

Ф¹ОРМУЛА

КЕН ТИРРЕЛЛ

Формула-1 прощается с патриархом. Ушел еще один из поколения великих



ОКТАБРЬ 2001

ФРЭНК УИЛЬЯМС:

До встречи в России!

AUTO UNION

Автомобиль, ставший тенью

АЛЕЗИ-ФРЕНТЦЕН:

Хроника скандала

Путь чемпиона:

ЧЕТВЕРТАЯ СИМФОНИЯ ПОБЕДЫ

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад	72	Скандал века
10	Новости	76	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
22	Венгрия		Техника
	Дорога счастья	78	Тени умерших конструкций
34	Бельгия		Автомобили Auto Union были достойны совсем другой судьбы...
46	Калейдоскоп	84	Новинки Гран При Венгрии
48	Стрелуха		Четвертый закон диалектики
	Кто в McLaren встанет раньше всех?	86	Новинки Гран При Бельгии
	Интервью		Парадоксы времени
52	Фрэнк Уильямс	88	Электронные "шпоры" Формулы-1
	"Титлер и Наполеон были дураками, раз сунулись в Россию"		Как пустить вояку 800 "лошадей"
54	Патрик Хед	90	Ф-1 от А до Я
	"Надеюсь, трасса в Москве будет отвечать самым высоким требованиям"		Исключительный Алекс
	Тема		Исключения становятся правилами
58	Черный флаг патриарха	92	Большие гонки
	Раставшись с гонками, Кен Тиррелл раставился с жизнью		Ф-3000
64	"Вечный" рекорд	94	САРТ
	52 победы Михаэля Шумахера		Проверка на дорогах
71	Кто же лучший?	96	Статистика мирового автоспорта
	Как сравнить Сенну с Фанхио?		



Зарегистрировано
в Государственном Агентстве РФ по печати
Свидетельство № 018841
Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопрессы"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3200, 445-3808,
445-4238, 445-9394. Факс: (095) 449-0709

Главный редактор
Вадим Колпаков
v.kolpakov@formula-one.ru

Служба факторов
Людмила Селик
l.selik@formula-one.ru

Дизайн и верстка
Владислав Жуковичский
Рустам Зиганшин

Редактор-корректор
Ольга Ковалева
Толковская редактор
Владимир Макавеев
v.mak@formula-one.ru
Ответственный редактор
Борис Мурадов
b.muradov@formula-one.ru
Редакционная корреспонденция
Василий Устинов
v.ustinov@formula-one.ru
Сергей Косоруков
svk@bort.ru

Юрий Колмаков
y.kolmakov@formula-one.ru
PR-обслуживание
Владимир Безукладников
pr1@formula-one.ru

Юридическое обеспечение
Юрий Растилин
По вопросам рекламы и
распространения издания обращаться:
Тел.: (095) 449-0395
dist@formula-one.ru

Подписка производится:
в любой почтовой отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 1-е полугодие
2002 г. по объединенному каталогу
"Печать России", индекс 29008
(короткая подписка) индекс 78188
(длинная подписка)
Для зарубежных подписчиков по адресу:
120110, Москва, ул. Тимирязевская, 39
тел.: +7-095-261-0137, 281-9348,
факс: +7-095-261-3788
Адрес для писем:
105037, Москва, д/я 54

E-mail: formula@formula-one.ru
Представительство:
Санкт-Петербург
Тел./факс: (812) 274-8958
Адрес: ул. Херсонская, 8
Телетекст:
Тел.: (8482) 33-5607, 72-3219
Адрес: ул. Толстого, 1

Отпечатано в Финляндии
FORSSMAN KILPAPAINO OY

Подписано в печать 14.09.2001 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов статей
Перепечатка без разрешения
редакции запрещена
© "Формула" 2001

ПАРАД

ЧЕРЕДА ПОБЕД

Феттаи в этом сезоне впечатляет. После первых десяти гонок их было шесть. Седьмая, в Венгрии, принесла первенство в обоих зачетах чемпионата. Затем последовал успех в Бельгии. И, похоже, останавливаться на этом команда и ее лидер не намерены. Ведь для значков, символизирующих выигранные Гран При, места еще достаточно.



ПАРАД



СКОРОСТЬ,
с которой Хайнц-Харальд Френтцен
перекрался из Jordan в Prost, достойна
изумления. Еще недавно все подчеркивали,
как хорошо смотрелся немецкий гонщик в
желтом! И вот он уже за рулем синего
автомобиля. Все произошло стремительно.
Но окажется ли Хайнц-Харальд столь же
быстр на трассе в новой команде?

ИТАЛЬЯНСКАЯ РОКИРОВКА

Физикелла и Трулли поменяются командами

Два итальянских пилота – Джанкарло Физикелла и Ярно Трулли – в следующем сезоне совершат рокировку: первый будет защищать цвета команды Jordan, а второй перейдет в Renault (ныне Benetton). Судьбою обоих гонщиков распоряжается компания, одним из руководителей которой является шеф Benetton Флавио Бриаторе, однако инициатором рокировки двух итальянцев был не он, а руководство Renault. Во французском концерне, похоже, не доверяют ни одному из пилотов настолько, чтобы предлагать им долгосрочные контракты, и поэтому Физикелла имел шанс остаться в своей нынешней команде лишь на год. Отдавший Benetton четыре года своей карьеры в Ф-1 Джанкарло посчитал, что его попросту недооценивают, и подписал трехлетний контракт с Эдди Джорданом, за “конюшню” которого он выступал в 1997 году.

В сложившейся ситуации Трулли, который по ходу нынешнего сезона не раз давал понять, что не доволен положением дел в Jordan, решил занять место в Renault в расчете на то, что ему удастся произвести впечатление на боссов англо-французской команды и задержаться в ней более чем на год.

Примечательно, что и Физикелла и Трулли были отнюдь не в восторге от такого развития событий, сета на то, что им понадобится не менее года, чтобы освоиться в своих новых командах. С одной стороны, рокировка открывает неплохие перспективы перед обоими гонщиками, но, в то же время, трудно сказать, кто из них выиграл больше, и выиграл ли вообще. В Renault слишком увлечены поиском нестандартных технических решений – взять хотя бы уже ставший притчей во языцех двигатель V10 с большим углом развала цилиндров. Jordan же переживает явный кризис, и не факт, что Honda, заявившая о своем намерении в будущем сосредоточиться на сотрудничестве с одной командой, предпочтет иметь в качестве партнера Эдди Джордана, а не BAR. Иными словами, Renault и Jordan вряд ли удастся стать топ-командами в ближайшем будущем.



Джанкарло Физикелла:
“Я не хочу работать, зная, что плоды моего труда будет пожинать кто-то другой”.

Ярно Трулли:
“Я очень рад тому, что такая солидная компания выбрала именно меня. Уверен, что в Renault у меня появится реальная возможность соперничать с лучшими пилотами”.

КОРПОРАТИВНАЯ ДИСЦИПЛИНА

...или паранойя?

Команда Sauber-Petronas отказала швейцарскому гонщику Марселю Фасслеру в возможности попробовать себя за рулем машины Формулы-1. Выступающему в кузовном чемпионате DTM на автомобиле Mercedes-Benz Фасслеру было обещано участие в тестах швейцарской “конюшни” в рамках программы по поддержке национального автоспорта. Объясняя причины неожиданного отказа, в Sauber обратили внимание на то, что через две недели после запланированных тестов Фасслер собирался принять участие в испытаниях автомобиля команды McLaren-Mercedes. По мнению Петера Заубера, это позволит гонщику провести прямое сравнение между двигателями, которые используют две команды, в чем, якобы, крайне не заинтересована поставяющая Sauber силовые агрегаты компания Petronas.

Однако ни для кого не секрет, что Petronas – это не производитель моторов, а малайзийская нефтяная компания, одно-



именный же двигатель – в действительности Ferrari 049 образца 2000 года. Значит, указание не брать Фасслера на тесты Заубер получил из Маранелло, где ревностно следят за сохранностью своих секретов, пусть и прошлогодних. Решение, в общем-то, логичное, но, с другой стороны, малопонятно, какие тайны двигателя Ferrari мог бы раскрыть Фасслер, до этого ни разу не управлявший автомобилем Ф-1.

МАШИНЫ ПЕРЕСТАНУТ ЛЕТАТЬ?

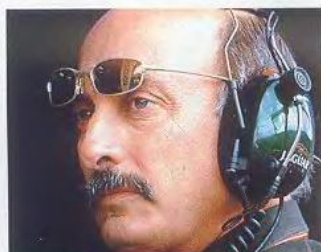
Ужасающие картины взмывающего в воздух автомобиля Ф-1 в результате попутного столкновения (как в случае с Лучано Бурти, “догнавшим” Михаэля Шумахера на старте ГП Германии) могут остаться в прошлом. На очередных тестах в Сильверстоуне на автомобилях команд McLaren и Jordan были замечены специальные “штанги” позади задних колес, которые, по имеющейся информации, предназначены как раз для того, чтобы не позволять соприкасаться вращающимся колесам двух машин.



РЕЙХОЛ ВОЗВРАЩАЕТСЯ В АМЕРИКУ

Лауда берет Jaguar под свой контроль

В 1978 году Бобби Рейхол принял участие в двух Гран При, однако, так и не сумел произвести впечатление на "королеву автоспорта". Недолгим оказался и второй роман американца с Формулой-1, на этот раз в качестве главы команды Jaguar Racing. Ники Лауда, которого руководство компании Jaguar Cars в начале этого года назначило курировать гоночную "конюшню", без особых усилий взял верх в политической борьбе за контроль над командой, вынудив Рейхола оставить свой пост. Экс-пилоту CART



Бобби Рейхол:

"Мне приятно вернуться в CART, потому что здесь больше спортивной борьбы по сравнению с Формулой-1 со всей ее политикой".

и Формулы-1 зачислились и неудачная попытка переманить из McLaren Эдриана Ньюи, и то, что он, по сути, сидел на двух стульях, возглавляя Jaguar и свою собственную команду в заокеанском чемпионате.

Последней каплей стало известие о том, что Рейхол якобы предложил Эдди Джордану пилота Jaguar Эдди Ирвайна на место уволенного Хайнца-Харальда Френтцена. И хотя, как оказалось, это была всего лишь шутка, на Гран При Венгрии Лауда многозначительно пообещал во всем разобраться, а уже через четыре дня, 23 августа на заседании руководства Jaguar было решено, что Рейхол уйдет в отставку. В последующих комментариях сторон всячески отмечалось, что принятое решение является обоюдным, и, пожалуй, это действительно так: деликатный Бобби вряд ли мог что-либо противопоставить амбициозному Лауде, который чувствует себя как рыба в воде в "террариуме" Ф-1. Ники дежурно поблагодарил Рейхола за проделанную работу и пообещал руководить гоночной командой в своем "австрийском стиле".



Ники Лауда:

"Я останусь во главе команды Jaguar до конца нынешнего сезона. После этого мы проведем реорганизацию менеджмента, и, возможно, я подыщу человека, который будет помогать мне".

Этот самый стиль Лауды уже стал причиной небольшого недоумения. Еще при Рейхале был организован переход одного из топ-менеджеров команды BAR в Jaguar, однако, едва став полновластным хозяином "конюшни", Лауда решил не брать на работу нового сотрудника, место которого в BAR к тому времени уже было занято. Учитывая, что не так давно Ники был вынужден продать свою обанкротившуюся авиакомпанию, его слова об "австрийском стиле" звучат весьма двусмысленно...

ВМЕСТО МИКИ — КИМИ!

Накануне Гран При Италии Мика Хаккинен и McLaren объявили о решении (принятом самим пилотом), которое при всей своей сенсационности неожиданно не стало: Мика уходит из Формулы-1. Пока, как утверждает, он берет лишь "перерыв, чтобы подзарядить батарейки и провести больше времени с женой Эррей и сыном Хьюго". Объявлено и имя пилота, который заменит Хаккинена в следующем сезоне: Это будет также финн, Кими Райкконен (которого, кстати, накануне Лука ди Монтеземо назвал "еще недостаточно опытным, чтобы вы-



ступать за Ferrari"). "Я рад, что мое место в команде займет мой земляк, и желаю ему всего самого наилучшего, — прокомментировал ситуацию Хаккинен. — Что же касается меня самого, то, после всех трудностей этого года,

возможно, легче было бы уйти совсем, но пока я не чувствую себя готовым принять такое решение. Я полагаю, что мне придется нелегко после перерыва, но я хотел бы вернуться вновь в McLaren".

НЕОЖИДАННОЕ
ОТКРЫТИЕ



КУЛТХАРД В БРНО

Пилот команды McLaren Дэвид Култхард побывал на этапе чемпионата мира по мотогонкам на трассе в чешском Брно, претендующем, по слухам, на право принимать восточноевропейский этап чемпионата мира Ф-1 вместо венгерского Хунгароринга. "На мой взгляд, и трасса, и инфраструктура достойны восхищения, — отметил шотландец. — Конечно, для проведения здесь Гран При нужно кое-что переделать, но в целом автодром производит весьма благоприятное впечатление. Хорошо обстоят дела и с подъездными путями". Сами же мотогонки больше всего поразили Култхарда простором в гаражах, где базируются команды. "Боксы кажутся просто гигантскими, когда там стоит не автомобиль Гран При, а мотоцикл", — признался он.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ

АЗИАТСКИЕ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ MINARDI

Очередным шагом команды Пола Стоддарта к вершинам Ф-1 стал отказ от древнего мотора Ford: на Гран При Бельгии без лишней шумихи было объявлено о том, что в сезоне-2002 Minardi будет использовать двигатели Asiatech. Первоначально Стоддарт рассчитывал перехватить у Prost контракт с Ferrari (стоимостью свыше 20 миллионов долларов США в год), однако, по его собственным словам, предложение Asiatech было наиболее интересным по критерию цена/качество.



SUTTON / BACHELOR

Пол Стоддарт:

“На сделке с Asiatech нам удалось сэкономить порядка 23–25 миллионов долларов США. Эти деньги помогут нам подняться к уровню остальных команд и пойдут на финансирование тестов, “продувку” в аэродинамической трубе, испытательной и исследовательской работы”.

И пусть якобы азиатские силовые агрегаты на самом деле производятся во Франции, но зато принадлежит Asiatech группе компаний из Юго-Восточной Азии, где немало желающих инвестировать в Ф-1. При этом Стоддарту, как и шефу Arrows Тому Уокиншоу накануне нынешнего сезона, похоже, удалось заполучить двигатель Asiatech бесплатно.

За последние несколько месяцев в Фазенце побывало немало высоких гостей из Малайзии, в числе которых министр спорта и туризма, да и сам Стоддарт неоднократно наведывался в эту южноазиатскую страну. Поговаривают, что австралиец ведет переговоры с малайзийским производителем автомобилей Proton, “в

ГОНКА С ПАССАЖИРАМИ

Двухместные автомобили Формулы-1 уже несколько лет используются в качестве аттракциона для знаменитостей на рекламных мероприятиях команд Гран При. Однако Minardi решила пойти дальше и провела гонку, в которой участвовали сразу пять машин с водителем и пассажиром в каждой. Вместе с пилотами Minardi Фернандо Алонсо, Тарсо Маркешом и Алексом Йонгом на старт вышли сам глава команды Пол Стоддарт и бывший пилот Ф-1 Найджел Мэнселл. Со- стоявшееся 21 августа на английской трассе в Донингтон-парке автоспортивное шоу под названием “Гром в парке” превзошло все ожидания многочисленных зрителей, которые, несмотря на рабочий день (вторник), собрались на автодроме.

Первая гонка двухместных автомобилей Ф-1 была отмечена первой аварией, в которую попал Мэнселл —

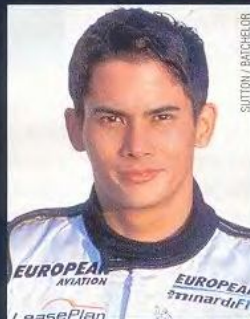
между прочим, чемпион мира 1992 года! На предпоследнем круге “Британский лев” вместе со своим пассажиром Джонатаном Фостом, который выложил за возможность прокатиться на необычном болиде более 50 тысяч долларов США, врезался во впереди идущую машину Фернандо Алонсо. К счастью, ни гонщики, ни пассажиры не пострадали. “Ну что ж, по крайней мере, это были самые настоящие гонки”, — прокомментировал произошедшее сам Мэнселл, автомобиль которого украшала фирменная красная “пятерка” — под пятым номером Найджел выступал в Ф-1. Инцидент, однако, не помешал Полу Стоддарту, который на правах босса выступал на ярко-красной “двухместке”, с оптимизмом оценить перспективы подобных соревнований. В следующем году австралиец намерен провести праздник автоспорта в воскресный день и рассчитывает на внимание порядка 50 тысяч зрителей. О том, будет ли приглашен на вторую гонку Мэнселл, пока неизвестно.



MOY / SUTTON



SUTTON



SUTTON / BACHELOR

Алекс Йонг (Алекс Чарльз Лунг Йонг) (Малайзия)

Родился: 20.06.76 в Куала-Лумпур, Малайзия (отец — малайзийский китаец, мать — англичанка)



Рост: 178 см
Вес: 68 кг
Семейное положение: холост
Первый старт: 1984 г.
Карьера:
1992–1994 гг. гонки кузовных автомобилей МЧ Ф-Азия: девять побед, вице-чемпион и чемпион Малайзии
1994–1995 гг. Британская Ф-Relault: несколько финишей в шестерке лучших
1996–1997 гг. Британская Ф-3: л.р. — 2-е место; ГП Макао Ф-3 (1998 г.) — 9-е место
1998–1999 гг. Итальянская Ф-3000: 5 гонок, л.р. — 2-е место; МЧ Ф-3000: 5 гонок; ГП Макао Ф-3 — 7-е место
1999 г. Ф-Nippon: 5 гонок, л.р. — 7-е место;
2001 г. 5 июля в Миджелло впервые опробовал а/м Ф-1 Minardi PS01

www.alexoyoong.com

MALAYSIAN MINARDI?

Пол Стоддарт смотрит на Восток

Когда в начале этого года австралийский бизнесмен Пол Стоддарт приобрел стремительно шедшую ко дну команду Minardi, многие сочли его поступок бесперспективным вложением денег. Помимо затрат на покупку команды Стоддарту пришлось финансировать работу “конюшны” из Фазенцы из собственного кармана, однако новоиспеченный тим-менеджер пообещал положить конец этой практике. Талант предпринимателя (а австралийцу принадлежит одна из быстроразвивающихся компаний-авиаперевозчиков European Aviation) не подвел: обратив свой взор на Восток, Стоддарт пригласил в команду малайзийского гонщика Алекса Йонга, который накануне Гран При Италии занял место Тарсо Маркеша. Вместе с Алексом Йонгом (кстати, вторым азиатом-не японцем в Формуле-1) Minardi обрела щедрых азиатских спонсоров, и вот уже траурно черный автомобиль команды украшают большие желтые литеры “M” — логотипы малайзийского организатора лотерей Magnum Corporation Berhad.

БУРТИ ОТДЕЛАЛСЯ УШИБАМИ ЭНГЕ ПОЛУЧИЛ ШАНС

Страшная авария, в которую попал Лучано Бурти в бельгийской гонке, к счастью, обошлась для пилота команды Prost сотрясением мозга и несколькими ушибами. Избежать серьезных травм шеи и головы помогло небезызвестное устройство HANS, которое использовал бразилец. Тем не менее, Бурти целую неделю провел в больнице Льежа, куда его доставили сразу же после аварии, после чего бразилец признался, что физически и психологически пока не готов вернуться за руль.

В сложившейся ситуации команда Prost приняла решение пригласить на место Бурти чешского пилота Ф-3000 Томаша Энге. Накануне Гран При Италии чех впервые сел за руль автомобиля Ф-1 на тестах в Мани-Куре и сразу же показал весьма достойные результаты. Ален Прост немедленно подписал с Энге контракт тест-пилота и заявил, что, как бы ни сложилась дальнейшая судьба Бурти, команда рассчитывает на долгосрочное сотрудничество с пилотом из Восточной Европы.



**Томаш
Энге**
(Чехия)

Родился: 11.09.76
в Либереце, Чехия



Рост: 171 см
Вес: 68 кг
Семейное положение: холост

Карьера:

1992–1994 гг. Кубок Ford Fiesta: 9-е место в 1994 г.
1995–1996 гг. Ф-Ford: 8 побед, 1-е место в 1996 г.
1997–1998 гг. немецкая Ф-3: 12-е место в 1997 г.
1998–2000 гг. МЧ Ф-3000: 3 победы, 4 ПП, 3-е место в МЧ 2001 г.

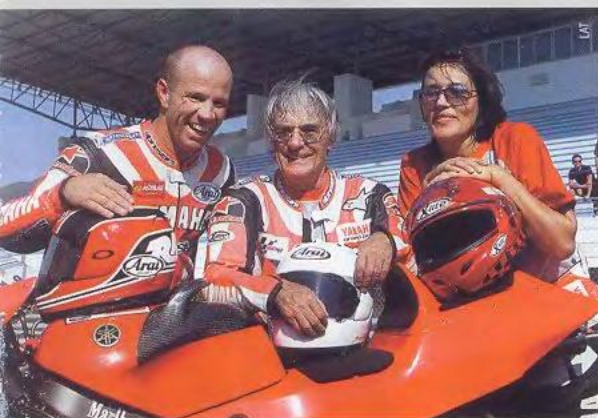
www.tomas-enge.com

Место Томаша Энге – кстати, первого пилота Ф-1 из Восточной Европы – в команде Nordic Ф-3000 в Монце занял его 18-летний соотечественник Ярослав Янис.



ЭККЛСТОУН СНОВА В СЕДЛЕ

Прежде чем связать свою судьбу с миром авто-спорта, шеф Формулы-1 Берни Экклстоун увлекался мотогонками, а потом занимался продажей мотоциклов. Старая любовь не ржавеет, и 70-летний британец не отказал себе в удовольствии прокатиться в качестве пассажира на двухместном мотоцикле Гран При Yamaha в португальском Эшториле, где проходил

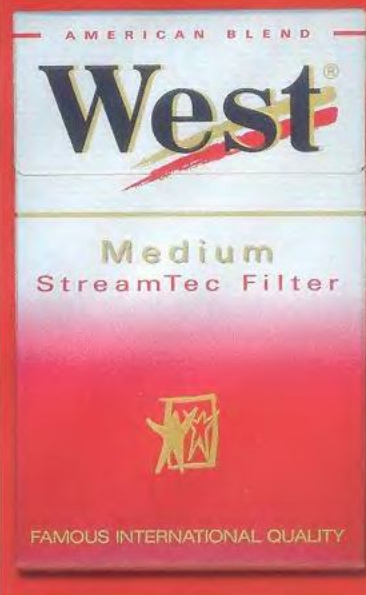


один из этапов чемпионата мира по мотогонкам. Берни и его жена Славики, также следовавшая примеру своего супруга, были в восторге от поездки на уникальном "байке" со звездой мотогонок Рэнди Мамолой, а наблюдатели тут же заговорили о том, что хозяин "большого цирка" Формулы-1 вознамерился прибрать к рукам мотоциклетные Гран При.

НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ

MOBIL И MCLAREN ПРОДОЛЖАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО

Компания Mobil, наряду с Mercedes-Benz и West, входит в триумвират важнейших партнеров McLaren. И британская команда объявила, что продолжит сотрудничество с одним из лидеров мировой нефтехимической промышленности группой ExxonMobil, которая поставляет "конюшне" из Уокинга топливо и смазочные материалы под маркой Mobil. По словам шефа McLaren Рона Денниса, альянс, сформировавшийся в 1995 году, тогда же, когда команда стала использовать двигатели Mercedes-Benz, внес немаловажный вклад в успехи "конюшни" во второй половине девяностых годов. "Нам особенно приятно то, что это сотрудничество способствует успеху не только нашей команды, но и компании Mobil", – подчеркнул Деннис.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ

ФУТБОЛЬНЫЕ ГОНКИ



Футбол и автогонки – пожалуй, самые популярные виды спорта на европейском континенте. Уже в следующем году поклонники и того, и другого спорта могут оказаться на одних трибунах. Проект Premier 1 Grand Prix – гоночной серии, в которой пилоты будут защищать цвета 24-х ведущих футбольных клубов Старого Света, – близок к тому, чтобы стать реальностью. 19 августа португальская “Бенфика” официально заявила о своем намерении принять участие в первенстве. Среди участников презентации помимо представителей клуба и оргкомитета серии был и экс-пилот Ф-1 португалец Педро Лами.

По прошествии полутора лет с того момента, как было объявлено об организации нового первенства, сведения о нем остаются весьма скудными. Известно лишь то, что все 24 “конюшни” будут использовать одинаковые шасси производства фирмы Dallara (те самые, которые несколько лет назад испытывала Honda,

готовясь к так и не состоявшемуся “самостоятельному” возвращению в Ф-1) и двигатели Judd рабочим объемом 4 литра и мощностью порядка 750 л.с. Каждую из шести европейских футбольных держав – Великобританию, Германию, Италию, Испанию, Нидерланды и Францию – будут представлять по четыре команды от четырех ведущих клубов. Чемпионат, в котором запланировано больше десятка этапов в Европе и, по некоторым данным, в Южной Америке, должен стартовать через неделю после финала Кубка мира по футболу.

В ближайшее время организаторы Premier 1 Grand Prix должны будут подать официальную заявку на проведение чемпионата в FIA. Что касается перспектив новой гоночной серии, которая предположительно не как альтернатива Ф-1, а как “маркетинговая акция” европейских футбольных клубов, то у нее есть все шансы на успех. По имеющимся данным, почти половина поклонников футбола интересуется и гонками Гран При.

БЕРНИ-КРЕСТОНОСЕЦ

В дни Гран При Венгрии шеф Формулы-1 Берни Экклстоун был награжден высшей государственной наградой этой восточно-европейской страны – Крестом Венгерской республики. Торжественная церемония прошла в пятницу, 17 августа, в здании венгерского парламента. Вручал награду премьер-министр страны Виктор Орбан, а соответствующий указ подписал президент Венгрии Ференц Мадль. Заинтересованность в сохранении в календаре Ф-1 одной из самых скучных гонок чемпионата была продемонстрирована на самом высоком государственном уровне.



“РАЗБОРКА” НА САРДИНИИ

На средиземноморском острове Сардиния, где любит проводить свободное время шеф команды Benetton Флавио Бриаторе, произошло самое настоящее столкновение между Востоком и Западом. На входе в бухту яхта сына ливийского лидера Муаммара Каддафи протаранила сразу несколько шикарных “плавсредств” отдыхающих на острове богачей. Произошло это неподалеку от принадлежащего Бриаторе ночного клуба Millionaires (“Миллионеры”), куда и устремился горе-капитан. По слухам, темпераментный итальянец, который как раз в это время находился в своем заведении, собственноручно вышвырнул за дверь дебошира. К счастью, инцидент обошелся без политических последствий...

РУЛИТЬ СТАНЕТ ЛЕГЧЕ

Усеянный кнопками руль современного автомобиля Ф-1 – вещь удобная, но, как оказывается, небезопасная. В ходе гонки в Бельгии Михаэль Шумахер так увлекся этими самыми кнопками, которые позволяют регулировать отдельные настройки машины, что едва не вылетел с трассы. Однако, возможно, скоро орудовать переключателями на руле будет гораздо легче: по слухам, FIA намерена снять запрет на использование в Ф-1 двусторонней телеметрии, которая не только “считывает” информацию с машины, передавая ее в боксы, но и отдает команды управляющей электронике “на борту”. По всей видимости, к такому решению FIA подталкивает недавний опыт с антипробуксовочной системой: тогда, не имея возможности контролировать соблюдение запрета на использование АПС, Федерация предпочла его снять.

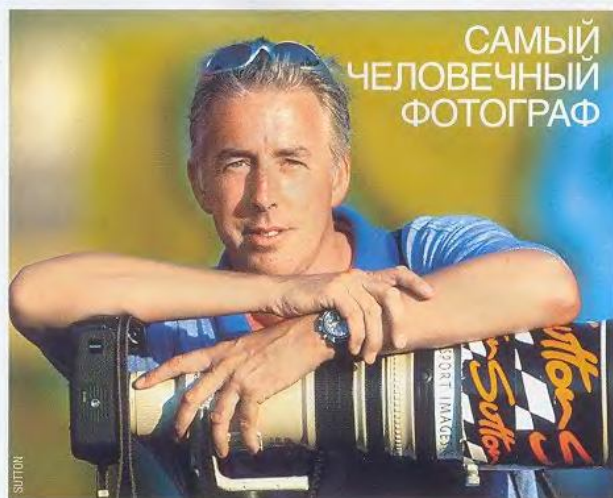
СКОНЧАЛСЯ КЕН ТИРРЕЛЛ

25 августа в своем доме в Суррее, Англия, скончался Кен Тиррелл, основатель и руководитель команды Ф-1, блиставшей в гонках в шестидесятые-семидесятые годы. На протяжении нескольких лет Кен страдал от рака поджелудочной железы и утром в последнюю субботу лета коварный недуг взял верх. Кену Тирреллу было 77 лет. У него остались жена и двое сыновей.

Рассказ о судьбе Тиррелла в мире автоспорта читайте на стр. 58



ФОТОКОНКУРС ДЛЯ ЗНАТОКОВ ФОРМУЛЫ-1



Один из ведущих фотографов Формулы-1 и шеф автоспортивного фотоагентства Sutton Motorsport Images Кейт Саттон (на фото слева) стал победителем фотоконкурса, проводившегося главным спонсором команды BAR табачной маркой Lucky Strike. Основным критерием, по которому оценивались работы претендентов на победу, являлось умение фотографа запечатлеть жизнь человека в мире автогонок. Подкараулив прикорнувшего рядом с боксами своей команды механика BAR, Кейт, по мнению организаторов конкурса, сделал наиболее удачный снимок года. Мы поздравляем знаменитого фотографа с более чем 20-летним стажем работы на Гран При Формулы-1 с новой победой. Агентство Sutton является давним партнером нашего журнала, и на страницах "Формулы" вы всегда можете найти лучшие работы как самого Кейта Саттона, так и его фотографов.



МАСТЕР ПИЛОТ

- Академия водительских тренингов
 - Спортивная команда
 - Безопасное управление автомобилем

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

ШУМИЦИКЛ

Легендарная компания Harley Davidson, прославившаяся своими мотоциклами-чопперами, намерена изменить своему фирменному стилю и выпустить "железного коня" спортивной модели в честь Михаэля Шумахера. Планируется, что окрашенный в алые цвета Ferrari мотоцикл с двигателем мощностью свыше 100 лошадиных сил будет выпущен крайне ограниченной партией: по количеству выигранных немецким пилотом Гран При. Под стать эксклюзивности новинки и ее цена – порядка 70 тысяч долларов США.

Пока же в ожидании "именного" Harley Михаэль Шумахер тренируется на мотороллере.



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 VIII

Тема восьмого тура – аварии. Вам предлагается определить время и место, где сделан снимок, а также участников происшествия. Ответы на вопросы восьмого тура вы должны отправить по почте или e-mail не позднее 1 ноября 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 VI тура.

Правильные ответы:

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| 1. Э. Оселла (Osella) | 7. Э. Феррари (Ferrari) |
| 2. Ж. Лярусс (Larousse) | 8. М. Нанн (Ensign) |
| 3. Т. Ип (Theodore) | 9. К. Тиррелл (Tyrrell) и |
| 4. Дж. Даллара (Dallara) | Р. Деннис (McLaren) |
| 5. А. Гордини (Gordini) | 10. А. Жюльен (AGS) |
| 6. Т. Мейер (McLaren) | 11. У. Вольф (Wolf) |

Победители:

- | | | |
|------------------|--------------|----------|
| 1. А. Кульчицкий | С.-Петербург | 20 очков |
| Е. Жмарин | С.-Петербург | 20 очков |
| 2. А. Колбасин | Москва | 15 очков |
| 3. Ю. Евтушенко | Томск | 12 очков |
| А. Ковшиков | Кострома | 12 очков |

ПРИЗЫ ПОБЕДИТЕЛЯМ

от эксклюзивного дистрибьютора парфюмерии Ferrari

I место:

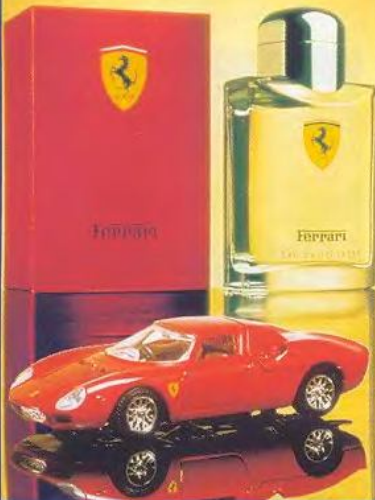
Поездка на этап Формулы-1 2002 г.

II место:

Подарочный набор Ferrari

III место:

Одеколон Ferrari



Лидеры конкурса после шести туров очки

- | | | |
|-------------------------|--------------|-----|
| 1. Евгений Жмарин | С.-Петербург | 115 |
| 2. Александр Кульчицкий | С.-Петербург | 103 |
| 3. Алексей Колбасин | Москва | 87 |
| 4. Константин Павленко | Харьков | 81 |
| 5. Юлия Евтушенко | Томск | 68 |
| 6. Александр Круглов | Н. Новгород | 61 |

VW В Ф-1?

Концерн Volkswagen – один из немногих автогигантов мирового масштаба, никак не представленных в автогонках Ф-1. Во многом это обусловлено позицией нынешнего шефа VW Фердинанда Пиха, под руководством которого концерну удалось достичь небывалых успехов на автомобильном рынке, используя в качестве авто-спортивной рекламы многочисленные победы Audi, в том числе и в 24-часовой гонке в Ле-Мане. Однако уже в конце этого года уходящего в отставку Пиха сменит Бернд Пишетсридер, по инициативе которого в свое время вернулась в Ф-1 компания BMW. Помимо этого, Пишетсридер дружен с боссом Ф-1 Берни Экклстоуном. Так или иначе, но в арсенале концерна VW есть немало престижных марок (Porsche, Lamborghini, Bentley), которые стали бы украшением "королевы автоспорта".



ПОКОРИТЕЛЬ СТИХИЙ

Пилот команды West McLaren Mercedes Дэвид Култхард не только блестяще водит гоночный автомобиль Ф-1, но и не прочь испытать себя в других стихиях. Несколько лет назад шотландец побывал в невесомости, а нынешним летом решил попробовать свои силы на воде. Знающий цену скорости Дэвид выбрал достойный аппарат: моторную лодку первенства Class 1, способную разогнаться до 200 км/ч. На озере Комо в Италии Култхард сполна наслаждался ураганным разгоном суперкатера и продемонстрировал мастерство работы штурвалом. Лодка, в которой помимо "рулевого" находится "кочегар", отвечающий за управление сверхмощными дизелями, не смутила пилота McLaren ни запахом солянки в кокпите, ни теснотой. "Это ни с чем не сравнимые ощущения, – признался Дэвид, –

Но я вряд ли променяю асфальт на водную гладь: в отличие от волн, дорога не шевелится!"



ТОУОТА НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ



Продолжая подготовку к дебюту в Формуле-1, команда Toyota активизирует работу на целом ряде направлений. Пилоты Мика Сало и Аллан Мак-Ниш вместе с инженерами и механиками продолжают осваивать европейские автодромы, где проходят этапы чемпионата мира, и уже побывали не только на тех трассах, где разрешено проводить испытания, но также на Нюрбургринге, Хунгароринге и в Спа. Прототип Toyota по-прежнему заметно медленнее машин других "конюшен", однако в Кельне этим, похоже, ничуть не озабочены. По словам шефа отдела шасси Даго Рюрера, команда приступила ко второму этапу программы испытаний, цель которого – оптимизация работы всех систем автомобиля как единого целого. Что касается машины, с которой Toyota выйдет на старт сезона-2002, то она, скорее всего, будет готова не раньше, чем в январе следующего года. Между тем в конце августа в Кельне прошла презентация обновленной штаб-квартиры гоночной команды, штат которой насчитывает свыше 500 человек по этому показателю японо-германская "конюшня" вышла на уровень лидеров Ф-1. На презентацию были приглашены более 300 журналистов со всего мира, среди которых был и представитель "Формулы". Ультрасовременное производство в Германии поражает своими масштабами, и уже поговаривают о том, что в долгосрочных планах Toyota поставка своих двигателей "на сторону", подобно тому, как это делает Ferrari, а теперь и Jaguar/Cosworth.

Материал о заводе команды Toyota Ф-1 читайте в следующем номере журнала "Формула"

АВТОСАЛОН



Shell представляет чемпионов

Один из технических партнеров Ferrari, нефтяная компания Shell, являющаяся лидером продаж импортных смазочных материалов в нашей стране, сделала настоящий подарок российским поклонникам



легендарной команды. Всего через несколько дней после того как Михаэль Шумахер победой в Будапеште официально оформил свой четвертый чемпионский титул, Shell представил на своем стенде на 5-м Российском международном автосалоне копию одного из "гоночных скакунов" новоиспеченного

чемпиона. "Планируя нашу экспозицию, мы даже не мечтали, что Михаэль так вовремя выиграет свой четвертый титул и позволит приурочить нашу экспозицию к его победе, – признался на пресс-конференции глава представительства Shell в России Стив Девон. – Впрочем, это не единственный автомобиль, которым мы можем гордиться на этой выставке. На стенде Audi – еще одного нашего партнера – представлен спортпрототип R8, выигрывавший на протяжении двух последних лет легендарные "24 часа Ле-Мана". Сотрудничество с Ferrari и Audi очень важно для нашей компании, поскольку победы наших команд в Ф-1 и гонках на выносливость лишний раз подтверждают высочайшее качество продукции Shell".

Философия совершенства

Пока компания Toyota готовит к дебюту в Ф-1 собственную гоночную команду, входящая в японский концерн марка Lexus, под которой производится автомобили класса "люкс", предлагает российским автолюбителям уже сейчас оценить преимущества "философии совершенства", исповедуемой инженерами и конструкторами Toyota. На Московском международном автосалоне прошла презентация официального представительства Lexus в России, и теперь покупатели автомобилей этой марки в нашей стране могут рассчитывать не только на безупречное качество и самые передовые технологии Lexus, но и на квалифицированное техническое обслуживание.

Удовольствие за рулем

Девиз немецкой компании BMW "с удовольствием за рулем" в очередной раз получил наглядное подтверждение. Последние модели автомобилей BMW, которые можно было видеть на Московском международном автосалоне, дают водителю – подобно пилоту Формулы-1 – возможность переключать передачи, не снимая рук с руля. А новейшая модель BMW седьмой серии станет еще более удобной в управлении: место привычных кнопок в салоне займет напоминающее компьютерный джойстик устройство iDrive, позволяющее управлять всеми системами автомобиля.



ПРОБА СИЛ



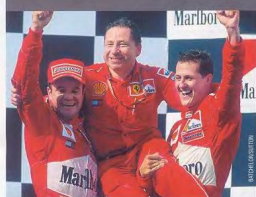
На картодроме в московском Строгино прошла необычная гонка: вместе с сотрудниками журнала "Формула" на старт вышел российский пилот Ф-3000 Виктор Маслов. Борьба на трассе, чем-то напоминающей японскую Сузуку (в Строгино есть мост и тоннель под ним), была жесткой, но честной. Опыт и мастерство Виктора, как и можно было ожидать, взяли верх над азартом журналистов.



В дни работы Московского международного автосалона журнал "Формула" был награжден дипломом группы компаний "Пауэр Интернэшнл", которая представляет в России производителя шин Michelin, как периодическое издание, наиболее полно и профессионально предоставляющее своим читателям информацию о событиях в мире автоспорта.



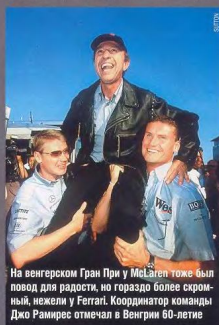
ГРАН ПРИ ВЕНГРИИ



нии смотрел на героев, после чего, видимо, окончательно явив в пространство, так же молча провалился с лестницы, едва не разбив об асфальт свою камеру. Что уж говорить о чувствах самого Шумахера и болельщиков итальянской команды! В Венгрии Феррари выиграла свой 11-й Кубок конструкторов и 11-й же чемпионский титул. Шумахер сравнялся по количеству побед в Гран При с рекордом Проста и стал всего лишь третьим после Фанхио и Проста четырехкратным чемпионом мира. Теперь до легендарного достижения аргентинского Мастера — пять побед в мировых первенствах — Михаэлю осталось рукой подать.

Немного гордились собой после финиша, Шумахер назвал эту гонку "дорогой счастья". Наверное, для него так оно и было, хотя поклонникам Феррари-1 гонка в Венгрии принесла не только радость, но и разочарование. Разочарование от ощущения не доигранного до конца спектакля. Конечно, де-факто имя чемпиона мы все знали уже давно, и даже самые рыпные поклонники Култхарда и McLaren вряд ли верили, что их купил сможет помешать Шумахеру стать четырехкратным. Однако все-таки сценарист "большого цирка" все-таки слишком потрухлянул постановку последнюю точку в этом действии. Ведь ни разу начиная с 1992 года чемпион мира не заканчивал

так рано. К тому же кульминация спектакля получилась довольно пресной. Да и трудно было ожидать чего-то экстраординарного от венгерского Гран При — традиционно одной из самых скучных гонок чемпионата мира.



На венгерском Гран При у McLaren тоже был повод для радости, но гораздо более скромный, нежели у Феррари. Координатор команды Диего Рамирес отмечал в Венгрии 60-летие

Жан перевозбудился

Патриша. Тренировка

Трехнедельными каникулами, выданными после Гран При Истрии, каждый располагался как мог. Пилоты отдыхали на солнечных пляжах. Команды тоже особо не усердствовали: FIA свезла им руки, разрешив проехать за эти три недели лишь 50 километров.

Мало того, что в пятницу Маркес то и дело вылетал с трассы, так он еще и учурился, превысив скорость на старте, за что был оштрафован судьей на \$1500



необходимых для обгона шасси. За неимением других развлечений Jordan и Prost позанимались разборками со своими гонщиками. В McLaren после провала в Хоккенхайме были заняты в основном изучением причин поломок на машинах Хаккинена и Култхарда. А вот Феррари все-таки придумала, как обойти запрет FIA. Лука Баггер пролетел на тестах целых три дня, проехав при этом лишь 10 километров. Итальянцы тренировали старт-контроль, срывавшись с места и тут же выключая двигатель, после чего машину возвращали на старт с помощью буксира. В итоге Scuderia, которая приехала в Будапешт с новым аэродинамическим пакетом и овердрайвом, прибавившей в мощности еще 20 л.с. веревки мотора 050, выглядела явным фаворитом, что и подтвердили первые тренировки.

Шумахер и Баррикелло, еще в утренней сессии без особых проблем закрепившиеся на двух первых строчках протокола, так и продолжали на них до последнего флага. Единст-



Зсоль Джанчик беседует с новым гонщиком инженером Алекс Дэвидсон

ственным, кто смог подобраться к ним ближе чем на полсекунды, оказался Хаккинен. В McLaren, как и в Феррари, в принципе, остались бы довольны тренировками, если бы не неприятности с Култхардом. Дэвид несколько раз мчал 12-й поворот и в конце первой сессии в очередной раз наскочил на переборку, разбил о бордюрный камень диние McLaren. "Я слишком широко зашел в этот поворот, а бордюры в нем напоминают те, что установлены в последнем повороте в Канаде: они нужны, чтобы грязь не попала на асфальт. Еще вчера осматривая трассу, я подумал, что

ДОРОГА СЧАСТЬЯ

"Одни счастливы тогда, когда уже живут счастливой жизнью; другие счастливы надеждой на нее — последние счастливы в меньшей мере, чем те, кто счастлив на самом деле, но все же им лучше, чем тем, кто и не живет счастливой жизнью и не надеется на нее".

Августин



попасть на них было бы не слишком приятно. Поробрик там примерно в 3,5 дюйма (почти 9 см) высотой, к тому же вы не поднимаетесь на него, а буквально врзаетесь. Именно поэтому сегодня я и разбил днище машины. Конечно, я ошибся и заплатил за свою ошибку, но, по правде говоря, был немного удивлен, почему вообще разрешена установка таких бордюров в этом повороте. Мы уже говорили на брифингах, что расплатой за ошибку должна быть потеря времени, а не разрушение шасси. Так что нам будет что обсудить вечером с Чарли Уайтингом». Впрочем, даже пропустив вторую тренировку и откатившись на 10-е место, Дэвид не выглядел расстроенным. «Я спокоен, — отметил шотландец. — В результате мне удалось неплохо позавтракать, к тому же я использовал только один комплект резины, и мое время оказалось лучшим в первом секторе. Теперь осталось лишь показать хорошее время в двух других секторах».

Култхард был далеко не единственным, кто поскользнулся на пыльной трассе Хунгаро-ринга. «Травильные экскурсии» в этот день совершили большинство, включая и двух гонщиков Ferrari. Особую «любопытность» проявил Тарсо Маркеш, исколесивший почти все полосы безопасности венгерского автодрома.

Правившие бал в Германии пилоты BMW-Williams смотрелись на этот раз заметно скромнее. «Здесь совсем иная трасса — очень узкая, требующая значительной прижимной силы и механического сцепления с асфальтом, а как раз с этим у нас проблемы», — предупреждал младший Шумахер в четверг. В итоге Монтойа показал 13-е время, Ральф же все-таки сумел подняться на четвертое.

Не оплошали и два других арийца. Хайнфельд значительно опередил своего партнера по Sauber Райкконена, просидевшего почти половину тренировки в боксах из-за проблем с подвеской, и показал восьмое время. А Френтцен, впервые выехавший на трассу за рулем Prost, несмотря на вылет и проблемы с недостаточной поворачиваемостью, остался доволен и машиной, и своим 14-м временем. Что уж тут говорить об Алези, который занял место немца в Jordan и в конце второй сессии



Возвращаясь в начале первой тренировки на пит-лейн, Алези по привычке проскочил к боксам Prost, и механикам Jordan пришлось вручную откатывать машину на место

запрыгнул на шестую строчку протокола. Правда, во время первой тренировки Жан наломал столько дров, что его великолепное время — на 0,4 с впереди Трулли, который к тому же проехал в два раза больше кругов — сильно смахивало на инсценировку.

Алези, спешивший опробовать новую для себя машину, выехал из боксов уже на первой минуте тренировки и, пройдя установочный круг, по привычке свернул к боксам... Prost. А через несколько минут, едва вернувшись на трассу, выскочил на гравий в 13-м повороте, где и увяз. «Я настолько рад возможности снова поработать с Эдди, что утром перевозбудился и вылетел с трассы», — убеждал Жан журналистов. Скорее всего, дабы не огорчать Алези и не выставлять себя полным идиотом после увольнения Френтцена, Эдди Джордан просто распорядился выпустить француза на трассу практически с пустым баком, что и позволило Жану на почти незнакомой машине показать великолепное время и опередить Трулли. За это говорит и тот факт, что лишь в одной из остальных попыток Алези смог приблизиться к своему лучшему времени ближе чем на 1 с.



Несмотря на потерянный день, на пресс-конференции Култхард не выглядел обескураженным

Камень преткновения

Суббота. Тренировка

В субботу утром на автодроме Култхарда ждали две приятные новости. Механики McLaren, до поздней ночи копошившиеся в боксах британской команды, собрали для шотландца вокруг запасного шасси практически новый автомобиль. А организаторы Гран При по требованию FIA наконец срезали на 2,5 сантиметра злополучные выступы бордюрных камней в двенадцатом повороте.

Впрочем, срезали-то они их все-таки не до конца, и уже через полчаса после начала тренировок о злополучный камень разбил свой Arrows Йос Ферстаппен. В итоге за все утро голландец проехал лишь четыре быстрых круга, а в квалификации ему и вовсе пришлось пересест на запасную машину. Та же участь постигла и Баттона, который за полтора часа тренировок умудрился запороть два мотора Renault. Панис потерял много времени из-за проблем с электрикой на его BAR, но, тем не менее, показал 12-е время, опередил своего партнера по команде и остался, в общем-то, доволен заездами. Чего нельзя сказать о Райкконене. После вчерашних проблем с подвеской финн вновь надолго застрял в боксах — никак не удавалось подобрать нормальные настройки и развесовку по осям, а когда Кими, наконец, выехал на трассу, от перегрева тормозов на его Sauber загорелся кожух одного из задних колес. В итоге финн показал лишь 11-е время — полный провал по сравнению с великолепным четвертым (!) местом Хайнфельда.



Во время субботней тренировки Ферстаппен разбил свой Arrows о злополучный бордюр в 12-м повороте

Тренировки, где все работали на квалификацию почти с пустыми баками, наконец, наглядно продемонстрировали возможности Алези: с одинаковым количеством топлива Жан опустился с шестого места, которое он занимал в пятницу, на 16-е. Но самое главное — проиграл 0,131 с Френтцену на Prost. И при этом во французской команде еще жаловались на неважный баланс машины, выражавшийся то в избыточной, то в недостаточной поворачиваемости.

