобиля команды из Уокинга сошли из-за поломки двигателя. Еще раньше сошел Шумахер — проблема с подачей топлива. Но и оставшиеся немцы на трассе, ни ему, ни Баррикелло с его двумя дозаправками, не удалось бы же дойти, чтобы приблизиться к пилотам Williams. У них была своя гонка. И настоящим героем ее выглядел Хуан-Пабло Монтойя.

Колумбиец летел словно на крыльях, штатная быстрота криво и стабильно опираясь у партнеров по команде более чем полосу при каждом пересечении линии старт-финиш. К моменту заезда в боксы (который, как и у Ральфа, должен был стать единственным) Хуан имел в запасе почти 10 секунд. Более чем комфортное преимущество. Но тут нашего героя «притормозили». Вместо положенных 8-10 секунд его дозаправка длилась полминуты. Механики долго возились с одним шлангом. Потом бросились подключать другую заправочную машину.

«Вышел из строя регулятор мотора заправочной машины», — объяснял технический директор Патрик Хелл. — Это проблема программного обеспечения». В результате контрольные лампы не загорелись и механики не могли определить, поступило ли топливо в бачок автомобиля. Williams Монтойя не только продержался в боксах дольше 20 секунд, но и для подстраховки вылез из второй машины в которую раза больше горючего, чем нужно. Небольшой



«Стартовая прямая после столкновения напоминала поле боя», — ужаснулся директор Michelin Дюпассье

Скандала не получилось

Назначен повторный старт. В воздухе запахло скандалом. В принципе, решение главных судей было оправданным. Возможный инцидент с ползущей на скорости за 300 км/ч машиной был не нужен никому. Обвинения, которые пришлось бы выслушать судьям в этом случае, были бы гораздо более серьезными, чем глупые подозрения в неких тайных мотивах. Но несколько моментов могли насторожить предвзвешенного наблюдателя.

«Я удивлен лишь тем, что красные флаги появились только после того, как мы проехали полный круг за автомобилем безопасности, в том числе и проехали по обломкам», — многозначительно ухмылялся Жак Вильнев. А прамодушный Давид Кутхард вообще высказался без обиняков: «Будь я циником, сказал бы, что повторный старт назначили только потому, что Михаил Шумахер вылез на своем домашнем Гран При. При всем уважении к решению судей, гонку обычно останавливают в случае, если возникли подозрения, что кто-то ранен».

Разумеется, мнение очень спорное. Конечно, шотландец вполне намекает, что красные флаги на этот раз вывесили лишь после

того, как судьи убедились, что гонокши не ранены и могут принять участие в повторном старте. Но, во-первых, гонка была остановлена в полном соответствии с правилами. Во-вторых, решение получило полное одобрение специалистов в лице директоров обеих шинных компаний. И, в-третьих, честный Дэвид, конечно, не циник.

Но что делать с циниками? Они просто скажут, что столкновение на старте — далеко не уникальный случай в истории Формулы-1 и отнюдь не всегда при этом гонки останавливали. Самый яркий пример — Монца 2000: на первом круге в заезд попали пять автомобилей, трассу (не менее скоростную, чем в Хоккенхайме) завалило обломками, а оторвавшимся колесом убило человека — и ничего, гонка, лидером которой стал Михаил Шумахер, продолжалась. А в Хоккенхайме Михаил вылез, и старт отменили. Словом, сколько бы потом доводов ни приводилось, молва упорно искала бы тайную интригу: мол, если бы в аварию попал не Шумахер... Вся эта вакханалия пересудов была бы абсолютно неизбежной, если бы после повторного старта Шумахер выиграл эту гонку. Но скандала не получилось. Михаил не выиграл.

«Я недоумел, насколько близко был Шес», — рассказывал де ла Роза, сел Janusz вышел в Sauber Хайнриха на первом круге

«Внезапно я почувствовал вибрацию, ушел дым, и двигатель заглох», — комментирует свой сход Хаккинен





“Мотор отказал сразу после пит-стопа”, – досадовал Култхард

технический сбой стоил Монтой гонки: перегревшийся во время затянувшейся стоянки двигатель сдал через два круга. И победу в Гран При одержал Ральф, еще раз подтвердивший верность пословицы: тише едешь – дальше будешь.

Вторым к финишу пришел Баррикелло и был очень доволен этим результатом после того, как на первом старте Хаккинен “поправил” ему заднее антикрыло, а на втором пит-стопе у бразильца возникли проблемы и он едва уехал на трассу.

Третьим на пьедестал почета поднялся Жак Вильнев. Что, учитывая его старт с 12-го места, выглядит почти подвигом. Но на самом деле канадец финишировал на той же позиции, с которой и начал гонку. Просто все соперники впереди, кроме двух, сошли. Второй гонщик BAR, Оливье Панис, стал лишь седьмым, позволив непосредственно сравнить выгоды тактик с одной и с двумя дозаправками. Однако разнообразие планов на гонку позволило BAR провести комбинацию, которую шеф “конюшни” Крейг Поллок назвал “фантастической командной работой”. Несмотря на то что француз стартовал отвратительно, пропустив вперед Ферстаппена, Зонту и Баттона, к шестому кругу Оливье был уже за спиной Жака. На 10-м круге канадец пропускает Паниса, предоставив более быстрому партнеру разобраться с Jordan Трулли. План удался: под напором француза итальянец ошибается, вылетает и опускается на 17-ю позицию, а потом и вовсе сходит (вышел из строя насос гидравлической системы). Не добравшись до финиша и второй гонщик Jordan, Зонта: поврежденные в столк-



Вместе с дымом от двигателя улетучились и надежды Монтой на первую победу в Ф-1

новении с Arrows Ферстаппена подвеска, переднее антикрыло и боковой дефлектор вынудили бразильца ретироваться в боксы. Победа, одержанная над принципиальными соперниками по борьбе за “симпатии” Honda, позволила BAR опередить “конюшню” Эдди Джордана в зачете Кубка конструкторов.

Подлинными триумфаторами чувствовали себя и гонщики Benetton: за один Гран При они набрали ровно в пять раз больше очков, чем за все предыдущие старты сезона. Renault продемонстрировал свою надежность, а пилоты – выдержку в изредка возникавших “стычках” и сложных ситуациях. За несколько кругов до финиша представителю команды задали по электронной почте вопрос: “Два автомобиля в первой шестерке – это возможно?” Ответ был коротким: “Нет!” И тут же наступил самый драматичный для команды момент: с трассы вылетает Физикелла. Однако итальянец сумел вернуться в гонку, сохранив четвертое место.

В Prost после финиша испытывали смешанные чувства. С одной стороны, неожидан-

ный успех Benetton отодвинул команду в зачете чемпионата, с другой – Жан Алези завоевал очередное драгоценное очко. Стартовал француз из рук вон плохо и за всю оставшуюся гонку обогнал лишь своего товарища по команде Бурти (во время столкновения на первом старте Лучано ушиб руку, и в конце концов боль вынудила бразильца прекратить гонку). Сильно развернутые антикрылья не давали французам возможности атаковать на длинных прямых. Однако терпение Жана, вкупе с многочисленными сходами соперников и тактикой одного пит-стопа, было вознаграждено.

А вот гонщики Arrows, напротив, провели очень активную гонку. Бернольди хорошо стартовал и всю дистанцию сражался с пилотами Benetton, то обгоняя, то уступая им. Но в итоге оказался позади и Физикеллы, и Батто-



“Я поравнялся с Arrows, и тут Ферстаппен “захлопнул дверь” и сбил мне переднее антикрыло”, – вспоминает Зонта

на, и Алези. Все три этих гонщика ехали с одной дозаправкой, а “оранжевая стрела” бразильца навевдалась в боксы дважды. Как и Arrows Йоса Ферстаппена, финишировавшего девятым. Даже великолепный старт (с 20-го на 11-е место) не позволил голландцу добиться большего после столкновения с Jordan Зонтой. Лопнувшая задняя шина вынудила Йоса ехать в боксы. В отсутствие иных соперников, Ферстаппен на последних кругах стал довольно резко атаковать своего товарища по команде, обогнал было его, но тут же вновь уступил.

10-м и последним финишировал Алонсо. Это пока лучший результат испанца в карьере гонщика Ф-1, и добился он его в свой 20-й день рождения. Хотя не все сюрпризы этого дня были для него приятными. Началось с того, что автомобиль Фернандо решил устроить фейерверк в честь именинника и полыхнул прямо на стартовой позиции: потек клапан топливного бака. Машину закатывают в боксы, а виновник торжества устранивается в запасной Minardi. В боксы спешно доставляют и автомобиль Маркеша, и, похоже, к немалому изумлению бразильца, пересаживают его в машину Алонсо, которая продолжает дымиться, хотя злосчастный клапан заткнули тряпками. Далее зрители увидели довольно редкое зрелище – двойной старт из боксов.

На этом злоключения Minardi не закончились. На первом же круге на автомобиле Алонсо сломалась полусось, и перед повторным стартом испанец пересел в машину Маркеша. Топливо и здесь текло из горловины бака, и с одного из пит-стопов Алонсо увел автомобиль пылающим. К счастью, испанцу удалось сбить пламя и добраться до финиша, в то время как



Трулли не смог выдержать напора Паниса



Два Benetton финишировали “слетанной парой”

бразилец сошел из-за поломки коробки передач. Алонсо ехал с двумя дозаправками, но даже если бы он преодолел дистанцию вообще без заезда в боксы, это вряд ли бы помогло. От ближайшего соперника его Minardi отстал больше чем на минуту.

Более финишировавших не было. Хайнфельд и де ла Роса взаимничтожили друг друга, когда Jaguar последнего в суматохе первого круга не справился с торможением и въехал в Sauber немца. На автомобиле Райкконена

сломалась полка. Двигатель Jaguar Ирвайна начал сбивать, и ирландец направился в боксы.

Михаэль Шумахер досматривал гонку в лесу на обочине. Вернее, дослушивал. Ему принесли старенький "транзистор", и когда в эфире прозвучала информация о сходе Култхарда, немец покачал головой и грустно усмехнулся. Чемпионат продолжается. Наибольшие шансы – по-прежнему у шотландца. Чтобы опередить Михаэля, Дэвиду нужно отыграть 37 очков. Для этого достаточно выиграть, например,

четыре гонки из пяти оставшихся. Или что-то в этом духе.

Между тем трибуны приветствовали Ральфа. Вышел к трассе и Михаэль, надеясь, что младший брат подбросит его до боксов. То-то была бы радость для немецких фанов! Но Шумахер-младший не остановился. "Я его просто не заметил. К тому же это запрещено, не так ли?" – оправдывался триумфатор. Истинный немец никогда не будет делать чего-либо противозаконного. Культура!

Леонид Ситник



Неисправную заправочную горловину на Minardi пришлось затыкать тряпками



ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ

27-29/07/2001

Хоккенхайм

Автодром Хоккенхаймринг



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

12



На этом Гран При...

Хуан-Пабло Монтойа завоевал первую пол-позицию в Ф-1



Победитель 2000 г.
Рубенс Баррикелло/Ferrari F1-2000: 1:25'34.418
Рекорд круга в квалификации
1'38.117 (2001 г., Х.-П. Монтойа/Williams FW23)
Рекорд круга в гонке
1'41.606 (2001 г., Х.-П. Монтойа/Williams FW23)

© "ФОРМУЛА"

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00-14.00

Температура воздуха: 30 °C
Температура полотна: 40 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Э. Ирвайн	1'41.424/32	-	242.250
2	Х.-П. Монтойа	1'41.487/43	0.063	242.099
3	М. Хаккинен	1'41.949/29	0.525	241.002
4	Р. Баррикелло	1'41.953/22	0.529	240.993
5	М. Шумахер	1'42.255/35	0.831	240.281
6	П. де ла Роса	1'42.302/39	0.878	240.171
7	Д. Култхард	1'42.304/31	0.880	240.166
8	Ж. Алези	1'42.828/35	1.404	238.942
9	Я. Трулли	1'42.941/34	1.517	238.680
10	Р. Шумахер	1'42.987/18	1.563	238.573
11	Дж. Физикелла	1'43.014/33	1.590	238.511
12	Н. Хайдфельд	1'43.211/37	1.787	238.056
13	Р. Зонта	1'43.461/36	2.037	237.480
14	О. Панис	1'43.487/33	2.063	237.421
15	Дж. Баттон	1'43.496/30	2.072	237.400
16	К. Райкконен	1'43.528/26	2.104	237.327
17	Ж. Вильнев	1'43.815/36	2.391	236.671
18	И. Ферстаппен	1'44.143/22	2.719	235.925
19	Л. Бурти	1'44.162/39	2.738	235.882
20	Э. Бернольди	1'44.549/24	3.125	235.009
21	Ф. Алонсо	1'44.730/27	3.306	234.603
22	Т. Маркеш	1'45.005/33	3.581	233.988

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00-11.00

Температура воздуха: 24-27 °C
Температура полотна: 26-33 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Р. Шумахер	1'39.188/25	-	247.711
2	Х.-П. Монтойа	1'39.469/23	0.281	247.011
3	М. Шумахер	1'39.937/22	0.749	245.854
4	М. Хаккинен	1'40.069/18	0.881	245.530
5	Н. Хайдфельд	1'40.263/24	1.075	244.055
6	Р. Баррикелло	1'40.436/20	1.248	244.693
7	Э. Ирвайн	1'40.443/14	1.255	244.616
8	О. Панис	1'40.575/29	1.387	244.295
9	Д. Култхард	1'40.697/14	1.509	243.999
10	Я. Трулли	1'40.894/25	1.706	243.522
11	П. де ла Роса	1'40.905/27	1.717	243.496
12	К. Райкконен	1'41.153/21	1.965	242.899
13	Ж. Алези	1'41.428/27	2.240	242.240
14	Р. Зонта	1'41.534/12	2.346	241.987
15	Ж. Вильнев	1'41.683/24	2.495	241.633
16	Дж. Баттон	1'41.771/10	2.583	241.424
17	Л. Бурти	1'42.136/28	2.948	240.561
18	Э. Бернольди	1'42.223/24	3.035	240.356
19	И. Ферстаппен	1'42.580/14	3.392	239.520
20	Дж. Физикелла	1'43.256/5	4.068	237.952
21	Ф. Алонсо	1'43.512/21	4.324	237.363
22	Т. Маркеш	1'43.909/28	4.721	236.456

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00-14.00

Температура воздуха: 30-32 °C
Температура полотна: 34-39 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня
1	Х.-П. Монтойа	1'38.117/8	-	-	250.415	13:43.38
2	Р. Шумахер	1'38.136/12	0.019	0.019	250.366	13:38.14
3	М. Хаккинен	1'38.811/10	0.694	0.707	248.656	13:42.33
4	М. Шумахер	1'38.941/11	0.824	0.839	248.329	13:46.14
5	Д. Култхард	1'39.574/9	1.457	1.484	246.751	13:51.09
6	Р. Баррикелло	1'39.882/11	1.565	1.595	246.483	13:53.31
7	Н. Хайдфельд	1'39.921/12	1.804	1.838	245.894	13:58.43
8	К. Райкконен	1'40.072/12	1.955	1.992	245.523	13:59.12
9	П. де ла Роса	1'40.265/12	2.148	2.189	245.050	13:47.54
10	Я. Трулли	1'40.322/8	2.205	2.247	244.911	13:24.11
11	Э. Ирвайн	1'40.371/12	2.254	2.297	244.791	13:58.31
12	Ж. Вильнев	1'40.437/12	2.320	2.364	244.630	13:50.55
13	О. Панис	1'40.610/11	2.493	2.540	244.210	13:47.34
14	Ж. Алези	1'40.724/12	2.607	2.657	243.933	13:47.15
15	Р. Зонта	1'41.174/12	3.057	3.115	242.848	13:37.08
16	Л. Бурти	1'41.213/11	3.096	3.155	242.755	13:47.22
17	Дж. Физикелла	1'41.299/12	3.182	3.243	242.549	13:51.31
18	Дж. Баттон	1'41.438/10	3.321	3.384	242.216	13:38.23
19	Э. Бернольди	1'41.668/11	3.551	3.619	241.668	13:42.59
20	И. Ферстаппен	1'41.870/11	3.753	3.825	241.189	13:47.19
21	Ф. Алонсо	1'41.913/12	3.796	3.868	241.087	13:46.38
22	Т. Маркеш	1'42.716/11	4.599	4.687	239.203	13:26.48
107%		1'44.985	6.868	7.000		

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

Ф. Алонсо Э. Бернольди Дж. Физикелла Р. Зонта О. Панис Э. Ирвайн П. де ла Роса Н. Хайдфельд Д. Култхард М. Хаккинен Х.-П. Монтойа



Т. Маркеш И. Ферстаппен Дж. Баттон Л. Бурти Ж. Алези Ж. Вильнев Я. Трулли К. Райкконен Р. Баррикелло М. Шумахер Р. Шумахер

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо.
9.00-9.30

Температура воздуха: 25 °C
Температура полотна: 28 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Р. Шумахер	1'42.621/13	-	239.424
2	Х.-П. Монтойа	1'42.651/7	0.030	239.354
3	Д. Култхард	1'42.743/15	0.122	239.140
4	М. Шумахер	1'42.747/13	0.126	239.131
5	Р. Баррикелло	1'42.989/10	0.368	238.569
6	М. Хаккинен	1'43.129/13	0.508	238.245
7	Н. Хайдфельд	1'43.479/13	0.858	237.439
8	Э. Бернольди	1'43.512/10	0.891	237.363
9	Ж. Вильнев	1'43.570/15	0.949	237.230
10	О. Панис	1'43.615/11	0.994	237.127
11	И. Ферстаппен	1'43.704/14	1.083	236.924
12	П. де ла Роса	1'43.706/8	1.085	236.919
13	Э. Ирвайн	1'43.851/15	1.230	236.588
14	Я. Трулли	1'43.858/12	1.235	236.577
15	К. Райкконен	1'43.986/12	1.365	236.281
16	Ж. Алези	1'44.300/15	1.679	235.570
17	Дж. Физикелла	1'44.601/15	1.980	234.892
18	Л. Бурти	1'45.004/15	2.383	233.991
19	Ф. Алонсо	1'45.263/12	2.642	233.415
20	Дж. Баттон	1'45.653/5	3.032	232.553
21	Т. Маркеш	1'45.981/10	3.360	231.834
22	Р. Зонта	6'35.247/3	292.6	62.163

ГОНКА

Перем. облачность. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 28 °C
Температура полотна: 32 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	Р. Шумахер	1:18'17.873	1'42.048/17	235.351
2	Р. Баррикелло	+46.117	1'42.638/10	233.063
3	Ж. Вильнев	+1'02.806	1'43.448/21	232.246
4	Дж. Физикелла	+1'03.477	1'43.999/34	232.213
5	Дж. Баттон	+1'05.454	1'44.051/31	232.117
6	Ж. Алези	+1'05.950	1'44.135/42	232.092
7	О. Панис	+1'17.527	1'43.329/30	231.530
8	Э. Бернольди	+1 круг	1'44.785/31	229.510
9	И. Ферстаппен	+1 круг	1'44.681/35	229.494
10	Ф. Алонсо	+1 круг	1'45.908/4	226.088
11	Я. Трулли	НФ (34)	1'43.740/33	229.590
12	Д. Култхард	НФ (27)	1'43.571/26	234.873
13	Т. Маркеш	НФ (26)	1'46.013/12	232.081
14	Х.-П. Монтойа	НФ (24)	1'41.808/20	235.232
15	М. Шумахер	НФ (23)	1'42.853/21	236.460
16	Л. Бурти	НФ (23)	1'44.683/17	230.067
17	К. Райкконен	НФ (16)	1'44.365/10	232.324
18	Э. Ирвайн	НФ (16)	1'44.415/11	226.956
19	М. Хаккинен	НФ (13)	1'43.516/4	234.790
20	Р. Зонта	НФ (7)	1'45.591/4	210.898
21	Н. Хайдфельд	НФ (0)	-	-
22	П. де ла Роса	НФ (0)	-	-

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	84
2 Д. Култхард	47
3 Р. Шумахер	41
4 Р. Баррикелло	40
5 М. Хаккинен	19
6 Х.-П. Монтойа	15
7 Ж. Вильнев	11
8 Н. Хайдфельд	10
9 К. Райкконен	9
10 Я. Трулли	9
11 Х.-Х. Френтцен	6
12 О. Панис	5
13 Э. Ирвайн	4
14 Дж. Физикелла	4
15 Ж. Алези	4
16 Дж. Баттон	2
17 И. Ферстаппен	1
18 П. де ла Роса	1
19 Р. Зонта	0
20 Л. Бурти	0
21 Э. Бернольди	0
22 Т. Маркеш	0
23 Ф. Алонсо	0
24 Г. Маццакане	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	124
2 West McLaren Mercedes	66
3 BMW WilliamsF1 Team	56
4 Red Bull Sauber Petronas	19
5 Lucky Strike Reynard BAR Honda	16
6 Benson & Hedges Jordan Honda	15
7 Mild Seven Benetton Renault Sport	6
8 Jaguar Racing	5
9 Prost Acer	4
10 Orange Arrows Asiatech	1
11 European Minardi F1	0

Ральф Шумахер одержал третью победу в сезоне и в карьере, благодаря чему вышел на третье место в чемпионате мира, обогнав Баррикелло. Вильнев во второй раз в истории BAR поднялся на пьедестал. Пилоты Benetton завоевали пять очков. Аlesi третий раз в шести последних гонках завоевал зачетные очки.

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Ральф Шумахер



Великолепные ощущения. Мне никогда не везло в Хоккенхайме, поэтому победить здесь – это просто замечательно. Еще до начала уик-энда мы знали, что двигателям здесь придется туго, поэтому, когда после старта Хуан-Пабло стал отрываться, я подумал: “Хорошо, поступай, как знаешь”. А сам решил поберечь двигатель, поскольку знал, какой долгой и трудной получится гонка. Время рассудило нас. После схода Монтой команда посоветовала мне еще сбросить. Я постоянно спрашивал, насколько быстр Рубенс, и понял, что он тоже сбросил скорость. Оставаться впереди, имея преимущество в 50 секунд, было несложно, но я все равно не хотел рисковать. Должен сказать, что Хуан-Пабло сегодня был быстрее. У меня же поначалу немножко пошаливали тормоза, а первый комплект шин оказался уже не столь хорош, поскольку мы планировали начать гонку на свежей резине, но после рестарта вынуждены были надеть использованные шины. Впрочем, я поддерживал свой темп и берег мотор.

Рубенс Баррикелло



Стоя на пьедестале почета, я чуть не расплакался, прямо как в прошлом году. Ведь пилоты Williams сегодня выступали будто в другой лиге, и лучшее, на что я мог надеяться, – это третье место. Возможно, я и смог бы поддержать их темп, но потерял слишком много времени позади Дэвида. Это был честный поединок, но, признаюсь, не понимаю, зачем он так упирался – мы оба могли мчаться вперед, а так теряли по три секунды на круге. Кстати, на первом круге я обогнал и Дэвида, и Микку гораздо легче. А вот на первом старте, когда я обгонял Микку во второй “эске”, он достаточно жестко стукнул меня сзади. Правда, когда гонку остановили, он пришел и извинился, признав, что сам виноват – пропустил точку торможения. Мы не знали, как этот удар повлияет на машину, и, готовясь к рестарту, поменяли заднее антикрыло. В конце гонки я не мог навязать Ральфу борьбу, и Росс, учитывая сход Михаэля, сказал мне сбросить скорость. Что касается заминки на пит-стопе, то Росс Браун по радио связался со мной и сказал, чтобы я соблюдал спокойствие. Механики просто хотели убедиться, что все в порядке. А Жак был в 50 секундах позади.

Жак Вильнев



Мы были не очень быстры в начале уик-энда, но сегодня утром, после некоторых изменений в настройке, машина с полными баками замечательно показала себя, и мы поняли, что есть шанс хорошо провести гонку. Я неплохо стартовал оба раза, а увидев после рестарта Оливье в зеркалах, сразу пропустил его вперед, потому что он выбрал другую стратегию и был гораздо быстрее меня. Он смог навязать борьбу Трулли, и случилось то, на что я надеялся, – Ярно вылетел с трассы. Я и сам был быстрее Трулли, но мы использовали разную аэродинамическую настройку – он уезжал от меня в конце прямых. После этого я попытался как можно дольше держаться за Оливье, и это удавалось мне вплоть до его пит-стопа. За два круга до финиша команда сообщила, что Физикелла, который меня преследовал, ошибся. Поэтому на последнем круге я решил поберечь топливо и проходил скоростные отрезки на 50 км/ч медленнее, чем обычно.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Джанкарло Физикелла: Я очень рад за себя и за Дженсона. В первый раз я стартовал хорошо, а во второй, к сожалению, похуже – пилоты передо мной “захлопнули калитку”, и я потерял несколько мест. На ранней стадии гонки я ехал сдержанно, чтобы сберечь побольше горючего и как можно дальше оттянуть пит-стоп. После остановки дела также шли неплохо, хотя ближе к финишу я потерял время, слишком широко зайдя в один из поворотов. Сегодня нам удалось добиться замечательного результата.



Дженсон Баттон: Мы смогли достичь этого результата не только потому, что многие сегодня не добрались до финиша – сегодня нам действительно удалась гонка. С самого начала уик-энда машина оказалась замечательно сбалансирована, и, полагаю, сегодня мы были быстрее пилотов Jordan и BAR при одинаковом количестве топлива на борту. У меня, впрочем, возникла небольшая проблема: я выпустил трубку для питья изо рта, и на торможениях вода брызгала мне в лицо.



Жан Алези: Уик-энд сложился замечательно с технической точки зрения, и для всей команды очень важно, что удалось заработать еще одно очко. Полагаю, результаты квалификации не отразили нашу истинную силу. Я очень удовлетворен тем, что удалось добиться замечательного баланса машины. Чемпионат не закончился, и нам все еще по силам улучшить позицию.



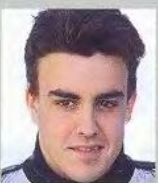
Оливье Панис: Мы с Жаком избрали разную тактику на гонку, поскольку это давало команде возможность менять планы в зависимости от того, как будут развиваться события. Машина сегодня была очень хороша, и мой невысокий результат – исключительно следствие неправильно выбранной тактики. Рестарт сыграл мне на руку, поскольку во время первого старта возникли проблемы в первой “эске”. После второго пит-стопа я оказался позади Трулли и потерял немало времени, пытаюсь обогнать его.



Энрике Бернольди: Полагаю, мне здорово повезло на старте. Я тронулся со стартовой решетки и следующее, что увидел, – автомобиль, летящий надо мной. Колесо упало прямо на мою машину и повредило капот двигателя и заднее антикрыло. Удар был достаточно силен, поэтому я обрадовался, увидев красные флаги. Сегодняшний результат – лучший для меня в этом году, а битва с Йосом в конце гонки доставила мне истинное удовольствие.



Йос Ферстаппен: Я хорошо стартовал в первый раз, но буквально чудом избежал аварии. Рестарт также прошел хорошо, но из-за происшествия с Зонтой пришлось заехать в боксы слишком рано. Я заблокировал колеса на входе в “эску”, и поэтому вышел из нее плохо, а он – хорошо и попытался обогнать меня слип-стримом. Я двигался по правой части трассы и очень удивился, что Риккардо пытается также обогнать меня справа – ведь там совсем не было места. Он ткнул мой автомобиль, и пришлось заезжать на пит-стоп.



Фернандо Алонсо: Трудный выдался денек. Стыдно все время стартовать с последнего ряда, но с нашим мотором на другой результат здесь рассчитывать не приходилось. На втором старте я использовал машину Тарсо, которая, естественно, была настроена под него и поэтому совершенно мне не подходила. Честно говоря, даже и не думал, что смогу сегодня добраться до клетчатого флага. Десятое место – мой лучший результат в Ф-1. Сегодня у меня день рождения. О лучшем подарке я и не мечтал.



Подкажешь, как можно стать пилотом Формулы-1 или где хотя бы можно этому научиться? — подобными вопросами молодые люди и даже девушки буквально засыпают редакцию. Если во времена оны почти все поголовно мечтали стать гагаринцами и терешковыми, то теперь — шумихерами и хакишенцами. Ну или хотя бы баттонами и райкхисеками. Что в общем-то неудивительно, учитывая огромный и все более растущий интерес к Формуле-1 и ее изрядное омоложение. Вот и в Великобритании последние опросы показывают, что гощиками хотели бы стать значительно больше, чем раньше. Искренне футбольными, — и это при том, что футбол там полагается на уровне национального достояния! А чем мы хуже англичан, немцев, финнов и прочих разных шведов? Да ничем! Вот только все они чуть ли не с грудного возраста имеют возможность сесть за руль карта, затем — какой-нибудь младшей «Формулы» и так вплоть до высшей машины Формулы-1. У нас же с этим делом пока ох как туговато...

Но вот, кажется, и у нас появится некоторый шанс научиться управлять машиной Формулы-1 и почувствовать себя пилотом таковой. Не мнимым, как кажутся. Хотя и катаемся на месте.

