



СУДНЫЙ ДЕНЬ

Ярно Трулли не оправдан. Но очки гонщику Jordan вернули. Абсурд? Только не для апелляционного суда Международной автомобильной федерации



ФОРМУЛА

декабрь 2001

МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР

Все рекорды

БОЛЬШАЯ ОБИДА

История команды ATS

ТАРСО МАРКЕШ

Вундеркинд вырос

ХОСЕ ФРОЙЛАН ГОНЗАЛЕС

Первая победа Ferrari

ОЛИВЬЕ ПАНИС

Несколько бессонных ночей

ИТОГИ СЕЗОНА


ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

конкурс
автомобиль
года
в России
2001

NIVEA
FOR
MEN

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >

52-Й ЧЕМПИОНАТ В ЦИФРАХ И ЛИЦАХ

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад**
Язык жестов
- 10 Новости**
- 18 Калейдоскоп**
- 20 Теория абсурда**
"Что общего у FIA с армянским радио"
- 22 Летопись десятилетий**
10 мгновений 50-х годов
- Команда**
- 24 Весь мир против герра Шмида**
"Кто виноват?" – таким вопросом задавался шеф команды ATS
- Один на один**
- 30 Молодой, быстрый, стабильный**
Объединить эти качества Тарсо Маркешу так и не удалось
- Интервью**
- 38 Оливье Паницс**
"Я надеюсь, что вспомню об этом в последний раз"
- Тема**
- 42 Трагикомическая одиссея 2001 года, или Семнадцать мгновений весны, лета и осени**
Итоги сезона
- 48 Статистика 52-го чемпионата мира Ф-1**
- 52 Рекорды Шумахера**
- 54 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1**
- Техника**
- 56 Война слухов**
Секретное оружие Ф-1
- 58 Что такое "не везет", и как с этим бороться**
Почему McLaren проигрывает
- 60 Искушение скоростью**
Еще один способ проникнуть в тайны Ф-1
- 62 Новинки Гран При Японии**
Завтра уже наступило!
- История**
- 64 Фотоархив**
Как Стирлинг Мосс "прохлаждался" в Монако
- 66 Семидесятые!**
Через трагедий в начале 70-х обострилась проблема безопасности автогонок
- 72 Звездный час Жан-Пьера Бельтуза**
По его щекам текли слезы. Или капли дождя?
- 74 Пампасский бык**
Меньше всего Хосе Фройлан Гонзалес напоминал гонщика
- 82 Судьба подружки Гонзалеса**
"Она была самой красивой из всех моих подружек..."
- 84 "Четыре кольца" против "трех лучей"**
Гран При 30-х – это была битва титанов
- 90 Маневры на большой дороге**
Лырика и проза школы Audi Quattro
- Ф-1 от А до Я**
- 92 Цена восьмого места**
Даже финиш без очков может принести три миллиона
- Большие гонки**
- 94 CART**
Место в раю
- 96 Статистика мирового автоспорта**

конкурс
автомобиль
года
в России
2001
Генеральный спонсор
NIVEA
for
MEN



www.formula-one.ru

Зарегистрировано
в Государственном Комитете РФ
по печати. Свидетельство № 018341
Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопарамы"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Главный редактор
Вадим Катлеров
v_katlerov@formula-one.ru
Шеф-редактор
Леонид Ситник
l_sitnik@formula-one.ru
Арт-редактор
Владислав Крутицкий

Редактор-корректор
Ольга Крошкова

Технический редактор
Владимир Макашев
v_mak@formula-one.ru

Ответственный редактор
Борис Мурадов
b_muradov@formula-one.ru

Пресс-менеджер
Юлия Устичева
j_usticheva@formula-one.ru

Рекламное обеспечение
Михаил Шебуков
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
msh@formula-one.ru

PR-обеспечение
Владимир Батукадинов
vbt@formula-one.ru

Юридическое обеспечение

Юрий Рашечкин

Служба распространения
Тел.: (095) 449-0395
distrib@formula-one.ru

Подписка производится:

в любом почтовом отделении

РФ, СНГ и стран Балтии на 1-й полугодие

2002 г. по объединенному каталогу

"Пресса России", индекс 29608

(карточная подписка), индекс 79180

(сберкасса подписки).

Для зарубежных подписчиков по адресу:

129110, Москва, ул. Гиперболического, 39

Тел.: +7-095-281-0137, 281-9345,

Факс: +7-095-281-3789

Адрес для писем:

105037, Москва, а/я 54

E-mail: formula@formula-one.ru

Полнотекстовая версия

Санкт-Петербург

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: ул. Херсонская, 8

Тольятти

Тел.: (8482) 33-5607, 72-3219

Адрес: ул. Тополиная, 1

Оплатано в Финляндии

FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 16.11.2001 г.

Тираж 85000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности

за содержание рекламных материалов

Мнения редакции не всегда

сопадают с мнениями авторов статей

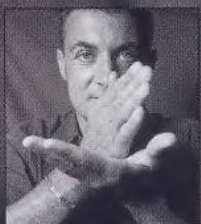
Переписка без разрешения

редакции запрещена

© "Формула" 2001



В 1991 году Жан Алези и Ален Прост вместе выступали за Ferrari. Тогда и зародилась их дружба. Прошло 10 лет. Жан и Ален вновь встретились в одной команде. Теперь уже как начальник и подчиненный. "Хочешь потерять друга – возьми его на работу", – гласит пословица. Проблемы привели к срыву во взаимоотношениях. Алези ушел. Но и после размолвки два француза продолжают называть себя друзьями. Это и есть верность?



верность

Жан Алези

Язык жестов

Задача, поставленная перед гонщиками, проста: необходимо описать самого себя одним словом и выразить это слово... одним жестом. Руки пилотов Ф-1 – это инструмент их ремесла. Тончайший инструмент. Делая сотни точных и порой едва уловимых движений, они осуществляют

непосредственную связь между разумом гонщика и автомобилем. Обычно руки спрятаны от посторонних глаз, но вот огнезащитные перчатки сброшены, и оказывается, что это не менее, а порой и более "красноречивые" части тела, чем лицо, глаза или язык. Итак, слово рукам! Одно слово!

НЕВЕРОЯТНО

Мика Сало



"Невероятно" – любимое английское словечко Мики. Все друзья утверждают, что он может часами беседовать, используя только его. Позируя фотографу, Сало неожиданно произносит: "Люди с волкающими руками обычно идиоты". Невероятно, Мика!

вера

Рубенс Баррикелло

Рубенс истово верит. Причем не только в Бога свыше, но и в свой автомобиль, в свою команду, в себя. Но лишь однажды, в Хоккенхайме-2000, его вера была вознаграждена сполна.



Энергия

Дженсон Баттон



Мы встретили Дженсона в пабе, где он сидел с парой друзей. Когда мы попросили англичанина выразить самую свою суть мановением руки, оба его товарища с дружным хохотом повторили один и тот же жест. Дженсон рассмеялся, но потом согласился, что лучше всего для описания его личности подходит слово "энергия". Правда, выразил это понятие он несколько другим способом, ибо воспроизвести жест его друзей на страницах публичного издания не представляется возможным.

круто

Хайнц-Харальд Френтцен



Мы знаем, что Хайнц-Харальд наполовину немец, наполовину испанец, любит пазлю и предпочитает черный юмор. Но почему он выбрал для себя именно это слово и почему выразил его подобным жестом, так и осталось для нас загадкой.

Борьба с секундами на трассе, борьба с безнадежным Benetton, борьба с соперниками, а иногда — с самим собой. Жизнь для Джанкарло — это борьба. И она продолжается.



боец

Джанкарло Физикелла

Стефан Самсон,
фото Оливье Херсарта

По материалам журнала F1 Racing с согласия Haymarket Magazines Limited

ФОРМУЛА 1201



McLAREN ПЕРЕОБУВАЕТСЯ

Команда McLaren приняла решение отказаться от продолжения сотрудничества с шинной компанией Bridgestone и начиная с сезона-2002 будет использовать шины производства Michelin. Первые слухи о возможном переходе "конюшни" из Уокинга в "лагерь" французских шинников появились еще летом, когда стало ясно, что McLaren безнадежно проигрывает Ferrari в схватке за чемпионский титул. С тех пор глава команды Рон Деннис раз за разом заявлял, что в McLaren тщательно рассматривают перспективы сотрудничества с каждым из двух поставщиков шин (по имеющейся информации в начале осени тест-пилот McLaren Алекс Вурц даже провел испытания прототипов шин Bridgestone образца 2002 года). Тем не менее, в конечном итоге Деннис все-таки склонился в пользу Michelin, где уже установили весьма тесные контакты с командой BMW-Williams – другим членом "большой тройки" сегодняшней Формулы-1.

В Michelin не скрывали радости в связи с появлением в числе клиентов компании еще одной топ-команды. По мнению спортивного директора Michelin



Йан Филлипс (коммерческий директор Jordan): "Со стороны McLaren переход на шины Michelin после четырех лет плодотворного сотрудничества с Bridgestone – это либо осознанный риск, либо признание того, что команда не может "побить" Ferrari и Михаэля Шумахера, используя одинаковую резину".

Пьера Дюпаскье, сотрудничество с двумя ведущими "конюшнями" позволит французским специалистам более объективно оценивать характеристики своих покрышек, о сильных и слабых сторонах которых в сезоне-2001 судили в основном по успехам и неудачам пилотов Williams.

Переход McLaren в лагерь Michelin, а также грядущий дебют команды Toyota, которая также будет использовать резину из Клермон-Феррана, означает, что в следующем году на французских шинах будут выступать уже семь из 12 "конюшен", в то время как число клиентов Bridgestone сократится до пяти.

В 1998 году именно "серебряные стрелы" принесли первый чемпионский титул шинникам Bridgestone. Дать свой прогноз того, насколько удачным окажется переход McLaren на покрышки Michelin, вы можете в опросе на сайте журнала "Формула" в сети Интернет (www.formula-one.ru).

Рон Деннис: "Мы делаем ставку на дальнейший прогресс в деле совершенствования гоночных шин и считаем, что с Michelin нам удастся продвинуться вперед в этом направлении и добиться необходимой технической прозрачности, чего мы не смогли сделать с Bridgestone".

ЧЕМ ПАХНЕТ?