Некоторая неразбериха возникла и в рядах лидеров. Явно не везло в это утро Шумахерам: Ральф вылетел с трассы в начале второй сессии, увяз в гравии и не смог подняться выше седьмого места. Михаэль и вовсе соскакивал на траву дважды, причем в конце сессии едва не долетел до отбойника во втором повороте. Итог — второе время. Баррикелло жаловался на недостаточную поворачиваемость и разме-

«Сегодня у меня выдался очень волнующий день! — признался Френтцен после окончания тренировок. — Я проехал много кругов и почувствовал, что у машины и у меня самого есть потенциал, теперь вопрос лишь в том, как быстро я смогу его реализовать»



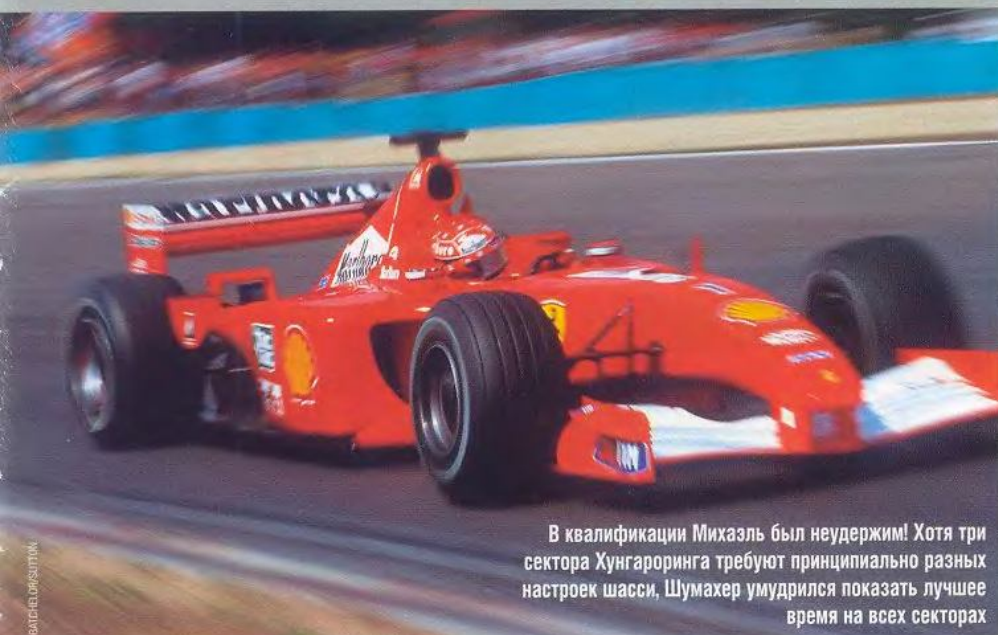
стился сразу следом за партнером, уступив чемпиону 0,184 с, но опередив на 0,171 Хайдфельда. Ну а солистом в это утро был просидевший полдня без дела и изголодавшийся по гонкам Култхард. Дэвид сбросил со своего вчерашнего результата почти три секунды и с видимой легкостью разобрался с Ferrari, привезя Шумахеру более 0,2 с. Впрочем, в пресс-центре все сходились во мнениях, что Михаэль может еще прибавить и просто бережет машину.



В Будапеште неприятности сыпались на Райкконена как из рога изобилия. Лишь в квалификации Кими смог показать приличный результат



Хити Хаккинен какое-то время был на промежуточной полупозиции, в конце сессии он едва удержался на шестом месте



В квалификации Михаэль был неуправляем! Хотя три сектора Хунгароринга требуют принципиально разных настроек шасси, Шумахер умудрился показать лучшее время на всех секторах

Три в одной

Суббота. Квалификация

Победная музыка в душах поклонников Култхарда и впрямь играла недолго. Уже через полчаса после начала квалификации, как только Михаэль Шумахер закончил свой первый быстрый круг, стало ясно, что для McLaren все кончено. Хаккинену, который в тот момент был на промежуточной полупозиции, Михаэль привез секунду без каких-то 0,006. Култхард, правда, так и не смог завершить свой первый быстрый круг – упершись в первом повороте в Prost Френтцена, он вынужден был сбросить темп и вернуться в боксы. «Команда должна была предупредить его, что сзади идет более быстрая машина, ведь Хайнц-Харальд проходил этот поворот явно в прогулочном темпе», – возмущался Дэвид.

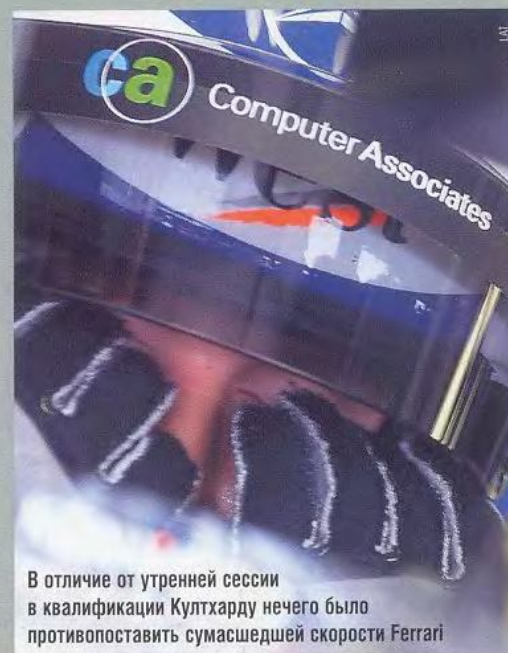
Во второй попытке шотландцу удалось подтянуться к Михаэлю чуть ближе чем на полсекунды, но это максимум, на что он оказался способен. «Скорее всего, утром я был быстрее Михаэля только потому, что в его баках было больше топлива, – сокрушался Дэвид. – В квалификации с пустыми баками моя машина пошла чуть быстрее, но она стала очень нервной и мне постоянно приходилось бороться с ней. Я сбросил со своего утреннего времени еще почти полсекунды, возможно, я мог бы отыграть еще пару десятых, но, чтобы достать Михаэля, этого было явно недостаточно». Еще бы! Вместо трех оставшихся по-

пыток Шумахер удосужился выехать только на одну («Нет смысла впустую растрчивать силы: я чувствовал, что и так уже сделал максимум возможного, и большего выжать из машины все равно не удастся») и прошел свой круг выше всяких похвал, на одном только втором секторе привезя Дэвиду более полусекунды. 1'14.059 – на полторы секунды быстрее своего утреннего результата и на полсекунды быстрее абсолютного рекорда трассы, установленного Аленом Простом на Williams FW15C с активной подвеской еще в 1993 году. «Мы прикидывали, каким может быть время на круге, но, честно говоря, оно оказалось намного выше, – признался Михаэль Шумахер. – Лучшего просто и быть не могло».

Даже третье место Баррикелло, проигравшего Култхарду на первом секторе, не огорчило, а порадовало Scuderia: «Мне кажется, что машина сегодня была способна на большее, но я не расстраиваюсь, поскольку в Венгрии третье место на старте выгодней, чем второе. В отличие от Култхарда я буду стартовать с чистой стороны трассы», – признался Рубенс. А вот в McLaren кроме второго места Култхарда порадоваться было особо нечему: так и не нашедший оптимальных настроек шасси Хаккинен опустился на шестое, пропустив вперед Ральфа и Трулли. Подтвердил хорошую форму Sauber Хайдфельд – практически повторив свое утреннее время, Ник вклинился между Хаккиненом и все еще жаловавшимся то на из-

быточную, то на недостаточную поворачиваемость Монтойе. Наконец-то выбравшийся из полосы неудач Райкконен поднялся на девятое место, но ворчал при этом, что потерял несколько десятых на своем лучшем круге из-за обгона двух Jordan. В BAR остались довольны достигнутым прогрессом, хотя Вильнев отмечал, что машина «хоть и прибавила в скорости, но стала более нервной в поворотах». Алези, который после утреннего фиаско улучшил свое время почти на секунду, но так и не смог пробиться в десятку лучших, тоже делал счастливое лицо и обещал продемонстрировать свою истинную силу в гонке. По крайней мере, он, наконец, опередил Френтцена. С пустыми баками Prost вел себя из рук вон плохо, и Хайнц-Харальд, сбросивший со своего утреннего результата жалкие 0,007 с, остался лишь 16-м. Бурти – и того хуже – показал 19-е время, пропустив вперед даже Minardi Алонсо.

На Хунгароринге дебютировала новая модификация Minardi – PS01B, получившая новый аэродинамический пакет, заднюю подвеску и титановую коробку передач. В пятницу PS01B досталась только Алонсо. К квалификации такую же машину подготовили и для Маркеса, но тот потерял слишком много времени на замену одного из датчиков и настройку задней подвески и в результате оказался, как обычно, последним. Испанец же, даже повторив свой лучший в карьере квалификационный результат, отмечал, что, возможно, мог бы сбросить со своего времени еще одну десятую и опередить Баттона.



В отличие от утренней сессии в квалификации Култхарду нечего было противопоставить сумасшедшей скорости Ferrari

ГРАН ПРИ ВЕНГРИИ

Шумми обещает шоу

Воскресенье. Равнинка

Насколько серьезно оценивали в McLaren перед венгерским Гран При призрачные шансы Култхарда еще побороться с Шумахером за титул, стало ясно уже на первых минутах воскресной разминки, когда выяснилось, что записная машина в ренжарской гонке сезона будет настроена под Хаккинена.

Сам же Култхард от этого, похоже, ни-сколько не приуныл и, немного задержавшись в боксах из-за проблем с аккумулятором, затем, как и предыдущим утром, с видимой легкостью показал лучшее время тренировки. И

поскольку последние несколько лет McLaren выигрывал в Венгрии гораздо сильнее, именно в гонкиных настройках это послужило в душах поклонников шотландца некоторую надежду. А тут еще Шумахер, явно не наслышавший машину, словно издаваясь над "серебряными", пообещал болельщикам "устроить сегодня хорошее шоу".

Остальные же, уже давно далекие от чемпионских амбиций пилоты, спокойно работали, подчищая перед гонкой последние огрехи. На боевом McLaren Хаккинена решили на всякий случай заменить подпорный амортизатор. Неугомонный Хайндфельд все еще экспериментировал с углом наклона антикрыла. Микко, как и днем ранее, тише не стал, избиваясь от чудовищных раскаты своего Williams в поворотах. В Benetton снова боролся с неполадками в двигателе, на этот раз на машине Физикеллы, а Алонсо обкатывал старую добрую Minardi PS01. PS01B с новой подвеской и титановой КПШ из соображений надежности на гонку решил было выставить только для Маркеса. Словом, обычная воскресная рутина, без единого яркого момента, если не считать вылета Бернольди в самом конце сессии.



Вылет Бернольди стал едва ли не единственным достойным внимания событием утренней разминки

Гонка-мечта

Воскресенье. Гонка

Михаэль сдержал слово и еще до старта устроил небольшое "шоу", изрядно повеселив нервы и своим болельщикам, и команду. Во время одного из установочных кругов немец неожиданно не вошел в поворот, и Ferrari погналась по полю безопасности. Приехали "жестко на Маринелло" по правому выделению не слишком грациозно, но, к счастью для Михаэля, обошлось практически без последствий. "Это была обычная проверка перед гонкой", — вспоминал потом Шумахер, — и вдруг задний мост почему-то слетел на входе в поворот. В принципе, использовав всю ширину поребрика, я мог бы остаться на трассе, но, помня о том, что случилось в этот уик-энд с Дэвидом и Лосом, предпочел среагировать и проследить по правому. Что и говорить — не идеальная ситуация, хотя машина почти не получила повреждений, исключая одну плоскость, которую пришлось поменять уже на стартовом повороте.

Впрочем, самым сложным для мексиканца оказалось считать воздушные потоки машины от забитых туда мелких катушек. До конца сделать этого им так и не удалось, и от

остатков гравийного балдаста Ferrari избавлялась уже самостоятельно, раскатывая их по трассе во время торможений на прогрессном круге. К счастью для Михаэля, и в разогнано-болельщиков McLaren на этом приспосабливание немца в этой гонке закончилось. Остальное, как говорится, было уже делом техники.

Признав стартовую прямую венгерской трассы (вернее, правая ее сторона, где нет гонимой траектории), давно стала причиной ко-лячек. Собственно, проблема даже не в том, что там много мусора, который ленивые судьи никак не могут смести на обочину, а скорее, как раз в обратном: его там практически нет. Дело

Преимущество Ferrari на старте было безоговорочным. Даже Баррикелло не оставил Култхарду ни единого шанса, опередив шотландца еще на прямой



Перед стартом Шумахер заставил своих механиков покопаться в воздушных потоках его Ferrari



в том, что вся левая сторона стартовой решетки, там где проходит траектория, буквально залипа расплавленными опилками отработанной резины, из-за чего колеса в этом месте слегка прилипают к асфальту и сцепление с трассой немного увеличивается. Поэтому машины, которые стоят слева, всегда буксуют на старте чуть меньше и, как правило, выигрывают до нескольких мест. Вот почему Ferrari так легко ушли от Култхарда на старте. На севе-фор в средине круга, конечно, но Михаэль, так же как и Рубенс, мог разогнаться немного лучше — вот и все. Когда погасли красные огни, я слушал его машину и свою, и мне показалось, что его стартовая система уже закончила работу, тогда как моя еще надвигалась — колеса буксуют. Не знаю, может в бунтении нам стоит стартовать друг за другом... — горнично начал головой Дэвид после финиша.

Для шотландца, как и для McLaren, проигранный старт означал полное крушение надежд — нет, не на чемпионский титул, его они проиграли уже давно — хотя бы на победу в гонке. Шумахер, правда, не спешил оправляться от Рубенса и Дэвида, берег резину — на-равне десять кругов троечка лидеров шла довольно плотно. Но шотландец явно чувствовал себя позади Баррикелло не слишком уютно. Култхард нервничал, очень быстрые круги

у него чередовались с медленными, и всерьез атаковать Ferrari он не пытался. Него подобного происходило в глубине пелотона и с другим McLaren.

Старт у Хаккинена получился очень сумбурным. Как и Култхард, Микко долго буксовал на "грязной" стороне трассы и еще на прямой пропустил вперед Sauber Хайндфельда. К счастью для финна, Ник не удовлетворился одной выигранной позицией, а поехал в первом повороте атаковать по внешней траектории Трули. Итальянец не уступил и слегка задел колесом машину немца, что позволило Хаккинену вернуть свое шестое место. Впрочем, болельщиков финну это не принесло. Целых 29 кругов в прослед за спиной у Трули, который был секунду на полтора медленнее меня. Но что было делать — на Хунгарринге очень сложно обогнать, если тот, кто идет впереди, не совершает ошибок", — расстроился потом Микко. На 26-м круге отчаявшийся финн, правда, попробовал атаковать итальянца в первом повороте, но перед мостом его McLaren вынесло на тротуар, и Микко сам едва не стал жертвой медленной позад Хайндфельда. Лишь когда Трули свернул в боксы, двукратный чемпион мира выбрался, наконец, на оперативный простор, но к тому времени он проигрывал шестому четвертому Ральфу уже 37,5 с.



Столкновение Хайндфельда с Трули сыграло на руку Хаккинену, который смог проехать Микко и вернуться на свое шестое место



"Это была одна из самых коротких гонок в моей карьере", — констатирует Оди Ирани после своего вылета в первом повороте

Надо отдать финну должное, он не допустил раз. К тому же, чтобы дать Микко шанс догнать Ральфа, в McLaren изменили тактику и вместо одного длинного пит-стопа на середине дистанции решили сделать две коротких дозаправки. Фокус сработал. На свежей резине и с почти пустым баком Хаккинен начал потеснять оди рекорд круга за другим, более чем на полторы секунды перевернул рекорд трассы для гонок, установленный Найджелом Манселлом еще в 1992 году и за 18 кругов до финиша достал-таки Ральфа. Но и только. Хотя в поворотах Williams немца и раскаты из стороны в сторону, явно проигрывая McLaren, в конце длинной стартовой прямой — единственном подходящем для атаки месте трассы — благодаря своему чуждому BMW Ральф был на 6 км/ч быстрее Микко, что не оставляло финну ни единого шанса. В итоге в погоне за немцем Хаккинен лишь зря сжег топливо, которого и так было в обрез и, сезоны всю бесплодность своих атак, он трех подрядных от-правился на третью дозаправку — "два раза хуже, чем три, но лучше, чем ничего".

ШИГРАН ПРИ ВЕНГРИИ



BATES/LORSTON

Первые десять кругов Шумахер не спешил отрываться от Баррикелло и Култхарда. Немец уверенно контролировал ход гонки и берег шины

Малым пришлось довольствоваться и Култхарду. Все три лидера выбрали на гонку тактику с двумя дозаправками. И на первом пит-стопе, продержавшись на трассе на круг дольше Баррикелло, шотландец сумел отвоевать у бразильца второе место и бросился было в погоню за ушедшим далеко вперед Шумахером, но тот так и не позволил Дэвиду приблизиться к себе ближе чем на 10 с. Вторая же дозаправка Култхарда прошла уже не так гладко: механики прокопались с заправочной горловиной почти десять секунд, и заправившийся кругом раньше Баррикелло, которого обслуживали в боксах на 1,5 с быстрее, успел проскокить прямо перед носом выезжавшего с пит-лейн Култхарда.

На протяжении 10 кругов Хаккинен атаковал Williams Ральфа Шумахера, но так и не смог пройти немца



MARK SUTTON



Для Бурти гонка закончилась вылетом в последнем повороте девятого круга



После первого пит-стопа Култхарду удалось на какое-то время опередить Баррикелло. Но оторваться от бразильца Дэвид не смог



Трулли, одно время шедший пятым, после пит-стопа опустился на 10-е место, а затем и вовсе сошел с трассы из-за проблем с гидравликой

На 35-м круге Баттона развернуло на выходе из последнего поворота. Benetton перегородил полтрассы, но маршалам удалось быстро оттащить его за отбойник



SUTTON

“Здорово, что Рубенс смог опередить Дэвида. Это было важно для победы в Кубке конструкторов, да и мне принесло некоторое облегчение. Ближе к финишу мне показалось, что одна из машин стала заливать трассу маслом, приходилось искать другие траектории. Даже не знаю, почему, но я приехал сюда настроенный не очень оптимистично, – признался Шумахер после финиша. – Лишь на последних трех кругах я начал думать: “ну вот, сейчас это должно произойти”, но от этого только стал нервничать. Я очень боялся допустить ошибку. Но сейчас все позади, мы чемпионы, и я, наверное, счастливейший человек на свете. У меня нет слов, чтобы выразить свое счастье!”

“Это была гонка-мечта в исполнении команда-мечты”, – спустившись с пьедестала, подвел итог уик-энда насквозь мокрый от шампанского Жан Тодт. Хотя точнее, наверное, было бы сказать – “гонка-мечта ДЛЯ команды-мечты”. Какой бы скучной ни была гон-

ка, путь к победе всегда сладостен.

Но счастье одних всегда лишь подчеркивает несчастье остальных. Глядя на тысячи беснующихся от радости поклонников Ferrari, пилоты других команд наверняка покидали автодром с некоторой грустью. Причем неизвестно, кому тяжелее было наблюдать за этим праздником Ferrari. McLaren и Williams бесспорно проиграли чемпионат Scuderia, но это поражение хотя бы оставило их гонщикам надежду, что через год один из них все же опередит Михаэля и станет чемпионом мира. Все остальные, скорее всего, уже сейчас обречены на поражение. А что может быть хуже осознания собственного бессилия? Это к победам привыкаешь легко, к поражениям привыкнуть невозможно.

Владимир Маккавеев

Редакция благодарит московское представительство Philip Morris за содействие в подготовке этого репортажа.



SUTTON



ГРАН ПРИ ВЕНГРИИ

17-19/08/2001

Будапешт Автодром Хунгароринг

Длина круга: 3,975 км
Количество кругов: 77
Общая длина: 306,075 км
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1986 г.
Организатор Гран При: Hungarian Sport Rt
Время по отношению к московскому: - 2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00
Расположение: около Мадьяррода, 20 км к северо-востоку от Будапешта

На этом Гран При...

Михаэль Шумахер стал четырехкратным чемпионом мира, а Ferrari завоевала 11-й Кубок конструкторов



Победитель 1999 г.
Мика Хаккинен/McLaren MP4/15: 1:45'33,869
Рекорд круга в квалификации
1:14,059 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке
1:16,723 (2001 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4-16)



13

© "ФОРМУЛА"

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сухо. Температура воздуха: 27-29 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 34-39 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'16.651/39	-	186.690
2	Р. Баррикелло	1'16.734/33	0.083	186.488
3	М. Хаккинен	1'16.789/26	0.138	186.355
4	Р. Шумахер	1'17.308/41	0.657	185.104
5	Э. Ирвайн	1'17.409/31	0.758	184.862
6	Ж. Алези	1'17.862/20	1.211	183.787
7	Дж. Физикелла	1'17.896/33	1.245	183.706
8	Н. Хайдфельд	1'17.928/33	1.277	183.631
9	О. Панис	1'17.970/40	1.319	183.532
10	Д. Култхард	1'18.182/9	1.531	183.034
11	П. де ла Роса	1'18.195/29	1.544	183.004
12	Я. Трулли	1'18.277/41	1.626	182.812
13	Х.-П. Монтойя	1'18.524/37	1.873	182.237
14	Х.-Х. Френтцен	1'18.724/33	2.073	181.774
15	К. Райкконен	1'18.834/30	2.183	181.521
16	Ж. Вильнев	1'19.238/33	2.587	180.595
17	Дж. Баттон	1'19.263/31	2.612	180.538
18	И. Ферстаппен	1'19.368/39	2.717	180.299
19	Э. Бернольди	1'19.466/38	2.815	180.077
20	Ф. Алонсо	1'19.992/36	3.341	178.893
21	Л. Бурти	1'20.615/36	3.964	177.510
22	Т. Маркеш	1'20.981/39	4.330	176.708

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 24-28 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 26-35 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Д. Култхард	1'15.263/17	-	190.133
2	М. Шумахер	1'15.466/23	0.203	189.622
3	Р. Баррикелло	1'15.650/16	0.387	189.161
4	Н. Хайдфельд	1'15.821/27	0.558	188.734
5	М. Хаккинен	1'15.839/17	0.576	188.689
6	Я. Трулли	1'16.021/23	0.758	188.237
7	Р. Шумахер	1'16.033/14	0.770	188.208
8	Х.-П. Монтойя	1'16.098/22	0.835	188.047
9	Э. Ирвайн	1'16.471/29	1.208	187.130
10	Дж. Физикелла	1'16.513/28	1.250	187.027
11	К. Райкконен	1'16.578/18	1.315	186.868
12	О. Панис	1'16.581/30	1.318	186.861
13	Дж. Баттон	1'16.619/13	1.356	186.768
14	Ж. Вильнев	1'17.087/29	1.824	185.634
15	Х.-Х. Френтцен	1'17.203/29	1.940	185.355
16	Ж. Алези	1'17.334/21	2.071	185.042
17	П. де ла Роса	1'17.549/30	2.286	184.528
18	Л. Бурти	1'17.992/30	2.729	183.480
19	Ф. Алонсо	1'18.234/30	2.971	182.913
20	Э. Бернольди	1'18.533/28	3.270	182.216
21	И. Ферстаппен	1'18.954/9	3.691	181.245
22	Т. Маркеш	1'19.153/18	3.890	180.789

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 29 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 42 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'14.059/6	-	-	193.224	13:40.37
2	Д. Култхард	1'14.860/11	0.801	1.081	191.157	13:34.15
3	Р. Баррикелло	1'14.953/10	0.894	1.207	190.920	13:29.08
4	Р. Шумахер	1'15.095/12	1.036	1.398	190.559	13:39.26
5	Я. Трулли	1'15.394/10	1.335	1.802	189.803	14:00.25
6	М. Хаккинен	1'15.411/11	1.352	1.825	189.760	13:28.19
7	Н. Хайдфельд	1'15.739/9	1.680	2.268	188.938	13:54.43
8	Х.-П. Монтойя	1'15.881/11	1.822	2.460	188.585	13:40.28
9	К. Райкконен	1'15.906/12	1.847	2.493	188.523	13:35.13
10	Ж. Вильнев	1'16.212/11	2.153	2.907	187.766	14:01.01
11	О. Панис	1'16.382/8	2.323	3.136	187.348	13:38.47
12	Ж. Алези	1'16.471/12	2.412	3.256	187.130	13:58.26
13	П. де ла Роса	1'16.543/10	2.484	3.354	186.954	13:46.26
14	Э. Ирвайн	1'16.607/10	2.548	3.440	186.798	13:55.35
15	Дж. Физикелла	1'16.632/11	2.573	3.474	186.737	13:55.13
16	Х.-Х. Френтцен	1'17.196/12	3.137	4.235	185.372	13:38.38
17	Дж. Баттон	1'17.535/12	3.476	4.693	184.562	14:00.41
18	Ф. Алонсо	1'17.624/11	3.565	4.813	184.350	13:57.22
19	Л. Бурти	1'18.238/12	4.179	5.642	182.903	13:57.33
20	Э. Бернольди	1'18.258/11	4.199	5.669	182.857	13:48.03
21	И. Ферстаппен	1'18.389/12	4.330	5.846	182.551	13:38.54
22	Т. Маркеш	1'19.139/11	5.080	6.859	180.821	13:58.35
107%		1'19.243	5.184	7.000		

Й. Ферстаппен Л. Бурти Дж. Баттон Дж. Физикелла П. де ла Роса О. Панис К. Райкконен Н. Хайдфельд Я. Трулли Р. Баррикелло М. Шумахер



Т. Маркеш Э. Бернольди Ф. Алонсо Х.-Х. Френтцен Э. Ирвайн Ж. Алези Ж. Вильнев Х.-П. Монтойя М. Хаккинен Р. Шумахер Д. Култхард

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 25 °C
9.30-10.00 Температура полотна: 28 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Д. Култхард	1'16.915/11	-	186.050
2	М. Шумахер	1'17.338/15	0.423	185.032
3	Р. Баррикелло	1'17.360/14	0.445	184.979
4	Р. Шумахер	1'17.608/13	0.693	184.388
5	М. Хаккинен	1'17.704/12	0.789	184.160
6	Я. Трулли	1'18.433/15	1.518	182.449
7	Н. Хайдфельд	1'18.851/15	1.936	181.482
8	О. Панис	1'18.881/12	1.966	181.413
9	К. Райкконен	1'19.068/13	2.153	180.983
10	Э. Ирвайн	1'19.148/16	2.233	180.801
11	П. де ла Роса	1'19.393/12	2.478	180.243
12	Х.-П. Монтойя	1'19.465/17	2.550	180.079
13	Ж. Вильнев	1'19.554/14	2.639	179.878
14	Ж. Алези	1'19.581/13	2.666	179.817
15	Дж. Физикелла	1'19.704/11	2.789	179.539
16	И. Ферстаппен	1'19.887/17	2.972	179.128
17	Э. Бернольди	1'20.500/13	3.585	177.764
18	Х.-Х. Френтцен	1'20.546/17	3.631	177.662
19	Л. Бурти	1'20.652/15	3.737	177.429
20	Ф. Алонсо	1'20.965/12	4.050	176.743
21	Т. Маркеш	1'21.354/12	4.439	175.898
22	Дж. Баттон	1'21.397/8	4.482	175.805

ГОНКА

Перем. облачность. Сухо. Температура воздуха: 31 °C
14.00 Температура полотна: 41 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	М. Шумахер	1:41.49.675	1'17.436/23	180.348
2	Р. Баррикелло	+3.363	1'17.274/51	180.249
3	Д. Култхард	+3.940	1'17.054/53	180.232
4	Р. Шумахер	+49.687	1'17.283/54	178.893
5	М. Хаккинен	+1:10.293	1'16.723/51	178.297
6	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'18.165/50	177.377
7	К. Райкконен	+1 круг	1'18.216/28	177.231
8	Х.-П. Монтойя	+1 круг	1'18.030/34	176.250
9	Ж. Вильнев	+2 круга	1'19.494/75	175.418
10	Ж. Алези	+2 круга	1'19.134/32	175.308
11	П. де ла Роса	+2 круга	1'18.186/51	175.237
12	И. Ферстаппен	+3 круга	1'20.401/51	172.591
НК 7	Дж. Физикелла	НФ (67)	1'19.471/24	173.401
НК 22	Х.-Х. Френтцен	НФ (63)	1'20.046/50	172.233
НК 20	Т. Маркеш	НФ (63)	1'21.379/51	167.093
НК 9	О. Панис	НФ (58)	1'19.222/29	141.910
НК 11	Я. Трулли	НФ (53)	1'18.536/50	175.053
НК 21	Ф. Алонсо	НФ (37)	1'21.633/18	169.636
НК 8	Дж. Баттон	НФ (34)	1'19.475/29	169.877
НК 15	Э. Бернольди	НФ (11)	1'22.045/7	169.990
НК 23	Л. Бурти	НФ (8)	1'21.912/8	168.925
НК 18	Э. Ирвайн	НФ (0)	-	-

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	94
2 Д. Култхард	51
3 Р. Баррикелло	46
4 Р. Шумахер	44
5 М. Хаккинен	21
6 Х.-П. Монтойя	15
7 Ж. Вильнев	11
8 Н. Хайдфельд	11
9 К. Райкконен	9
10 Я. Трулли	9
11 Р. Зонта	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	140
2 West McLaren Mercedes	72
3 BMW WilliamsF1 Team	59
4 Red Bull Sauber Petronas	20
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

КРУГ ЗА КРУГОМ

Перед стартом:

На установочном круге М. Шумахер ошибся в одном из поворотов и вылетел на гравий. На стартовой решетке механики очистили воздухозаборники его Ferrari от камней и заменили боковые дефлекторы.

1-й круг

В первой шестерке произошло лишь одно изменение — Баррикелло обогнал Култхарда. Автомобили Трулли и Хайдфельда сталкиваются, но оба пилота продолжают гонку. Баттон совершил фальстарт. В контактной борьбе с Физикеллой Ирвайн вылетает с трассы и сходит с дистанции. После контакта с Prost Френтцена также вылетел с трассы Маркеш, но пилоту Minardi удается продолжить гонку. Великолепно начал гонку Ферстаппен, отыгравший за круг шесть мест.



6-й круг

Отрыв М. Шумахера от Баррикелло стабилизировался на уровне 1,5 секунды, Култхард идет вплотную за второй Ferrari. Баттон (16-й) отправляется на пит-лейн, чтобы отбыть штраф стоп-энд-гоу за фальстарт и возвращается в гонку последним.

9-й круг

Бурти (18-й) вылетает в последнем повороте. Бразилец пытается вернуться на трассу, но безуспешно.

10-й круг

В борьбе за 12-е место Алези обгоняет де ла Росу в первом повороте.

12-й круг

М. Шумахер начинает отрываться от Баррикелло, от которого по-прежнему не отстает Култхард. Идущий 17-м Бернольди вылетает с трассы: для него гонка закончена.

13-й круг

В конце пелотона Баттон (19-й) настигает и обгоняет Маркеша.

18-й круг

Отрыв М. Шумахера от преследователей возрос до шести секунд. Идущий 17-м Френтцен первым отправляется на пит-стоп и возвращается в гонку, сохраняя свою позицию.

20-й круг

Алонсо заезжает в боксы и опускается с 16-го места на 18-е.

21-й круг

За счет трафика М. Шумахер увеличивает свой отрыв до семи секунд. Шедший 14-м Физикелла делает пит-стоп и теряет одну позицию.

24-й круг

Ферстаппен в боксах. Голландец опускается с 14-го места на 16-е.

25-й круг

Баррикелло (2-й) сбавляет темп и начинает сдерживать Култхарда, позволяя М. Шумахеру оторваться на 10 секунд. Трулли, Хаккинен, Хайдфельд и Монтойа идут плотной группой на позициях с пятой по восьмую.



26-й круг

Райкконен (9-й) отправляется на пит-стоп и теряет три места.

27-й круг

Хайдфельд (7-й), Панис (9-й) и Баттон (17-й) в боксах. За счет этого Вильнев выходит на восьмое место.

28-й круг

М. Шумахер отправляется на пит-стоп, уступая лидерство Баррикелло. В гонку немец возвращается третьим.

29-й круг

Трулли (5-й) теряет семь позиций из-за затянувшегося пит-стопа.

30-й круг

Р. Шумахер отправляется в боксы, но сохраняет четвертое место. На пит-лейн также побывали Вильнев (7-й), Алези (9-й) и де ла Роса (13-й).

31-й круг

Баррикелло на пит-стопах, Култхард выходит в лидеры.

32-й круг

Култхард направляется на пит-лейн, и М. Шумахер возвращает себе лидерство, однако Баррикелло не удается опередить шотландца и пилот Ferrari остается третьим. Идущий шестым Монтойа также в боксах. Баттон выходит на 17-е место, обогнав Алонсо.

35-й круг

Баттона разворачивает в последнем повороте, автомобиль замирает поперек трассы, но судьям удается быстро эвакуировать его.

38-й круг

Хаккинен, наконец, отправляется в боксы, сохраняя свою пятую позицию. Из-за проблем с тормозами Алонсо (17-й) вылетает с трассы и, увязнув в гравии, сходит с дистанции.

45-й круг

Физикелла (13-й) заезжает на пит-лейн и проигрывает одну позицию.

46-й круг

М. Шумахер продолжает лидировать с более чем 10-секундным отрывом, Баррикелло (3-й) всего в секунде позади Култхарда. Райкконен (6-й) останавливается в боксах, возвращаясь на трассу восьмым.

52-й круг

М. Шумахер после пит-стопа оказывается позади Култхарда и Баррикелло. Р. Шумахер (4-й) также отправляется на пит-лейн и возвращается в гонку пятым — позади Хаккинена.



53-й круг

Баррикелло (2-й) после остановки в боксах теряет одно место. Монтойа (9-й) атакует Паниса в первом повороте, вылетает с трассы, но возвращается в гонку.

54-й круг

Култхард (1-й) также на пит-стопах. На трассу он возвращается лишь третьим. Трулли (10-й) выбывает из гонки — проблемы с гидравликой.

56-й круг

Хаккинен (4-й) после остановки в боксах возвращается на трассу непосредственно позади Р. Шумахера.

57-й круг

Шедший 10-м Панис отправляется в боксы. Механики почти 20 минут пытаются устранить неполадки на его BAR.

64-й круг

Френтцен (13-й) вылетает с трассы, и на этом его гонка закончена.

67-й круг

Маркеш (15-й) прекращает борьбу — упало давление масла. Панис вновь появляется на трассе, однако, проехав круг, возвращается в боксы из-за проблем с электрикой.

68-й круг

Физикелла (12-й) выбывает из гонки после отказа двигателя.

71-й круг

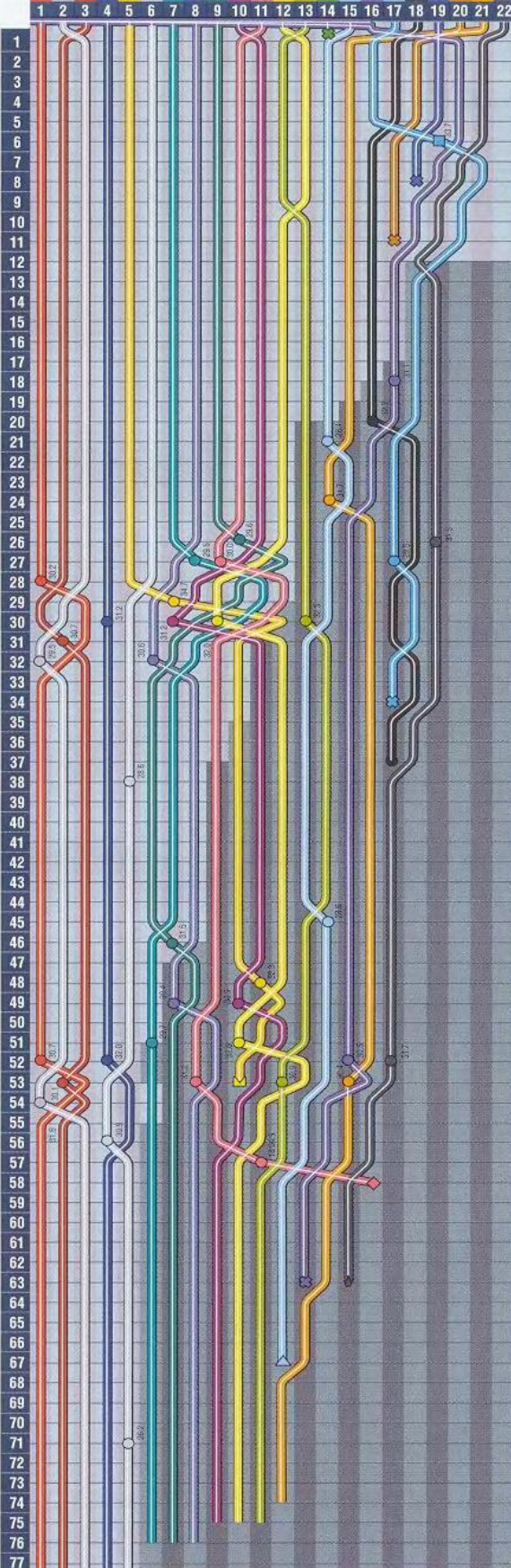
Догнавший было Р. Шумахера Хаккинен вынужден совершить третий пит-стоп. Финн сохраняет пятое место.

77-й круг

М. Шумахер одерживает 51-ю победу в своей карьере, завоевывая четвертый чемпионский титул. Благодаря второму месту Баррикелло Ferrari становится обладателем Кубка конструкторов.



Пилот	Команда	Шасси/Шины
М. Шумахер	Ferrari	F2001-Ferrari B
Д. Култхард	McLaren	MP4-16-Mercedes B
Р. Баррикелло	Ferrari	F2001-Ferrari B
Р. Шумахер	Williams	FW23-BMW/M
Я. Трулли	Jordan	EJ11-Honda B
М. Хаккинен	McLaren	MP4-16-Mercedes B
Н. Хайдфельд	Sauber	C20-Petronas B
Х.-Л. Монтойа	Williams	FW23-BMW/M
К. Райкконен	Sauber	C20-Petronas B
Ж. Вильнев	BAR	003-Honda B
О. Панис	BAR	003-Honda B
Ж. Алези	Jordan	EJ11-Honda B
П. де ла Роса	Jaguar	R2-Ford Cosworth/M
З. Иравин	Jaguar	R2-Ford Cosworth/M
Дж. Физикелла	Benetton	B201-Renault/M
Х.Х. Френтцен	Prost	AP04-Acer/M
Дж. Баттон	Benetton	B201-Renault/M
Ф. Алонсо	Minardi	PS01-Euroteam/M
Л. Бурти	Prost	AP04-Acer/M
З. Бернольди	Arrows	A22-Asiatech B
И. Френтцен	Arrows	A22-Asiatech B
Т. Маркеш	Minardi	PS01B-Euroteam/M



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

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	1.3	0.5	1.0	1.1	0.8	0.5
2	1.3	0.8	1.8	0.9	1.1	0.9
3	1.3	0.8	2.8	1.2	1.0	1.1
4	1.2	0.7	4.0	1.2	0.5	1.4
5	1.4	0.9	4.5	2.0	0.7	1.2
6	1.4	1.0	4.8	3.2	0.8	1.0
7	1.3	0.8	5.2	4.7	0.7	1.0
8	1.1	0.9	5.5	6.3	0.2	1.2
9	0.9	1.0	5.7	7.6	0.4	1.1
10	1.3	0.8	6.1	8.5	0.6	1.2
11	2.7	0.6	5.9	9.1	0.4	1.4
12	3.4	0.9	6.1	9.9	0.4	1.5
13	4.1	0.7	6.4	10.8	0.3	1.3
14	4.4	0.8	6.5	11.8	0.3	1.0
15	5.3	2.0	6.8	11.7	0.5	1.2
16	5.8	1.8	8.2	12.3	0.3	1.5
17	6.0	1.8	9.5	13.1	0.3	1.2
18	6.0	1.5	10.5	14.5	0.4	0.8
19	5.6	1.5	11.0	16.2	0.3	0.9
20	5.5	1.4	11.7	17.8	0.3	0.7
21	6.6	0.8	11.4	19.6	0.3	0.9
22	7.0	0.6	10.9	21.3	0.4	0.9
23	8.6	0.8	10.8	23.2	0.4	0.8
24	9.8	0.8	10.9	25.7	0.2	0.6
25	11.3	0.6	10.6	28.6	0.3	0.8
26	12.6	1.1	9.0	31.0	0.4	0.6
27	12.8	1.6	9.0	33.6	0.2	n
28	10.5	1.0	10.3	35.1	0.3	0.3
29	0.9	10.1	1.3	n	36.9	0.5
30	0.7	10.0	n	38.7	1.0	n
31	0.5	8.4	28.2	10.9	1.1	18.7
32	6.1	15.5	11.4	12.2	n	20.7
33	13.9	1.9	10.2	14.0	20.7	2.2
34	12.6	2.2	10.3	13.5	22.4	2.1
35	11.6	3.3	10.2	13.2	24.2	1.7
36	10.9	2.9	10.4	13.1	26.3	1.8
37	11.5	2.0	10.1	12.4	28.6	2.1
38	11.0	2.5	10.7	n	41.3	2.4
39	10.5	2.2	11.7	33.3	8.0	2.8
40	11.5	1.6	12.9	30.6	10.1	3.0
41	11.3	1.6	13.6	28.6	12.0	3.2
42	11.5	1.0	14.9	26.5	13.8	3.0
43	11.7	0.8	15.5	25.8	14.0	3.1
44	12.5	0.9	15.8	24.0	15.4	3.4
45	12.6	1.1	16.6	22.9	16.2	3.1
46	13.0	0.8	17.4	21.1	n	21.0
47	12.8	0.7	18.2	20.4	21.5	3.1
48	12.7	0.9	18.4	18.5	23.1	5.8
49	12.8	0.7	19.1	17.0	24.2	9.9
50	12.5	0.9	20.5	15.2	25.2	n
51	11.9	0.9	21.8	13.3	n	56.7
52	7.7	1.0	n	35.2	30.4	24.7
53	n	15.0	21.0	15.9	53.3	5.0
54	12.3	10.3	10.8	15.4	38.7	9.3
55	10.6	1.4	7.8	17.9	40.0	10.6
56	9.8	1.7	10.8	14.0	43.5	13.1
57	9.0	1.7	25.6	5.6	43.5	13.1
58	8.4	1.6	27.0	3.7	38.7	13.8
59	7.7	1.7	28.6	1.3	41.4	13.7
60	7.5	1.3	30.3	0.4	44.0	13.8
61	7.6	1.3	31.1	0.3	44.4	14.0
62	7.5	1.0	32.0	0.3	44.4	14.2
63	7.0	1.2	33.0	0.4	48.2	11.0
64	6.1	1.2	34.8	0.3	48.4	10.8
65	5.9	1.2	36.4	0.4	47.9	10.8
66	6.3	0.7	37.8	0.3	47.1	11.1
67	7.3	0.6	38.5	0.3	47.2	11.0
68	6.8	1.0	39.4	0.3	47.0	10.5
69	7.4	0.4	39.7	0.3	47.3	10.1
70	6.9	0.9	40.0	0.3	47.3	9.9
71	6.5	0.6	40.7	n	52.2	9.9
72	5.9	0.8	41.3	20.9	44.2	8.6
73	6.0	0.8	42.2	19.7	27.8	7.7
74	6.0	0.8	42.7	19.4	29.3	7.5
75	5.9	0.9	43.1	19.6	30.1	7.1
76	5.5	1.1	43.2	20.5	31.0	6.3
77	3.3	0.5	45.7	20.6	31.7	5.0

● — пит-стоп ■ — штраф * — вылет ▲ — двигатель ⊕ — полусось ⊖ — тормоза ◆ — электрика
▽ — трансмиссия ⊞ — гидравлика ⊞ — подвеска ☆ — столкновение △ — масло ⊞ — давление топлива

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



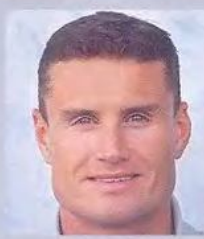
Я старался найти правильные слова уже во время круга почета, когда говорил с командой. Я, наверное, неплохой гонщик, но в такие минуты совсем не столь хорош в качестве оратора, так что прошу меня простить. Вряд ли я скажу больше, чем просто "замечательный уик-энд". Когда я приехал сюда, то не думал, что все сложится так хорошо. Но потом мы выиграли поу-л-позишн, а затем и гонку, и я сравнялся с Аленом по числу побед. А еще выиграл четвертый титул. Произошло слишком много событий, чтобы я смог осмыслить все прямо сейчас. Я пытался беречь шины, и мне, полагаю, просто повезло, что первый комплект работал лучше, чем у Рубенса, потому что в конце гонки он явно настигал меня. Вообще, на протяжении всего уик-энда он оказывал заметное давление. После первого пит-стопа Дэвид оказался впереди Рубенса, выдал серию очень быстрых кругов и стал сокращать отрыв. Я знал, что такое преимущество на несколько кругов ему могли дать новые шины. Но не догадывался об истинной скорости Дэвида, ведь до этого он оставался позади Рубенса. К счастью, уже после трех кругов положение стабилизировалось.

Рубенс Баррикелло



Я очень рад за команду и горд тем, что являюсь ее частью. Думаю, это не просто совпадение, что Ferrari начала побеждать именно после моего прихода. Мне удалось здорово стартовать, но с первым комплектом шин что-то было не так. Возможность обгона в Венгрии может появиться только при опережении круговых или если соперник ошибется, но и в этом случае очень узкая трасса зачастую сводит на нет все усилия. В какой-то момент мы оказались позади Minardi, думаю, это был Маркеш – он ехал невероятно медленно. Я пристроился за ним, посмотрел в зеркала и не увидел Дэвида. Я не знал, где он, не знал даже, остаюсь ли впереди. В этой гонке я испытал целую гамму эмоций – разочарование после того, как Дэвид вышел вперед, и счастье, когда мы вновь поменялись местами. Думаю, что он испытал прямо противоположные чувства. Дэвиду лучше удалось последний перед остановкой круг и сам пит-стоп. После этого мне пришлось приложить все силы, чтобы обогнать его во время второй остановки. Я здорово проехал первый круг и смог выйти вперед. Машина отлично управлялась, и мне удалось удержать темп до самого финиша.

Дэвид Култхард



Стартовать справа на этой трассе, несомненно, труднее. Рубенс смог выйти вперед очень легко. Мне удалось держаться вплотную за ним, и я понимал, что шанс опередить его представится только во время пит-стопа. Я чувствовал себя достаточно комфортно, потому что знал, что количество топлива на борту позволит мне "пересидеть" его. Но второй комплект шин оказался не столь хорош – покрышки были не новые, и с ними приходилось постоянно сражаться. Не знаю уж, где именно я потерял время – на круге заезда в боксы или на круге разгона, но Рубенс вновь обогнал меня. Впрочем, второе место – это лучшее, на что я мог сегодня рассчитывать. Честно говоря, второе место в чемпионате не вызывает у меня прилива эмоций. Я хотел выиграть. А второе место, третье или четвертое – мне все равно.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Ральф Шумахер: Гонка стала самой сложной в этом году. Я постоянно боролся как с избыточной, так и с недостаточной поворачиваемостью машины. Пришлось здорово попотеть, защищаясь от атак Мики, но мне все же удалось отстоять позицию. Сегодня не получилось подняться на пьедестал почета, поэтому я с нетерпением жду вечеринки в честь четвертого титула Михаэля.



Мика Хаккинен: Поначалу я терял по полторы секунды с круга, оставаясь позади Трулли. И только после первого пит-стопа я смог погнаться за Ральфом, который к этому моменту был уже в 30 секундах впереди. Первый и второй пит-стопа прошли великолепно – мы специально поменяли тактику уже по ходу гонки, чтобы с малым количеством топлива на борту попытаться опередить Ральфа. А потом пришлось заехать в боксы еще раз, и на этом все было закончено. Слабым утешением для меня стал разве что рекорд круга в гонке.



Ник Хайдфельд: Одно очко далось мне с большим трудом, но принесло удовлетворение. Я боялся, что после контакта с Трулли на старте что-нибудь в машине может сломаться. Сначала я планировал остаться внутри поворота, но старт удался мне так здорово, что пришлось сместиться наружу, чтобы не взлететь в воздух. Эта часть трека была очень грязной, и хорошо еще, что мне вообще удалось вписаться в поворот. После этого возникла небольшая недостаточная поворачиваемость, а двигатель периодически сбоял в первом повороте, но больше ничего страшного не произошло и я финишировал шестым.



Кими Райкконен: Я стартовал очень неплохо, но когда у Ярро с Ником произошел контакт, мне пришлось сбросить темп, чтобы избежать столкновения. Затем я преследовал Монтою, и наша великолепная тактика позволила мне после первого пит-стопа выйти на шестое место, опередив и его, и Мики. После второй остановки я оказался седьмым, но почти сразу выпустил изо рта трубку для питья и вода полилась на меня. К тому же когда я покидал боксы, машина лишилась воздухозаборника задних тормозов. И хотя после этого увеличилась избыточная поворачиваемость, время на круге осталось прежним.



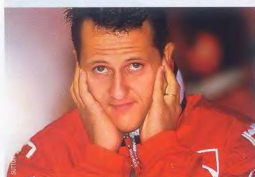
Хуан-Пабло Монтоя: Это была одна из тех гонок, когда у нас все валилось из рук. Машина вела себя плохо с первого до последнего круга – она словно упиралась в невидимое препятствие и ничто не могло заставить ее ехать быстрее. Но я решил финишировать, несмотря ни на что, да и вся команда мне помогала. Что сказать? Гонка, о которой хочется побыстрее забыть.



Жак Вильнев: Гонка стала для нас сплошным разочарованием. Мне никак не удавалось проехать быстро, и мы подозревали, что проблема в машине. Поэтому в гонке я использовал запасную, в которой чувствовал себя более комфортно. Но на ней не было аэродинамических усовершенствований, поэтому выбирать приходилось между машиной с низкой прижимающей силой и машиной с механическими проблемами. Мы выбрали низкую прижимную силу, и девятое место – лучшее, чего смогли добиться в такой ситуации.



Жан Алези: В гонке мне пришлось использовать запасную автомобиль. Старт получился не очень, но потом удалось обогнать один из Jaguar. В первой гонке за новую команду мне предстояло узнать немало нового. Так, в первую очередь приходилось следить за состоянием передних шин, а уж потом – задних, рычажок выключения сцепления на пит-стопах находился на руле, и тому подобное. Когда мне удастся финишировать, я смотрю вперед более уверенно.



"Кто-то что-то сказал, или мне показалось?" — вряд ли Михаэлю Шумахеру доводилось когда-либо смотреть старый советский "бесник", в котором звучит эта одиозная фраза, но именно она была бы совершенно уместна в его вельможном улыбающемся устах вскоре после его победного финиша в Спа. Очередного победного финиша, вознесшего его на рекордную высоту, которая, судя по всему, еще долго будет несопоставима для всех прочих пилотов Формулы-1. Судьба — или же техника, или еще неведомое что — распорядилась так, что все, кто пытался что-то "сказать" отличными результатами, показанными накануне, осталось ни с чем, а последнее слово вновь осталось за свежесписанным четырехкратным чемпионом. Который уж, наверное, притомился под грудой наваливавшихся на него в последнее время и продолжающихся валиться официальных и неофициальных титулов и юбилеев.