Не так давно в Австралии был проведен любопытный эксперимент. Там в одной из школ гощиков за руль Форму-

лы-Ford усадили человека, который прежде ни разу даже на прокатном карте не говаялся, и он показал время круга лучше, чем кто-либо до него! Секрет его успеха оказался прост: парень к этому времени уже был чемпионом Австралии по гонкам, причем умудрился стать им, в буквальном смысле не сходя с места и к тому же опередив чемпионов австралийской Формулы-2 Джона Крюка! Просто это были гонки на... формульных симуляторах. Или, как их еще называют, тренажерах. Или имитаторах — кому как нравится.

Суть одна: устройство, представляющее собой некое полноразмерную копию колесной машины Ф-1 или даже всей машины целиком, полностью воспроизводит процесс управления ею на конкретной трассе и все испытываемые при этом гощиком ощущения, кроме разве что нагрузки при ускорениях, торможениях и поворотах. Есть даже бутылка с подведенной ко рулю «тоннаша» — трубочкой, через которую можно пить воду: за рулем такого тренажера, как и за рулем настоящей «формулы», тоже семь потов сохнут. Тренажер подключается к компьютеру, а изображение выбранной трассы выводится на дисплей или, если угодно, экран большого телевизора (ведь такую «ипушу» можно купить и установить у себя дома, что особо рьяные фанаты гонок и делают). И не толь-



Алекс Вуц в свободное от работы на трассах время не прочь «погонять» за рулем тренажера

Вопрочем, «ипушковой» такой тренажер называть не совсем уместно, поскольку он дает ощущения на качественно ином уровне, чем даже самые «шаблонные» обычные гоночные симуляторы, которые можно встретить в залах игровых автоматов. Тот же Джон Крюк, впервые оказавшись на старом Нюрбургринге за рулем реальной Porsche 356 (в качестве участника двухчасовой любительской гонки), с восторгом рассказывает, что все самые слепые и коварные повороты Северный петли он проходил так уверенно, будто делал это сотни раз. Оз и вправду делал это сотни раз, только за рулем тренажера, заряженного программой, которая с абсолютной точностью воспроизводит прохождение знаменитой трассы.

Неудивительно, что гошники, которым доводилось опробовать такие тренажеры, дали им самую высокую оценку,

по фанаты. Например, самый что ни есть настоящий пилот серии Indy Дарио Франкитти, «покатавшись» на формульном имитаторе, воскликнул: «Классная штука! Я бы такую поставил в своей игровой комнате!»

На таких «Лотосах» (справа) можно будет «прокатиться» в Москве



отмечая, что эти устройства обеспечивают самое реальное ощущение гонок, которое они испытали вне своего «босого» автомобиля и реальной трассы. Так, экзипот Ф-3000 Крейг Лаундес остался настолько доволен остротой рулевого управления, что даже признался, что «гонки» на тренажерах позволяют ему развивать зрительно-моторную координацию.

Не чужды подробному кремированию и легенды Ф-1. Недавно, например, за рулем тренажера, представляющего собой точную копию знаменитого Mercedes W196 1955 года, сразился бывший пилот Ф-1, победитель «24 часов Ле-Мана» Ролан Масе и чемпион Ф-1 1964 года, многократный победитель чемпионатов мира

по мотогонкам Джон Сертис (первым оказался Масе). Что же касается действующих пилотов, то за последнее время в гонках такого рода приняли участие Александр Вуц, Хайнц-Харальд Френтцен, Рубенс Баррикелло и Мика Хаккинен. Последний даже рискнул помериться силой на одном из мероприятий Wec в Испании с молодой девушкой из толпы и... проиграл! То ли отнесся к «ипушечной» гонке не столь серьезно, как к настоящей, то ли девушка очень понравилась.

Вообще же мероприятия подобного рода давно стали популярными на Западе, где формульные тренажеры используются на выставках и спортивных состязаниях для развлечения посетителей. Существуют и вполне серьезные клубы и лиги, которые проводят состязания по компьютерным гонкам как очно, так и посредством интернета, что позволяет стать чемпионом мира, не выходя из собственной квартиры. Уже создано и функционирует несколько гоночных центров в Голландии и Австралии, где тренажеры включены в локальную сеть, что позволяет участникам поиграть друг против друга в режиме реального времени.

Но это все — присказка. Скажи же становится былью и для российских поклонников Формулы-1: компании Intel и Samsung при технической поддержке компании «Вобис» собираются провести первый чемпионат Москвы по виртуальным автогонкам на подобных тренажерах, выполненных на базе знаменитых Lotus! В течение первых двух недель сентября они будут установлены в гипермаркетах «Рамстор» на Шереметьевской и Каширской. Тренажеры будут оборудованы компьютерами на базе самого последнего процессора Intel Pentium 4 с частотой 2 ГГц (это будут одни из первых процессоров такой мощности, привезенных в Россию), плазменными мониторами и всеми устройствами (включая звуковую систему), позволяющими реально погрузиться в атмосферу гонок на машине Формулы-1.

Так что если не стать, то по крайней мере хотя бы почувствовать себя Шумахером (или, опять же, хотя бы Баттоном), может каждый, кто проявит должную настойчивость, чтобы принять участие в упомянутом выше чемпионате.

Борис Мурадов



ХОЧЕШЬ СТАТЬ ШУМАХЕРОМ — СТАНЬ ИМ!

Ральф Шумахер и Хуан-Пабло Монтойа. Вряд ли взаимоотношения гонщиков со столь сложными характерами долго будут оставаться безоблачными. Вспомните, как в Сильверстоуне колумбиец потерял верное третье место из-за того, что Шумахер-младший не пропустил более быстрого автомобиля Монтойа. А в Манамах-Куре Ральф "из-за проблем со связью" не услышал прямой команды из боксов уступить позицию партнеру. Бог им судья в этом споре. А еще – хозяин команды.

ВЫБОР ЖЕЛЕЗНОГО ФРЭНКА

"В нашей команде нет разделения на первого и второго пилота – звание перед началом чемпионата Железный Фрэнк – Сегодня "первый" Ральф, завтра – Хуан-Пабло. Все зависит лишь от того, кто оказывается быстрее".

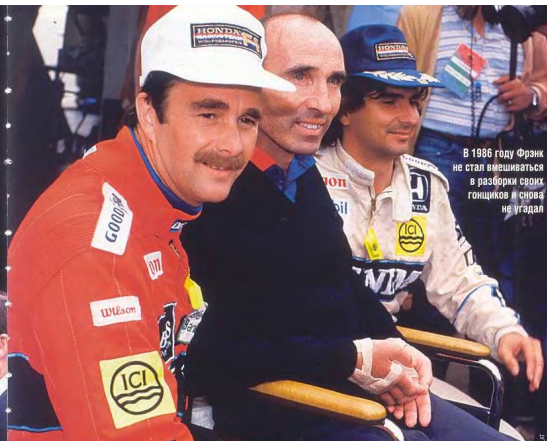
С момента основания команды Уильямс придерживался в отношении своих гонщиков довольно строгих правил. В команде царил своеобразная диктатура. Исключения Фрэнк делал разве что для друзей своей молодости, вроде Пирса Кариджа. Но в целом его политика очень походила на ту, которую проводил Коммендаторе Феррари. А слова Эдди о том, что "я строго лучше в мире машин и имею право сам решать, кто будет на них побеждать", стали едва ли не девизом Уильямса. Но именно такой подход долгое время и подтолкнул британца.

Формулу-1 не случайно порой сравнивают с рулеткой. Это большая игра с очень крупными ставками. И Железному Фрэнку не всегда хватало

высерки в этой игре. Проигрывая, он начинал нервничать, мстил свои ставки и... проигрывал вновь. Так, в начале 80-х, когда его команда впервые оказалась на вершине Формулы-1 и в год московской Олимпиады выиграла свой первый чемпионский титул, Фрэнк решил поставить на своего чемпиона – астралийца Алана Дженкса. Уильямс считал, что Алан и только он может принести ему вторую подряд корону. И даже после того как второй гонщик команды аргентинец Карлос Рейтеманн, выиграв несколько гонок,



В 1981 году Уильямс предпочел Дженкса и ошибся



В 1986 году Фрэнк не стал вмешиваться в разборки своих гонщиков и снова не угадал

кажи было столь велико, что даже если бы пилоты Железного Фрэнка побеждали по очереди, они бы все равно выиграли чемпионат.

Сегодня уже мало кто сомневается, что если не в этом, то в следующем сезоне точно Williams вновь будет сражаться за титул. А это значит, что Фрэнку опять придется выбирать. И ситуация с пилотами в сегодняшней Williams очень похожа на ту, что была в 80-е. Как и пятнадцать лет назад за команду из Гроу (тогда, правда, ее база располагалась в Диджоне) выступают два очень сильных гонщика. Новичок Монтойа – двукратный чемпион, правда, в отличие от Пирса не Формулы-1, а CART и Ф-3000. А Ральф Шумахер – хотя еще и не титулованный, но не менее опытный пилот, выступавший за Williams уже не первый сезон. К тому же, как когда-то и Манселл, Ральф очень подходит команде по национальному признаку. Как полтора десятилетия назад Железный Фрэнк мечтал, чтобы британский пилот выиграл чемпионат мира за рулем английского автомобиля, так сегодня и руководители BMW хотят, чтобы баварский мотор привнес в победу именно немец. Сделает ли Железный Фрэнк ставку на одного пилота или же предоставит равные условия обоим гонщикам, покажет время. Но независимо от того, кому отдаст предпочтение сэр Уильямс, его пилотами уже не на шутку заинтересовались и два других лидера современной Формулы-1.

По слухам, президент Ferrari Лука ди Монтезелмо после гонки в Бразилии был в таком восторге от выступления Монтойа, что дал указание "разведотделу" Ferrari подготовить подробнейшее досье на колумбийца, включая условия его контракта с Williams, а Ральф Шумахер несколько раз был замечен в Имоле в моторхоне McLaren-Mercedes. В Штутгарте не меньше, чем в Баварии, хотят, чтобы на немецком моторе побеждал немец: не Манселл Шумахер, так Ральф. Так что пилоты Williams без работы не останутся. Но в любом случае, слово пока остается за Фрэнком. И от его выбора, возможно, будет зависеть будущее Формулы-1.

Владимир Маскаев



ВОСПИТАНИЕ ЧУВСТВ

Чаще всего на лице Ральфа Шумахера можно видеть выражение, к которому лучше всего подходит определение "кислое лицо". Такое впечатление, что он вечно всем недоволен: автомобилем, гонкой, погодой, собой. Конечно, порой и он улыбается. Но должно произойти что-то действительно небывалое, чтобы немец просиял от счастья. Например, победа в Гран При. Однако путь к ней долг и труден. Вот и хмурится Ральф.



27 января 2001 года. Первый выезд FW23 на трассу. Никто еще не знает, что этот автомобиль будет выигрывать Гран При

Ральф проснулся, как всегда, за четверть часа до звонка будильника. Начался обычный ясный февральский день, но даже здесь, на юге Франции, в это время года не слишком теплый. Мысленно представив, какие события должны произойти сегодня, он определил главные задачи, еще раз обдумав детали предстоящего телефонного разговора и лишь после этого включил так и не успевший зазвонить будильник. Такой порядок Ральф вел для себя давным-давно — проснуться под трезвон этого дурацкого прибора он терпеть не мог с детства.

Каждый день тогда начинался для него со звонка будильника, и первое, что Ральф видел, спустившись в холл к завтраку, была огромная, едва ли не в полстены, заключенная в красивую рамку фотография Михаэля, победно вскинувшего руки на верхней ступеньке пьедестала почести. Позже к ней прибавился и снимок самого Ральфа — помощник, не слишком удачный, к тому же прилепившийся где-то сбоку, он только растревивал. Трудно сказать, почему сложилось именно так, но с тех пор утренний трезвон будильника вызывал у Ральфа неприятные ассоциации.



ОДИН НА ОДИН

Приняв обжигающе-холодный душ, сделав несколько гимнастических упражнений и позавтракав, он вышел на улицу, роллстера BMW и направился в сторону трассы. Ву не очень нравился автодром Мирама, новый тестовый полигон команды, потерявшийся где-то среди полей и маленьких городков северного Средиземноморья. Не нравилась даже не сама трасса, а именно ее местонахождение. Деревня — и есть деревня. Хотя за последние несколько лет местные жители уже привыкли к такому необычному соседству, все равно, проезжая мимо автодрома, они сбрасывали скорость и глазели на Ральфа и его автомобиль. А некоторые и вовсе останавливали свои развалюхи-фургончики на обочине и, изобразившись на крышу, наблюдали за тестами, севшим, как перед экраном телевизора, с бутылкой пива в руке. Такое внимание, наконец, ластившееся другим, не вызвало у Ральфа теплых чувств. Он слишком хорошо помнил свои первые годы в карьере.

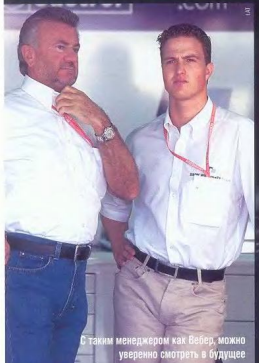


Путь от гоночной трассы он знал изнутри — испрокая, на своем предельном качестве дороги, один скостфор и два поворота, всего пятнадцать минут езды. Но это — если не нарушать правила. Ральф же почти всегда гнал роллстер со скоростью под 200 км/ч и частенько пересекал двойную сплошную, даже несмотря на возможные неприятные (для колесных, естественно) последствия. Конечно, шло из водителей и не пытался состязаться в скорости с призрачной серебристой машиной, лишь некоторые ворчали вслед: "Тоже мне, Шумахер выискался".

Путь, которым Ральф пришел в Ф-1, не оверсом походил на тот, каким пробирались в "высшую лигу" автопорта другие гонщики. Вилли Вебер, удаливший менеджер старшего брата, слишком хорошо понимал ценность торговой марки "Шумахер", чтобы не позаботиться и о карьере младшего. Может быть, поэтому, в отличие от подавляющего большинства пилотов, сам фанк участия в представлениях "большого цирка" не вызывал у молодого

мелка пылинкой радости. Другое дело — сами гонки: мяться по трассе, бороться, обогнать кого-то, — это было для Ральфа настоящим наслаждением. Возможно, именно поэтому он всегда старался обогнать — пусть даже выдавшие виды "Рено" и "Ситроены" на провинциальном французском шоссе.

Вой пробудившегося в боксах мотора прозвучал резким диссонансом в сонном спокойствии сельского пейзажа. Впрочем, поглощенный работой механикам и инженерам было не до лирических отступлений. День будет насыщенным — по плану предстояло проследить полную программу Гран При, а затем еще накатать примерно столько же кругов, занимаясь изучением и настройкой новых узлов. Ральф недолго тестировал работу, даже понимая ее безусловную важность. Вот и сейчас, выезжая на еще чуть сырую от ночного тумана трассу, он с некоторым недоумением представлял, что сегодня на ней придется проехать не час и не два. И завтра тоже.



С таким менеджером как Вебер, можно уверенно смотреть в будущее

Едва ли не на каждую гонку, в которой участвовал Ральф, пусть даже самого что ни на есть местного уровня, приходили репортеры из главных авторитетных изданий страны. Но все дело в том, что всех их интересовало прежде всего фотоснимок "первые шаги в автопорте младшего брата восходящей немецкой звезды", а он сам, его победы, в которые он вкладывал все свое умение, его эмоции и мысли занимали всех этих журналистов не более чем постольку-поскольку. С тех пор у Ральфа появились и настоящие почитатели, которым он нравился независимо от того, сколько гонок и титулов выиграл Михаэль, но всякий раз разглядывая болельщиков, окружающих трассу, Ральф мысленно невольно возвращался к тем картинковым гонкам. И недовольно морщился.



Давно прошли те времена, когда на Ральфа смотрели только как на Шумахера-младшего





Ральфу не пришлось поработать полноценным тест-пилотом. В "младших Формулах" это не принято, а "средние" он проскочил одним махом — выиграв осенью 96-го японскую Ф-3000, он уже через полгода стартовал на Гран При Австралии за рулем Jordan. Бить может, если бы он провал сезон в качестве испытателя одной из команд, то отослался бы и туда по-прежнему. Бить может. Он, как и все немцы, серьезно подошел к любому делу, но однообразие тестов переносил с трудом. Самый скучный Гран При интереснее самых насыщенных тестов, когда приходится раз за разом проезжать один и тот же, известный уже до мельчайших подробностей круг, но в одиночку, без борьбы, без обгонов. Хотя и гоночные уик-энды Ральфу недолюбливал за несколько шум, свету, ослепников за автографами и непрерывные вспышки блеще. "Как только выходишь в пaddock, у тебя просят интервью или автограф. Ты думаешь о тонкостях настройки, которые надо обдумать с гоночным инженером, а вместо этого приходится отвечать на десяток вопросов", — возмущается Ральф.

Впрочем, даже во время рутинных тестов нет-нет да происходит что-нибудь занятное. К примеру, как-то раз в Мираме приехали телевизионщики — снимать рекламный ролик для Veltins ("Пиво? Не вижу в этом никакой проблемы. Они ведь делают и безалкогольное тоже. Совершенно очевидно, что никто не садится за руль выпив, но все пьют пиво по вечерам. Впрочем, лично я больше люблю вино. — Ральф делает небольшую паузу. — Но и Veltins мне тоже нравится"). Казалось бы, чего проще — снять машину на трассе. Так нет, на съемку ушел почти целый день. Сначала выяснилось, что по замыслу режиссера автомобиль должен мысленно пересечь в старую и мрачную погоду. Надо ли говорить, что шедший уже три дня хриплый дождь, конечно, мгновенно сменился ясным небом и ярким солнцем, а асфальт тут же высох. Пришлось обратиться за помощью в ближайшую пожарную часть. ("Какие деньги, месье, о чем вы? Всего лишь фото на память, мы все и Ральф. И если можно, на фоне гоночного автомобиля. А посидеть в кокпите?") Но даже после этого пришлось ждать еще битых два часа — неизвестно откуда взявшийся в этой глуши "журналист" упорно кружил над трассой. Почти наверняка кто-то из этих пропартапарации узнал, что машину будут снимать в "боской" раскраске, и не поскупился на аренду самолета ради такого кадра, ведь до официальной презентации еще пара недель и снимок наверняка оторвут с руками.



В результате ничего, кроме рекламных съемок, в тот день так и не сделали. Конечно, и посидеть в кокпите тоже неплохо (только недавно пришедший в команду молодой механик которого поставили слепить за воздушной обстановкой, сразу стал объектом безобидных шуток всей команды: "Эй, Тим, а ты уже купил зенитный пулемет для следующего раза?"). Хорошо хоть, что за оставшиеся до захода солнца полчаса успели сделать еще кадры, которые режиссер запланировал для полуминутного рекламного ролика. "В наши дни собственно вождение автомобиля у гонщика Гран При занимает не больше 30% времени, — пока механики по требованию режиссера обмывали машину водой, Ральф успел перескочить с первой фазы по знаменитому журналистскому — А оставшиеся 70 приходится тратить на всякие мероприятия типа этой рекламной съемки." Все это, конечно, забавно, но ведь пришлось фактически потерять день. А терять время испугав Ральфу очень не по нраву.

На последний час тестов он еще вчера запланировал с гоночным инженером исследование работы коробки переключения. Об этом казалось, что момент переключения надо свинуть на пару сотен оборотов. Уже после полу-часового кружения по трассе Ральф убедился, что мотористы все рассчитали правильно, разве что в быстрых поворотах действительно нужно включать передачу чуть-чуть раньше. Кроме все ясно, но к неудовольствию гоночного инженера все погнали и гоняли машину по трассе до наступления сумерек. Однако солнце неумолимо склонилось к западу, и, в очередной раз проносясь по прямой старт-финиша, он увидел на информационном щите: "Осталось три круга."

"Осталось три круга, отрыв от Култарада — семь секунд, позиция — первая", Ральф видел надпись, он понимал ее смысл, но что-то мешало ему до конца поверить в происходящее. Торможение, налево, направо, "газ" в пол — он, подобно автопилоту, ездил ли не механически, но очень точно "проиславал" повороты. Имелся один за другим, приближаясь к моменту триумфа. И вот после ошумевших поздравлений брата, товарищей-гонщиков, Ральф стоит на верней ступеньке пьедестала, словно на вершине мира, и смотрит вниз на приветствующих его людей. Это было счастье! Такое огромное, что, казалось, никто в мире не может сравниться с ним. Счастье переполняло его, валюло наружу радостной улыбкой, приходилось прикладывать все силы, чтобы стоять спокойно, как подобает победителю, а не прыгать и кричать что есть сил.

Тем временем стоявшие рядом Дэвид и Рубен откупоривали бутылки. Ральф посмотрел на них и поморщился — шампанского, стекающего за воротник, он просто терпеть не может.

Александр Кабановский



Ральф Шумахер

(Германия)

Дата рождения: 30 июня 1975 г.
Место рождения: Хоерт-Хермольцхайм, Германия
Место жительства: Зальцбург, Австрия
Web site: www.ralf-schumacher.org
Рост: 178 см
Вес: 73 кг
Семейное положение: холост, подруга Кора
Любимая музыка: мягкий рок
Любимое блюдо: спагетти
Любимый напиток: апельсиновый сок с минеральной водой
Любимые виды спорта помимо автогонок: теннис, велосипед
Хобби: картинг, нарды
Первый старт: картинг, 1978 г.
Первый гоночный автомобиль: ADAC Formula Junior, 1993 г.
Самые запоминающиеся события в карьере: "Победа в Имоле этой весной"

Карьера:

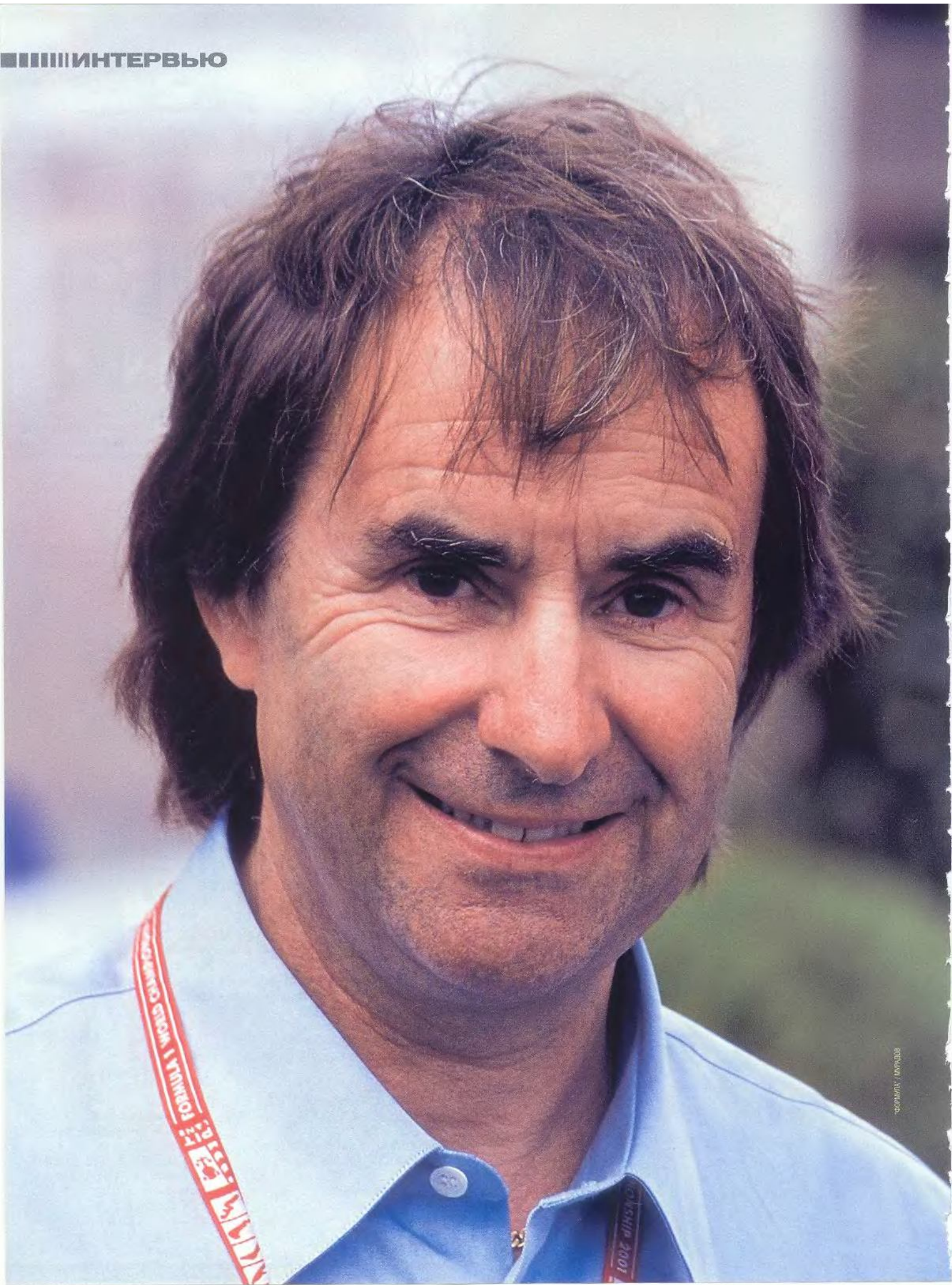
1978–1992 гг. картинг: победитель Кубка NRW и "Золотого Кубка", чемпион Германии среди юниоров 1991 г., вице-чемпион Германии 1992 г.

1993 г. Вице-чемпион ADAC Формулы-Junior; дебют в команде WTS немецкой Ф-3
 1994 г. 3-й призер немецкой Формулы-3
 1995 г. Формула-3: вице-чемпион Германии, 2-е место на ГП Монако Ф-3, 2-е место на Marlboro Masters, победитель ГП Макао; тесты в японской Ф-3
 1996 г. Чемпион японской Ф-3000; вице-чемпион японской серии GT (на McLaren) – 3 победы
 1997 г. Чемпионат мира Формулы-1 в составе команды Jordan-Peugeot, 13 очков, 11-е место в ЧМ
 1998 г. Чемпионат мира Формулы-1 в составе команды Jordan-Mugen Honda, 14 очков, 10-е место в ЧМ
 1999 г. Чемпионат мира Формулы-1 в составе команды Williams-Supertec, 1 БК, 35 очков, 6-е место в ЧМ
 2000 г. Чемпионат мира Формулы-1 в составе команды Williams-BMW, 24 очков, 5-е место в ЧМ
 2001 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступает за команду Williams-BMW, 3 победы, 1 ПП, 3 БК

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1:78
 Гонок в Ф-1:78
 Очков:127
 Побед:3
 Пул-позишн:1
 Быстрейших кругов:4

Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.08.01



Крис де Бург

“Пожалуй, я напишу песню о Формуле-1”

Среди многочисленных известных гостей пэддока в Сильверстоуне я сразу узнал Криса де Бурга, с которым довелось познакомиться и пообщаться еще во время его приезда в Москву несколько лет назад. Как оказалось, популярный и любимый многими в России певец к тому же – самый настоящий фанат Формулы-1, и, конечно же, я не стал упускать случая поговорить с ним об общем для него и наших читателей увлечении.

Крис, что привело вас сюда?

Я нахожусь здесь в качестве гостя Эдди Джордана, и я вообще очень большой поклонник Формулы-1, бывал на очень многих гонках. Меня привлекает эта атмосфера, возможность встретиться и пообщаться с друзьями – пилотами и другими работающими здесь людьми. Поэтому я с особым удовольствием каждый год посещаю Гран При Великобритании. И не только. Например, собираюсь затем и на Гран При Германии.

Откуда такая особая любовь к этому спорту?

Мне кажется, что в мире, сотрясаемом несметным числом политических и социальных проблем, в противовес должно быть место и для развлечений. Формула-1 – великолепнейшее развлечение. И это роднит между собой мир музыки, который я представляю, и мир автогонок, которые я с большим удовольствием посещаю.

Вообще же, когда я впервые увидел гонку Формулы-1, то был сразу же и, как оказалось, на всю оставшуюся жизнь очарован этим спортом, его красотой и драматизмом. К тому же, уж не знаю, повлияло ли это как-то на мое пристрастие или нет, но родился я в Аргентине, где мой отец работал дипломатом, за два года до начала проведения чемпионата мира, и среди слов, которые я с самого младенчества слышал наиболее часто, были имена Фанхио и Гонзалеса. Я еще толком не знал, кто они такие, и что такое Формула-1 вообще, но понимал, что речь идет о каких-то очень великих людях, вроде президента. Эти гонщики были подлинно национальными героями. В Британию наша семья вернулась в 1960 году, когда Фанхио уже не выступал, но это было время Стирлинга Мосса, Грэма Хилла, Джека Брэбэма, Брюса Мак-Ларена... Конечно, они были моими кумирами!

Вы, наверное, и сами мечтали стать гонщиком? Почему же при такой любви к Формуле-1 стали не гонщиком, а музыкантом?

Конечно, в том возрасте, в котором я был тогда, многие мальчишки мечтают стать автогонщиками, но этот мир казался мне недостижимым, зато гитара всегда была под рукой. И, когда я стал постарше, сыграли роль... девушки. Если ты играл на гитаре, то на вечеринках успех у девушек был обеспечен: сидишь себе в углу, бренчишь какую-нибудь сентиментальную ерунду, а та, что тебе нравится, сидит напротив и думает: “Ах, как прекрасно!” Ну а позже это уже стало для меня средством заработать на жизнь. Так что гонки так и остались лишь моей “неразделенной” любовью.