Межсезонье только кажется затишьем в "большом цирке" Формулы-1. На самом деле подготовка к новому чемпионату идет полным ходом, а интенсивнее всех работают шинники, которым необходимо подготовить шины образца 2002 года к началу тестов в январе. Не затихают и "шинные войны", последним эпизодом которых стало предполагаемое использование Bridgestone "ускоряющих" присадок к резине. Недовольными, естественно, выступили конкуренты из Michelin, а точнее – спортивный директор французской компании Пьер Дюпаскье, который заявил, что японцы добавляют в свою резину вещества, позволяющие шинам выходить на "рабочий режим" практически с самого начала движения. Дюпаскье утверждает, что он учуял специфический запах подобных присадок, исходивший от покрышек Ferrari Михаэля Шумахера в Индианаполисе и Сузукэ.



В Bridgestone решительно отвергли претензии соперников, однако Дюпаскье уже пообещал использовать такие же присадки в новых шинах Michelin, а заодно привлечь к созданию гоночных смесей опыт компании по разработке резины для авиалайнеров Concorde. Пахнет же все это новым витком "шинных войн": Bridgestone Motorsport уже получила многомиллионные ассигнования на научно-исследовательскую работу...





БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ

“Мы пересмотрим всю систему взаимоотношений между McLaren, Mercedes-Benz и Ilmor (компанией, производящей двигателя Ф-1 под маркой Mercedes-Benz)”, – многозначительно пообещал шеф “серебряных стрел” Рон Деннис по окончании не слишком удачного для британской команды сезона-2001. Отныне текущее руководство “конюшней” из Уокинга будет находиться в ведении специальной технической группы во главе с управляющим директором McLaren International Мартином Уитмаршем, в состав которой вошли технический директор McLaren Эдриан Ньюи, представитель Mercedes-Benz Ханс-Петер Колмайер и глава Ilmor Марю Иллиен. “Их задача – добиться максимально эффективного использования имеющихся ресурсов, чтобы вывести команду на новый технический уровень”, – пояснил Деннис.

В Mercedes-Benz приветствовали инициативу руководителя McLaren и готовы предоставить мотористам Ilmor доступ к своим самым современным разработкам. В планах Mercedes-Benz – увеличить долю в Ilmor (в настоящее время она составляет 25 процентов), выкупив акции у вдовы погибшего в авиакатастрофе партнера Иллиена Пола Моргана и владельца одной из команд CART Роджера Пенске. Если Ilmor перейдет под контроль “трехлучевой звезды”, то двигатели, которые на протяжении последних семи лет устанавливаются на автомобили McLaren Формулы-1, можно будет с большим основанием называть “мерседесовскими”.

7Up ВОЗВРАЩАЕТСЯ

Популярная марка прохладительных напитков 7Up возвращается в Формулу-1 после многолетнего перерыва, чтобы начиная с сезона-2002 стать официальным партнером команды BMW.Williams. В начале девяностых 7Up спонсировала тогдашнего дебютанта гонок Гран При Jordan. Известный во всем мире бренд принадлежит гиганту индустрии безалкогольных напитков PepsiCo, и многие уже гадают, каким будет ответ на возвращение 7Up в Формулу-1 извечных конкурентов из Coca-Cola.

WILLIAMS БЕЗ УИЛЛИСА

Команда BMW.Williams лишилась ведущего специалиста по аэродинамике Джеффри Уиллиса, который в следующем сезоне будет работать в BAR на посту технического директора. Слухи о возможном уходе Уиллиса, а также главного конструктора команды Гевина Фишера ходили давно, однако в качестве претендента на их услуги чаще всего упоминалась Jaguar Racing.



Фрэнк Уильямс (до ухода Уиллиса): “Потеря любого из них станет тяжелейшим ударом по нашей команде, без них мы не сможем продолжить начатое”.

Уиллис и Фишер считаются наследниками Эдриана Ньюи, благодаря которым Williams в последние два года вновь обретает былую форму после ухода “гения аэродина-



Крейг Поллок: “По уровню подготовки и опыту наших специалистов мы теперь не уступаем ведущим командам Формулы-1”.

мики” в McLaren. Фишер продолжит работать в Гроу, а вот Уиллис, контракт которого с BAR вступает в силу с 1 марта 2002 года, скорее всего, будет отправлен в вынужденный отпуск: в Williams не намерены посвящать “перевесчика” во все тайны своего нового автомобиля, в предварительном проектировании которого тот наверняка принимал непосредственное участие.

Технический директор и совладелец Williams Патрик Хед уже подыскал замену Уиллису: его обязанности разделит между собой ранее работавшие под его руководством в отделе аэродинамики Джейсон Сомервилль и Ник Оллок.



Уиллис (второй слева) решил уйти, Фишер (крайний справа) предпочел остаться

WILLIAMS СНОВА “В ПЛЮСЕ”

Финансовые успехи команды Williams в 2001 году оказались не менее впечатляющими, чем четыре победы, добытые Ральфом Шумахером и Хуаном-Пабло Монтойей в завершившемся сезоне. Несмотря на наметившийся мировой экономический спад и общее падение доходов, прибыль команды составила 15 миллионов долларов США, а ведь еще год назад Фрэнк Уильямс был вынужден задекларировать шестимиллионные убытки. Не отстает от Williams и ее ключевой партнер компания BMW: баварцы рассчитывают закончить год с более чем 10-процентным приростом продаж автомобилей.



РАЛЬФ СТАЛ ОТЦОМ

После “тайной” женитьбы на своей подруге Коре Бринкманн Ральф Шумахер вновь ввел в заблуждение всех, кто интересуется его личной жизнью. Вопреки ожиданиям, сын, рождение которого Кора ждала якобы в середине ноября, появился на свет уже 23 октября. Шумахер-младший присутствовал при родах в одной из австрийских частных клиник, а через несколько дней объявил миру, что вместе с супругой решил назвать сына Дэвидом. Крестным отцом первенца Ральфа станет Михаэль Шумахер.



АЛЕЗИ РАССМАТРИВАЕТ ВАРИАНТЫ

Завершив карьеру пилота Формулы-1, Жан Алези пообещал своим многочисленным болельщикам «не вешать гоночный шлем на гвоздь» и продолжает рассматривать различные варианты своего дальнейшего трудоустройства. 7 ноября в Хоккенхайме 37-летний француз опробовал автомобиль Mercedes-Benz CLK, подготовленный для «кузовной» гоночной серии DTM. За рулем чемпионской машины опытный Алези показал весьма достойное время и дал понять, что не исключает своего выступления в DTM в сезоне-2002. Менеджер Алези Марио Мийакава опроверг появившиеся было слухи о том, что его подопечный продолжит гоночную карьеру в CART или NASCAR. Между тем сам Жан признался, что хотел бы вновь работать с Ferrari и по-прежнему внимательно следит за планами Маранелло, где якобы намерены вывести на гоночные трассы принадлежащую компании марку Maserati.



ТЕСТЫ Ф-1 В РОКИНГЕМЕ

Британский автодром «Рокингем Мотор Спидвей», где в сентябре этого года впервые прошла гонка серии CART, может принять тесты Формулы-1 уже в следующем сезоне. Как утверждают представители «Спидвея», включающего в себя овал и трассу «европейского типа», «добро» на проведение тестов дал делегат FIA по безопасности Чарли Уайтинг. Для приведения автодрома в соответствие с «формульными» стандартами необходимо внести лишь пару незначительных изменений в инфраструктуру трассы.

RED BULL СТАВИТ НА ARROWS ...И РАССТАЕТСЯ С SAUBER

Компания Red Bull, производящая одноименный энергетический напиток, объявила о том, что начиная с сезона-2002 сосредоточится на спонсорской поддержке команды Arrows, прекратив сотрудничество с Sauber. Это решение стало логичным продолжением планов шефа Red Bull Дитера Матешитца создать на базе «конюшни» Тома Уокиншоу американскую команду Формулы-1. В отличие от многих других спонсоров Матешитц поддерживает весьма тесные отношения с гоночными и автомобильными боссами, и потому его амбициозные заявления выглядят не такими уж голословными. В ближайших планах австрийца привлечь к Формуле-1 внимание концерна General Motors – единственного из трех китов американского автопрома, никак не представленного в «королевских гонках».

Впрочем, главной интригой в этой смене приоритетов Red Bull являются даже не «проекты» Матешитца, а дальнейшая судьба команды Sauber, титульным спонсором которой компания оставалась на протяжении последних нескольких лет. Матешитц является главным акционером «конюшни», носящей имя Петера Заубера, но теперь, по всей видимости, попытается продать принадлежащий ему пакет акций. Учитывая успехи команды в сезоне-2001, вложение средств в Sauber представляется весьма перспективным. В числе возможных покупателей упоминается швейцарский банк Credit Suisse, ставший одним из спонсоров «конюшни» из Хинвила в начале 2001 года.



В FORD И JAGUAR МЕНЯЮТСЯ БОССЫ

В руководстве концерна Ford и входящей в его состав компании Jaguar Cars произошли серьезные перемены. Решением совета директоров отправлен в отставку президент концерна Джек Нассер, при активной поддержке которого в свое время состоялась покупка команды Stewart и дебют в Формуле-1 марки Jaguar. Место Нассера займет правнук Генри Форда Уильям Клей Форд. Вслед за этим было объявлено об уходе со своего поста и главы Jaguar Cars Джонатана Браунинга. Кадровые перемены в руководстве Ford ставят под вопрос финансовое благополучие команды Jaguar Racing, которая до сих пор всюю пользовалась щедростью автогиганта, однако пока не добилась сколько-нибудь заметных результатов. Почувствовав опасность, шеф Jaguar Racing Ники Лауда уже пообещал перевести «конюшню» на самофинансирование за счет продажи двигателей Cosworth и электронной «начинки» Pi Research.



ДЕ ЛА РОСА ИДЕТ ПОД ВЕНЕЦ

«Эпидемия» браков среди пилотов Формулы-1 продолжается: в первые дни ноября испанец Педро де ла Роса женился на своей подруге Рейес. Торжественная церемония состоялась в одной из католических церквей Барселоны. Свой медовый месяц Педро и Рейес планируют провести на тихоокеанских курортах.



КРУГЛЫЙ СТОЛ “АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ”

Журналы “Автопанорама” и “Формула”, “Авторадио” и крупнейший в России интернет портал mail.ru совместно с официальными автомобильными дилерами и представительствами в рамках конкурса “Автомобиль года в России” предлагают вам задать любой вопрос о любой интересующей марке и модели автомобиля, официально продаваемого в России. Это уникальная возможность получить компетентный ответ по интересующему вас автомобилю напрямую у официальных автомобильных дилеров и представительств.