Вот и рекордная 52-я победа, одержанная Шумахером-старшим, весьма символично припавшая к круглой юбилейке ровно 10 лет назад именно здесь, в Спа-Франкоршам, на Гран При Бельгии. Михаэль впервые появился на арене "большого цирка" Экстактора. В 1991 году 22-летний Шумахер уже был восходящей звездой автоспорта, прекрасно проявившим себя в гонках спортпрототипов и Формуле-3, но в машине Формулы-1 на старте Гран При оказался тогда, в общем-то, благодаря случайности — одного из пилотов Jordan, Бертрана Ганно, угрозившего затрещать на поезде в тюрьму за использование газового баллончика в качестве аргумента в споре с лондонским таксистом. Новичка, отрекомендовав его как "чертовски хорошего", Эдди Джордану "соскочил" Давид Райс, проложивший в свое время дорогу в большие гонки Найджелу Мэнселу. Эдди долго не мог запомнить фамилию молодого немца и упорно называл его то Шиндлером, то Шлагбаумом, а Михаэль знал считанные слова по-английски, так что общение их было вельможным. Но особенно Шумахер порадовал всех, как вспоминает тогдашний помощник директора Jordan Тим Скотт, тем, что, имея за плечами опыт единственного выступления в японской Ф-3000 и впервые проехав несколько пробных кругов на машине Ф-1, он по возвращении в боксы спокойно констатировал: "Нормально. Первые два круга были для меня довольно впечатляющими, но затем — ничего особенного".

В том дебютном Гран При Шумахер смог квалифицироваться седьмым, в воскресной гонке был четвертым, однако в гонке сошел уже на первом круге, спавив створка сцепления. Но год спустя после своего дебюта Михаэль на этой же трассе одержал свою первую победу, начав реально доказывать миру, что он и впрямь "чертовски хорош". Что продолжили делать и на своем десятом Гран При Бельгии.

Красный террор

Пятница. Тренировка

Ничего как в свой юбилей Михаэль Шумахер решил быть первым с самого начала и до конца Гран При и посему, вопреки обыкновению, первым из всех гонщиков проехал быстрый круг. Уступив затем на короткое время лидерство товарищу по команде, он затем вернул его себе и сохранил уже до конца тренировки, опережая ближайших преследователей — Фрэнки и Барринзелло — почти на секунду. Впрочем, главный соперник бразильца в борьбе за второе место в чемпионате Култхард выглядел еще хуже: уже на пятом круге не удержав свой McLaren в свояе поворотах перед Savelot, он с оторванным колесом замер у ограждения, раскочеватив в подвеску и доску сцепления и корпус автомобиля. Перед самым концом тренировки его машину собрали в единое целое, и он даже в нее уселся, но выскать так и не успел и в результате остался на последней строке протокола. Вынесло с трассы — из-за неполадок в двигателе и отказа антипробуксовочной



В эти предпоследние гонки, когда над Спа не разовалась

системы — и проехавшего лишь два круга Бурти, после чего мотор на его Prost пришлось менять, и для Лучано эта часть тренировки закончилась. Вылетел также, ошибшись при торможении, Вильяне и джакки — Маркес, в том числе и уже под самый последний заезд: в то время как Алонсо почти все время просидел в боксах из-за проблем с электроникой в его много-страдальном Minardi.

Во второй части пятничной тренировки отличился Джанкарло Физикелла, показав от-

личное для Benetton в этом сезоне четвертое время — лучшее среди "теплолюбивых" клиентов Michelin!

Михаэль Шумахер так и остался первым, несмотря даже на то, что в результате наезда за двадцать минут до окончания тренировки на Jaguar Педро де ла Роса у его Ferrari оказалась сломанная переносная антикрыло, которое в свою очередь попало под переносное колесо и заблокировало его, так что Михаэлю пришлось возвращаться в боксы медленно-медленно лишь на трех колесах.

Что явно не хватало в Спа, так это уже традиционного для последних этапов чемпионата скалдана или сенсации, вроде перестановки на манер каната Эддиана Ньюи или увольнения Френтена. Отставка Бобби Рейхольда и переход власти в команду Jaguar всецело в руки Нико Лауды на сенсацию как-то не потянули. Ну, подумавшись, разогнавшись во взглядах на руководство командой — делов-то. При таком "бездарье" столкновение Шумахера с де ла Росой тут же дало богатейшую пищу для обмена мнениями заведующим пацками (как, наверное, и многим очевидцам на трибунах) в свете очень похожего и памятного всем наезда Шумахера на Култхарда здесь же в гонке три года назад. Действительно, янхонд был практически аналогичным. Хоть Култхард и пропустил лидирующего и обогнавшего его на круг Шумахера, тот все равно умудрился врезаться в него правым передним колесом, из-за чего для обоих пилотов гонка закончи-

лась. Михаэль затем набросился на шотландца с кулаками и обвинениями в том, что тот "хотел его убить", хотя на самом деле виновой всему был сильный дождь, предельно ухудшивший видимость.

На сей раз вперед был другой пилот, а скади — все тот же, что и наводило на соответствующие соображения: вот, мол, истинное лицо пресловутого "короля Ардена" (Шумахер победил здесь четырежды, больше чем кто-либо из действующих пилотов Ф-1). Так что на сей раз Михаэль не побоялся бить морду "обидчику", но в своем комментарии к случившемуся все же недвусмысленно пояснил: "Обычное дело, когда едешь в шлефе брешет от идущей вперед машины нет ни малейшего шанса ни оценить дистанцию до нее, ни увидеть красный сигнальный фонарь. Остается лишь надеяться, что пилот вперед не предпримет ничего необычного и будет жать на тормоз, но Педро ехал слишком медленно,



После наезда на Jaguar де ла Роса Ferrari Шумахера "захромала" на одно колесо

Так уж бывает, так уж выходит — Кто-то теряет, кто-то находит.
М. Танич

ВВЕРХ ПО ЛЕСТНИЦЕ, ВЕДУЩЕЙ ВНИЗ



Benetton приехал на Гран При Бельгии с новым аэродинамическим пакетом, который прекрасно проявил себя уже в тренировках

Хуан-Пабло Монтоя также оказался в компании тех, кто в течение тренировочных заездов испытывал свою машину на прочность



и из-за этой разницы скоростей при всей осторожности я все равно не смог избежать столкновения".

Педро де ла Роса, в свою очередь, так описал ситуацию: "Довольно очевидно, что моей вины здесь вовсе нет. Я двигался по направлению к Eau Rouge, видел в зеркалах, что Михаэль приближается, и максимально сместился вправо, предоставляя ему наилучшую траекторию. Не мог же я совсем исчезнуть с трассы, я и так предоставил ему на выбор всю ее ширину в том месте, но он все же предпочел вреяться в меня, сломав себе антикрыло и оторвав мне заднее левое колесо. Думаю, впрочем, не стоит обвинять друг друга, так как из-за обильных брызг и мне, и ему было очень трудно разобрать что к чему, так что это был не более чем типичный "дождевой" инцидент".

Несмотря на сход юбилея, ни его соперники из Williams, ни Мика Хаккинен так и не смогли превзойти показанное им с утра лучшее время, и все из-за того же ливня. Причем, как водится в Спа-Франкоршам, он хлынул буквально "вдруг откуда ни возьмись", поскольку всего за пару минут до этого мрачные тучи над трассой наконец-то рассеялись и выглянуло солнце!

Вот эти-то брызги из-под колес машины Педро де ла Росы и спровоцировали "таран" Михаэля Шумахера



Туманные перспективы

Суббота. Тренировка

Погода над Арденнами с их особым, "трудным" микроклиматом уже давно стала притчей во языцех. И действительно, когда въезжаешь в этот район – со стороны Германии ли, Люксембурга, или же самой Бельгии, где в это время может светить яркое солнце, – попадаешь в некое, как кажется, вечно сумрачное и дождливое царство. Вот и на сей раз синоптики уверенно предсказывали непредсказуемо скверную погоду в течение всего гоночного уик-энда. Но туман (при температуре воздуха всего 10 градусов) субботним утром выдался такой, что в нескольких шагах не было видно ни зги, и по ведущей к месту проведения Гран При скоростной автострате даже с включенными "противотуманками" пришлось пробираться буквально "на ощупь". Что уж говорить о том, каково пришлось бы гонщикам: они бы себя ощущали натурально как ежики в тумане.

Однако прежде всего в такую погоду не может подняться в воздух медицинский вертолет, присутствие которого над трассой в ходе любых заездов обязательно. В связи с чем первую тренировочную сорокапятиминутку поначалу отложили, а затем и вовсе отменили (неожиданный досуг обитатели боксов коротали, общаясь с бродившим по пит-лейн Найджелом Мэнселлом), а вторую, ставшую единственной, начали лишь в 11 часов. Туман к этому времени рассеялся, но зато полотно трассы было очень мокрым после того, как небесные хляби над арденнским лесом снова пару раз разверзлись, излив обильнейшие потоки воды. Ощущение было такое, будто обитающий в тучах повелитель дождя просто развлекался тем, что периодически окатывал Спа-Франкоршам

и всех там присутствующих водой из огромного ушата...

Это не остановило пилотов, которые буквально бросились на трассу наверстывать упущенное на настроенных уже под квалификацию машинах, обутих в дождевую или промежуточную резину. После первых 20 минут лидерства пилотов McLaren лучшее время показал Ральф Шумахер, в то время как Монтоя – внимание! – в компании Алонсо и Маркеша мыкался за пределами 107%, но уже спустя минуту отобрал у товарища по команде первую строку протокола, а затем и улучшил свой результат, превзойдя время прошлогодней полу-позиции.

Обе Ferrari были весьма медленны из-за проблем с охлаждением передних тормозов, но машину Баррикелло удалось довольно быстро "привести в чувство", что дало ему возможность даже отобрать на время у Монтои "утренний поул", а над Ferrari под номером 1 механики колдовали очень долго и упорно, но тщетно: итоговая позиция Михаэля оказалась лишь... 19-й, позади даже Маркеша!

На первых же двух строках протокола разместились пилоты Williams, предвосхищая результаты квалификации.

Хоть дело было и не вечером, но из-за тумана на трассе делать было нечего



Можно ли выйти сухим из воды?

Суббота. Квалификация

Очень верно подвел итог субботы Култхард: "Квалификация на высыхающей после дождя трассе – это всегда лотерея. Иногда удача приваливает нам, как это было в Хоккенхайме в прошлом году и в Бразилии в этом, а иногда – наоборот, как сегодня". То же самое мог бы сказать и любой другой пилот.

Квалификация началась в момент очередного приступа "насморка" у простуженного арденнского неба, и, хотя уже через четверть часа дождь прекратился и проглянувшее сквозь тучи солнце стало подсушивать трассу, гонщики не спешили на нее выезжать и даже усаживаться в машины. Первым на 27-й минуте, взметая шлейфы брызг, выехал Маркеш, за что и поплатился на быстром круге, вылетев в повороте La Source. За ним постепенно потянулись и все остальные (в смысле выезда, конечно, а не вылета). Один лишь Монтоя заглох прямо на пит-лейн, в то время как Хаккинен, Култхард и Михаэль Шумахер уже боролись за промежуточную полу-позиции. Стремительно менялись и обладатели четвертого результата: Вильнев, Алез, снова Вильнев, Ральф Шумахер, Баррикелло, Монтоя...

Хуан-Пабло оказался в нужное время на нужных шинах и в результате – в нужном месте. На поул-позиции

После очередного улучшения времени Шумахером-старшим вне 107-процентной зоны оказались Бернольди и Маркеш, однако пару минут спустя они все же «втянулись». За пять с небольшим минут до окончания заезда Вильнев первым выехал на «сухих» шинах, и его примеру тут же последовали другие, хотя не все успели извлечь из этого выгоду. Незадолго до финального взмаха клетчатого флага и в последующие пару минут на стремительно высыхающей трассе обладатели поул-позиции стали столь же стремительно сменять друг друга: Монтойя, Ральф Шумахер и снова Монтойя, разом выкинувший за заветные 107% четырех пилотов – команды Arrows и Minardi в полном составе. Алонсо так и не успел «переобуть» машину в псевдослики, у Маркеша возникли проблемы с задней подвеской. Ферстаппену на последнем круге помешал Ирвайн, а машину Бернольди за пять минут до окончания квалификации зажали на технический контроль, из-за чего ему затем успели только поменять шины, но не успели подлить бензин, который и кончился в «Автобусной остановке» во время последнего быстрого круга.



И квалификация почти до самого конца тоже проходила «по-мокрому»

Впрочем, эффект от использования «сухих» шин в последние минуты квалификации кое-кем был поставлен под сомнение. Но если Хаккинен, например, был расстроен всего лишь тем, что выехал на псевдосликах слишком рано, не под самый флаг, из-за чего «не мог уверенно ехать на пределе и переосторожничал», то действующий чемпион, в распоряжении которого была и основная машина с «мокрыми» настройками и настроенная под сухую гонку запасная, и вовсе признался: «Выехав на «сухих» шинах, я тут же понял, что совершил ошибку». Но Михаэль даже в проигрышной ситуации нашелся, как остаться «первым лицом» в своем юбилейном Гран При. «Да я, в общем-то, и не расстроен своим третьим местом. Ведь при этом «Bridgestone-поул» ос-



тался за мной», – заявил он, подразумевая свое лидерство по отношению к другим клиентам японских шинников.

Борьба за последующие позиции развивалась и вовсе калейдоскопически: Вильнев отобрал четвертое место на старте у Хаккинена, но тут же был отодвинут на пятое Баррикелло, которого с только что завоеванной третьей позиции сбросил Михаэль Шумахер. Бразилец ненадолго вернул себе «бронзу», но затем вновь уступил ее немцу. Физикелла задвинул Хаккинена и вовсе на седьмое место, но тут же вернул себе шестое, и мгновенно вновь стал седьмым, когда четвертое время совсем уж неожиданно для всех показал Френтцен на Prost!

И именно Хайнц-Харальд стал наряду с Монтойей подлинным триумфатором квалификации. Его долго не отпускали журналисты, его мобильный телефон разрывался от звонков поздравлявших его близких и друзей, и когда он затем шел вдоль всей пит-лейн от «закрытого парка» в боксы Prost, зрители на трибунах вставали и приветствовали его аплодисментами. Пусть и не без помощи переменчивой арденнской погоды, но ему, только что пережившему довольно незаслуженную обиду, выпала толика вполне заслуженного счастья. В боксах Prost и тем более Williams ликовали. Они еще не знали, что их ждет завтра. А вот занявшие соответственно лишь восьмую и тринадцатую позицию на старте Физикелла и Алези как будто знали и потому весьма уверенно заявляли, что надеются на очки в предстоящей гонке.

Между тем, пока пилоты Williams и Френтцен значительно улучшили свои результаты на последних секундах квалификации, потеснив тем самым назад Хаккинена и Култхарда, машина Хайдфельда из-за проблем с коробкой передач замерла в повороте Stavelot, в связи с чем маршалы вывесили желтые флаги. И Рон Деннис от имени McLaren направил судьям Гран При резонный запрос: а законны ли упомянутые результаты в этой ситуации? Судьи ответили, что вполне законны. Итоги квалификации остались неизменны. Скандала вновь не получилось.



Таким был Френтцен до квалификации...



А таким – после



Перед своим последним Гран При Тарсо Маркеш не скрывал своей грусти

Предвестие победы

Воскресенье. Разминка

Ранним воскресным утром пилоты Формулы-1 подверглись жесточайшему «террору» уже со стороны своих наиболее рьяных поклонников. Я уже подъезжал к журналистской парковке, когда на покато капоте моего «Нового жука» буквально распластался весьма решительный паренек, жестами показывающий мне остановиться. Сдерживая меня, он постоянно смотрел куда-то за мою спину. Глянув в зеркало, я понял в чем дело: в следующей позе за машиной находился Ирвайн, и его атаковали «охотники за автографами». Мне ничего не оставалось, как стоять, – не давить же парня? – а заблокированному таким образом Эдди – подписывать билеты, программки и кепки. И лишь когда фанаты получили свое, дорога было разблокирована...

В стабильных и равных для всех погодных условиях разминки Михаэль «вежливо напомнил» соперникам и зрителям, кто есть кто, вновь воцарившись на своей «законной» первой строчке протокола. В этом свете вторая позиция Хаккинена, хоть и более чем в секунде от времени Шумахера, также внушала определенные надежды – весьма впрочем призрачные с учетом седьмого стартового места вслед за не слишком-то прыткими в гонке Вильневом и Френтценом. Култхард и Баррикелло, которые соответственно столкнулись с неполадками в коробке передач и проблемами с настройкой, и вовсе затерялись где-то во второй половине протокола. Не блистал и вчерашний триумфатор Монтойя, чья под завязку залитая бензином машина уже оказалась не столь ему послушна.

Своеобразным же «героем» разминки стал Алонсо, который в погоне за 15-м местом на самом быстром участке трассы не удержал свою Minardi и отправил ее прямо в ограждение. Ударившись в него на огромной скорости, машина отскочила вновь на асфальт, после чего еще улетела в траву. Удивительно, но молодой испанец выбрался из искореженной машины абсолютно целым и совершенно невредимым. Тем не менее, вплоть до старта гонки имелись сомнения, допустят ли Алонсо к участию в ней после столь серьезной аварии.



На разминке Хаккинен «пригрозил» повторением Сильверстоуна

ФОРМУЛА 1001

ГРАН ПРИ БЕЛЬГИИ

Которые тут временные? Слазы...

Воскресенье. Гонка

Однако допустить не только Алонсо, но вполне справедливо и трех других не прошедших квалификационное сито гонщиков — по решению судей, в связи с «исключительными обстоятельствами» (погодами). Однако же в глазах одного из них все равно сапожника не подделывал Тарко Маркес промолчал с Формулой-1, выходя на свой последний (пока, по крайней мере) старт. Приняв решение заменить начинающую Гран При Италии не баскетбольными успехами бразильца на подвиги молодого малайзийского пилота Алек-

сатта Бурти проверку на прочность в очередной раз выдержал. Лучано остался цел и практически невредим



са Йонга, владелица и шеф Minardi Пол Стордарт все же отметил: «Мы искренне признательны Тарко за его фантастические усилия в этот трудный для команды год и будем очень рады, если он останется с нами до конца сезона как запасной и тест-пилот». Маркес ответил взаимным «реверансом»: «Я очень благодарен Euroteam Minardi. Хотя этот сезон и был порой довольно трудным, он все же доставил мне большое удовольствие».

Стоит отметить, что, несмотря на клевету «бесного неудачника», Маркес и вправду заслуживает добрых слов в свой адрес. Не всем же, в конце концов, быть шамухерами, но быть гонщиком Формулы-1, даже не самым быстрым и удачливым, это уже круто. Однако то ли Тарко пошлое кошение, то ли в очередной раз неудачная техника, но на старте гонки он заглох. И ладно бы только он, все равно стартовавший с последнего места, но и герой квалификации Френтен, которому не удалось добиться взаимопонимания с коробкой передач! В результате немец составил компанию Маркесу в самом конце стартовой решетки.

Дается старт новому прогрессивному кругу, и на него уходит все, кроме на себя раз-

обладателя пол-позитива, на машине которого тоже глохнет мотор! Монто тоже ничего не остается, как перед началом уже самой гонки занять вместо первого последнее место на старте. Гонку возглавляет Ральф Шумахер, но сто практически сразу же «как стоячего» обходит старший брат. Опично стартовавший Финкельда прорывается с шестого на четвертое место, опередив Хааккинена и Вильмеса, но уже двумя кругами спустя снова пропускает вперед не только Хааккинена, но и Култкарда.

А на четвертом круге гонки происходит жуткая авария Бурти, пытавшегося обогнать в повороте Blanchimont Ирвайна, становится с ним, теряет при этом переднее антикрыло, а вместе с ним и привязанную к нему, загрожа-

ющую передние колеса, и те уже неуправляемые на скорости 300 км/ч отправляют Prost бразильца правым в ограждение. Полоса безопасности снизила скорость болида предположительно до 250 км/ч, однако и этого оказалось более чем достаточно, чтобы машина Бурти целиком оказалась в массиве из старых покрышек, войдя туда словно нож в масло!

Далее также оказался в гравии, потеряв пару колес, и Ирвайн, тут же вывалившись из кокпита, оказался первым, кто подбежал на выручку к своему бывшему товарищу по команде и стал разгребать закатавшиеся Бурти покрышки. «Первое, что я увидел, это несчастливо наклоненную вбок голову Лучано, прижатую к покрышкам, и подумал: самое худшее. Парень не пошел. Но, слава богу, он оказался в порядке!» — рассказывал потом Эдди.

На первый взгляд могло показаться, что Ирвайн едва ли не умилительно «захлопнул калитку» прямо перед носом пытавшегося обогнать его Бурти, однако тот избрал для этого совершенно неадекватную внутреннюю траекторию и, скорее всего, сам же и спровоцировал таким образом столкновение. Во всяком случае, Ирвайн, выражая глубочайшее сожаление по поводу происшедшего, пояснил: «Конечно, я

не перескочил Лучано порогу. Я знал, где он находится, но никак не ожидал, что он пойдет на обгон по внутренней стороне, и просто остался на привычной оптимальной траектории». Комиссары гонки, выслушав позже его объяснения и проанализировав видеозаписи, также не сочли виновным ирландца, как, впрочем, и Бурти, назвав столкновение «голическим инцидентом, в отношении которого не будет предпринято никаких дальнейших действий».

Между тем довольно долго о состоянии Бурти, отправленного на вертолете в ближай-

ший крупный медицинский центр — университетский госпиталь в Льеже, ничего не сообщалось, в том числе и пилотам, что, конечно же, породило весьма тревожное настроение перед рестартом гонки. Однако буквально за мгновения до старта гонщикам (а позже и всем остальным) сообщили, что Лучано в сознании и, скорее всего, отделался сотрясением мозга и шоксом.

Так или иначе, но после круга за машинной безопасностью гонка была остановлена красным флагом. Однако на этом сюрпризы Спа не



Вот так Монтоу отправили «на сторону»



Второй старт, как и первый, лучше всех удалась пилотам Benetton, а Хайдфельд, Ирвайн и Монтоу не смогли поделить трассу в послестартовой шпильке La Source



Кокпит машины надежно защитил пилота при страшном ударе об ограждение на скорости около 250 км/ч, однако голова Бурти была ополена приземлением вертемы массой старый покрышек. Это в конечном итоге стало ему сотрясением мозга и сильным ушибом челюсти



Не имея возможности соревноваться с Ferrari № 1, пилоты McLaren расправились с № 2



кончились. Когда гонка была возобновлена и машины отправились на очередной прогревочный круг, на старте вновь остался Williams, на сей раз Ральфа Шумахера, причем стоящий не на колесах, а на домкратах! Как оказалось, в процессе подготовки к рестарту на машине Монтой были выявлены серьезные повреждения заднего антикрыла и во избежание того же на машине Ральфа механики решили заменить антикрыло и ему, но не успели сделать это до зеленого сигнала светофора, почему и оставили Williams под номером 6 "на костылях". Таким образом старшему Шумахеру оставалось лишь удовлетворенно хмыкнуть: "Соперников не вижу", – и преспокойно отправиться к своей рекордной 52-й победе. Что он и сделал.

Монтой, впрочем, сдаваться не собирался и сразу бросился на прорыв вперед, однако его Williams был буквально отброшен на край трассы в первом же – печально известном – повороте машиной де ла Росы, протараненной Хайдфельдом, которого задел еще и Ферстаппен, после чего для всех участников этого "легкого массового завала", кроме голландца, в силу разных причин гонка закончилась.

Маркешу пять вместо двух предполагаемых пит-стопов (колесо его Minardi оказалось проколотым обломком от машины Бурти, а затем обнаружили проблемы с подвеской) обошлись в конце гонки в отставание от победителя на целых четыре круга, но все же он финишировал и был классифицирован, причем весьма символично – тринадцатым... В то время как Алонсо из-за поломки коробки передач сошел еще за круг до аварии Бурти. (Учитывая, что накануне оба пилота команды European Aviation столкнулись в гонке Ф-3000, для Стоддарта и его подопечных выдался еще более, чем обычно, неудачный уик-энд.)

Френтцену же остановка в боксах и дозаправка на круге, когда на трассе была машина безопасности, позволили затем "вторую гонку" провести всего с единственным пит-стопом и в итоге пробиться хотя бы на девятое место в итоговой классификации.

Любопытная коллизия произошла с пилотами BAR: Вильнев, вылетев в траву, смог все



Именно эти странные резиновые "уши" и стали "камнем преткновения" для Баттона и Баррикелло

новых "ушей", которыми, наряду с традиционными бордюрами обозначена "эска" "Автобусная остановка", в результате чего и сошел с дистанции. А незадолго до него та же участь постигла и бороздевшего с Хаккинсом Баррикелло, который, впрочем, смог добраться до боксов, заменить носовой обтекатель и даже обойти за четыре круга до финиша отчаянно сопротивлявшегося Алези и финишировать



Benetton Дженсона Баттона после наезда на коварное препятствие лишился не только переднего антикрыла, но и левого переднего колеса

же вернуться на трассу, но перед самым носом Паниса, вынудив того отправиться на "прогулку" по траве на противоположную сторону полотна. Надо полагать, Оливье уже изрядно надоеало регулярно вылетать с трассы по "инициативе" товарища по команде. К тому же француз еще и наказали 10-секундным штрафом за пересечение сплошной белой линии при выезде с пит-лейн, как это было на Нюрбургринге и с Ральфом Шумахером.

Далее же гонка протекала достаточно стабильно, и наибольший интерес в ней вызывала, конечно же, борьба за второе место между Физикеллой и Култхардом. Стартовав второй раз еще более удачно, чем первый, Физико на своем давно уже не принимаемом в расчет Benetton ко всеобщему изумлению пробился на второе место и едва не обогнал Михаэля Шумахера, по собственному же признанию последнего, а затем успешно защищал свою позицию в течение почти всей гонки, уступив преследующему шотландцу лишь ближе к ее концу и заняв в итоге третью ступень пьедестала. Что, впрочем, тоже было праздником и для него, и для команды, за которую он проводит последние гонки.

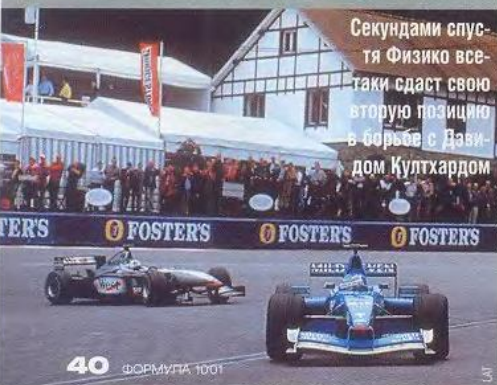
Баттон поначалу тоже выглядел неплохо, прорвавшись после первого старта с 15-го места на 8-е, а после второго – с 10-го на 4-е. Но затем, испытывая проблемы с недостаточной поворачиваемостью и обороняясь от Ральфа, наехал передним антикрылом на одну из рези-



На ступеньки, ведущие к подиуму, Михаэль взмошел практически без борьбы. Его соперникам досталась другая лестница – ведущая вниз

пятым. Что это за резиновые "уши" и для чего они торчат в "эске", так и осталось неизвестным. Если только для того, чтобы предотвращать слишком "глубокое" срезание пилотами кромки поворота, то отломанные антикрылья – не слишком ли высокая цена за это?

Однако основной сыр-бор случился в связи с определением результатов "раздвоенного" Гран При. Прежде в подобных случаях регламент предусматривал довольно сложную процедуру подсчета суммарного времени прохождения пилотами дистанции по итогам обеих частей приостановленной гонки, как это было на Гран При Японии в 1994 году. Поэтому победителем мог оказаться совсем не тот, кто финишировал первым, а тот у кого оказался лучше упомянутый суммарный показатель. Но в конце прошлого года правила были изменены. В частности, статья 158



Секундами спустя Физико все-таки сдаст свою вторую позицию в борьбе с Навидом Култхардом

(случай Б, пункт а) спортивного регламента, разъясняющая процедуру возобновления гонки после ее остановки, гласит: "Учитывается лишь порядок следования машин и количество пройденных пилотами кругов по окончании круга, имевшего место за два круга до того, в течение которого гонка была остановлена. Все прочие результаты аннулируются и не учитываются". Многие об этом изменении правил не знали или забыли – в том числе журналисты и даже руководители команд, что наряду со сбоем в работе компьютеров поначалу внесло изрядную неразбериху в оценку

результатов Гран При. Так, например, Эдди Джордан раздраженно топал ногами, предполагая, что после суммирования времени, показанного гонщиками в двух частях гонки, шестое место и очко за него достанется не Алези, а Ральфу Шумахеру. И успокоился он лишь тогда, когда ему напомнили об изменившихся правилах.

Так что младшему Шумахеру, несмотря на прекрасную позицию на старте, ничего так и не досталось, равно как и Монтюе, и Френтцену – героям квалификации. Так уж бывает, так уж выходит...

Что же касается чемпионата, то можно было бы сказать, что именно в Спа, за четыре этапа до конца сезона, он только начнется – чемпион наконец-то окончательно определен, и теперь все остальные могут вволю "помахать кулаками после драки" – бороться уже не за призрачное для них первое, а за вполне реальное второе место в чемпионате. Но Шумахер-старший вновь оказался попросту недостижим, словно единолично выступает в какой-то отдельной суперлиге, демонстрируя, что есть он, и есть "все остальные".

Махания кулаками после драки не вышло.

Борис Мурадов



"Тот самый" знаменитый поворот Eau Rouge – "Красная вода". Рубенс Баррикелло преследует Жана Алези в борьбе за два очка пятой позиции. Через пару кругов он добился своего

Спа

Трасса Спа-Франкоршам

Длина круга: 6,968 км
Количество кругов: 44 (40)
Общая длина: 306,592 км (278,720 км)
Финиш/Старт: 0,000 км
Функционирует с 1924 г.
Организатор Гран При: Spa Activities SPRL
Время по отношению к московскому: - 2 часа
Старт гонки: 14:00
Расположение: 50 км к юго-востоку от Льежа



Победитель 2000 г.
Мика Хаккинен/McLaren MP4/15:
1:28.14.498
Рекорд круга в квалификации
1'48.682 (1998 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/13)
Рекорд круга в гонке
1'49.758 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)

На этом Гран При...

М. Шумахер одержал 52-ю победу в своей карьере и стал абсолютным рекордсменом Ф-1 по числу выигранных Гран При.



14

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Сыро-дождь. Температура воздуха: 14-16 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 13-14 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'48.655/28	-	230.866
2	Я. Трулли	1'49.404/34	0.749	229.285
3	Р. Баррикелло	1'49.456/35	0.801	229.177
4	Дж. Физикелла	1'50.192/30	1.537	227.646
5	М. Хаккинен	1'50.239/29	1.584	227.549
6	К. Райкконен	1'50.495/34	1.840	227.022
7	Р. Шумахер	1'50.801/23	2.146	226.395
8	Э. Ирвайн	1'51.555/34	2.900	224.864
9	Ж. Алези	1'51.631/30	2.976	224.711
10	Дж. Баттон	1'51.673/21	3.018	224.627
11	О. Панис	1'52.071/24	3.416	223.829
12	Х.-Х. Френтцен	1'52.073/33	3.418	223.825
13	П. де ла Роса	1'52.119/31	3.464	223.733
14	Н. Хайдфельд	1'52.436/31	3.781	223.102
15	Ж. Вильнев	1'52.804/20	4.149	222.375
16	Х.-П. Монтойя	1'52.829/24	4.174	222.325
17	И. Ферстаппен	1'52.955/34	4.300	222.077
18	Ф. Алонсо	1'55.021/26	6.366	218.088
19	Т. Маркеш	1'55.099/30	6.444	217.941
20	Э. Бернольди	1'55.491/30	6.836	217.201
21	Л. Бурти	2'11.037/13	22.382	191.432
22	Д. Култхард	12'37.913/3	649.25	33.097

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Сыро-сухо. Температура воздуха: 13 °C
11.00-11.45 Температура полотна: 12 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Х.-П. Монтойя	1'47.494/12	-	233.360
2	Р. Шумахер	1'47.768/15	0.274	232.766
3	М. Хаккинен	1'48.465/12	0.971	231.270
4	Д. Култхард	1'48.698/13	1.204	230.775
5	Р. Баррикелло	1'49.071/10	1.577	229.985
6	Дж. Физикелла	1'49.511/12	2.017	229.061
7	Э. Ирвайн	1'49.857/12	2.363	228.340
8	Ж. Вильнев	1'49.953/14	2.459	228.141
9	Дж. Баттон	1'50.130/12	2.636	227.774
10	Ж. Алези	1'50.485/13	2.991	227.042
11	Я. Трулли	1'50.494/11	3.000	227.024
12	О. Панис	1'50.501/15	3.007	227.009
13	Х.-Х. Френтцен	1'50.765/14	3.271	226.468
14	П. де ла Роса	1'52.267/9	4.773	223.438
15	Л. Бурти	1'52.740/16	5.246	222.501
16	Э. Бернольди	1'52.906/15	5.412	222.174
17	Ф. Алонсо	1'53.546/14	6.052	220.921
18	Т. Маркеш	1'53.861/12	6.367	220.310
19	М. Шумахер	1'57.257/7	9.763	213.444
20	И. Ферстаппен	1'57.477/7	9.983	213.529
21	К. Райкконен	1'58.547/5	11.05	211.602
22	Н. Хайдфельд	2'55.816/3	68.32	142.676

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Дождь-сыро. Температура воздуха: 14 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 14-18 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня
1	Х.-П. Монтойя	1'52.072/7	-	-	223.827	4:01.27
2	Р. Шумахер	1'52.959/10	0.887	0.791	222.069	4:01.39
3	М. Шумахер	1'54.685/8	2.613	2.331	218.727	4:01.46
4	Х.-Х. Френтцен	1'55.233/10	3.161	2.820	217.687	4:01.51
5	Р. Баррикелло	1'56.116/7	4.044	3.608	216.032	4:00.24
6	Ж. Вильнев	1'57.038/11	4.966	4.431	214.330	4:00.16
7	М. Хаккинен	1'57.043/12	4.971	4.435	214.321	4:01.19
8	Дж. Физикелла	1'57.668/7	5.596	4.993	213.182	4:00.54
9	Д. Култхард	1'58.008/10	5.936	5.296	212.568	3:56.02
10	П. де ла Роса	1'58.519/11	6.447	5.752	211.652	4:01.15
11	О. Панис	1'58.838/8	6.766	6.037	211.083	4:01.22
12	К. Райкконен	1'59.050/8	6.978	6.226	210.708	4:01.24
13	Ж. Алези	1'59.128/10	7.056	6.295	210.570	4:01.38
14	Н. Хайдфельд	1'59.302/9	7.230	6.451	210.263	4:01.59
15	Дж. Баттон	1'59.587/7	7.515	6.705	209.761	4:00.31
16	Я. Трулли	1'59.647/10	7.575	6.759	209.656	3:47.28
17	Э. Ирвайн	1'59.689/9	7.617	6.796	209.583	4:01.45
18	Л. Бурти	1'59.900/7	7.828	6.984	209.214	4:00.59
19	107%	1'59.917	7.845	7.000		
20	И. Ферстаппен	2'02.039/10	9.967	8.893	205.547	13:47.38
21	Ф. Алонсо	2'02.594/8	10.522	9.388	204.616	3:37.25
22	Э. Бернольди	2'03.048/10	10.976	9.793	203.861	3:51.16
23	Т. Маркеш	2'04.204/10	12.132	10.825	201.964	3:47.37

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

Т. Маркеш Ф. Алонсо Л. Бурти Я. Трулли Н. Хайдфельд К. Райкконен П. де ла Роса Дж. Физикелла Ж. Вильнев Х.-Х. Френтцен Р. Шумахер



Э. Бернольди Й. Ферстаппен Э. Ирвайн Дж. Баттон Ж. Алези О. Панис Д. Култхард М. Хаккинен Р. Баррикелло М. Шумахер Х.-П. Монтойя

РАЗМИНКА

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 9 °C
9.30-10.00 Температура полотна: 9 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'49.495/11	-	229.095
2	М. Хаккинен	1'50.694/9	1.199	226.613
3	К. Райкконен	1'50.738/11	1.213	226.523
4	Р. Шумахер	1'50.776/12	1.281	226.446
5	Э. Ирвайн	1'50.818/11	1.323	226.360
6	Х.-Х. Френтцен	1'50.908/12	1.413	226.176
7	Х.-П. Монтойя	1'50.993/8	1.498	226.003
8	Я. Трулли	1'51.062/8	1.567	225.863
9	Н. Хайдфельд	1'51.317/11	1.822	225.345
10	Р. Баррикелло	1'51.394/6	1.899	225.189
11	П. де ла Роса	1'51.418/10	1.923	225.141
12	Д. Култхард	1'51.750/9	2.255	224.472
13	Ж. Алези	1'52.338/11	2.843	223.297
14	Дж. Физикелла	1'52.436/12	2.941	223.102
15	Ф. Алонсо	1'52.479/9	2.984	223.017
16	О. Панис	1'52.519/10	3.024	222.938
17	Ж. Вильнев	1'52.903/12	3.408	222.180
18	Т. Маркеш	1'52.908/8	3.413	222.170
19	Л. Бурти	1'53.083/9	3.588	221.826
20	И. Ферстаппен	1'53.737/13	4.242	220.550
21	Э. Бернольди	1'54.472/13	4.977	219.134
22	Дж. Баттон	2'34.526/3	45.03	162.333

ГОНКА

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 16 °C
14.00 Температура полотна: 17 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	М. Шумахер	1:15'31.935	1'49.758/7	221.050
2	Д. Култхард	+10.098	1'51.608/25	220.505
3	Дж. Физикелла	+27.742	1'51.725/14	219.559
4	М. Хаккинен	+36.087	1'51.741/13	219.114
5	Р. Баррикелло	+54.521	1'51.776/24	218.139
6	Ж. Алези	+59.684	1'51.996/9	217.867
7	Р. Шумахер	+59.986	1'51.058/25	217.851
8	Ж. Вильнев	+1'04.970	1'52.372/15	217.589
9	Х.-Х. Френтцен	+1 круг	1'54.051/19	214.833
10	И. Ферстаппен	+1 круг	1'54.095/8	214.202
11	О. Панис	+1 круг	1'52.533/28	213.824
12	Э. Бернольди	+1 круг	1'55.198/8	212.402
13	Т. Маркеш	+4 круга	1'56.484/12	193.777
НК 11	Я. Трулли	НФ (35)	1'51.828/8	218.069
НК 8	Дж. Баттон	НФ (21)	1'53.409/21	216.317
НК 6	Х.-П. Монтойя	НФ (5)	1'55.832/4	210.576
НК 19	П. де ла Роса	НФ (5)	1'56.158/4	211.410
НК 17	К. Райкконен	НФ (4)	1'53.595/2	215.969
НК 16	Н. Хайдфельд	НФ (4)	1'55.805/4	211.205
НК 18	Э. Ирвайн	НФ (3)	1'56.746/2	208.706
НК 23	Л. Бурти	НФ (3)	1'56.083/3	208.330
НК 21	Ф. Алонсо	НФ (2)	1'59.814/2	200.572

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	104
2 Д. Култхард	57
3 Р. Баррикелло	48
4 Р. Шумахер	44
5 М. Хаккинен	24
6 Х.-П. Монтойя	15
7 Ж. Вильнев	11
8 Н. Хайдфельд	11
9 К. Райкконен	9
10 Я. Трулли	9
11 Дж. Физикелла	8
12 Р. Зонта	6
13 О. Панис	5
14 Ж. Алези	5
15 Э. Ирвайн	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	152
2 West McLaren Mercedes	81
3 BMW WilliamsF1 Team	59
4 Red Bull Sauber Petronas	20
5 Lucky Strike Reynard BAR Honda	16
6 Benson & Hedges Jordan Honda	16
7 Mild Seven Benetton Renault Sport	10
8 Jaguar Racing	5
9 Prost Acer	4
10 Orange Arrows Asiatech	1
11 European Minardi F1	0

КРУГ ЗА КРУГОМ

Перед стартом: За несколько секунд до старта заглож Френтцен, и следом за ним Маркеш. Старт отменен. Немец отправлен в конец стартовой решетки. Во время старта второго прогревочного круга заглож двигатель на машине Монтой, колумбиец также отправляется в конец пелотона.

1-й круг В первом повороте Ральф, Михаэль и Баррикелло сохраняют свои позиции. Физикелла прорывается на 4-е место. Вильнев — 5-й, позади него два пилота McLaren. Баттон прорвался с 15-го места на 8-е. В конце прямой перед Les Combes М. Шумахер по внешней траектории легко проходит своего брата и становится лидером. Ральфа тут же начинает атаковать Баррикелло. Оба пилота McLaren обгоняют Вильнева. Монтойа к концу круга прорывается с 22-го на 17-е место.



2-й круг М. Шумахер быстро отрывается от пелотона. Алези (12-й) обгоняет де ла Росу и Паниса. Ферстаппен (16-й) пропускает Монтойа и Бурти.

3-й круг Хаккинен и Култхард на одном круге обгоняют шедшего 4-м Физикеллу. Райкконен (8-й) проходит Вильнева. Ирвайн пропускает на 14-е место Трулли. Алонсо сходит с трассы из-за проблем с КП.

4-й круг М. Шумахер увеличил отрыв от брата до 6 с. Алези (10-й) обгоняет Баттона. Панис (12-й) теряет еще две позиции (француза проходят Хайндфельд и Трулли). В борьбе за 16-е место Бурти атакует Ирвайна. Перед Blanchimont бразилец остается на внутренней траектории, но Ирвайн не замечает его в зеркалах и притирает к обочине. Машины слегка сталкиваются и вылетают с трассы. Jaguar Ирвайна останавливается в гравийной ловушке, а лишившийся переднего антикрыла Prost Бурти на высокой скорости врезается в отбойник. Машина зарывается в защитный барьер из отработанных покрышек. На трассе появляется автомобиль безопасности, воспользовавшись этим, Маркеш и Френтцен заезжают на пит-стоп. Получившего серьезные травмы Бурти долгое время не удается извлечь из машины, гонку останавливают красным флагом. В это время из-за отказа трансмиссии сходит Sauber Райкконена. Через несколько минут Бурти перевозят в медицинский центр автодрома, а оттуда бразильца отправляют на вертолете в госпиталь Льежа.



В соответствии со Спортивным регламентом Формулы-1 (Статья 158, пункт Б, см. "Формулу" № 9 '2001) прошедшая часть гонки отменена, и по итогам 4 кругов заново оформлена стартовая решетка. Дистанция гонки сокращена с 44 до 36 кругов (44 круга, минус второй прогревочный круг, минус 4 круга, пройденных до остановки гонки, минус три дополнительных круга, оговоренных в правилах Ф-1).

Прогревочный круг: Механики Williams не успели закончить регулировку заднего антикрыла на машине Р. Шумахера и, покидая стартовое поле, его Williams оставили на домкратах. Немец вынужден стартовать последним.

1-й круг Лучшее всех стартовал Физикелла, с 6-го места пробившийся в первом повороте на второе, позади М. Шумахера. Баррикелло — 3-й. Баттон поднялся было на 4-е место, но уже к Les Combes его опередил Култхард. Хаккинен откатился на 6-ю позицию. На входе в Malmedy чуть не столкнулись два пилота BAR. В конце пелотона Хайндфельд и де ла Роса не поделили трассу в La Source, после чего испанец столкнулся с Монтойей, а немец — с Ферстаппеном. В результате Хайндфельд остановился на трассе, а де ла Роса сумел лишь добраться до боксов.



2-й круг М. Шумахер начал быстро отрываться от Физикеллы, которого атакуют Баррикелло, Култхард и обогнавший Баттона Хаккинен. В конце круга сгорел двигатель на Williams Монтой.

3-й круг М. Шумахер довел свой отрыв от Физикеллы уже до 5 с. В борьбе за 6-е место Трулли обгоняет Баттона.



4-й круг Алези в свою очередь опережает Баттона и поднимается на 7-е место.

6-й круг М. Шумахер опережает Физикеллу уже на 14 с. Трулли (6-й) открывает первую волну дозаправок и, побывав в боксах, откатывается на 11-е место. Вильнев (9-й) также опережает Баттона.

7-й круг Хаккинен (5-й), Алези (6-й) и Панис (11-й) заезжают на пит-стоп. Оливье к тому же пересекает сплошную разделительную линию при выезде с пит-лейн и наказывается штрафной остановкой в боксах.

8-й круг Ферстаппен (9-й) останавливается для дозаправки и теряет 5 мест.

9-й круг Баррикелло (3-й), Вильнев (5-й), Р. Шумахер (7-й), Бернольди (12-й) и Маркеш (14-й) в свою очередь посещают боксы. Баррикелло пропускает вперед обоих гонщиков McLaren.

10-й круг На дозаправку заезжают М. Шумахер (1-й), Култхард (3-й) и Баттон (5-й). Култхард сохраняет свою позицию, как и Хаккинен, опережая Баррикелло. Шумахер возвращается на трассу в нескольких секундах позади нового лидера гонки — Физикеллы.

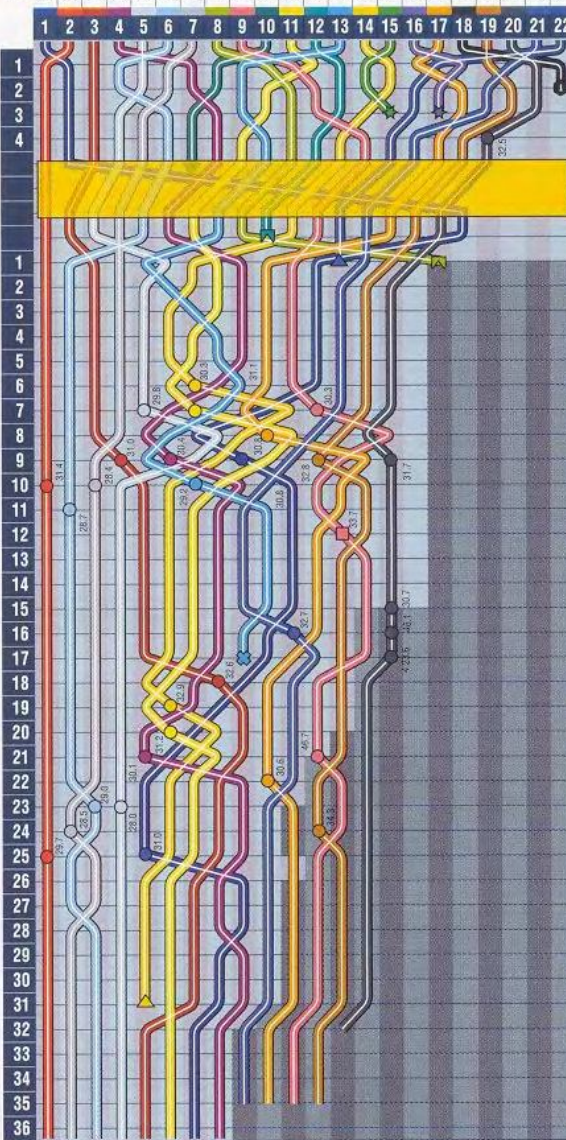
11-й круг Физикелла посещает боксы, возвращая лидерство М. Шумахеру, но выезжает на трассу впереди двух McLaren.

12-й круг Панис (12-й) совершает 10-секундную штрафную остановку в боксах. Маркеш останавливается в боксах из-за проблем с подвеской. За два следующих круга он еще дважды побывает в боксах, где потеряет более 5 минут, но все-таки сумеет добраться до финиша.

16-й круг Френтцен (9-й) заезжает на свою единственную плановую дозаправку и откатывается на 12-е место.

17-й круг Уверенно лидирующий М. Шумахер едва не вылетел с трассы в Stavelot. Отвлекшись на перенастройку машины, он наехал колесом на бордюр, после чего с огромным трудом удержал машину на трассе.

Пилот	Команда	Шасси/Шины
Р. Шумахер	Williams FW23B	BMW/M
М. Шумахер	Ferrari F2001	Ferrari/B
Р. Баррикелло	Ferrari F2001	Ferrari/B
Ж. Вильнев	BAR 003	Honda/B
М. Хаккинен	McLaren MP4-16	Mercedes/B
Дж. Физикелла	Benetton B201	Renault/M
Д. Култхард	McLaren MP4-16	Mercedes/B
П. де ла Роса	Jaguar R2	Ford Cosworth/M
О. Панис	BAR 003	Honda/B
К. Райкконен	Sauber C20	Petronas/B
Ж. Алези	Jordan EJ11	Honda/B
Н. Хайндфельд	Sauber C20	Petronas/B
Дж. Баттон	Benetton B201	Renault/M
Я. Трулли	Jordan EJ11	Honda/B
З. Иревин	Jaguar R2	Ford Cosworth/M
Л. Бурти	Prost AP04	Acer/M
Й. Ферстаппен	Arrows A22	Asiatech/B
Ф. Алонсо	Minardi PS01B	European/M
З. Бернольди	Arrows A22	Asiatech/B
Т. Марш	Minardi PS01B	European/M
Х-Х. Френтцен	Prost AP04	Acer/M
Х-П. Монтой	Williams FW23	BMW/M



● — пит-стоп ■ — штраф ☆ — вылет ▲ — двигатель ⊙ — полусось ☒ — тормоза ⊕ — коробка передач ▽ — трансмиссия ▢ — гидравлика ▣ — подвеска ★ — столкновение ⬆ — масло ⊞ — давление топлива

18-й круг На входе в Bus Stop Баррикелло (5-й) слишком высоко поднимается на бордюр и ломает переднее антикрыло о гибкий ограничитель на апексе "эски". Рубенс медленно возвращается в боксы и после замены носового обтекателя опускается на 9-е место. Через несколько минут ту же ошибку совершает и Баттон, но ему не удается удержать машину и он врезается в отбойник на выходе из поворота.

19-й круг Вторая волна дозаправок вновь начинается с пит-стопа Трулли (5-й), который теряет три места.

20-й круг Алези (5-й) также совершает дозаправку и смену шин. На трассу он возвращается 8-м.

21-й круг Поднявшийся было на 5-е место Вильнев побывал в боксах и вернулся на трассу 9-м. Панис также заехал на пит-стоп, но у него не сработала заправочная машина и Оливье пришлось ждать, пока к его BAR подсоединят заправочную машину Вильнева.

22-й круг Ферстаппен (10-й) заехал на второй пит-стоп и откатился на одну позицию.

23-й круг Физикелла (2-й) и Хаккинен (4-й) побывали в боксах. Мика сохранил свою позицию, Джанкарло вновь решил не менять передние шины, а на трассу вернулся позади Култхарда.