Если так, то сейчас, глядя на то, какой успех у девушек имеют, например, ваши соотечественники Эдди Ирвайн и Дэвид Култхард, да и другие гонщики, вы должны себе локти кусать, что не попытались стать одним из них.

Ха-ха! Конечно, видите – все локти обкусаны! К тому же мы с Эдди – близкие друзья, живем по соседству, и мне ли не знать, какие у него девушки! Хотя и я, как музыкант, особенно став популярным, не страдал от отсутствия поклонниц. Но, если серьезно, я очень семейный человек. Семья в моей жизни (у Криса жена и трое детей. – Прим. авт.) занимает, безусловно, первое место. В наше время, когда в мире нет ничего постоянного, семья – это самое важное. Увы, иной раз гастрольная жизнь музыканта слишком надолго разлучает с родными. Но думаю, что у гонщиков Формулы-1 эта проблема стоит еще острее. Так что я ни о чем не жалею.

За кого в Формуле-1 вы болеете? За Эдди?

Боюсь показаться неоригинальным, но самым выдающимся пилотом современности я считаю, конечно, Михаэля Шумахера. Если же говорить о симпатиях болельщика, то у меня нет какого-то одного любимого пилота: я болею и за Шумахера, и за Култхарда, и за Хаккинена, и за пилотов Jordan – они все прекрасные гонщики и отличные парни. А с Эдди, как я уже говорил, мы вообще близкие друзья. К тому же мы земляки, он большой патриот Ирландии, а для меня крайне важны мои ирландские корни, я живу там уже давно. И чем больше я путешествую, тем больше чувствую свою любовь к этой земле и тем, кто на ней живет. Так что, конечно, к обоим Эдди – и Ирвайну, и Джордану – у меня особые чувства.

Большинство ваших самых известных песен – о любви. Но почему бы, учитывая вашу любовь к Формуле-1, не написать песню на эту тему? Сложите свою популярность с популярностью Формулы-1 – будет 100-процентный хит.

Действительно, почему бы и нет? Думаю, это будет довольно трудно, но попробовать стоит. Хотя и о любви писать тоже, скажу я вам, не легко. Даже когда ты пишешь о тех отношениях и переживаниях, в которые вовлечен сам, потому что это всего лишь твое личное понимание. В то время как всем и без того знакомо очарование первой встречи взглядов, вспыхивающего после этого чувства, влечения. Так что на эту тему, которой посвящены уже тысячи песен, попытаться написать что-то новое весьма трудно. С этой точки зрения написать о чем-то совершенно ином, быть может, и легче.

К тому же у вас уже есть подобный опыт. Написали же и исполнили вы чрезвычайно популярную, кстати, в нашей стране песню Moonlight And Vodka, повествующую о “суровых буднях американского шпиона в России”, хотя весьма далеки от этой сферы и тематики. (Впрочем, поговаривают, что отец Криса де Бурга был кадровым разведчиком, работавшим под дипломатическим прикрытием. – Прим. авт.)

Я очень рад, что мои песни, о чем бы они ни были, трогают сердца людей в самых разных странах – это побуждает меня писать новые песни. Я никогда не следую моде: мода приходит и уходит, а музыка остается. Я ничего не продаю: мои песни – это я сам, я отображаю в них свое видение мира. Знаете, как ребенок учится говорить? Сначала он не может говорить, но улавливает всю окружающую его речевую информацию, которая откладывается и накапливается у него в голове. И в один прекрасный день он вдруг произносит какое-то слово, потом предложение и т.д. Так же и у меня с сочинительством. Бывает, я провожу недели в полной фрустрации, словно пребывая нигде, но все это время информация откладывается в моем подсознании, а потом выстреливает оттуда идеей, которая становится очередной песней. Первым словом из мира Формулы-1, которое я услышал еще будучи младенцем, было имя Фанхио. Думаю, что теперь уже я стал “большим мальчиком”, и во мне отложилось достаточно слов и информации о Формуле-1, чтобы появилась соответствующая песня. Буду ждать, когда она “выстрелит”.

Интервью взял Борис Мурадов

КТО ВИНОВАТ?

Обстоятельства появления в Формуле-1 такого незаурядного гонщика как Хуан-Пабло Монтойя немедленно вызвало пересуды о том, как сложатся дальнейшие взаимоотношения колумбийца с командой Фрэнка Уильямса. Командой, славящейся своим "гостеприимством" по отношению к гонщикам. За McLaren последние пять лет выступают двое пилотов. В Ferrari побывало четверо. А в Williams за тот же срок – семеро. Не многовато ли? Патрик Хед уверен, что виноватых искать бессмысленно. Просто, так складывались обстоятельства.





Гонщики уходили от Фрэнка Уильямса по-разному. Чемпионами, как Мэнселл, Хилл и Вильнев. Неудачниками, как Френтцен и Занарди. Или подающими большие надежды, как Дженсон Баттон.

“Люди, наверное, склонны видеть во всем этом некую макиавеллевскую тактику, но это отнюдь не так, — делится своими соображениями технический директор BMW/Williams Патрик Хед. — Взять того же Алекса Занарди. На самом деле в 1998 году мы приняли решение пригласить его к нам на три года — со следующего, 1999-го по 2001-й. Тогда я постоянно твердил Фрэнку (Уильямсу), что нам нужен настоящий боец, а Алекс, судя по его тогдашним успешным выступлениям в серии CART, а также рекомендациям знающих его людей, казался как раз таким”.

Гоночный инженер итальянца в серии CART Моррис Нанн говорил об Алексе, как о самом талантливом пилоте, с которым ему приходилось работать. А ведь в свое время Нанн сотрудничал с Марио Андретти и Эмерсоном Фиттипальди! Чип Ганасси, в команде которого Занарди выиграл оба своих титула, называл его гонщиком с аналитическим складом ума. Но тот же Ганасси, посетив пaddock Williams на Гран При Канады, грустно заметил: “Он стал совершенно другим человеком”. Что же произошло с Занарди?

Злые языки утверждают, мол, 34-летний гонщик был слишком стар, чтобы адаптироваться к изменениям, произошедшим в чемпионате за четыре года его отсутствия: полуавтоматической коробке передач, шинам с канавками, углепластиковым тормозам. Да и так ли он талантлив, вопрошали скептики? Вспомнились слова одного из инженеров Lotus, команды, в которой Занарди ездил в начале 90-х:

“Мы были однозначно разочарованы результатами Алекса”

“Когда Жак появился в Ф-1, он подумал: “О, похоже, это тяжелое дело”. И стал работать. Он все время ходил, точно взмыленный”



“Он не слишком выделялся рядом с Джонни Хербертом. Алекс лучше разбирался в технике, но был медленнее и никогда не ездил особенно хорошо, предпринимая странные обгонные маневры”. Алессандро так и не смог понять, как можно ладить с этими необычными шинами — псевдосликами с четырьмя канавками. Он долго и безрезультатно экспериментировал с привычными по “чемпикарам” чугунными тормозными дисками, в конце сезона решив вернуться к углепластиковым. А еще темпераментный итальянец наделал кучу малообъяснимых ошибок. В Испании запорол КП, когда на пит-стопе нажал на газ раньше, чем механики сняли автомобиль с домкратов. В Австрии, увлекшись борьбой с Педро Диницем, не заметил, как команда приглашала его в боксы, и оставил свой Williams без топлива. На Нюрбургринге Занарди попытался обогнать двух пилотов сразу и закончил гонку на обочине. Это поведение мало вязалось с востор-

женными отзывами людей, знавших его по серии CART. Понятно, что Хед и Уильямс почувствовали себя обманутыми.

“Мы были однозначно разочарованы результатами Алекса, — соглашается Хед, но тут же оговаривается. — Правда, должен сказать, что накануне нового года мы имели стопроцентное намерение сохранить за ним место пилота и в 2000 году. Но когда встретились с ним, возникло впечатление, что он совсем не настроен на перемены, которых мы от него ожидали. И в результате, обстоятельно обсудив все с Фрэнком, решили, что стоит рискнуть и начать сначала. Фрэнк позвонил Алексу и сообщил, что мы предпочли бы заменить его. Алекс не стал настаивать на том, чтобы остаться в команде, а сразу согласился”.

Вот так все просто. Гонщику предложили уйти. Он не стал настаивать. Почему? На это Фрэнку и Патрику было, скорее всего, наплевать. У них не детский сад, а гоночная коман-

да. А ведь судя по заявлениям самого Занарди того времени, итальянец был полон решимости продолжать борьбу. "Я не планирую возвращаться за океан — это слишком похоже на бегство к мамочке", — заявлял Алекс.

Не собиравшись гонщик и брать на себя всю вину за неудачный сезон. Уход Эдриана Ньюи и второсортный двигатель Supertec, который был слишком тяжел и проигрывал порядка 90 л.с. моторам Mercedes-Benz и Ferrari, сделали автомобиль трудноуправляемым. Что усугубило проблемы адаптации. Столкнулся в новой команде Занарди и с другими "объективными" трудностями. Большую часть сезона он вынужден был работать с неопытным гоночным инженером. Последний вряд ли мог подсказать своему пилоту что-то важное. В Монако итальянец замечательно начал гонку и имел все шансы приехать "в очках". Но все испортило... сломавшееся крепление пилотского

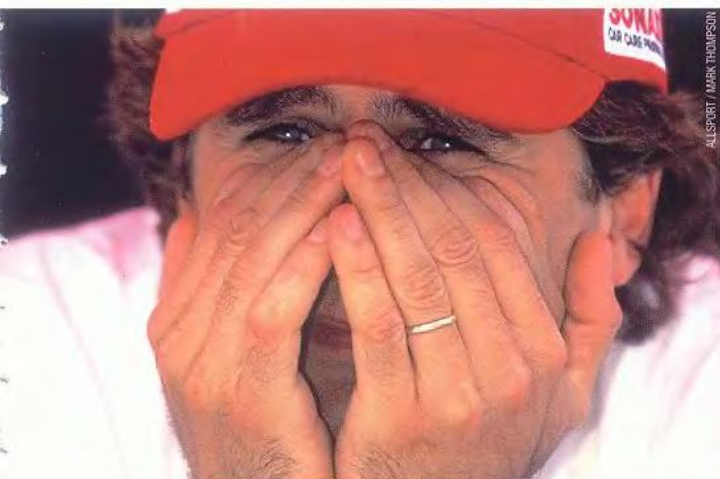
кресла. Во время бельгийского этапа и Алессандро, и Шумахер-младший планировали один пит-стоп — такая тактика позволяла оказаться в первой шестерке. Однако именно итальянцу не залили в бак достаточно топлива, и ему пришлось провести лишнюю дозаправку. На Гран При Италии Занарди мог запросто занять второе место, но в итоге финишировал лишь седьмым — днище машины непонятно почему начало цеплять трассу. В Японии Алекс совершил просто фантастический старт, обогнав сразу девять машин, но не дотянул даже до конца первого круга из-за очередной раз отказавшей электроники.

"Возможно, они сочли меня слишком мягким и терпеливым. Если бы я мог вернуть все назад, то сильнее давил бы на команду. Почему такие вещи не случались с Ральфом? Кажется, мне просто не везло", — рассуждает теперь Алессандро. — Я ни в коем случае не жертва и

не собираюсь выглядеть обиженным ребенком. Просто в какой-то момент мы перестали доверять друг другу. Думаю, что команда облажалась точно так же, как я".

Думается, что в разочаровании, которое испытали Хед и Уильямс, глядя на мучения Занарди, большую роль играли воспоминания о первом сезоне в Ф-1 другого чемпиона CART — Жака Вильнева. Возвращение Алессандро всегда будет сравнивать с приглашением чемпионов CART Майкла Андресетти и Жака Вильнева в McLaren и Williams соответственно. Действительно, у всех троих было много общего: агрессивный стиль вождения, рискованные обгоны. Но на этом сходство заканчивается. Жак сразу получил конкурентоспособный автомобиль: Williams FW18 позволил завоевать чемпионский титул Дэмону Хиллу. Занарди мог только мечтать о такой технике. Справедливости ради скажем, что и Майклу досталась не-

"ВСЕ СКЛОННЫ ВИДЕТЬ ВО ВСЕМ ЭТОМ НЕКУЮ МАКИАВЕЛЛЕВСКУЮ ТАКТИКУ, НО ЭТО НЕ ТАК"



Андресетти покинул Ф-1, не дожидаясь конца сезона

"Когда пришел Алекс, он подумал, вероятно, что-то вроде следующего: "Дерьмо! Я ожидал несколько иного"

Темпераментный итальянец наделал кучу малообъяснимых ошибок

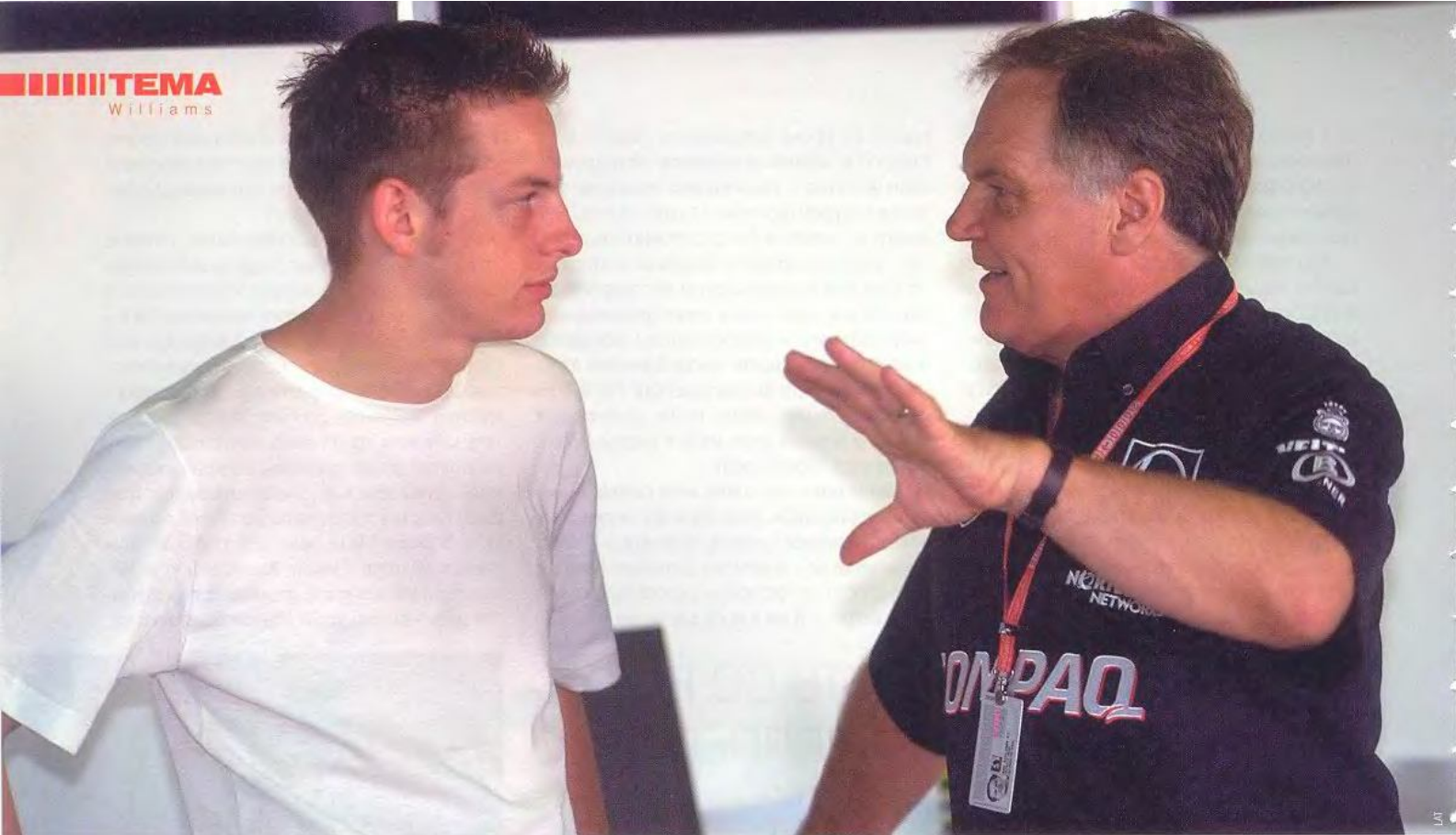


плохая машина. McLaren MP4/8 принес последние пять побед Айртону Сенне. Однако Вильнев стал вице-чемпионом-96, Андресетти же, набрав жалких 7 очков, ушел, не дожидаясь конца сезона-93.

Но если говорить об отношении гонщиков с командами, не столь важно, как чемпионы CART пришли в Ф-1. Важнее, как они ее покинули. Рон Деннис специально вылетел в американский Назарет, на родину Андресетти, чтобы ободрить Майкла и лично принять участие в его прощальной пресс-конференции. А руководство Williams ограничилось издевательски вежливым пресс-релизом: "Сегодня вечером Williams и Алекс Занарди объявили о своем совместном решении расторгнуть контракт. Занарди не будет выступать за команду BMW Williams в 2000 году. Это решение последовало после трудного для Алекса и Williams сезона. Нам бы хотелось поблагодарить Алекса за его работу в команде в 1999 году и пожелать ему успехов в будущем". Вряд ли эта ситуация не сказалась на моральном состоянии пилота. Несколько команд Ф-1 и CART предлагали Занарди занять место в кокпитах их машин, но итальянец всем ответил отказом. Впрочем, Уильямсу и Хеду, надо думать, было наплевать на все эти нежности. Он сам виноват, считает Патрик.

"Когда Жак появился в команде, то в первые три дня тестов в Сильверстоуне не мог приблизиться даже на секунду ко времени Хилла и Култхарда. Ему потребовалось 15 дней напряженных тренировок, прежде чем





пришел результат, – вспоминает Хед, – Мне кажется, когда Жак появился в Ф-1, он подумал: “О, похоже, это тяжелое дело”. И стал работать. Он все время ходил, точно взмысленный. Когда пришел Алекс, он подумал, вероятно, что-то вроде следующего: “Дерьмо! Я ожидал несколько иного”. О недостатке мужества и решимости на трассе речи нет. Но вот вне ее... Дела шли из рук вон плохо, а он возвращался в командный автобус, как ни в чем не бывало пил свой эспрессо, лучезарно улыбался и мило шутил. Прекрасный человек! И таланта ему не занимать. Но требовалась еще и одержимость. Ему нужно было сцешить зубы, ежедневно по шесть часов проводить в тренажерном зале, обречься наголо и работать, работать, работать. Как это делал Жак”.

Тем не менее и Вильнев, как ни довольны были им в Williams, тоже ушел из команды. Однако и на этот раз у Патрика Хеда готово объяснение: “Конечно, мы хотели удержать в команде Жака и сделали ему соответствующее предложение. Но, думаю, что предложение, полученное им от BAR, было более заманчивым. Да, выступление за совершенно новую команду чревато проблемами, но он, как мне кажется, предполагал, что в Williams в ее последний год с Renault и первый с BMW проблем будет не меньше, и потому, наверное, решил: “Раз уж мне все равно предстоит пройти через все эти заморочки, так уж лучше иметь их в команде, которая больше платит и в которой я буду иметь больший вес”.

Тогда все просто. Они сделали соответствующее предложение. А бороться за возможность видеть в своей команде чемпиона мира, разумеется, в Williams никому и в голову не пришло. Может, еще и уговаривать его предложите? Подумаете, Вильнев! Чемпионов и без него хватает.

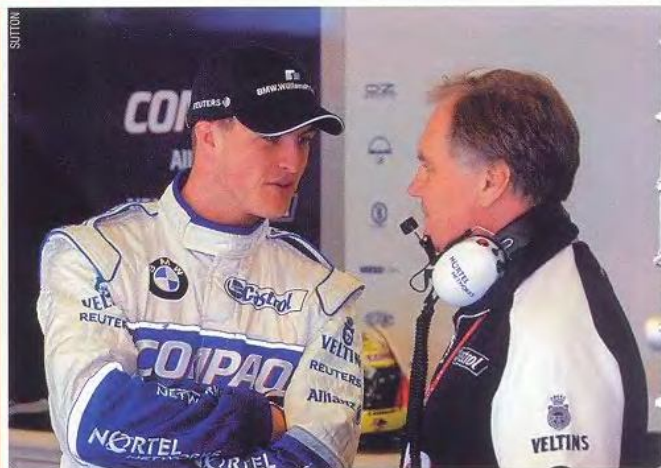
“Я как раз отдыхал на море в Бразилии, когда неожиданно позвонил Фрэнк и сказал, что хотел бы попробовать Баттона”

Скептики, вероятно, забыли, что в свое время подписание контракта с Ральфом Шумахером также многим казалось рискованным

Хуан-Пабло Монтойа стал вторым чемпионом CART, который дебютирует в Ф-1 в составе команды Williams. А ведь он мог оказаться в команде Фрэнка Уильямса еще в 1999 году.

“Хуан-Пабло проявил себя к тому времени в нашей команде как, несомненно, талантливый тест-пилот, но в плане “боевых” гонок Формулы-1 он оставался все же абсолютным новичком, – рассказывает Хед, – И мы с Фрэнком решили, что было бы слишком смелым шагом пригласить его на следующий сезон. Так или иначе, но мы подписали контракт именно с Занарди”.

Однако Монтойа не был забыт. И хотя Патрик Хед утверждает, что во взаимоотношениях его команды с гонщиками нет никаких хитростей, дальнейшие шаги выглядели довольно логично. Колумбийца отправили за океан “на стажировку”, чтобы в случае возможного провала одного из основных гонщиков, Занарди или Шумахера-младшего – безразлично, замена была наготове. Но Патрик отрицает существование столь далеко идущих планов.



“Уильямс вовсе не пристраивал Монтойу в команду Чипа Ганасси, – утверждает Хед, – потому что Чип все решения всегда принимает сам. Однако, думаю, если судить хотя бы по сотрудничеству с Занарди, что Фрэнк был знаком с Ганасси и просто позвонил ему и сказал что-то вроде того, что у него есть молодой гонщик с явно очень хорошими задатками. Чип и Мо Нанн приехали на наши тесты, и Хуан-Пабло так их впечатлил, что они предложили ему контракт на три года”.

Как бы то ни было, но через год о Монтое, который блестяще выиграл свой дебютный чемпионат в CART, вспомнили и в Европе. Но не тут-то было.

“После ухода Алекса мы довольно неожиданно всего за пару месяцев до начала очередного сезона остались только с Ральфом. Хуан-Пабло к этому времени откатал у Ганасси лишь год, и когда мы позвонили Чипу и спросили, есть ли шансы получить его обратно, тот ответил: “Вряд ли, потому что я заключил сделку с Toyota на условии, что в моей команде высту-



паст чемпион". Этого ответа было достаточно, чтобы мы поняли: придется искать другого гонщика. И тут как раз появился новый многообещающий персонаж – Дженсон Баттон".

Сделка с юным англичанином стала сенсацией сезона. Многие откровенно крутили у виска, мол, Фрэнк совсем спятил. Даже ближайший сподвижник Уильямса поначалу не воспринял эту идею.

"Я больше склонялся к тому, чтобы усадить на место второго пилота Бруно Жункейру, – утверждает Хед. – Я как раз отдыхал на море в Бразилии, когда неожиданно позвонил Фрэнк и сказал, что хотел бы попробовать Баттона. Я попытался его переубедить, но тщетно. Фрэнк уже все решил: "Давай все же протестируем

его, и, если он не оправдает моих ожиданий, тогда забудем про этот вариант".

Дженсон на удивление всем откатал свой первый сезон на отлично. Скептики, вероятно, забыли, что в свое время подписание контракта с Ральфом Шумахером также многим казалось странным и рискованным. Странным – быть может. Но что касается риска, то у руководителей Williams была подстраховка. Они постоянно держали в голове Монтою. И хотя Дженсон Баттон заявил о себе, как о самом способном и перспективном новичке со времен Михаэля Шумахера, Фрэнк твердо решил призвать под свои знамена колумбийца.

"Уильямс оставался одержим идеей заполучить обратно Монтою, – соглашается Хед. –

Контракт колумбийца с Ганасси истек еще только через год, но мы позвонили Чипу и сумели договориться с ним, а сам Хуан-Пабло тоже был не против. Говорят, что контракты не стоят даже той бумаги, на которой они написаны, но это был не тот случай. И вообще, всякий раз, когда вы собираетесь как-либо изменить контракт, это требует каких-то особых усилий и условий, и обычно это выражается в круглой сумме долларов или равноценной сделке. Однако не думаю, что об этом придется пожалеть".

Что верно, то верно. Если надежды Хеда в этот раз не оправдаются, то не они с Фрэнком будут жалеть об этом. Баттон отнюдь не забыт. В Benetton он только одолжен. И если у одного из

ФРЭНКУ, В ОБЩЕМ-ТО, ВСЕ РАВНО, ЕСТЬ ЛИ У ЕГО ГОНЩИКОВ ЖЕЛАНИЕ ДРУЖЕСКИ ПООБЩАТЬСЯ ВНЕ КОКПИТОВ...



В этой команде хорошо себя чувствует лишь тот, кто побеждает

"Они образуют далеко не такую мирную пару. Хуан-Пабло – другой человек. Он – колумбийский вариант испанца"

Монтоя стал вторым чемпионом CART, который дебютирует в Ф-1 в составе команды Williams



нынешних гонщиков что-то не заладится или кто-то из них, став чемпионом, возгордится и вызовет ревность Фрэнка, то замена готова.

Не слишком волнует руководителей Williams и проблема личных взаимоотношений гонщиков. Хотя многие ожидают, что соперничество между Монтоей и Шумахером будет очень острым. Обоих характеризуют как людей слегка заносчивых и несколько самодовольных.

"Ральф образует с Хуаном далеко не такую мирную пару, как с Дженсоном. Монтоя – другой человек. Он – колумбийский вариант испанца, – соглашается Хед. – Полагаю, для команды лучше, чтобы оба пилота работали вместе. Причем я говорю не о том, чтобы действия одного были непременно подчинены интересам другого. Мэнселл и Пике, Мэнселл и Патресе, Джонс и Рейтеманн – у всех были непростые взаимоотношения, но даже если за пределами трассы эти пары не слишком ладили друг с другом, все равно наша команда оставалась неизменно крепкой, потому что они всегда уважали друг друга, как гонщик гонщика. Фрэнк не очень-то любит, когда личные пристрастия и антипатии влияют на дело. У него очень простой подход: если один гонщик быстрее, чем другой, то этот другой должен постараться стать столь же быстрым, или признать, что он слабее. Должен заметить, что Фрэнку, в общем-то, все равно, есть ли у его гонщиков желание дружески пообщаться вне кокпитов..."

Подход действительно очень простой. Гонщики могут мило беседовать или кидаться друг на друга с кулаками, но тот, кто не добивается успеха в этой команде, должен пенять на себя.

Борис Мурадов, Игорь Постнов



В 2001 году Williams достойно конкурирует с бесспорными лидерами последних лет Ferrari и McLaren. Стоит ли говорить, что своим взлетом британская команда во многом обязана баварским моторостроителям. Пропустив более десятка сезонов, BMW на второй год после своего возвращения в мир Гран При содала, как считается, самый мощный и высокоскоростной двигатель Ф-1. Не чудо ли это? Нет. Если учесть, что знаменитая компания, в сущности, никогда и не уходила из Формулы-1...