Не подумайте, что эта дискуссия касается только тех, кто уже сейчас задумался о приобретении нового автомобиля, она актуальна и для тех, кто хотел бы сделать правильный и осознанный выбор лучшего автомобиля в каждом классе в конкурсе “Автомобиль года в России”.

Чтобы получить ответ на вопрос об интересующем вас автомобиле, задайте его на сайте mail.ru до 15 декабря.

ВОЗВРАЩЕНИЕ БЛУДНОГО ГЭРИ



Ирландец Гэри Андерсон возвращается в команду Jordan Ф-1, в которой он проработал с момента ее дебюта в чемпионате мира 1991 года и до 1998 года на постах главного конструктора и технического директора. После ухода из Jordan Андерсон провел два сезона в команде Jaguar, а затем в компании Reynard Motorsport, где занимался проектированием шасси для серии CART. “За эти несколько лет я получил ценный опыт и буду рад использовать его, работая в Jordan”, – заявил Андерсон, новая должность которого в “конюшне” Эдди Джордана называется “директор по инженерным вопросам”. Его место в Reynard займет другой не менее известный в пaddock Формулы-1 специалист – Ник Вирт, в прошлом работавший на посту технического директора команды Benetton.

К НОВЫМ ВЕРШИНАМ

Пока японец Такума Сато готовится к дебюту в Формуле-1 в составе команды Jordan, его соотечественник Юкио Катаяма, завершивший карьеру в гонках Гран При в 1997 году, пытается осуществить свою давнюю мечту: покорить Эверест без кислородных баллонов. С первой попытки 38-летнему Юкио Катаяме, который всерьез увлекается альпинизмом, удалось подняться на высоту 7400 метров, однако целеустремленный японец не теряет надежды добиться большего.



МАК-НИШ ОСТАЕТСЯ В TOYOTA

Команда Toyota официально подтвердила, что в дебютном для нее сезоне-2002 ее цвета будут защищать Мика Сало и Аллан Мак-Ниш, которые с марта этого года занимались испытаниями прототипа автомобиля Формулы-1 начинающей “конюшни”. Вплоть до этого момента будущее Мак-Ниша оставалось неясным: как пошутил шеф команды Уве Андерссон, на место шотландца пресса пыталась усадить не менее 16 пилотов. За год испытательной работы Мак-Ниш, который когда-то был тест-пилотом в McLaren и Benetton, смог проявить себя с самой лучшей стороны, и в Toyota решили дать шанс 31-летнему пилоту. “Аллан быстр и обладает исключительным опытом в технических вопросах, – заявил управляющий директор Toyota и председатель совета директоров спортивного отделения компании Цугуму Томита. – Поэтому мы решили, что оптимальный состав нашей команды в первый год ее выступлений – это Мика и Аллан”.

УСИЛЕНИЕ НА МЕДИЦИНСКОМ ФРОНТЕ

FIA рассматривает возможность использования на некоторых Гран При сразу двух медицинских автомобилей. В настоящее время на пассажирском сиденье универсала Mercedes-Benz AMG C-Klasse “дежурит” глава медицинской комиссии FIA Сид Уоткинс, который в случае аварии способен прибыть на место происшествия в течение нескольких минут. Однако в Формуле-1 счет иной раз идет на секунды, которые могут быть упущены на протяженных трассах вроде Спа-Франкоршам. Именно по этой причине FIA и намерена задействовать сразу два автомобиля с врачами экстракласса, которые стояли бы наготове в разных концах трассы. Однако для этого, помимо второго Mercedes, Федерации придется найти и еще одного специалиста уровня Уоткинса.



ФОТОКОНКУРС ДЛЯ ЗНАТОКОВ ФОРМУЛЫ-1



БРИАТОРЕ ЗАБИРАЕТ АЛОНСО



Фернандо Алонсо: "Я считаю, что сделал правильный выбор. Нужно освоиться в команде, за которую мне предстоит выступать в будущем. На тестах с января по март я "намотаю" больше километров, чем в Minardi за весь прошедший сезон".

В следующем сезоне Фернандо Алонсо, дебютировавший в Ф-1 в 2001 году в составе European Minardi, станет официальным тест-пилотом команды Renault. Принадлежащая французскому концерну "конюшня" имеет долгосрочный контракт с 20-летним Алонсо, который в этом году числился одним из

испытателей Benetton, но участвовал в тестах лишь в феврале. Накануне сезона-2001 Фернандо был "одожден" Minardi, чтобы пройти "боевое крещение" в Гран При, однако Пол Стоддарт не имел никакой возможности удержать талантливого испанца в своей команде.

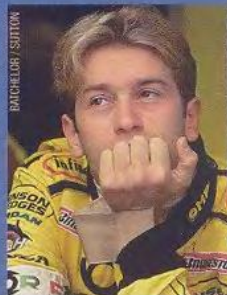
Одно время ходили слухи о том, что Алонсо попадет в "основной состав" Renault, заняв место Баттона, однако, по словам Бриаторе, в следующем сезоне Фернандо будет работать только на тестах. Тем не менее, уже в 2003 году он, скорее всего, станет защищать цвета Renault и в гонках: контракты с

Трулли и Баттоном истекают по окончании следующего сезона, а Бриаторе весьма высоко ценит своего протеже и готов всячески содействовать развитию его карьеры.

Несмотря на запрет на проведение тестов Алонсо уже успел опробовать автомобиль Benetton-Renault образца 2001 года: это произошло в начале ноября на показательных заездах в португальском Эшториле.

МИРОТВОРЕЦ

Итальянец Ярно Трулли вместе с более чем 200 своими соотечественниками-спортсменами поставил подпись под петицией, призывающей Соединенные Штаты прекратить военную операцию в Афганистане. Трулли и его коллеги по спортивному цеху пошли на этот шаг после того, как руководство страны приняло решение поддержать Америку, отправив в Афганистан небольшой контингент своих войск.



Флавио Бриаторе: "В нашей команде у него будет возможность реализовать свой талант и повысить уровень мастерства. Для нас приход Фернандо — важный шаг на пути к победе в чемпионате мира".

Уважаемые поклонники Формулы-1!

Журнал "Формула" приглашает вас принять участие в фотоконкурсе для знатоков "королевских гонок", 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 X

Тема десятого тура – пилоты. Назовите имя и фамилию гонщика по его автографу. Ответы на вопросы десятого тура вы должны отправить по почте или e-mail не позднее 1 января 2002 года.

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 VIII тура.

Правильные ответы:

1. А. Сенна, Н. Манселл, Эшторил '89
2. Д. Герни, Зандвоорт '60
3. Н. Лауда, Имола '83
4. Р. Шумахер, Монреаль '97
5. Т. Бутсан, П. Гинцани, Дж. Палмер, К. Даннер, Брандс-Хатч '86
6. М. Хаккинен, Аделаида '93
7. Дж. Оливер, Ж. Икс, Харама '70
8. А. Сенна, Ж. Лаффит, П. Гинцани, Н. Манселл, Нюрбургринг '84
9. Э. Чивер, Р. Морено, Эшторил '89
10. Л. Бадюер, П.-П. Диниц, Ю. Катаяма, Буэнос-Айрес '96
11. Л. Бандини, Монако '67

Победители:

- | | | |
|-----------------|--------------|----------|
| 1. Е. Жмарин | С.-Петербург | 20 очков |
| 2. С. Беднарчук | Москва | 15 очков |
| Ю. Евтушенко | Томск | 15 очков |
| А. Кульчицкий | С.-Петербург | 15 очков |
| 3. А. Круглов | Н. Новгород | 12 очков |
| 4. А. Ковшиков | Кострома | 10 очков |

ПРИЗЫ ПОБЕДИТЕЛЯМ от эксклюзивного дистрибьютора парфюмерии Ferrari

I место:

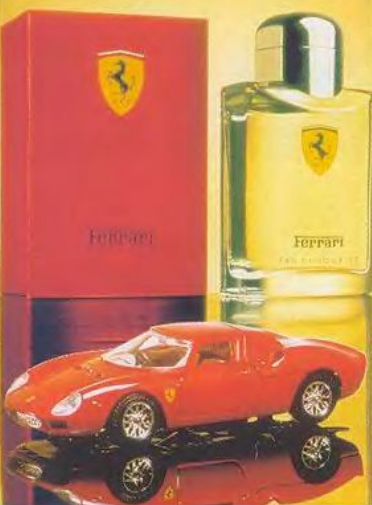
Поездка на этап Формулы-1 2002 г.

II место:

Подарочный набор Ferrari

III место:

Одеколон Ferrari

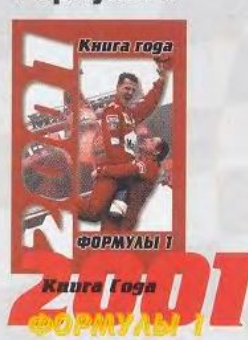


Лидеры конкурса после восьми туров очки

- | | | |
|-------------------------|--------------|-----|
| 1. Евгений Жмарин | С.-Петербург | 155 |
| 2. Александр Кульчицкий | С.-Петербург | 138 |
| 3. Алексей Колбасин | Москва | 115 |
| 4. Константин Павленко | Харьков | 106 |
| 5. Юлия Евтушенко | Томск | 87 |
| 6. Александр Круглов | Н. Новгород | 83 |
| 7. Михаил Призов | Москва | 74 |
| 8. Сергей Беднарчук | Москва | 68 |
| 9. Сергей Кузнецов | Новокузнецк | 62 |
| 10. Дмитрий Гришин | Москва | 58 |

Сервер новостей о Формуле-1 и Интернет-магазин www.formula1-shop.ru

Адреса магазинов с продукцией команд Формулы-1



МОСКВА: ул. Спиридоновка, д. 12/1. Работаем ежедневно с 10:00 до 20:00. Предлагаем всем поклонникам F1 спортивную одежду, модели болидов, аксессуары, плакаты, книги и многое другое. Наш телефон: 8 (095) 202-5153

Санкт-Петербург:

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

Ростов-на-Дону:

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

Омск:

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

Тольятти:

ТЦ "Русь", "Клуб формула 1", тел.: (8482) 20-55-20, www.f1-club.ru

Новоуральск:

arlekino@novouralsk.ru
факс: (34370) 35877

Новосибирск:

ул. Дуси Ковальчук, 266, "Мастер", тел.: (3832) 25-77-10, e-mail: master@tamiya.ru <http://www.tamiya.ru>

Минск:

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

Владивосток:

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

Пермь:

run@permonline.ru

Ижевск:

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

Приглашаем к сотрудничеству региональных представителей

ДИНИЦ УХОДИТ ИЗ PROST



Бывший пилот Формулы-1 Педро Диниц, семья которого в прошлом году приобрела 40 процентов акций команды Prost Grand Prix, в результате чего сам бразилец занял пост исполнительного директора "конюшни", принял решение поставить точку в своей недолгой карьере тим-менеджера. Как пояснил сам Диниц, приход которого не оправдал надежд Алена Проста на обретение долгожданного финансового благополучия команды, он был не согласен с технической и финансовой стратегией развития Prost. Недавно семейство Диниц предложило Просту продать им оставшиеся акции терпящей бедствие "конюшни" за символическую сумму в 1 доллар, однако француз отказался. Теперь принадлежащий Диницам пакет акций команды, по всей видимости, будет продан новым благодетелям Prost, если таковые найдутся.