24-й круг Култхард (2-й) после пит-стопа оказался позади Физикеллы. В боксах также Бернольди (12-й).

25-й круг М. Шумахер побывал в боксах, но сохранил лидерство. Ральф (5-й) потерял на пит-лейн 4 места.

28-й круг После нескольких атак Култхард в борьбе за второе место проходит Физикеллу перед Les Combes и начинает догонять явно сбросившего темп М. Шумахера.

29-й круг Ральф Шумахер обгоняет Вильнева и поднимается на 8-е место.

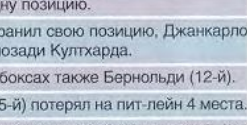
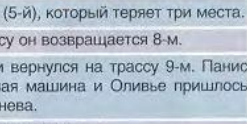
32-й круг Баррикелло (7-й) после долгих атак проходит Алези, на которого тут же насаждает Р. Шумахер. Трулли сходит с трассы: отказ двигателя.

36-й круг М. Шумахер выигрывает уже восьмую гонку в сезоне.



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	2.1	0.6	2.2	0.5	0.5	0.6
2	3.4	0.9	3.7	0.1	0.6	1.0
3	5.3	0.6	4.0	2.3	1.4	0.8
4	6.3	1.1	3.6	2.4	3.1	0.6
5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	3.7	0.4	0.4	0.6	0.5	0.4
7	5.8	0.5	0.6	0.9	1.6	0.2
8	8.3	0.3	0.7	0.9	1.9	1.9
9	10.4	0.5	0.8	0.5	1.9	2.9
10	12.2	0.5	0.8	0.7	1.6	2.9
11	14.2	0.4	1.1	0.6	n	4.6
12	16.2	0.7	1.3	n	n	11.9
13	17.8	0.5	1.6	12.5	5.0	2.2
14	19.7	n	2.4	n	18.9	3.5
15	21.4	16.0	n	0.5	3.0	n
16	23.1	20.7	2.7	0.7	3.6	4.6
17	25.1	0.7	3.1	0.8	4.4	4.4
18	27.8	0.8	3.4	0.8	5.3	4.2
19	30.6	0.7	3.6	0.8	6.1	4.4
20	33.4	0.6	4.1	0.5	6.8	4.3
21	36.2	0.5	4.2	0.6	7.1	4.3
22	39.1	0.7	4.5	1.4	6.5	4.4
23	42.0	0.5	5.2	n	10.0	4.9
24	45.0	0.6	6.4	14.6	n	2.6
25	48.0	0.6	7.1	n	17.5	10.5
26	51.0	0.6	7.8	n	25.9	10.3
27	54.0	0.9	8.3	23.6	12.0	2.7
28	57.0	30.8	n	30.9	14.3	2.6
29	60.0	41.5	10.3	0.6	14.9	2.5
30	63.0	43.5	0.2	9.7	n	16.8
31	66.0	46.0	0.3	11.0	15.9	2.7
32	69.0	49.0	0.2	10.7	16.5	2.9
33	72.0	52.0	2.2	8.8	17.2	3.2
34	75.0	55.0	4.2	8.1	17.7	3.7
35	78.0	58.0	5.6	8.2	18.1	4.1
36	81.0	61.0	7.4	8.1	18.7	3.9
37	84.0	64.0	8.5	8.1	25.3	1.7
38	87.0	67.0	10.7	9.2	22.4	3.6
39	90.0	70.0	12.3	10.3	19.8	5.2
40	93.0	73.0	15.8	14.2	9.0	19.6
41	96.0	76.0	17.6	18.3	18.4	5.1
42	99.0	79.0	18.3	18.4	5.1	0.3



ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



Вопреки тому, что говорят, я сегодня стартовал не самым лучшим образом, а весьма посредственно. Кто прекрасно стартовал, так это пилот, оказавшийся позади меня. Не знаю, с какой позиции он так рванул, но едва не обошел и меня. И я имел возможность защитить свою позицию во многом благодаря проблемам с обеими Williams, из-за которых они откатились назад – мне не пришлось бороться с ними. Моему брату сегодня

явно не повезло, иначе, стартовав со второй позиции, он вполне мог бы обойти меня в первом же повороте. Но этого не произошло, и я без каких-либо помех давил на "газ" вплоть до своего второго пит-стопа, после которого слегка сбавил темп. Поначалу же, видя, что Джанкарло медленнее меня и что он сдерживает Дэвида, я стремился воспользоваться этим, чтобы максимально увеличить отрыв на случай разной тактики пит-стопов. Был момент, когда я, увлекшись переключением одновременно слишком большого числа кнопок, потерял концентрацию и едва не ударился об ограждение в повороте Stavelot – я был на волосок от этого. Такое случается, когда гонишь на пределе возможностей.

Дэвид Култхард



На трассе в Спа, если ты плохо квалифицировался, можно в быстром повороте Eau Rouge обогнать того, кто чуть замешкается на подъеме. Именно таким образом я обогнал и Дженсона, и Джанкарло, хотя оба шли в очень хорошем темпе. Джанкарло вообще прекрасно провел эту гонку. Его машина стала значительно лучше, чем прежде, и он был очень быстр на выходе и из La Source, и из Stavelot, так что было весьма трудно приблизиться к нему. Я надеялся, что удастся опередить его за счет пит-стопа, но потерял время за Minardi в Blanchimont, и в результате Физикелло все-таки проскочил прямо передо мной. Затем благодаря круговому ему удалось немного взвинтить свой темп, но я, разогнавшись в Eau Rouge, смог перетормозить его и обогнать. Я потом сказал Джанкарло, что никогда еще после "24 часов Ле-Мана" мне не доводилось ехать за столь сильно брызжущей маслом машиной. Мне приходилось протирать стекло шлема после каждой прямой. Полагаю, что к концу гонки машина Физикеллы осталась вообще без масла, благодаря чему он мог ехать немного быстрее, но, вероятно, уже на пределе.

Джанкарло Физикелла



Я прекрасно стартовал оба раза, особенно во второй, пробившись с шестой позиции на вторую. Новый аэродинамический пакет сделал машину более быстрой и устойчивой, легче настраиваемой и управляемой. Решение менять на пит-стопах только задние шины было моим. Новые шины в начале гонки слишком пузырились, и для улучшения управляемости было лучше спереди оставить старые, я финишировал на передних шинах, на которых и стартовал. Это было правильно, мы добились очень хорошего результата. Когда я защищался от Дэвида, впереди оказался Бернольди, тут я потерял немного прижимной силы, и Дэвид почти обогнал меня в шпильке. По радио мне кричали из боксов: "Жми, жми, не ленись!" И я жал изо всех сил, но Дэвид также жал, поэтому мне было трудно удерживать вторую позицию, но и третья – тоже здорово!

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Мика Хаккинен: Гонка выдалась очень драматичной. Второй старт для меня прошел весьма удачно, так что уже на первом круге я мог пробиться даже на третье место, однако пропустил вперед Дэвида и Рубенса. Потом мы на славу поборолись с Рубенсом до того момента, когда ему не пришлось менять поврежденный носовой обтекатель. В последней части гонки я не мог атаковать Физикеллу из-за ухудшения управляемости машины.



Рубенс Баррикелло: Меня очень волновало состояние моего друга Лучано, но все же я старался сконцентрироваться на гонке. Второй старт был не из лучших, Физикелле удалось меня обойти, и к тому же он был быстрее на прямых. Затем двух потерянных позиций стоил мне первый пит-стоп, на втором я потерял еще больше времени из-за замены переднего антикрыла, поврежденного при наезде на ограждение в ходе борьбы с Хаккиненом. Нелегко было бороться и с Алези, который был очень быстр на прямых, в то время как баланс моей машины идеальным назвать было нельзя, но в итоге я все же получил два очка, очень важных для меня в чемпионате.



Жан Алези: Это хороший результат для меня и для команды. Я пришел в Jordan, зная, что команде необходимо набрать больше очков, и приложил все свое усердие для достижения этой цели. Меня очень стимулировало информационное табло, которое сообщало, что позади такие пилоты, как Рубенс и Ральф. Заработать очки в сегодняшней Формуле-1 очень трудно, но команда сделала заметный шаг вперед в плане надежности, и я надеюсь, что это первое мое очко для Jordan будет далеко не последним.



Ральф Шумахер: Гонка была трудной. Каждый из комплектов шин сначала вызывал недостаточную поворачиваемость, а затем приводил к избыточной. Также и машина была слишком медленной, да к тому же и ошибок мы наделали немало. В общем, из сегодняшнего дня можно извлечь много уроков.



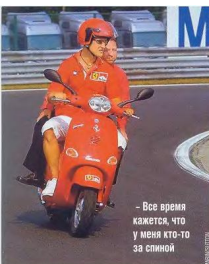
Жак Вильнев: Гонка прошла не столь удачно, как можно было ожидать после результатов, показанных нами в квалификации. Здесь, в Спа машина должна быть очень быстрой, а мы в гонке были недостаточно быстры, и пилотировать машину было весьма трудно. Так что я выжал из нее все, на что она сегодня была способна.



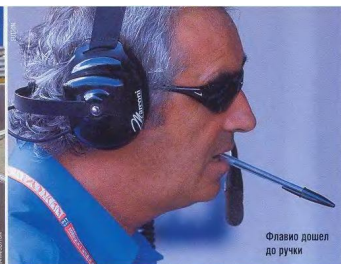
Хайнц-Харальд Френтцен: К несчастью, началось все самым скверным образом с того, что на старте моя машина заглохла. Мне долго не удавалось включить первую передачу, поэтому я попытался сначала включить нейтральную, а затем снова первую, но последний из стартовых огней должен был вот-вот погаснуть, и, возможно, я отпустил сцепление слишком рано... Но еще хуже было увидеть страшную аварию Лучано. Хорошо, что за секунду до рестарта сообщили о том, что он в сознании и может говорить. Баланс моей машины был нарушен повреждениями бокового оперения и днища после столкновения с Монтеей в самом начале, из-за чего машина утратила большую часть прижимной силы.



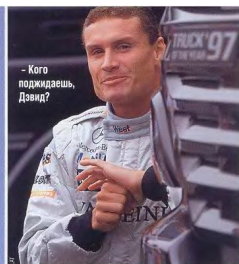
Йос Ферстаппен: Нам удалось финишировать, что уже хорошо для команды в целом. Я удачно стартовал оба раза, жал на всю катушку в течение всей гонки и получил настоящее удовольствие от тесной борьбы на первых кругах, особенно с Панисом. Хотел бы выразить свои наилучшие пожелания Лучано. Надеюсь, с ним будет все в порядке.



Все время казалось, что у меня кто-то за спиной



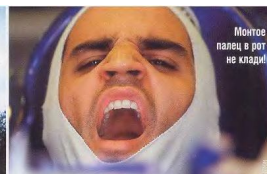
Флавио дошел до ручки



- Кого ожидаешь, Дэвид?



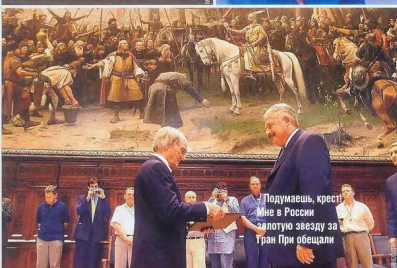
Фрейдена из Jordan... отсортировали



Монтов палец в рот не кладите



Паник старается держать себя в руках



Подпишешь, крестник мне в России салютную звезду за Гран При обещали



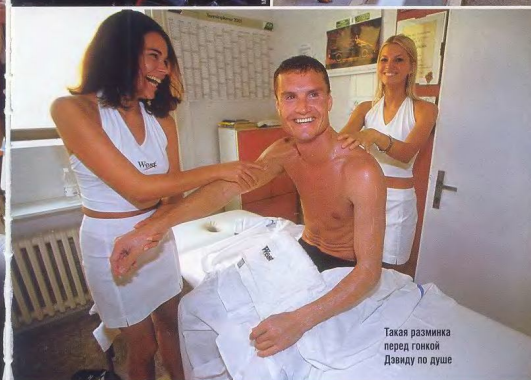
Некоторые любят рисоваться



Победитель получает все



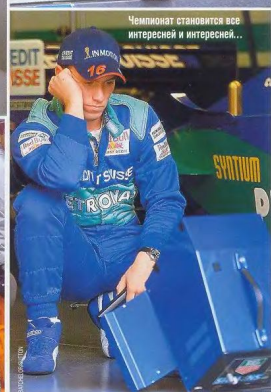
Красота - страшная сила. Но и подъемная тоже



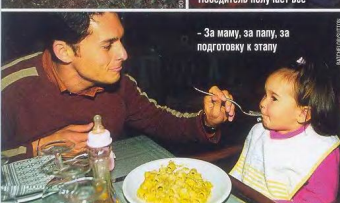
Такая разминка перед гонкой Дэвиду по душе



- Берите пример с меня! Я всегда прихожу в очках



Чемпионат становится все интересней и интересней...



- За маму, за папу, за подготовку к старту



Не стригусь, не бреюсь, только на Гран При успеваю



Берни застопил себе хороший участок!



- Спасибо, Норберт, твои двигатели мне очень помогли



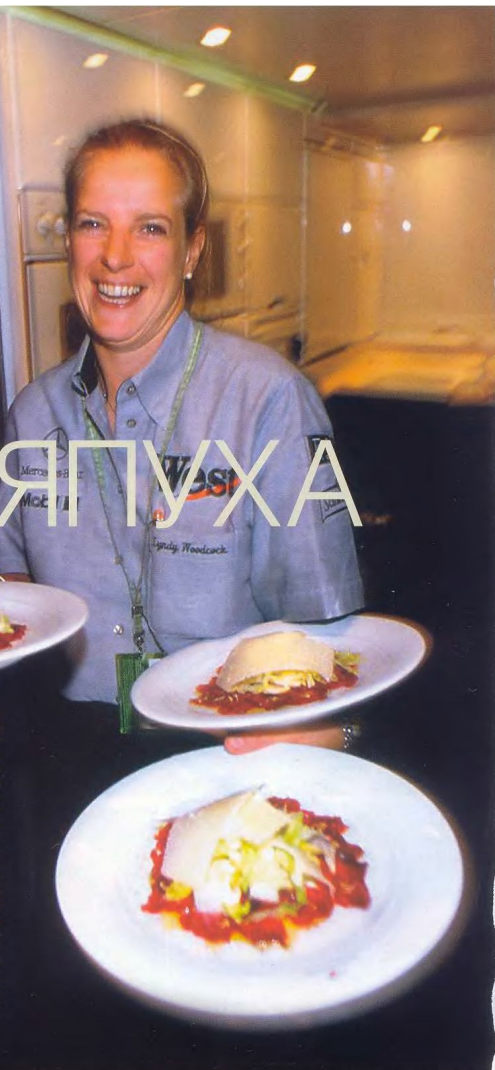
Такой книжной полочки ни у кого нет!

Кто в команде West McLaren Mercedes встает раньше всех в день гоночного уик-энда? Рон Деннис, чтобы еще и еще раз продумать план на гонку? Эдриан Ньюи, чтобы обговорить свежие идеи? Механики и инженеры, чтобы лишний раз проверить технику перед "бо-ем"? Нет. Чаще всего этим человеком оказывается скромная женщина, без труда которой, однако, команду представить себе трудно.

СТРЯПУХА

Раннее утро. Все "среднее звено управленческого аппарата" команды West McLaren Mercedes собирается в холле маленькой гостиницы (петлевидных отелей в дни Гран При хватает не на всех). Ночной портье в полном недоумении кивает на постояльцев, добродушно отмахиваясь из гостиницы в пять утра в субботу. И сонным голосом интересуется, не хотят ли драгоценные дождаться восхода солнца или хотя бы завтрака. Но у джентльменов сегодня много дел: "Спасибо. Нам есть где перекусить".

Почаса спустя вся компания выгружается в палатку. Тепло и холодно. Но у моторного West McLaren Mercedes свет и божеественный запах. Аромат кофе и свежей сдобы. Внутри не протолкнуться, еще больше народу снаружи. И со всей этой оравой голодных мужчин управляет голубоглазая блондинка Линди Вудкок — Главный Повар Команды. Увидев вновь прибывших, она приходит в некоторое замешательство. Оказывается, мы потропились: "Ребята, вам придется подождать. Сейчас заит-



рывает только перед сменой механиков, а всего смен три. Не думая, что для нас найдется место. Все занято, извините".

Время, когда "женщина" Формулы-1 в полном составе переезжала с трассы на трассу в единственном микроавтобусе, давно прошли. Сегодня трудно подобрать фотокамеру, объектив которой смог бы не ослепить кого-нибудь из персонала на общей командной фотографии. При этом казались есть всегда. В том числе и на ключевые посты. Бесспорно, основные фигуры в этом бизнесе — мужчины. Но есть должности, требующие женских рук, без которых, как говорится, никто никуда не уедет. И примеров тому тысячи.

Линди пришла в Формулу-1 по объявлению. Двухдневная дежурка стала поваром в моторхузе Ford, а уже к концу сезона перекочевала в Leyton House March. Шел 1989-й. Дела в команде шли, мягко говоря, не блестяще, но в этом мире не принято обсуждать пресных работодателей. Это правило соблюдается неукоснительно всеми. И Линди не вспоминает о тех временах. Ровно десять лет назад Рон Деннис предложил мисс Вудкок взять на себя заботу о его команде и ее гостях. И вряд ли жалел.

Работа спорилась в руках Линди, и в 1997-м она стала основателем, владеющей и управляющей собственной фирмой "Айсберг-лайн хаус". Вместе с тремя своими помощницами и несколькими официальными хозяйками фирмы кормит посетителей пaddock-клуба и моторхузов West McLaren Mercedes. У нее питаются все члены команды от Фила Уильямса — механика, снимающего на пит-столе переносное приводе колесо, до Рона Денниса, наблюдающего за действиями Фила с первого места на командном мостике команды. Рядом с маленькой хозяйкой большого передвижного дома пользуются и все гости West McLaren Mercedes. Такие, как Майкл Дуглас и Джордж Харрисон, например. А их набирется до 150 человек в день, и все они одинаково рады.

Для одних людей поваренная книга — справочник, для других — каталог произведений искусства. Но наверняка в ней есть странички, давно и с нетерпением ожидающие пера госпожи Вудкок. Вот что предлагает, например, меню командной кухни на вечер в один из четырех гоночных дней.

Канале из перепаланных яиц с поджаренным сельдереем, кусочком сыра стильтон и карамелизированным луком.

Спинки колбасной смити с авокадо под соусом сальса и длинными тресками.

Жареная дыня утки в сладком соусе и маринаде hot dip с молотым луком, огулком и орехом кашею.

Карамелизированный горький испанский лук с "реактивным" сыром пармезан, запеченная в духовке паучица и зеленый салат.

Иаготопленные вручную макароны карнаполи с ростком спаржи под масляным соусом с хреном и зеленым салатом.

Все это на фарфоре с "настоящими" ножками и вилками для каждого блюда. В общем,



Члены команды едят в несколько смен. И все же пусто у раздачи не бывает



В четверг, когда почетных гостей на трассе, как правило, нет, механики имеют возможность перекусить в пaddock-клубе команды

постоянных посетителей McDonald's и любитель прочей снэки на скорую руку просят не беспокоиться.

По сравнению с этим изобилием рацион механиков скуп до аскетичности. "Стандартный английский завтрак", состоящий из апельсинового сока, яиц (вареных или жареных), жареного бекона и сосисок. Кофе или чай со сливками и фруктами. И никакой овсянки, сэр! На день в подвале пара дежурных по столовой механиков уносит в боксы около сотни всевозможных горячих сэндвичей и громадные термосы. А когда случается ночная работа — около семи вечера для них готов горячий улан.

Поскольку весь технический персонал — британцы, готовить для них просто. Только "стандартные английские" продукты приходится возить с собой по всему миру. Так что среди грузов черно-серебряных трейлеров,

перевозящих все хозяйство West McLaren Mercedes по миру, есть и холодильники с сосисками и беконом для механиков.

Меню Мики Хаккинена и Дэвида Култхарда выглядит несколько иначе. То есть для них нужно готовить отдельно. По словам Линди, оба помещены на итальянскую кухню, и чтобы доставить им удовольствие, достаточно молотого перца или чего-нибудь из помидоров.

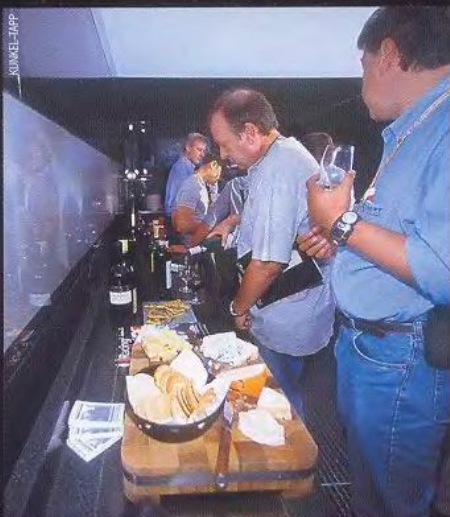
Но за питанием гонщиков строго следят личные физиотерапевты и тренеры, так что об итальянской кухне на каждый день они только мечтают. Правда, и обесцененным себя не чувствуют. Их "спартанское" меню может лишиться сна не одного студента или даже директора отечественного предприятия общепита: жареное филе свиномысы с абрикосом пюре и жареным картофелем, свежие рыночные овощи с различными сортами хлеба. Либо поджаренный цыпленок с макаронами и

Блюда "полевой" кухни Линди Вудкок должны быть достойны меню лучших ресторанов





Позировать некогда. Работать приходится не покладая рук



Гости команды должны быть довольны. А ведь среди них не редки люди, знакомые с лучшими кухнями мира

зеленым салатом. Яблочный пирог и мороженое на десерт.

Чтобы получить эти самые свежие овощи, уже в пять утра нужно возвращаться с рынка. С этого начинается утро рабочего дня. Кстати, у первого попавшегося продавца Линди ничего не покупает. В каждой стране, где проходит этап чемпионата мира, у нее собственные, проверенные годами поставщики. Так что новая трасса в календаре – для повара лишняя головная боль. Правда, замена австралийской Аделаиды на Мельбурн с ее точки зрения блестящее решение. Во-первых, там живет старый друг-пекарь, а потому горячий хлеб, булочки и печенье теперь в изобилии. А во-вторых, здешний «базар» богаче всех рынков Аделаиды вместе взятых.

Отдельная история – Гран При Бразилии. Для вышеописанных гурманских штучек здешние продукты не годятся: «Единственное, что меня там спасает, – изобилие фруктов и овощей». Ну а проще всего, конечно, дома, в Сильверстоуне. Здесь все рядом и хорошо знакомо. Все покупки – в Таучестере или Бэкинге-ме, а если чего-нибудь не хватит, можно быстро докупить недостающее.

Как же проходит самый легкий домашний гоночный уик-энд Линди? После уже описанного завтрака механиков с 5.30 до 7.00 легкий завтрак для пилотов и полноценный для гостей, которые прибывают около половины девятого. Потом ленч для боксов – те самые горячие сэндвичи с чаем и кофе. Параллельно ленч предлагают и гостям, то есть все эти жа-

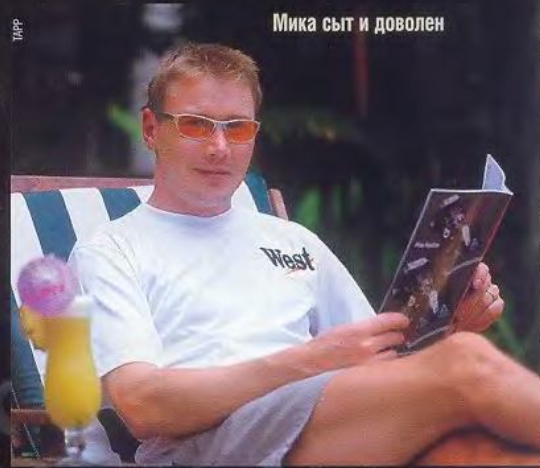
ренные утки с копчеными семгами уже готовы к употреблению.

В субботу, ближе к вечеру, обычно проходит дегустация вин для гостей команды и журналистов. Здесь все просто: канапе, сыры и печенье. Гости не должны перебить аппетит перед ужином. Иногда вечером приходится повозиться с барбекю. Хотя бифштекс на открытом огне – это уже не работа, а развлечение.

Где-то к часу ночи можно ехать домой в Лондон. Но на двухчасовую поездку уже не хватает сил, да и бессмысленно ехать домой в три, чтобы в пять снова быть на трассе.

Тяжелая работа? Нет. Тяжело было в Донингтоне в 93-м, когда начался настоящий вселенский потоп и пaddock превратился в мелкое озеро. «У меня прекрасная работа и великолепные помощники. Если бы еще в моторхоуме был водопровод... Но об этом я пока даже не мечтаю!»

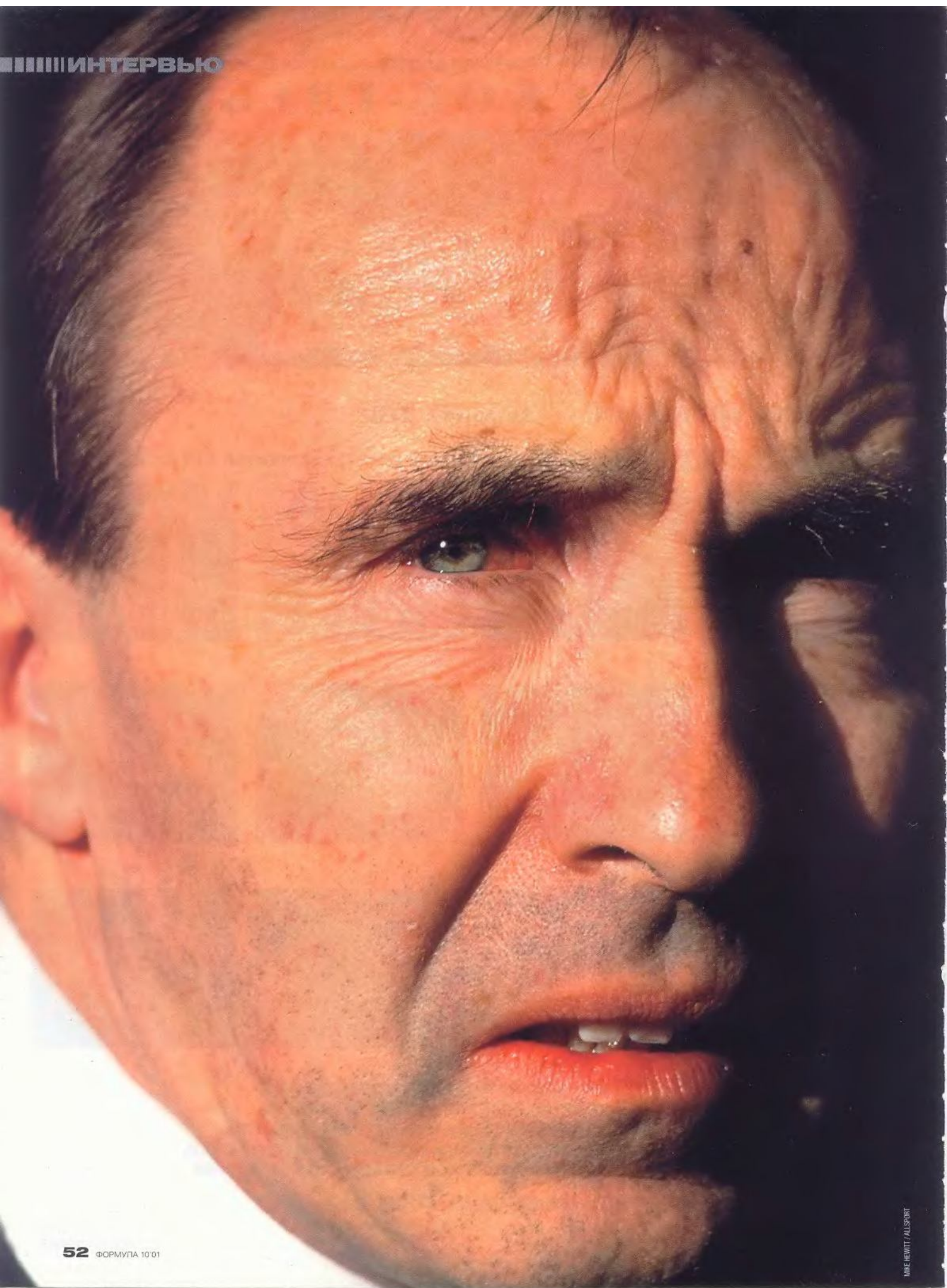
Станислав Ломан



Мика сыт и доволен

Порой команда нуждается и вот в таких пирогах





Фрэнк Уильямс

“Гитлер и Наполеон были дураками,
раз сунулись в Россию”

Вот уже полтора десятилетия этот человек передвигается по пaddockу Формулы-1 в инвалидной коляске. В марте 1986 года его здоровье было безвозвратно потеряно в нелепой дорожной аварии неподалеку от Марселя. Но, несмотря на все превратности судьбы, Фрэнк Уильямс по-прежнему остается у руля своей легендарной команды. Правда, в силу известных обстоятельств, жизнь его подчинена строжайшему графику: он не часто бывает на людях и почти не дает интервью. Однако на Гран При Венгрии, благодаря любезной протекции концерна BMW, Железный Фрэнк все-таки сделал исключение для корреспондентов нашего журнала.

Сэр Уильямс, в этом году наконец состоялось возвращение Williams на вершину Формулы-1. Ваша команда вновь стала выигрывать гонки. Как вы оцениваете результаты этого чемпионата и чего ждете от следующего сезона?

Мы выиграли в этом году три гонки и за пять этапов до финиша сезона уверенно занимаем третье место в чемпионате. Так что у меня есть все основания быть довольным и результатами, и командой, и особенно нашими мотористами. Но мы, естественно, не останавливаемся, команда очень много работает, улучшая машину, и, надеюсь, в следующем году это поможет нам выступить еще успешней.

Но давайте вернемся на несколько лет назад. Насколько сильно неудачи Williams в конце 90-х годов были связаны с уходом из команды Эдриана Ньюи в начале 1997 года?

Дело было не только в Ньюи, ведь после его ухода мы выиграли еще один чемпионат мира, правда, на автомобиле, сконструированном Эдрианом. Просто команда не может все время находиться на вершине, рано или поздно все равно наступает спад. К тому же в тот период мы столкнулись с целым комплексом проблем: из Формулы-1 ушел Renault, затем Goodyear, мы долго искали хорошего моториста. Однако все эти годы Патрик Хед не сидел сложа руки. Он работал с молодыми конструкторами, которые в будущем могли бы снова вывести Williams на вершину. И в этом году это дало результат. Мы построили хорошую машину и не собираемся останавливаться на достигнутом.

Кто, по-вашему, лучший конструктор в современной Формуле-1?

Ну, это не такой уж сложный вопрос, достаточно посмотреть, чья машина сегодня лидирует в чемпионате и выигрывает гонки.

Как распределяются между вами и мистером Хедом руководящие роли в Williams?

На 80% команда Формулы-1 состоит из инженеров. И все руководство их работой висит на Патрике. Моя работа — это бизнес и командная политика, что, безусловно, тоже очень важно для команды. Мы — два довольно разных, но очень сильных характера, два быка на лугу. Но, как мне кажется, неплохо взаимодействуем друг с другом.

В чем самая приятная часть вашей работы на гонках?

Здесь я живу полной жизнью, решаю массу сложных проблем. Конечно, во время Гран При у меня есть множество привилегий, но каждый день быть в окружении гонок и гоночных машин — для меня это все равно, что находиться в раю.

За те тридцать лет, что вы провели в Формуле-1, за вашу команду выступало много великих пилотов. Кого из них вы считаете лучшим?

Это очень сложный вопрос. Айртон Сenna так и не смог до конца раскрыться в нашей команде, ведь он провел всего лишь две гонки. Третья закончилась для него трагически. Но и за те несколько месяцев, что он успел поработать в Williams, он проявил себя фантастическим и неординарным гонщиком. Ален Прост был очень умным, рассудительным и интеллигентным пилотом. Обычно он выжимал из машины ровно столько, сколько было необходимо для победы, не больше. Джонс, Росберг, Пике и Мэнселл тоже были великолепными гонщиками, они безумно любили скорость. Но, еще раз повторяю, мне сложно их сравнивать. Это были разные времена, разные машины и разные люди.

Williams — одна из самых успешных команд в истории Формулы-1. Что вы чувствуете, когда ваши пилоты поднимаются на высшую ступень пьедестала?

Вы правы, сегодня у нас все еще самый высокий показатель побед в Формуле-1. Мы выигрывали примерно каждую четвертую гонку из тех, в которых стартовали. И каждая победа доставляет ни с чем не сравнимое удовольствие. Ведь именно ради этого мы и приезжаем на трассу. Но всю нашу радость мы стараемся выплеснуть по дороге домой. А уже следующим утром начинаем готовиться к новому Гран При. Даже если мы выиграли гонку, лидируя от старта до финиша, мы все равно ищем пути для самосовершенствования. В Формуле-1 другому нельзя.

Вы сильно нервничаете, когда на старте гаснут красные огни светофора и ваши машины срываются с мест?

Не очень. Разве что в Монако, не знаю, почему, но там приходишь в волнение от одной только атмосферы старта. На остальных же гонках я довольно спокоен.

Что для вас самое сложное в работе?

Не знаю, возможно, то, что я не очень хорошо разбираюсь в технике. Иногда в разговоре с Патриком или пилотами я ловлю себя на мысли, что не так уж и много знаю о том, что делают мои гонщики и инженеры.

У вас довольно широкий круг интересов: в молодости вы были неплохим марафонцем, долгие годы активно интересуетесь военной историей. А что привело вас в автогонки?

Скорость, скорость и больше ничего! Когда-то я был просто очарован ею и пронес эту любовь через всю жизнь. История же и особенно военная история — это действительно очень интересно. Она многому учит, помогает лучше понимать не только прошлое, но и настоящее и, возможно, даже будущее. Дает возможность узнать много нового о разных странах, в том числе и о России, ведь у нее очень богатая история.

Вы бывали в России? Что думаете о нашей стране и о планах организации у нас Гран При Формулы-1?

Я несколько раз был проездом в московском международном аэропорту. Россия — очень красивая и большая страна. И я считаю, что Гитлер и Наполеон были дураками, раз сунулись в Россию. Такую великую страну невозможно победить.

Что же касается Гран При России, то я думаю, что у вас, как и по всему миру, Формулой-1 интересуется очень много людей и они, конечно же, мечтают увидеть гонку чемпионата мира. Кроме того, российский этап может стать первым шагом на пути интеграции вашей страны в Формулу-1, а нам поможет лучше понять Россию. Ведь для большинства из нас люди с Востока все еще остаются людьми из другого мира. Кстати, как дела у вашего бывшего президента? По моему, он много болел и очень скверно выглядел, прежде чем уйти в отставку.

У него все в порядке. После того как Ельцин отошел от дел, он живет под Москвой и выглядит гораздо лучше.

Что ж, я рад за него и надеюсь, что у вас скоро появится своя трасса и свой Гран При. До встречи в России!

Интервью взяли Владимир Маккавеев и Вадим Устинов

Патрик Хед

“Надеюсь, трасса в Москве будет отвечать самым высоким требованиям”

“Доброе утро, господа! Присаживайтесь, одну минуту, я только налью кофе, что-то в горле пересохло”, – с удивительной для этого 55-летнего человека легкостью Патрик Хед вспорхнул по ступенькам командного моторшоума, исчез в его недрах, через секунду уже вернулся и, приветливо улыбаясь, подсел за наш столик.

По-английски ‘Head’ значит “голова”. И, надо сказать, эта фамилия как нельзя лучше подходит техническому директору BMW Williams. Достаточно взглянуть в узкие, по обыкновению прищуренные глаза Патрика и поговорить с ним хотя бы несколько минут, чтобы понять какого склада человек сидит перед вами. Такое впечатление, что и шурит-ся он не от близорукости и яркого солнца, что сверкает за окном, а от постоянной сосредоточенности на том ворохе мыслей и идей, что роятся в его большой голове. Хед – наверное, самый удачливый конструктор в истории Формулы-1: на счету построенных под его руководством машин семь чемпионских титулов и девять Кубков конструкторов – вообще все делает сосредоточенно и не спеша. И хотя наша беседа с ним в пaddock Хунгаринга проходила всего за несколько часов до гонки, когда у Патрика, помимо общения с русскими журналистами, была еще масса самых неотложных дел, каждый вопрос он выслушивал, внимательно глядя в глаза собеседника, и отвечал на него неторопливо и обстоятельно.



Кем вы сегодня ощущаете себя в большей степени: конструктором или администратором?

По сути, мой пост предусматривает совмещение двух этих ипостасей. Я руковожу всем процессом создания нашего автомобиля. Над его отдельными узлами работают несколько талантливых инженеров, но я всегда в курсе их дел. Мне нужно быть конструктором, чтобы выбрать лучшие решения, определить, каким будет новый автомобиль, и администратором, чтобы правильно руководить работой дизайнеров и привести их к реализации этих решений.

Насколько тесно при этом вы взаимодействуете с Фрэнком Уильямсом?

Довольно тесно, хотя у каждого из нас свой участок работы: у него финансы, у меня – техника. Но мы каждый день встречаемся с Фрэнком и на протяжении 30–40 минут обсуждаем насущные проблемы команды.

Как вы считаете, насколько велико сейчас преимущество Ferrari над конкурентами в техническом плане?

Ferrari очень сильно выглядит в этом сезоне, но я не думаю, что дело здесь только в автомобиле. Во многом преимущество итальянцев определяется силой Михаэля. В техническом же плане, как мне кажется, и Williams, и McLaren очень близки к Ferrari.



В чем причина неудач, которые преследовали вашу команду в конце 90-х годов?

Думаю, дело было в двух вещах. Во-первых, после ухода из команды Эдриана Ньюи мы сделали ставку на новое поколение инженеров: Гевина Фишера, Джеффа Уиллиса, Сэма Майкла. Им потребовалось время, чтобы набраться опыта и соответствовать высочайшим требованиям Формулы-1, к тому же в 1998 году нам впервые пришлось строить машину с более узкой колеей и это добавило сложностей. Но главная причина наших относительных неудач в том, что мы никак не могли найти сильного моторостроителя, каким долгие годы был для нас Renault. К счастью, с приходом BMW все изменилось, и теперь мы вновь поднимаемся вверх.



Ваше сотрудничество с BMW сводится только к поставке моторов, или же это нечто большее?

Конечно, баварский концерн для нас не просто поставщик. Хотя у нас отдельные производства, мы очень тесно сотрудничаем с BMW на всех этапах постройки и доводки машины. И не только в том, что касается двигателя, но и коробки передач и трансмиссии в целом. BMW очень помогает нам в работе с другими поставщиками. Но так и должно быть, ведь мы все хотим одного – построить автомобиль, который выиграет чемпионат мира. А именно в таком тесном взаимодействии и есть ключ к успеху в Формуле-1.

За Williams в разные годы выступало много по-настоящему великих гонщиков. Все они были очень быстры на трассе, но что вы можете сказать о них с точки зрения технического директора? Кто из них был лучшим, более полезным, что ли, в командной работе, в настройке машин?

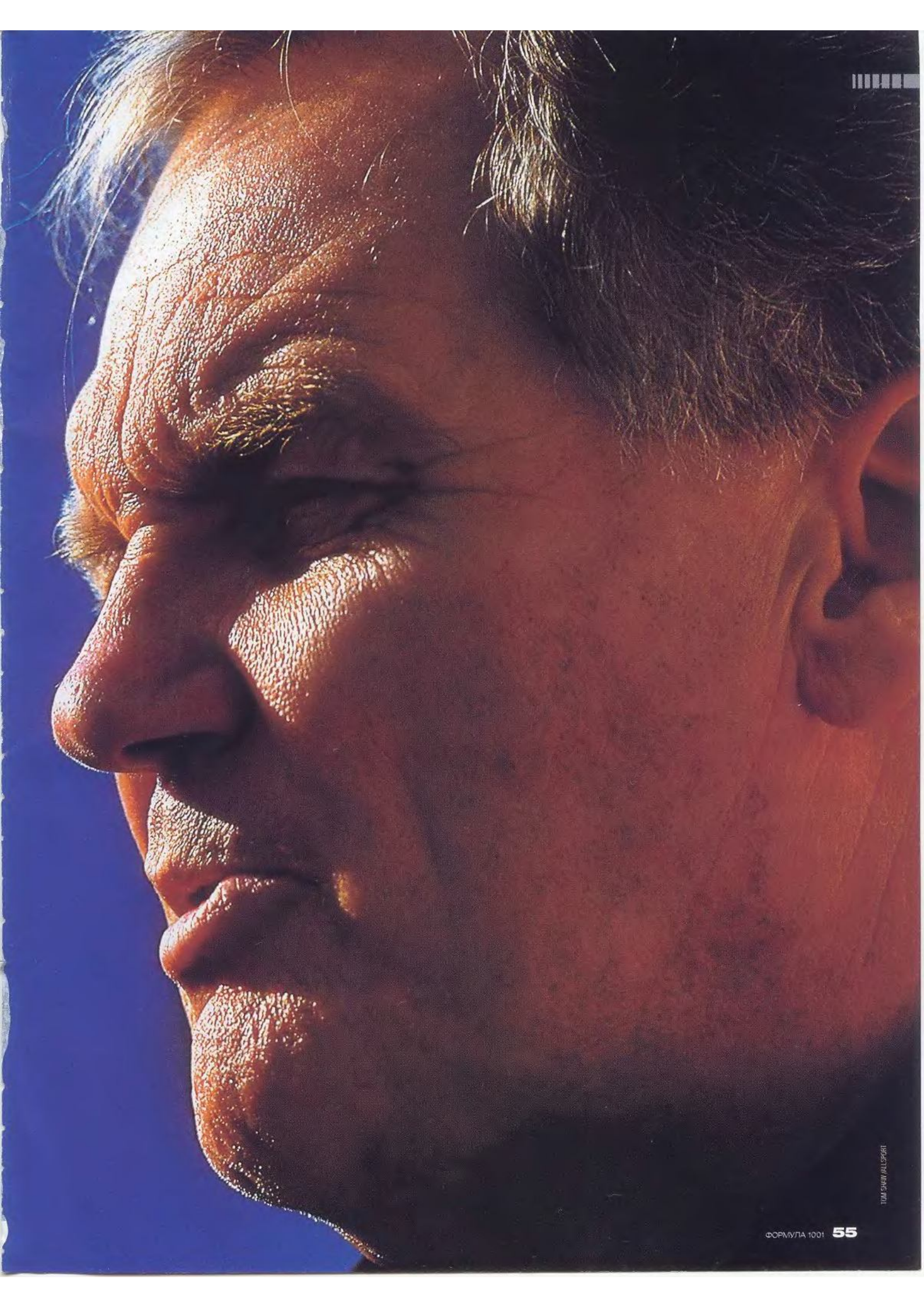
У нас действительно было много хороших пилотов. К сожалению, очень мало довелось поработать в нашей команде Айртону Сенне. Но с технической точки зрения он был, наверное, оптимальным гонщиком. Айртон, как никто другой, сочетал в себе фантастический гоночный талант с умением очень тонко чувствовать поведение машины на трассе и работать с инженерами. Что-то подобное было, возможно, и у Нельсона Пике. Найджел Мэнселл, который выиграл в Williams 28 Гран При, заметно уступал им в этом аспекте и не очень любил работать с техникой, а вот Хилл, наоборот, – был очень хорош именно в командной работе.

А не могли бы вы сравнить ваших сегодняшних гонщиков? Кто из них быстрее на трассе, а кто лучше работает с командой?

Не думаю, что сегодня их правомерно будет сравнивать. У них разный опыт. Ральф выступает в Формуле-1 уже пять лет, для Хуана же это первый сезон. К тому же Ральф уже имел опыт работы в нашей команде, Хуан-Пабло пока только учится, но учится очень быстро и стремительно прогрессирует.

После гонки в Сильверстоуне в пaddock поговаривали, что Ральф не подчинился приказу команды пропустить вперед более быстрого Монтою. Это действительно так?

Когда Ральф и Хуан-Пабло ехали за Рубенсом, мы сказали ему по радио, что было бы лучше, если бы он пропустил Монтою. Но Ральф

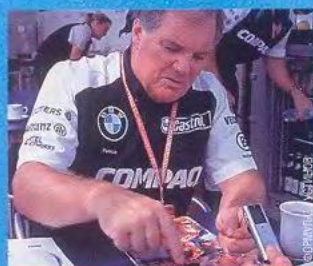
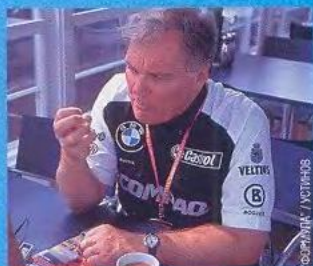




ответил, что он быстрее Рубенса и у него не будет проблем с обгоном Баррикелло. Однако, как показали пять следующих кругов, он все-таки не смог пройти Рубенса. Наверное, было бы лучше, если бы он пропустил Хуана-Пабло. Но в любом случае, это был обычный гоночный эпизод, ничего больше. И не следует раздувать из этого скандал.

Тогда давайте поговорим о вашей машине. В чем сегодня сильные и слабые стороны Williams по сравнению с McLaren и Ferrari?

Все зависит от конкретной трассы. Сегодня наше самое слабое место — скоростные повороты. Поэтому на автодромах вроде Сильверстоуна у нас возникают проблемы, и мы уступаем McLaren и Ferrari. Мы, конечно, прикладываем все силы, чтобы изменить ситуацию, но для этого нужно время. Зато у нас очень хороший двигатель, поэтому лучше всего мы чувствуем себя на скоростных трассах с медленными поворотами, в Хоккенхайме, например. Хотя, мне кажется, люди несколько преувеличивают мощность нашего мотора. В паддоке говорят, что BMW опережает ближайших конкурентов на 40–50 л.с., хотя на самом деле, я думаю, этот разрыв гораздо меньше — где-то 10–15 л.с.



Из всех машин этого сезона Williams FW23 самая длиннбазная, что, видимо, позволяет вам иметь топливный бак большего объема?

Да. Собственно, в этом и есть, наверное, единственная выгода такой конструкции. Я не думаю, что сама по себе длинная база может дать большое преимущество, но большой топливный бак действительно иногда позволяет нам более свободно подходить к стратегии на гонку. Однако пока это принесло успех только в Канаде, когда Ральф смог пересидеть на трассе Михаэля.

Вы удовлетворены прогрессом, достигнутым в этом году?

Наверное, да. Хотя мы начинали этот чемпионат с новым поставщиком шин, а это всегда риск, я еще на презентации нового автомобиля сказал, что мы надеемся выиграть в этом году две-три гонки. Так оно и произошло. Хотя этот сезон изначально рассматривался как подготовительный, я думаю, мы справились с задачей: выиграла три гонки, возможно, сможем завоевать еще один-два Гран При, вспомнили вкус побед и технически подготовились к тому, чтобы в следующем сезоне всерьез сражаться за титул. BMW подготовил блестящий мотор, мы создали хорошую машину, достигли большого прогресса в аэродинамике. Шины Michelin также зарекомендовали себя с самой лучшей стороны, так что, думаю, у нас есть повод с оптимизмом смотреть в будущее.

Что вы чувствовали после первой победы в Имоле?

Я был по-настоящему счастлив! Это так здорово — вновь выигрывать гонки после большого перерыва.

Начиная с Гран При Испании FIA вновь разрешила использование на машинах ранее запрещенных электронных систем, включая антипробуксовочную систему. Каково ваше отношение к возвращению в Формулу-1 управляющей электроники?

Скажем так, это избавило некоторые команды от необходимости обходить технический регламент. Я не говорю о мошенничестве, просто ходило много слухов о том, что у Ferrari была некая хитрая система, которая формально соответствовала букве правил, но при этом была

трэкшн-контролем. Поговаривали, что Ferrari варьирует мощность своего мотора, чтобы избежать ненужной пробуксовки там, где это необходимо. В Барселоне же все эти подозрения наконец ушли в прошлое, и все оказались в равных условиях.

Не кажется ли вам, что на фоне такого отношения к Ferrari несколько странно выглядит весенний запрет FIA вашего нового диффузора, который до этого федерация сама же признала вполне легальным?

Я далек от мысли, что это был преднамеренный акт, могу только сказать, что в некоторых обстоятельствах FIA проявляет чуть больше либерализма по отношению к командам-середнячкам. Но как только вы начинаете подниматься вверх, контроль с их стороны становится все жестче.

Вы суеверный человек?

Нет.

Не могли бы вы назвать худшую черту вашего характера?

Сложный вопрос. М-м... Честно говоря, даже не знаю, никогда не задумывался над этим.

Доводилось ли вам бывать в России? И что вы думаете о планах организации у нас гонки чемпионата мира?

Я никогда не был в России. Но думаю, что было бы очень интересно организовать Гран При в Москве. Командам это, возможно, добавит проблем из-за еще одного длинного переезда, но зато мы увидим новую страну. У нас ходит очень много слухов о России и русской мафии, я не знаю, насколько они достоверны, но в любом случае новый Гран При в новой стране — это будет наверняка интересный опыт.

Сейчас проект российского автодрома находится только в стадии разработки. А какие из действующих трасс Формулы-1 нравятся вам больше других?

Бразильский Интерлагос! Это очень интересная и разнообразная трасса с большими перепадами высот. С технической точки зрения она, возможно, одна из лучших в Формуле-1. Мне также нравится Монца с ее фантастической атмосферой, порожденной безумным энтузиазмом экспрессивной итальянской публики. К тому же я вообще люблю быстрые автодромы, вроде Монцы и Хоккенхайма.

А как насчет медленного Хунгароринга?

Здесь довольно интересная трасса, но она уж очень узкая. Втиснуться вдвоем в поворот практически невозможно. Как мне кажется, современная трасса должна предоставлять все-таки больше возможностей для обгонов и быть более интересной, как для пилотов, так и для зрителей. Надеюсь, трасса в Москве будет отвечать самым высоким требованиям.