Хроника возвращения, которого не было

Впервые пути BMW и команды Ф-1 пересеклись в далекие 60-е. Тогда сконструированный Алексом фон Фалькенхаузенем 2-литровый 8-цилиндровый мотор мощностью 310 л.с. был установлен на специальной версии Brabham, предназначенной для установления мирового рекорда в заезде на милю. А 23 января 1982 года во время Гран При Южной Африки вновь на Brabham состоялся дебют баварских двигателей Ф-1. Первый бини не вышел комом. Нельсон Пике квалифицировался вторым. В том же сезоне в Австрии он добудет для BMW первый "поул", а в Канаде – первую



победу. В 1983-м все тот же Пике за рулем Brabham BT32 с турбированным мотором BMW стал чемпионом в личном зачете. В 1985 году баварцы под руководством легендарного Пауля Ролле подготовили самый мощный двигатель с турбонаддувом. Полутуралитровая "честерка" развивала – странно сказать – 1200 л.с. В 1986 году Герхард Бергер поднимается на высокую ступеньку пьедестала Гран При Мексики – поседняя победа BMW перед длительным перерывом. Завершалась эра турбированных моторов-монстров, и в ноябре 1987 года баварская компания объявила о своем уходе из соревнований Формулы-1. В сезоне-88 двигатели BMW, переименованные в Megatron, устанавливались на автомобилях команды Arrows. Но это уже не в счет. В последу-

“СДЕЛАЙ САМ” ПО-БАВАРСКИ

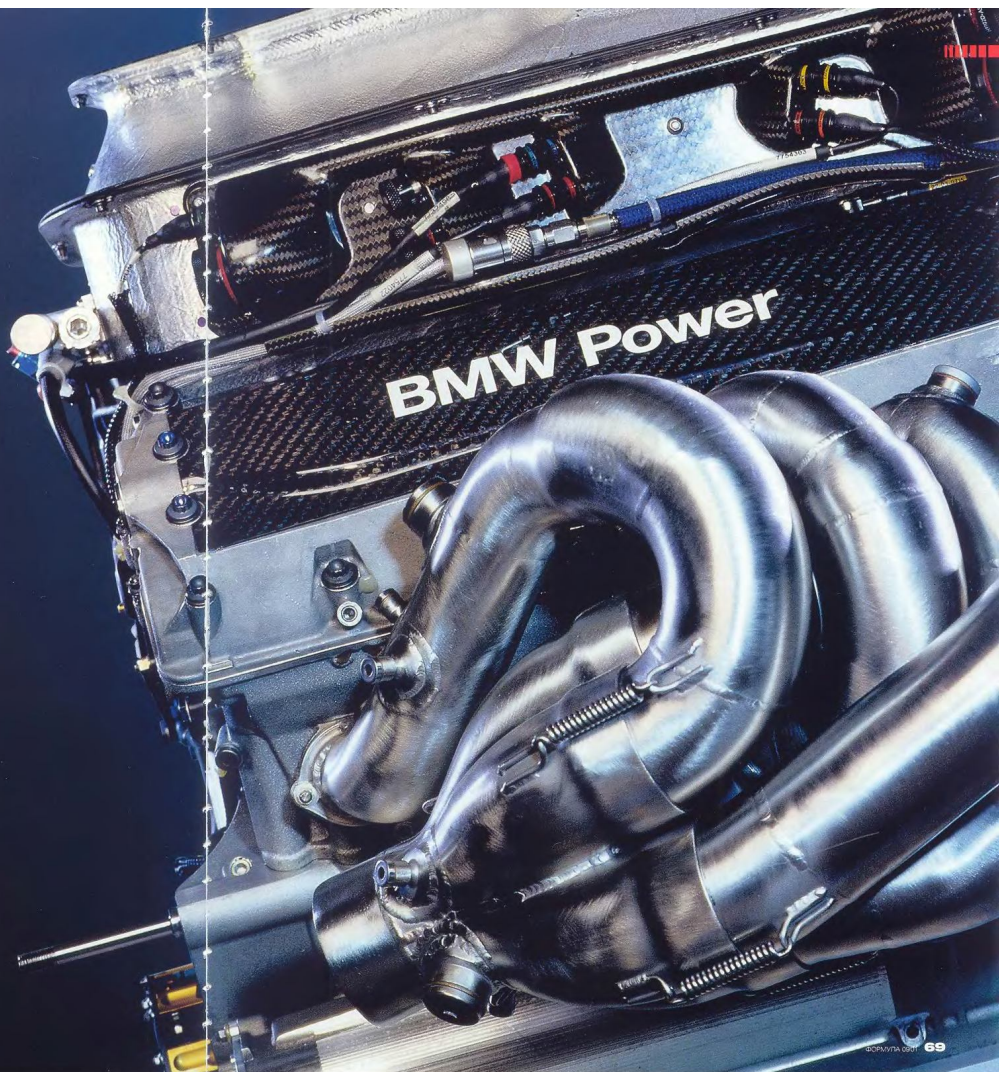


ющие десять лет специалисты из Мюнхена оставались за рулем "большого ширка". Но не в роли простых изобретателей.

Практика BMW в этот период напоминала опыт советских военных. В вооруженных силах СССР существовали так называемые кадрированные дивизии с минимумом личного состава, но располагавшие необходимой инфраструктурой и экономическое боевой техникой. После объявления мобилизации они быстро превращались в полноценные воинские части.

BMW закрыла свою программу Ф-1, но в рамках специализированного отделения BMW Motorsport была сохранена группа из 25 человек во главе с Паулем Ролле, занимавшаяся подготовкой технико-экономического обоснования проектов моторов. Немские инженеры отслеживали все тенденции в области создания двигателей Ф-1. В частности, занимались проработкой конструкции 12-цилиндровых двигателей с четырьмя и пятью клапанами на цилиндр.

А в 1997 году в штаб-квартире BMW принимается принципиальное решение о выходе





Два "капитана":
Марио Тайссен и
Герхард Бергер

"из-за кулис" Формулы-1. Рассматривалось три возможных варианта действий: создание собственными силами и двигателя, и шасси, приобретение одной из существующих команд или поставка моторов нуждающимся, но платежеспособным. Предпочтение отдали последнему варианту. В его пользу говорил опыт BMW, к тому же у одного из экс-грандов "большого цирка", команды Williams, истек срок партнерского контракта с Renault. И в сентябре 1997 года во время Гран При Люксембурга на Нюрбургринге последовало официальное заявление руководства баварской компании о возвращении BMW в мир Гран При. Началась фаза развертывания сил. К декабрю 1999 года в штатном расписании возглавляемой Марио Тайсеном структуры числилось 150 человек. Но лишь к старту сезона-2001 BMW Motorsport был полностью укомплектован: численность занятых в программе Ф-1 специалистов достигла 225 человек. Укрепился и командный состав.

В 1998 году в BMW Motorsport приходит Герхард Бергер. За годы, проведенные в Ф-1, австриец, как днище корабля ракушками, оброс связями в самых разных кругах. Теперь их надлежало использовать на благо фирмы. Годом позже Бергеру составили компанию два человека, которым предстояло определять и реализовывать техническую политику BMW Motorsport в отношении Ф-1. Получивший инженерное образование в Вестфальском университете и работающий на BMW с 1977 года 47-летний Марио Тайссен занял пост технического директора, а ответственным за НИОКР был назначен Вернер Лауренц, начинавший свою карьеру в 1982 году на Audi. Тут есть повод поразмышлять о баварском корпоративном шовинизме. Не потому ли, что Лауренц — чужак, он формально не является главным конструктором? Во всяком случае, до той легенды, которой был для BMW ушедший в отставку Ролфе, Вернеру еще далеко. И это дает его патрону Тайсену возможность заявлять об отсутствии конкретного автора проекта моторов...

Такая "обезличка" не оказалась помехой делу. Ведь успех в современном двигателестроении определяют не столько гениальные указания руководителей, сколько талантливые головы и умелые руки рядовых специалистов.

Умелые руки

Сегодня только три компании проектируют и строят двигатели для машин Формулы-1 при минимальной помощи со стороны. Это Ferrari, Honda и BMW. Две последние предпочитают даже электронику "самодельную". Прочие европейские моторостроители обращаются за помощью к таким фирмам как Magneti Marelli, Tag Electronics, Pi. Кроме того, располагающая собственным литейным производством BMW самостоятельно изготавливает блоки цилиндров, головки блока, шатуны и распредвалы. Только поршни, гильзы цилиндров, коленчатые валы поставляются специализированными компаниями.

Несмотря на наличие сверхсовременного оборудования, без ручной работы по-прежнему не обойтись. Так, высококвалифицированные специалисты притирают клапаны и постели распределительных валов. "ОТК" BMW тоже работает по смешанному принципу. Глазу эксперта здесь доверяют не меньше, чем показаниям сложнейшей измерительной аппаратуры. Не прошедшие сито отбора детали направляются в специальный отдел, где некондиция тщательнейшим образом изучается на предмет выявления причины дефекта.



Шефу спортивного отделения Mercedes-Benz Норберту Хаугу приходится признать, что BMW выходит на первые роли

Дальше сборка. Операция непростая хотя бы потому, что в двигателе Ф-1 насчитывается 3600 деталей (включая крепеж)... Готовые моторы направляются на стендовые испытания. Крут фирм, производящих стенды, совместимые со столь высокооборотными агрегатами, крайне узок, и BMW предпочитает не раскочевывать своих поставщиков. Известно лишь, что в мюнхенских лабораториях чаще всего имитируются условия гонки в Хоккенхайме, где 70% из 400 км общей протяженности трассы приходится на длинные прямые, на которых моторы раскручиваются до максимальных оборотов. Кроме того, BMW Motorsport располагает специальным стендом для изучения газодинамических процессов в двигателе.

Интересно, что абсолютно "свежие" V10, прошедшие обкатку лишь на стендах, используются исключительно во время квалификации. Все прочие собираются с использованием уже поработавших деталей, разумеется, прошедших соответствующий контроль. На каждый этап чемпионата привозится до десятка моторов, а всего за сезон их изготавливают порядка 105 штук.

Работа над ошибками

Развертывание структуры "военного времени" в BMW Motorsport закончилось весной 1999 года. К тому времени окончательный проект будущего двигателя был уже утвержден. В августе прототип мотора, которому присвоили обозначение E41, установили на испытательном стенде. В сентябре V10 BMW смонтировали на модифицированном шасси Williams, и тест-пилот Йорг Мюллер, чемпион Ф-3000 1996 года, приступил к испытательным заездам на трассах в Цельтвеге (Австрия) и Мирама (Франция). Чтобы не смазать первый после длительного перерыва сезон, приоритет отдали простоте и надежности конструкции, несколько поступившись мощностью и габаритно-весовыми характеристиками мотора. В частности, в Мюнхене добровольно отказались от использования бериллия, который техническим комитетом FIA полностью выведен из обращения в Ф-1 с 2001 года. В результате V10 с углом развала блока цилиндров в 72° развивал "скромные" 750 л.с. (к концу чемпионата — чуть менее 800 л.с.) и к тому же "тянул" на 120 кг, но возлагавшиеся на него надежды оправдал. Уже в дебютном Гран При 2000 года в Мельбурне Ральф Шумахер финишировал третьим. Надежность BMW в первой же гонке позволила гонщику Williams финишировать позади пилотов Ferrari после схода обоих автомобилей McLaren. На той же "привозной" позиции оказалась команда Williams в итоговом зачете Кубка конструкторов. "Запевка" удалась, однако на сезон-2001 в BMW строили куда более амбициозные планы...

Их осуществление началось с работы над ошибками. E41 создавался BMW Motorsport автономно. В результате двигатель не вписался в отведенное ему пространство в кузове FW22, и инженерам Williams пришлось "растянуть" оптимально подобранную колесную базу машины. Произошедшее 1 декабря 1999 года объединение исследовательских групп компаний

помогло исключить в последующем подобные нестыковки. А через месяц началось проектирование P80 (известного как E42), концептуально нового 10-цилиндрового мотора.

На этот раз с компоновщиками шасси из Гроу согласовали все базовые параметры V-образного двигателя: угол развала блока цилиндров (чтобы приподнять центр тяжести машины, его увеличили до 90°), диаметр цилиндров и расстояние между их центрами, конструкцию головки блока и механизма газораспределения, а также схему размещения навесного оборудования (водяного и масляного насосов, генератора, трубопроводов, выхлопной системы). Учили запросы специалистов по аэродинамике, касающиеся размеров воздухозаборников и радиаторов системы охлаждения. Соотношение показателей мощности и экономичности мотора подбиралось совместно с ответственными за выработку стратегии гонки...

На проектирование P80 ушло около пяти месяцев, еще четыре занял производственный цикл. В конце сентября 2000 года опытный образец V10 BMW занял место на испытательном стенде. Еще до финального Гран При Малайзии начались пробные заезды на трассе в Мани-Куре, продолжившиеся в Испании после прихода в команду нового тест-пилота Марка Жене. Мотор P80 стал для BMW настоящим "оружием прорыва". Он значительно компактнее и легче (примерно на 20 кг) своего предшественника. Уже в начале сезона его мощность оценивалась специалистами на уровне 830 л.с., а число оборотов, по данным фонометрии, подтвержденным впоследствии Герхардом Бергером, достигало 18 000 об/мин...

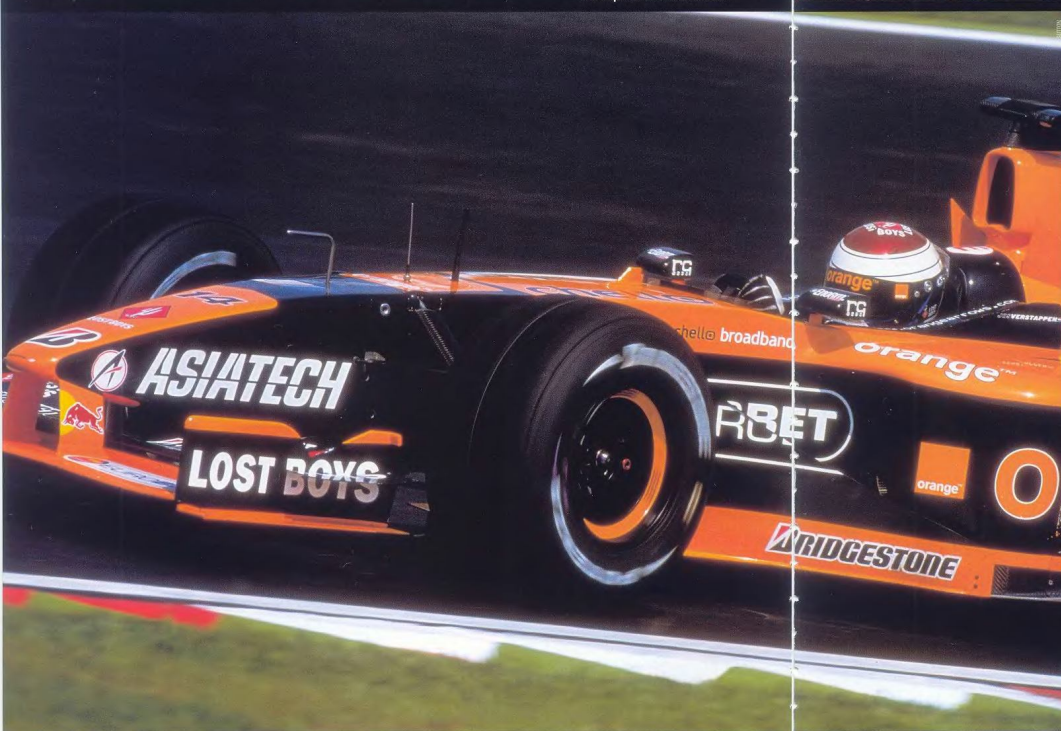
Но это лишь этап на пути к большим победам. Насколько обоснованы претензии BMW Williams на чемпионский титул, покажет будущее. Но уже сегодня ясно, что это будущее — ближайшее.

Михаил Козлов



Инкогнито с Востока

В 2001 году в Ф-1 появилось новое имя. Что за структура скрывается под "маской" тайваньской компании Asiatech, снабжающей двигателями команду Arrows? Не успели мы задаться этим вопросом, как последовало сообщение, что "коношья" Укиношу в 2002 году отказывается от услуг своего поставщика. Весьма амбициозный проект оказался под угрозой срыва. А ведь как хорошо все начиналось!



Начало

Казалось, это был тот самый случай, когда в нужное время и в нужном месте встретились люди, желания которых совпали с их возможностями. А все началось с того, что аргентинский инженер Энрике Скалаброни, имевший опыт работы в командах Williams, Ferrari и Lotus, ушел из Формулы-1. Перейдя в британскую фирму Hawke Wifing, Скалаброни завел знакомство с Тесу Икедзавой, в прошлом пилотом японской Формулы-2, мечтавшей войти в мир Формулы-1. К моменту, когда выяснилось, что из затеи Икедзавы ничего не получилось, часто посещавший Восток Скалаброни уже установил контакты с крупными японскими бизнесменами, в частности, с Хидео Морита. Они основатели компании Sony, сделавший успешную карьеру финансист Морита, которому вскоре исполнится 50 лет, в кино участвовал в японских ралли и мечтал о Формуле-1. Скалаброни с его связями в европейских автоспортивных кругах оказался для честолюбивого японца настоящей находкой.

На первом этапе Морита, как и многие до него, подумывал о приобретении одной из команд "Большого шара". Скалаброни прозондировал почву в Benetton, Jordan и Minardi. Всюду его встречали одним вопросом: какой мотор вы можете предоставить? Берни Экклстоун, удостоивший аргентинца аудиенции в сентябре 1999 года, был еще более категоричен: "Если у вас нет двигателя, то мы имеем перед собой мертвого".

Тогда Морита изменил план. Было решено сначала стать поставщиками моторов для одной из команд, занимающих чемпионате места с четвертого по седьмое. Почему именно для них? Ведущая тройка (Ferrari, McLaren-Mercedes-Benz, Williams-BMW) уже располагает всем необходимым, тогда как ардеиладельцы в основном добавляли средств, которые позволили бы им прожить до конца сезона. Серединой более амбициозны и энергичны. Из их числа Морита задумал создать четвертую топ-команду.

Под эту задачу в октябре 1999 года японский предприниматель и предложил Скалаброни организовать команду, получившую впоследствии название Asiatech. Морита решил не привлекать в качестве компаньонов крупные концерны. Известно, что они, не добившись быстрого успеха, легко бросают начатый проект. Ставка была сделана на давних деловых партнеров Морита, фирмы из восточной и юго-восточной Азии, занимающиеся производством высокотехнологичного оборудования, станков, комплектующих для нужд электронной, автомобильной и аэрокосмической промышленности. Являясь поставщиками концернов-гигантов, эти компании не могут ни на минуту релаксировать свою продукцию. Косвенно — дело ясное. Для этого арена Формулы-1 подходит наилучшим образом. Тем не менее, фирмы, образовавшие консорциум Asian Motor Technologies (его первым действующим подразделением и является Asiatech), не спешат раскрыть свое инкогнито. Преследуют результат!

Выбор Peugeot

Скалаброни Энрике Скалаброни, испанско-азиатский аргентинец — личность своеобразная. За многие годы, проведенные в автоспорте, аргентинец, например, не удостоился получить водительское удостоверение. Он свой человек в Peugeot Sport еще с тех времен, когда работал над моделью 205, неоднократно выигрывавшей чемпионат мира по ралли. Во время Гран При Японии 1999 года аргентинец, занимавший пост технического директора Asiatech, познакомил Хидео Мориту с главой спортивного подразделения французской фирмы Коррадо Проверой, который тогда же предложил Asiatech стать субпоставщиком моторов Peugeot. Но уже 15 ноября того же года в Париже Провера заявил о готовности продать все подразделение, работающее по программе Формулы-1. Неизвестно, какое бы решение принял Морита после провального для французского сезона-2000, но тогда глава АМТ дал "добро" на подготовку к подписанию соответствующего договора. На встрече Скалаброни с президентом Peugeot Сен-Жером стороны пришли к соглашению о том, что французская компания одновременно заявит о своем уходе из Ф-1 и продаде Asiatech отделения двигателя для автомобилей Ф-1. С одним условием: еще до подписания договора Asiatech необходимо найти команду, которая бы согласилась установить на свои машины моторы Peugeot.

Задача непростая сама по себе, осложнялась еще больше тем, что Алан Прост бежал от двигателя Peugeot как черт от ладана. Что не удивительно, если вспомнить результаты команды Профессора в прошлом сезоне. Скалаброни вел также переговоры с Arrows, Jordan и Sauber. В конце концов Asiatech достигла договоренности с Тоном Укиношью. Как заявил позже Скалаброни, хозяин Arrows "обеспечил... лучшие технические гарантии. Машина, специалисты и необходимый потенциал для совершенствования конструкции — все это имело в его распоряжении". В переводе на обычный язык это означает, что



Скалаброни и Укиношу



Энрике Скалаброни – “апостол” Asiatech. Чтобы вывести свою фирму на высший уровень, ему потребуется сотворить чудо

Уркиншоу помог новичку Asiatech войти в мир Ф-1. Не из альтруистических побуждений, разумеется. Argrows сэкономил немало, получив на год бесплатную поставку и заводское обслуживание моторов.

Так или иначе 25 июля 2000 года договор о купле-продаже между Peugeot и Asiatech был подписан.

Тихая революция

До начала следующего сезона оставалось полгода, поэтому компания Asiatech временно разместились в корпусах Peugeot Sport в парижском пригороде Велизи. О появлении нового собственника здесь напоминает лишь скромный транспарант с надписью Asiatech, закрепленный на ограде при въезде на территорию комплекса. Даже на униформе персонала по-прежнему значится “Peugeot Sport”. И то сказать, у Asiatech нашлись дела поважнее, чем смена вывесок.

В сезоне-2000 двигатели Peugeot серии A20 установили своеобразный антирекорд – более 50 поломок. Стоит ли удивляться, что персонал экс-Peugeot Sport находился в подавленном состоянии. Главный кадровик Asiatech, бельгиец Дидье Деба (в прошлом менеджер Williams) быстро сумел вывести людей из депрессии. Массовой чистки рядов не последовало. Ушел лишь главный конструктор A20, Буди. Ответственными за различные направления проекта стали не “варяги”, а молодые выдвиженцы из числа прежних сотрудников технического отдела. Из отгороженных кабинетов они переместились в большие конструкторские залы к своим рабочим группам.

Демократизация в сочетании с наведением порядка (при Буди в Peugeot Sport господствовала импровизация) дали свои результаты. A20, как признает Скалаброни, “был не так уж плох. Очень компактный, легкий, он принадлежал к новому поколению моторов Ф-1”. Поэтому его конструкцию взяли за основу при проектировании V10 следующей серии A001. В частности, сохранили прежний угол развала блока цилиндров (72°) и длинный по современным меркам Формулы-1 ход поршня. Меньший диаметр цилиндров дает выигрыш в габаритах. При длине 580 мм и высоте 362 мм A001 является одним из самых компактных V10 Ф-1. Плата за это – относительная низкооборотистость (порядка 17 000 об/мин).

Одновременно был устранен основной конструктивный недостаток A20. Лишенный гильз цилиндров мотор в предельных режимах сильно вибрировал, что и было причиной “эпидемии” поломок. Конструкция A001 усилена, и теперь двигатель выдерживает нагрузки на протяжении всей дистанции гонки плюс воскресной тренировки (около 400 км). При этом он остается в легкой весовой категории – всего 102 кг.

Совершенствование программного обеспечения процессора TAG, управляющего работой мотора, позволило не только поднять на 10 л.с. максимальную мощность, но

и улучшить управляемость мотора на низких и средних оборотах. На очереди – снижение потерь на внутреннее трение.

Предполагалось, что для каждого третьего Гран При будет готовиться новая версия A001. Двигатель должен был получить подвижные противовесы коленвала. Намечались и другие мероприятия, которые могли резко повысить эффективность агрегата уже в этом сезоне. Всего за год планировалось изготовить 60 моторов.

Началась разработка V10 образца 2002 и 2003 годов. Первый, как двигатели Ferrari или Mercedes, должен раскручиваться до 18 000 об/мин. Второй, проектируемый инженером Николино, обещает стать сенсацией. AMT намеревалась прийти надолго...

Asiatech сегодня и завтра

От Елисейских полей до парижского пригорода Велизи – всего 20 минут на машине, если только вас не угораздит попасть в пробку, что на этом направлении не редкость. Здесь, во французской “силиконовой долине” сконцентрированы компании, символизирующие технологическую мощь пятой республики: Aerospatiale, Alcatel, Matra, Thompson... Рядом с гигантами сверхсовременной индустрии расположилось множество

небольших узкоспециализированных фирм, производящих материалы и аппаратуру Hi-Tech. Где, как не здесь, лучшее место для строительства инженерно-производственных комплексов, работающих на Формулу-1? В Пийанкуре размещается Prost Grand Prix. Рядом и новейший научно-исследовательский центр Renault. Peugeot Sport, а теперь и Asiatech обосновались в Велизи на территории бывшей военной базы. Сюда их, как и другие фирмы, работающие с высокими технологиями, привлекла продуманная налоговая политика местных властей. Оказывается, конверсия не всегда разрушение...

Общая площадь помещений комплекса в Велизи – 25 000 м². Из них 10 000 м² перешли в собственность Asiatech. В трехэтажном административном корпусе азиатская компания занимает третий этаж, Peugeot Sport – второй. Граница между ними в прямом смысле находится на замке. Да не простом, а электронном. На заводских площадях Asiatech расположены 20 ступеней, где монтируются двигатели, а в испытательном центре – пять стендов (один из них позволяет проверять работу мотора и коробки передач в сборе). Этих мощностей достаточно, чтобы с 2002 года обеспечивать двигателями уже две команды.

На перспективу работают 46 сотрудников отдела, возглавляемого инженером Ка-

вацци. Расчеты выполняет группа Лемана. Микар отвечает за электронные системы. Ламаналь руководит стендовыми испытаниями. Наконец, Оду поручено обеспечивать контроль за качеством. Общая численность персонала компании – 216 человек.

Во главе Asiatech стоит “большая тройка”: Джон Гано, финансовый директор и правая рука президента AMT Хидео Морита; Энрике Скалаброни, технический директор; Дидье Деба, директор по работе с персоналом.

Бюджет Asiatech на сезон-2001 составляет 90 миллионов долларов. Через два года компанию ждет расширение и переезд на собственную “квартиру” по соседству с Велизи. Между тем в Дидкоте (Великобритания), где ранее располагалась штаб-квартира Williams, полным ходом идет строительство суперсовременного исследовательского центра, который будет заниматься проектированием шасси, подвески, аэродинамическими испытаниями. Во всяком случае, это предусмотрено пятилетним планом развития, составленным под началом Энрике Скалаброни. Вопрос только в том, обретут ли эти планы реальность. И смогут ли препятствия, с которыми столкнулась Asiatech, только укрепить амбициозную компанию?

Михаил Козлов



Представители Peugeot (в центре) были рады избавиться от хлопотного хозяйства. Но для Asiatech французское “наследство” – прекрасная база для начала деятельности в Ф-1



ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

Эрик Кома/Ерик Комас (Франция)

Род. 28.09.63 в Романсе, Франция



Спортивную карьеру начал в 1982 г. с картинга. Чемпион Франции по картингу 1983 г. В 1984 г. перешел за руль Renault 5, выиграл приз Volant Elf. В 1985-1986 гг. выступал во французской Ф-Renault (9 побед), чемпион Франции 1986 г. Чемпион Франции в гонках кузовных автомобилей 1987 г. В 1987-1988 гг. стартовал во французской Ф-3 (4 победы), чемпион Франции 1988 г. В 1989-1990 гг. участвовал в МЧ Ф-3000 (20 гонок, 6 побед, 5 ПП, 4 БК, 90 очков). Чемпион Ф-3000 1990 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал за рулем Ligier JS35 на ГП США 1991 г. (НПК). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1991-1994 гг. Выступал на автомобилях: Ligier JS35, JS35B, JS37 (Ligier) в 1991-1992 гг., Larrousse LH93, LH94 (Larrousse) в 1993-1994 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 11-е место в 1992 г. После завершения карьеры в Ф-1 выступал в японском чемпионате GT в 1995-2000 гг. 6 побед, чемпион Японии 1998, 1999 гг.; JTC в 1996 г. (1 победа); Суперкубок Porsche, ALMS, AIRT, "24 часа Ле-Мана" (6-е место в 1998 г.), APRS.



ГП в Ф-1: 63; гонок в Ф-1: 59; очки: 7; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Германии 1992 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Франции 1992 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы МЧ Ф-3000: в Ле-Мане и Дижоне в 1989 г., Донингтоне, Хересе, Монце и Ле-Мане в 1990 г.

Франко (Джанфранко) Комотти/Franco (Gianfranco) Comotti (Италия)



Род. 24.07.06 в Брешии, Италия. Умер 10.05.63 в Бергамо, Италия

Спортивную карьеру начал на рубеже 20-30-х гг. Выступал на Alfa Romeo и Lago-Talbot. В 1933 г. выиграл ГП Неаполя, через четыре года занял 2-е место на ГП Франции в Реймсе и победил в "Турист Трофи".

После Второй мировой войны высшими достижениями Комотти стали 3-е место на ГП Неаполя 1952 г., 4-е — на ГП Франции 1948 г. и 6-е — на ГП Сиракуз 1952 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Италии 1950 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950, 1952 гг. Выступал на автомобилях: Milano (sc) (Scuderia Milano) в 1950 г., Ferrari 166 (Scuderia Marzotto) в 1952 г. После завершения спортивной карьеры работал в нефтяной компании BP.

ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 18-е место — ГП Франции 1952 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место — ГП Франции 1952 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: ГП Неаполя 1933 г., "Турист Трофи" 1937 г.

Джордж Коннор/George Connor* (США)

Род. 16.08.08 в Сан-Бернардино, штат Калифорния, США. Умер 29.03.01 в Заспери, штат Калифорния, США

Карьеру автогонщика начал в 1931 г. в Лос-Анджелесе. В 1934 г. дебютировал в Indy 500. В 1950-1952 гг.



ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 4-е место — Indy 500 1950 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — Indy 500 1950, 1952 гг.; быстрые круги: —

Джордж Константайн/George Constantine (США)

Род. 22.02.18. Умер предположительно 07.01.68



В начале 50-х гг. с успехом выступал на Jaguar в североамериканском кузовном чемпионате SCCA. В 1956 г. выиграл на Jaguar D ГП Уоткин-Глена. Затем перешел на Aston Martin DBR2. В 1959 г. одержал несколько громких побед, в т.ч. в "Нассау Трофи" и вместе с Уолтом Хангеном был признан "Гонщиком года" USSC. На ГП США 1959 г. в Себринге единственный раз в жизни попробовал свои силы в Ф-1. Выступал на Coorger T45 (Mike Taylor). Участвовал в гонках до середины 60-х гг. В 1962 г. занял 5-е место и выиграл в своем классе "3 часа Дайтоны". По информации из неофициальных источников, Джордж умер в январе в 1968 году.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП США 1959 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Джон Кордтс/John Cordts (Канада)

Род. 23.07.35 в Хантсвилле, Канада



С середины 60-х до середины 70-х гг. активно, но без особого успеха выступал в североамериканских кузовных чемпионатах USRRC, Cam-Am и т.д. В 1974 г. занял 2-е место на этапе "Рoad Америки" в Эл-карт-Лейке. В 1969 г. на домашнем ГП Канады в Моспорт-парке единственный раз в карьере принял участие в гонке ЧМ Ф-1, но из-за утечки масла до финиша не добрался. Выступал на Brabham BT23B (Paul Selitz).