ТОЛЬЯТТИ ДЕРЖИТ МАРКУ

В автомобильной столице России, Тольятти, открыл свои двери клуб "Формула-1", созданный при поддержке нашего журнала. Посетители клуба имеют возможность попробовать свои силы за виртуальным рулем самых современных гоночных тренажеров, приобрести различную атрибутику от любимых пилотов и команд, сделать ставки на исход разнообразных спортивных соревнований. Отметим успех или просто приятно провести время можно в баре "Монако", где в новом сезоне Формулы-1 на больших экранах будет "в живую" транслироваться "картинка" знаменитого "Берни-ТВ".

Тем временем лидер российского автопрома АвтоВАЗ готовит проект строительства в Тольятти современного автодрома. О серьезнос-

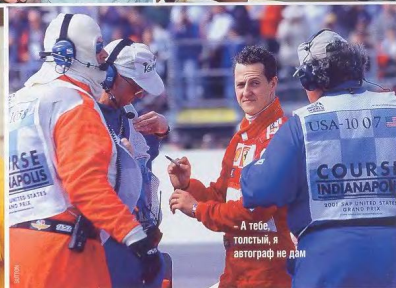
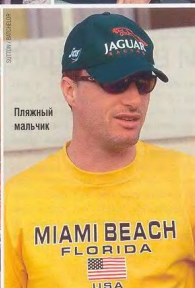
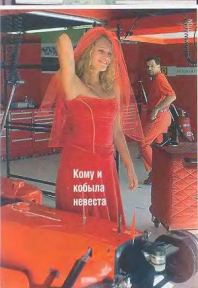
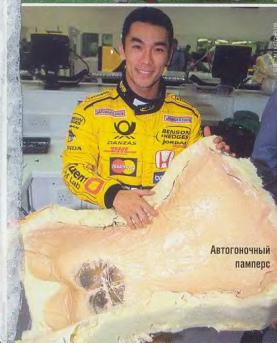
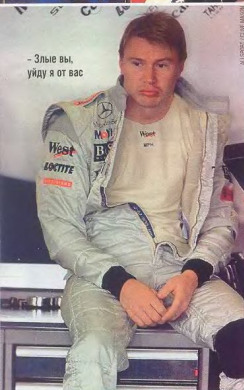
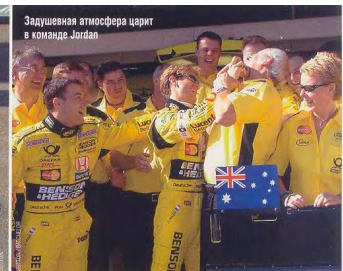
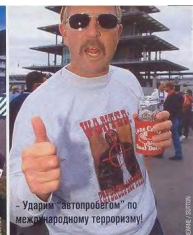


ти планов "вазовцев" говорит хотя бы тот факт, что на строительство гоночной трассы планируется привлечь инвестиции в объеме порядка 100 миллионов долларов.

ЗАНАРДИ ВОЗВРАЩАЕТСЯ ЗА РУЛЬ

Во вторник, 30 октября, экс-пилот Формулы-1 и двукратный чемпион серии CART Алекс Занарди был выписан из берлинской больницы, где итальянец провел полтора месяца после страшной аварии в германской гонке серии CART, в которой он лишился обеих ног. Из клиники, врачи которой сделали ему в общей сложности 14 операций, 35-летний Занарди вместе с женой и трехлетним сыном отправился к себе домой в Монте-Карло, пообещав через год встать на ноги при помощи протезов. А в начале ноября Алекс совершил маленький подвиг: на специально оборудованном автомобиле он самостоятельно доехал из Монако до Италии, где его осмотрел известный хирург Клаудио Коста.





ТЕОРИЯ АБСУРДА

Во всех цивилизованных странах, принимая решения, суд руководствуется, как правило, теорией накопленного опыта. Как говорил «классик советской криминалистики» капитан Жеглов: «неслыханных преступлений не бывает, что-нибудь подобное когда-нибудь с кем-нибудь уже происходило», а значит нужно только отыскать в архивах похожее дело и вынести аналогичное решение. За одинаковые проступки и наказания должны быть одинаковыми. Однако, как мы уже не раз убеждались, чиновники FIA так не считают. Они действуют по своей теории – теории абсурда. У такого подхода, конечно, тоже есть свои плюсы – непредсказуемость, например. И в плане свежести решений суд FIA, надо отдать ему должное, вполне может поспорить со знаменитым своими шутками армянским радио. Помните, к примеру:

В комнате было четыре кошки, три вышли, сколько осталось? Одна!

Нет, две! Одна вернулась.

Так же и здесь: на финише Гран При США у Трулли было 12 очков, три забрали, сколько осталось? Девять! Нет, двенадцать, три вернули. Не подумайте только, что я являюсь недоброжелателем итальянца или команды Jordan. Боже упаси! Просто дисквалификация Трулли была точной копией истории, приключившейся с Михаэлем Шумахером на Гран При Бельгии 1994 года, и, руководствуясь здравым смыслом, практически все специалисты были уверены, что Ярно ждет участь Михаэля, то есть лишение завоеванных в гонке очков. Но не тут-то было.

Напомню, вскоре после финиша Гран При США Трулли был дисквалифицирован на основании отчета технических комиссаров, обнаруживших чрезмерный износ доски скольжения под днищем автомобиля. По правилам, ее толщина не должна быть менее 9,0 мм (при нормативе в 10 мм), в то время как у Трулли в месте наибольшего износа толщина доски составила всего 7,5 мм. Естественно, команда подала протест, заявляя, что гонщик не получил никакого преимущества в скорости и объясняя излишний износ доски скольжения чрезвычайными обстоятельствами: в начале гонки Трулли, зацепив бордюр, вырвал пару крепящих планку контрольных болтов, из-за чего она провисла и стала тереться об асфальт. Если вы помните, подобным образом оправдывался семь лет назад и Venetton, заявляя, что Шумахер стесал доску, наскочив днищем на бордюр в Спа. Тогда, правда, немцы эти оправдания не помогли и победу у него все равно отобрали. На этот же раз состоявшийся 26 октября апелляционный суд FIA вообще не стал рассматривать апелляцию



Jordan и... отменил дисквалификацию. Поводом для столь спорного решения послужило нарушение коллегиальности: при принятии решения о дисквалификации итальянца в Индианаполисе в зале отсутствовал один из трех главных судей. Нарушение, прямо скажем, серьезное, но вот только что оно меняет? Ведь результаты измерений доски скольжения, в конце концов, никто не оспаривает. Впрочем, любые правила, как мы уже знаем, можно трактовать двояко, и при желании FIA всегда может найти в рукаве пару козырей, вроде «кривой линейки Бауэра» в 99-м или отошедшего «по нужде» стюарда в 2001-м, было бы желание.

Благодаря восстановлению первоначальных результатов Гран При США в итоговой таблице чемпионата мира произошли серьезные изменения. Ирвайн, Хайдфельд и Алези потеряли по одному очку, при этом Жан опустился на 15-е место в чемпионате, пропустив вперед Паниса, Хайдфельд уступил седьмое место Вильневу. Трулли же три вернувшихся очка позволили опередить Райкконена и подняться с десятого на девятое место в первенстве. Зато в Кубке конструкторов два лишних очка (+3 Трулли, -1 Алези) позволили Jordan выйти на пятое место и, самое главное, обогнать своего принципиального соперника BAR, команду, которая также использует моторы Honda.

Последние годы ни один сезон Ф-1 не обходится без скандальных разоблачений. Но достаточно вспомнить весьма спорные истории с дисквалификациями и последующей реабилитацией победителей ГП Бразилии '95, ГП Малайзии '99 и ГП Австрии '00, чтобы понять, что рост раскрываемости правонарушений свидетельствует не столько о растущей демократизации Формулы-1, сколько о стремлении FIA поиграть мышцами и показать свою власть.

Пауль Ранге



10 МГНОВЕНИЙ 50-х годов

Десять лет – это целая эпоха в истории Ф-1. Век почти всех великих чемпионов “большого цирка” равен десятилетию. За десять лет успевает смениться поколение гонщиков, неузнаваемо преобразиться облик автомобилей. Каждое десятилетие открыло миру Ф-1 множество великих имен, подарило десятки незабываемых стартов. Вспоминая эти годы, мы словно перелистываем старинный семейный фотоальбом. Не каждое из остановленных мгновений прекрасно. Но каждое незабываемо. Итак, перевернем первую страницу...

Гонка десятилетия: Гран При Великобритании, 1950 год



В истории Формулы-1 много великих гонок. И Большой Приз Великобритании 1950 года, наверное, не самая зрелищная и интересная из них. Но именно с этого Гран При началась история чемпионатов мира.

В солнечный субботний день 13 мая 1950 года на трассе, проложенной по взлетно-посадочным полосам бывшего военного аэродро-

ма в Сильверстоуне, в присутствии почти ста двадцати тысяч зрителей, включая короля Англии Георга VI, королеву Елизавету и принцессу Маргарет, стартовал первый чемпионат мира.

Увы, к неудовольствию королевской семьи и десятков тысяч британских болельщиков, английские автомобили не смогли составить достойную конкуренцию итальянским Alfa Romeo. Трио пилотов из Портелло: Фарина, Фанхио и Фаджиоли уже со старта ушли далеко вперед и, попеременно лидируя, разыграли Большой Приз между собой. Фанхио сошел: зацепив в повороте Stowe один из защитных туюков соломы, аргентинец повредил маслопровод “Альфетты”. Два итальянца финиширо-

вали друг за другом: Фарина менее чем в трех секундах впереди Фаджиоли. Единственным утешением британцам стало третье место проигравшего победителям без малого пятьдесят секунд Рэга Парнелла, которого на этот уик-энд пригласили в Alfa Romeo в качестве гостевого пилота.