Беседовал Владимир Маккавеев

Редакция благодарит за помощь в организации интервью компанию BMW Russland Trading



ОДИН НА ОДИН

Кен Тиррелл



Черный флаг патриарха

Размеренное и безмятежное течение субботы 25 августа сего года было нарушено появлением скорбного извещения: в возрасте 77 лет в своем доме в графстве Суррей скончался один из патриархов Формулы-1 Кен Тиррелл. Последние годы он боролся с тяжелой болезнью – раком поджелудочной железы, но силы оказались неравны и ранним субботним утром Кена не стало. Неизвестно, ушел ли он без мучений или же страдая от страшной боли, но в любом случае, наверняка, ушел так же достойно, как делал все в своей жизни. Тиррелла все знали как человека в высшей степени достойного, его уважали и любили, и для тех, кто знал его лично, он был “дядюшкой Кеном”.

Такое отношение к Тирреллу лучше всего, наверное, отразилось в обращении Пола Стоддарта от имени команды Minardi: “Формула-1 потеряла одного из лучших и любимых своих представителей и человека, который до самого конца пылал страстью к Гран При. В коллективе European Minardi много бывших работников Tyrrell Racing Organisation, и во многом их сегодняшнее вдохновение, несомненно, было когда-то порождено энтузиазмом, одержимостью, компетентностью и спортивным духом Кена. Более всего мы будем помнить Кена Тиррелла как человека, отличавшегося джентльменством и душевностью всю его жизнь. Он был поистине гигантом спорта, и его наследие будет жить и будет маяком для всех, кто работает в Формуле-1. Мы гордимся тем, что были с ним знакомы”.

Собственно, клетчатым флагом судьба взмахнула перед Тирреллом еще в 1998 году, когда он был вынужден окончательно отойти от дел своей проданной годом раньше команды, и вот, спустя еще всего три года, на 78-м “круте” его жизненной дистанции смерть показала ему черный флаг.

Блеск и нищета Tyrrell

Для многих из тех, кто еще успел застать относительно недавние Гран При с участием машин Tyrrell, эта команда осталась в памяти как команда-аутсайдер, со своими двумя очками опередившая в последнем для нее чемпионате лишь Minardi. В одном из вышедших на следующий год карманных справочников по Формуле-1 даже было написано: “Компания British-American Tobacco купила не особо удачную в Формуле-1 команду Tyrrell и на ее базе основала новую”. Однако это не совсем так. Или даже совсем не так. Действительно, последние 20 лет команда особыми успехами не блистала, редко поднимаясь в Кубке конструкторов выше шестого места, а чаще и вовсе скатываясь в самый конец списка. Но были времена, когда слава Tyrrell гремела так же, как сегодня слава Ferrari.

Удивительно, но в мир автогонок Тиррелл в свое время пришел совершенно случайно. Демобилизовавшись по окончании Второй мировой войны из Королевских военно-воздушных сил, где служил верой и честью, молодой предприимчивый англичанин занялся

торговлей лесоматериалами, открыв магазин в своем городе Окхэме и весьма преуспев в этом бизнесе. Но как-то раз в 1951 году местная футбольная команда, за которую Кен имел обыкновение играть, всем составом отправилась в Сильверстоун, где молодой человек и увидел впервые то, чем был сразу же очарован и что стало затем делом всей его последующей жизни почти до самой смерти.

Для начала Кен уселся за руль купленной им гоночной машины сам, участвуя в 500-кубовой Формуле-3. Те времена Тиррелл всегда вспоминал с неизменным удовольствием и юмором, рассказывая, например: “На последней странице одной из общенациональных газет того времени было как-то помещено мое большое фото. Подпись гласила: “Тиррелл, проходя поворот, опережает Мосса”. Проблема была лишь в том, что, когда я читал это, я находился в больнице. Дроссель моей машины тогда заело в открытом положении, и я со всего маху врезался в ограждение, выбив несколько зубов и сломав челюсть...”

Однако из пилотов Кен довольно быстро ушел: “Когда я убедился, что могу финишировать лишь седьмым, шестым или в лучшем случае пятым, то решил, что меня это не устраивает и что мой опыт и пристрастия я смогу гораздо плодотворнее реализовать в качестве менеджера команды”. Сказано – сделано, и в 1958 году, заодно окончательно оставив и торговлю лесоматериалами, Тиррелл стал управлять делами в выступающей в Формуле-2 команде Cooper, а двумя годами позже учредил Tyrrell Racing Organisation, выставив машины Cooper в Формуле-Junior.

А в 1964 году произошло одно из самых знаменательных событий в его жизни и истории мирового автоспорта: за руль его машины, выступавшей в Формуле-3, сел молодой Джеки Стюарт. И он же стал первым пилотом Кена (откатав три года за BRM), когда в 1968 году команда Тиррелла пришла в Формулу-1 с шасси Matra, оснащенными новым двигателем Cosworth. Трудно сказать, кто из них в большей степени предопределил дальнейшую славную судьбу другого: Тиррелл – Стюарта, или Стюарт – Тиррелла (скорее всего, оба в равной степени). Но так или иначе выступления за команду Тиррелла принесли Стюарту 25 из 27 его побед (15 – непосредственно на машинах Tyrrell) и три чемпионских титула (в 1969, 1971 и 1973 годах).

Неудивительно, что, узнав о смерти человека, выдавшего ему когда-то “путевку” в

Большие Гонки и сделавшего его трехкратным чемпионом мира, Джеки Стюарт воздал Тирреллу должное: "Мое сердце глубоко опечалено смертью самого большого друга. Кен был самым важным человеком в моей жизни вне семьи. Без Кена Тиррелла я бы никогда не достиг того, чего достиг сегодня, его влияние на мою карьеру было неизмеримым. Он был для меня больше чем просто владелец и руководитель команды, он был как отец. В первый год у нас даже не было контракта — он был просто ни к чему. Он учил меня, опекал, подталкивал и продвигал. Мы спорили и смеялись. Кен обеспечил мой успех своей убедительной, логичной и практичной мудростью, которую я очень уважал. В свое время он был просто лучшим. Впрочем, уместно напомнить, что я — лишь один из пилотов, которых Кен вывел на высший уровень автоспорта".

Действительно, Франсуа Север, Джоди Шектер, Патрик Депае и Микеле Альборетто — все они побеждали в Гран При за рулем Tyrrell. Дядюшка Кен привел в Формулу-1 Дидье Пирони, Стефана Беллофа, Жана Алези, Мику Сало и даже нынешнего президента Британского клуба автогонщиков Мартина Брандта. Один лишь список гонщиков, выступавших за команду Тиррелла, вызывает уважение к этому человеку.

Причем Формула-1 в те времена была гораздо более скромным предприятием по сравнению с нынешним блестящим "всемирным цирком". Все делалось чуть ли не на голом энтузиазме. В команде Кена работало всего полдюжины механиков, а его жена Нора, с кото-

рой он прожил до самой смерти, стояла тогда с секундомером у ограждения пит-лейн, отмечая время прохождения гонщиками круга. Трейлер, на котором машины доставлялись на Гран При, был смонтирован на шасси, извлеченном из Темзы после того, как перевозившее его грузовое судно затонуло в результате столкновения. Проектирование и производство машины Tyrrell 001, представленной в августе 1970 года, обошлось всего в 22 500 фунтов. А ведь на этом автомобиле и на следующих версиях — 002, 003 — в 1971 году было завоевано и второе чемпионское звание Стюарта, и Кубок конструкторов для Tyrrell. В следующем году, пожалуй, лишь обострение у Джеки язвенной болезни помешало ему и команде в целом повторить этот успех, но еще год спустя Стюарт вновь стал чемпионом.

Однако затем удача стала довольно быстро поворачиваться к команде Кена Тиррелла спиной. Стюарт объявил о своем уходе по окончании сезона из гонок. Второй пилот Тиррелла, Франсуа Север, насмерть разбился в ходе тренировки перед последним этапом сезона-73, Гран При США. Стюарт даже не вышел на старт своей последней гонки. По большому счету, это стало началом конца звездной на тот момент "конюшни". Начались бесконечные проблемы с уходом спонсоров и поиском новых, с далеко не всегда удачным выбором пилотов, с самой техникой... Даже в конце 80-х команда выглядела по-прежнему почти любительской по своему стилю работы на фоне того, что Формула-1 становилась все более профессиональным спортом и бизнесом. В

1989 году Кен Тиррелл отпраздновал свое 65-летие, самолично восседая за рулем командного тягача на пути в Монако из-за недостатка персонала.

Последнюю победу принес команде Микеле Альборетто на Гран При США в Детройте в 1983 году. После чего наивысшими достижениями были вторые места Жана Алези в Гран При США и Гран При Монако 1990 года. Последовала вереница бесконечных неудач...

Он умер, но дело его живет

Но кто теперь вспомнит тусклые, пусть даже недавние неудачи на фоне хоть и далеких, но блестящих побед? Очень емко по этому поводу высказался Мартин Уайтекер, глава европейского гоночного отделения компании Ford: "Вместе с преданным делу коллективом инженеров и механиков Кен в свое время бросил вызов грандам автоспорта — Ferrari, Lotus и BRM — и побил их сочетанием таланта и чутья. Спорт потерял выдающегося борца, но он оставил после себя не менее выдающееся наследие".

Наследие, кстати, совершенно реальное, видимое каждому в любой современной машине Ф-1. Шестиколесная чудо-машина, на которой Шектер и Депае даже привезли команде победный дубль на Гран При Швеции 1976 года, в очередной раз прославила Тиррелла, но так и осталась в истории Формулы-1 инженерной диковинкой, а вот другим своим изобретением Кен гордился более чем заслуженно: "Даже когда мы не могли найти крупного спонсора, мы все равно всегда старались



ГП Франции, Клермон-Ферран, 1969 год. В таких спартанских условиях обеды и отдыхали механики команды Тиррелла

ГП Канады, Мон-Тремблан, 1970 год. Кен Тиррелл и конструктор Tyrrell 001 Дерек Гарднер обсуждают дебют своего "первенца"



ГП США, Уоткинс Глен, 1972 год. Очередной победный "дубль" команды Тиррелла в исполнении Джеки Стюарта и Франсуа Севера



ГП Бельгии, Зольдер, 1977 год. Ронни Петерсон за рулем шестиколесного Tyrrell P34 финишировал третьим





ГП США, Детройт, 1983 год. Победный финиш Микеле Альборето, пилотирующего Tyrrell 011 – последний победный финиш для команды Кена Тиррелла

Чемпионат мира Ф-1, 1985 год. Тиррелл и его прославленные "питомцы" – Мартин Брандл и Джеки Стюарт



ГП США, Финикс, 1990 год. За рулем Tyrrell 018 с устаревшим двигателем Ford Жану Алези удавалось в течение 30 кругов удерживать лидерство в борьбе с самым Айртоном Сенной, пилотирующим новейший McLaren-Honda

Для всех, знавших его лично, этот почтенный джентльмен был просто "дядюшкой Кеном"



продвинуться вперед, создать инновации, построить лучшую машину. Возьмите, к примеру, Жана Алези, когда в 1990 году в Финиксе он в течение 30 кругов лидировал впереди Сенны, хотя на его машине стоял двигатель конструкции 20-летней давности, а Сенна пилотировал новейший McLaren-Honda. В той гонке мы впервые выставили машину с приподнятым носом. "Шестиколесник" был интересной машиной, но я больше горжусь именно "приподнятым носом". Эта конструкция очень хорошо показала себя на испытаниях в аэродинамической трубе, и мы продемонстрировали это журналистам и отдельно – Рону Деннису. Он посмотрел и сказал: "Что ж, Кен, если эта штука сработает, ее не легко будет быстро скопировать". Она сработала. И теперь такие носы у всех машин в Ф-1!"

С не меньшей гордостью Тиррелл рассказывал и, например, о том, как Хуан Мануэль Фанхио, уже уйдя из гонок, однажды в качестве гостя проехал круг по трассе в Буэнос-Айресе на машине Тиррелла, после чего признался, что если бы продолжал гоняться, то выбрал бы команду Кена.

По всем этим эпизодам можно понять, насколько беззаветно и глубоко любил этот человек дело, которое было его жизнью в течение более 40 лет. И можно представить, какую горечь и грусть он испытал, лишившись этой своей жизни, когда в конце концов, окончательно зайдя в глухой финансовый тупик и, наверное, уже не веря в свои силы и способность поднять команду на ноги, в декабре 1997 года Кен Тиррелл продал дело всей своей жизни за 30 млн долларов новой "конюшне" BAR, рвущейся в Формулу-1. Он мог остаться в уже не принадлежащей ему, но все еще носящей его имя команде и на следующий сезон,

но уже в феврале 98-го, не найдя взаимопонимания с ее новыми хозяевами, расторг контракт с BAR и ушел в отставку, оставив любимое детище на попечение своего друга, спонсора и конструктора Харви Постлтуэйта.

Однако всякий раз по возвращении Харви с очередного Гран При Тиррелл специально встречался с ним и живо интересовался, продолжая искренне, всем сердцем переживать за родную команду: "Какие вы использовали шины? Зачем вы поменяли эту деталь на другую? Какая была температура?.."

В том же году врачи диагностировали у Тиррелла рак поджелудочной железы. Так бывает часто: даже в очень солидном возрасте человек, отдавая всего себя любимому делу, активной работе, сохраняет почти юношеское здоровье и бодрость, но стоит отойти от дел, выйти из привычного ритма жизни, и он старает буквально за считанные месяцы. Так, возможно, произошло и с Тирреллом. Хотя после вынужденного ухода из автоспорта он вовсе не собирался совсем опускать руки. Когда производство гоночных автомобилей на его заводе в Оксэме было остановлено, и изрядная часть персонала осталась не у дел, Тиррелл объявил о планах создания предприятия легкой промышленности, традиционной для этого района Англии. Он хотел делать что-то сам и создать рабочие места для своих земляков. Да и с автоспортом он не совсем расстался, будучи вскоре избранным на пост президента Британского клуба автогонщиков, золотой медали которого он был удостоен наряду всего еще с тремя легендами английского автоспорта – Стирлингом Моссом, Джеки Стюартом и Берни Экклстоуном.

Кстати говоря, спортивные интересы Тиррелла не ограничивались одним лишь авто-

спортом. Он неизменно и горячо поддерживал футбольный клуб Tottenham, любил стрельбу и теннис. Уже будучи в весьма преклонном возрасте, "дядюшка Кен" легко обыгрывал соперников на двадцать-тридцать лет моложе его, в том числе и гонщиков Формулы-1, которым в отличной спортивной подготовке и координации движений никак не откажешь. Но в последние пару лет он сильно сдал. Потеря Тирреллом команды сказалась на патриархе самым губительным образом.

Посетив однажды свой завод вскоре после продажи команды британо-американскому табачному концерну, Кен делился потом в совершенно подавленном состоянии: "Теперь я здесь всего лишь номинальный земле- и домовладелец, а истинный хозяин, как арендатор – BAR. Мне требуется их разрешение, чтобы прийти сюда. Впервые увидев все в нынешнем состоянии, я был очень опечален. Это было ужасно. Как ужасно и то, что нет больше Tyrrell, Lotus, Brabham... Хотя я не лью слезы на сей счет. Некого винить в этом, кроме самого себя. Хотелось бы, конечно, но это было бы неправдой. Такова жизнь. Таков бизнес. А Формула-1 – это бизнес, и в этом нет ничего плохого. Крейг Поллок уговорил BAT на что-то весьма невероятное. Удачи ему. Он сделал ловкий деловой ход. Такой, который мы сделать были не способны".

Человек, который всегда был "более", чем "менее"

Идеальных людей, как известно, не существует. У всех есть какие-то недостатки. Так что говорить можно скорее о, например, более или менее порядочных представителях рода человеческого. Кен Тиррелл был из тех,

ОДИН НА ОДИН

Кен Тиррелл

кто "более". Но, конечно, при всей своей доброте и порядочности Кен Тиррелл отнюдь не был "иконой". Конечно, и он был не чужд тех далеко не всегда образцовых нравов, которые царят в Формуле-1. Вот лишь один очень наглядный пример. В 1988 году (за год до того, как в команду пришли последовательно Микеле Альборето и Жан Алези) за Tyrrell выступал молодой дебютант Джулиан Бейли, который в отличие от своего напарника Джонатана Палмера, регулярно квалифицировавшегося в районе 10–12-го места, в большинстве Гран При даже не мог пройти квалификационное сито. В Хоккенхайме, объясняясь с Тирреллом в командном моторхоуме, Джулиан заметил, что мог бы квалифицироваться лучше, если бы в конце медленного круга срезал шпильку Sachs, что дало бы ему возможность войти в последний поворот перед прямой "старт-финиш" и, соответственно, выйти из него на самую прямую в начале быстрого, квалификационного круга на значительно большей скорости. "Так почему же ты не сделал этого?" – изумленно спросил Тиррелл. "Ну, я подумал, что это будет не совсем красиво и порядочно", – ответил гонщик. "Красиво?!" – прокричал Тиррелл, после чего взревел еще громче: "Порядочно?! Выйди-ка из моторхоума и попробуй разглядеть снаружи что-то хоть отдаленно красивое и порядочное!!!"

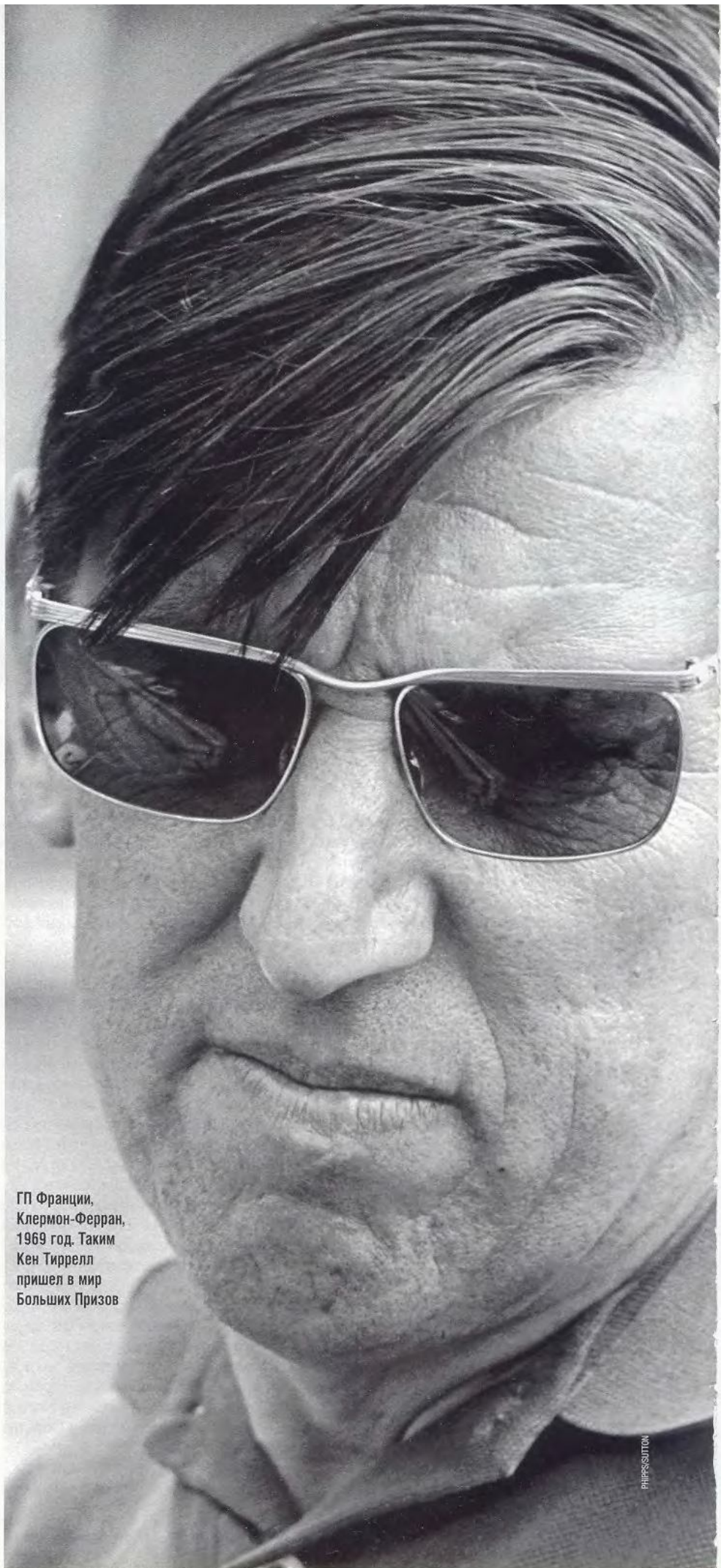
Когда было необходимо, добряк Кен проявлял величайшую твердость и даже жесткость. Как вспоминает Фрэнк Уильямс, "воевавший" когда-то вместе с Тирреллом и Роном Деннисом против Экклстоуна по поводу Договора о согласии, "только Кен был способен на равных спорить с Берни".

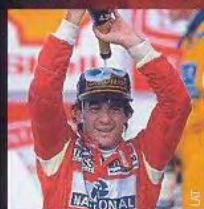
Но все же чаще Кена видели совсем другим – доброжелательным и задушевным. Однажды, за пару дней до проведения очередного Гран При Японии на трассе Сузукэ Кен Тиррелл зашел в популярный среди обитателей паддока местный бар и заказал за свой счет выпивку для всех собравшихся там журналистов, пообещав сообщить о поводе минутой спустя. Когда бокалы были наполнены, Кен прочувственно, с неподдельной скорбью в голосе объявил: "Сегодня умер наш друг. Я знаю, что он хотел бы быть помянутым подобным образом. Выпьем за Иннеса Айрленда".

Это было 22 октября 1993 года. Английский гонщик Иннес Айрленд, выступавший в Формуле-1 в начале 60-х и снискавший славу и любовь зрителей своей веселой бесшабашностью, умер от рака, получив незадолго до этого престижную награду – почетный шлем Британского клуба автогонщиков. Вряд ли тогда Тиррелл предполагал, что спустя каких-то шесть лет он будет избран президентом этого клуба, но пробудет им недолго, потому что его начнет медленно, но верно убивать та же страшная болезнь – рак. И вряд ли он тогда думал о том, что когда-нибудь множество знавших его людей на очередном Гран При так же поднимут бокалы, и кто-то скорбно произнесет: "Выпьем за нашего умершего друга – за Кена Тиррелла. За старого доброго "дядюшку Кена".

Борис Мурадов

ГП Франции,
Клермон-Ферран,
1969 год. Таким
Кен Тиррелл
пришел в мир
Больших Призов





“ВЕЧНЫЙ” РЕКОРД

Когда в августе 1973 года Джеки Стюарт одержал в Нюрбурге свою последнюю, 27-ю в карьере победу в Формуле-1, журналисты называли его “Бобом Бимоном автогонок”, а рекорд “летучего шотландца” казался вечным. Но на деле рекорд Стюарта прожил всего неполных полтора десятилетия – в мае 1987 года в Спа Ален Прост сравнялся, а через четыре месяца в Португалии превзошел “вечный рекорд”

Стюарта. Профессор не только прыгнул “за девять метров” – за семь следующих лет он почти удвоил количество своих побед и, лишь разменяв летом 1993 года шестой десяток, ушел из спорта. Впрочем, тогда, восемь лет назад, никто уже не называл рекорд Проста вечным. У Сены было всего на десять побед меньше и, как тогда казалось, еще как минимум пять лет выступлений. Но судьба распорядилась по-иному.

Волшебник так и не успел одержать свою 42-ю победу и прибавить к рекорду по числу поулов, который и впрямь кажется вечным, еще и рекорд по количеству побед. Бразильца не стало, но другой великий чемпион уже начал свой разбег, готовясь к рекордному прыжку. Этот разбег длился десять лет, и вот рубеж преодолен. Кто знает, как долго достижение Михаэля Шумахера будет казаться вечным.

30.08.92, Гран При Бельгии, Спа

Погода пасмурно, временами дождь
Стартовая позиция 3
Быстрейший круг 1
Лидерство в гонке 34-44 (11) кр.

На старте Шумахер пропустил вперед Патресе, но в дальнейшем провел блестящую гонку и воспользовался неудачами лидеров. Сенна ошибся с тактикой, на Williams Мэнселла забарахлила электроника и, захватив лидерство после второго пит-стопа, Михаэль выиграл свой первый Гран При.

М.Ш.: "Я, как и раньше, считаю, что побить Williams в их сегодняшней форме практически невозможно. Просто сегодня Мэнселл и Патресе были не в своей тарелке, и обстоятельства сложились в мою пользу. Но все равно этот день – самый счастливый в моей жизни. Победа, какой бы она ни была, – есть победа, а тем более первая!"

27.03.94, Гран При Бразилии, Интерлагос

Погода облачно, сухо
Стартовая позиция 2
Быстрейший круг 1
Лидерство в гонке 22-71 (50) кр.

Проиграв старт Алези, Шумахер на втором круге обошел француза и начал давить на Сенну. На 21-м круге Айртон и Михаэль вместе заехали на дозаправку. Механики Benetton сработали чуть лучше, и немец вернулся в гонку лидером. Сенна стал отставать, а после его разворота Шумахеру осталось лишь доехать до финиша.

М.Ш.: "У нас была правильная стратегия и хорошие настройки, поэтому, когда я вышел в лидеры, особо волноваться уже не пришлось: я контролировал свой отрыв".

01.05.94, Гран При Сан-Марино, Имола

Погода солнечно, сухо
Стартовая позиция 2
Быстрейший круг 2
Лидерство в гонке 24-58 (35) кр.

Наверное, самая грустная победа Михаэля Шумахера, омраченная гибелью его главного соперника в чемпионате Айртона Сенны. После трагической аварии бразильца гонка была остановлена, затем возобновлена. Рестарт Шумахер проиграл, но на 24-м круге вновь вышел в лидеры и завоевал третий Гран При подряд, выиграв у занявшего второе место Ларини почти минуту.

М.Ш.: "После всего, что случилось вчера и сегодня, эта победа не доставила мне абсолютно никакого удовольствия".

12.06.94, Гран При Канады, Монреаль

Погода облачно, сухо
Стартовая позиция 1
Быстрейший круг 1
Лидерство в гонке 1-69 (69) кр.

Второй "Большой Шлем" Михаэля Шумахера. Как и в Монако, немец провел гонку с одним пит-стопом и на финише опередил Дэмона Хилла почти на 40 секунд.

М.Ш.: "Со старта мне удалось найти свой темп, я неплохо ехал, но, если честно, перед гонкой думал, что выиграть сегодня будет намного труднее".

26.09.93, Гран При Португалии, Эшторил

Погода солнечно, сухо
Стартовая позиция 6
Быстрейший круг 3
Лидерство в гонке 30-71 (42) кр.

Хилл заглох на старте, Сенна сжег двигатель, Хаккинен разбил машину, Прост был больше озабочен завоеванием чемпионского титула. Пробыв в тени до середины гонки, Шумахер, очень рано заехавший на свой единственный пит-стоп, сумел перехитрить Профессора и легко выиграл гонку, при том что его быстрейший круг оказался медленнее лучшего круга Хилла на 1,3 с.

М.Ш.: "Выиграть чемпионат Ален сегодня хотел куда больше, чем гонку. Но, думаю, даже если бы он атаковал на последних кругах, я бы сумел его удержать. После сложного начала в середине гонки мне удалось проходить круги очень быстро, что вкупе с правильной тактикой и стало залогом победы".

17.04.94, Гран При Пасифик, Аида

Погода солнечно, сухо
Стартовая позиция 2
Быстрейший круг 1
Лидерство в гонке 1-83 (83) кр.

На стартовой прямой Михаэль Шумахер смог опередить стоявшего на поуле Сенну, а после того как Хаккинен вытолкнул бразильца на гравий в первом повороте, соперников у Михаэля уже не осталось. Финишировавшему вторым Бергеру он привез 1'15.

М.Ш.: "Я был уверен, что мой единственный соперник сегодня – Сенна, поэтому, увидев его на обочине, понял, что победа будет легкой. Последнюю треть гонки я вообще отдыхал".

15.05.94, Гран При Монако, Монте-Карло

Погода солнечно, сухо
Стартовая позиция 1
Быстрейший круг 1
Лидерство в гонке 1-78 (78) кр.

Первая победа, одержанная Михаэлем Шумахером с поула-позишн и первый "Большой Шлем" (победа+ПП+БК+лидерство со старта до финиша). Михаэль доминировал на протяжении всего уик-энда, выиграл старт и легко довел гонку до победы, тем более что основные соперники – Хаккинен и Хилл – сошли на первом же круге.

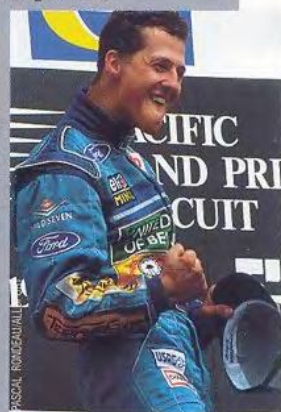
М.Ш.: "Я счастлив впервые победить в Монако. Но без Сенны эта победа значит для меня куда меньше, чем если бы я смог выиграть здесь у него".

02.07.94, Гран При Франции, Маньи-Кур

Погода солнечно, сухо
Стартовая позиция 3
Быстрейший круг 2
Лидерство в гонке 1-37, 45-72 (65) кр.

Проиграв пилотам Williams квалификацию, Шумахер со старта вырвался вперед и, несмотря на тактику трех пит-стопов (в то время как основной соперник Хилл ехал с двумя), лишь на семь кругов уступил лидерство, на финише опередив англичанина на 12 с.

М.Ш.: "В субботу машина смотрелась не так здорово, как нам бы хотелось, поэтому пришлось рискнуть и пойти на тактику трех дозаправок, благодаря выигранному старту она принесла нам успех".

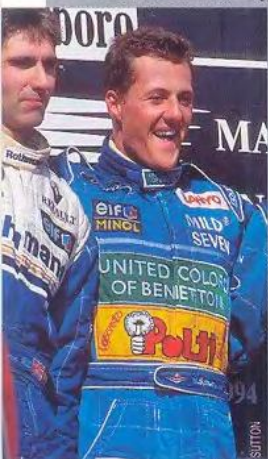


14.08.94, Гран При Венгрии, Хунгароринг

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке1-16, 26-77 (68) кр.

Единственным из всего пелотона Шумахер отважился на тактику трех дозаправок, и это вновь принесло успех. На более легком Benetton Михаэль мог идти на 0,5-0,6 с на круге быстрее Williams Хилла и, создав на втором комплекте резины огромное преимущество, на финише привез Демону 20 с.

М.Ш.: "После проблем, преследовавших меня в Англии и Германии, очень приятно вновь вернуться наверх. Может быть, эта победа и не самая замечательная в моей жизни, но пока, наверное, самая нужная".



16.10.94, Гран При Европы, Херес

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке18-32, 35-69 (50) кр.

Вернувшись в строй после двух пропущенных гонок, Шумахеру пришлось отстаивать уже завоеванный титул. Михаэль выиграл квалификацию, но проиграл Хиллу старт. Однако уже после первого из трех пит-стопов его Benetton вновь как на крыльях полетел к победе.

М.Ш.: "В начале гонки у меня были большие проблемы с избыточной поворачиваемостью, но на втором комплекте резины все вошло в норму. Это спасло гонку, ведь мы ехали на три пит-стопа".



26.03.95, Гран При Бразилии, Интерлагос

Погодаоблачно, сухо
Стартовая позиция2
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке1-17, 31-35, 47-71 (47) кр.

Шумахер вновь воспользовался своей фирменной тактикой с тремя пит-стопами, но Хилл облегчил задачу немца, в середине гонки из-за проблем с коробкой передач вылетев с трассы в первом повороте. На финише Шумахер на 8 с опередил Култхарда, но обоих едва не дисквалифицировали за использование запрещенного топлива.

М.Ш.: "В пятницу я попал в страшную аварию, потом нам долго не удавалось настроить машину. Словом, после всех этих неприятностей я был бы рад сегодня просто оказаться на подиуме. Победа же — это просто великолепно!"



14.05.95, Гран При Испании, Барселона

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке1-65 (65) кр.

После двух поражений подряд, стартовав с поула, Михаэль на этот раз лидировал в гонке от старта до финиша, уверенно контролируя отрыв от преследовавших его Алеззи и Хилла. Которые, впрочем, так и не смогли нормально финишировать: Жана подвел мотор, Дэмона — гидравлика. Приехавшего вторым Херберта Шумахер опередил почти на минуту.

М.Ш.: "Трудно представить себе более счастливое развитие событий. Я снова лидирую в чемпионате, а главное — я доказал, что умею выдерживать прессинг".



28.05.95, Гран При Монако, Монте-Карло

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция2
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке25-35, 37-78 (54) кр.

Вторая победа Шумахера в Монако, судьбу которой в очередной раз решила тактика дозаправок. При двух пит-стопах у Хилла Михаэль лишь раз остановился в боксах, благодаря чему оказался на финише на 35 с раньше англичанина.

М.Ш.: "Мне нравится эта трасса. Правда, я ожидал более плотной схватки с Хиллом, но на утренней разминке заметил, что с полными баками машина идет лучше, чем с полупустыми. Это и предопределило нашу тактику, которая позднее принесла нам успех в гонке".



02.07.95, Гран При Франции, Маньи-Кур

Погодаоблачно, сухо
Стартовая позиция2
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке22-72 (51) кр.

Стоявший на поуле Хилл на этот раз легко захватил лидерство и возглавлял гонку до первого пит-стопа на 22-м круге, жестко пресекая все атаки Шумахера. Но в дальнейшем гонка пошла по привычному сценарию: Михаэль опередил Дэмона в боксах и стал стремительно отрываться.

М.Ш.: "Пару раз, когда я атаковал Хилла в начале гонки, он начинал тормозить очень поздно, закрывая мне калитку. Мы едва не столкнулись, поэтому я решил подождать пит-стопов. Я был уверен, что выиграю гонку в боксах. Так оно и случилось".



30.07.95, Гран При Германии, Хоккенхайм

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция2
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке2-19, 24-45 (40) кр.

Хилл вновь выиграл старт, но в самом начале второго круга вылетел с трассы и разбил Williams в первом повороте. До финиша добралось всего восемь гонщиков, но это не умаляет заслуг Михаэля, одержавшего свою первую домашнюю победу.

М.Ш.: "У меня нет слов, чтобы описать свои чувства. Победа в Хоккенхайме была моей мечтой. Я думал, что невозможно испытать больший восторг, чем я испытал после победы в чемпионате мира, но этот Гран При показал, что я ошибался. Это просто сумасшествие!"



27.08.95, Гран При Бельгии, Спа

Погодапасмурно, временами дождь
Стартовая позиция16
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке16-18, 22-23, 25-44 (25) кр.

Безусловно — самая трудная и одна из самых красивых побед в карьере Шумахера. После провала в квалификации Михаэлю пришлось отыгрываться в гонке: к концу второго круга он 10-й, на шестом — уже 5-й, на 14-м — третий, на 16-м — первый. Затем на протяжении нескольких кругов на сликах под дождем Шумахер на грани фола отбивался от атак шедшего на дождевой резине Хилла и финишировал в гордом одиночестве, опередив Дэмона почти на 20 с.

М.Ш.: "Я надеялся приехать сегодня в очках, но никак не ожидал, что смогу выиграть. Было довольно сложно, особенно в середине гонки, когда я ехал на сликах по мокрой трассе. Но пенять на погоду не могу, сегодня она мне помогла".



01.10.95, Гран При Европы, Нюрбургринг



Погодапасмурно, временами дождь
Стартовая позиция3
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке65-67 (3) кр.

Не слишком удачно откатав квалификацию, Шумахер со старта сумел выбраться на второе место за Култхардом. Но стратегия трех пит-стопов на этот раз лишила Шумахера почти всех шансов на победу. За 16 кругов до финиша немец вернулся с последней дозаправки в 24 секундах позади лидировавшего Алези. Но на последних кругах все-таки смог обогнать француза и одержал вторую домашнюю победу.

М.Ш.: "В принципе, меня устраивало и второе место. Но болельщики столь неистово поддерживали меня и так мечтали, чтобы я выиграл, что я решил рискнуть и бросился в погоню за Алези".

29.10.95, Гран При Японии, Сузука



Погодапасмурно, временами дождь
Стартовая позиция1
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке1-10, 12-31, 36-53 (48) кр.

Несмотря на сырую трассу, победа далась Михаэлю без особых проблем: Алези был наказан штрафной остановкой в боксах, Хилл вылетел с трассы, Култхард попал в аварию, Хаккинен отстал почти на 20 с. Благодаря этой победе Шумахер повторил рекорд Манселла (9 побед за сезон), а Benetton завоевал Кубок конструкторов.

М.Ш.: "Счастье — не то слово, чтобы выразить мои чувства. Это не сезон, а мечта: я выиграл титул, завоевал для команды кубок, одержал девять побед. Надеюсь, когда-нибудь смогу его повторить".

25.08.96, Гран При Бельгии, Спа



Погодапасмурно, временами дождь
Стартовая позиция3
Быстрейший круг4
Лидерство в гонке24-29, 33-44 (18) кр.

Очередной победой в Спа Шумахер в равной степени обязан тактическому гению Росса Брауна, заставшего его в боксах, как только на 13-м круге после аварии Ферстаппена на трассе появился пейс-кар, и собственному мастерству, позволившему ему в конце гонки обогнать вынырнувший с пит-лейн под самым его носом Williams Вильнева.

М.Ш.: "У нас было много проблем в этот уик-энд. А в середине гонки я ударился об один из бордюрных камней и повредил рулевое управление. Было страшно входить на такой машине в скоростные повороты, и я был близок к тому, чтобы сойти, но команда сказала, что я смогу закончить гонку, и я остался на трассе".

11.05.97, Гран При Монако, Монте-Карло



Погодапасмурно, временами дождь
Стартовая позиция2
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке1-62 (62) кр.

Ferrari не побеждала в Монако с 1981 года, но Михаэль восполнил этот пробел в истории Scuderia. Выиграв старт, немец лидировал в гонке с первого до последнего поворота. Лишь раз он ошибся и вылетел с трассы в "Сен-Деву", но затем все-таки сумел вернуться обратно и одержать свою третью победу в Монако.

М.Ш.: "Я отлично помню, что случилось со мной здесь год назад, поэтому всю гонку я был очень внимателен, особенно на сырой трассе. К счастью, она не закончилась аварией".

22.10.95, Гран При Пасифик, Аида

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция3
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке50-83 (34) кр.

Проиграв старт, Михаэль почти всю гонку держался в тени, постепенно прорываясь наверх. Чтобы выиграть второй чемпионский титул, ему достаточно было финишировать третьим. Но Шумахер перевыполнил задачу, на последнем пит-стопе в своем фирменном стиле удержавшись впереди лидировавшего со старта Култхарда, выиграл гонку, а с ней и чемпионат.

М.Ш.: "У меня странное чувство. До сознания еще не дошло, что я двукратный чемпион мира. Думаю, это придет позже. Пока же я счастлив, что вновь выиграл в Аиде, и благодарен команде за эту победу, как и за все остальные в этом сезоне".



02.06.96, Гран При Испании, Барселона

Погодапасмурно, сильный дождь
Стартовая позиция3
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке12-65 (54) кр.

Первая и одна из самых красивых побед Шумахера в составе Ferrari. Михаэль провалил старт, откатившись с третьей позиции на девятую, но уже к концу первого круга выбрался на шестую. А к 12-му, пройдя под проливным дождем Ирвайна, Бергера, Хилла, Алези и Вильнева, возглавил гонку и не уступал лидерства уже до самого финиша.

М.Ш.: "Я отвратительно стартовал. Потом я вышел вперед, но на 33-м круге за барахлила электроника, машина вела себя все хуже, из десяти цилиндров в моторе работало только восемь или девять. Победа далась мне нелегко".



08.09.96, Гран При Италии, Монца

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке31-53 (23) кр.

В квалификации Шумахер выжал из Ferrari максимум, но на скоростной итальянской трассе так и не смог опередить пилотов Williams. К счастью для немца, в гонке и Вильнев, и Хилл ошиблись, зацепив ретардеры из покрышек в первом повороте, а Benetton Алези сумела опередить Ferrari Михаэля на пит-стопе.

М.Ш.: "Если честно, не думаю, что Ferrari могла бы сегодня обогнать Benetton Жана на трассе. Я понимал, что тот из нас, кто первым заедет на пит-стоп, — проиграет, поэтому держался на трассе до последнего".



15.06.97, Гран При Канады, Монреаль

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг3
Лидерство в гонке1-27, 40-43, 52-54 (34) кр.

Несмотря на завоеванный поул и выигранный старт, это была не лучшая гонка Михаэля. Но Вильнев врезался в отбойник, Култхарду, ехавшему всего с одной дозаправкой, попался некачественный комплект шин. Шумахеру же, также ставшему жертвой резины, наоборот, повезло: остановленную из-за аварии Паниса гонку так и не возобновили, что спасло немца от атак Алези и от третьего пит-стопа.

М.Ш.: "Победы, завоеванные после таких страшных аварий, как случилась сегодня с Оливье, не доставляют особого удовольствия".



29.06.97, Гран При Франции, Маньи-Кур

Погодаоблачно, в конце гонки ливень
Стартовая позиция1
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке1-22, 24-72 (71) кр.

Благодаря этой победе Михаэль сравнялся по количеству выигранных Гран При с Кларком и Лаудой и вышел по этому показателю на пятое место в истории Ф-1. Сама же по себе победа во Франции ничем особенным не запомнилась. Михаэль захватил лидерство со старта и, несмотря на дождь и вылет на гравий, благополучно добрался до финиша первым.

М.Ш.: "Мы ехали с тактикой двух пит-стопов, поэтому я пытался возможно дольше оставаться на slickах, чтобы потом не пришлось лишний раз заезжать в боксы. За исключением момента, когда вылетел на гравий, я полностью контролировал гонку".

24.08.97, Гран При Бельгии, Спа

Погодапасмурно, на старте ливень
Стартовая позиция3
Быстрейший круг12
Лидерство в гонке5-44 (40) кр.

Король Арденн, Шумахер, и на этот раз оказался лучшим в Спа. Из-за сильного дождя гонка стартовала за автомобилем безопасности. Но вскоре трасса стала подсыхать, и благодаря собственному мастерству и великолепному тактическому расчету, проявившемуся в обутой на Ferrari промежуточной резине, уже к середине дистанции вопрос о победителе был фактически снят.

М.Ш.: "Когда перед стартом хлынул ливень, я решил сменить основную машину на запасную, настроенную под два пит-стопа на случай дождя. А вот выбор промежуточных шин дался нам куда сложнее, ведь мы не знали заранее, сколько продлится дождь".

12.10.97, Гран При Японии, Сузука

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция2
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке25-33, 38-53 (25) кр.

Победа в этой гонке давала Михаэлю реальные шансы завоевать в Хересе чемпионский титул. И благодаря командной тактике Ferrari и своему партнеру Ирвайну, после первого пит-стопа опередившему за собой Вильнева, Шумахер завоевал вождя Гран При, заодно сравнявшись по числу побед с "вечным рекордом" Джеки Стюарта. М.Ш.: "Прежде всего я очень благодарен Эдди за эту победу, он великий напарник. Я давно не чувствовал такого удовольствия, поднимаясь на пьедестал, ведь сегодняшняя гонка вплотную приблизила меня к третьему титулу".

12.04.98, Гран При Аргентины, Буэнос-Айрес

Погодаоблачно, временами дождь
Стартовая позиция2
Быстрейший круг3
Лидерство в гонке5-28, 43-72 (53) кр.

Судьба Гран При решилась уже на пятом круге в столкновении Кулхарда и Шумахера. Атакующий Дэвид, Михаэль вытолкнул его с трассы и возглавил гонку, шотландец откатился на шестую позицию. Дальше все было уже делом техники: оторваться от Хаккинена Шумахеру труда не составило.

М.Ш.: "Дэвид слишком широко заходил в этот поворот на предыдущем круге, и я хотел воспользоваться шансом, но мы столкнулись. Пошел дождь, и за пять кругов до финиша я потерял задний мост машины, меня развернуло. Но я вернулся на трассу и сохранил лидерство".

07.06.98, Гран При Канады, Монреаль

Погодаоблачно, сухо
Стартовая позиция3
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке19, 43-69 (28) кр.

Чтобы выиграть эту гонку, Михаэлю потребовалось приложить все свое мастерство. И хотя оба пилота McLaren своими ходами облегчили задачу Шумахеру, после досадной штрафной остановки в боксах за блокировку Френтцена немцу пришлось изрядно попотеть, чтобы вернуть себе лидерство.

М.Ш.: "Я рад, что мне удалось снова выиграть, но абсолютно не понимаю, за что меня наказали судьи: я не видел Френтцена и не выталкивал его с трассы. Если уж кого и надо было наказывать, так это Хилла, который несколько раз по-хамски менял траекторию прямо перед моим носом".

28.06.98, Гран При Франции, Маньи-Кур

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция2
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке1-22, 24-71 (70) кр.

На старте пилоты Ferrari вдвоем опередили пару McLaren и всю гонку уверенно контролировали ситуацию. Лишь на один круг во время пит-стопа Михаэль уступил лидерство Ирвайну, после чего легко одержал свою четвертую французскую "викторию", а вот Ирвайну пришлось попотеть, прикрывая тылы своего лидера: Хаккинен терзал ирландца до самого финиша.

М.Ш.: "Я снова очень благодарен Эдди, который проделал сегодня великолепную работу, позволившую мне приблизиться к Хаккинену в чемпионате. Хочу также похвалить Goodyear, во многом благодаря их шинам мы и выиграли эту гонку".

12.07.98, Гран При Великобритании, Сильверстоун

Погодапасмурно, временами дождь
Стартовая позиция2
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке51-60 (10) кр.

Одна из самых скандальных побед Михаэля. За десять кругов до финиша, опередив после ухода пейс-кара Хаккинена, Шумахер вышел в лидеры Гран При, однако за обгон под желтыми флагами был наказан остановкой в боксах. Из-за оплошности судей Ferrari известили в наказании лишь за несколько кругов до финиша, и Жан Тодт назвал Михаэля в боксы уже под клетчатым флагом, благодаря чему немец все-таки сумел финишировать, пусть и на пит-лейн, но впереди Хаккинена.

М.Ш.: "Очень сложная гонка. Из-за дождя почти ничего не было видно. Условия были ужасными. Не знаю, чему я рад больше: победе или тому, что эта гонка наконец закончилась".

16.08.98, Гран При Венгрии, Хунгароринг

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция3
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке47-77 (31) кр.

Эта победа стала ярчайшей демонстрацией преимуществ гибкой тактики Ferrari. Первоначально Шумахер шел на тактику двух дозаправок, но к середине дистанции, поняв, что на трассе два McLaren ему не обогнать, Михаэль вместо одного второго пит-стопа сделал две очень короткие остановки в боксах, в промежутках на свежей резине с полупустыми баками отыграв у McLaren достаточно, чтобы остаться лидером и выиграть гонку.

М.Ш.: "Сегодня мы не были быстрее McLaren, но оказались умнее их и благодаря нашей стратегии победили".

13.09.98, Гран При Италии, Монца



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке17-31, 35-53 (34) кр.

Стартовал с поула, Шумахер проиграл старт и оказался в первом повороте лишь четвертым. На третьем круге он отыграл одно место, пройдя Ирвайна, а на 17-м — возглавил гонку. На McLaren уверенно лидировавшего Култхарда взорвался мотор, из-за дыма Хаккинен ошибся в повороте, а Михаэль блестяще воспользовался оплошностью финна и помчался к очередной победе.

М.Ш.: "После Хоккенхайма мы ожидали Монцу с некоторой долей пессимизма, но спасибо команде, парни неплохо поработали, машина стала намного лучше. На старте я ошибся, но потом мне удалось взять неплохой темп и после схода Дэвида и ошибки Мики я снова вышел в лидеры".

16.05.99, Гран При Монако, Монте-Карло

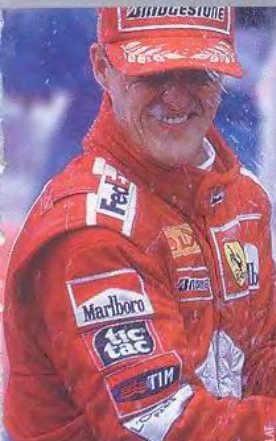


Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция2
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке1-78 (78) кр.

Как это часто бывает в Монако, судьба гонки решилась в первом повороте. Шумахер выиграл старт у забуксовавшего на прямой Хаккинена и уверенно довел гонку до победы, не уступив никому лидерства до самого финиша.

М.Ш.: "Увидев, что колеса McLaren Хаккинена сорвались в букс, я поравнялся с ним. А дальше мне лишь надо было не совершить ошибки и вовремя заехать в боксы. Особого пространства для маневра у меня не было, но команда сработала отлично и все закончилось благополучно".

26.03.00, Гран При Бразилии, Интерлагос



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция3
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке2-20, 30-71 (61) кр.

Шумахеру удалось отыграть одну позицию уже на старте, опередив McLaren Култхарда. Михаэль шел на два пит-стопа, против одной дозаправки у пилотов McLaren и на более легкой машине на втором круге сумел обогнать Хаккинена, который позднее сошел с трассы, позволив немцу выиграть гонку.

М.Ш.: "Веселая гонка! Разные стратегии позволили мне сегодня обгонять McLaren. Сход же Хаккинена мне очень помог, поскольку в середине гонки одна из моих шин повернулась наободе колеса, возникла сильная вибрация и мне пришлось сбросить темп".

21.05.00, Гран При Европы, Нюрбургринг



Погодапасмурно, временами дождь
Стартовая позиция2
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке11-15, 17-35, 46-67 (46) кр.

Обогнав на стартовой прямой стоявшего на поуле Култхарда, Шумахер пропустил атаку следовавшего третьим Хаккинена. Но на 11-м круге, после того как пошел дождь, сумел опередить финна и возглавить гонку. В дальнейшем Михаэль лишь дважды ненадолго уступал лидерство после своих пит-стопов.

М.Ш.: "Критический момент гонки наступил, когда усилился дождь и пришлось менять слики на дождевые шины. Никто из лидеров не хотел рисковать первым. Но когда некоторые гонщики поменяли резину и мы увидели, что они поехали быстрее, мы тоже остановились".

02.05.99, Гран При Сан-Марино, Имола



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция3
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке36-62 (27) кр.

Два McLaren стартовали из первого ряда и уверенно захватили лидерство, но вскоре Хаккинен вылетел с трассы и разбил машину об отбойник. А Култхарда Михаэль опередил благодаря гибкой тактике двух пит-стопов, на первый из которых Шумахер заехал ровно на середине дистанции.