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Канады 1969 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Кевин Коуган/Kevin Cogan (США)

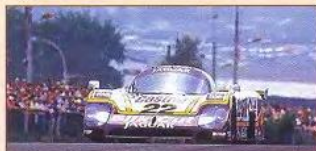


Род. 31.03.56 в Калев-Сити, штат Калифорния, США. Спортивную карьеру начал в середине 70-х гг. в Калифорнии. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Канады 1980 г. (НПК). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1980-1981 гг. Выступал на автомобилях: Williams FW07B (RAM) в 1980 г., Tyrrell 010 (Tyrrell) в 1981 г.

1981 г. Ни в одной из гонок не прошел квалификацию. После ухода из Ф-1 стартовал в чемпионате CART, одержал одну победу, но после серии страшных аварий, по сути, поставивших крест на его карьере, пропал одним из самых неуверенных пилотов Америки.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 25-е место — ГП США-Запад (Лонг-Бич) 1981 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап чемпионата CART в Финиксе в 1986 г.



Вилли Кракау/Willi Krakau (Германия)

Род. предположительно 04.12.11 в Штудердорфе, Германия. Умер 26.04.95

Гонщик-любитель. После Второй мировой войны выступал за ФРГ. В 1952 г. единственный раз в жизни принял участие в ГП ЧМ Ф-2 — ГП Германии, но не прошел квалификацию. Выступал на собственном двухлитровом AFM.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 28-е место — ГП Германии 1952 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Руди (Рудольф) Краузе/Rudi (Rudolf) Krause (Германия)

Род. 30.03.07. Умер 11.04.87



Один из лучших гонщиков ГДР послевоенной поры. Одержал множество побед в гонках национального чемпионата ГДР, однако на международной арене известен мало. В ЧМ дебютировал на ГП Германии 1952 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-2 1952-1953 гг. Выступал на BMW (Rudolf Krause, Dora Greifzu). После того как кольцевой чемпионат ГДР распался, стал выступать за BMW в ралли.

ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Германии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 14-е место — ГП Германии 1953 г.; быстрые круги: —

Крис (Кристофер) Крафт/Chris (Christopher) Craft (Великобритания)



Род. 17.11.39 в Портленге, графство Корнуолл, Англия, Великобритания

Карьеру автогонщика начал в 1962 г. за рулем Ford Anglia. Затем выступал в британской Ф-3 и гонках спортпрототипов. На ГП Канады 1971 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1971 г. Выступал на Brabham BT33 (Ecclele Evergreen). Не добившись успеха в Ф-1, перешел в Ф-5000. В 1976 г. вернулся в гонки "кузовов" и выступал в британских чемпионатах вплоть до 1979 г. В начале 80-х периодически стартовал в гонках спортпрототипов. В 1981 г. вместе с Дерекем Беллом занял 3-е место на этапе ЧМ спортпрототипов в Брандс-Хатче. Позднее вместе с Гордоном Марри участвовал в проекте строительства родстера Rocket.

ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 25-е место — ГП Канады 1971 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Альберто (Альберто Аугусто) Креспо/Alberto (Alberto Augusto) Crespo (Италия)

Род. 16.01.30 предположительно в Буэнос-Айресе, Аргентина. Умер 14.08.91 в Буэнос-Айресе, Аргентина. Аргентинский гонщик-любитель, в Европе практически неизвестен. На ГП Италии 1952 г. в Монце единственный раз в жизни принял участие в ГП ЧМ Ф-2, но не прошел квалификацию. Выступал под итальянским флагом на Maserati 4CLT/48 (Enrico Plate).

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 26-е место — ГП Италии 1952 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Антонио Креус (Антонио Креус и Рубин де Селис)/Antonio Creus (Antonio Creus y Rubin de Celis) (Испания)

Род. предположительно 28.10.24 в Мадриде, Испания. Умер 19.02.96 в Мадриде, Испания

Гонщик-любитель. В 1960 г. единственный раз в жизни вышел на старт гонки ЧМ Ф-1 — ГП Аргентины в Буэнос-Айресе. Но, получив из-за жары солнечный удар, сошел с трассы уже на 17-м круге. Выступал на собственном Maserati 250F. В феврале 1996 г. после продолжительной болезни умер в Мадриде.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — ГП Аргентины 1960 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Боб (Роберт) Кристи/Bob (Robert) Christie* (США)

Род. 04.04.24 в Грантс-Пасс, штат Орегон, США



Карьеру автогонщика начал в 1947 г. с гонок миджетов. В 1954 г. дебютировал в серии AAA (CART). В 1956-1960 гг. стартовал в Indy 500, входивший в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ 1954-1960 гг. Выступал на автомобилях: KK500D (Halse/H. H. Johnson) в 1956 г., KK500C (Jones & Maley/Cars, Federal Engineering) в 1957-1960 гг. В 1954-1955 гг. был заявлен в Indy 500, но в гонках не участвовал.

ГП в ЧМ: 7; гонок в ЧМ: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 14-е место — Indy 500 1960 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место — Indy 500 1960 г.; быстрые круги: —

Ларри Крокетт/Larry Crockett* (США)

Род. 23.10.26 в Кембридж-Сити, штат Индиана, США. Погиб 20.03.55 в во время спринтерской гонки в Лэнгхорне, штат Пенсильвания, США



В 1954 г. дебютировал в серии AAA (CART). В том же году стартовал в Indy 500, входивший в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ. Выступал на KK3000/Ofly (Federal Engineering). Финишировал 9-м и был признан "Лучшим новичком года". Через год Ларри разбился насмерть во время гонки в Лэнгхорне.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 25-е место — Indy 500 1954 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — Indy 500 1954 г.; быстрые круги: —

Арт (Артур) Кросс/Art (Arthur) Cross* (США)



Род. 24.01.18 в Джерси-Сити, штат Нью-Джерси, США

Карьеру автогонщика начал в 1938 г. с гонок миджетов. В 1952 г. дебютировал в Indy 500. В 1952-1955 гг. стартовал в Indy 500, входивший в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). Участвовал в 4 ЧМ 1952-1955 гг. Выступал на автомобилях: KK4000 (Bowes Seal Fast/Ray Brady, Springfield Welding/Paoli, Bardahl/Ed Walsh) в 1952-1954 гг., KK500C (Belanger Motors) в 1955 г. В 1952 г. стал "Лучшим новичком года" в Indy 500. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 10-е место в 1953 г.

ГП в ЧМ: 4; гонок в ЧМ: 4; очки: 8; лучший рез. в квал.: 12-е место — Indy 500 1953 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — Indy 500 1953 г.; быстрые круги: —

**Джефф (Джеффри) Кроссли/
Geoff (Geoffrey) Crossley**
(Великобритания)



Род. 11.05.21 в Баслоу, графство Доршшир, Англия, Великобритания. Гонщик-любитель. Спортивную карьеру начал незадолго до Второй мировой войны, когда занял 7-е место на гонке в Райли. В 1949 г. вернулся за руль и на Alta GP 2 принял участие в ГП Бельгии. Через год занял 6-е место в "Джерси Роад Рейс", и дважды стартовал в гонках ЧМ Ф-1. Дебютировал в ЧМ на ГП Великобритании 1950 г. (НФ). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1. Выступал на собственном Alta GP 2. После сезона-50 из-за финансовых проблем на некоторое время оставил гонки. Вернулся за руль только в 1955 г., когда на построенном в собственном гараже Berkshire Special принял участие в пасхальной гонке в Гудвуде, после которой окончательно оставил спорт. **ГП в Ф-1:** 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Бельгии 1950 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Бельгии 1950 г.; быстрые круги: —

**Джим (Джеймс) Крофорд/
Jim (James) Crawford**
(Великобритания)



Род. 13.02.48 в Данфермлайне, графство Файфшир, Шотландия, Великобритания. В начале карьеры работал механиком. В 1973 г. начал выступать в гонках. В 1974–1975 гг. дважды был вице-чемпионом Формулы-Атлантик. На ГП Великобритании 1975 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1975 г. Выступал на Lotus 72E (Lotus). Не оправдав надежд Колина Чаммена, покинул Ф-1. В 1978 г. выступал в Ф-3, через год вернулся в Ф-Атлантик. В 1980 г. выиграл в своем классе (Формула-2) британский чемпионат Ауторга F1 (1 победа). На следующий год без особого успеха стартовал в ЧЕ Ф-2: 4 очка, 16-е место в ЧЕ. В 1982 г. на Ensign N180B победил в британском чемпионате Ф-1 и уехал в Америку. В 1983–1984 гг. выступал в серии Can-Am: 5 побед, двукратный вице-чемпион серии. Затем два года — в серии CART, а в 1987–1994 гг. участвовал только в Indy 500 (в 1988 г. финишировал 6-м).



ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 25-е место — ГП Великобритании, ГП Италии 1975 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место — ГП Италии 1975 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап британского первенства Ауторга F1 в Оултон-парке в 1980 г.; этапы Can-Am в Лайм-Рок-парке и Моспорт-парке в 1983 г.; Холл-Канути, Труа-Ривьер и Грин-Вэли в 1984 г.;

**Рей (Реймонд) Крофорд/
Ray (Raymond) Crawford***
(США)

Род. 26.10.15 в Росвелле, штат Нью-Мексико, США



Спортивную карьеру начал в 1940 г. с гонок миджетов в Сильвер-Сити. В 1954 г. стал чемпионом США в гонках миджетов, выступал в "Каррера Панамерикана". В 1955–1956, 1959 гг. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 5 ЧМ 1955–1959 гг. Выступал на автомобилях: MG500B (Ray Crawford) в 1955–1956 гг., Elder (Keglar's Mirror/Crawford) в 1959 г. В 1957–1958 гг. был заявлен в Indy 500, но не прошел квалификацию и в гонках не участвовал.

ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — Indy 500 1956 г.; лучший рез. в гонке: 23-е место (НФ) — Indy 500 1955, 1959 гг.; быстрые круги: —

**Тони (Томас Энтони) Крук/
Tony (Thomas Anthony) Crook**
(Великобритания)



Род. 16.02.20 в Манчестере, графство Манчестер, Англия, Великобритания. В конце 40-х — начале 50-х пользовался огромной популярностью в Англии. Стартовал во множестве национальных гонок (всего более 400 стартов), одержал несколько громких побед, однако на континенте появлялся лишь эпизодически и был мало заметен на международной арене. В 1946 г. выиграл первую послевоенную гонку в Британии — в Грандсен-Лодж. В 1952 г. занял 3-е место на ГП Монако (sc). В ЧМ Ф-2 дебютировал на ГП Великобритании 1952 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-2 1952–1953 гг. Выступал на автомобилях: Frazer Nash 421 (в 1952 г.), Cooper T20 (в 1953 г.) (TAD Crook). После ночной аварии во время 12-часовой гонки в Гудвуде в 1955 г., когда, поскользнувшись на пролитом масле, его машина столкнулась с автомобилем Стирлинга Мосса и Тони две недели провел в больнице, он завершил гоночную карьеру. После ухода из спорта Крук купил Bristol Cars Limited, который руководит и по сей день. **ГП в ЧМ:** 2; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 25-е место — ГП Великобритании 1952, 1953 г.; лучший рез. в гонке: НК (21-е место) — ГП Великобритании 1952 г.; быстрые круги: —

**Масами Кувашима/
Masami Kuwashima**
(Япония)



Заядлый японский гонщик. Даже на национальном уровне Масами не блистал. В автогонках стал выступать в начале 70-х гг., несколько раз финишировал на подиуме в гонках японской Ф-Формы 2000. В 1974 г. участвовал в ЧЕ Ф-2: 4 очка, 14-е место в ЧЕ. В 1976 г. принял участие в тренировках ГП Японии ЧМ Ф-1. В пятничной квалификации показал 26-е время, но на старт не вышел, поскольку в субботу спонсоры Кувашимы отказались оплачивать его участие в ГП. Выступал на Williams FW05 (Wolf). После неудачи в Ф-1 еще несколько лет без особого успеха участвовал в гонках японской Ф-Формы 2000 и Ф-2. **ГП в Ф-1:** 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 26-е место — ГП Японии 1976 г.; лучший рез. в гонке: НК; быстрые круги: —

**Дэвид Кухтхард/
David Coulthard**
(Великобритания)



Род. 27.03.71 в Твинхольме, графство Дамфриршир, Шотландия, Великобритания. Спортивную карьеру начал в 1982 г. с картинга. Шестикратный чемпион Шотландии по картингу 1983–1988 гг. Чемпион британской Ф-Формы 1600 1989 г. (10 побед). Лучший "Молодой гонщик 1989 года" по версии журнала Autosport. В 1990 г. выступал в британской серии Vauxhall Lotus (2 победы, 4-е место) и Евро-серии GM Lotus (1 победа, 5-е место). Вице-чемпион британской Ф-3 (5 побед), победитель ГП Макка Ф-3 и Marlboro Masters Ф-3 1991 г. В 1992–1994 гг. выступал в МЧ Ф-3000 (20 гонок, 1 победа, 3 БК, 42 очка, лучший результат в МЧ — 3-е место в 1993 г.). В 1993 г. выиграл "24 часа Ле-Мана" в классе GT. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Испании 1994 г. (НФ). Действующий гонщик Ф-1, живет в Монте-Карло, Монако. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 1994–2000 гг. Выступал на автомобилях: Williams FW16, FW17, FW18 (Williams) в 1994–1995 гг., McLaren MP4/11, MP4/12, MP4/13, MP4/14, MP4/15 (McLaren) в 1996–2000 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 3-е место в 1995, 1997, 1998, 2000 гг. **ГП в Ф-1:** 107; гонок в Ф-1: 107; очки: 294; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 14

Победы в Ф-1: 9 — ГП Португалии 1995 г., ГП Австралии, ГП Италии 1997 г., ГП Сан-Марино 1998 г., ГП Великобритании, ГП Бельгии 1999 г., ГП Великобритании, ГП Монако, ГП Франции 2000 г.

Полу-позиции в Ф-1: 10 — ГП Аргентины, ГП Италии, ГП Португалии, ГП Европы, ГП Пасифик 1995 г., ГП Аргентины, ГП Сан-Марино, ГП Канады 1998 г., ГП Европы, ГП Германии 2000 г.

Победы в других гонках: этап МЧ Ф-3000 ГП Средиземноморья в Энне в 1993 г.

Курт Кунке/Kurt Kuhnke
(Германия)

Род. 30.04.10 (неофициальные данные)

Немецкий гонщик-любитель. Выступал за ФРГ. На ГП Германии 1963 г. на собственном Lotus 18 с мотором Borgward единственный раз в жизни принял участие в тренировках ГП ЧМ Ф-1. В квалификации показал последнее время, отстал от победителя на 2'37,7 и на старт не пошел.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 26-е место — ГП Германии 1963 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Андреа Кьеца/Andrea Chiesa
(Швейцария)

Род. 06.05.84 в Милане, Италия



Швейцарец по национальности. Кьеца родился в Милане. Карьеру автогонщика начал в 1986 г. в итальянской Ф-3. Вице-чемпион Италии в Ф-3 1987 г. В 1988–1991 гг. выступал в МЧ Ф-3000 (37 гонок, 1 победа, 34 очка, лучший результат в МЧ — 6-е место в 1989 г.). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Южной Африки 1992 г. (НПК). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1992 г. Выступал на автомобилях: Fondmetal GR01, GR02 (Fondmetal). В 1993 г. стартовал на первом этапе чемпионата CART в Австралии, затем на три года оставил гонки. Вернулся за руль в 1997 г. В 1997–2000 гг. выступал в чемпионатах FIA GT, ISRS, SRWC и др. гонок спортпрототипов.

ГП в Ф-1: 10; гонок в Ф-1: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 20-е место — ГП Испании 1992 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап МЧ Ф-3000 ГП Средиземноморья в Энне в 1989 г.

Джон (Майкл Джон) Кэмпбелл-Джонс/John (Michael John) Campbell-Jones
(Великобритания)



Род. 21.01.30 в Эпсоме, графство Суррей, Англия, Великобритания. Удачливый бизнесмен, в 1958 г. Джон начал участвовать в гонках спортивных автомобилей. Позднее купил Cooper Формулы-2, на котором выступал вплоть до ужасной аварии в Модене в 1961 г. Через год, благодаря поддержке Emeryson Cars стартовал в нескольких незаветных гонках Ф-1. Занял 4-е место в одной из гонок ГП Брюсселя, в общем зачете ГП Брюсселя был 5-м. Через месяц финишировал 6-м в Зинтри. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бельгии 1962 г. (11-й(НФ)). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1962, 1963 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 18, Emeryson 1006 (Emeryson) в 1962 г., Lola 4 (Tim Parnell) в 1963 г. По окончании сезона 1963 г. ушел из гонок, через три года на старом BPR принял участие в розыгрыше "Золотого Кубка" в Оултон-парке, после чего окончательно оставил гонки. **ГП в Ф-1:** 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Бельгии 1962 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место (НФ) — ГП Бельгии 1962 г.; быстрые круги: —

Джон Каннон/John Cannon
(Канада)

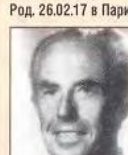


Род. 21.06.37 Лондоне, Англия, Великобритания. Умер ??10.99 Канадец, родившийся в Великобритании. Спортивную карьеру начал в 1960 г. в Калифорнии за рулем спортивного Elva Courier. В 1960–1968 гг. с успехом выступал в серии Can-Am. В 1968 г. выиграл этап Can-Am в Лагуна-Секе. В 1969–1970 гг. выступал в североамериканской Ф-5000 (Ф-А): 6 побед, чемпион Ф-5000 1970 г. В 1971 г. участвовал в ЧЕ Ф-2 (4 очка, 16-е место в ЧЕ). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП США 1971 г. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1. Выступал на BRM P153 (Yardley BRM). В 1972 г. стартовал в американском и британском чемпионатах Ф-5000, через четыре года выиграл гонку австралийского новозеландского чемпионата (бывшего Кубка Тасмании) Ф-5000. До конца 70-х периодически стартовал в гонках USAC и Can-Am. По неофициальным данным умер в октябре 1999 г.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 24-е место — ГП США 1971 г.; лучший рез. в гонке: 14-е место — ГП США 1971 г.; быстрые круги: —

**Роберт Ла Каз/
Robert La Caze**
(Марокко)

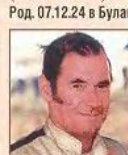
Род. 26.02.17 в Париже, Франция



Француз по национальности. Ла Каз жил в Марокко и в 50-е гг. считался сильнейшим гонщиком Северной Африки. Выступал на Renault, Lancia и Delahaye. В 1954 г. выиграл международное Марокканское ралли. В 1956 г. стартовал на Mercedes 300SL в "24 часах Ле-Мана". В 1958 г. на домашнем ГП Марокко единственный раз в жизни принял участие в ГП ЧМ Ф-1. Выступал на собственном Cooper T45 Формулы-2. Отстал от победителя на 5 кругов, но среди пилотов, выступавших на "Ф-2", занял 3-е место. **ГП в Ф-1:** 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Марокко 1958 г.; лучший рез. в гонке: 14-е место — ГП Марокко 1958 г.; быстрые круги: —

Джон Лав/John Love
(Зимбабве)

Род. 07.12.24 в Булавуйо, Южная Родезия (Зимбабве)



Единственный зимбабвийский гонщик, завоевавший очки в гонках ЧМ Ф-1. Спортивную карьеру начал в 1961 г. в Англии за рулем Cooper (Ф-Junior (Ф-3)), принадлежавшего Кену Тирреллу. Позднее с успехом выступал в гонках "кузовов" и Ф-1. Чемпион BTCC 1962 г. Шестикратный чемпион SADC (South African Drivers Championship) Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Южной Африки 1962 г. (8-й). Участвовал в 10 ЧМ Ф-1 1962–1965, 1967–1972 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T55, T79 (John Love) в 1962–1963, 1965, 1967 гг., Cooper T73 (Cooper) в 1964 г., Brabham BT20, Lotus 49, March 701, Surtees TS9 (Gunston) в 1968–1972 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 11-е место в 1967 г.



ГП в Ф-1: 10; гонок в Ф-1: 9; очки: 6; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Южной Африки 1967 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Южной Африки 1967 г.; быстрые круги: —

**Джованни Лаваджи/
Giovanni Lavaggi**
(Италия)

Род. 18.02.58 в Аугусте, о. Сицилия, Италия



Итальянский аристократ, в молодости работал консультантом по вопросам управления, увлекался дельтапланеризмом. В 1984 г. дебютировал в автогонках: принял участие в нескольких итальянских ралли. В 1988–1989 гг. выступал в спортпрототипов. В 1991 г. участвовал в МЧ Ф-3000 (2 гонок). В 1992 г. стал тест-пилотом команды March Ф-1. Чемпион европейской "Интерсерии" 1993 г. В 1994 г. стартовал в серии CART (4 гонки). В 1995 г. купил себе место в Pacific и на ГП Германии (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1995–1996 гг. Выступал на автомобилях: Pacific PRO2 (Pacific) в 1995 г., Minardi M195B (Minardi) в 1996 г. В квалификации ни разу не поднимался выше последнего места. Из 7 гонок лишь в одной смог добраться до финиша. После завершения карьеры в Ф-1 участвовал в гонках Global GT, ISRS, "24 часа Ле-Мана" и др. гонок на выносливость. Выиграл "24 часа Дайтоны" 1995 г.

ГП в Ф-1: 10; гонок в Ф-1: 7; очки: —; лучший рез. в квал.: 20-е место — ГП Германии, ГП Венгрии, ГП Бельгии, ГП Италии, ГП Португалии, ГП Японии 1996 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место (НФ) — ГП Венгрии 1996 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; НПКК — не прошел предквалификацию; НК — дисквалифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — быстрый круг; ПП — полу-позиция.

Примечание: все данные по состоянию на 01.01.01.

ПЯТЫЙ ЭЛЕМЕНТ

Гонщик, шасси, двигатель, шины – вот что чаще всего перечисляют, когда команда выигрывает Гран При. Но есть еще один, пятый элемент, без которого победы в Формуле-1 невозможны, – компьютерное обеспечение.

«Сегодня Формула-1 – продукт в той же степени виртуальный, что и материальный. В современной машине Ф-1 практически все либо изначально разрабатывается, либо окончательно доводится (в плане улучшения показателей или повышения надежности) исключительно с помощью компьютеров. Компьютерное моделирование дает возможность оценить различные идеи и конструкции, не прибегая к длительному и трудоемкому процессу их материального воплощения и испытаний», – эти слова принадлежат не кому иному, как Гевину Фишеру, главному конструктору команды Williams.

«Моторы сегодня более не зависят от того, чего «хочет» правая нога гонщика. Ныне каждый оборот, каждая миллисекунда их работы программируется и контролируется компьютерами», – это констатируют инженеры-мотористы той же команды.

Конечно, не все так буквально. Гений конструкторов шасси и моторов, не говоря уже о мастерстве гонщика, тоже по-прежнему «что-то» значит. Но факт остается фактом: без компьютеров и программного обеспечения сегодня в Формуле-1 как человеку без воды – «и не туды, и не сюды». Поэтому когда пару лет назад компьютерный гигант из Хьюстона (у них там, в Техасе, как известно, все большое) Compaq стал главным спонсором команды BMW Williams, сменив в этой роли привычного табачного производителя, это никого особенно не удивило. Тем более что за боль-

шим логотипом на бортах машин скрываются теперь не просто большие спонсорские деньги, а еще и совершенно конкретная и необходимая команде техническая поддержка в виде самого современного компьютерного оборудования и программного обеспечения.

Фирменная стратегия компании Compaq NonStop™ предоставляет клиентам возможность «всегда быть в действии», и в переводе на язык Формулы-1 это означает возможность принятия решений в режиме реального времени посредством наисовременнейших интернет-технологий. Гоняется ли машина в Южной Америке, Австралии или Монте-Карло, инженеры на трассе и на базах в Великобритании и Германии получают «живые» телеметрические данные круг за кругом, благодаря чему они могут постоянно вносить соответствующие корректировки в программы, позволяющие улучшить результат. «В гонках Гран При инженеры должны быть способны принять моментальные решения в случае возникновения каких-либо непредвиденных ситуаций. Требуется также очень выносливая система, способная выдерживать жесткие условия трассы. Используя сочетание мобильных и серверных технологий на базе Windows NT, команда BMW Williams получает надежную и портативную систему для анализа и эффективной корректировки характеристик своих машин на трассе в режиме реального времени», – поясняет Ричард Керран, технический директор проекта Compaq для BMW Williams.

Кроме того, этот проект обеспечивает технологическую платформу для конструирования будущих машин.

Сегодняшние автомобили Формулы-1 не слишком отличаются от тех, которые выезжали на трассы Гран При десять лет назад – все те же, в принципе, четыре колеса, два крыла,

те же самые механические узлы, разве что усовершенствованные и сделанные из новых материалов. Другое дело – компьютерное оснащение: оно претерпело гигантское развитие – незаметное, быть может, на глаз, но революционное по сути.

Те же десять лет назад машину, заехавшую в боксы, подключали кабелем к компьютеру (который обслуживал только эту машину и не мог «общаться» с другими компьютерами команды), чтобы скачать данные объемом около четверти мегабайта по двум десяткам каналов. На это уходило около 15 минут, в течение которых всем оставалось только ждать. Сейчас всего за 5–10 секунд скачиваются данные объемом в тридцать раз большим, чем раньше, и еще через 30 секунд эта информация оказывается в распоряжении заводских специалистов, в каком бы месте земного шара ни находилась в этот момент машина. Телеметрия по работе одного лишь двигателя поступает на дисплей почти по 100 каналам – в такой «паутине» немудрено и проглядеть что-то! – и видеть ее могут одновременно сколько угодно специалистов и в боксах, и около них, и на заводе, каждый на своем компьютере, подключенном к общей командной сети. Причем данные поступают с несущейся по трассе машины непрерывно уже без всяких проводов, а также «сбрасываются» при очередном проезде мимо боксов.

10 лет назад заводской компьютер имел жесткий диск с объемом памяти 1 гигабайт, а теперь только в боксах четыре компьютера с памятью по 40 гигабайт каждый. И если раньше приходилось стирать старые файлы, чтобы освободить место для новых, то теперь места для записи и хранения информации – просто «завалились».

Раньше, если инженеру требовалась дополнительная консультация с заводскими специалистами, приходилось бежать чуть ли не на другой конец автодрома, чтобы позвонить по обычному телефону. Теперь же он вольготно сидит, забросив ноги на стол, перед своим лэп-топом и по «мобильнику» обсуждает с коллегой на заводе то, что могут видеть на дисплеях одновременно оба. Причем сидеть он может где угодно – хоть в глубине и прохладе командного трейлера, хоть на жарком в прямом и переносном смысле командном мостике на пит-лейн, используя инфракрасный канал связи.

Так что теперь каждый Гран При Формулы-1 – это уже соревнование не только пилотов, шасси, моторов и шин, но еще и компьютеров и программного обеспечения. Другими словами, хочешь быть быстрым на трассе – будь для начала быстрым в информационных технологиях.

Борис Мурадов





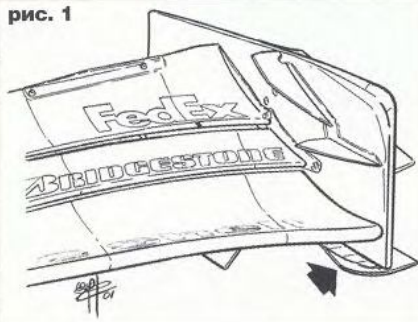
Гран При Великобритании БЕЗ СЮРПРИЗОВ

Предполагалось, что к Гран При Великобритании команды подготовят большое число технических новинок. Ожидания не оправдались. Участники "большого цирка" ограничились корректировкой уже опробованных решений, предпочтя, вероятно, приберечь настоящие сюрпризы к гонке на сверхбыстрой трассе Хоккенхайма.

Ferrari

Как и во Франции, более мощная версия двигателя использовалась только в квалификации. Во время тренировки в пятницу и в воскресенье в гонке на машине Шумахера устанавливались тормозные диски с увеличенными отверстиями вентиляционных каналов. Схема заднего антикрыла была такой же, как и на Гран При Европы. Переднее, со сдвоенным элементом имело торцевые пластины с ножевидной зоной увеличенной площади (рис. 1, для сравнения указаны контуры прежней детали).

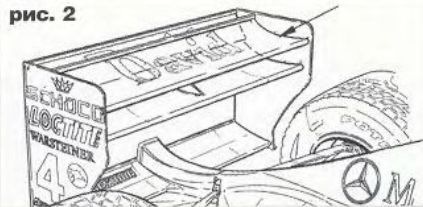
рис. 1



McLaren

Вновь незначительные изменения претерпели воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов. На этот раз и в квалификации, и в гонке использовалась одна и та же версия воздухозаборников. В субботу для снижения аэродинамического сопротивления с машины Хаккинена демонтировали "дымоходы", тогда как Култхард предпочел установить их узкий, "квалификационный" вариант. Появилось новое заднее антикрыло (рис. 2). Хорда его верхней, третьей плоскости существенно увеличилась.