Призеры первого ГП ЧМ Ф-1: Фаджиоли, Фарина, Парнелл

Гонщик десятилетия: Хуан Мануэль Фанхио

Скольких эпитетов удостоился он от современников и потомков, но в Формуле-1 его всегда будут помнить как Маэстро. Хуан Мануэль Фанхио, действительно величайший из всех гонщиков, когда-либо садившихся за руль автомобиля. Но прежде чем к аргентинцу пришла мировая слава, он прошел долгий и нелегкий путь. Работал механиком в родном Балькарсе, участвовал в любительских аргентинских гонках, во время войны подрабатывал таксистом... Судьбу Фанхио изменило знакомство с президентом Хуаном Пероном. При всех своих

недостатках аргентинский диктатор имел по крайней мере одно достоинство – он обожал автогонки. Благодаря этому увлечению “отца нации”, в 1948 году снарядившего в Европу делегацию лучших аргентинских пилотов, мир и узнал Хуана Фанхио – уже немолодого, доброжелательного, молчаливого и всегда на сто процентов уверенного в своих силах гонщика. Единственного из всех садившихся за руль в XX веке человека, сумевшего в четырех разных командах выиграть пять чемпионатов мира Формулы-1, причем четыре из них подряд!

ALLSPORT



Дуэль десятилетия: Хоторн–Фанхио, Франция, 1953 год



На протяжении 30 кругов ни Фанхио (№ 18), ни Хоторну не удавалось вырваться вперед больше чем на корпус машины

Со старта и до середины дистанции лидировал Гонсалес, но на 29-м круге аргентинцу пришлось заехать на дозаправку и уступить лидерство Фанхио на Maserati и Хоторну на Ferrari. Оторвавшись от преследователей, Майк и Хуан до самого финиша сражались за победу. Лидерство переходило из рук в руки по несколько раз на круге. Фанхио обгонял Хоторна на быстром отрезке трассы. Но из-за неисправности КП на машине Фанхио Хоторн

постоянно вырывался вперед в поворотах. Но к стартовой прямой Фанхио вновь наверстывал упущенное. На протяжении 30 кругов никому так и не удавалось выйти вперед больше чем на корпус машины. Исход гонки решился в последнем вираже последнего круга: у Маэстро в очередной раз заело коробку и Хоторн пересек финишную линию на секунду раньше аргентинца, став первым британцем, выигравшим этап чемпионата мира.

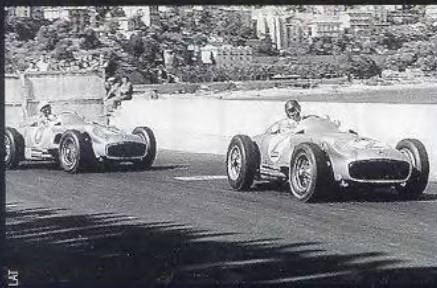
Курьез десятилетия: Гран При Италии, 1956 год

Стирлинг Мосс на Maserati уверенно лидировал, когда за пять кругов до финиша у него неожиданно кончилось топливо. Мосс накатом пытался добраться до боксов, но тут подошла неожиданная помощь. Его товарищ по

команде Луиджи Пиотти, увидев медленно едущего Мосса, пристроился к его машине сзади и дотолкал его Maserati до спасительного пит-стопа (правилами это не возбранялось). Мосс вернулся на трассу и выиграл гонку!



Противостояние десятилетия: Хуан Мануэль Фанхио—Стирлинг Мосс



Фанхио и Мосс: пятикратный чемпион и четырехкратный вице-чемпион мира. Самый удачливый гонщик в истории и самый большой неудачник Ф-1, они, тем не менее, были равны как по таланту, так и по скорости. Англичанин до мозга костей, джентльмен в жизни и на трассе, Стирлинг был, наверное, единственным, кто мог на равных бороться с Мазестро. Он являлся полной противоположностью Фанхио. Хуану Мануэлю всегда везло, и

он славился своим умением выбирать команду, которая находится на подъеме. Мосс же, наоборот, раз за разом ставил не на ту лошадку. Но, несмотря на это, на протяжении трех лет с 1955 по 1957 год они сражались за чемпионскую корону только между собой. Их дуэли держали болельщиков в постоянном напряжении. Но двоим на вершине места нет, и кто-то непременно должен был проиграть. Этим "кем-то" всегда оказывался Стирлинг.

Разочарование десятилетия: Indy 500, 1950–1960 годы

Самая престижная гонка Америки была включена в календарь первого чемпионата мира Ф-1 с целью придания первенству глобального статуса. До 1953 года, когда в календаре чемпионата появился ГП Аргентины, Indy 500 являлась единственной неевропейской гонкой Ф-1. Но вопреки надеждам функционеров CSI FIA, изо всех сил старавшихся привлечь в Ф-1 американцев, все 11 лет "пятисотка" на "Старой кирпичнице" входила в зачет чемпионата Ф-1 лишь номинально. Ни одна

команда AAA так и не соблазнилась Большими Призами. Европейцы же приняли участие в Indy 500 лишь однажды. В 1952 году Альберто Аскари на подготовленной специально к этой гонке Ferrari Special, модификации Ferrari 375, сошел с трассы уже на 41-м круге, после того как на машине лопнуло заднее колесо.

Учитывая огромную разницу в технических регламентах, никто особенно не удивился, когда в 1961 году самая знаменитая гонка Нового Света тихо исчезла из чемпионата мира.



Поражение Ferrari в 1952 году надолго охладило пыл европейцев, лелеявших мечту покорить Indy 500

Трагедия десятилетия: "24 часа Ле-Мана", 1955 год



Трагедия, разыгравшаяся в 1955 году во время 24-часовой гонки в Ле-Мане, стала самой кровавой драмой в истории автоспорта XX века. Mercedes-Benz французского гонщика Пьера Буйона, выступавшего под псевдонимом Левег, врезавшись на стартовой прямой в ехавший перед ним автомобиль, взлетел в воздух и, промчавшись огненной ракетой

той сквозь толпу зрителей, рухнул на главную трибуну, устроив месиво из человеческих тел. Эта катастрофа унесла жизни 81 человека. Еще более 120 зрителей получили ранения.

И хотя к Формуле-1 трагедия в Ле-Мане имеет косвенное отношение, она, тем не менее, предопределила будущее "королевы автоспорта" на четыре десятилетия вперед.

Потеря десятилетия: Mercedes-Benz, 1955 год

Хотя уход Mercedes из Ф-1 не был прямым следствием трагедии в Ле-Мане, а планировался в Штутгарте заранее, воспоминания о французской катастрофе еще долго омрачали радость добытых побед и не позволяли немцам вернуться на арену "большого цирка". Между тем Mercedes образца се-

редин 50-х до сих пор остается "командой-мечтой" Ф-1. Некоторые рекорды, установленные "серебряными стрелами", наверное, уже никогда не будут побиты. Mercedes-Benz — единственная команда Ф-1, имеющая 100 процентов побед в чемпионатах мира (за два сезона немцы завоевали два титула).



Скандал десятилетия: Гран При Португалии, 1958 год



Благодарство Мосса в Порту стоило Стирлингу и хозяину Vanwall Тони Вандервеллу чемпионского титула

Это случилось на последнем круге ГП Португалии '58. Майк Хоторн остался к тому времени единственным гонщиком, не отставшим на круг от победителя Стирлинга Мосса. Даже не заканчивая последнего круга, он все равно стал бы вторым. Но англичанин этого не знал и, продолжая атаковать, ошибся в повороте. Машину развернуло, двигатель заглох. Чтобы вновь завести мотор, Хоторн был вынужден проехать несколько десятков метров против направления движения. В итоге

после финиша Майка дисквалифицировали. И не видать бы Хоторну в конце сезона своего чемпионского титула, не вмешайся его главный соперник в чемпионате, — Мосс. После долгих споров судьи, по настоянию Стирлинга, все-таки отменили дисквалификацию Хоторна, мотивируя это тем, что он ехал в обратном направлении по тротуару, за пределами трассы. А через два месяца благодарство Мосса стоило ему чемпионского титула (Стирлинг проиграл Хоторну всего очко).

Победа десятилетия: Cooper, 1959 год

Победа среднемоторных Cooper в чемпионате 1959 года положила конец доминированию в Ф-1 неуклюжих переднемоторных машин и ознаменовала собой самую громкую революцию в принципах конструирования автомобилей Ф-1. Юркие и приземистые

Cooper, над которыми еще недавно смеялись конкуренты, теперь стали законодателями мод в Ф-1 и предопределили ее будущий облик. За два следующих года автомобили Ф-1 полностью изменились. В "большом цирке" началась эра среднемоторных автомобилей.



Брюс Мак-Ларен и Джон Купер

ВЕСЬ МИР ПРОТИВ ГЕРРА ШМИДА

Во всем виноваты эти бездельники из рекламных агентств! Сколько десятков, да какое там, сотен тысяч марок истрчено на журнальные и газетные полосы, бестолковые щиты и плакаты, а где результат? Как не знал никто, что здесь, в Бад Дюркхайме, выпускают первоклассные колеса из алюминиевого сплава – легкие, прочные, красивые – так по-прежнему и не знает. Необходимо предпринять что-то совершенно новое, неординарное. И в конце концов Шмид придумал. Он купит команду Формулы-1 и сделает ее передвижным рекламным щитом для выпускаемых его фабрикой колес марки ATS. Весь мир следит за гонками Гран При. К тому же это будет исключительно адресная реклама – колеса из легкого сплава предназначены в первую очередь для тех, кто хочет выглядеть спортивно, кто хочет выжать из своего Porsche или BMW даже больше, чем тот может дать. Для тех, в конечном счете, кто сам в душе автогонщик.



Колеса завертелись

Ханс-Понтер Шмид, далеко не старый еще человек, удачливый коммерсант с весьма и весьма непростым характером (хорошо знавшие его люди могли бы подтвердить всю мягкость такой формулировки), сам когда-то увлекался автоспортом. В конце 60-х он стартовал в европейских гонках Формулы-1 и Формулы-2. А в 1975 году реклама ATS появилась на машине финского гонщика Микко Казаровицки в Золотом Кубке Формулы-1. Наконец, поздней осенью 1976 года, с началом производства на новом заводе в Вердоль-Дразеле, герр Шмид решился.