М.Ш.: "Мы с самого начала остановились на стратегии, позволяющей нам выбирать между одним и двумя пит-стопами. Мика шел на две дозаправки, Дэвид на одну. И после схода Хаккинена я понял, что мы можем выиграть, только если остановимся дважды".

12.03.00, Гран При Австралии, Мельбурн



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция3
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке19-29, 36-44, 46-58 (33) кр.

Лишь через десять лет после дебюта в Формуле-1 Шумахер сумел наконец впервые выиграть австралийский этап. "Серебряные стрелы" McLaren-Mercedes имели подавляющее преимущество в гонке, но на обеих машинах сгорели моторы, что и открыло Михаэлю путь к первой победе на Зеленом континенте.

М.Ш.: "Я не ожидал, что сойдут оба McLaren, но бороться с ними не мог, поэтому главным для меня в этой гонке было сохранять спокойствие от старта до финиша. Как видим, этот рецепт принес мне успех".

09.04.00, Гран При Сан-Марино, Имола



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция2
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке45-62 (18) кр.

Несмотря на ужасный старт, Шумахер сохранил в первом повороте свою вторую позицию, а на втором пит-стопе при одинаковой тактике дозаправок Михаэль сумел продержаться перед заездом в боксы на четыре круга дольше Хаккинена, благодаря чему вернулся на трассу лидером и выиграл гонку.

М.Ш.: "Я отвратительно стартовал, после чего мне оставалось лишь преследовать McLaren Хаккинена, ждать, что он предпримет, и надеяться на удачу. Особого выбора у нас не было, но тем не менее нам удалось разыграть едва ли не единственную выигрышную комбинацию".

18.06.00, Гран При Канады, Монреаль



Погодапасмурно, временами дождь
Стартовая позиция1
Быстрейший круг3
Лидерство в гонке1-34, 43-69 (70) кр.

В этой гонке Шумахер боролся в основном лишь с самим собой и с машиной. Выиграв старт, Михаэль контролировал ход гонки, а после того как Култхард был наказан штрафной остановкой в боксах, единственным реальным соперником немца оказался его партнер по Ferrari Рубенс Баррикелло.

М.Ш.: "В начале гонки я ехал в своем ритме и особо не волновался, а после того как Култхард перестал маячить в моем зеркале, и вовсе сбросил темп. Появились какие-то проблемы с одним из датчиков, потом пошел дождь, и я вылетел в первом повороте, но, к счастью, мне удалось, срезав его по гравию, вернуться на трассу и закончить гонку".

10.09.00, Гран При Италии, Монца



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке1-39, 43-53 (50) кр.

Стартовал с полупозиции, Шумахер, несмотря на незапланированный отрыв от Хаккинена, на протяжении всей гонки уверенно контролировал ее ход. Благодаря этой победе Михаэль сравнялся по количеству завоеванных Гран При с Айртоном Сеной и на послегоночной пресс-конференции даже не смог сдержать слез радости.

М.Ш.: "Гонка получилась довольно простой. Когда пейс-кар ушел, мне удалось создать небольшой задел, и к финишу я смог немного сбросить, чтобы поберечь двигатель. Меня очень расстроило известие о смерти одного из marshals, омрачившей победу Ferrari".

24.09.00, Гран При США, Индианаполис

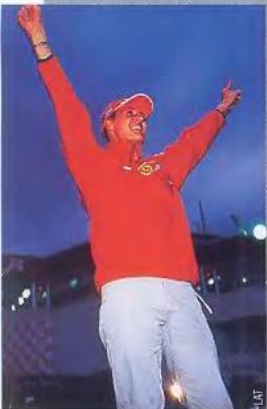


Погодаоблачно, временами дождь
Стартовая позиция1
Быстрейший круг3
Лидерство в гонке7-73 (67) кр.

Из-за фальстарта Култхарда Шумахер проиграл старт шотландцу, но как только тот отправился в боксы отбывать штраф, Михаэль возглавил гонку и благодаря начавшемуся дождю и сгоревшему мотору на машине Хаккинена уверенно лидировал до самого финиша.

М.Ш.: "Дэвид очень жестко атаковал меня в начале гонки. Может быть, слишком жестко, ведь он уже не претендует на титул. Но мы знали, что он должен получить штраф и особо не волновались. Когда же сошел Мика, я слегка расслабился, потерял концентрацию и вылетел на траву. Хвала богу, все обошлось".

08.10.00, Гран При Японии, Сузука



Погодапасмурно, временами дождь
Стартовая позиция1
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке22-23, 37-53 (19) кр.

Этой победой Михаэль оформил свой третий чемпионский титул. Однако далась она ему очень нелегко. После проигранного старта Шумахер всю гонку преследовал лидировавшего Хаккинена и лишь на последнем пит-стопе благодаря тактическому маневру Росса Брауна, оттянувшего его дозаправку на четыре круга, смог опередить финна.

М.Ш.: "Момент, когда я выехал на трассу после второго пит-стопа и понял, что лидирую, был, наверное, самым лучшим в моей жизни. Не ждите, что я заплачу от счастья, но выразить словами то, что я сейчас чувствую, действительно очень трудно".

22.10.00, Гран При Малайзии, Сепанг



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке18-24, 26-39, 42-56 (36) кр.

В очередной раз Михаэль проиграл старт гонщикам McLaren и в очередной раз опередил их на финише. Хаккинен выбыл из борьбы после штрафной остановки в боксах за фальстарт, а Култхард, вылетев на обочину и нахватав в радиаторы травы, вынужден был раньше времени остановиться в боксах и уступить лидерство Михаэлю.

М.Ш.: "В начале гонки я шел на пределе и надеялся на ранний пит-стоп Култхарда. Так оно и получилось: мы вышли вперед, и благодаря верной стратегии дозаправок сохранили лидерство. В конце гонки я чуть сбросил темп, забывая о состоянии своих шин".

04.03.01, Гран При Австралии, Мельбурн



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке1-36, 41-58 (54) кр.

На этот раз Михаэль сумел защитить свой поул в первом повороте. Когда же на 26-м круге с трассы вылетел сидевший на хвосте у немца Хаккинен, Шумахер смог, не форсируя событий, довести гонку до победы.

М.Ш.: "После великолепного старта мне оставалось лишь варьировать свой темп, чтобы держаться на безопасном отдалении от соперников и не загнать машину".

18.03.01, Гран При Малайзии, Сепанг



Погодапасмурно, временами дождь
Стартовая позиция1
Быстрейший круг3
Лидерство в гонке1-2, 16-55 (42) кр.

Одна из самых сложных дождевых гонок в карьере Шумахера. После вылета на третьем круге и заминки в боксах Михаэлю пришлось пробиваться наверх с 11-го места, но благодаря автомобилю безопасности и промежуточной резине, обутой на его Ferrari, уже к 16-му кругу трехкратный чемпион мира вновь возглавил гонку и довёл ее до победы.

М.Ш.: "В начале гонки мне очень долго пришлось простоять на пит-лейн, ожидая, пока переобуют машину Баррикелло. К счастью, на трассу вышел автомобиль безопасности. К тому же мы рискнули, надев промежуточную резину, и наш риск полностью оправдался. Словом, сегодня нам очень повезло".

29.04.01, Гран При Испании, Барселона



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке1-22, 28-43, 65 (39) кр.

Шумахер лидировал со старта фактически до второго пит-стопа, но во время дозаправки проиграл позицию Хаккинену. Из-за вибрации — бракованный комплект шин — Михаэль не смог контратаковать финна. И лишь после того как на последнем круге у Мики сгорел мотор, снова вышел в лидеры и выиграл гонку.

М.Ш.: "Увидев Мики на обочине, я был потрясен. Сегодняшняя победа не доставила мне никакого удовольствия, но гонки есть гонки, побеждает тот, кто добирается до финиша. После гонки я извинился перед Микой".

27.05.01, Гран При Монако, Монте-Карло



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция2
Быстрейший круг2
Лидерство в гонке1-54, 60-78 (73) кр.

Соперники столкнулись с проблемами: Култхард заглох на старте прогревочного круга, Хаккинен, 12 кругов державшийся за Михаэлем, сошел с трассы, так же как и пара Williams. И Шумахеру оставалось лишь спокойно доехать до финиша.

М.Ш.: "Эта победа далась мне очень легко. За всю гонку не произошло ничего, что могло бы вызвать сильные эмоции. Мне оставалось лишь вести машину в своем темпе и не совершать ошибок".

24.06.01, Гран При Европы, Нюрбургринг



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг4
Лидерство в гонке1-28, 30-87 (66) кр.

Вплоть до пит-стопа Михаэлю пришлось изрядно попотеть, отбивая атаки явно более быстрого Ральфа. И еще не известно, чем бы все закончилось, если бы не ошибка Шумахера-младшего, при выезде с пит-лейн наехавшего на разделительную черту и наказанного за это штрафной остановкой в боксах. М.Ш.: "Перед стартом запасная машина заглохла в дальнем повороте, и мне пришлось поволноваться. К счастью, я все же сумел добраться до боксов. В первой трети гонки у меня были проблемы с избыточной поворачиваемостью. Но потом, когда Ральф отстал из-за штрафа и машина вошла в норму, мне стало уже легче. Я счастлив! Что может быть лучше победы в домашнем Гран При!"

19.08.01, Гран При Венгрии, Хунгароринг



Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция1
Быстрейший круг5
Лидерство в гонке1-28, 33-52, 55-77 (71) кр.

Победив в Венгрии, Шумахер убил сразу трех зайцев: принес Ferrari Кубок конструкторов, наконец сравнялся с рекордом Проста по числу побед и завоевал свой третий чемпионский титул. М.Ш.: "Смешно, но как раз вчера мы разговаривали с Простом, и он сказал мне: "Пожалуйста, выиграй эту гонку. Я так устал отвечать на вопрос, когда это произойдет, что я думаю о Михаэле". Я ответил, что у меня та же проблема. Так что теперь он может быть немного счастливее, как и я. Но он добавил, что мне надо будет выиграть и еще одну, потому что когда мы сравниваемся, вопросы будут продолжаться."

01.07.01, Гран При Франции, Маньи-Кур

Погодасолнечно, сухо
Стартовая позиция2
Быстрейший круг3
Лидерство в гонке24-25, 31-45, 51-72 (39) кр.

Михаэль сумел сохранить на старте свою вторую позицию и продержался следом за своим младшим братом вплоть до первой дозаправки. А после того как механики Williams потеряли несколько лишних секунд на замену колеса, легко опередил Ральфа на пит-стопе и начал быстро отрываться. М.Ш.: "Из-за проблем со сцеплением на старте я едва не пропустил Дэвида. Мы были очень близко в первом повороте, и я решил ничего не предпринимать и посмотреть, что произойдет в третьем, но он сбросил скорость еще в первом и все стало ясно. В дальнейшем машина вела себя почти безупречно, но, полагаю, сегодня мы выиграли все-таки из-за лучшей стратегии, а не из-за проблем у Ральфа."



02.09.01, Гран При Бельгии, Спа

Погодаоблачно, сухо
Стартовая позиция3
Быстрейший круг1
Лидерство в гонке1-40 (40) кр.

Ровно через десять лет после дебюта в Формуле-1 на своей излюбленной трассе в Спа, в 1991 году открывшей ему дорогу в Ф-1, Михаэль наконец завоевал свой 52-й Гран При и стал абсолютным рекордсменом Ф-1 по количеству побед. М.Ш.: "В принципе рекордная 52-я победа не является для меня особенной. Хотя, не скрою, это достижение для меня кое-что значит. В общем, я очень рад этому, но куда больше буду радоваться, когда в один прекрасный день буду перебирать эти цифры на пенсии, покуривая сигару и потягивая пиво, сидя на диване".



Кто же лучший?

Споры о том, кто же из пилотов Ф-1 – самый лучший за всю историю чемпионатов мира, по всей вероятности, не прекратятся никогда. Причем у поклонников того или иного гонщика всегда находятся аргументы в свою пользу. Айртон Сенна завоевал почти вдвое больше поулов, чем любой другой пилот, Хуан Мануэль Фанхио выигрывал каждую вторую гонку, а Михаэль Шумахер выиграл больше всех Гран При. А ведь есть еще Прост, Кларк, Стюарт... И кто же из них лучший?

Попробуем предложить еще один "беспристрастный" способ определения лучшего среди лучших. Разумеется, в конечном итоге все решает победа. И количество выигранных Гран При в нашем споре – весомый аргумент. Но в начале 50-х в календаре чемпионата было всего по семь-восемь Гран При в сезоне. И чтобы уравнивать шансы нынешних спортсменов с теми, кто выступал прежде, необходимо пересчитать количество побед в количество "условно выигранных сезонов". К примеру, на счету Альберто Аскари значится 13 побед – две в 1951 году, шесть в 1952-м и пять в 1953-м. В 1951 и 1952 годах состоялось по 7 Гран При, а в 1953-м – 8. Таким образом, у итальянца всего примерно 1,75 "выигранных" сезона (2/7+6/7+5/8). Для современных гонщиков это эквивалентно 30 победам (1,75x17). Итак, вот сколько "условных сезонов" удалось выиграть лучшим пилотам Формулы-1:

	Место по числу побед	Число побед	Гонщик	"Условно выигранных" сезонов
1	8	24	Фанхио	3,470
2	2	51	Прост	3,217
3	1	52	М. Шумахер	3,136
4	3	41	Сенна	2,563
5	6	25	Кларк	2,491
6	5	27	Стюарт	2,296
7	12	16	Мосс	2,003
8	4	31	Мэнселл	1,938
9	16	13	Аскари	1,768
10	7	25	Лауда	1,604
11	13	14	Дж. Брэбэм	1,509
12	9	23	Пике	1,484
13	15	14	Г. Хилл	1,385
14	10	22	Д. Хилл	1,360
15	11	19	Хаккинен	1,165
16	14	14	Э. Фиттипальди	1,036

В результате даже рекордное число побед в Гран При не вывело Михаэля Шумахера на первое место. И даже не позволило немцу опередить "экс-рекордсмена" по этому показателю Проста. А лучшим, несмотря на достаточно скромное на фоне современных пилотов число побед, оказался Маэстро Фанхио – результат, который, думаем, ни у кого не вызовет удивления. Современники аргентинца – Аскари и Мосс – тоже поднялись заметно выше тех мест, которые они занимают в "абсолютном" рейтинге. Звезды же настоящего и недавнего прошлого – Дэмон Хилл, Мика Хаккинен, Найджел Мэнселл – наоборот, потеряли несколько позиций. Причем чемпион мира 1996 года оказался в таблице на одну строчку ниже соб-

ственного отца, хотя имеет на своем счету на восемь побед больше.

Впрочем, почитателей таланта Масахиро Хасеми даже эта таблица, скорее всего, ни в чем не убедит – ведь только японец устанавливал рекорд круга во всех Гран При, в которых участвовал. А в активе Джорджа Амика другое достижение – шесть очков в среднем за гонку. Так что, похоже, в споре о лучшем среди лучших вряд ли когда-нибудь будет поставлена точка.

Александр Кабановский





СКАНДАЛ ВЕКА

"Контракт нужен для того, чтобы облегчить взаимоотношения. Или... усложнить их"

Хайнц-Харальд Френтцен

Ясный, полетному теплый и солнечный воскресный день в немецком Нюрбурге начался вполне обыденно. Еще позавчера журналисты по обыкновению влозались в пресс-центр и натаскивались по дороге на приколотый к доске информации листок, в котором Jordan извещала представителей средств массовой информации о продлении контракта с вице-чемпионом мира 1997 года немцем Хайнцем-Харальдом Френтценом, который останется в команде еще как минимум на один сезон. Таким образом, после двух месяцев активной спекуляций был положен конец слухам о переходе немца в 2002 году в "Боруа". Однако, как выяснилось позже, это был вовсе не конец, а начало — начало пока что самого громкого скандала в мире Формулы-1 в XXI веке.

Друзья становятся врагами: хроника скандала

По странному стечению обстоятельств именно в Нюрбурге, всего через пару часов после опубликования этого пресс-релиза и было посажено зернышко, из которого в течение всего нескольких недель выросло то самое дерево, засыпавшее асфальт раздора чуть ли не половиной королевства Формулы-1.

24 июня, воскресенье. В Германии Хайнц-Харальд проводит не лучший свой Гран При. Провалив старт, немцу почти всю гонку болтаются где-то на границе первой десятки, а за двенадцать кругов до финиша и вовсе вылетает с трассы из-за отказа антипробуксовочной системы. Вернувшись в пaddock, расстроенный Френтцен начинает ругать АПС и старт-контроль, заявляя, что именно он стал причиной неудачного старта и гонки. Последнее несколько покорило инженеров. Дело в том, что

еще до Нюрбурга, в Испании и Австрии у немца были проблемы со стартом, и он каждый раз на чем свет стоит клял автоматическую систему старта, но в команде уверены, что по крайней мере однажды, на Каталунье, проблемы на старте были вызваны не отказом машины, а ошибкой самого немца.

1 июля, воскресенье. В Манич-Куре Хайнц-Харальд вновь оказывается не на высоте. Во время гоночного уик-энда Эдди Джордан сталкивается в пaddock с Жаном Алези, когда-то выигравшим в его команде международный чемпионат Ф-3000. После двух очковых финишей в Монако и Канаде француз затеял разборку с Алексом Простом, который из-за финансовых проблем никак не может заплатить Жану \$2 млн, причитающихся французам за этот сезон. При встрече Алези намекает своему старому приятелю Эдди, что он был бы не прочь вообще сменить команду, если ему подвернется шанс переосесть за руль более быстрой машины.

15 июля, воскресенье. После многообещающей квалификации на домашней трассе в Сильверстоуне пилоты Jordan вновь не зарабатывают ни одного очка: Ярно Трулли сталкивается с Дэвидом Култхардом в первом повороте, а Френтцен финиширует лишь седьмым и жалуется журналистам, что его снова подвел старт-контроль, а из-за навязчивой прижимной силы и недостаточной поворачиваемости ему никак не удалось обогнать Sauber Хайнцфельда.

Примерно через полтора часа после финиша Френтцен и Эдди Джордан встречаются в моторхause Jordan, чтобы обсудить проблемы, возникшие между командой и гонщиком в последние месяцы. Зная манеру общения и вспыльчивый характер Эдди, с достаточной долей вероятности можно предположить, что Джордан, которому уже остро не хватало Хайнца по поводу "проблем с машиной", не стеснялся при этом в выражениях. В качестве воспитательной меры Эдди для начала отстраняет немца от ближайших тестов в Монце и заявляет, что его место там займет Рикардо Зонта.

Почти в то же время, правда, в более низких тонах, в моторхause Prost Алези беседует с Профессором Жан

Еще совсем недавно Прост и Алези были хорошими друзьями, но "скандал века" всего за месяц сделал их врагами



В 1999 году Алези принес команде Эдди Джордана ее единственный чемпионский титул в международном чемпионате Формулы-3000. И вот, двенадцать лет спустя, француз вновь оказался в ирландской "конюшне"

требует денег и угрожает немедленным уходом, но Ален резонно замечает ему, что он не может уйти, поскольку связан с командой контрактом до конца сезона. Прост даже хочет начать обсуждение нового контракта Жана на 2002 год. Однако Алези тем же вечером отправляется в Jordan и заявляет Эдди, что готов присоединиться к его команде, как только будет свободен от обязательств перед Аленом.

16 июля, понедельник. Едва вернувшись в родной Авиньон, Алези получает по факсу письмо от адвоката Проста, в котором Жана отчитывают за критику, которой он подверг команду после Гран При Франции и извещают о том, что в наказание он не получит своих денег до конца этого сезона. "Это письмо мне очень не понравилось, и я решил уйти", — признается позже француз, несколько дней спустя заявивший в разговоре с Джорданом, что он уже по горло сыт Простом и готов покинуть команду хоть завтра.

В Сильверстоуне же тем временем все больше нарастает напряжение по отношению к Френтцену. Инженеры Jordan проанализировали данные телеметрии с машины немца и вопреки словам Хайнца не обнаружили никаких неполадок в работе старт-контроля.

17 июля, вторник. Зонта занимает место Френтцена в кокпите Jordan в Монце, а в немецких газетах появляются первые слухи о возможном увольнении Хайнца-Харальда. Джордан пересылает менеджерам Френтцена на Ибису составленный инженерами анализ данных телеметрии с машины Френтцена, который полностью опровергает жалобы немца. Алези тем временем начинает консультации

16 августа



Френтцен:

Я бы не хотел вдаваться в детали. Единственная вещь, о которой я рассказал, состоит в том, что после Сильверстоуна Джордан оповестил меня об увольнении факсом. Это все, что я хочу сейчас сказать. Дело будет передано в суд, можете не сомневаться, так что остальные слова я приберегу для Эдди.

Насколько важен сегодня контракт?

Мне кажется, у меня хороший контракт — ну или был хороший контракт — в Jordan. Посмотрим. Он был разорван, и поэтому возникли проблемы, решить которые поможет суд. Контракт нужен для того, чтобы облегчить взаимоотношения. Или... осложнить их.



24 июня



1 июля



25 июля



27 июля

с юристами, комиссии по признанию контрактов по поводу ликвидации своего договора с Prost.

20 июля, пятница. Адвокаты Эдди Джордана отправляют Френтцену в Монако факс с извещением о немедленном разрыве контракта между Jordan и немцем. Френтцен приходит в бешенство.

24 июля, вторник. Алези так и не удается пока до конца разобраться со своим контрактом с Prost, и француз заявляет Джордану, что он не сможет выступить за его команду в Хоккенхайме. К тому же сам Эдди уже начинает понимать, как не вовремя он заварил кашу с Френтценем. На носу Гран При Германии, у команды есть крупный немецкий спонсор (Deutsche Post) и увольнение из "конюшни" немецкого гонщика накануне его домашнего Гран При выглядит форменным безумием. Не сумев заполучить Алези, Эдди отправляет Френтцену очередной факс, на этот раз с предложением вернуться в команду на одну гонку, но оскорбленный немец отказывается и заявляет, что теперь он увидится с Джорданом только в суде. Хайнц намеревается предъявить своему бывшему шефу иск на 13 миллионов фунтов стерлингов.

25 июля, среда. Френтцен несколько удивлен, что Jordan до сих пор не объявил о расторжении контракта с ним, и в девять часов утра первым делает заявление о своем отчислении из команды на собственном Web-сайте в сети Internet: "Вследствие неожиданного разрыва моего контракта с Jordan Grand Prix Limited я, вероятно, не буду

выступать в Хоккенхайме в этот уик-энд..." Через три часа Джордан, окончательно лишившийся надежд на возвращение Френтцена на Гран При Германии, выпускает собственное коммюнике, в котором уведомляет общественность о разрыве контракта с Френтценем (срок его действия истечет лишь в конце 2002 года) "из-за слабых выступлений немца в гонках этого сезона". Jordan сообщает, что место немца в Хоккенхайме займет тест-пилот команды бразилец Рикардо Зонта.

26 июля, четверг. Отец Френтцена Харальд Френтцен в интервью газете The Sun обвиняет Jordan в саботаже по отношению к автомобилю его сына.

27 июля, пятница. Рикардо Зонта занимает на Гран При Германии место в машине Френтцена. Разъяренные немецкие болельщики посылают Джордану с трибун Хоккенхаймринга "дружеские" приветствия: "F**k off Eddie", "Я ненавижу тебя, Эдди Джордан", "Убирайся домой, ирландская крыса". Даже члены его команды в частных беседах не могут удержаться от критики своего босса.

28 июля, суббота. Итальянская Gazzetta dello Sport первой высказывает предположение, что Алези в скором времени заменит в Jordan Френтцена. Прост в шоке от того, что эта новость, наконец, стала достоянием общественности.

29 июля, воскресенье. Алези приносит Prost четвертое очко в этом сезоне и после гонки, общаясь с французскими журналистами, намекает им, что скоро их ждет

"большая новость". После этого спекуляции о переходе Жана в Jordan разгораются с новой силой.

31 июля, вторник. Джордан и Прост продолжают блефовать. Эдди утверждает, что они с Френтценом просто разошлись во мнениях по некоторым вопросам и решили расстаться, при этом ирландец не подтверждает, но и не опровергает слухов о приглашении Алези. Прост же продолжает настаивать на том, что Жан принадлежит его команде до конца сезона.

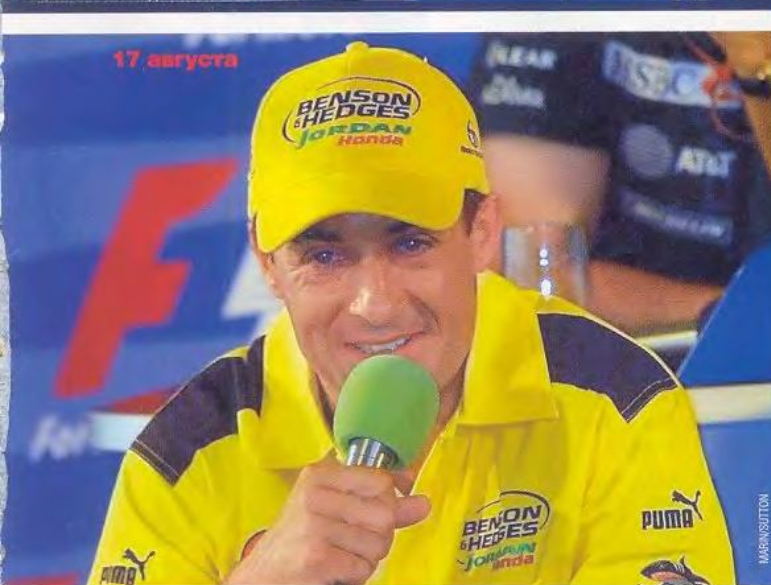
На самом же деле все – судьба Алези и даже в какой-то степени судьба Jordan – теперь в руках Алена. Если Прост выплатит Жану причитающиеся ему \$2 млн, комиссия подтвердит его контракт и француз волей-неволей останется в Prost, а Эдди окажется у разбитого корыта.

1 августа, среда. Ален Прост так и не нашел денег, чтобы оплатить контракт Алези и комиссия по просьбе Жана признает, что теперь его соглашение с Prost уже не имеет законной силы.



2 августа, четверг. Алези приезжает в штаб-квартиру Jordan в Сильверстоуне и впервые фотографируется в желтом комбинезоне британской команды. Его менеджер Марио Мийакава в это время договаривается с Простом о переходе Жана в Jordan.

8 августа, среда. Jordan объявляет, что в оставшихся пяти гонках сезона за команду будет выступать Алези, контракт которого с Prost аннулирован. Алену не остается ничего другого, как пригласить на место Жана Френтцена.



Алези:

Я рад случаю снова поработать с Эдди. Это здорово!

Вы можете рассказать о том, что произошло в Prost?

По-моему об этом уже все знают. Я получил письмо, оно мне не понравилось... ну и я решил уйти.

Вы будете судиться?

У нас действительно были некоторые сложности, но в конце концов мои адвокаты договорились с Аленом. Я оставил команде четыре очка, надеюсь, они помогут ему в следующем году. Я желаю ему удачи.

Не могли бы вы уточнить, что именно содержалось в том письме?

Я бы не хотел об этом говорить. Я обсудил это с братом – конечно, сейчас я очень счастлив, поскольку работаю с Эдди, – но было время, когда у меня буквально опустились руки и я думал, что моя карьера в Формуле-1 окончена. При таком отношении я не мог больше работать в команде.

13 августа, понедельник. В Сильверстоуне Алези наконец садится за руль Jordan и проводит короткую обкатку машины. Полноценные тесты запрещены FIA вплоть до Гран При Венгрии.

16–17 августа, четверг–пятница. На венгерском Гран При Френтцен и Алези впервые появляются на публике в цветах своих новых команд. Но оба предпочитают не распространяться по поводу конфликтов со своими прежними "конюшнями".

Увы, вопреки ожиданиям, Гран При Венгрии так и не дал окончательного ответа на вопрос: кто же все-таки выиграл от этого скандала? Алези, вернувшийся под крыло к старому другу Эдди, но навек рассорившийся при этом со своим добрым приятелем Аленом, с которым они когда-то вместе выступали в Ferrari? Джордан, выгнавший из своей команды самого успешного гонщика в ее истории и получивший взамен ветерана, который двенадцать лет назад выиграл для него чемпионский титул в Формуле-3000, но сегодня уже вряд ли способен выступать на прежнем уровне? Как ни странно, но в более выигрышной ситуации, по крайней мере, на первый взгляд, оказались как раз жертвы "скандала века" Френтцен и Прост. Француз хоть и лишился своего лучшего гонщика, теперь не будет грызть себе ногти, размышляя, где бы достать денег, чтобы оплатить, прямо скажем, чересчур завышенный контракт Жана. Немец же, похоже, действительно может встряхнуть из своего бывшего хозяина неустойку в 13 миллионов фунтов стерлингов (а это более трех его годовых зарплат в Jordan). Да и будущее Френтцена не столь уж плачевно – у Хайнца еще есть время, чтобы подыскать себе достойную команду на следующий сезон (например, Toyota). На худой конец, он всегда может остаться в Prost. Ведь после прошлогоднего провала французская команда медленно, но верно начала подниматься вверх, в то время, как Jordan сейчас, наоборот, с каждым месяцем опускается все ниже.

Владимир Маккавеев



ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

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

Пит (Джерард Карлтон) Лавли/Рейс (Gerard Carlton) Lovely (США)



Род. 11.04.26 в Ливингстоне, штат Монтана, США
В 60-е гг. был дилером Volkswagen в Сиглте. Чемпион североамериканской серии SCCA 1955 г. В конце 50-х гг. стал участвовать в европейских гонках. В 1958 г. выиграл в своем классе "12 часов Реймса". В ЧМ Ф-1 официально дебютировал на ГП Монако 1959 г., но к началу тренировок его Лотус 16 не успели доставить в Монте-Карло и Пит не смог пройти квалификацию. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1959–1960, 1969–1971 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 16 (Lotus) в 1959 г., Cooper T45 (Fred Armbruster) в 1960 г., Lotus 49B, 49/69 (Pete Lovely Volkswagen) в 1969–1971 гг. До конца 90-х гг. регулярно участвовал в различных исторических гонках в Америке и Европе.
ГП в Ф-1: 11; гонок в Ф-1: 7; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — ГП Канады, ГП США, ГП Мексики 1969 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Канады 1969 г.; быстрые круги: —

Франк Лагорс/Franck Lagorce (Франция)

Род. 01.09.68 в 3-ле-Розе, близ Парижа, Франция



Карьеру автогонщика начал в 1981 г. с картинга. Чемпион Франции среди юниоров 1981 г. В 1988–1989 гг. выступал на французской Ф-Формулы (лучший результат в ЧФ — 4-е место в 1989 г.). Вице-чемпион Франции в Ф-Реноault (1 победа) 1990 г. В 1991–1992 гг. участвовал во французском первенстве Ф-3 (5 побед), чемпион Франции 1992 г. В 1993–1994 гг. выступал в МЧ Ф-3000 (17 гонок, 4 победы, 5 ПП, 4 БК, вице-чемпион Ф-3000 1994 г.). На ГП Японии 1994 г. (НФ) заменив в кокпите Ligier ушедшего в Benetton Джонни Херберта, дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1994 г. Выступал на Ligier JS398. После неудачного дебюта в Ф-1, в 1995 г. работал гонщиком-испытателем в Ligier, в 1996 г. числился тест-пилотом в Forti, выступал в гонках FIA GT, ISRS, "24 часа Ле-Мана", ALMS, бельгийского чемпионата спортпрототипов. Чемпион Renault Spider Elf Trophy 1996 г.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 20-е место — ГП Японии, ГП Австралии 1994 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — ГП Австралии 1994 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап МЧ Ф-3000 в Маникури и Ногоро (ГП Ногоро) в 1993 г., Сильверстоуне ("Интернационал Трофи") и Хоккенхайме в 1994 г.

Педро Лами (Лами Викасо)/ Pedro Lamy (Lami Vicoso) (Португалия)

Род. 20.03.72 в Альдейя-Галеге, Португалия



В детстве увлекался мотокроссом и картингом. Чемпион Португалии по картингу 1988 года. Чемпион португальской Ф-Формулы 1600 1989 года. В 1990–1991 гг. выступал в Евросерии GM Lotus: в 1990 г. выиграл Кубок наций, в 1991 г. стал чемпионом Евросерии (4 победы). В 1992 г. перешел на "Ф-3". Чемпион немецкой Ф-3 (11 побед), победитель Marlboro Masters в Зандворте 1992 г. В 1993 г. участвовал в МЧ Ф-3000 (9 гонок, 1 победа, 2 ПП, 2 БК, вице-чемпион МЧ Ф-3000). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Италии 1993 г. (11/НФ). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1993–1996 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 107B, 107C (Lotus) в 1993–1994 гг., Minardi M195, M195B (Minardi) в 1995–1996 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 17-е место

сто в 1995 г. После ухода из Ф-1 выступал в гонках спортпрототипов: FIA GT, ALMS и "24 часа Ле-Мана".



ГП в Ф-1: 32; гонок в Ф-1: 32; очки: 1; лучший рез. в квал.: 14-е место — ГП Сафиди 1995 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Австралии 1995 г.; быстрые круги: —

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

Ян (Йоханнес) Ламмерс/ Jan (Johannes) Lammers (Нидерланды)

Род. 02.06.56 в Зандворте, Нидерланды



В начале 70-х гг., работая инструктором в автошколе, стал участвовать в гонках. В 1973 г. выиграл национальный чемпионат легковых автомобилей по группе 1, через несколько лет перешел на "Ф-3". Чемпион Европы в Ф-3 1978 г. (4 победы). На ГП Аргентины 1979 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1979–1982, 1992 гг. Выступал на автомобилях: Shadow DN9 (Shadow) в 1979 г., ATS D3, D4 (ATS) в 1980–1981 гг., Ensign N180 (Ensign (Unipart RT)) в 1980 г., Theodore TY02 (Theodore) в 1982 г., March CG911 (March) в 1986, 1993, 1995 гг. Пробовал свои силы в МЧ Ф-3000 (10 гонок, 3 очка, 15-е место в МЧ 1993 г.). В 1995 г. выиграл не входящую в зачет МЧ гонку Ф-3000 в Кьялпи. До настоящего времени с успехом выступает в гонках легковых автомобилей и спортпрототипов (5 побед в гонках ЧМ, вице-чемпион мира 1987 г., победитель "24 часа Ле-Мана" 1988 г.).
ГП в Ф-1: 41; гонок в Ф-1: 23; очки: —; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП США-Запад 1980 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Канады 1979 г.; быстрые круги: —

Херманн Ланг/Hermann Lang (Германия)



Род. 06.04.09 в Бад-Канштате, под Штутгартом, Германия. Умер 19.10.87 в Бад-Канштате, недалеко от Штутгарта, Германия
Один из ведущих немецких гонщиков довоенной поры. Спортивную карьеру начал в конце 20-х гг. В 1930–1931 гг. дважды становился чемпионом в мотогонках. С 1933 г. работал в гоночной команде Mercedes: сначала был механиком у Фаджиоли, потом стал участвовать в гонках самостоятельно. В 1937 г. выиграл гонки в Триполи и Берлине, за два следующих года выиграл еще пять гонок. Чемпион Европы (довоенный аналог ЧМ Ф-1) в гонках ГП 1939 г. После войны вернулся за руль. Финишировал 2-м в Кубке Хуана Перона 1951 г. В следующем году занял 2-е место в "Каррера Панамарикана", выиграл гонки спортпрототипов в Ле-Мане и Норбурге. На ГП Швейцарии 1953 г. (5-й) дебютировал в ЧМ Ф-2, за-



менив за рулем Maserati траммированного Хосе Фройлана Гонсалеса. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1953–1954 гг. Выступал на Maserati A6GCM (Maserati) в 1953 г., Mercedes-Benz W196 (Daimler Benz AG) в 1954 г. Лучший результат в ЧМ — 13-е место в 1953 г.
ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: 2; лучший рез. в квал.: 11-е место — ГП Швейцарии 1953 г., ГП Германии 1954 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Швейцарии 1953 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: ГП Триполи в 1937, 1938, 1939 гг., "АФУС-реннен" в 1937 г., ГП Бельгии, ГП Швейцарии, ГП По в 1939 г., "24 часа Ле-Мана" 1952 г.

Бретт (Роберт Бретт) Лангер/ Brett (Robert Brett) Lunger (США)

Род. 14.11.45 в Вилмингтоне, штат Делавэр, США



Выходец из семьи богатых американских промышленников (Дю-Пон). Бретт с юности увлекался автоспортом. В 1965 г. за рулем собственного Corvette начал участвовать в гонках. В 1968 г. был призван в армию и больше года провел во Вьетнаме, где командовал разведывательной морской пехотой США. В автоспорт Лангер вернулся лишь в 1971 г., когда занял 5-е место в американской Ф-5000 (Atlantic). В 1972–1973 гг. стартовал в ЧЕ Ф-2 (4 очка, лучший результат в ЧЕ — 24-е место в 1972 г.). Затем еще несколько лет выступал в европейской и американской Ф-5000. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Австрии 1975 г. (13-й). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1975–1978 гг. Выступал на автомобилях: Hesketh 308 (Hesketh) в 1975 г., Surtees TS19 (Surtees) в 1976 г., March 761 (Chesterfield Racing) в 1977 г., McLaren M23, M26 (Chesterfield Racing, Liggett Group/B&S Fabrications) в 1977–1978 гг., Ensign N177 (Ensign) в 1978 г. В 1977 г. финишировал 2-м на этапе ЧМ спортпрототипов в Уоткин-Глене, через год занял 21-е место в британском первенстве Aurora F1. После ухода из Ф-1 продолжил карьеру в гонках спортпрототипов, но без особого успеха.

ГП в Ф-1: 43; гонок в Ф-1: 34; очки: —; лучший рез. в квал.: 13-е место — ГП Бразилии 1978 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Бельгии 1978 г.; быстрые круги: —

Клаудио Ланджес/ Claudio Langes (Италия)

Род. 20.07.60 в Брешии, Италия



Карьеру автогонщика начал в конце 70-х гг. В 1984 г. выиграл этап ЧЕ Ф-2 в Кингстоне. В 1985–1989 гг. участвовал в МЧ Ф-3000 (33 гонки, 1 "подиум" (0+1+0), 15 очков, лучший результат в МЧ — 12-е место в 1989 г.). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП США 1990 г. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1990 г. Выступал на автомобилях: EuroBrun ER189, ER189B (EuroBrun). Ни в одной из гонок не смог пройти даже предквалификацию. После ухода из Ф-1 продолжил карьеру в итальянских чемпионатах легковых автомобилей.

ГП в Ф-1: 14; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в предквал.: 32-е место — ГП Сан-Марино, ГП Бельгии, ГП Италии, ГП Португалии, ГП Испании 1990 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Чико (Франциско) Ланди/ Chico (Francisco) Landi (Бразилия)

Род. 14.07.07 предположительно в Сан-Паулу, Бразилия
Умер 07.06.89 в Сан-Паулу, Бразилия

Один из лучших бразильских гонщиков 40-х–50-х гг. В 1948 г. на Ferrari выиграл ГП Бари, через четыре года финишировал 2-м в ГП Альби. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Италии 1951 г. (НФ). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1



1951–1953, 1956 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 375F1/50 (Francisco Landi) в 1951 г., Maserati A6GCM, 250F (Escuderia Bandeirantes, Scuderia Milano, Maserati) в 1952–1953, 1956 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 25-е место в 1956 г. После ухода из

спорта открыл в Сан-Паулу автомастерскую и магазин запчастей, являлся одной из ключевых фигур в руководстве бразильского автоспорта, в 1985–1989 гг. работал директором автодрома Интерлагос.

ГП в ЧМ: 6; гонок в ЧМ: 6; очки: 1,5; лучший рез. в квал.: 11-е место — ГП Аргентины 1956 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место (вместе с Джерини Джери-ни) — ГП Аргентины 1956 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: ГП Бари 1948 г.

Никола Ларини/Nicola Larini (Италия)

Род. 19.03.64 в Лидо-ди-Камайоре, Италия



Выходец из автоспортивной семьи: отец и дед Николи выступали в итальянском чемпионате легковых автомобилей. Карьеру автогонщика Никола начал в 1972 г. с картинга. В 1979–1980 гг. стартовал в мотокроссе. Через три года дебютировал в Ф-1. В следующем сезоне занял 3-е место в чемпионате Ф-1 Fiat Abarth (2 победы). В 1985–1986 гг. выступал в итальянской Ф-3 (7 побед). Чемпион Италии и третий призёр ЧЕ Ф-3 1986 г. В 1986–1987 гг. участвовал в МЧ Ф-3000 (5 гонок). В 1987 г. — WTC. В том же году на ГП Италии (НПК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 1987–1992, 1994, 1997 гг. Выступал на автомобилях: Coloni FC187 (Coloni) в 1987 г., Osella FA11, FA11L, FA11M (Osella) в 1988–1989 гг., Ligier JS33B (Ligier) в 1990 г., Lambro 291 (Modena) в 1991 г., Ferrari F92, 412T1 (Ferrari) в 1992, 1994 гг., Sauber C16 (Sauber) в 1997 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 14-е место в 1994 г. В перерывах между выступлениями в Ф-1 участвовал в европейских чемпионатах легковых автомобилей и спортпрототипов: ITC, GTC, ITC, DTM, GSTW, SRWC. Чемпион Италии (ITC) 1992 г. Чемпион Германии (GTC) 1993 г.



ГП в Ф-1: 75; гонок в Ф-1: 49; очки: 7; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Сан-Марино 1994 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Сан-Марино 1994 г.; быстрые круги: —

Оскар (Оскар Рубен) Ларраури/ Oscar (Oscar Ruben) Larrauri (Аргентина)

Род. 19.08.54 в Розарио, Аргентина



Один из самых талантливых аргентинских гонщиков 80-х годов. Спортивную карьеру "Поппи" начал в конце 70-х гг. В 1979–1981 гг. выступал в аргентинском чемпионате Ф-3. Затем переехал в Европу: участник ЧЕ Ф-3 1981–1983 гг. Чемпион Европы 1982 г. (7 побед). В 1985 г. перешел на "Ф-2", участвовал в гонках спортпрототипов. В 1986 г. выиграл этап ЧМ спортпрототипов в Хересе, занял 6-е место в ЧМ. В Ф-1 дебютировал на ГП Бразилии 1988 г. (НФ/НС). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1988–1989 гг. Выступал на автомобилях: EuroBrun ER188, ER189, ER188B (EuroBrun). После завершения карьеры в Ф-1

выступал в чемпионатах легковых автомобилей и спортпрототипов. Победитель "24 часа Дайтоны" 1995 г. Чемпион Южной Америки (SASTC) 1997 г. Чемпион Sudam STC 1998 г.

ГП в Ф-1: 21; гонок в Ф-1: 7; очки: —; лучший рез. в квал.: 18-е место — ГП Монако 1988 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место — ГП Мексики 1988 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов в Хересе в 1986 г.; "24 часа Дайтоны" 1995 г.

Альберто Родригес Ларрета/ Alberto Rodriguez Larreta

(Аргентина)

Род. 14.01.34 в Буэнос-Айресе, Аргентина. Умер 11.07.97

Аргентинский гощик-любитель, в Европе абсолютно неизвестен. В 1960 г. на арендованном у Колина Чепмена заводском Lotus 16 принял участие в своем домашнем ГП Аргентины в Буэнос-Айресе. На финише гонок отстал от победителя на три круга.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Аргентины 1960 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Аргентины 1960 г.; быстрые круги: —

Джуд Ларсон/Jud Larson*

(США)



Род. 21.01.23 в Гран-Прейри, штат Миссури, США. Погиб 11.06.66 во время гонки спринт-каров в Реддинге, штат Пенсильвания, США. Спортивную карьеру начал в 1939 г. Долгие годы выступал в гонках миджетов. В 1958 г. дебютировал в Indy 500. В 1958–1959 гг. стартовал в Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ 1958–1959 гг. Выступал на Watson (John Zink) в 1958 г., Kurtis (Bowes Seal Fast/Bignotti) в 1959 г.

ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — Indy 500 1958, 1959 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — Indy 500 1958 г.; быстрые круги: —

Ники Лауда (Андреас Николаус)/Niki(Andreas Nikolaus) Lauda



(Австрия)
Род. 22.02.49 в Вене, Австрия. Трехкратный чемпион мира 1975, 1977, 1984 гг.

Выходец из богатой семьи (отец Ники был банкиром), с юности увлекался автоспортом. Вопреки запретам родителей в 1968 г. начал карьеру автогонщика. Выступал в горных гонках, через год перешел на "Ф-Вее". В 1970-м — на "Ф-3". В 1971–1972 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (3 подиума (0+2+1), 2 ПП, лучший результат в ЧЕ — 5-е место в 1972 г.). Чемпион британской Ф-2 1972 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Австрии 1971 г. (НФ). Участвовал в 13 ЧМ Ф-1 1971–1979, 1982–1985 гг. Выступал на автомобилях: March 711, 721, 721X, 721G (March, Clarke-Mordaunt-Guthrie) в 1971–1972 гг., BRM P160C, P160D, P160E (BRM) в 1973 г., Ferrari 312B3, 312T, 312T2 (Ferrari) в 1974–1977 гг., Brabham BT45C, BT46, BT46B, BT46C, BT48, BT49 (Brabham (Parnall)) в 1978–1979 гг., McLaren MP4, MP4B, MP4/1C, MP4/1E, MP4/2, MP4/2B (McLaren) в 1982–1985 гг. В 1976 г. на Нюрбургринге Ники попал в страшную аварию, которая чуть было не стоила ему жизни, но уже через месяц вернулся за руль. В 1979 г. ушел из гонок и открыл частную авиакомпанию, но в 1982 г., чтобы поправить пошатнувшееся финансовое положение Lauda Air, вернулся в Ф-1 и через два года выиграл третий чемпионский титул. В 90-е гг. работал техническим консультантом в Ferrari и комментировал гонки на RTL и австрийском телевидении. В настоящее время руководит гоночной командой Jaguar.



ГП в Ф-1: 177; гонок в Ф-1: 171; очки: 420,5; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 24

Победы в Ф-1: 25 — ГП Испании, Нидерландов 1974 г., ГП Монако, Бельгии, Швейцарии, Франции, США 1975 г., ГП Бразилии, Южной Африки, Бельгии, Монако, Великобритания 1976 г., ГП Южной Африки, Германии, Нидерландов 1977 г., ГП Швеции, Италии 1978 г., ГП Лонг-Бич, Великобритания 1982 г., ГП Южной Африки, Франции, Великобритании, Австрии, Италии 1984 г., ГП Нидерландов 1985 г.

Полу-позиции в Ф-1: 24 — ГП Южной Африки, Испании, Монако, Нидерландов, ГП Франции, Великобритании, Германии, Австрии, Италии 1974 г., ГП Испании, Монако, Бельгии, Нидерландов, Франции, Германии, Австрии, Италии, США 1975 г., ГП Бельгии, Монако, Великобритании 1976 г., ГП США-Запад, Австрии 1977 г., ГП Южной Африки 1978 г.

Победы в других гонках: гонки Ф-1, не входившие в зачет ЧМ: "Интернэшнл Трофи" 1975 г., ГП Дино Феррари 1979 г.

Жак (Жак-Анри) Лаффит/ Jacques (Jacques-Henri) Laffite

(Франция)



Род. 21.11.43 в Париже, Франция

Один из плеяды великих французских пилотов конца 70-х — начала 80-х гг. В автогонки пришел в 1968 г.; работал механиком у своего приятеля, будущего свояка и товарища по команде Жан-Пьера Жабюя. В 1969 г. сам сел за руль "Ф-3", однако из-за нехватки средств до 1972 г. выступал в Ф-Renault: чемпион Франции 1972 г. В 1973 г. вернулся в Ф-3: чемпион Франции. В 1974–1975 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2 (7 побед, 7 ПП, 6 БК). Чемпион Европы 1975 г. На ГП Германии 1974 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 13 ЧМ Ф-1 1974–1986 гг. Выступал на автомобилях: Williams FW02, FW04, FW08C, FW09, FW09B (Williams) в 1974–1975, 1983–1984 гг., Ligier JS5, JS7, JS7R, JS9, JS11, JS11/15, JS17, JS17B, JS19, JS25, JS27 (Ligier) в 1976–1982, 1985–1986 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 4-е место в 1979, 1980, 1981 гг. В 90-е гг. некоторое время работал в Prost (возглавлял отдел по связям с общественностью), затем вернулся в гонки. Вплоть до 2000 г. стартовал в чемпионатах легковых автомобилей и гонках спортпрототипов: FTCC, AIRC, Суперкубок Porsche, Купок Porsche Carrera, IRRS, "24 часа Ле-Мана".



ГП в Ф-1: 180; гонок в Ф-1: 176; очки: 228; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 6

Победы в Ф-1: 6 — ГП Швеции 1977 г., ГП Аргентины, ГП Бразилии 1979 г., ГП Германии 1980 г., ГП Австрии, ГП Канады 1981 г.

Полу-позиции в Ф-1: 7 — ГП Италии 1976 г., ГП Аргентины, ГП Бразилии, ГП Испании, ГП Бельгии 1979 г., ГП Франции 1980 г., ГП Испании 1981 г.

Победы в других гонках: ГП Монако Ф-3 1973 г.; этапы ЧЕ Ф-2 в Зальцбурге в 1974 г., Эшториле, Трактоне ("Йохен Риндт Трофи"), Нюрбурге, По (ГП По), Хоккенхайме ("Йохен Риндт Трофи") и Эппе (ГП Средиземноморья) в 1975 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: в Диконе, Монце и Нюрбурге в 1975 г.

Пьер Леверг (Пьер Эжен Альфред Буаллон)/Pierre Levegh (Pierre Eugene Alfred Bouillon)

(Франция)

Род. 22.12.05 в Париже, Франция. Погиб 11.06.55 в аварии во время 24-часовой гонки в Ле-Мане



Талантливый спортсмен. Занимался конькобежным спортом, теннисом, отлично играл в хоккей, но в конце концов предпочел автогонки. Взяв в качестве псевдонима фамилию своего дяди, в начале века стартовавшего в гонках, в 1938 г. дебютировал в "24 часах Ле-Мана". После войны на Delage занял 2-е место на ГП По 1947 г. На ГП Бельгии 1950 г. (7-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2

ЧМ Ф-1 1950–1951 гг. Выступал на Lago-Talbot T26C (Pierre Levegh). В 1952 г. заявил собственный автомобиль для участия в "24 часах Ле-Мана", намереваясь провести всю гонку в одиночку. После 22 часов гонки уверенно лидировал, но от усталости ошибся в передаче передач и сжег двигатель. Через три года погиб в Ле-Мане, после того как его Mercedes вылетел в толпу зрителей, устроив самую кровавую аварию в истории автоспорта, унесшую жизни 81 человека.