рис. 2



Williams

Закрепленные внутри системы рычагов передней подвески сдвоенные дефлекторы были видоизменены (рис. 3). У расположенного выше "вершина" в передней части наклонена наружу (на врезке показан дефлектор прежнего образца). Иным стал и аэродинамический щиток, размещенный ближе к колесу. В капоте двигателя появились прорезы в зоне над коробкой передач. В сырую погоду машина Монтой оснащалась передним антикрылом с двумя дефлекторами, закрепленными снизу

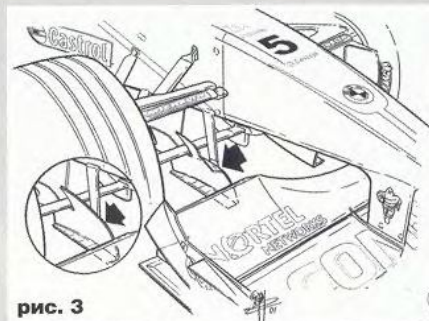


рис. 3

на основной плоскости (такая схема применялась командой в начале сезона), в то время как Ральф Шумахер продолжал использовать вариант антикрыла, впервые опробованный на Гран При Монте-Карло.

Benetton

Постоянно использовалось заднее антикрыло, впервые продемонстрированное во Франции. В гонке состоялся дебют электронной системы старта. Физикелла использовал тормозные диски производства Brembo.





BAR

Все три привезенные в Сильверстоун машины имели новую подвеску, разработанную совместно с Honda. Тяга задней (на рис. 4 указана стрелкой) впервые была выполнена из углепластика. В дождь монтировалось заднее антикрыло, шайбы которого имели вырезы в верхней кромке (такой вариант применялся и в Монако). На машинах постоянно присутствовало небольшое антикрыло, закрепленное за воздухозаборником двигателя.

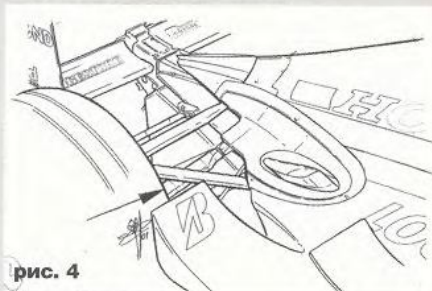


рис. 4

Jordan

Jordan — единственная команда, которая привезла на гонку четыре собранных машины. Опробовалось новое заднее антикрыло (рис. 5). Его нижняя плоскость слегка изгибается вверх на участке, примыкающем к торцевым пластинам (указано стрелкой), а в зоне крепления к хвостовой части машины имеет стреловидную форму. Задняя кромка элерона

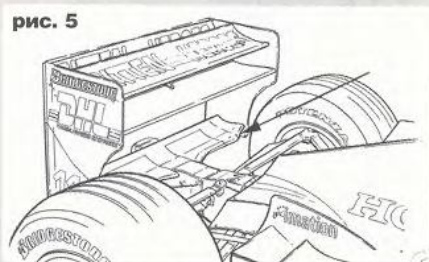


рис. 5

не строго горизонтальна (на рисунке обозначена пунктиром), а выполнена в виде широко "раскрытой" перевернутой буквы "V". Вслед за Трулли Френтцен начал использовать удлиненные дефлекторы, закрепленные внутри системы рычагов передней подвески. В квалификации на машинах обоих пилотов устанавливались воздухозаборники в стиле Ferrari для охлаждения тормозных механизмов, которые перед гонкой были заменены на традиционные, сильно выгнутые вперед. В дождь на капоте двигателя монтировалось третье дополнительное антикрыло.

Arrows

Над задней осью монтировалась дополнительная плоскость (рис. 6). В Монако их было две. Воздухозаборники в стиле Ferrari для охлаждения тормозных механизмов имели длинный центральный раструб.

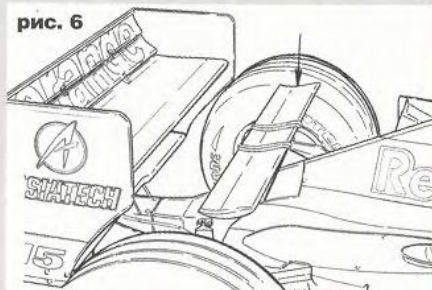


рис. 6

Sauber

Легкий изгиб внутрь нижней части дефлекторов за передними колесами маскировала неживидная зона внизу (рис. 7). Несколько видоизменились и воздухозаборники в стиле Ferrari для охлаждения тормозных механизмов. Оба пилота использовали новый гидроусилитель руля, доводка которого проводилась во время испытательных заездов в Монце.

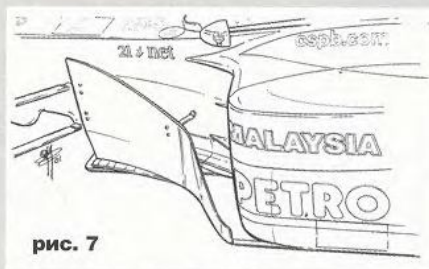


рис. 7

Jaguar

Была слегка изменена конфигурация центрального канала диффузора, дебют которого состоялся в Монако. Вновь использовались применявшиеся во Франции дефлекторы за передними колесами.



Prost

Команда отказалась от использования дефлекторов за передними колесами и диффузора, опробованных во Франции. Из всего "французского" аэродинамического пакета остался лишь кузов. Испытывались два типа передних антикрыльев: традиционное и с элеронами, расположенными по бипланной схеме (такая конфигурация впервые использовалась в Монако).

Джорджо Пиола,
рисунки автора





Гран При Германии

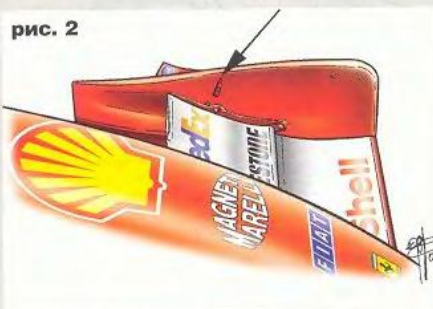
АНТИКРЫЛЬЯ УДАЧИ

Конечно, на сверхбыстрой трассе в Хоккенхайме многое решает мощность двигателя. Многие, но не все. Исход атаки слип-стримом и устойчивость (а значит, и управляемость) машины при жестком торможении перед входом в поворот во многом зависят от эффективности антикрыльев. Поиск их оптимальной конфигурации — задача «натурных испытаний» в дни накануне гонки. Найти этот оптимум порой труднее, чем поймать птицу удачи...

Ferrari

В гонке дебютировала версия мотора «050», до этого применявшаяся лишь во время квалификации. Машины имели аэродинамическую конфигурацию для сверхбыстрых трасс, которая отработывалась ранее во время тестов в Монце. Переднее антикрыло имело элерон с уменьшенной хордой и новые торцевые пластины S-образной формы (рис. 1). Прежде они изгибались только в зоне, обозначенной стрелкой. С внутренней стороны шайб исчезли небольшие дефлекторы. Соответственно располагавшиеся на них винты для регулировки угла атаки элерона переместились в вертикальные ниши внутри торцевых пластин (рис. 2). Опробовались задние антикрылья трех типов. Первый вариант (рис. 3) применялся только в пятницу. Во время субботней утренней тренировки на машине Шумахера устанавливалось антикрыло с двумя верхними плоскостями уменьшенной

рис. 2



хорды. Однако в квалификации использовалась основная плоскость с хордой, увеличенной примерно на 40 мм. Наконец, видоизменился и диффузор (рис. 4). Стенки его боковых каналов чуть сильнее наклонены в сторону колес. Кроме того, сопряжение боковых и горизонтальных стенок сделано более плав-

рис. 3

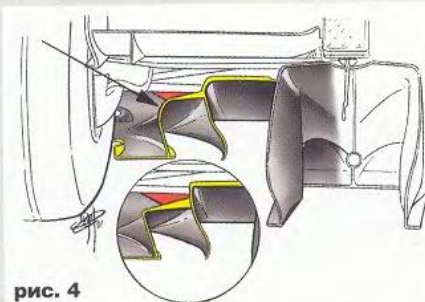


рис. 4

рис. 1



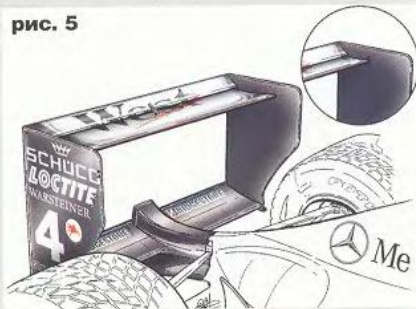
ным (на врезке изображена часть диффузора прежнего образца).

В квалификации на машине Баррикелло устанавливались облегченные тормозные диски Brembo, тогда как в гонке оба пилота предпочли использовать дебютировавшие в Имоле диски с увеличенными овальными отверстиями. Эта предназначенная для сверхбыстрых трасс версия была разработана Brembo при участии фирмы Oram, возглавляемой знаменитым Мауро Форгуери.

McLaren

Накануне Гран При Германии в Монце испытывался вариант заднего антикрыла с верхней основной плоскостью уменьшенной хорды (см. вырезку). Однако непосредственно в ходе гоночного уик-энда использовалось антикрыло прежнего типа (рис. 5). На торцевых пластинах переднего антикрыла вновь появились внушительных размеров законцовки, от которых отказались во время тест-заездов в Монце.

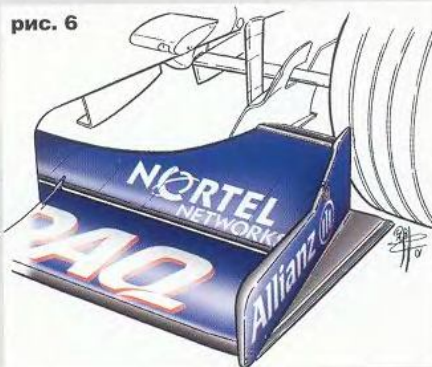
рис. 5



Williams

Переднее антикрыло (рис. 6) представляло из себя комбинацию новых и старых элементов. Основная плоскость была той же конфигурации, что и в начале сезона, но без разнесенных примерно на 500 мм дефлекторов с нижней стороны. Новый элерон уменьшенной

рис. 6



хорды имел небольшие закраины в периферийной части. Прямые торцевые пластины отличались от использовавшихся в прошлом сезоне отсутствием дефлекторов с внешней стороны. Состоящий из соединенных плоскостей верхний элемент заднего антикрыла (рис. 7) имел несколько большую хорду, чем тот, что применялся в последние годы на сверхбыстрых трассах.

В субботу во время утренней тренировки на машине Шумахера короткое время опро-

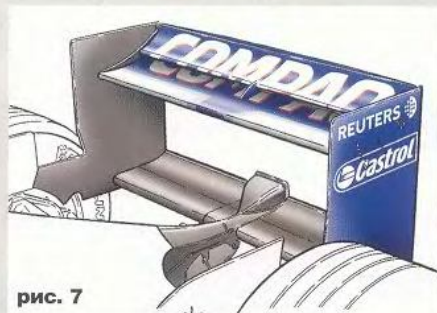


рис. 7

бывались выполненные в стиле Ferrari воздухозаборники для охлаждения передних тормозных механизмов.

Benetton

Переднее антикрыло (рис. 8) лишилось являвшихся как бы продолжением пилонов вертикальных дефлекторов (1), которые доходили до уровня базовой плоскости. В субботу на обеих машинах устанавливался уменьшенный центральный элерон (2), кото-

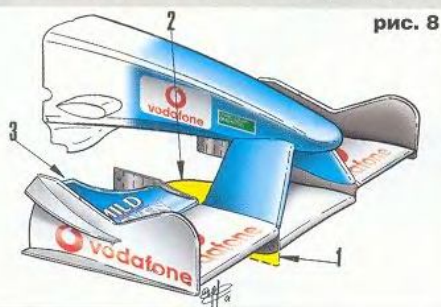


рис. 8

рый затем не использовался ни во время воскресной разминки, ни в гонке. Периферийные секции (3) элерона также были меньшего размера, чем обычно, а их задняя кромка имела закраину. В новом заднем антикрыле бипланной схемы использовались плоскости с более узкой хордой и торцевые пластины меньшей ширины.

BAR

Носовой обтекатель лишился характерного "зоба", который можно было видеть во время нескольких предыдущих гонок. Внутри воздухозаборников радиаторов появилась перемычка, а высота боковых понтонов увеличилась примерно на 80 мм. Также стали шире крылышки, смонтированные у основания воздухозаборников радиаторов. Вместо заднего антикрыла с единственной верхней плоскостью, которое опробовалось в Монце, использовалась бипланная конструкция с очень узкими торцевыми пластинами, имевшими вырез в верхней кромке. Панис продолжал экспериментировать с увеличенной тормозной педалью, которая дает возможность нажимать на нее обоими ступнями. Как всякий курьез, эта система вызывает интерес, но ее реальные возможности многими оцениваются скептически.

Jordan

В Хоккенхайме, как и на других скоростных трассах, на машинах не устанавливались

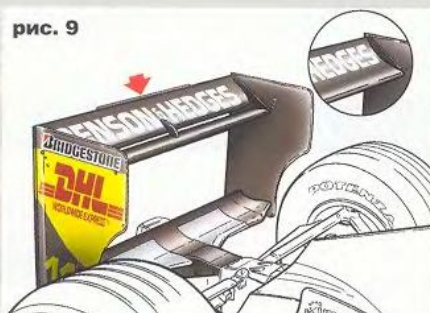


рис. 9

впервые опробованные в Австрии сдвоенные дефлекторы перед задними колесами. Короткое время Трулли экспериментировал с задним крылом, имеющим единственную верхнюю плоскость (см. врезку на рис. 9). Затем его заменили на применявшуюся в прошлом сезоне конструкцию с "бипланом" (рис. 9), плоскости которого имели очень малую хорду. В обоих случаях законцовки нижней плоскости, как и во время Гран При Великобритании, слегка изгибались вверх. Каждая из торцевых пластин переднего антикрыла машины Зонты имела по два небольших дефлектора. Первый, расположенный параллельно полотну трассы, крепился с внутренней стороны шайбы у ее передней кромки. Второй, внешний, был слегка наклонен. Трулли опробовал антикрыло такой схемы во время воскресной разминки.

Вновь несколько видоизменились воздухозаборники для охлаждения передних тормозных механизмов. В квалификации Jordan (единственная из команд) использовала облегченные тормозные суппорты Brembo.

Arrows

По сравнению с другими командами Arrows использовал антикрылья наименьшего размера, причем они были копией тех, что использовались в прошлом году. Был модифицирован гидроусилитель руля.

Sauber

Команда экспериментировала с передними антикрыльями двух типов. Первое (рис. 10) представляло собой слегка видоизмененную версию антикрыла, дебютировавшего во Франции. Оно также крепилось на выполненных в стиле Jordan пилонах, которые напоминают перевернутую "V", но имело отдельные уменьшенные элероны. От использования этого варианта почти сразу же отказались в пользу антикрыла, закрепленного на вертикальных пилонах (рис. 11). Его слегка стреловидная основная плоскость без ложковидной зоны напоминала ту, что ис-



рис. 10

пользовалась McLaren в начале сезона. Неразрезной элерон малой хорды имел легкую выпуклость в центральной части.

Jaguar

Использовалось новое заднее антикрыло бипланной схемы, плоскости которого имели хорду средней величины, но отличались очень малой толщиной. Переднее антикрыло являлось вариантом конструкции, применявшейся в начале сезона. Оба пилота отдали предпочтение тормозным дискам производства Carbon Industrie.

Minardi

В пятницу утром Алонсо выполнил 19 кругов на машине с модифицированной задней подвеской. Уменьшение межосевого расстояния на 28 мм потребовало внесения изменений и в конструкцию кузова. Так, пришлось отказаться от использования патрубков выхлопной системы, в стиле McLaren выведенных в центральный канал диффузора. На всех трех машинах устанавливались антикрылья нового образца. Короткое время опробовались видоизмененные большеразмерные дефлекторы за передними колесами.

Prost

Из аэродинамического пакета, подготовленного к Гран При Франции, удачным оказался лишь кузов новой конфигурации. В Хоккенхайме он использовался в сочетании с антикрыльями образца 2000 года.

Джорджо Пиола,
рисунки автора

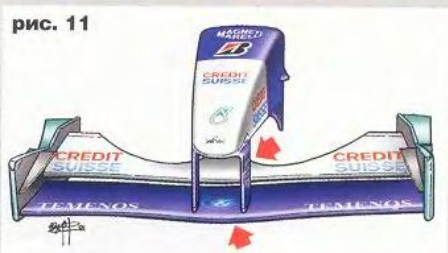


рис. 11

Что за шум, а гонки нет?

Важная составляющая технического арсенала команд Формулы-1 – гидравлический вибростенд с компьютерным управлением. Особенно он полезен, когда трассы для тестов недоступны.

Внешне и конструктивно эти устройства в разных командах могут отличаться друг от друга, но суть их очень схожа.

Вибростенд с семью активными зонами имитирует удары и нагрузки, которые машина Ф-1 испытывает при прохождении трассы, и специалисты тратят массу усилий и времени на то, чтобы эта имитация была максимально точной.

“Пробег”, осуществляемый при помощи стенда, составляет в среднем 5–10 тыс. км в год. Достоверные и имеющие реальную ценность результаты, впрочем, могут быть получены лишь при воспроизведении характеристик конкретной трассы, полученных и записанных непосредственно на ней.

Возможности подобных устройств ограничены тем, что они эффективны только “на прямых”, но не способны воспроизвести боковые нагрузки. Поэтому прохождение поворотов имитируется лишь частично – посредством перераспределения усилия, прилагаемого аэродинамическими грузчиками.

И, тем не менее, полученные на стендовых испытаниях данные достаточно достоверны, чтобы использовать их при проектировании и доводке новой машины в течение зимних месяцев.

В частности, одно из преимуществ испытаний на вибростенде состоит в том, что совершенно новая машина может “прокатиться” по любой трассе, не выезжая за заводские ворота.

Среди прочего, на вибростенде можно, если

Семь столбов успеха

Успех на трассе в значительной степени обеспечивают специалисты, работающие в штаб-квартире команды, и установленная там сложнейшая техника. Центральное звено этой “тыловой службы” – испытательный вибростенд с семью активными зонами. Это сложный механизм, способный имитировать

прохождение машиной любого участка любой трассы Гран При с тем, чтобы определить оптимальные настройки шасси. Далее на примере Jordan показано, как это устройство работает и как может помочь команде, даже если она находится на другом конце света!

На трассе

Данные собираются в течение всего времени, пока машина движется по трассе.

Телеметрическая “петля данных”

Данные отправляются на завод через линию цифровой сети интегрального обслуживания (ISDN).

Все компьютеры, каждый с объемом памяти 64 Мб, связаны в единую сеть.

Заводские инженеры считывают данные, полученные с трассы, после чего...

Пополнение банка данных
Все данные телеметрии загружаются в компьютерную сеть Jordan, а также сохраняются в резервных копиях.

Приехал – подключись...

По возвращении машины в боксы ее компьютер подключают к локальной компьютерной сети команды.

Данные за весь гоночный уик-энд скачиваются на диск для последующей пересылки в штаб-квартиру Jordan в Сильверстоуне.

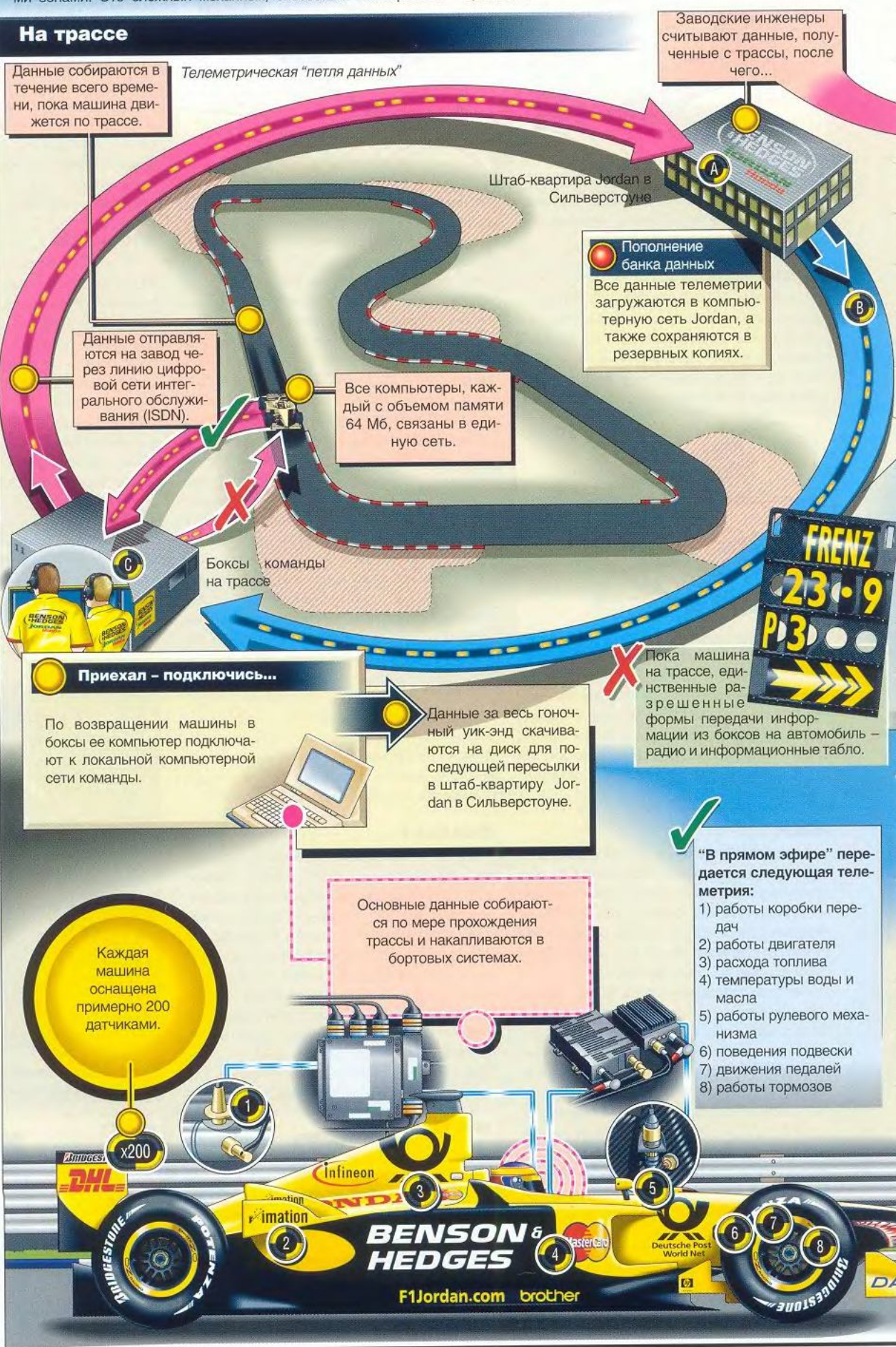
Пока машина на трассе, единственные разрешенные формы передачи информации из боксов на автомобиль – радио и информационные табло.

“В прямом эфире” передается следующая телеметрия:

- 1) работы коробки передач
- 2) работы двигателя
- 3) расхода топлива
- 4) температуры воды и масла
- 5) работы рулевого механизма
- 6) поведения подвески
- 7) движения педалей
- 8) работы тормозов

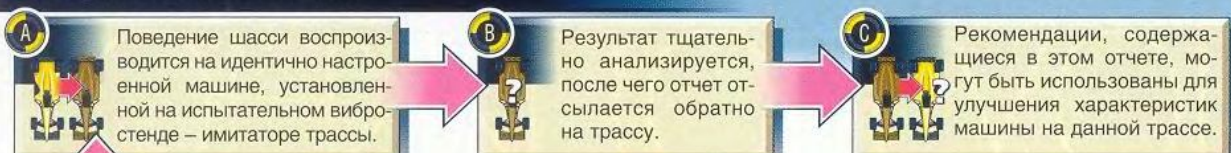
Каждая машина оснащена примерно 200 датчиками.

Основные данные собираются по мере прохождения трассы и накапливаются в бортовых системах.



Тем временем на базе...

Это проще простого!



Аэродинамические загрузчики: три аэродинамических загрузчика (два сзади и один спереди шасси) обеспечивают нагрузку на машину, имитируя действие прижимной силы, торможение и прохождение поворотов.

Пневматические опоры: не являясь активными узлами вибростенда, выполняют вспомогательную роль. Они просто поддерживают машину, например, при необходимости отключить или отрегулировать активные узлы.

Прохождение трассы на стенде очень близко к реальному, но не во всем. В то время как он способен воссоздать все неровности полотна, есть факторы и задачи, воспроизвести или решить которые с его помощью нельзя, а именно:

- уклоны трассы (подъемы и спуски)
- боковые нагрузки
- износ шин
- стратегия гонки
- настройки для новых трасс

Положение машины: машина с помещенным в кокпит манекеном, воспроизводящим позу и вес пилота, опирается на колесные платформы.

Машина удерживается на месте цилиндрическими буферами по краям колесных платформ. Скатывание ее вперед или назад предотвращают съемные концевые опоры.

Колесные платформы (1,2/5,6)

Аэродинамические загрузчики (3,4,7)

Туда и обратно: подготовка и загрузка данных в стенд занимает около часа. Время получения результатов зависит от длительности и характера испытаний, но, как правило, это занимает часы.

Колесные платформы: не самое удачное место для желающих комфортно отдохнуть! Эти четыре платформы с гидравлическим приводом очень жестко воспроизводят все удары, тряску и вибрации, которые машина и пилот испытывают на трассе.

В любом месте оставаясь вместе

В итоге эта технология предоставляет командам возможность оперативно улучшить характеристики машины в любое время и, что особенно важно, в любом месте.

Graphic: © Russell Lewis

потребуется, проводить циклические испытания деталей машины на усталостную прочность. Причем, как замечает один из инженеров Jordan Хари Робертс, если при составлении соответствующих компьютерных программ пренебречь мерами безопасности, то “запросто можно вырвать подвеску напрочь – было бы такое желание”.

В программах, которые закладываются в стенд, могут быть включены и такие параметры, как настройки для мокрой погоды и воздействие ветра. Однако это практикуется редко, поскольку, как утверждает Робертс, “влияние подобных параметров и так можно вычислить на основе базовых данных”.

Если испытания на вибростенде проводятся в течение гоночного уик-энда, то установленную на нем машину настраивают так же, как и “боевую”, находящуюся на трассе. Вес “отсутствующих элементов” – главным образом пилота – компенсируется различными видами балласта.

Программы, по которым работает вибростенд, составляются в зависимости от задач: они могут обеспечивать решение текущих проблем, как, например, улучшение настроек машины, а могут быть и “пробным камнем”, служащим для проверки и отработки новых идей.

Полученные данные позволяют специалистам на базе Jordan в Сильверстоуне участвовать в выработке рекомендаций и решений по проблемам, которые возникают у инженеров на трассе.

Однако каким бы ни был результат “гонок” на стенде трассы, окончательное решение принимается комплексно, с учетом мнений пилотов и инженеров, а также данных, полученных в процессе других испытаний.

ШОУ ДОЛЖНО ОСТАНОВИТЬСЯ

Формула-1 – это шоу. А оно, как известно, должно продолжаться. Причем вне зависимости от внешних обстоятельств, иначе зрители быстро потеряют к нему интерес. Но иногда ситуация все же вынуждает прерывать автогоночное шоу. Так случилось и на Гран При Германии.



В 1994 году гонка в Японии
была остановлена после целой
серии серьезных аварий

Решение судей об остановке гонки на Хоккенхайм-ринге вызвало неоднозначную реакцию. Многие открыто обвинили FIA в фаворитизме в пользу Ferrari. Ведь для Михаэля Шумахера, как и Лучано Бурти, красные флаги стали единственной возможностью вернуться в, казалось бы, уже потерянную гонку. По горячим следам возникло и множество других вопросов. Например, почему же дистанцию Гран При не сократили, ведь гонщики успели пройти один полный круг? И почему пилотам Minardi разрешили поменять автомобили? Вот что сказано об остановке и возобновлении гонки в Спортивном регламенте Ф-1.



Остановка гонки

Статья 155

Если необходимо остановить гонку, поскольку трасса блокирована в результате инцидента или поскольку погодные или другие условия делают продолжение гонки опасными, главный судья отдает распоряжение вывесить красный флаг и зажечь на финишной прямой огни, прерывающие гонку. Одновременно красные флаги должны быть вывешены на всех судейских постах на трассе.

После того как отдан сигнал о прекращении гонки, все автомобили должны немедленно сбавить скорость, учитывая следующие обстоятельства:

- классификацией гонки считается классификация по результатам круга, последнего перед тем, на котором был дан сигнал остановки гонки;
- на трассе могут находиться как гоночные, так и вспомогательные автомобили;
- трасса может быть полностью блокирована вследствие инцидента;
- погодные условия могут сделать невозможным движение по трассе с гоночной скоростью;
- пит-лейн будет открыт.

Статья 156

Применяются следующие процедуры в зависимости от числа кругов, пройденных лидером гонки до отдачи сигнала об остановке гонки:

Случай А: меньше двух полных кругов. Если состоится повторный старт, необходимо применить статью 157.