Вложив в дело 300 тысяч марок, он купил два автомобиля у Роджера Пенске, распродававшего имущество своей команды Формулы-1. Гонщиком должен был стать Ханс-Йоахим Штук, да вот незадача – в марте 1977 года разбился в авиакатастрофе Карлос Пасе и долговязый "Штук" заменил бразильца в Brabham.

Уже в дебютной гонке по улицам Лонг-Бич Жарье на равных боролся с пилотами Tyrrell. Но по окончании сезона-77 картина оказалась неутешительной – Депае и Петерсон принесли Кену Тирреллу 27 очков, а на счету ATS оказалось лишь одно

Вот почему, когда 3 апреля немецкая команда ATS дебютировала в чемпионате мира Формулы-1, за рулем ее Penske PC4 Cosworth сидел француз Жан-Пьер Жарье. Который очень неплохо справился с квалификацией, показав девятое время, а в гонке на Большой Приз США в Лонг-Биче финишировал шестым. Зачетное очко в первом же старте – Ханс-Понтер Шмид с удовольствием потирал руки в предвкушении дивидендов, которые должна была принести его новая рекламная кампания.

Увы, большего в первый сезон достичь не удалось. Несмотря на то что Penske PC4 в 1976 году была как-никак победительницей Гран При Австрии, ни Жарье, ни помогавшим ему в Германии, Австрии, Голландии, Италии, США и Канаде Хансу Хейеру и Хансу Биндеру так и не удалось набрать очков. Больше того, в Хамме и Монце желто-черные ATS-Penske не сумели пройти квалификацию. А на немецком Большом Призе в Хоккенхайме "конюшне" Шмида удалось устроить маленький переполох. Экс-чемпион Европы в гонках на легковых автомобилях Хейер в Формуле-1 запомнился разве что своей неизменной тирольской шляпой (несколько странной для уроженца равнинной Вестфалии). Показав в субботу 27-е время, Ханс не отправился домой – на старт допускались двадцать четыре лучших пилота, – а напротив, выехал из боксов на трассу с первым же взмахом стартового флага Гран При Германии! Судьи заметили "нелегала" только после того, как Хейер сошел с поломанной трансмиссией. И, разумеется, дисквалифицировали его. Порождая тем самым бесконечные споры среди статистиков Формулы-1 – включать ли эту гонку в послужной список немца, Penske и ATS?

Тем не менее, первый блин оказался герру Шмиду вполне приемлемым. И он решил удвоить усилия.

Жан-Пьер Жарье





Робин Херд стал первым инженером, которому хозяин ATS указал на дверь. Первым, но далеко не последним

Крах инженера Херда

В сезоне-78 бюджет команды составлял уже 750 тысяч марок. А главное – Ханс-Йонтер приобрел производство машин Ф-1 у английской фирмы March вместе с ее базой в Бичестере, десятком моторов Cosworth DFV и долей в FOCA. А значит, немецкая “конюшня” могла теперь рассчитывать на гораздо большие призовые и возмещение значительной доли транспортных издержек. К ATS присоединились шестеро опытных английских механиков. Так что обслуживанием “первого номера” теперь занимались 12 человек.



Йохен Масс

Шмид закупил еще шесть двигателей, а проектирование нового автомобиля поручили авторитетному английскому специалисту, создателю чемпионских машин Ф-2 и нескольких замечательных конструкций Формулы-1 Робину Херду. Наконец, Шмиду удалось привлечь Йохена Масс. Многие (в основном в Германии, конечно) считали немца более

быстрым и талантливым пилотом, чем два чемпиона мира, с которыми он выступал в одной команде. И объясняли победы Фиттипальди и Ханта в 1975–1977 годах лишь происками руководства McLaren.

“Мы готовы предоставить Массу все самое лучшее и надеемся на несколько побед в наступающем сезоне, – заявил Шмид в декабре 1977 года на тестах в итальянском Муджелло. – И уж во всяком случае, ATS наберет намного больше десятка очков!”

Представление нового ATS HS1 – редкость в ту пору – прошло с большой помпой в манеже известного на весь мир конного завода Реттген. “Машина меня просто поразила, – сказал Масс в интервью немецкой телекомпании ZDF после первых испытательных кругов на сыром асфальте зимнего Сильверстоуна. – Ни единой технической проблемы. Пожалуй, никогда еще перед сезоном я не был столь оптимистически настроен!”

Первые же длительные тесты во французском Ле-Кастеле стали для немецкой “конюшни” холодным душем – Масс проиграл McLaren Ханта почти четыре секунды на коротком кольце “Поль Рикара”. Оказалось, что у HS1 большие проблемы с подвеской, а носовой обтекатель и антикрылья работают недостаточно эффективно.

На первом этапе в Аргентине Йохен проиграл “поул-позишн” больше двух секунд. Больше того, заняв на старте 17-е место, уступил и своему товарищу по команде Жарье. “Как чувствует себя ваш некоронованный чемпион?” – не устали подсмеиваться над механиками Массы их коллеги из McLaren.

Весь сезон стал сплошным разочарованием. Сначала в Монако, а потом и в Австрии и Голландии Масс не прошел квалификацию. Жарье трижды не попадал на старт и тут же был отчислен – Шмид никогда не церемонился с подчинен-



На Гран При Монако-78 впервые в сезоне D1 не позволили обоим пилотам ATS пройти квалификацию. С Массом такого не случилось еще никогда за предыдущие шесть лет в Формуле-1

ными. Но пытавшиеся заменить француза Биндер, Альберто Коломбо, Михаэль Блейкемолен, Харальд Эртль общими усилиями сумели использовать лишь одну из предоставившихся им попыток выйти на старт Гран При. Чуть лучше выглядел Кейо Росберг; но и таланта финна не хватило, чтобы заставить быстро ездить HS1.

Шмид устраивал своим пилотам и инженерам унизительные разносы – прямо в паддоке или боксах, как это произошло в Лонг-Биче с Массом, при большом стечении благодарной публики. Немецкий коммерсант считал, что его первый номер ничем не помогает в устранении технических дефектов машины, а инженеры работают очень

медленно. Йохен же справедливо указывал на нехватку квалифицированных специалистов и недостаток испытаний. К лету тихо испарился мистер Херд, предпочитая работать с успешной заводской командой March в Формуле-2. Место главного конструктора ATS занял сравнительно малоизвестный инженер Wolf Джон Джентри. Англичанин попытался модифицировать машину, вернувшись к некоторым решениям удачного Penske и March 771, а вскоре взялся за проектирование новой модели D1, в которой нашел применение только что внедренный Чепменом принцип внутренней аэродинамики.

С хлеба на квас

Но Джон не дождался дебюта первого “автомобиля-крыла” от ATS – Шмид уволил его “за медлительность”, не дожидаясь конца сезона. Поэтому доводить машину призывали австрийца Густава Брюннера (до этого он занимался подвеской) и специалиста по аэродинамике из Audi Юргена Штокмара.

“Желтым Lotus” назвали новый автомобиль, когда он, не пройдя и одного испытательного круга, появился на тренировке Гран При Нидерландов. И, разумеется, с квалификацией не справился. Правда, Масс хорохорился: “Несмотря на некоторые проблемы, мы на верном пути. Если мы сумеем заставить машину похудеть на 30 кг, то снимем две секунды с круга”. Однако авария на тестах в Сильверстоуне 31 августа поставила крест на надеждах немецкого гонщика – переломы левого бедра, колена и лопатки навсегда разлучили Йохена с ATS.



И хотя D1 под управлением Росберга, в общем, неплохо показала себя в двух последних гонках в Северной Америке, на сезон-79 Шмид поручил известному итальянскому специалисту Джакомо Калири доработать конструкцию. Новым менеджером команды стал Фред Оперт, а в качестве пилота вернулся Штук, двумя годами раньше променявший ATS на Brabham.

Немецкая машина, в создании которой участвовали англичанин, австриец, немец и итальянец, по-своему отомстила Штуку. D2 отличалась отвратительной управляемостью и порой рассыпалась на глазах. В Бразилии в руках пилота развалился... руль, в ЮАР отказали тормоза, в Монако отвалилось правое заднее, а в Хоккенхайме левое переднее колесо. К тому же в Аргентине и Сильверстоуне ATS не прошла квалификацию. И Шмид, тяжелый характер которого в Формуле-1 уже успел стать притчей во языцех, не-

На Гран При Австрии 1976 года Джон Уотсон на Penske PC4 первым пересек финишную черту. Год спустя это же шасси не позволило пилотам ATS Racing Team даже пробиться в первую десятку

медленно отказался от услуг итальянского инженера. Наняв англичанина Найджела Страуда.

ATS D3 с новым монококом и подвеской из третьего десятка на старте тут же перекочевала в середину второго, а в последней гонке сезона-79 в Уоткинс-Глене Штук наконец финишировал пятым, принеся первые за два года очки. И сэкономил Шмиду, таким образом, около трехсот тысяч марок на будущий год. В знак благодарности шеф обвинил Штука в том, что он не привез из Америки "бронзы" и... выгнал из команды, заменив чемпионом Европы Формулы-2 Марком Зурером.

Конструкторы, инженеры, техники продолжали смеяться с калейдоскопической быстротой. Брюннер и Тим Уордроп разработали на этот раз "желтый Williams", но ни Зуреру, ни пытавшимся ему помочь Яну Ламмерсу и Харальду Эртлю так и не удалось набрать ни одного очка. Так что лучшим воспоминанием о сезоне 1980 года осталось четвертое место голландца на старте в Лонг-Биче. Увы, на первом же круге у ATS D4 тогда сломалась полуось.



Ханс-Йоахим Штук

Исправить положение Шмид пробовал с помощью французского конструктора Эрве Гуильпена, пришедшего из Ligier, и барабанщика ABBA Слима Боргудда. Семь раз в течение сезона немецкая машина не сумела пройти квалификацию, но в Сильверстоуне шведу за рулем HGS1 – поди ж ты! – удалось, отстав на круг, добыть-таки единственное за весь год очко.