ГП в Ф-1: 6; гонок в Ф-1: 6; очки: —; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Франции 1950 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Бельгии 1950 г.; быстрые круги: —

Бойлисс Левретт/ Bayliss Levrett*

(США)

Род. 14.02.14 в Джексонвиле, штат Флорида, США



Спортивную карьеру начал еще перед Второй мировой войной. Долгие годы выступал в гонках миджетов. В 1949 г. дебютировал в Indy 500. В 1950 г. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ 1950–1952 гг. Выступал на Adams (Richard Palmer) в 1950 г. В 1951–1952 гг. был заявлен в Indy 500, но в гонках не участвовал.

ГП в ЧМ: 3; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — Indy 500 1950 г.; лучший рез. в гонке: 27-е место (НФ) — Indy 500 1950 г.; быстрые круги: —

Артур Лера/Arthur Legat

(Бельгия)



Род. 01.11.1898 в Эн-Сен-Поле, Бельгия. Умер 23.02.60 в Эн-Сен-Поле, Бельгия

Гощик-любитель, спортивную карьеру начал в середине 20-х гг. Ежегодно участвовал лишь в одной гонке — ГП Освобожденных в Шиме, в которой стартовал на протяжении 25 лет. Дважды в 1931 и 1932 гг. на Bugatti T37A выигрывал ГП Освобожденных. В 1952 г. на ГП Бельгии (НК/13-й) дебютировал в ЧМ Ф-2. Участвовал в 2 ЧМ 1952–1953 гг. Выступал на собственном Veritas Meteor 6.

ГП в ЧМ: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Бельгии 1953 г.; лучший рез. в гонке: НК (13-е место) — ГП Бельгии 1952 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: ГП Освобожденных 1931, 1932 гг.

Невилл Федерле/ Neville Lederle

(Южная Африка)



Род. 25.09.38 в Тойниссене, Уинбург, Южная Африка

Карьеру автогонщика начал в конце 50-х гг. Выступал в южноафриканской Ф-Junior (Ф-3) и др. национальных классах. Чемпион SADC (South African Drivers Championship) 1963 г. В 1962 г. финишировал 3-м в ГП Натали. На ГП Южной Африки (6-й) того же года дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1962, 1965 гг. Выступал на Lotus 21 (Neville Lederle, Scuderia Scribante). Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 18-е место в 1962 г. В 1963 г. на тренировке перед "9 часами Рента" сломал ногу. Через год вернулся в гонки, но результаты заметно снизились. На ГП Южной Африки 1965 г. Невилл даже не прошел квалификацию и вскоре ушел из спорта, открыв под Велкомсом собственный автосалон.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: 1; лучший рез. в квал.: 10-е место — ГП Южной Африки 1962 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место ГП Южной Африки 1962 г.; быстрые круги: —

Мишель Леклер/ Michel Leclerc

(Франция)



Род. 18.03.46 в Мон-я-Жоли, недалеко от Парижа, Франция. Спортивную карьеру начал в 1972 г. во французской Ф-Renault. Считался одним из самых талантливых французских гощиков первой половины 70-х гг. В 1973 г. выиграл чемпионат Франции в Ф-3. В 1974–1977 гг. выступал в ЧЕ

Ф-2 (4 победы, 5 ПП, 3 БК, вице-чемпион Европы 1975 г.). На ГП США 1975 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1975–1976 гг. Выступал на автомобилях: Tyrrell 007 (Tyrrell) в 1975 г., Williams FW05 (Williams/Wolf) в 1976 г. После неудачи в ЧМ 1976 г. последовал провал 1977 г. в ЧЕ Ф-2 и карьера Мишеля фактически подошла к концу. Леклер еще несколько лет выступал в гонках спортпрототипов, но без особого успеха.

ГП в Ф-1: 8; гонок в Ф-1: 7; очки: —; лучший рез. в квал.: 18-е место — ГП Монако 1976 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место ГП Испании 1976 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2: в Руане (ГП Руана), Сильверстоуне и Зольдере в 1975 г., Зальцбурге в 1976 г.

Гийс ван Леннеп/ Gijs van Lennep

(Нидерланды)

Род. 16.03.42 в Бломендале, Нидерланды



Карьеру автогонщика начал в 1965 г. в Ф-Vee. В 1967 г. стал заводским пилотом Porsche в гонках спортпрототипов. В 1968 г. выступал в Ф-3. В 1970 г. выиграл Кубок Porsche в гонках спортпрототипов. В 1971 г. в паре с Хельмютом Марко победил в "24 часах Ле-Мана", финишировал 2-м в "Тагра Флорио". В том же году на ГП Нидерландов (8-й) за рулем Surtees TS7 дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1971, 1973–1975 гг. Выступал на автомобилях: Surtees TS7, TS9 (Stichting Autoraces Nederland, Surtees) в 1971 г., Williams 1R, FW02, FW01 (Williams) в 1973–1974 гг., Ensign N174, N175 (Ensign) в 1975 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 19-е место в 1973, 1975 гг. В 1972 г. выиграл британский чемпионат Ф-5000. После победы в паре с Жаки Иксом в "24 часах Ле-Мана" 1976 г. ушел из гонок.



ГП в Ф-1: 10; гонок в Ф-1: 8; очки: 2; лучший рез. в квал.: 20-е место — ГП Нидерландов 1973 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место ГП Нидерландов 1973 г., ГП Германии 1975 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "1000 км Парижа" 1971 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: "24 часа Ле-Ман" 1971, 1976 гг., "Тагра Флорио" 1973 г.

Ламберто Леони/ Lamberto Leoni

(Италия)

Род. 24.05.53 в Ардженте, Италия



Чемпион Формулы-Италия, в начале 70-х Ламберто без особого успеха попробовал свои силы в итальянской Ф-3. В 1975–1977, 1983 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2 (1 победа, 1 ПП, лучший результат в ЧЕ — 11-е место в 1977 г.) В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Италии 1977 г. (НПК). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1977–1978 гг. Выступал на автомобилях: Surtees TS19 (Surtees) в 1977 г., Ensign N177 (Ensign) в 1978 г. Бесплатно пополнив Ф-1, в 1985–1987 гг. участвовал в МЧ (ЧЕ) Ф-3000 (2 "подиума" (0+0+2), 1 БК, лучший результат в МЧ — 8-е место в 1987 г.) В 1987 г. основал в Ф-3000 собственную команду FIRST Racing.

ГП в Ф-1: 5; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Бразилии 1978 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

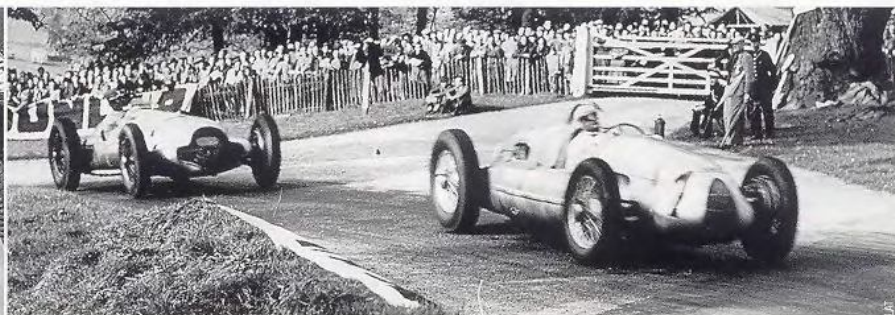
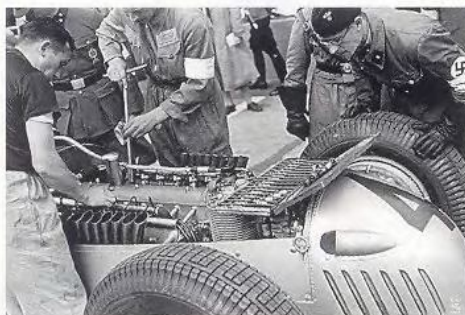
Победы в других гонках: этап ЧЕ Ф-2 в Мизано в 1977 г.

* — пилоты, выступавшие только в Indy 500 (здесь и далее не приводятся пилоты, не прошедшие квалификацию в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 в 1950–1960 гг.)

Сокращения: НС — не стартовал в гонке; НСК — не стартовал в квалификации; НПК — не прошел квалификацию; НПКП — не прошел предквалификацию; ДК — дисквалифицирован; НФ — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — быстрый круг; ПП — полу-позиции. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.01.

ТЕНИ

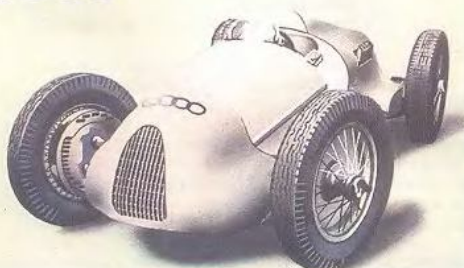
Когда умирают замечательные люди, их безумно жаль. Особенно, если знал их близко. Когда уходят в небытие выдающиеся автомобили, душа также отзывается болью. Тем более, если речь идет о машинах, с судьбой которых переплелась и судьба нашей страны.



УМЕРШИХ КОНСТРУКЦИЙ

По следам тайны

Открытка, выпущенная рижским музеем "Межциемс", представляет Auto Union Typ D/C для горных гонок 1939 года. Эта машина – единственная из 18, вывезенных в СССР, – уцелела в музее ЗИЛа



Закончилась Великая война, и советская военная администрация на территории восточной Германии приступила к демонтажу оборудования военных заводов, научно-исследовательских институтов и КБ в счет репараций. Это слово тогда означало возмещение ущерба, причиненного в годы войны противником. Немецкими автомобильными заводами занималось АВТУ (Автотракторное управление) Красной Армии. Среди прочего вывезенного этой организацией имущества были и 18 гоночных автомобилей Auto Union.

Весной 1978 года эту цифру – 18 машин – назвал мне отставной полковник Маржецкий. Сразу после войны Виктор Владиславович служил в АВТУ. И вот, много лет спустя, когда этот факт перестал быть секретом, подробно рассказал мне об этой истории и даже пообещал показать кое-какие документы. Но, увы, Маржецкий вскоре умер. Однако автор этих строк не забыл об этом рассказе и с упорством маньяка продолжал сбор информации.

Дело в том, что в бытность студентом, в году, наверное, пятьдесят шестом, я побывал в

НАМИ (Научный автомобильно-моторный институт). Там действовал музей, где помимо прочих трофейных легковых автомобилей, в том числе бронированного Mercedes-Benz 540K, стоял один из гоночных Auto Union. Он не явился каким-то откровением: у меня уже была вышедшая в 1947 году книга В. В. Бекмана "Конструкция и динамика гоночных автомобилей", где девять рисунков и чертежей, а также таблицы, знакомили читателя с Auto Union. Много позже, работая руководителем конструкторской группы гоночных автомобилей на "Москвиче", я обнаружил в архиве КБ два отчета НАМИ. Они назывались "Освоение конструкции трофейных гоночных автомобилей" (ОТ-478) и "Гоночные автомобили "Ауто-Унион" (ОТ-491). Оба поступили на завод в феврале-марте 1952 года.

Были и другие факты, привлечшие мое внимание. На построенных в 1955–1956 годах, еще до моего прихода на завод, гоночных "москвичей" моделей "Г1" и "Г2" стояли необычные тахометры очень большого диаметра (около 200 мм). Откуда взялись? Оказывается, взяты с двух гоночных... Auto Union, которые находились на заводе где-то в 1952 году. Кстати, и те два отчета НАМИ пришли тоже в 1952 году! Куда делись машины – никто потом объяснить не смог. Так возник интерес: откуда, зачем, где они?

Союз четырех

Осенью 1931 года заводы Audi, DKW, Horch и Wanderer образовали трест Auto Union. Новая марка остро нуждалась в рекламе, которая спо-



Фердинанд Порше (1875-1951) – конструктор спортивных Mercedes-Benz и Austro-Daimler, легковых Steyr, Wanderer и Volkswagen, разработал и революционные гоночные Auto Union в 1932-1937 годах

собствовала бы сбыту легковых автомобилей. Вскоре представился и подходящий случай.

Осенью 1932 года была обнаружена новая гоночная Формула. Она вступала в силу 1 января 1934 года. Известный конструктор Фердинанд Порше решил опередить всех и 1 ноября 1932 года организовал Hohlleistungsfahrzeugbau GmbH (“Изготовление особо мощных автомобилей”) – фирму по проектированию и постройке гоночных машин по новой Формуле. Финансировал ее гонщик и богач Адольф Розенбергер. Идеей Порше заинтересовался знаменитый тогда гонщик Ханс Штук. Он добился аудиенции у Гитлера, тогда еще только боровшегося за пост рейхсканцле-

ра, и “продал идею”: продукция немецких заводов, сделанная немецкими руками, побеждает на гоночных трассах всего света. Чем плохой рекламный ход?

В январе 1933 года руководство треста Auto Union рассмотрело проект P22, предложенный Порше, и приняло его. А тут пришли к власти фашисты, которым позарез требовались любые акции, которые служили бы их пропагандистским целям. Из двух автомобильных компаний – Auto Union и Mercedes-Benz – с подачи Гитлера решили сделать две кузницы мировой славы для Германии на международных гоночных трассах. Обе получили громадные государственные субсидии и обещания разместить на их заводах обширные военные заказы. Работа закипела.

Испытания первого гоночного автомобиля с эмблемой из четырех колец на Нюрбургринге начались уже 13 ноября 1933 года. Штурмовики оцепили всю трассу, прочесали лес, изгнали всех людей с фотокамерами. И в дальнейшем все работы по гоночным машинам велись в обстановке строжайшей секретности. Проход в цехи и КБ гоночного отдела (на территории завода Horch в Цвиккау) – только по спецпропускам, у всех его сотрудников – свой порядковый номер (Фриц Маттей – № 99901), подписка о неразглашении

ведущихся работ. Достаточно сказать, что машины доставлялись на гонки в закрытых фургонах, их охраняли штурмовики, а информация о мощности моторов и других важных показателях сообщалась только узкому кругу нужных специалистов.

С Фердинандом Порше был подписан договор о сотрудничестве (с 17.3.1933 по 31.12.1937), как и с рядом сотрудников его КБ: Карлом Рабе, Иозефом Калесом, Эрихом Комендой и другими. Роль Порше в этом проекте переоценить трудно. Любопытно, что когда срок договора с Порше истек, гоночный отдел Auto Union возглавил Роберт Эберан фон Эберхорст, а его правой рукой стал Карл Фойеррайзен. Оба они развивали заложенные Порше идеи, но со значительно меньшим успехом. Во всяком случае, за два года (1938-й и 1939-й) машины их конструкции выигрывали только 6 гонок из 18, в которых стартовали.

После окончания войны фон Эберхорст уехал в Англию и долгое время работал в спортивном отделе фирмы Aston Martin. Большинство же сотрудников гоночного отдела Auto Union в годы войны перебазировалось в ЦКБ (Центральное конструкторское бюро) треста в Хемнице. По окончании войны к ним прибавился ряд инженеров с других автомобильных заводов, которые рады были перейти



Auto Union Typ C, 1937 год

от военных к гражданским проектам. Они составили в 1945 году ядро Научно-технического бюро автостроения (НТБА).

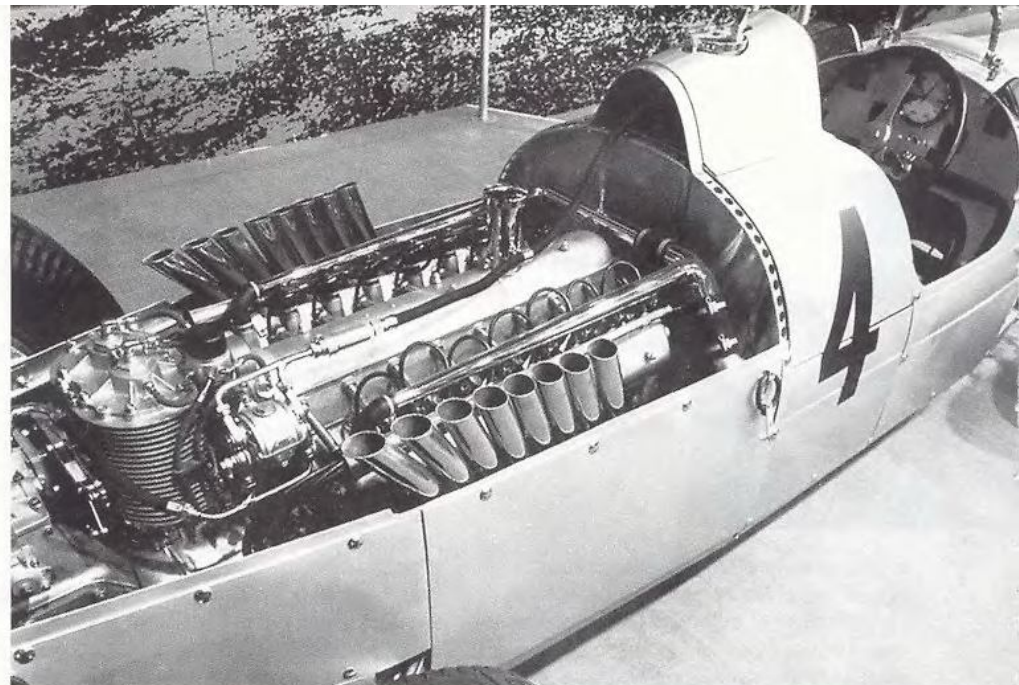
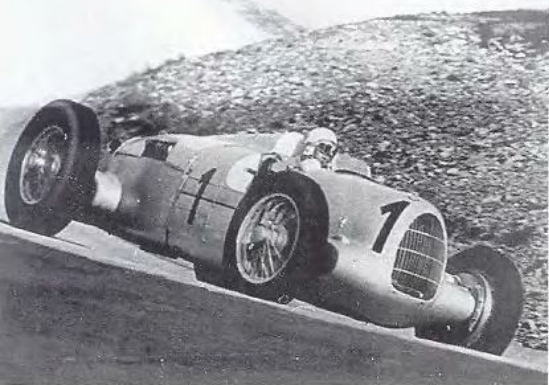
Здесь едва ли есть смысл углубляться в детали устройства гоночных автомобилей Auto Union, сконструированных этими людьми. Но напомним, что существовали четыре различавшихся по устройству и параметрам модели для кольцевых гонок. Это Тур А 1934 года, Тур В 1935 года, Тур С 1936 года и Тур D 1938 года. На их базе в 1935 и 1937 годах были созданы модификации с полностью обтекаемыми кузовами для трековых гонок и заездов на побитие рекордов скорости — назовем их условно Тур ВТ и Тур СТ. Кроме того, существовали специальные варианты с короткой колесной базой для горных гонок (Тур D/C).

Концепция всех моделей одинаковая: заднее расположение силового агрегата, 16- (Тур А, В и С) или 12-цилиндровый (Тур D) двигатель с нагнетателем, независимая подвеска всех колес (передних — торсионная на продольных рычагах), плоская рама из труб большого диаметра. Машины не имели по конструкции ничего общего с тогдашними гоночными автомобилями. Они представляли собой революционный прорыв в гоночной технике, прорыв, инициатором которого являлся Ф. Порше. Причем это было не новаторство ради новаторства, а прагматичный, хотя и совершенно новый подход к решению конкретной задачи.

За шесть лет гоночные автомобили Auto Union, которых было изготовлено свыше трех десятков, стартовали в 82 гонках (64 кольцевых и 18 горных). На них одержано 37 побед (23 на кольцевых гонках и 14 на горных) и установлено 15 мировых и 23 международных рекорда скорости. Словом, эти машины заслужили самые почетные места в автомобильных музеях мира. Увы, большинство из них ждала совсем другая участь.

Трофеи

Западные специалисты Джерри Слонигер, Карл Людвигсен и Дидье Мерлен утверждают, что, когда фронт приблизился к Цвикау, все гоночные Auto Union были спрятаны в угольной шахте. Но спрятали их, по всей видимости, плохо. Автомобили нашли и отправили в СССР. Как утверждал Маржецкий, — все восемнадцать. Демонтаж оборудования завода



Тур С 1936 года с 16-цилиндровым мотором в 520 л.с. — экспонат мюнхенского Deutsche Museum, был реставрирован на базе некомплектного шасси с помощью фирмы Audi. Третий дошедший до нас экземпляр (сборный) принадлежит П. Карасику. Его реставрировала тоже Audi

Auto Union Typ D 1938 года — тот самый, который 3. Поль якобы обнаружил под Прагой



Norch начался 22 августа 1945 года и закончился 22 марта 1946 года. Маржецкий выступал за максимальное использование немецкого опыта и трофейных машин. Он считал, что у нас есть хороший шанс для серьезного рывка в автоспорте. Надо лишь с умом им распорядиться. И автомобили распределили по разным организациям.

Два гоночных Auto Union передали где-то в 1950 году лаборатории скоростных испытаний на автомобильном заводе ЗИС (ныне ЗИЛ) в Москве. Один из них был Тур С для кольцевых гонок, другой — Тур D/C — для горных. Оба — с 16-цилиндровыми моторами. По свидетельству Бориса Николаевича Курбатова, заводского гонщика ЗИСа, на немецкой машине пытались несколько раз выехать на шоссе. Но толку от этого было немного.

Auto Union вывезли без запасных частей, без необходимой документации и инструкций. Иными словами, их эксплуатация оказа-

лась практически невозможной. Отсутствовали не только сменные шестерни для коробки передач, шины и свечи, но и топливо. А оно, в частности, представляло собой горючий коктейль из 86% спирта, 4,4% нитробензола, 8,8% ацетона и 0,8% сернистого эфира.

На нашем бензине А-74 двигатель Auto Union работал плохо, а состава "коктейля" не

Берндт Роземейер на 16-цилиндровом 520-сильном Тур С выиграл Кубок Эйфель на Нюрбургринге в 1937 году. Из машин, находившихся в НАМИ, одна как раз была "роземейеровской"

знали. Шины Continental от времени стали очень твердыми. Фирма "варила" их из очень жесткой резиновой смеси (причем уникального состава), которая за два десятилетия "задубела". Много хлопот доставляло "шимми" (вибрация) передних колес — не могли подобрать для спицованных колес балансировочных грузиков — таких в стране просто не было.

Руль у машины был очень чуткий, но когда она уходила в занос, это мало помогало. При резких торможениях Auto Union подскакивал. Тут надо отметить, что даже при наличии запчастей и всего необходимого эксплуатация этих автомобилей требовала высококвалифицированных механиков и больших средств. Как говорится, с деньгами не шутят, а без них — тем более. Например, гоночный сезон для одной машины (10–12 стартов) обходился в 42 тысячи марок, при том, что сама она стоила одного автомобиля равнялась 51 тысяче марок. Для сравнения: истребитель Me-109 стоил около 100 тысяч марок, а армейский командирский KdF-82 (так называемый "кюбельваген") — 2800 марок.

Трофейные Auto Union распределили по автозаводам, НИИ и спортклубам. Один из конструкторов ЦИАМ (Центрального института авиационного моторостроения) рассказывал автору этих строк, что сразу после войны видел в институте немецкий V-образный 12-цилиндровый мотор. Он полагал, что это гоночный Mercedes-Benz, но такое полностью исключается. Вероятнее всего, это был Auto Union Typ D.

Как говорят, по меньшей мере три автомобиля попали в НАМИ. Один разобрали, часть

деталей отдали для металлографического анализа. Некоторые пришлось разрезать. Два колеса, оставшиеся без дела, приладили к тележке для перевозки кислородных баллонов в сварочной мастерской института.

Коробку передач приобрел у НАМИ в начале шестидесятых годов ленинградский гонщик Юрий Вишняков для своей "формулы" со 190-сильным мотором "Чайка". Другой автомобиль, скорее всего, Тур D, попал в музей НАМИ. Третий же, с полностью обтекаемым кузовом (вероятно Тур СТ) в 1974 году гонщик и испытатель НАМИ Алексей Амбросенков запрягал в большой деревянный контейнер и отбуксировал в заброшенный угол института. Он любовно относился к этому экземпляру 1937 года – ведь на тыльной стороне сиденья электрографом была сделана надпись – "Роземейер". Алексей очень хорошо знал, кем был этот человек. Но куда впоследствии исчезла его машина, увы, не знает никто.

Один из Auto Union – это был Тур D – поступил в 1948 году на автозавод ГАЗ в Горький. Его подготовили для установления всесоюзного рекорда скорости на 1 километр со стартом с хода. За руль сел инженер-испытатель ГАЗа Л. Н. Соколов. К несчастью, во время заезда, разогнавшись до скорости около 300 км/ч, машина потерпела аварию. Гонщик остался жив, но около полутора десятков зрителей погибли. Как следствие, в декабре 1948 года постановление ЦК ВКП(б) и Совета Министров

1936 год. Ханс Штук за рулем Auto Union C на Гран При Венгрии. На таком же автомобиле в 1936 году. Бернд Роземейер выиграл чемпионат Европы в гонках Гран При довоенный аналог чемпионата мира Формулы-1



СССР "О дальнейшем развитии физкультуры и спорта в СССР" указало, в частности, на недопустимость использования в автототосоревнованиях иностранных машин. Замполит АВТУ генерал-лейтенант Попил в этой связи заметил Маржецкому: "Мы победили Германию в войне на отечественной технике, а тут – низкопоклонство". Оргвыводы последовали незамедлительно – Маржецкого понизили в должности. Такие были порядки. А на иностранные машины в гонках наложили запрет.

Тени

Не секрет, что для многих наших соотечественников, занимавшихся после войны конструированием гоночных машин – И. А. Гладиллина, Э. О. Лорента, В. К. Никитина, И. И.

Помогайбо – Auto Union в известной мере послужили образцами. Но ни одну деталь с них эти люди не использовали. Да, наверное, не смогли бы при всем желании. Ведь даже фотографировать трофейные чудеса запрещалось, и, возможно, что руководители пользующихся Auto Union организаций давали соответствующую "расписку" не допускать утечки информации. Вот почему не осталось не только машин, но и снимков их, сделанных в СССР.

К сожалению, заводские чертежи на эти автомобили в СССР не поступили. Об этом можно судить по уже упомянутым отчетам НАМИ, где все эскизы и чертежи заново выполнили специалисты института. Кстати, все отчеты из архива на заводе МЗМА, выпускавшем "Москвич", удивительным образом пропали, как и такие же отчеты из архива НАМИ. О том, где и когда у нас в стране имелись трофейные Auto Union, теперь можно судить лишь по косвенным данным. А немногочисленные сохранившиеся экземпляры в настоящее время находятся за пределами России.

Один из Тур D/C для горных гонок в 1974 году передали с ЗИЛа в рижский клуб старинных автомобилей. Ему угрожало списание в металлолом, как и частям другого, разобранного Auto Union. Из клуба машина поступила в

Auto Union Typ B, 1938 год





12-цилиндровый мотор (Typ D) 1938 года при рабочем объеме 3 литра развивал мощность 485 л.с. Он был оснащен двумя нагнетателями, которые работали последовательно

Рижский музей "Межцимек", а оттуда на реставрацию в Ингольштадт (фирма Audi).

Еще один Auto Union скомплектовал в 1992 из найденных в России разрозненных узлов американский коллекционер Пол Карасик. Впоследствии он отреставрировал ее силами специалистов Audi. Еще один сохранившийся экземпляр – третий по счету – Тип D, якобы обнаруженный в 1945 году в деревне под Прагой чешским гонщиком Зденеком Полем. В 1973 году этот автомобиль купил, а затем перепродал в США немецкий коллекционер Денхофф.

До 1947 года Польша выступал на Bugatti, MG и Aero, но почему-то не осмеливался выезжать на Auto Union, хотя с 1945 года знал о его местонахождении. Или "узнал" много позже? Я думаю, что именно эту машину мне пришлось видеть в 1956 году в музее НАМИ. Когда музей ликвидировали год или два спустя, этот Auto Union исчез, как исчез и бронированный Mercedes-Benz 540K. Его я видел в экспозиции Национального технического музея в Праге в 1988 году, а в 1996 году он экспонировался по арендному соглашению в немецком музее "Синсхайм". Как Auto Union, словенский роуль в кустах, оказался вдруг в деревне под Прагой – загадка.

И наконец, четвертая машина из сохранившихся – Тип C 1936 года из Deutsche Museum в Мюнхене. Это выставочный муляж без начинки в картерах мотора и коробки, но выглядит он великолепно.

Только четыре автомобиля. Никаких чертежей и фотографий! И ничтожно мало сведений о судьбе полутора десятков гоночных Auto Union в нашей стране. Что тут сказать? Проклятая луна! Ничто под ней не вечно...

Постойте, постойте! А что стало с НТБА в Хемнице и его конструкторами? Но об этом – отдельный разговор.

Л. Шуруров



Школа
водительского мастерства

Как найти выход из... поворота?

Как научиться водить машину красиво и "лихо", но при этом правильно и безопасно? Подобного рода вопросы задает себе едва ли не всякий, кто садится за руль. Что уж говорить о наших читателях, из месяца в месяц вдохновляемых рассказами о водительском мастерстве и подвигах пилотов Формулы-1 на гоночных трассах?

Редакция "Формулы" решила совместно с московской школой повышения водительского мастерства Audi Quattro дать всем желающим несколько уроков мастерского вождения автомобиля. Согласитесь, что, прежде чем "гонять", надо научиться просто грамотно и уверенно ездить: чувствовать автомобиль как самого себя – чтобы руль стал продолжением рук, педали – ног, а мозг научился бы четко управлять этими объединенными воедино органами. Именно это требуется от водителя каждую долю секунды. Взять хотя бы самый, пожалуй, тривиальный элемент "автопилотажа" – поворот. Если с прямолинейным движением у всех, кто сидит за рулем, более-менее все нормально, то с поворотами зачастую подлинная беда.

"В любой поворот можно войти на любой скорости, – поясняет технический директор школы Audi Quattro Геннадий Брославский. – Вопрос лишь в том, можно ли из него выйти". Затем он садится в мощный "школьный" A-6, разгоняется и мастерски проходит связку сложных поворотов на скорости, на которой, кажется, машина неминуемо должна "слететь с катушек", но она не слетает, а уверенно вписывается во все изгибы трассы.

Итак, что, согласно методике профессионалов, для этого требуется?

Первое: выбираем оптимальный скоростной режим, позволяющий остаться машине стабильной при рулении и работе с "газом". Для этого перед входом в поворот необходимо загрузить переднюю ось автомобиля. При небольшой кривизне трассы достаточно слегка сбросить газ, перед более крутым поворотом требуется еще и притормозить. Добившись, таким образом, смещения (очень кратковременного, всего на доли секунды) центра тяжести автомобиля к передней оси, следует сразу же начинать плавно поворачивать руль, прогрессивно увеличивая вращение по мере вхождения в поворот. Попробуйте повернуть, не загрузив переднюю ось, не обеспечив ей должного сцепления с дорожным по-

лотом – улетите с него, как Лучано Бурти с трассы в Спа. Нельзя также и поворачивать в момент торможения (очень распространенная ошибка начинающих и неуверенных в себе водителей), нужно непременно сначала растормозить машину, иначе ей (если она не оснащена противозаносной электроникой) обеспечен снос обеих осей и соответствующие последствия.

Второе: выбираем оптимальную траекторию поворота. Таковой является так называемый "поздний апекс", другими словами – поздний вход в поворот с его внешней кромки, с использованием всей ширины проезжей части (конечно, без создания помех машинам, движущимся рядом в других полосах и без выезда на полосы встречного движения!). Выход из поворота осуществляется по направлению к его внутренней кромке и затем вновь к внешней. Такая траектория позволяет выпрямить поворот и быстрее начать разгон (что, кстати, и используют с успехом автогонщики на трассе). Тут уместно напомнить, что, если угол поворота рулевого колеса выбран правильно и позволяет сразу пройти весь поворот, то газ прибавляется не после его прохождения (еще одна распространенная ошибка), а с самого начала, что позволяет загрузить должным образом внешние по отношению к внутреннему радиусу поворота колеса и избежать негативного воздействия центробежной силы, стремящейся вынести машину с трассы.

Как видите, даже прохождение элементарного, казалось бы, поворота с постоянным радиусом требует определенных знаний и – что особенно важно! – навыков. Поэтому в такой серьезной автошколе как Audi Quattro не просто показывают и объясняют, что и как делать, а предоставляют возможность под руководством инструктора отточить свои действия до автоматизма. А если на пути целая связка поворотов разных радиусов и направлений? Тут уж, если хочешь ездить не как "чайник", а грамотно, красиво и при этом безопасно, без соответствующей школы не обойтись.

А ведь есть еще скверные осенне-зимние дорожные условия, нештатные и экстренные ситуации при интенсивном движении и прочие напасти, отягощающие жизнь водителя и еще в большей мере требующие надлежащего умения и опыта... Об этом читайте в следующих номерах нашего журнала.



Гран При Венгрии

ЧЕТВЕРТЫЙ ЗАКОН ДИАЛЕКТИКИ

Со школьной скамьи известно, что количество переходит в качество. Но случается и наоборот. Если не обращать внимания на «декорации», то характер трасс Гран При в Монако и Будапеште очень похож. Логично было бы ожидать «ремейка» уже обкатанных технических решений. Отчасти так и случилось. Но венгерский этап проводится, когда чемпионат уже переваливает через экватор и команды накапливают изрядный опыт в настройке машин под самые разные трассы. К тому же в этом году гонку на Хунгароринге от предыдущего Гран При отделяли не одна-две недели, а три. В результате количество технических новинок (прежде всего, разумеется, в области аэродинамики) оказалось неожиданно большим.

Ferrari

Главное новшество — не какой-либо элемент в отдельности, а сочетание дебютировавшего в Хоккенхайме диффузора для

сверхбыстрых трасс с аэродинамическим пакетом, который по сравнению с Гран При Монако не претерпел существенных изменений (в прошлом сезоне такой «микст» в Будапеште не использовался). Для обеспечения большей прижимной силы нижний элемент заднего антикрыла (рис. 1) несколько иначе крепился к пилону (1). Вынесенная к передней кромке торцевых пластин верхняя плоскость увеличенной хорды, как и основной элерон, имела небольшую закраину (2). В субботу на машинах обоих пилотов были установлены облегченные тормозные диски, которые перед гонкой заменили версией с овальными отверстиями вентиляционных каналов.

McLaren

McLaren пошел по пути Minardi и Arrows, закрепив над задней осью (непосредственно на кожухе двигателя) узкое антикрыло размером 1000 мм (рис. 3). Заднее антикрыло (рис. 2) воспроизводило схему, которая использовалась в Сильверстоуне, с добавлени-



рис. 3

ем шайб, имеющих вырез (1) в верхней кромке в стиле BAR. Аналогичное решение было принято и в прошлом году. Новым был элерон переднего антикрыла с крупной закраиной сложной формы в центральной части. Несколько видоизменилась «двухканальная» нижняя часть больших дефлекторов за передними колесами. Механики собрали новый автомобиль вокруг монокока № 6, чтобы заменить машину, которая была повреждена в пятницу Култхардом при наезде на поребрик.

Williams

Торцевые пластины переднего антикрыла в дополнение к двум обычным внешним законцовкам получили еще одну — внутреннюю, большого размера (рис. 4). Заднее антикрыло имело третью, дополнительную плоскость, закрепленную сверху у передней кромки торцевых пластин. Кроме того, над капотом двигателя на двух вертикальных пилонх монтировался элемент (рис. 5) в виде перевернутой сильно «распрявленной» буквы U (2), напоми-

рис. 1



рис. 2



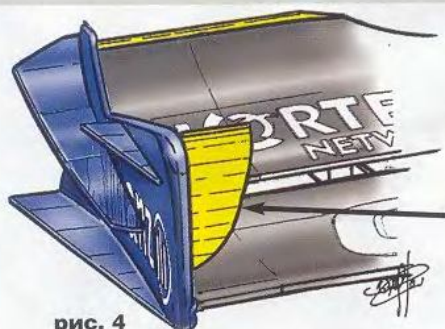


рис. 4

рис. 5



нающий тот, что предложила команда BAR на Гран При Сан-Марино. За дугой безопасности, как и в прошлом сезоне, устанавливалось небольшое антикрыло (1). В пятницу утром на одной из стоявших в боксах машин появились "дымоходы", которые затем не использовались ни в тренировках, ни в квалификации, ни в гонке.

Benetton

Произошел настоящий переворот. "В отставку" отправлено "ступенчатое" переднее антикрыло, закрепленное на пилонках в форме перевернутого V. Вместо него появилась вполне традиционная конструкция (рис. 6) с вертикальными пилонками (1), а также плоскостью и элероном с "ложковидной" зоной (2). Новые шайбы (3) сложной конфигурации дополнены криволинейными законцовками (4). В периферийных зонах элерон имел крупные закраины (5). Впервые использовались передние воздухозаборники в стиле Ferrari для охлаждения тормозных механизмов. За передними колесами монтировались низкие дефлекторы, первое появление которых было отмечено во Франции. В остальном была сохранена аэродинамическая схема, применявшаяся в Монако. Вверху на передней кромке шайб заднего антикрыла имелись длинные

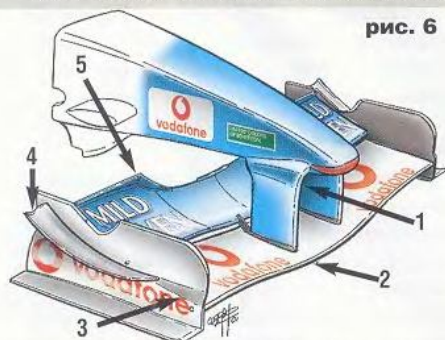


рис. 6

горизонтальные "выросты", однако дополнительная плоскость не устанавливалась. Слегка увеличился наклон стенок боковых каналов диффузора. На машине Физикеллы устанавливались тормозные диски CCR, тогда как Баттон отдал предпочтение дискам Hitco.

BAR

Новый диффузор со сдвоенными наклонными стенками боковых каналов в сочетании с аэродинамическим пакетом образца Гран При Монако. Две машины, подготовленные к гонке, имели необычный крупный обтекатель на нижних рычагах подвесок в зоне, расположенной ближе к колесам. Дебютировавший в Австрии носовой обтекатель с "зобом" не использовался.

Jordan



рис. 7

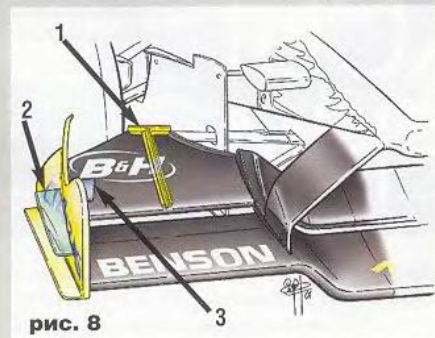


рис. 8

В Венгрию привезли четыре собранных машины, две из которых, предназначенные для гонки, имели абсолютно новую аэродинамическую конфигурацию. В частности, четче была выделена зона "тали". Изменилось и сопряжение верхней и нижней частей монокока. Внизу перед боковыми понтонами появились крылышки в стиле Williams с "ножевидной" зоной и небольшой закраиной (рис. 7). Новое переднее антикрыло (рис. 8) имело странную Т-образную закраину (1) с внешней стороны элерона. На торцевых пластинах, как и во время Гран При Германии, крепились небольшие внешние (2) и внутренние (3) законцовки. Для Трулли было подготовлено новое шасси, а на машине Алези педаль тормоза переставили так, чтобы гонщик мог нажимать на нее правой ногой, держа левую на упоре.

Arrows

Вместо использовавшейся до сих пор плоскости переднее антикрыло имело элемент с "ложковидной" зоной. Над задней осью мон-

тировалась дополнительная плоскость. Заднее антикрыло имело классическую трипланную схему, но два элерона были установлены почти вертикально. Как на машинах команд Jaguar и Jordan, над габаритным сигналом крепилась миниплоскость.

Sauber

Использовались антикрылья того же типа, что и в Монако, но переднее крепилось к новому носовому обтекателю в стиле Jordan. Опробовались "дымоходы" двух типов.

Jaguar

Две машины, подготовленные для гонки, имели боковые понтоны видоизмененной формы. За счет вставки (на рис. 9 отмечена стрелкой) зона "тали" была удлинена перед задними колесами, и в этой части кузова по-

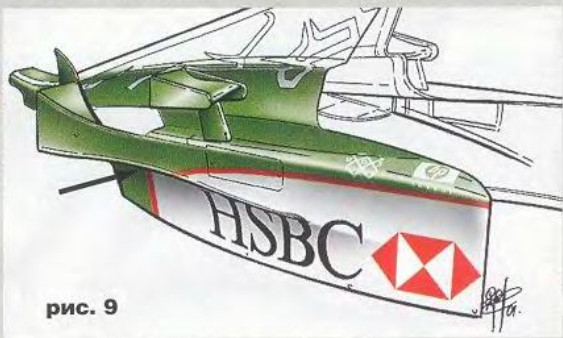


рис. 9

явились угловатые отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов. Схожее решение использовалось в прошлом сезоне командой Sauber. Испытывалось, по меньшей мере, три варианта нового переднего антикрыла с законцовками с внешней стороны торцевых пластин и без. На боковых понтонах по-прежнему устанавливались небольшие дефлекторы с криволинейными плоскостями, дебютировавшие в Канаде.

Minardi

Во время тренировок на машинах обоих пилотов устанавливалась новая коробка передач. В гонке ее использовал только Маркеш. Состоялся дебют и нового кузова. В частности, перед отверстиями для отвода горячего воздуха от радиаторов появились небольшие дефлекторы. Законцовки на шайбах переднего антикрыла имели видоизмененную форму, так же как и "двухканальная" зона больших дефлекторов за передними колесами. Заднее антикрыло получило новую плоскость, смонтированную вверх у передней кромки торцевых пластин.

Prost

Как и в Монако, использовалось переднее антикрыло-"этажерка". Испытывались установленные за передними колесами дефлекторы в стиле Jaguar со срезанной верхней частью. Над задней осью была закреплена дополнительная плоскость.

Джорджо Пиола
Рисунки автора



Гран При Бельгии

ПАРАДОКСЫ ВРЕМЕНИ

Странная штука – время. Одни за ним хронически не поспевают. Другие идут в ногу. Третьи не упускают случая его поторопить. “Время – вперед!” – скомандовало руководство Williams, и на Гран При Бельгии команда привезла одну машину с шасси образца 2002 года. Оно, как заявил технический директор автоспортивного отделения BMW Марио Тайссен, вскоре будет использоваться для испытаний нового мотора и коробки передач. Словом, на календаре команды Williams – уже следующий сезон.

Ferrari

С внутренней стороны опробованных в Хоккенхайме торцевых пластин переднего антикрыла (рис. 1) для увеличения прижимной силы монтировались по две законцовки (1). Новый элерон имел закраину в виде перевернутого V (2). Последовательно испытывались три варианта заднего антикрыла: в пятницу и субботу (на сухой трассе) – “биплан”, а затем два “триплана”, один из которых имел верхнюю плоскость, вынесенную к передней кромке “шайб”. В квалификации на машинах обоих пилотов устанавливались облегченные

тормозные диски, которые перед гонкой были заменены на стандартные. На этот раз Шумахер не счел необходимым использовать диски с увеличенными отверстиями вентиляционных каналов, которым отдавал предпочтение в последнее время.

McLaren

Ожидавшийся дебют новой задней подвески не состоялся. В квалификации использовались узкие раструбы воздухозаборников для охлаждения тормозных механизмов.

Benetton

По сравнению с Гран При Венгрии аэродинамический пакет не претерпел существенных изменений. Переднее антикрыло имело элерон уменьшенных размеров, а за управляемыми колесами вместо дефлекторов со “срезанной” вершиной вновь устанавливались большеразмерные.

BAR

На всех трех машинах, которые были привезены в Бельгию, монтировалось переднее антикрыло, плоскость которого имела увеличенную хорду.



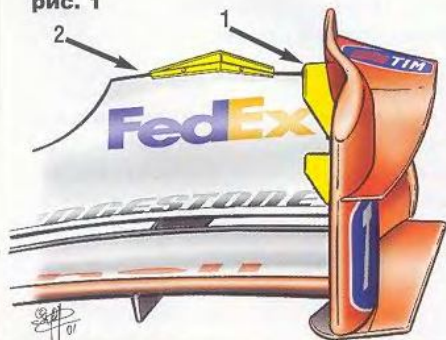
Jordan

Главная новость – полный с использованием аэродинамического пакета, дебют которого состоялся в Будапеште. Команда не привезла в Бельгию и запасной монокок.

Arrows

Вновь, как и в Будапеште, использовалось переднее антикрыло, плоскость которого и элерон имеют “ложковидные” зоны (рис. 2). В связи с этим пилоны крепления антикрыла несколько удлинились. В дождь над ведущей осью монтировалась дополнительная плоскость, а сзади устанавливался “триплан”.

рис. 1





Sauber

Новая облегченная коробка передач устанавливалась на машинах только во время свободных заездов. Опробовались передние антикрылья двух типов.

Jaguar

Если в Будапеште кузов нового образца имели только две машины, то теперь — все три. Расположенные в верхней части кузова перед задними колесами отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов были закрыты. Испытывались два варианта переднего антикрыла. Предпочтение отдали тому, которое имело менее ярко выраженную "ложковидную" зону.

Minardi

Использовались задние антикрылья бипланной и трипланной схемы.

Prost

Дебютировала новая задняя подвеска, имеющая видоизмененные узлы крепления к коробке передач и деформируемой структуре. Полуоси ведущих колес были заключены внутрь широких обтекателей в форме крыла.



рис. 2



Williams: Разведка боем

Ральфу Шумахеру выпало испытать в деле версию "В" модели FW23, которая, в том что касается конструкции шасси и кузова, является прототипом машины сезона-2002. Вес шасси уменьшен на 3 кг, а в целом FW23 "похудела" на огромную по "формулическим" меркам величину — 10 кг. Кузов стал короче, что стало причиной пересудов в пaddocke — мол, Williams сузил базу машины. Эти утверждения были опровергнуты не только Патриком Хедом, но и самим ходом событий. Непосредственно перед гонкой на машине немецкого пилота, сохранившей новое шасси, был смонтирован кузов и диффузор прежнего типа. Это ли не доказательство полной совместимости элементов конструкции двух вариантов FW23?



рис. 3

В деталях изменения выглядят так. Иначе выполнено сопряжение монокока с боковыми понтонами (1, 2 на рис. 3), которые приобрели на "флангах" (3) вогнутую форму. Максимальная величина "сжатия" достигает здесь 50 мм (1 на рис. 4), что можно заметить по увеличившейся ширине боковых дефлекторов (2). Иную конфигурацию пон-

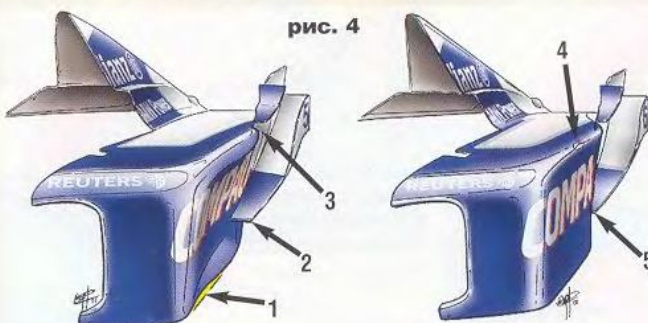


рис. 4

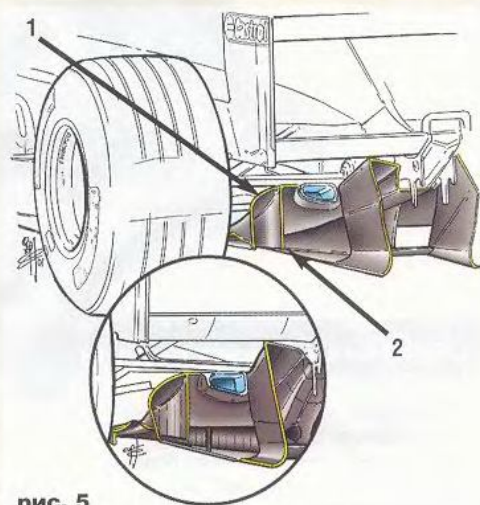


рис. 5

тоны имеют и в зоне перед задними колесами (3). Все это в конечном итоге связано с уменьшением размеров радиаторов. Именно потому, что перед гонкой (для подстраховки) радиаторы на машине Шумахера заменили на прежние, пришлось смонтировать и боковые понтоны старого типа, с небольшими выпуклостями (4) в верхней части, необходимыми для размещения более крупных радиаторов.

У нового диффузора (рис. 5) увеличена высота боковых каналов (1), изменена и их форма по сравнению с прежним вариантом (на врезке). Внутренние стенки (2) несколько дальше отодвинуты от терминалов выхлопной системы, которые по-прежнему выведены по бокам от центрального канала диффузора.

Планируется, что в Монце Williams выставит уже две модернизированные машины, а сразу после Гран При США начнутся и ходовые испытания новых двигателя и коробки передач.