Случай Б: два или больше полных кругов, но меньше, чем 75% дистанции (округленное до ближайшего целого числа кругов). Если состоится повторный старт, необходимо применить статью 158.

Случай В: 75% дистанции (округленное до ближайшего целого числа кругов) или больше. Автомобили должны проследовать непосредственно в зону технического контроля, а гонка считается законченной в тот момент, когда лидирующий автомобиль пересек финишную линию круга, последнего перед тем, на котором был дан сигнал остановки гонки.

Возобновление гонки

Статья 157

Случай А:

- а) первый старт считается не состоявшимся;
- б) длина возобновленной гонки равна полной изначальной длине гонки;
- в) гонщики, допущенные к рестарту, могут использовать первоначальный или запасной автомобили;
- г) любой гонщик, который был вынужден стартовать с последнего места или с пит-лейн во время первого старта, может занять полагающуюся позицию;
- д) после отдачи сигнала об остановке гонки все автомобили, способные сделать это, должны сразу же, но медленно проследовать:
 - на пит-лейн или,
 - если стартовое поле чистое, то на их первоначальные стартовые позиции или,
 - если стартовое поле не чистое, то на позицию позади последнего стартового места, следуя указаниям судей;
- е) над автомобилем можно работать на пит-лейн или на стартовой решетке. Если работы проводятся на стартовой решетке, они должны проводиться на окончательной стартовой позиции и никаким образом не должны задерживать рестарт;
- ж) дозаправка разрешена до подачи сигнала о пятиминутной готовности к старту.

Статья 158

Случай Б:

- а) за исключением порядка машин в гонке в конце круга, последнего перед тем, на котором был дан сигнал об остановке гонки, и количества кругов, пройденных каждым пилотом, первоначальная гонка считается не состоявшейся;
- б) длина возобновленной гонки равна первоначальной исходной длине гонки, минус число полных кругов, пройденных лидером к тому моменту, когда был дан сигнал об остановке гонки, и минус три круга;
- в) стартовое поле возобновленной гонки формируется согласно порядку в гонке в конце круга, последнего перед тем, на котором был дан сигнал об остановке гонки;
- г) только автомобили, принимавшие участие в первоначальном старте, допускаются к ре-

старту, и только в том случае, если они вернулись самостоятельно и дозволенным способом:

- на пит-лейн или
- на позицию позади последнего стартового места, следуя указаниям судей;
- д) использование запасных машин запрещено;
- е) над автомобилем можно работать на пит-лейн или на стартовой решетке. Если работы проводятся на стартовой решетке, они должны проводиться на окончательной стартовой позиции и никаким образом не должны задерживать рестарт;
- ж) дозаправка разрешена только в боксах. Если машину дозаправили, она должна принимать старт с последнего места на стартовой решетке, если дозаправлен более чем один автомобиль, их порядок на стартовом поле определяется порядком в гонке в конце круга, последнего перед тем, на котором был дан сигнал об остановке гонки. В этом случае их первоначальное место на стартовой решетке остается свободным.

Статья 159

И в случае А, и в случае Б:

- а) через 10 минут после сигнала об остановке гонки закрывается выезд с пит-лейн;
- б) через 15 минут после сигнала об остановке гонки подается сигнал пятиминутной готовности к старту, стартовое поле закрывается и возобновляется нормальная стартовая процедура;
- в) любой автомобиль, который не занял свое место на стартовой решетке до подачи сигнала о пятиминутной готовности к старту, направляется в боксы. Он может стартовать с пит-лейн в соответствии со статьей 137. Организатор гонки должен иметь соответствующий персонал и оборудование, чтобы обеспечить выполнение изложенной выше процедуры даже в самых сложных условиях.

Статья 23

Если гонка остановлена в соответствии со статьями 155 и 156 и не может быть возобновлена, то в случае А зачетные очки не начисляются, в случае Б начисляется половина очков (5–3–2–1,5–1–0,5), а в случае В начисляются полные очки.

ПОТОП ДО Я

Остановка гонки

Повторный старт ГП Японии-94 давали за автомобилем безопасности, когда сила проливного дождя пошла на убыль

Большой завал на старте Гран При Франции-89. Гонка остановлена



За полувековую историю Ф-1 гонки останавливали не так уж и редко — примерно каждое десятое соревнование прерывалось взмахами красных флагов. Впервые этап чемпионата мира остановили из-за дождя. Это случилось всего в третьей гонке в истории ЧМ Формулы-1 — Indy 500 1950 года. После этого в течение двух десятилетий никакие события на трассе, даже аварии со смертельным исходом или тропический ливень, не могли заставить руководителей соревнования остановить Гран При.

Однако с начала 70-х, когда CIS, а затем и ее преемница FIA начали "крестовый поход" за безопасность Формулы-1, практика прекращения гонок стала совершенно обычной — не было года, чтобы одно или несколько Гран При не остановили по какой-либо причине. Больше половины случаев приходится на долю стартовых "завалов". Один из наиболее ярких примеров такого происшествия — авария, в которой пострадало 17 машин, случившаяся в Спа три года назад. Дважды — в Австрии-87 и Бельгии-90 — старт получалось дать лишь с третьей попытки, а в Германии-94 одновременно произошли два "завала" — среди лидеров и в задних рядах. Что и говорить, когда два десятка машин бок о бок мчатся по не такой

уж и широкой стартовой прямой, случиться может всякое, что и показали недавние события на Хоккенхаймринге.

Остановка гонки по варианту Б — событие более редкое. В последний раз такое произошло в 1994 году на Гран При Японии. Тогда даже мощные прожектора не могли справиться с обрушившимся на Сузуку дождем невероятной силы, а после того как вылетевший на большой скорости в гравийную ловушку McLaren Мартина Брандла сломал ногу одному из судей, гонку остановили. Повторный старт решили давать не с места, а с помощью машины безопасности (это разрешено правилами в исключительных случаях), и оставшуюся часть дистанции гонщикам приходилось вести не реальную борьбу с соперниками на трассе, а "виртуальный" поединок с учетом отрывов, созданных в первой части гонки. Трижды в истории чемпионатов мира — в Испании-75, Монако-84 и Австралии-91 — остановленное соревнование не продолжали, начислив пилотам уполовиненные очки.

И, наконец, последний вариант — прекращение гонки незадолго до финиша. Такое случалось в Ф-1 лишь несколько раз, самый последний из которых произошел в Монреале-97. После тяжелой аварии Ligier Оливье

Тяжелая травма Паниса на Гран При Канады 1997 года заставила судей вывесить красные флаги после 54 из 69 запланированных кругов



Паниса судьи сначала выпустили на трассу машину безопасности, но затем приняли решение и вовсе остановить гонку, поскольку состояние здоровья француза вызывало серьезные опасения.

Именно по этой причине — из соображений безопасности — в подавляющем большинстве случаев и останавливается гонка. Конечно, в отдельных случаях у пилотов может возникнуть повод для недовольства — как, например, у Айртона Сенны, которому лишь одного круга не хватило до первой в жизни победы на Гран При Монако-84. Однако в недавнем случае судейский вердикт следует признать абсолютно правильным — тем же Култхарду или Вильневу пришлось бы весьма несладко, если бы в конце одной из прямых Хоккенхаймринга на скорости свыше 300 км/ч одна из покрышек их автомобиля взорвалась бы из-за маленького обломка Ferrari Шумахера или Prost Бурти, в спешке не замеченного на финишной прямой. Чтобы шоу продолжалось, иногда его просто необходимо останавливать.

Александр Кабановский

Гонщики собираются на стартовой решетке после остановки гонки в Канаде-97



КРАСНЫЕ НАЧИНАЮТ И ПРОИГРЫВАЮТ



Гонки международного чемпионата в Сильверстоуне и Хоккенхайме, не в пример предыдущим этапам, выдались богатыми на события. Наконец-то мы увидели настоящую, колесо в колесо, борьбу за победу. Но при этом оба этапа проходили по похожим сценариям. И в Англии, и в Германии уверенно доминировали лидеры первенства — гонщики Nordic, но победы в итоге достались не им.

Как “петух” склевал “льва”

В Сильверстоуне Томаш Энге, который во второй половине сезона выглядел в квалификациях много предпочтительней Уилсона, выиграл свой третий “поул” подряд. Джастин разделил с партнером первый ряд, а вот третьему лидеру чемпионата, Уэбберу, не повезло. На своем лучшем круге он уперся в медленно сдвигавшегося Энге, и тот слегка притормозил австралийца. “Я слишком поздно заметил его и после квалификации извинился перед Марком”, — оправдывался Томаш.

Впрочем, куда больше, чем Уэбберу, оставшемуся в итоге четвертым, в Сильверстоуне не повезло Давиду Саленсу. В связке быстрых поворотов Maggots–Chapel он вылетел на траву и, ударившись о защитный барьер из покрышек, получил серьезные травмы шеи и головы и был отправлен в госпиталь. Гонка прошла уже без бельгийца.



Благодаря ошибке Энге Бюрда вышел в лидеры

На этот раз на старте самым активным среди лидеров оказался Мэннинг. Даррен не только сумел пройти Лолу Рикарду Маурисиу, но и начал атаковать своего заклятого соперника Уэббера, лишившего англичанина двух верных побед: в Имоле и год назад в Сильверстоуне. На третьем круге тот слегка ошибся во втором повороте, Даррен почти поравнялся с австралийцем, но нервы Марка в очередной раз оказались крепче: пострадав Мэннинга чуть заметными движениями руля, он остался впереди. Еще через круг их дуэль и вовсе отошла на второй план: партнеры по Nordic боролись за лидерство, причем впервые в этом сезоне очень жестко.

Энге ошибся в Becketts, и на выходе на Hangar Straight Уилсон поравнялся с чехом. Однако перед Stowe англичанин оказался на внешнем радиусе, и в повороте Томаш выдавил его наружу. Красные Lola едва не столкнулись, и лидер чемпионата был вынужден съехать на гравий и пропустить вперед шедшего следом Себастьяна Бюрду.

Через несколько минут небеса, уже давно швырявшие в землю всполохи молний и периодически оглашавшие автодром громовыми раскатами, словно разгневавшись на чеха за неуступчивость, пролились на трассу первыми каплями дождя. Подавляющее большинство пилотов, впрочем, остались на сликах и благополучно добрались до финиша, но Энге все-таки поплатился за непочтительность к товарищу. На входе в Club Томаш, на хвосте у которого сидел Бюрда, поскользнулся на мокром асфальте и вылетел на гравий. Пока чешский “лев” прыгал по полосе безопасности, моло-



дой французский “петушок” склевал его первое место и полетел к своей первой (а для DAMS первой с 1997 года) победе в Ф-3000.

Для Энге же неприятности на этом не закончились. Во время своего путешествия на гравий чех слегка повредил машину, и на выходе из последнего поворота последнего круга двигатель неожиданно заглох. Финишировал Энге уже накатом, пропустив при этом Уилсона, Пиццонию (впервые в карьере поднявшегося на пьедестал) и Уэббера. Финишировавшему шестым Мэннингу, чтобы пройти чеха, не хватило каких-то 2,5 с.

Приключения в Темном лесу

Перед гонкой в Хоккенхайме команды провели тесты в Спа и в Германию прибыли в приподнятом настроении. Первое место по популярности в паддоке занимала шутка какого-то остряка о том, что после того как в Силь-

верстоуне Nordic подписала контракт на \$2 млн с новым спонсором – инвестиционным банком The Bauer Partnership, однофамилец его владельца, технический делегат FIA Джо Бауэр, больше не будет вызывать их машины на технический осмотр. Однако, как только подошло время квалификации, многим стало уже не до шуток. И в первую очередь пилотам “Арден-России”.

Еще на тестах в Бельгии у Мэннинга забрали мотор, и команда попросила Zytex заменить подозрительный двигатель, но мотористы ответили отказом, и в Хоккенхайм Arden приехала все с тем же старым мотором. В итоге в начале квалификации Мэннинг смог проехать лишь три круга, после чего движок все-таки испустил дух на одной из длинных прямых Хоккенхаймринга и Даррену пришлось припарковаться в Темном лесу. Как ни странно, но большее всего этот отказ мотора ударил по Виктору Маслову. В Arden осталась лишь одна исправная машина, и Кристиан Хорнер решил по максимуму загрузить россиянина в первой сессии, чтобы во второй отдать его Lola Мэннингу. Не жалея резины, Виктор оставшиеся полчаса исправно утюжил трассу, показав в итоге 11-й результат. Но все тщетно. Ко второй сессии жара, от которой чуть не плавился асфальт Хоккенхаймринга, отступила, скорости заметно выросли, и Маслов, больше так и не появившийся на трассе, откатился



В Хоккенхайме Пищония провел очень яркую гонку

ний Сильверстоун, но я все же оставил ему достаточно места справа и никакого контакта между нами на этот раз не было”, – признался Даррен. Как выяснилось, нервы у Уэббера тоже не железные. На этот раз он спасовал, отстал, в послестартовой толкотне в середине пелотона повредил свою машину и выбыл из гонки. Впрочем, и Мэннинг продержался не многим дольше, на втором круге при попытке атаки на Шектера он вылетел с трассы в Ostkurve.

Лидеры же между тем менялись как в калейдоскопе: длинные прямые и жесткие торможения предоставляли пилотам великолепные возможности для обгонов. И они их использовали на полную катушку. Так Рикардо Сперафико всего за один круг откатился на третье место, пропустив вперед Уилсона и своего партнера по команде Антонио Пищония, выстрелившего с шестого места на второе. На третьем круге, благодаря меньшей аэродинамической загрузке машины, позволявшей ему атаковать в конце длинных прямых, Пищония прошел и Уилсона и возглавил гонку.

А в конце пелотона демонстрировал чудеса реакции Виктор Маслов. На шестом круге в Sachskurve Коше и Хилл устроили небольшой завал: француза развернуло поперек трассы и его Lola перегородила траекторию. Буквально чудом, бросив машину в занос, Маслов сумел избежать столкновения и выиграл два места, но через несколько поворотов, увы, ошибся сам и пропустил вперед Фризахера и Баумгартнера.

Энге тем временем стал понемногу подниматься наверх: обошел Сперафико, на шестом круге показал самый быстрый круг в гонке, но тремя кругами позже неугомонного чеха развернуло в первом повороте. Но даже окончательно потеряв все шансы на победу, Томаш не успокоился, стал снова наращивать темп, выбрался обратно на четвертое место и принялся прессинговать Сперафико. Кульминация гонки для Энге наступила на последнем круге, когда при выходе на стадион он отчаянным маневром попытался пройти бразильца по внешнему радиусу. Девять лет назад в 1992 году в этом же месте и тоже на последнем круге Гран При Германии Рикардо Патресе сломя голову бросился атаковать McLaren Сенны, но вылетел с трассы. Та же участь постигла и Энге, причем, как и в Англии, пока чех пылил по полосе безопасности, мимо проскочил Бюрда. Впрочем, даже если бы Томаш и избежал двух своих вылетов, вряд ли ему удалось бы догнать Пищония, который после своей первой победы даже не пытался скрыть слез счастья.

Однако чемпионат пока по-прежнему возглавляет Nordic – в общем зачете ни Petrobras, ни Пищония в этом сезоне ему уже не соперники. Более того, триумф бразильца лишь еще более укрепил лидерство в чемпионате Уилсона, основные соперники которого остались

8-й этап Сильверстоун 13-14/07/2001

Дистанция: 30 кругов по 5.141 км = 154.126 км

Пул-позишн: Т. Энге – 1'38.312

Быстрейший круг в гонке: С. Бюрда – 1'40.456/3

Гонщик	Команда	Квал.	Время
1 С. Бюрда	DAMS	3	50'56.439
2 Дж. Уилсон	Coca-Cola Nordic Racing	2	+0.926
3 А. Пищония	Petrobras Junior Team	7	+4.342
4 М. Уэббер	Super Nova Racing	4	+7.543
5 Т. Энге	Coca-Cola Nordic Racing	1	+8.293
6 Д. Мэннинг	Arden Team Russia	6	+10.870
7 Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	5	+12.549
8 Б. Лейндерс	KTR	9	+14.080
9 Дж. Коше	F3000 Prost Junior Team	11	+14.523
10 Ф. Голлин	Coloni F3000	13	+24.324
11 Рик. Сперафико	Petrobras Junior Team	20	+32.598
12 Х. Мелу	Durango Formula	18	+35.627
13 Г. Ланчери	Durango Formula	23	+43.909
14 Родр. Сперафико	Coloni F3000	21	+44.405
15 М. Хаберфельд	Super Nova Racing	12	+1'04.626
16 В. Маслов	Arden Team Russia	19	+1'11.168
17 Ж. Каматиас	KTR	22	+1'19.001
18 З. Баумгартнер	F3000 Prost Junior Team	24	+1'23.838
19 П. Фризахер	Red Bull Junior Team	15	+1'24.407
20 Дж. Пантано	Team Astromega	10	+2 круга (НФ)
НК А. Пищини	European Minardi F3000	14	НФ (вылет)
НК Д. Морелли	Team Astromega	16	НФ
НК Д. Хилл	DAMS	17	НФ (авария)
НК Д. Саленс	European Minardi F3000	8	НФ

9-й этап Хоккенхайм, автодром Хоккенхаймринг 27-28/07/2001

Дистанция: 22 круга по 6.825 км = 150.150 км

Пул-позишн: Рик. Сперафико – 1'59.626

Быстрейший круг в гонке: Т. Энге – 2'00.795/6

Гонщик	Команда	Квал.	Время
1 А. Пищония	Petrobras Junior Team	6	44'47.547
2 Дж. Уилсон	Coca-Cola Nordic Racing	2	+4.988
3 Рик. Сперафико	Petrobras Junior Team	1	+8.798
4 С. Бюрда	DAMS	8	+14.204
5 Т. Энге	Coca-Cola Nordic Racing	3	+17.816
6 Б. Лейндерс	KTR	11	+18.781
7 Дж. Пантано	Team Astromega	19	+20.090
8 Родр. Сперафико	Coloni F3000	14	+24.767
9 Ж. Каматиас	KTR	15	+26.225
10 Г. Ланчери	Durango Formula	17	+32.330
11 П. Фризахер	Red Bull Junior Team	12	+35.612
12 Х. Мелу	Durango Formula	21	+38.366
13 Э. Токкачело	Team Astromega	16	+45.090
14 В. Маслов	Arden Team Russia	20	+57.331
15 Дж. Коше	F3000 Prost Junior Team	23	+1'10.966
16 З. Баумгартнер	F3000 Prost Junior Team	24	+1'18.450
17 Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	18	+1'25.447
НК Т. Шектер	European Minardi F3000	9	НФ
НК Д. Хилл	DAMS	22	НФ (вылет)
НК М. Хаберфельд	Super Nova Racing	10	НФ (вылет)
НК Д. Мэннинг	Arden Team Russia	5	НФ (вылет)
НК М. Уэббер	Super Nova Racing	7	НФ (авария)
НК Ф. Голлин	Coloni F3000	13	НФ (авария)
НК А. Пищини	European Minardi F3000	4	НФ (вылет)

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ:

1 Дж. Уилсон	49	1 Coca-Cola Nordic Racing	85
2 М. Уэббер	39	2 Super Nova Racing	42
3 Т. Энге	36	3 Petrobras Junior Team	32
4 А. Пищония	22	4 DAMS	18
5 С. Бюрда	21	5 KTR	15
6 Б. Лейндерс	13	6 Arden Team Russia	9
7 Рик. Сперафико	10	7 European Minardi F3000	9
8 Д. Мэннинг	9	8 Durango Formula	8
9 Х. Мелу	8	9 Red Bull Junior Team	8
10 Д. Саленс	8	10 F3000 Prost Junior Team	4
11 П. Фризахер	5	11 Coloni F3000	1

КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ:

1 Дж. Уилсон	49	1 Coca-Cola Nordic Racing	85
2 М. Уэббер	39	2 Super Nova Racing	42
3 Т. Энге	36	3 Petrobras Junior Team	32
4 А. Пищония	22	4 DAMS	18
5 С. Бюрда	21	5 KTR	15
6 Б. Лейндерс	13	6 Arden Team Russia	9
7 Рик. Сперафико	10	7 European Minardi F3000	9
8 Д. Мэннинг	9	8 Durango Formula	8
9 Х. Мелу	8	9 Red Bull Junior Team	8
10 Д. Саленс	8	10 F3000 Prost Junior Team	4
11 П. Фризахер	5	11 Coloni F3000	1

далеко позади. За три гонки до финиша первенства Джастин опережает Уэббера и Энге соответственно на 10 и 13 очков. И если в Будапеште хотя бы одному из них не удастся опередить англичанина, учитывая феноменальную стабильность Уилсона, в 11 последних гонках 10 раз финишировавшего в очках, Джастин имеет неплохие шансы стать первым британским чемпионом международного первенства Формулы-3000.

Владимир Маккавеев

Немецкий уик-энд не заладилась у Мэннинга с самого начала и закончился вылетом с трассы



на 20-е место. Мэннинг, напротив, – выбрался на пятое. А впереди вновь были два гонщика Nordic, совсем чуть-чуть уступившие выигравшему свой первый “поул” Рикардо Сперафико из Petrobras. Вернувшийся в Ф-3000 на место травмированного Саленса Томас Шектер показал девятое время, а новичок Astromega итальянец Энрико Токкачело, еще месяц назад выступавший в российской Ф-3, – 16-е.

Гонка же началась по тому же сценарию, что и в Англии, разве что чуть острее. Красные Lola Nordic опять затеяли борьбу за лидерство, правда, на этот раз не между собой, а с Рикардо Сперафико, а позади вновь схлестнулись Мэннинг и Уэббер. Даррен стартовал неважно, пропустил Пищония, но Марку уступать на этот раз не стал и чуть не втер того в стену, чем, вероятно, несказанно удивил привыкшего к уступчивости англичанина австралийца. “Можно сказать, что это была небольшая месть с моей стороны за Имолу и прошлогод-



Кристиан Фиттипальди с помощью интернациональных жестов объяснял своему соотечественнику Бруно Жункейре, как надо вести себя на трассе

ВТОРОЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛ

Вот уже более полувека колесит по миру "большой цирк" Формулы-1. В ней собраны лучшие гонщики, технические умы и управленческие кадры разных стран. Итальянцы, немцы, французы, англичане, бразильцы, австралийцы, южноафриканцы, японцы — кого только ни встретишь среди этого автогоночного "интернационала".

А за океаном, похоже, зарождается "второй интернационал". В CART происходят все более значительные изменения. Чемпионская серия явно переросла "потертые джинсы" Америки и теперь стремится охватить все больше стран. Правда, в самих США это не всем нравится. Владельцы некоторых автодромов отказываются продлевать контракты с боссами CART. Но на смену американским овалам приходят не менее увлекательные трассы в других странах.

Фестиваль в Торонто

Давно уже канули в Лету те времена, когда канадские этапы чемпионата Американского автоклуба (USAC), родоначальника CART, считались непрестижными и малопривлекательными. В далеком 1967 году боссы USAC решили пойти на смелый (разумеется, для себя) эксперимент: включить в календарь соревнований два новых этапа. Соревнования, которые до этого считались чисто американскими, должны были состояться за предела-

ми Соединенных Штатов. Увы, надежды на то, что жесткая борьба, которую вели в ту пору лучшие американские гонщики за чемпионский титул, привлечет на трибуны канадских любителей автоспорта, рухнули на первой же гонке. Следующий год принес еще большее разочарование руководству Американского автоклуба. Два канадских этапа в общей сложности посетили всего лишь 38 тысяч зрителей. Убытки вынудили руководство USAC отказаться от своей затеи.



Тора Такаги (№ 5) за этот инцидент с Максом Вильсоном (№ 25) был оштрафован на 2 очка в общем зачете



IX этап 15–17/06/2001
Канада, Онтарио, Торонто
Городская трасса
Дистанция: 2.824x95+268.261 км

Однако неизменный успех, которым пользовался у канадцев этап Формулы-1, не давал покоя хозяевам индикарровских команд, которые в 1979 году отказались от диктата чиновников из USAC и создали свою собственную серию CART. Автодром Санэйр в Квебеке в 1984 году принял один из этапов нового чемпионата. И дело пошло! В 2000 году два этапа в Торонто и Ванкувере собрали рекордное количество зрителей: 310 тысяч человек. А в 2002 году в календаре серии запланированы уже три этапа в Стране кленового листа. Принять чемпионские команды готовится автодром имени Жюль Вильнева.

Традиционно этап в Торонто проводится в середине июля. Разгар отпускного сезона накладывает свой отпечаток на гонку. Сюда со всей Канады съезжаются сотни поклонников автоспорта, чтобы поболевать за своих кумиров, отдохнуть, попить любимого пива. Поэтому эту гонку часто сравнивают с немецким пивным фестивалем "Октоберфест" и неофи-

циально называют "Индифест". Атмосфера расслабленности, исходящая от празднующей толпы, отчасти передается даже гонщикам. Например, Кенни Брак во время гоночного уик-энда проявил себя с неожиданной стороны. Швед выступил в роли гитариста в составе собственной рок-группы Racing Powered Music на вечеринке в ресторане, принадлежащем великому канадскому хоккеисту Уэйну Гретцки. Компанию Браку составил канадец Патрик Карпентье, отбивавший ритм на ударнике. Впрочем, лидер чемпионата только этим и отменился в Торонто. Его третье место по итогам квалификации и сход в гонке из-за проблем с машиной выдающимся достижением назвать трудно.

В квалификации быстрее всех оказались оба пилота команды Penske. Причем Жиль де Ферран смог опередить Хелио Каштру-Невеша всего лишь на 64 тысячных секунды. После окончания квалификационных заездов кто-то из журналистов заметил, что победить обладатель поула за все время проведения этого этапа смог только однажды, да и то в далеком 1991 году. На что Жиль тут же ответил: "Я статистике значения не придаю". "А вот я придаю", — вставил свою реплику его напарник по команде, стоявший неподалеку. И он оказался прав. В очередной раз выиграть гонку первому квалификационному номеру не удалось.



Для Майкла Андресетти победы в Торонто — привычное дело

Победа в Торонто вновь досталась Майклу Андресетти. Это уже седьмая победа американца в столице провинции Онтарио. Похоже, что чемпион серии 1991 года знает какие-то секретные настройки для этой трассы. Однако сам победитель был удивлен итогами гонки, похоже, ничуть не меньше, чем его оппоненты: "Это удивительная победа. Начав гонку с 13-го места, да еще провалив старт, оказаться первым — это фантастика!" Зрелище было действительно фантастическим. После столкновения с машиной Диксона Reynard Андресетти развернуло. Майклу пришлось остановиться и пропустить весь пелотон, а затем заехать на пит-стоп для проверки машины. Только благодаря тому, что судьи вывесили желтые флаги, гонщик остался в том же круге, что и все остальные. Работа команды Motorola на пит-стопах под желтыми флагами и сама стратегия дозаправок, бесспорно, на 99 процентов обеспечили триумф ветерана. Не обошлось, конечно, и без доли везения. Когда

Х этап 20-22/07/2001

США, Мичиган, Бруклин Автодром "Мичиган Интернэшнл Спидвей"

Дистанция: 2x250=500 миль



под занавес гонки Андресетти боролся с лидеровавшим на тот момент Тони Канааном из команды Mo Nunn Racing, бразильцу предстояла еще одна, последняя дозаправка. Она-то и стала для него роковой. На заправочной машине Канаана отказала электроника, что вынудило его вернуться в боксы спустя несколько кругов. А Майкл Андресетти спокойно довел гонку до победы.

Этот успех американского гонщика вкупе с провалом основных конкурентов Брака и Каштру-Невеша еще более обострил борьбу за звание чемпиона серии.

Последний из могикан

Трудно представить себе современные американские гонки без этапа на автодроме "Мичиган Спидвей". Это грандиозное спортивное сооружение, построенное в 1968 году, вошло в историю серий CART, IRL и NASCAR. Но, к сожалению, нынешнему руководству автоспортивной арены оказалось не по пути с боссами чампкар-команд. В следующем году гонки по крутым виражам "Мичиган Спидвей" уже не будет. И вернется ли в Бруклин нынешнее поколение пилотов CART — неизвестно. А ведь этот автодром, как и легендарная трасса в Индианаполисе, составляет особую категорию гоночных треков — суперспидвей. Суперспидвей отличается от обычного овала большей длиной (как правило 2 мили) и крутыми профилированными виражами. После того как CART был отлучен от "Старой кирпичницы", "Мичиган

Спидвей" оставался "последним из могикан" этой категории.

Прощальная гонка по легендарному автодрому получилась под стать настроению перед разлукой: сумбурной, растрепанной, грустной и тревожной. Сумбур в гонку внесли изменения технического регламента (ограничена мощность двигателя и изменена аэродинамика), которые после долгих согласований устроили и владельцев команд, пекущихся о безопасности своих гонщиков, и моторостроителей, требовавших повременить с нововведениями до конца сезона. Растрепанной она получилась из-за очередной сорванной дождем квалификации. Стартовая решетка на этот раз была сформирована по результатам тренировочных заездов, и на двух первых строчках оказались "одноклубники" — Кенни Брак и Макс Папис из команды Бобби Рейхола. Грусть навевали полупустые трибуны 80-тысячного автодрома, а тревогу — несколько серьезных аварий, к счастью, обошедшиеся без тяжелых последствий.