Сезон-82 Шмид и его подчиненные начинали не в самом радужном настроении. Безнаддувный Cosworth, которым были вооружены немецкие машины (англичанин Дон Холлидей слегка модернизировал детище Гуильпена, и команда вернулась к прежней системе обозначений) модели D5, проигрывал турбодвигателям больше 200 л.с. Однако по осени оказалось, что шестой год в "высшем автоспортивном свете" стал для ATS самым успешным. Правда, без



Уже во втором сезоне машины ATS получили весьма "престижные" номера 9 и 10. Но особого успеха команде они не принесли. Вот и в Лонг-Биче-80 трансмиссия на D4 молодого голландца Яна Ламмерса отказала уже на старте

везения здесь не обошлось – чилиец Элисео Салазар, отстав на три круга, получил, тем не менее, два очка в Имоле, где, как известно, из-за спора FIA и FOCA стартовали всего 14 машин. А Манфред Винкельхок, проиграв круг, занял пятое место в Бразилии исключительно благодаря дисквалификации Пике и Росберга.

Новые надежды

Но хорошо все, что хорошо кончается. Успех Винкельхока воодушевил руководство BMW, и в Мюнхене решили поддержать земляков своим сверхмощным мотором. Вернувшийся в Бичестер (команду привыкли называть немецкой, несмотря на то что базировалась она всегда по ту сторону Ла-Манша) Брюннер построил новую машину – впер-



вые за несколько лет «с чистого листа». Углепластиковый монокок, подвеска с тянущими штангами, чемпионский мотор – все, казалось, говорило о том, что ATS D6 способна, наконец, бросить вызов лидерам.

И действительно, больше половины гонок Манфред Винкельхок начинал в первой десятке. Но закончить сумел только четыре Гран При. Из-за немелких действий технического персонала выходил из строя двигатель, а самого гонщика дисквалифицировали. «Пагубно-капризное руководство неоднократно сводило на нет все усилия пилота, – писал о сезоне-83 английский журналист Даг Най. – И лишало шансов на успех очень сильный потенциально автомобиль».

Бесплодный сезон ничему не научил Шмида. Через год ситуация почти в точности повторилась – Винкельхок лишь дважды сумел добраться до финиша в 14 Гран При за рулем модернизированной ATS D7 – ломались лопатки турбины, выходило из строя сцепление, лопались выпускные трубы, рассыпалась коробка передач, садился аккумулятор. И хотя весной черно-желтый D7 неизменно стартовал из 3–4-го ряда, а в бельгийском Зольдере Манфред целых 20 кругов шел четвертым, впереди чемпиона мира Пике, с каждым месяцем результаты ATS становились все хуже. Правда, в августе на помощь немцу пришел Герхард Бергер и сумел завоевать единственное очко – за шестое место в Монце.

«Отличная машина, очень быстрая, – вспоминал австриец автомобиль, на котором началась его карьера в Ф-1. – Отлаженное шасси и мотор BMW отлично подходили друг другу. А шины Pirelli зачастую позволяли ATS быть среди лучших на круге. К сожалению, у D7 было одно слабое место – надежность». Не могли это не понимать и в Мюнхене. И осенью 1984 года отказали Шмиду в поставках заводских моторов.

Потратив за восемь лет огромные деньги, Ханс-Понтер остался у разбитого корыта и зимой вынужден был отказаться от участия в Формуле-1. Никто особенно не сожалел об уходе немца – друзей за эти годы герр Шмид в мире Больших Призов так и не завел. А вот обиженных им среди инженеров, механиков, пилотов остались десятки. И поделом, говорили они.

Под псевдонимом

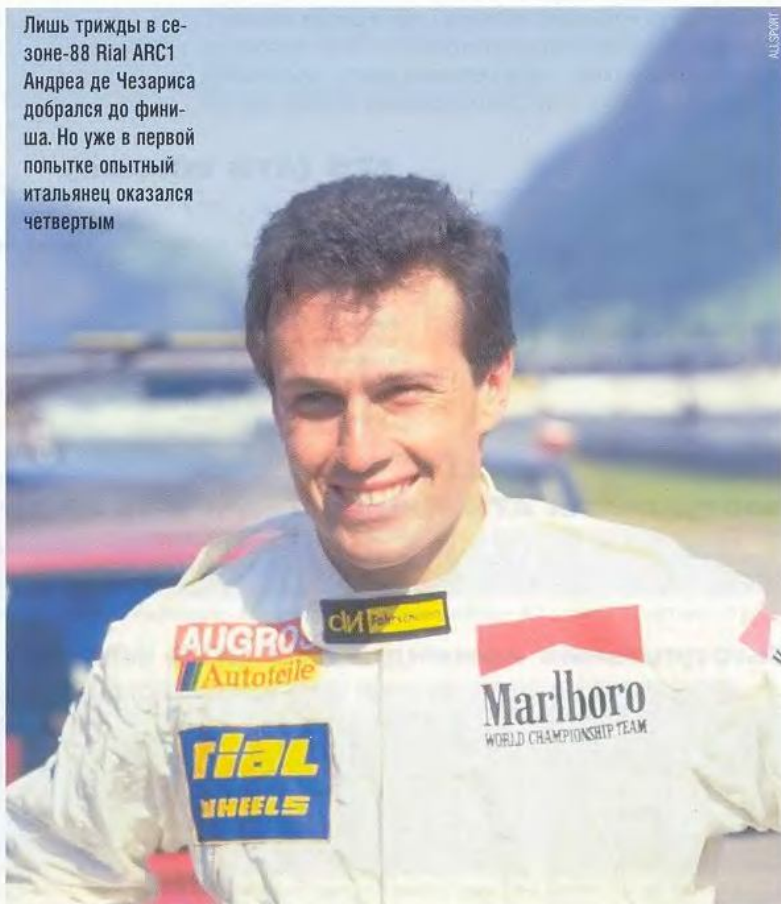
Каково же было всеобщее удивление, когда спустя всего четыре года немецкая команда вновь появилась на сцене Гран При. На этот раз герр Шмид решил рекламировать другую марку колесных дисков, что выпускала его фабрика, Rial. Еще одно немаловажное отличие – база «конюшни» располагалась в немецком Фуссенхайме. В остальном же Rial и ATS были очень похожи. Вновь возглавивший конструкторское бюро Брюннер спроектировал очень неплохую машину с необычной передней подвеской, в которой тянущие штанги действовали на расположенные горизонтально на уровне пола амортизаторы, и коробкой передач собственной конструкции.

Модель ARC1 называли «синий Ferrari» – австрийский инженер широко использовал решения, найденные им при подготовке Ferrari F1/87 и «индикара» для Scuderia. Однако сам Густав настаивал, что эти конструкции не имеют ничего общего, особенно упирая на то обстоятельство, что Rial был намного просторнее внутри. Действительно, у ARC1 было гораздо больше сходства с его предшественниками из ATS – во всяком случае, он был столь же ненадежен.

Итальянец Андреа де Чезарис без проблем квалифицировался в 6–7-м ряду на старте большинства этапов сезона-88 – Rial был среди лучших машин с безнаддувными моторами – но до финиша добрался лишь четыре раза. Сумев при этом добыть три очка в Детройте. Несмотря на это,

Седьмое – лучшее в сезоне – место в квалификации Гран При Канады-83 принесло Винкельхоку сплошные разочарования. Два незапланированных пит-стопа отбросили немецкого пилота на предпоследнее место в трех кругах от победителя гонки

Лишь трижды в сезоне-88 Rial ARC1 Андреа де Чезариса добрался до финиша. Но уже в первой попытке опытный итальянец оказался четвертым





осенью Шмид вновь устроил своим подчиненным форменный разгон. Обиженного Брюннера заменили инженер Brabham Боб Белл, Мартин Гудрич и Стефан Фобер. Они усилили монокок, увеличили до 200 литров бензобак, постарались сделать более обтекаемым кузов машины, названной ARC2. А место де Чезариса за рулем заняли Кристиан Даннер и Волкер Вайдлер.



“Удивительное дело, – улыбался весной Даннер, – о Хансе-Понтаре в Формуле-1 сложилось столь нелестное мнение! А вот мне прекрасно удастся с ним ладить”. Однако умиляться немцу довелось недолго. Девять раз в 13 Гран При он не сумел пройти квалификацию. Его товарищ по команде ни разу не сумел выйти на старт в десяти попытках. “Герр Шмид пал жертвой некомпетентности своих инженеров, – пытался оправдаться сам и оправдать своего работодателя Даннер, который все-таки принес немецкой команде еще три

Те немногие очки, что удалось набрать пилотам Rial, были завоеваны на Гран При США – де Чезарисом в Детройте-88 и Даннером (на фото) в Финиксе-89

очка, финишировав четвертым в Финиксе. – Шасси недостает жесткости, а порой машина просто разваливается на глазах!” Но его шеф уже нашел виноватых – обоих пилотов он заменил. Но положение команды от этого не улучшилось. Ни швейцарец Грегор Фойтек, ни бельгиец Бертран Гашю, ни француз Пьер-Анри Рафанель так и не сумели попасть на старт.

Весь мир, как считал сам немец, ополчился против господина Шмида. С ним не хотели работать серьезные конструкторы и талантливые пилоты, с ним не желали сотрудничать спонсоры. А рекламного бюджета Rial, как раньше ATS, не хватало на полноценную команду Формулы-1. К тому же времена изменились – если в конце 70-х с 300 тысячами марок еще можно было рассчитывать на пару очков, то десять лет спустя без трех десятков миллионов долларов об этом нечего было и мечтать. И осенью 1989 года ворота немецкой “конюшни” закрылись. Теперь уже навсегда.

Александр Мельник

ATS (ATS Wheels)

Команда основана в 1972 г.
В Формуле-1 с 1977 г.