Джорджо Пиола,
рисунки
автора

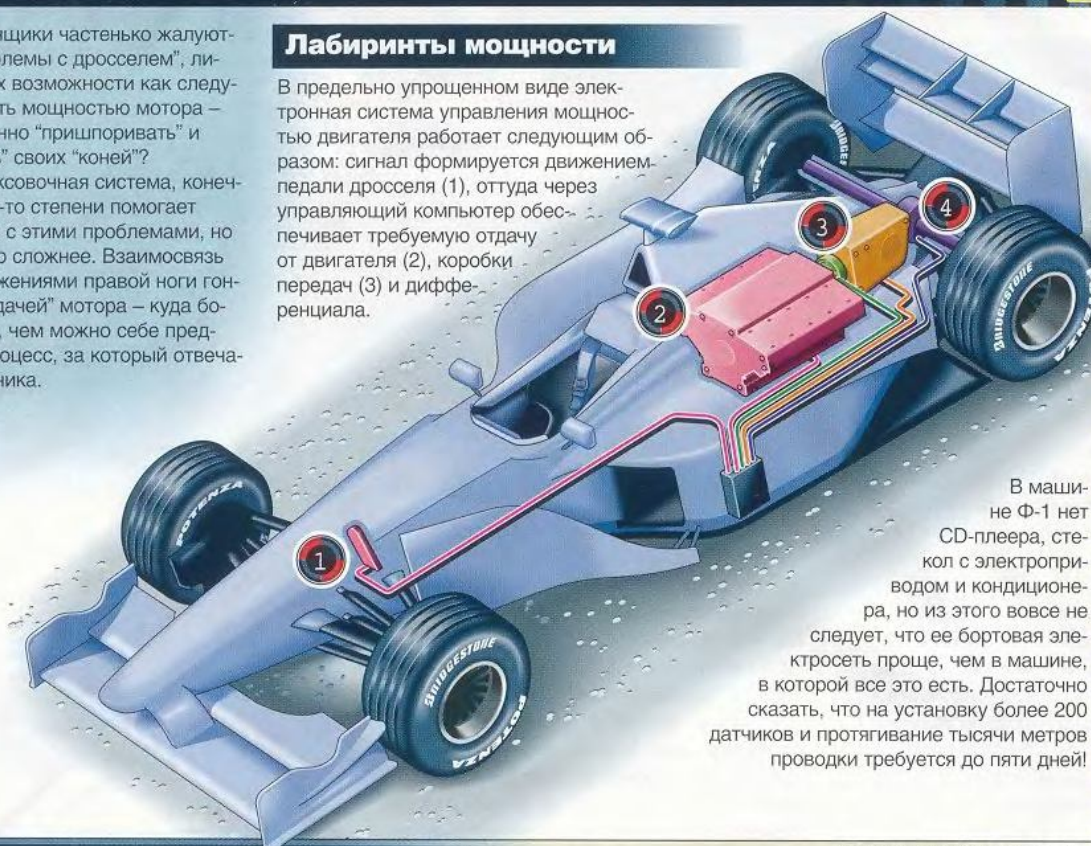
Электронные "шпоры" Формулы-1



Почему гонщики частенько жалуются на "проблемы с дросселем", лишаящие их возможности как следует управлять мощностью мотора — своевременно "пришпоривать" и "осаживать" своих "коней"? Антипробуксовочная система, конечно, в какой-то степени помогает справиться с этими проблемами, но все гораздо сложнее. Взаимосвязь между движениями правой ноги гонщика и "отдачей" мотора — куда более тонкий, чем можно себе представить, процесс, за который отвечает электроника.

Лабиринты мощности

В предельно упрощенном виде электронная система управления мощностью двигателя работает следующим образом: сигнал формируется движением педали дросселя (1), откуда через управляющий компьютер обеспечивается требуемая отдача от двигателя (2), коробки передач (3) и дифференциала.



В машине Ф-1 нет CD-плеера, стекла с электроприводом и кондиционера, но из этого вовсе не следует, что ее бортовая электросеть проще, чем в машине, в которой все это есть. Достаточно сказать, что на установку более 200 датчиков и протягивание тысячи метров проводки требуется до пяти дней!

Каждая машина скрывает в себе 1 км проводов. Если все их соединить в один кабель, он протянется отсюда...

Обратная сторона педали

Чтобы "приложить" 800 лошадиных сил к колесам сверхчувствительной машины, требуется нечто большее, чем просто "жать на газ"! Правильная регулировка педали важна столь же, сколь и любой другой аспект настройки.



"Нейтральная" настройка — подобная той, которая применяется на обычных дорожных машинах — обеспечивает при нажатии на педаль ровное наращивание мощности.



Потенциометр (датчик дросселя) фиксирует движение педали, посылая соответствующий сигнал дроссельным заслонкам двигателя.

Для примера:



Движение педали вызывает перемещение потенциометра по ползуну, формирующее сигнал. Далее сигнал преобразуется посредством электронной "карты", составленной на конкретную гонку, с учетом и стиля вождения пилота, и особенностей трассы.



Электроника должна быть также достаточно "умна", чтобы распознавать и компенсировать "неправильные" движения педали при наезде машины на неровности трассы, которые не в состоянии поглотить обладающая минимальным ходом подвеска.

...досюда и его длина будет равна общей длине более чем 200 машин!

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АЛЕКС



О возможности появления Алекса Йонга в Формуле-1 впервые заговорили еще в середине лета. И, как это уже часто бывало, через пару месяцев слухи подтвердились – 25-летний малайзиец стал первым представителем своей страны в чемпионате мира. Ни для кого не секрет, что возможность выступать за страдающую от безденежья Minardi Алекс получил не в последнюю очередь благодаря поддержке богатых земляков из компании Magnum. Опять же по слухам, сумма достигает 20 млн долларов. Но наличие серьезного спонсора хотя и приветствуется, но само по себе еще не дает права участия в Гран При. А сколь-нибудь заметными успехами малайзийский пилот похвастаться пока не может – ни в международной, ни в японской Ф-3000 он ни разу не финишировал даже в первой тройке. Но, оказываясь, даже в таком случае гонщик имеет возможность получить заветную суперлицензию. Вот что говорят об этом правила Ф-1:

Приложение L к международному спортивному кодексу

Глава I, статья 5

Получение суперлицензии

5.1 Суперлицензии выдаются Комиссией Формулы-1 на основании ее решения и учитывая специальный запрос и рекомендации национальной спортивной организации страны гонщика, основываясь на списке его/ее достижений и следующих условиях:

- 1) гонщик заключил соглашение с командой, участвующей в ЧМ Ф-1, о том, что в сезоне, когда подана заявка, он будет управлять автомобилем Формулы-1 в качестве первого, второго или запасного пилота;
- 2) гонщик обладает лицензией класса А (она

выдается за попадание в первую пятерку любого чемпионата FIA или основных международных или национальных чемпионатов – прим. ред.);

3) гонщик:

а) классифицирован в первой четверке по итогам чемпионата FIA Ф-3000 в течение последних двух лет, или

б) классифицирован в первой тройке по меньшей мере в пяти гонках или в первой шестерке по меньшей мере в 10 гонках в чемпионате FIA Ф-3000 в течение последних двух лет, или

в) классифицирован в первой тройке японского чемпионата Ф-3000 в течение последних двух лет, или

г) классифицирован в первой шестерке чемпионата Indy Racing League (IRL) или американской серии CART в течение последних двух лет, или

д) действующий чемпион основного чемпионата Ф-3 одной из следующих стран: Великобритания, Франция, Германия, Италия, Япония (чемпион считается действующим на протяжении 12 месяцев с последней гонки его/ее чемпионского сезона), или

е) стартовал в по меньшей мере в пяти гонках чемпионата мира Ф-1 в прошлом году, или ж) (в исключительных случаях) зафиксировал результат, который единогласно признан достаточным (сейчас это 3000 км – прим. ред.) на Бюро Комиссии Ф-1 и проехал не менее 300 км на современной машине Ф-1 на гоночных скоростях, максимально в течение 2 дней, что подтверждено спортивной организацией страны, где проходили тесты. Во внимание принимаются только результаты, показанные на одноместной машине. Если члены Бюро не достигли единодушного согласия, решение принимается Комиссией в целом.

В этом случае окончательный запрос должен быть направлен в FIA по меньшей мере

за 14 дней до технической инспекции первого соревнования ЧМ Формулы-1, в котором кандидату предстоит стартовать.

Имя гонщика остается в списке обладателей суперлицензии на протяжении 12 месяцев; если по окончании этого срока он/она более не соответствует вышеизложенным критериям, ситуация может быть вновь рассмотрена Комиссией Формулы-1.

5.3 Гонщик, получивший суперлицензию по условиям пункта 3ж, изложенного выше, получает ее на испытательный срок в один год, на протяжении которого суперлицензия считается выданной предварительно. Через три месяца после выдачи ситуация может быть пересмотрена.

Именно пункт 3ж в последнее время все чаще дает пилотам дорогу в Ф-1. Впервые по нынешним требованиям суперлицензию подобным образом получил Эстебан Туэро. Зимой 1998 года молодой аргентинец также претендовал на место в Minardi, но не мог похвастаться решительно никакими достижениями. И тогда Комиссия подняла планку “достаточного результата” с 300 до 3000 километров. Эстебану удалось преодолеть и эту дистанцию, и 300-километровый “спринт”, но это оказалось едва ли не единственным его достижением в сезоне-98.

Конечно, уже само по себе получение суперлицензии является признанием того, что пилот принадлежит к мировой элите. Но в Ф-1 это не более чем пропуск на старт. Дальше все зависит от самого пилота. Еще полгода назад многие всерьез высказывали мнение, что другой “исключительный” гонщик, Кими Райкконен, может быть опасен для Ф-1, а сейчас молодой финн уверенно входит в первую десятку чемпионата. Йонгу также представилась прекрасная возможность. Получится ли у малайзийца реализовать ее, покажут гонки.

Александр Кабановский



ПОРЯДОК БЬЕТ КЛАСС

Еще каких-то пару месяцев назад, когда после победы в Невере Уэбберу удалось до минимума сократить свое отставание от лидера чемпионата, казалось, что после довольно скучного начала первенства, ознаменовавшегося подавляющим преимуществом Nordici и Уилсона, мы все-таки станем свидетелями захватывающей схватки за титул. Однако гонками в Англии и Германии, где долговазый Джастин дважды финишировал в тройке призеров, он в очередной раз доказал, что порядок бьет класс, и на десятый этап чемпионата в Венгрию вновь приехал безоговорочным лидером чемпионата.

“Надежда умирает последней”

Победа в Будапеште практически сделала Уилсона чемпионом. Поэтому прекрасно осознавая важность предстоящей гонки и сложность обгонов на узкой венгерской трассе, Джастин, в последние месяцы не блиставший в квалификациях, на этот раз взялся за дело засучив рукава и уже в первой сессии показал время, которого ему вполне хватило бы для поула. Когда же в начале второй 45-минутки англичанин улучшил свой результат еще на полсекунды, стало понятно, что достать его уже никому не удастся. “Это был один из тех кругов, когда все складывается просто великолепно, к тому же в прошлом году нам удалось найти здесь очень хорошие настройки, так что

особых проблем сегодня не было”, – радовался второму поулу в сезоне Уилсон. В сложившихся обстоятельствах Уэббер сделал максимум возможного, показав второе время дня, но был крайне разочарован. “Мне удалось пройти несколько хороших кругов, может быть, не столь быстрых, как у Джастина, но во второй сессии было очень много желтых флагов, и я так и не успел выжать из машины максимум”, – признался австралиец. Третий претендент на титул – чех Томаш Энге и вовсе показал пятое время, пропустив вперед Бюрду и Маурисиу.

На старте, правда, все перемешалось. Пока стоявший на грязной стороне трассы Марк бесконечно долго буксовал в первом ряду, мимо проскочил стартовавший слева Маурисиу. Австралиец попытался контратаковать Рикарду, но в итоге лишь пропустил вперед еще и Энге. В этих обстоятельствах Томашу и Марку во что бы то ни стало нужно было атаковать бразильца и догонять уходящего все дальше и дальше лидера чемпионата, но претенденты вместо этого увязли во взаимных разборках, закончившихся столкновением в последнем повороте 25-го круга. Воспользовавшись ошибкой Томаша, Уэббер сунулся внутрь и прошел чеха. Но тот в отчаянии ударил колесом в бок Lola австралийца. В результате для обоих гонка закончилась неудачно. Томаша за этот толчок наказали штрафной остановкой в боксах. Уэббер же погнался было за Маурисиу, но вылетел с трассы и закончил гонку в гравии. “Энге повел себя по-идиотски, и, возможно, машина была немного повреждена, но меня не интересовало третье место. Я попытался до-



Для пилотов “Арден-России” гонки в Венгрии и Бельгии сложились крайне неудачно

стать Маурисиу, но ничего не вышло. В любом случае, думаю, теперь все кончено. Учитывая стабильность и силу Джастина, вряд ли он не сможет набрать хотя бы очка в двух оставшихся гонках. Ведь даже если я и выиграю в Спа и Монце, ему нужно лишь очко, чтобы стать чемпионом. Впрочем, надежда умирает последней. Мы все равно будем стараться выиграть, ведь в гонках никогда ничего нельзя знать заранее”, – подвел итог уик-энда австралиец.

20 кругов почета

Увы, все надежды Уэббера на чемпионский титул разбились об отбойник уже во втором повороте первого боевого круга бельгийской гонки.

На этот раз ни Марку, ни Джастину не удалось квалифицироваться в первом ряду, который целиком оккупировали пилоты Petrobras:



В Венгрии Энге и Уэббер так увлеклись борьбой между собой, что даже не пытались достать ушедшего далеко вперед Уилсона

Сперафико и Пиццония. Впрочем, бельгийская квалификация, как это часто бывает в Спа, во многом напоминала лотерею. Перед заездами в Арденнах лил сильный дождь, так что всю первую сессию пилотам пришлось откатать на дождевой резине, затем они, правда, переобулись в слик, но за 15 минут до конца квалификации над верхней частью трассы снова начал накрапывать дождик, а еще через семь минут заезды и вовсе пришлось прервать из-за аварии итальянца Энрико Токкачело. Не повезло на "фамильной" трассе и пилотам "Арден-России". После того как в Венгрии оба гонщика команды так и не сумели добраться до финиша, в Спа неприятности обрушились на них уже в квалификации. В самом начале второй сессии развернуло Лолу Маслова, и он постепенно откатился на последнее место. Мэннинг, лишь чудом уже под клетчатым флагом сумел зацепиться за седьмое.

В гонке же, которая из-за сырой трассы стартовала на этот раз следом за пейс-каром, не повезло уже Даррену. Англичанин проводил блестящую гонку и к пятому кругу успел пробиться на третье место, но затем дважды ошибся на третьем секторе, на входе в "Автобусную остановку" сломал переднее антикрыло, заехал в боксы, вернулся на трассу последним и на девятом круге окончательно вылетел с трассы и уткнулся в отбойник в "Риваж". Впрочем, неприятности Мэннинга, равно как и первая победа Рикардо Сперафико, служили лишь декорацией к основному спектаклю, разыгранному на втором круге.

Едва автомобиль безопасности, за которым стартовал пелотон, покинул трассу, как Марк Уэббер, слишком широко наехав на еще влажный от дождя бордюр, потерял машину в "Красной воде" и его голубая Lola ударились об отбойник. Австралиец получил небольшие травмы, а Уилсон – титул. Оставшиеся 20 кругов гонки он проводил уже в ранге 17-го чемпиона международной Ф-3000. "Я очень благодарен моей команде. Это был великолепный год, – заключил счастливый Джастин. – Даже когда машина была недостаточно быстрой, чтобы бороться за победу, она позволяла мне подниматься на пьедестал". "Джастин заслужил этот титул, – признал после возвращения

Венгрия круг за кругом

Перед стартом: Саленс не был допущен к гонке медицинской комиссией. Голлин возвращается в боксы на прогревочном круге.

- 1 круг** Уилсон выигрывает старт. Пиццония вылетает в 3-м повороте. Порядок в конце круга: Уилсон, Маурисиу, Энге, Уэббер, Бюрда, Мэннинг.
- 2 круг** Фонтана (12-й) наказан штрафной остановкой – его механики не успели покинуть трассу за 15 с перед стартом.
- 4 круг** Гуссенс (8-й) съезжает на траву в 3-м повороте.
- 6 круг** Токкачело (12-й) вылетает на гравий и возвращается на трассу 19-м.
- 10 круг** Маслов (15-й) вылетает в последнем повороте.
- 14 круг** Хабберфельд (12-й) вылетает на гравий и возвращается на трассу 14-м. Баумгартнер (13-й) разбивает машину после третьего поворота.
- 16 круг** Фризахер обгоняет Мэннинга в борьбе за шестое место.
- 17 круг** Вылетает с трассы Токкачело (17-й).
- 24 круг** Мэннинг (7-й) опускается на девятое место, вылетает с трассы и заезжает на пит-стоп.
- 25 круг** Энге и Уэббер сталкиваются в последнем повороте, Марк становится третьим, Томаш – пятым, Бюрда – четвертым. С трассы вылетает Хабберфельд (14-й).
- 26 круг** Судьи наказывают Энге штрафной остановкой в боксах за столкновение с Уэббером.
- 29 круг** Мэннинг (16-й) сходит с трассы.
- 30 круг** Энге (5-й) отбывает штраф и опускается на 12-е место.
- 34 круг** Уэббер (3-й) вылетает с трассы.
- 38 круг** Уилсон одерживает третью победу в сезоне.

Бельгия круг за кругом

- 1 круг** Все пилоты стартуют на сликах, и из-за сырой трассы старт дается следом за автомобилем безопасности.
- 2 круг** Уэббер (5-й) вылетает с трассы в "Красной воде". Мэннинг обгоняет Фризахера. На трассе вновь появляется автомобиль безопасности. Порядок в конце круга: Сперафико, Пиццония, Уилсон, Маурисиу, Мэннинг, Фризахер.
- 5 круг** Пейс-кар ушел с трассы. Пиццония вылетает с трассы незадолго до рестарта. Мэннинг обгоняет Маурисиу, но теряет переднее антикрыло в "Автобусной остановке" и едет в боксы. Гуссенс обошел Фризахера и стал четвертым.
- 7 круг** Энге (5-й) обгоняет Гуссенса. Сталкиваются Саленс (13-й) и Пиччини (12-й).
- 9 круг** Вылетает с трассы Мэннинг (21-й).
- 10 круг** Токкачело (15-й) вылетает с трассы и возвращается в гонку 20-м.
- 11 круг** Фонтана (17-й) возвращается в боксы.
- 14 круг** Голлин (9-й) вылетает с трассы и возвращается в гонку 13-м.
- 16 круг** Хабберфельд (9-й) заезжает на пит-стоп из-за прокола.
- 17 круг** Лейндерс обгоняет Фризахера и становится шестым.
- 22 круг** Над трассой начинается ливень. Сперафико одерживает первую в карьере победу. Фризахер сталкивается с Лейндерсом в "Автобусной остановке", шестым финиширует Бюрда.

Во время ужасной аварии в "Красной воде" Уэббер получил небольшие травмы, и его пришлось отправить в больницу

10-й этап Будапешт, Автодром Хунгароринг 17-18/08/2001

Дистанция: 38 кругов по 3,975 км = 151,050 км
Поул-позишн: Дж. Уилсон – 1'27,695
Быстрейший круг в гонке: Дж. Пантано – 1'30,196/6

Гонщик	Команда	Квал.	Время
1 Дж. Уилсон	Coca-Cola Nordic Racing	1	58'00,190
2 Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	3	5,594
3 С. Бюрда	DAMS	4	8,493
4 П. Фризахер	Red Bull Junior Team	6	+14,528
5 Дж. Пантано	Team Astromega	10	+16,751
6 Б. Лейндерс	KTR	12	+20,927
7 Рик. Сперафико	Petrobras Junior Team	13	+41,352
8 А. Пиччини	European Minardi F3000	15	+43,475
9 Г. Ланчери	Durango Formula	22	+51,127
10 А. Гарсиа	Durango Formula	20	+56,221
11 Т. Энге	Coca-Cola Nordic Racing	5	+60,869
12 Д. Хилл	DAMS	23	+67,749
13 Ж. Каматиас	KTR	18	+68,486
14 Н. Фонтана	F3000 Prost Junior Team	19	+69,023
НК М. Уэббер	Super Nova Racing		НФ (вылет)
НК Д. Мэннинг	Arden Team Russia	7	НФ (аморт.)
НК М. Хабберфельд	Super Nova Racing	14	НФ (вылет)
НК Э. Токкачело	Team Astromega	11	НФ (вылет)
НК З. Баумгартнер	F3000 Prost Junior Team	16	НФ (авария)
НК В. Маслов	Arden Team Russia	21	НФ (вылет)
НК М. Гуссенс	Coloni F3000	8	НФ
НК А. Пиццония	Petrobras Junior Team	9	НФ (вылет)
НК Ф. Голлин	Coloni F3000	17	НФ (КП)
НС Д. Саленс	European Minardi F3000	(9)	–

11-й этап Спа, Трасса Спа-Франкоршам 31/08-01/09/2001

Дистанция: 22 круга по 6,968 км = 153,296 км
Поул-позишн: Рик. Сперафико – 2'13,129
Быстрейший круг в гонке: М. Хабберфельд – 2'08,781/21

Гонщик	Команда	Квал.	Время
1 Рик. Сперафико	Petrobras Junior Team	3	51'48,919
2 Дж. Уилсон	Coca-Cola Nordic Racing	3	+11,585
3 Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	4	+16,982
4 Т. Энге	Coca-Cola Nordic Racing	9	+18,251
5 М. Гуссенс	Coloni F3000	8	+31,865
6 С. Бюрда	DAMS	11	+32,782
7 Б. Лейндерс	KTR	10	+32,873
8 А. Пиццония	Petrobras Junior Team	2	+33,519
9 Д. Хилл	DAMS	15	+40,159
10 П. Фризахер	Red Bull Junior Team	6	+47,749
11 Дж. Пантано	Team Astromega	19	+48,713
12 Ф. Голлин	Coloni F3000	12	+50,663
13 З. Баумгартнер	F3000 Prost Junior Team	20	+62,890
14 Г. Ланчери	Durango Formula	21	+63,122
15 Ж. Каматиас	KTR	22	+64,230
16 А. Гарсиа	Durango Formula	23	+64,997
17 Э. Токкачело	Team Astromega	18	+77,505
18 В. Маслов	Arden Team Russia	24	+102,194
19 М. Хабберфельд	Super Nova Racing	14	+102,753
НК Н. Фонтана	F3000 Prost Junior Team	13	НФ (КП)
НК Д. Мэннинг	Arden Team Russia	7	НФ (вылет)
НК А. Пиччини	European Minardi F3000	16	НФ (авария)
НК Д. Саленс	European Minardi F3000	17	НФ (авария)
НК М. Уэббер	Super Nova Racing	5	НФ (вылет)

личный ЗАЧЕТ:	КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ:
1 Дж. Уилсон 65	1 Coca-Cola Nordic Racing 104
2 М. Уэббер 39	2 Super Nova Racing 42
3 Т. Энге 39	3 Petrobras Junior Team 42
4 С. Бюрда 26	4 DAMS 26
5 А. Пиццония 22	5 Red Bull Junior Team 21
6 Рик. Сперафико 20	6 KTR 16
7 Б. Лейндерс 14	7 Arden Team Russia 9
8 Р. Маурисиу 13	8 European Minardi F3000 9
9 Д. Мэннинг 9	9 Durango Formula 8
10 Х. Мелу 8	10 F3000 Prost Junior Team 4
11 Д. Саленс 8	11 Coloni F3000 3
12 П. Фризахер 8	12 Team Astromega 2

из больницы Уэббер. – Он одержал столько же побед, сколько и я, но в остальных гонках Джастин был гораздо стабильнее". Порядок бьет класс! – под этим девизом Уилсон провел весь прошедший сезон и не только стал чемпионом Ф-3000, но и сравнялся с рекордом Монтои по числу очков, набранных за один сезон. Так что в Монне Джастину снова нужно завоевать хотя бы очко, на этот раз чтобы стать единоличным рекордсменом Ф-3000.

Владимир Маккавеев



ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ

Авария, подобная той, в которую попал Мемо Гидли, в недалеком прошлом могла бы закончиться трагически

Трое против одного

Конфигурацию автодрома "Роуд Америка" можно назвать самой европейской из всего ряда дорожных трасс, на которых проходят этапы чемпионской серии CART в этом году. И поначалу свое мастерство "дорожного" гонщика продемонстрировал здесь Жиль де Ферран. Чемпион прошлого года показал лучшее время в пятницу. Но в одну секунду от его результата уложились 13 пилотов. Два лидера сезона оказались в этой же компании: Каштру-Невеш показал 9-е время, Брак — 11-е. Похоже, что бразилец и швед давно перестали обращать внимание на результаты остальных участников гонок и выпустили из поля зрения таких опасных соперников как Андретти и де Ферран. А зря. Если Кенни Брак — специалист по овалам, а Хелиу Каштру-Невеш, наоборот, большой любитель дорожных этапов, то Майкл Андретти и Жиль де Ферран одинаково сильны на любых типах трасс.

Как ни странно, лидировавший с июня Кенни Брак из перечисленной выше четверки претендентов оказался в наиболее сложном положении. Его конфликт с партнером по команде после второго столкновения на трассе в Мид-Огайо вызвал волну слухов, лейтмотивом которых стал переход шведа в другую команду. Вмешательство Бобби Рейхола слегка

погасило страсти, и этот сезон швед закончит в Team Rahal, но следующий начнет уже в команде Чипа Ганасси.

Скорее всего, именно эта новость стала причиной цепи событий, произошедших в дальнейшем. То, что в результате перехода Брака в Chip Ganassi Racing кто-то из нынешних пилотов команды потеряет место в команде, заставило активизироваться Бруно Жункейру и Мемо Гидли. Грудь в крестах или голова в кустах. Следуя этому правилу, они провели гонку на "Роуд Америка". Результат разделили "поровну": бразилец победил, американец попал в страшную аварию. Дождь, зарядивший еще в субботу перед квалификацией, не смог помешать Кенни Браку в пятый раз занять первую линию стартового поля. Перед стартом осадки прекратились, но пять первых кругов машины провели под желтыми флагами. Холмистый рельеф местности вызвал настоящий потоп на самом удаленном и низменном участке автодрома. Несколько гонщиков попробовали сменить дождевую резину на слик, но очень скоро пожалели о своей рискованной затее. Только Бруно Жункейра смог удержать свою Lola на сликах, пропустив вперед при этом почти весь пелотон. Главный судья соревнований Крис Нейфель решил прекратить водные процедуры и

на 14-м круге принял решение остановить гонку. На борьбу с огромной лужей была брошена команда безопасности, которой удалось за 47 минут прорыть подобие Беломорского канала и осушить опасный участок.

На рестарт спортсмены вышли уже с новым лидером: после пит-стопа Кенни Брака гонку возглавил его основной конкурент Хелиу Каштру-Невеш. Через несколько кругов в страшную аварию попадает Мемо Гидли. Красная Lola американца не вписалась в пролет под мостом, нависающим над трассой, задела бетонную опору и, сделав в воздухе два полных оборота, рухнула на землю. Слава Богу, сам гонщик остался цел и невредим — у него обнаружили лишь несколько ушибов. Зато обломки его машины могли нанести серьезную травму ехавшему следом Скотту Диксону. Удар пришелся по шлему гонщика с такой силой, что пластик не выдержал и треснул. Пострадал и автомобиль новозеландца. Чтобы устранить все последствия столкновения, механикам команды Pac West Racing Group понадобилось в общей сложности более пяти минут. Удивительно, но после этого Диксон сумел финишировать четвертым.

Основная борьба за победу развернулась между Майклом Андретти и... Кристианом Фиттипальди, оказавшим услугу своему соотечественнику Бруно Жункейре. Когда американец попытался обогнать бразильского гонщика, тот резко изменил траекторию движения. "Кристиан был словно в шорах", — ворчал после гонки недовольный Андретти. Потерянных секунд и не хватило ветерану на финише, когда он уже почти "достал" Бруно. Так, спустя год после своей последней победы на этапе международного чемпионата Формулы-3000, бразилец выиграл свою первую гонку в серии CART. Вторым финишировал Андретти, третьим — Адриан Фернандес.



XIII этап 17-19/08/2001
США, Висконсин, Элкарт Лейк
Автодром "Роуд Америка"
Дистанция: 6,515x45-293,176 км



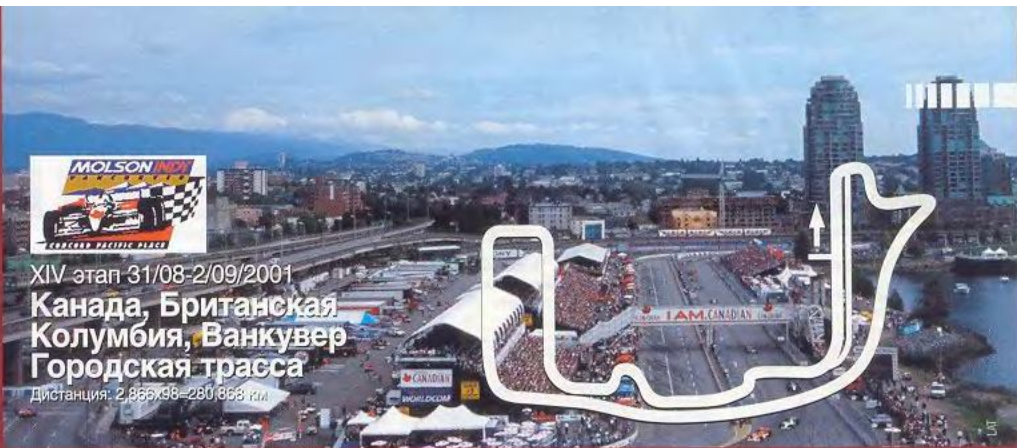
Главным же итогом гонки стала смена лидера в чемпионате: Хелиу Каштру-Невеш набрал 110 очков и на пять очков опередил недавнего фаворита.

Один против всех

Утраченное лидерство сильно сказалось на настроении Кенни Брака. Во всяком случае, так могло показаться поклонникам шведского гонщика после очередного этапа чемпионской серии, состоявшегося в Канаде. Проложенная по узким улицам Ванкувера, трасса предъявляет повышенные требования к мастерству пилотов. И Брак продемонстрировал все свое "мастерство". Если перед этой гонкой у белокурого скандинава был только один недоброжелатель – собственный партнер по команде, то после – полку соперников, обиженных некорректным поведением Кенни на трассе, значительно прибило.

Хронологию возникновения конфликта можно проследить по кругам. Со старта как-то на второй план отошла главная подоплека всякого спортивного действия. Вопрос – кто же поднимется на первую ступень пьедестала почета на фоне принципиальной битвы лидеров чемпионата, если кого и интересовал, то только собравшихся на трибунах многочисленных канадских болельщиков. Пришедшие увидеть своими глазами исторический старт двух канадских гонщиков – Алекса Тальяни и Патрика Карпентье – с первой линии стартового поля на домашней гонке довольно долго питали надежды стать свидетелями не менее исторического канадского дубля. Остальных же поклонников CART куда больше интересовала четвертка, стартовавшая за канадцами: Кенни Брак, Жиль де Ферран, Бруно Жункейра и Хелиу Каштру-Невеш – гремучая смесь, обещавшая жесткую борьбу с первого метра дистанции. И так оно и вышло: едва был поднят зеленый флаг, как в первом же повороте образовалась настоящая пробка. Тут-то и состоялась первая дуэль. Кенни Брак вызвал на бой Хелиу Каштру-Невеша, отобравшего у него лидерство в чемпионате на прошлом этапе. "Я не понимаю, что вытворял Кенни на трассе, – недоумевал бразилец после гонки. – Только я вышел вперед, он попытался меня таранить. Когда же я пропускал его в третьем повороте, швед просто впечатал меня в стену", – описывал ход борьбы Каштру-Невеш. Кенни по-скандинавски спокойно отвечал ему: "Это автогонки. Здесь случается и такое". В результате этого столкновения Брак потерял лишь пару мест, а его соперник оказался в хвосте пелотона. Гонку он так и закончил на последнем месте.

Следующую жертву американский викинг искал долго. Брак несколько кругов "прицеливался" к впереди идущему Reynard Роберто Морено, но тот смог обезопасить себя, совершив красивый обгон Жилиа де Феррана. Второй пилот команды Penske не стал церемониться с назойливым европейцем. В одном из поворотов, когда гонщики отмерили уже середину дистанции, чемпион CART-2000 дважды резко "притормозил" желто-синюю Lola Брака. В какой-то момент касание все-таки



XIV этап 31/08-2/09/2001
Канада, Британская Колумбия, Ванкувер
Городская трасса
Дистанция: 2.865,98–280,868 км

произошло, обе машины "встали на дыбы", но остались на трассе. Это успокоило шведского гонщика, но только на время.

Очередной всплеск его активности произошел, когда до финиша оставалось менее десяти кругов. К тому времени 68 тысяч канадских болельщиков жадно следили за Патриком Карпентье – единственным оставшимся на трассе соотечественником. Ранее жертвой столкновения пал Пол Трейси, а на 68-м круге дистанции заклинило коробку передач у лидировавшего со старта Алекса Тальяни. Последняя канадская надежда вела отчаянную борьбу за место на пьедестале с Маурисиу Гужельмином. И тут, ему на беду, вновь дал знать о себе неугомонный Кенни. Непривыкший к резким торможениям, которых поч-



ти нет на любимых им овалах, Брак проспал маневр Карпентье и снес заднее крыло на его Reynard. Швед вновь продемонстрировал свою удивительную способность выходить сухим из воды: откатившись на восьмое место, он добрался-таки до финиша. Патрик Карпентье тоже финишировал, но всего лишь 16-м. Извинения, которые принес после гонки Брак, приняты не были. Так что развития событий не заставят себя ждать.

А выиграл гонку ветеран Формулы-1 и CART Роберто Морено. Несмотря на свою долгую жизнь в автогонках (в CART он дебютировал в 1979 году), это всего вторая победа Малыша Пуло на этапах чемпионской серии. А вообще, этот сезон стал для бразильца лучшим за карьеру: он уже трижды поднимался на подиум. Но настоящим героем чувствовал себя Жиль де Ферран. Его второе место позволило опередить в общем зачете и Кенни Брака, и своего партнера по команде Хелиу Каштру-Невеша и впервые с прошлого года возглавить гонку за чемпионской короной. Третье место Майкла Андресетти, опять сумевшего выжать максимум из своего скромного 11-го стартового номера, также оставило его в обойме претендентов. А с учетом того что в календаре осталось по три овалы и до-

рожных этапа, отдать предпочтение кому-либо из этой четверки невозможно. Зато точно можно предсказать, что нас ждет интереснейший финал сезона-2001.

Дмитрий Ситник

Motorola 220

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	10	2:00:28.453
2. М. Андресетти	Reynard 01i Honda	7	+2.687
3. А. Фернандес	Reynard 01i Honda	26	+10.009
4. С. Диксон	Reynard 01i Toyota	3	+14.413
5. Ж. де Ферран	Reynard 01i Honda	4	+15.084
6. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	5	+15.934
7. Х. Каштру-Невеш	Reynard 01i Honda	6	+16.939
8. А. Тальяни	Reynard 01i Cosworth	2	+17.629
9. П. Карпентье	Reynard 01i Cosworth	12	+17.848
10. О. Сервия	Lola T1/01 Cosworth	18	+19.021
11. Р. Морено	Reynard 01i Toyota	14	+19.440
12. Т. Канаан	Reynard 01i Honda	17	+21.225
13. А. Занарди	Reynard 01i Honda	23	+27.624
14. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	1	+27.834
15. С. Накано	Reynard 01i Honda	21	+29.216
16. М. Палис	Lola T1/01 Cosworth	22	+40.478
17. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	20	+54.878
18. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	9	+10 кр. авария
19. Д. Франкитти	Reynard 01i Honda	25	+14 кр. мотор
20. М. Гидли	Lola T1/01 Toyota	8	+25 кр. авария
21. Дж. Вассер	Lola T1/01 Toyota	11	+25 кр. топ.насос
22. Т. Такаги	Reynard 01i Toyota	13	+35 кр. авария
23. М. Гужельмин	Reynard 01i Toyota	15	+36 кр. авария
24. Б. Херта	Reynard 01i Cosworth	16	+40 кр. авария
25. М. Вильсон	Lola T1/01 Cosworth	19	+40 кр. авария
26. П. Трейси	Reynard 01i Honda	24	+40 кр. авария

Molson Indy Vancouver

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. Р. Морено	Reynard 01i Toyota	7	2:10:01.276
2. Ж. де Ферран	Reynard 01i Honda	3	+2.687
3. М. Андресетти	Reynard 01i Honda	11	+6.971
4. Т. Канаан	Reynard 01i Honda	13	+10.499
5. О. Сервия	Lola T1/01 Cosworth	22	+13.497
6. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	21	+13.850
7. Т. Такаги	Reynard 01i Toyota	18	+14.520
8. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	4	+14.812
9. Д. Франкитти	Reynard 01i Honda	19	+15.122
10. М. Гидли	Lola T1/01 Toyota	20	+16.224
11. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	12	+16.536
12. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	6	+21.186
13. С. Диксон	Reynard 01i Toyota	17	+22.030
14. С. Накано	Reynard 01i Honda	24	+22.394
15. М. Гужельмин	Reynard 01i Toyota	16	+21.394
16. П. Карпентье	Reynard 01i Cosworth	2	+1 кр.
17. Б. Херта	Reynard 01i Cosworth	26	+1 кр.
18. Х. Каштру-Невеш	Reynard 01i Honda	5	+3 кр.
19. Дж. Вассер	Reynard 01i Toyota	15	+13 кр. авария
20. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	14	+17 кр. авария
21. А. Фернандес	Reynard 01i Honda	10	+19 кр. авария
22. М. Палис	Reynard 01i Cosworth	9	+29 кр. авария
23. А. Тальяни	Reynard 01i Cosworth	1	+30 кр. КП
24. А. Занарди	Reynard 01i Honda	23	+58 кр. авария
25. М. Вильсон	Lola T1/01 Cosworth	25	+63 кр. эл.
26. П. Трейси	Reynard 01i Honda	8	+69 кр. авария

Положение в чемпионате после XIV этапа

1. Ж. де Ферран	115	14. Дж. Вассер	50
2. К. Брак	110	15. Б. Жункейра	48
3. Х. Каштру-Невеш	110	16. М. Палис	44
4. М. Андресетти	103	17. А. Фернандес	42
5. Д. Франкитти	85	18. М. Гидли	32
6. С. Диксон	82	19. Б. Херта	27
7. К. да Матта	78	20. О. Сервия	27
8. Р. Морено	74	21. М. Журден-мл.	24
9. П. Карпентье	69	22. А. Занарди	24
10. Т. Канаан	66	23. М. Гужельмин	17
11. П. Трейси	65	24. М. Вильсон	12
12. К. Фиттипальди	56	25. С. Накано	10
13. А. Тальяни	51	26. Т. Такаги	9

Чемпионат мира по ралли

9-й этап: 23-26.08.2001

Neste Rally Finland

Дистанция: 1677.13 км/406.38 км – 21 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Грохман (FIN)	Peugeot	+3:11'27.3
2 Р. Берис (GB)	Subaru	+25.0
3 К. Мак-Рей (GB)	Ford	+32.3
4 Х. Рованпера (FIN)	Peugeot	+33.9
5 М. Мартин (EE)	Subaru	+117.9
6 К. Сайнс (ES)	Ford	+140.5

Командный зачет:

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Ford	66	4 Subaru	35
2 Mitsubishi	66	5 Skoda	15
3 Peugeot	39	6 Hyundai	10



Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Т. Мэкинэн	40
2 К. Мак-Рей	34
3 К. Сайнс	27



Чемпионат FIA GT

8-й этап: 26.08.2001

Автомобиль А1-Ринг, Шпильберг, Австрия

497.490/115 кругов по 4.326 км (3:00'09.952)

ПП: Р. Ридель: 1'30.856, V. в. в. 171.41 км/ч

БК: Дж. Кампелли-Уолтер (GB)/М. Джордан (NL): 1'30.364, 171.49 км/ч

Пилот	Автомобиль/класс	Время
1 Р. Ридель (S/П) Кокс (GB)	Ferrari 550 Maranello/GT	1:15
2 М. Хеземанс (NL)/И. Бликелмолен (NL)	Chrysler Viper GTS-R/GT	1:15
3 М. Бликелмолен (NL)/С. Бликелмолен (NL)	Chrysler Viper GTS-R/GT	1:15
4 Н. Спрингер (Д/Б) Бейли (GB)	Lister Storm/GT	1:15
5 К. Бушу (F)/Ж.-Ф. Беллок (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	1:13
6 Э. Кумлен (Б/П) Бельмондо (F)/К.-И. Госселин (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	1:13
19 Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS)	Porsche 996 GT3-R/GT	1:03

9-й этап: 09.09.2001

Автомобиль А1-Ринг, Шпильберг, Австрия

441.932/97 кругов по 4.556 км (3:00'19.824)

ПП: Р. Ридель: 1'39.651, V. в. в. 164.59 км/ч

БК: Н. Спрингер/Дж. Бейли: 1'40.252, 163.60 км/ч

Пилот	Автомобиль/класс	Время
1 Дж. Кампелли-Уолтер (GB)/М. Джордан (NL)	Lister Storm/GT	1:07
2 М. Хеземанс (NL)/И. Бликелмолен (NL)	Chrysler Viper GTS-R/GT	1:07
3 Р. Ридель (S/П) Кокс (GB)	Ferrari 550 Maranello/GT	1:07
4 В. Восс (Б/В) Дерришор (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	1:06
5 Э. Кумлен (Б/П) Бельмондо (F)/К.-И. Госселин (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	1:06
6 Дж. Бейли (GB)/Н. Спрингер	Lister Storm/GT	1:05
24 Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS)	Porsche 996 GT3-R/GT	1:03

Личный зачет в классе GT:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 К. Бушу	70	1 Larbre Comp. Chereau	82
2 Ж.-Ф. Беллок	70	2 Team Carsport	47
3 Дж. Кампелли-Уолтер	33	3 Lister Storm Racing	42
4 И. Бликелмолен	32	4 Paul Belmondo Racing	36
5 М. Хеземанс	32	5 Prodrive All Stars	14

ЧР по кольцевым автогонкам

6-й этап: 25-26.08.2001

Городская трасса "Воробьевы горы", Москва

54.000 км/30 кругов по 1.800 км

Формула-3

ПП: М. Медяни: 55.390, V. в. в. 116.99 км/ч

БК: А. Педомонте: 54.446/27, V. в. в. 119.02 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Медяни (I)	Dallara F399 FIAT	27'52.674
2 А. Педомонте (I)	Dallara F399 Renault	+0.722
3 В. Козанков (RUS)	Dallara F399/98 Opel	+40.284

Туринг (5-й этап)

ПП: М. Ухов: 1'04.837, V. в. в. 99.94 км/ч

БК: О. Косельман: 1'04.620/24, V. в. в. 100.28 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Р. Кей (GB)	Honda Integra	33'49.784
2 О. Косельман (RUS)	BMW 320i	+19.621
3 Р. Шестаков (RUS)	Opel Astra	+41.946

Формула-1600

(43.200 км/24 круга по 1.800 км)

ПП: А. Нестеров: 59.930, V. в. в. 108.13 км/ч

БК: А. Нестеров: 59.281/13, V. в. в. 109.31 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 А. Нестеров (RUS)	Dallara F399 BA3	24'14.401
2 М. Алешин (RUS)	Эстония-25M BA3	+56.815
3 С. Орлов (RUS)	Reynard BA3	+1 кр

Супертуризм

ПП: А. Шипла: 1'03.562, V. в. в. 101.95 км/ч

БК: А. Шипла: 1'03.114/12, V. в. в. 102.67 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 А. Шипла (I)	BA3-2110	34'56.550
2 Д. Овчаренко (RUS)	BA3-21124-27	+35.127
3 А. Желудов (RUS)	BA3-2110	+1 кр

7-й этап: 04-05.08.2001

Городская трасса "Тольятти-ринг", Тольятти

72.600 км/22 круга по 3.300 км

Формула-3

ПП: М. Медяни: 1'28.990, V. в. в. 133.50 км/ч

БК: А. Педомонте: 1'28.275/21, V. в. в. 134.58 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Медяни (I)	Dallara F399 FIAT	33'06.879
2 А. Педомонте (I)	Dallara F399 Renault	+0.221
3 В. Козанков (RUS)	Dallara F399 FIAT	+35.012

Туринг (6-й этап)

ПП: А. Лыков: 1'46.967, V. в. в. 111.06 км/ч

БК: М. Базильев: 1'44.115/16, V. в. в. 114.10 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Д. Королев (RUS)	Ford Focus	42'12.421
2 А. Лыков (RUS)	Opel Astra	+63.382
3 Р. Шестаков (RUS)	Opel Astra	+36.169

Супертуризм

ПП: Р. Кей: 1'41.650, V. в. в. 116.87 км/ч

БК: Н. Мезенцев: 1'41.669/7, V. в. в. 116.85 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Н. Мезенцев (RUS)	BA3-21124-27	39'40.790
2 А. Шипла (I)	BA3-2110	+1.011
3 А. Дудуко (RUS)	BA3-2110	+12.933

Европейский чемпионат легковых автомобилей FIA

13-14-й этапы: 26.08.2001

Автомобиль А1-Ринг, Шпильберг, Австрия

Две гонки по 51.912 км/12 кругов по 4.326 км

ПП: Г. Таркуини: 1:36.575, V. в. в. 161.25 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Таркуини (I)	Honda Accord	19'35.658
2 Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	+1.121
4 Ф. Вальфиш (F)	Honda Accord	+7.683
3 Р. Кольчяго (I)	Audi A4 Quattro	+11.300
5 Дж. де Лоренцо (I)	BMW 320i E36	+20.247
6 С. Сарделли (I)	Nissan Primera Mark 3	+20.907
БК: Г. Таркуини/Н. Ларини: 1'36.800, 160.88 км/ч		

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Таркуини (I)	Honda Accord	19'49.779
2 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	+2.269
3 Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	+4.338
4 Ф. Вальфиш (F)	Honda Accord	+13.187
5 Дж. де Лоренцо (I)	BMW 320i E36	+20.863
6 П. Зандра (I)	BMW 320i E36	+36.508
БК: Г. Таркуини: 1'37.601/6, 159.56 км/ч		

15-16-й этапы: 09.09.2001

Автомобиль А1-Ринг, Шпильберг, Австрия

Две гонки по 50.116 км/11 кругов по 4.556 км

ПП: Г. Таркуини: 1'44.692, V. в. в. 156.60 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	21'58.814
2 Г. Таркуини (I)	Honda Accord	+1.583
3 М. Нил (GB)	Honda Accord	+8.246
4 С. Сарделли (I)	Nissan Primera Mark 3	+31.308
5 Дж. де Лоренцо (I)	BMW 320i E36	+36.154
6 М. Лемпинен (FIN)	Audi A4 Quattro	+40.936
БК: М. Нил: 1'57.726/2, 139.32 км/ч		

Пилот	Автомобиль	Время
1 Ф. Вальфиш (F)	Honda Accord	19'42.435
2 Г. Таркуини (I)	Honda Accord	+2.124
3 Р. Кольчяго (I)	Audi A4 Quattro	+2.616
4 Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	+10.408
5 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	+15.444
6 Дж. де Лоренцо (I)	BMW 320i E36	+17.021
БК: Г. Таркуини: 1'45.585/9, 155.34 км/ч		

Личный зачет

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Ф. Джованарди	493	1 Alfa Romeo Nordauto	1017
2 Н. Ларини	486	2 JAS Engineering Italia IP	866
3 Г. Таркуини	484	3 Max Team	610

NASCAR: "Кубок Уинстона"

23-й этап: 19.08.2001

PEPSI 400

Мичиган Интернашнл Спидвей, Бруклин, Мичиган, США

400 миль/200 кругов по 2 мили

П: 2:18'21, 200 кругов, V. в. в. 226.13 км/ч

ПП: Р. Крейвен: 38.272, V. в. в. 302.761 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 С. Марлин (USA)	Dodge	180
2 Р. Крейвен (USA)	Ford	170
3 Б. Эллотт (USA)	Dodge	175
4 М. Кенсет (USA)	Ford	160
5 Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	155

24-й этап: 25.08.2001

SHARPE 500

Бристоль Мотор Спидвей, Бристоль, Теннесси, США

266.5 миль/500 кругов по 0.533 мили

П: 3:07'53, 500 кругов, V. в. в. 136.964 км/ч

ПП: Дж. Грин: 15.515, V. в. в. 199.033 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Т. Спостарт (USA)	Pontiac	180
2 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	170
3 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	175
4 Р. Радд (USA)	Ford	165
5 Р. Уоллас (USA)	Ford	160

25-й этап: 02.09.2001

MOUNTAIN DEW SOUTHERN 500

Дарлингтон Рейсвей, Южная Каролина, США

500 миль/367 кругов по 1.366 мили

П: 4:05'00, 367 кругов, V. в. в. 197.583 км/ч

ПП: К. Бух: 29.263, V. в. в. 270.447 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 У. Бертон (USA)	Dodge	180
2 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	180
3 Б. Лабонте (USA)	Pontiac	170
4 Т. Спостарт (USA)	Pontiac	160
5 Б. Эллотт (USA)	Dodge	155

26-й этап: 08.09.2001

CHEVROLET MONTE CARLO 400

Ричмонд Интернашнл Рейсвей, Вирджиния, США

300 миль/400 кругов по 0.750 мили

П: 3:09'11, 400 кругов, V. в. в. 153.122 км/ч

ПП: Дж. Гордон: 21.617, V. в. в. 201.009 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Р. Радд (USA)	Ford	180
2 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	175
3 Д. Эрхардт-мл. (USA)	Chevrolet	165
4 Д. Дхарретт (USA)	Ford	160
5 Р. Уоллас (USA)	Ford	165

Общий зачет

Пилот	Очки
1 Дж. Гордон	3768
2 Р. Радд	3548
3 Дж. Дхарретт	3375



Чемпионат легковых автомобилей DTM

7-й этап: 26.08.2001

Grober Preis der Tourenwagen

Автомобиль А1-Ринг, Шпильберг, Австрия

ПП: Л. Айелло: 1'05.088, V. в. в. 168.030 км/ч

Квалиф. гонка: 30.380 км/10 кругов по 3.038 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 Л. Айелло (F)	Audi	11'09.987
2 У. Альцен (D)	Mercedes	+4.747
3 К. Абт (D)	Audi	+5.727

Гонка: 100.254 км/33 круга по 3.038 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 Л. Айелло (F)	Audi	37'29.059
2 У. Альцен (D)	Mercedes	+2.870
3 П. Хюисман (NL)	Mercedes	+3.850

8-й этап: 09.09.2001

Rundstreckenrennen

Автомобиль А1-Ринг, Шпильберг, Австрия

ПП: Б. Шнайдер: 1'28.713, V. в. в. 175.550 км/ч

Квалиф. гонка: 34.608 км/8 кругов по 4.326 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	12'02.162
2 П. Дамберг (GB)	Mercedes	+2.879
3 У. Альцен (D)	Mercedes	+3.994

Гонка: 103.824 км/24 круга по 4.326 км

Пилот	А
-------	---



 Ferrari F2001