Этот этап всегда отличался некоторой экстравагантностью. Стоит отметить два своеобразных достижения, установленных на этом овале. Первое: один из самых маленьких отрывов победителя гонки от второго призера за всю историю серии. Только 0.032 с разделили Тони Канаана, выигравшего эту гонку в 1999 году, и Хуана-Пабло Монтою. Второй рекорд установлен в 1998 году, когда по ходу гонки лидеры менялись 62 (!) раза, а всего пилоты совершили 162 обгона. И надо же было такому случиться, что в своей последней гонке по

Перелом левого запястья не помешал Патрику Карпентье выиграть в Мичигане



Фантастический финиш: лишь десятые доли секунды разделили трех призеров гонки

бруклинскому "суперспидвею" чампкарровцы едва не побили эти рекорды.

Пока в пятницу остальные гонщики приспособились к новому аэродинамическому пакету, призванному ограничить скорость машин на овалах, Роберто Морено опробовал другое устройство, в обязательном порядке введенном в CART с этого года. Опробовал на собственной шее. Когда его машина на скорости 280 км/ч врезалась в стену, прикрытую отработанными покрышками, только система поддержки головы и шеи (HANS) спасла жизнь гонщику: "Меня так стукнуло головой, что шлем треснул внутри. Если бы не новое защитное устройство, я бы свернул себе шею". В субботу утром в не менее эффектную аварию попал новичок серии Макс Вильсон из команды Arciero. Бразильца отвезли в медицинский центр, где выяснилось, что он отделался лишь сильными ушибами. Правда, какое-то время Вильсон должен будет потратить на лечение, позабыв о гонках.

И в пятницу, и с утра в субботу комбинация шасси Lola и мотора Ford были лучшими на трассе. Кенни Брак и Макс Папис, сами того не подозревая, в тренировочном режиме отвоевали себе два первых места на старте. Но как же посмеялась судьба над надеждами Бобби Рейхола, специально прилетевшего на этот этап, чтобы увидеть победный дубль своих пилотов! С первых же метров дистанции швед и итальянец устроили безумную дуэль. Круг за кругом они сменяли друг друга во главе гонки. Не обращая внимания на остальные машины, желтая Lola Брака и сине-белая Безумного Макса словно бы охотились одна за другой. Даже на пит-стоп они заезжали почти

рио Франкитти смог взять на себя роль вожака. И то лишь на непродолжительное время.

Финиш получился и вовсе уникальным. Если Патрик Карпентье смог оторваться от преследовавших его Франкитти и Журдена на незначительные, но все-таки заметные глазу 234 тысячных секунды, то гонщиков, занявших второе и третье места, пришлось определять по фотофинишу. После долгого обсуждения судьи сошлись во мнении, что шотландец опередил мексиканского гонщика на 0,0005 с! Каких-то пять сантиметров решили исход 800-километровой гонки.

Канадец Патрик Карпентье на "настоящем" американском овале достойно ответил американцу, победившему на канадской территории. Интернационал в действии!

На круги своя

С момента последней гонки на "маленьком" овале прошло не так уж и много времени. 3 июня на этапе "Милуокская миля" вторую победу в сезоне одержал шведский "король овалов" Кенни Брак. Та победа позволила ему набрать 70 очков и оторваться от ближайшего преследователя на 23 пункта. Но как только овалы автодромов уступили место уличным трассам и дорожным трекам, от былого преимущества шведа не осталось и следа. Конкуренты уже вплотную подобрались к лидеру, чему в какой-то мере помог и сам Брак.

Всего неделя прошла с момента нелепой аварии между шведом и итальянцем. В течение этого небольшого промежутка в команде провели подробный разбор "полетов", которым руководил сам Рейхол. Брак признал свою ошибку, напряжение, возникшее между

Так закончилась борьба между двумя гонщиками команды Бобби Рейхола в Мичигане: вместо двух призовых мест — две разбитые машины

Новая конфигурация заднего крыла призвана снизить скорость на овальных автодромах

одновременно. Конечно, добром это не кончилось. Когда пилоты проехали 232 круга из положенных 251, даже окрик шефа команды, раздавшийся в наушниках обоих пилотов, не смог предотвратить катастрофы. "В четвертом повороте я был выше, а Макс — ниже, потом мы начали сближаться", — Кенни, похоже, так и не смог понять, что произошло. Папис тоже не стал пороть итальянскую горячку: "Это случается в гонках. Мы могли выиграть, а получили груды разбитых машин".

Между тем после второго подряд схода лидера чемпионата у преследователей появлялся отличный шанс обойти шведского гонщика. Шанс, который так никто и не использовал. В гонке, в которой лидер менялся 60 раз (всего две смены не дотянули до рекорда), из пятнадцати претендентов на победу в серии только Да-

Победы Кенни Брака привлекают все больше поклонников шведского гонщика

гонщиками, спало, и это позволило команде в нормальном режиме готовиться к предстоящей гонке на "Чикаго Мотор Спидвей".

Заезды в пятницу прошли с преимуществом Бруно Жункейры. Он продемонстрировал неплохую скорость и занял первую строчку итогового протокола. "Я люблю овалы, — неожиданно признался новичок серии. — Именно из-за овальных гонок я перебрался из Европы в Америку". Только дальше разговоров дело у бразильца не пошло. На следующий день утренняя тренировка принесла ему только шестое место, а в квалификации чемпион Ф-3000 и вовсе был одиннадцатым. Приспособиться к особенностям чикагского автодрома Жункейре не удалось. Очень емкую характеристику дал этому треку Патрик Карпентье: "Гонка здесь не похожа ни на овальную, ни на дорожную. Это что-то среднее. Резкие торможения в острых поворотах, затем резкие ускорения на коротких прямых. Вряд ли здесь возможно увидеть 167 обгонов за гонку".

Субботняя квалификация опять чуть не сорвалась из-за дождя. Но непогода смилостивилась над участниками (мало ли еще какие условия могли придумать судьи для формирования стартовой решетки), и свои места гонщики заняли в соответствии со спортивным принципом. Поул достался Тони Канаану, за ним должен был стартовать Хелио Каштру-Невеш, а Кенни Брак оказался лишь восьмым. Однако, как ранее в Японии, "низкий" старт только раззадорил шведа.

"Эту гонку можно занести в учебники", — 35-летний швед сиял как мальчишка. Заехав на последний пит-стоп раньше, чем его основные конкуренты, Кенни должен был рассчитывать на свое шведское хладнокровие и предельно экономить бензин. Да и "работа над ошибками", проведенная внутри команды, принесла свои плоды. Макс Папис, которому суботний дождь все-таки испортил его ква-

XI этап 27-29/07/2001

США, Иллинойс, Сисеро
Автодром "Чикаго Мотор Спидвей"

Дистанция: 1.656x225=372.524 км

лификацию, удивительно четко воплотил в жизнь понятие "командная тактика". Когда гонщики прошли половину дистанции, итальянца на круг начали обгонять лидировавшие к тому времени Хелио Каштру-Невеш и Кенни Брак. Швед, ехавший за своим партнером по команде, в этот момент резко прибавил скорость. Безумный Макс заметил маневр Брака и решил оказать ему "интернациональную помощь". Итальянец стал смещаться выше по треку, тем самым перекрывая траекторию Каштру-Невешу. Кенни тут же воспользовался открывшимся коридором и проскользнул вперед, а обескураженный бразилец еще долго не мог обогнать Лолу Папису и в конце концов откатился на итоговое седьмое место. Финишировав первым, Брак наконец-то смог вздохнуть спокойно. В общем зачете у него теперь было 104 очка. Ближайший конкурент, все тот же Каштру-Невеш, отставал на 22 очка. Но в CART все может изменить одна-единственная гонка. И эта гонка оказалась следующей.

Ответный удар

И опять дорожная гонка, и опять впереди гонщики команды Penske. Красно-белые машины за весь уик-энд только на воскресной разминке уступили лидирующие позиции. В остальных же заездах Жиль де Ферран и Хелио Каштру-Невеш были неуправляемы. Причем на верхнюю строчку они взбирались по очереди. В квалификации быть первым настала "очередь" де Феррана. Он и взял поул. Соответственно, гонку выиграл его напарник.

Эта важная победа с точки зрения борьбы за призовой миллион долларов, вру-



Команда Роджера Пенске в Мид-Огайо была неуправляема

чаемый победителю серии в конце сезона, досталась бразильцу как-то даже очень легко. Единственным волнующим моментом гонки стал один из пит-стопов, когда, не разобравшись в ситуации, оба гонщика Penske одновременно свернули на дозаправку. Однако даже эта комичная ситуация не смогла нарушить гегемонию двух бразильцев. Если в таком же стиле Каштру-Невеш будет побеждать и в оставшихся дорожных гонках, то судьба чемпионского звания предрешена. Ведь из восьми оставшихся этапов пять — это именно автодромы дорожно-кольцевого типа. Хотя я уверен, что чемпионский интернационал преподнесет нам еще много сюрпризов.

Дмитрий Ситник



XII этап 10-12/08/2001 США, Огайо, Лексингтон Автодром "Мид-Огайо Спорт Кар Корс"

Дистанция: 3.633x83=301.549 км

Molson Indy

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. М. Андресетти	Reynard 011 Honda	13	1:59'58.904
2. А. Тальяни	Reynard 011 Cosworth	5	+2.741
3. А. Фернандес	Reynard 011 Honda	7	+4.395
4. А. Занарди	Reynard 011 Honda	24	+4.901
5. С. Диксон	Reynard 011 Toyota	10	+5.604
6. П. Трейси	Reynard 011 Honda	19	+6.893
7. М. Гужельмин	Reynard 011 Toyota	18	+8.136
8. М. Папис	Lola T1/01 Cosworth	21	+10.383
9. С. Накано	Reynard 011 Honda	26	+15.816
10. Т. Канаан	Reynard 011 Honda	4	+1 кр.
11. Р. Морено	Reynard 011 Toyota	9	+1 кр.
12. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	14	+2 кр. ав.
13. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	20	+5 кр. ав.
14. Ж. де Ферран	Reynard 011 Honda	1	+18 кр. ав.
15. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	17	+19 кр. ав.
16. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	18	+19 кр. ав.
17. М. Гидли	Lola T1/01 Toyota	23	+24 кр. ав.
18. Б. Херта	Reynard 011 Cosworth	15	+28 кр. эл.
19. Х. Каштру-Невеш	Reynard 011 Honda	2	+29 кр. дв.
20. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	3	+34 кр. эл.
21. П. Карлентье	Reynard 011 Cosworth	12	+43 кр. ав.
22. Т. Такаги	Reynard 011 Toyota	22	+46 кр. ав.
23. О. Сервия	Lola T1/01 Cosworth	11	+55 кр. ав.
24. Д. Франкитти	Reynard 011 Honda	6	+64 кр. мех.
25. М. Вильсон	Lola T1/01 Cosworth	25	+64 кр. ав.
26. Дж. Вассер	Reynard 011 Toyota	16	+91 кр. ав.

Harrah's 500 Presented by Toyota

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. П. Карлентье	Reynard 011 Cosworth	21	2:54'55.757
2. Д. Франкитти	Reynard 011 Honda	25	+0.243
3. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	6	+0.243
4. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	13	+0.445
5. Б. Херта	Reynard 011 Cosworth	7	+0.516
6. А. Тальяни	Reynard 011 Cosworth	24	+1 кр.
7. П. Трейси	Reynard 011 Honda	4	+1 кр.
8. Х. Каштру-Невеш	Reynard 011 Honda	19	+1 кр.
9. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	22	+1 кр.
10. С. Диксон	Reynard 011 Toyota	12	+2 кр.
11. О. Сервия	Lola T1/01 Cosworth	23	+2 кр.
12. Р. Морено	Reynard 011 Toyota	17	+2 кр.
13. Т. Такаги	Reynard 011 Toyota	3	+2 кр.
14. М. Гидли	Lola T1/01 Toyota	16	+4 кр.
15. М. Гужельмин	Reynard 011 Toyota	10	+4 кр.
16. М. Папис	Lola T1/01 Cosworth	2	+18 кр. ав.
17. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	1	+18 кр. ав.
18. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	9	+46 кр. ав.
19. М. Андресетти	Reynard 011 Honda	18	+65 кр. дв.
20. А. Занарди	Reynard 011 Honda	14	+71 кр. эл.
21. Т. Канаан	Reynard 011 Honda	5	+76 кр. эл.
22. С. Накано	Reynard 011 Honda	8	+99 кр. дв.
23. Дж. Вассер	Reynard 011 Toyota	15	+121 кр. дв.
24. Ж. де Ферран	Reynard 011 Honda	11	+153 кр. эл.
25. А. Фернандес	Reynard 011 Honda	20	+235 кр. дв.
М. Вильсон	Lola T1/01 Cosworth		НС



В Мид-Огайо состоялась новая дуэль между Максом Паписом и Кенни Браком. Для Безумного Макса она закончилась сходом с дистанции

Target Grand Prix Presented by Energizer

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	8	1:45'12.835
2. П. Карлентье	Reynard 011 Cosworth	9	+4.480
3. Ж. де Ферран	Reynard 011 Honda	12	+5.190
4. С. Диксон	Reynard 011 Toyota	19	+5.563
5. М. Гидли	Lola T1/01 Toyota	4	+9.651
6. А. Тальяни	Reynard 011 Cosworth	14	+13.037
7. Х. Каштру-Невеш	Reynard 011 Honda	2	+13.597
8. Т. Канаан	Reynard 011 Honda	1	+14.558
9. А. Занарди	Reynard 011 Honda	5	+17.157
10. А. Фернандес	Reynard 011 Honda	3	+20.914
11. Т. Такаги	Reynard 011 Toyota	18	+21.199
12. П. Трейси	Reynard 011 Honda	22	+22.098
13. М. Папис	Lola T1/01 Cosworth	25	+29.483
14. Дж. Вассер	Reynard 011 Toyota	6	+31 кр.
15. Д. Франкитти	Reynard 011 Honda	10	+1 кр.
16. С. Накано	Reynard 011 Honda	16	+1 кр.
17. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	11	+2 кр.
18. О. Сервия	Lola T1/01 Cosworth	21	+2 кр.
19. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	20	+2 кр.
20. Р. Морено	Reynard 011 Toyota	7	+2 кр.
21. Б. Херта	Reynard 011 Cosworth	15	+3 кр.
22. М. Гужельмин	Reynard 011 Toyota	13	+5 кр.
23. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	23	+36 кр. ав.
24. М. Андресетти	Reynard 011 Honda	17	+38 кр. дв.
25. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	24	+123 кр. дв.

Miller Lite 200

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. Х. Каштру-Невеш	Reynard 011 Honda	2	1:44'54.931
2. Ж. де Ферран	Reynard 011 Honda	1	+1.568
3. П. Карлентье	Reynard 011 Cosworth	3	+2.548
4. П. Трейси	Reynard 011 Honda	8	+5.326
5. Т. Канаан	Reynard 011 Honda	7	+6.155
6. Р. Морено	Reynard 011 Toyota	15	+6.703
7. А. Тальяни	Reynard 011 Cosworth	6	+7.537
8. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	9	+11.322
9. О. Сервия	Lola T1/01 Cosworth	26	+14.561
10. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	11	+15.247
11. М. Гидли	Lola T1/01 Toyota	17	+15.938
12. С. Диксон	Reynard 011 Toyota	12	+16.336
13. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	10	+17.001
14. М. Гужельмин	Reynard 011 Toyota	21	+21.843
15. М. Вильсон	Lola T1/01 Cosworth	24	+23.739
16. Д. Франкитти	Reynard 011 Honda	5	+49.669
17. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	25	+1 кр.
18. С. Накано	Reynard 011 Honda	23	+1 кр.
19. А. Занарди	Reynard 011 Honda	20	+3 кр.
20. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	13	+3 кр.
21. Т. Такаги	Reynard 011 Toyota	22	+11 кр. диск.
22. А. Фернандес	Reynard 011 Honda	16	+33 кр. ав.
23. Дж. Вассер	Reynard 011 Toyota	4	+49 кр. ав.
24. М. Папис	Lola T1/01 Cosworth	19	+53 кр. ав.
25. Б. Херта	Reynard 011 Cosworth	14	+69 кр. дв.
26. М. Андресетти	Reynard 011 Honda	18	+79 кр. дв.

Причины схода: дв. — двигатель; ав. — авария; эл. — электрика; мех. — механические проблемы; диск. — дисквалификация

Положение в чемпионате после XII этапа

1. К. Брак	104	15. А. Тальяни	44
2. Х. Каштру-Невеш	103	16. М. Гидли	29
3. Ж. де Ферран	89	17. А. Фернандес	28
4. Д. Франкитти	81	18. Б. Жункейра	27
5. М. Андресетти	73	19. Б. Херта	27
6. К. да Матта	70	20. А. Занарди	24
7. С. Диксон	70	21. М. Гужельмин	17
8. П. Трейси	65	22. М. Журден-мл.	16
9. П. Карлентье	65	23. О. Сервия	14
10. К. Фиттипальди	64	24. М. Вильсон	12
11. Т. Канаан	63	25. С. Накано	10
12. Р. Морено	52	26. Н. Минасян	7
13. Дж. Вассер	50	27. Т. Такаги	3
14. М. Папис	44		

Чемпионат мира по ралли

8-й этап: 19-22.06.2001

Safari Rally Kenya

Дистанция: 2958.46 км/1129.76 км — 13 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 Т. Мяккенен (FIN)	Mitsubishi	8:58'37
2 Х. Рованпера (FIN)	Peugeot	+12'37
3 А. Шварц (D)	Skoda	+17'35
4 Ф. Делекур (F)	Ford	+20'36
5 Ф. Лойкс (B)	Mitsubishi	+144'02
6 Г. Поццо (RA)	Mitsubishi	+2:64'06

Командный зачет:

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Mitsubishi	66	4 Peugeot	26
2 Ford	60	5 Skoda	15
3 Subaru	28	6 Hyundai	10



Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Т. Мяккенен	40
2 К. Мак-Рей	30
3 К. Сайнс	26



Чемпионат FIA GT

7-й этап: 05.08.2001

"24 часа Спа" Автодром Спа-Франкоршам, Бельгия

Длина круга 6.968 км (P: 24:02'47, 528 кр.)

ПП: М. Хеземанс: 2'24.053, V ср.: 174.13 км/ч

БК: Т. Тассон (В)М. Хеземанс (NL)И. Биикемолан (NL): 2'23.001, V ср.: 175.41 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
1 М. Дюэс (В)К. Бушу (F)Ж.-Ф. Беллок (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	5:28
2 С. Бюрда (F)П. Гаспар (F)С. Дюме (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	5:23
3 Р. Дьерик (В)Э. Де Донке (В)В. Дюпон (В)	Chrysler Viper GTS-R/GT	5:21
4 В. Восс (В)Э. Клерико (F)Э. Элари (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	5:16
5 Л. Ринчеллини (И)Д. Квастер (А)А. Гарсия (Е)	Porsche 996GT3NGT	5:11
6 С. Ортелини (М)А. Квеза (С)Н.С. Саваж (F)	Porsche 996GT3NGT	5:08

Личный зачет в классе GT: Командный зачет:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 К. Бушу	68	1 Larbre Competition Chereau	80
Ж.-Ф. Беллок	68	2 Team Carsport Holland	31
М. Дюэс	27	3 Paul Belmondo Racing	30

ЧР по кольцевым автогонкам

4-й этап: 21-22.07.2001

Автодром "Невское кольцо", Санкт-Петербург

71.820 км/27 кругов по 2.660 км

Формула-3

55.860 км/21 круг по 2.660 км

ПП: М. Медяни: 1'05.312, V ср.: 146.62 км/ч

БК: М. Медяни: 1'05.822/8, V ср.: 145.48 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Медяни (I)	Dallara F399 FIAT	23'22.665
2 А. Педомонте (I)	Dallara F399 Renault	+6.255
3 В. Козанков (RUS)	Dallara F399 Opel	+13.873
4 С. Злобин (RUS)	Dallara F399ET Opel	+37.087

Туринг (3-й этап)

ПП: М. Ухов: 1'18.580, V ср.: 121.86 км/ч

БК: М. Ухов: 1'18.850/9, V ср.: 121.45 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Ухов (RUS)	BMW 320i	37'23.353
2 Д. Королев (RUS)	Ford Focus	+2.013
3 А. Лыов (RUS)	Opel Astra	+26.806
4 Л. Фридман (RUS)	BMW 320i Co	+53.403

Формула-1600

ПП: К. Хашафров: 1'09.711, V ср.: 137.38 км/ч

БК: К. Хашафров: 1'09.191/21, V ср.: 138.40 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 К. Хашафров (RUS)	Эстония-25M BA3	31'43.184
2 Д. Щеголов (RUS)	Эстония-26 BA3	+8.862
3 А. Нестеров (RUS)	Dallara F399 Opel	+58.868
4 М. Алешин (RUS)	Эстония-25M BA3	+1 круг

Супертуризм

ПП: В. Дудин: 1'16.635, V ср.: 124.96 км/ч

БК: В. Дудин: 1'17.046/25, V ср.: 124.29 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 А. Шилла (I)	BA3-2110	35'26.929
2 А. Дудукало (RUS)	BA3-2110	+5.755
3 В. Дудин (RUS)	BA3-21103	+6.397
4 А. Желудов (RUS)	BA3-2110	+28.478

5-й этап: 04-05.08.2001

Городская трасса "Толмачи-ринг", Толмачи

72.600 км/22 круга по 3.300 км

Формула-3

ПП: А. Педомонте: 1'30.303, V ср.: 127.33 км/ч

БК: М. Медяни: 1'29.475/22, V ср.: 132.77 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 А. Педомонте (I)	Dallara F399 Renault	33'39.173
2 В. Козанков (RUS)	Dallara F399 Opel	+8.791
3 М. Медяни (I)	Dallara F399 FIAT	+12.835
4 А. Павловский (RUS)	Dallara F399 Renault	+50.072

Туринг (4-й этап)

ПП: А. Лыов: 1'47.436, V ср.: 110.58 км/ч

БК: А. Лыов: 1'45.810/7, V ср.: 112.28 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 А. Лыов (RUS)	Opel Astra	40'33.719
2 М. Ухов (RUS)	BMW 320i	+17.181
3 Г. Королев (RUS)	BMW 320i	+48.306
4 Р. Тергулов (RUS)	Ford Focus	+55.522

Формула-1600

ПП: Д. Щеголов: 1'36.233, V ср.: 123.45 км/ч

БК: Д. Щеголов: 1'34.856/12, V ср.: 125.24 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 А. Нестеров (RUS)	Dallara F395 BA3	39'23.835
2 Д. Щеголов (RUS)	Эстония-26 BA3	+0.418
3 К. Хашафров (RUS)	Эстония-25M BA3	+13.369
4 Н. Ветров (RUS)	Reynard BA3	+23.760

Супертуризм

ПП: В. Дудин: 1'43.552, V ср.: 114.72 км/ч

БК: А. Шилла: 1'41.518/13, V ср.: 117.02 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 В. Дудин (RUS)	BA3-21103	38'40.095
2 А. Шилла (I)	BA3-2110	+8.933
3 Д. Овчаренко (RUS)	BA3-21124-27	+105.101
4 А. Желудов (RUS)	BA3-2110	+105.839

NASCAR: "Кубок Уинстона"

18-й этап: 15.07.2001

TROPICANA 400

Чикаголенд Спидвей, Жолет, Иллинойс, США

400.5 миль/267 кругов по 1.5 мили

П: 3:18'16, 267 кругов, V ср.: 195.052 км/ч

ПП: Б. Бодин: 29.393, V ср.: 295.664 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	185
2 Р. Присли (USA)	Ford	170
3 Р. Радд (USA)	Ford	170
4 Д. Джарретт (USA)	Ford	160
5 Дж. Спенсер (USA)	Ford	160
6 М. Мартин (USA)	Ford	155
7 М. Кенсет (USA)	Ford	146
8 К. Буш (USA)	Ford	142
9 С. Марлин (USA)	Dodge	138
10 Б. Эллиотт (USA)	Dodge	134

19-й этап: 22.07.2001

NEW ENGLAND 300

Нью-Хэмпшир Интернашнл Спидвей, Ландон, США

317.4 миль/300 кругов по 1.058 мили

П: 3:06'28, 300 кругов, V ср.: 164.363 км/ч

ПП: Дж. Гордон: 28.905, V ср.: 212.062 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Д. Джарретт (USA)	Ford	180
2 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	180
3 Р. Радд (USA)	Ford	170
4 Дж. Спенсер (USA)	Ford	160
5 Т. Сноарт (USA)	Pontiac	155
6 С. Парк (USA)	Chevrolet	155
7 Б. Лабонте (USA)	Pontiac	146
8 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	147
9 Д. Эрхардт-мл. (USA)	Chevrolet	138
10 М. Уоллас (USA)	Ford	134

20-й этап: 29.07.2001

PENNSYLVANIA 500

Покон Рейсвей, Лонг Понд, Пенсильвания, США

500 миль/200 кругов по 2.5 мили

П: 3:42'54, 200 кругов, V ср.: 216.601 км/ч

ПП: Т. Бодин: 52.84, V ср.: 274.112 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Б. Лабонте (USA)	Pontiac	180
2 Д. Эрхардт-мл. (USA)	Chevrolet	175
3 Т. Сноарт (USA)	Pontiac	165
4 Б. Эллиотт (USA)	Dodge	165
5 Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	160
6 Р. Уоллас (USA)	Ford	150
7 М. Мартин (USA)	Ford	151
8 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	152
9 Р. Присли (USA)	Ford	138
10 Р. Крейвен (USA)	Ford	134

21-й этап: 05.08.2001

BRICKYARD 400

Индианаполис Моторспидвей, Индиана, США

400 миль/160 кругов по 2.5 мили

П: 3:03'30, 160 кругов, V ср.: 210.486 км/ч

ПП: Дж. Спенсер: 50.093, V ср.: 289.144 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	180
2 С. Марлин (USA)	Dodge	175
3 Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	165
4 Р. Уоллас (USA)	Ford	160
5 К. Буш (USA)	Ford	160
6 У. Бертон (USA)	Dodge	150
7 С. Парк (USA)	Chevrolet	156
8 Б. Эллиотт (USA)	Dodge	147
9 Р. Крейвен (USA)	Ford	138
10 Д. Эрхардт-мл. (USA)	Chevrolet	139

22-й этап: 12.08.2001

Global Crossing @ The Glen

Уолксленд Глен Интернашнл, Нью-Йорк, США

220.5 миль/90 кругов по 2.45 мили

П: 2:28'31, 90 кругов, V ср.: 195.052 км/ч

ПП: Д. Джарретт: 1'11.884, V ср.: 143.331 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	180
2 Дж. Бертон (USA)	Ford	180
3 Дж. Майфилд (USA)	Ford	165
4 Р. Радд (USA)	Ford	165
5 Дж. Бодайн (USA)	Ford	160
6 К. Неду (USA)	Chevrolet	150
7 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	146
8 Б. Сайд (USA)	Ford	142
9 Б. Лабонте (USA)	Pontiac	138
10 С. Парк (USA)	Chevrolet	134

Общий зачет

Пилот	Очки
1 Дж. Гордон	3207
2 Р. Радд	3013
3 Д. Джарретт	2942



Marlboro Masters Ф-3

02-04.06.2001

Автодром Зандвоорт, Зандвоорт, Нидерланды

107.5 км/25 кругов по 4.300 км

ПП: Т. Сато: 1'33.677, V ср.: 165.248 км/ч

БК: Т. Сато: 1'35.240, V ср.: 162.536 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Т. Сато (J)	Dallara-Mugen	39'58.870
2 А. Лоттерер (D)	Dallara-Mugen	+9.228
3 Э. Дэвидсон (GB)	Dallara-Mugen	+9.687
4 Дж. Бруни (I)	Dallara-Renault	+17.281
5 Т. Монтеиро (P)	Dallara-Renault	+18.038
6 М. Тейлор (GB)	Dallara-Mugen	+20.617

Чемпионат легковых автомобилей DTM

6-й этап: 12.08.2001

Автодром Лаузицинг, Лаузиц, Германия

ПП: У. Альцен: 1'51.455, V ср.: 146.448 км/ч

Квалиф. гонка: 31.738 км/7 кругов по 4.534 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 У. Альцен (D)	Mercedes	13'54.509
2 М. Фесслер (CH)	Mercedes	+0.711
3 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	+1.470

Гонка: 104.282 км/23 кругов по 4.534 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 П. Дамбрек (GB)	Mercedes	42'18.096
2 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	+0.664
3 М. Экстрем (S)	Audi	+9.101
4 Т. Йерг (D)	Mercedes	+13.105
5 П. Хоисман (NL)	Mercedes	+19.734
6 М. Томчик (D)	Audi	+21.735



Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Б. Шнайдер	108
2 М. Фесслер	54
3 П. Дамбрек	65

Командный зачет:

Команда	Очки
1 D2 AMG Mercedes	173
2 Warsteiner AMG Mercedes	101
3 Eschmann AMG Mercedes	58

Indy Racing League

9-й этап: 21.07.2001

Narrah's Indy 200

Нэшвилл Суперспидвей, Лебанон, Теннесси, США

266 миль/200 кругов по 1.33 мили

П: 1:47'43.6823, V ср.: 233.147 км/ч

ПП: Р. Рей: 23.949, V ср.: 321.743 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 Б. Лазе (USA)	D/O	200
2 Б. Бот (USA)	D/O	200



 Williams FW23 BMW