Дебют в гонке Гран При заводского автомобиля ..1978 г., Гран При Аргентины – Йохен Масс (11-е место), Жан-Пьер Жарье (12-е место)

Последняя гонка Гран При до 2001 года: 1984 г., Гран При Португалии – Герхард Бергер (13-е место)

Руководители Ханс-Гюнтер Шмид в 1976–1982 гг.
Штаб-квартира Бичестер, Оксфордшир, Великобритания

Количество Гран При: 89

Общее число стартов машин в гонках108

Лучший результат в квалификации 4-е место – 1980 г. Гран При Лонг-Бич (Ян Ламмерс)

Лучший результат в гонке 5-е место – 1979 г. Гран При США (Ханс-Йоахим Штук),
1982 г. Гран При Бразилии (Манфред Винкельхок),
Гран При Сан-Марино (Элисео Салазар)

ATS

Выступления ATS Racing Team в 1977 г.**:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1977	10	13	1	–	–	–	–	–	–	–	–	12	–	Жан-Пьер Жарье/19; Ханс Биндер/–; Ханс Хейер/–	ATS Wheels
Всего:	10	13	1	–	–	–	–	–	–	–	1	–	–		

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

Выступления команды ATS (ATS Wheels) в Формуле-1 в 1978–1984гг.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1978	12	19	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Жан-Пьер Жарье/–; Йохен Масс/–; Альберто Коломбо/–; Кеке Росберг/–	ATSWheels, Fina
1979	12	12	2	–	–	–	–	–	–	1	–	11	–	Ханс-Йоахим Штук/19; Ханс Биндер/–; Михаэль Бликелен/–; Харальд Эртль/–;	ATS Wheels, Hotel Arawak
1980	12	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Марк Зурер/–; Ян Ламмерс/–; Харальд Эртль/–;	ATS Wheels, Hotel Arawak
1981	9	9	1	–	–	–	–	–	–	–	1	12	–	Ян Ламмерс/–; Слим Боргудд/18;	ATS Wheels, ABBA
1982	15	26	4	–	–	–	–	–	–	2	–	11	–	Манфред Винкельхок/22; Элисео Салазар/22;	ATS Wheels, Liqui Moly
1983	14	14	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Манфред Винкельхок/–;	ATS Wheels, Steinbock
1984	15	16	–(1)*	–	–	–	–	–	–	–	–(1)*	–	–	Манфред Винкельхок/–; Герхард Бергер/–;	ATS Wheels;
Всего:	89	108	7(8)*	–	–	–	–	–	–	3	1(2)*	–	–		

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

Пилоты, выступавшие на ATS (ATS Wheels)

Пилот	Старты:	Очки:
Манфред Винкельхок	38(7)	2
Элисео Салазар	13(3)	2
Ханс-Йоахим Штук	12(3)	2
Слим Боргууд	7(5)	1
Йохен Масс	10(3)	—
Марк Зурер	9(2)	—

Пилот	Старты:	Очки:
Ян Ламмерс	5(5)	—
Кеке Росберг	5	—
Герхард Бергер	4	—(1)*
Жан-Пьер Жарье	3(3)	—
Михаэль Бликелен	1(3)	—
Альберто Коломбо	—(2)	—

Пилот	Старты:	Очки:
Харальд Эртль	—(2)	—
Ханс Биндер	—(1)	—

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

Шасси ATS (ATS Wheels) 1978-1984 гг.:

1978		Модель HS1*** Конструкторы Дж. Феррис, Р. Херд, Дж. Джентри Мотор Ford DFV V8 Шины Goodyear	Гран При 11 Старты 17 Победы — Полу-позишн — Быстрейшие круги — Очки —
------	---	---	--

1978



Модель	D1	Гран При.....2
Конструктор	Дж. Джентри	Старты.....2
Мотор	Ford DFV V8	Победы.....—
Шины	Goodyear	Полу-позишн.....—
		Быстрейшие круги.....—
		Очки.....—

1979

Модель	D2
Конструкторы	Дж. Джентри, Дж. Калири
Мотор	Ford DFV V8
Шины	Goodyear

Гран При.....	7
Старты.....	7
Победы.....	—
Полу-позишн.....	—
Быстрейшие круги.....	—
Очки.....	—

1979-1980		Модель	D3	Гран При.....7
		Конструктор	Н. Страуд	Старты.....7
		Мотор	Ford DFV V8	Полу-позишн.....—
		Шины	Goodyear	Победы.....—
				Быстрейшие круги.....—
				Очки.....2

Модель	D4	Гран При.....	13
Конструкторы	Г. Брюннер, Т. Уордруп	Старты.....	13
Мотор	Ford DFV V8	Победы.....	
Шины	Goodyear Michelin	Полу-позишн.....	
		Быстрейшие круги.....	
		Очки.....	



1980-1981

Модель	HGS1, D5	Гран При.....21		1981-1982
Конструкторы	Э. Гуильпен, Т. Уордруп, Д. Холлидей	Старты.....32		
		Победы.....—		
		Полу-позишн.....—		
Мотор	Ford DFV V8	Быстрейшие круги.....—		
Шины	Michelin	Очки.....5		

Модель	D6	Гран При.....14		1983
Конструктор	Г. Брюннер	Старты.....14		
Мотор	BMW M12/13	Победы.....—		
	S4 tc	Полу-позишн.....—		
Шины	Goodyear	Быстрейшие круги.....—		
		Очки.....—		

Модель	F7		1984
Конструктор	Г. Брюннер		
Мотор	BMW M12/13 S4 tc		
Шины	Pirelli		
		Гран При.....15	
		Старты.....16	
		Победы.....—	
		Полу-позишн.....—	
		Быстрейшие круги.....—	
		Очки.....—(1)*	

* — перед началом ЧМ 1984 г. ATS заявила на сезон только один автомобиль № 31 (Манфред Винкельхок), поэтому одно очко, завоеванное вторым пилотом Герхардом Бергером в зачет чемпионата мира и Кубка конструкторов не пошло ** — в 1977 г. ATS Racing Team участвовала в чемпионате мира, используя купленные в конце 1976 г. шасси Penske PC4 с двигателем Ford DFV V8 *** — HS1 представляло собой модифицированное Хердом и Гентри шасси Джеффа Ферриса PC4

Rial



Команда основана в 1987 г.
В Формуле-1 с 1988 г.

Дебют в гонке Гран При заводского автомобиля ..1988 г., Гран При Бразилии — Андреа де Чезарис (сход)
Дебют Гран При заводского автомобиля ..1988 г., Гран При Бразилии — Андреа де Чезарис (сход)
Последняя гонка Гран При до 2001 года ..1989 г., Гран При Канады — Кристиан Даннер (8-е место)
Последний Гран При до 2001 года ..1989 г., Гран При Австралии — Бертран Гашо (НПК),
Пьер-Анри Рафанель (НПК)

РуководителиХанс-Гюнтер Шмид
Штаб-квартираФуссенхайм, около Людвигшафена, Германия
Количество Гран При20
Общее число стартов машин в гонках20
Лучший результат в квалификации12-е место — 1988 г. Гран При Мексики (Андреа де Чезарис),
Гран При Канады (Андреа де Чезарис), Гран При Детройта
(Андреа де Чезарис),
Гран При Франции (Андреа де Чезарис), Гран При Португалии
(Андреа де Чезарис)
Лучший результат в гонке4-е место — 1988 г. Гран При Детройта (Андреа де Чезарис),
1989 г. Гран При США (Кристиан Даннер)

Выступления команды Rial в Формуле-1 в 1988-1989 гг.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1988	16	16	3	—	—	—	—	—	1	—	—	9	—	Андреа де Чезарис/15	Rial Wheels
1989	4	4	3	—	—	—	—	—	1	—	—	13	—	Кристиан Даннер/21; Волкер Вайдлер/-; Пьер-Анри Рафанель/-; Бертран Гашо/-; Грегор Фойтек/-	Rial Wheels
Всего:	20	20	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

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

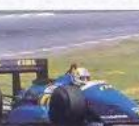
Пилоты, выступавшие на Rial:

Пилот	Старты: 20	Очки: 20
Андреа де Чезарис	16	3
Кристиан Даннер	4(9)	3
Волкер Вайдлер	—(10)	—

Пилот	Старты:	Очки:
Пьер-Анри Рафанель	—(6)	—
Бертран Гашо	—(2)	—
Грегор Фойтек	—(1)	—

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

Шасси Rial 1988-1989 гг.:

1988 	Модель Конструктор Мотор Шины	ARC1 Г. Брюннер Ford DFV V8 Goodyear	Гран При.....16 Старты.....4 Победы.....— Полу-позишн.....— Быстрейшие круги.....— Очки.....—
--	---	--	--

Модель	ARC2		1989
Конструкторы	Г. Брюннер, С. Фобер, Б. Белл		
Мотор	Ford DFV V8		
Шины	Goodyear		
	Гран При.....16 Старты.....4 Победы.....— Полу-позишн.....— Быстрейшие круги.....— Очки.....—		

Конечно, сумасшедшим Паоло Маркеша не считал никто, но в том, что человек он своеобразный, соседи сходились единодушно. Далеко не самый богатый в Бразилии город Куритиба, далеко не самый богатый район города, а этот человек тратит почти все деньги, что приносит ему собственное дело, на такое странное занятие. Впрочем, жили Маркеша по местным меркам вполне обеспеченно, и денег, которые приносило производство минеральных удобрений, дону Паоло на автогонки хватало вполне. Он участвовал едва ли не в каждом соревновании, проходившем в Куритибе, будь то любительское ралли, этап Кубка провинции Парана по картингу или что-то еще. Участвовал без особого, впрочем, успеха — для Маркеша-старшего гонки всегда были в первую очередь приятным времяпровождением. Надо заметить, что старшим — Сеньором — его стали называть, конечно же, не сразу, а лишь начиная с конца 80-х, с того самого момента, когда сын дона Паоло, Тарсо Анибаль Санта-Мария, или просто Тарсо Маркеш, стал регулярно обзезжать собственного отца на дорожке местного картодрома.

Юношья карьера Тарсо поначалу складывалась в точности так, как и у большинства других южноамериканских пилотов. Выступая в картинге, Маркеш так же мечтал повторить успех Сенны или Фиттипальди, как его друзья, с утра до вечера гонявшие мяч, грезили славой Пеле и Ромарио. Впервые фамилия молодого пилота появилась в стартовом листе официальных соревнований в 88-м — ради покупки карта Тарсо тайком продал старенький Ford-Galaxy, который подарил ему отец. За четыре следующих года, которые Маркеш провел в картинговых чемпионатах штата Парана, Бразилии и Южной Америки, он выиграл три десятка гонок. Но завоевать хоть один чемпионский титул так и не сумел. Наверняка еще год-другой, и Тарсо смог бы

Бразильскую картинговую школу Маркеш окончил экстерном, поэтому так и не успел превратиться из твердого хорошиста в отличника



МОЛОДОЙ, БЫСТРЫЙ, СТАБИЛЬНЫЙ

**Мы обслужим Вас быстро, качественно, недорого
(выбирать любые два пункта).
Из современного фольклора**

вписать в свой послужной список почетное звание, но он предпочел не задерживаться в картинге, и уже в 16 лет сел за руль первого в жизни гоночного автомобиля, Reynard Формулы-Chevrolet, благо минеральные удобрения позволяли Маркешу-старшему оплачивать увлечение сына.

В восьми гонках чемпионата Бразилии сезона-92 Тарсо четырежды стартовал с поула, установил пять рекордов круга и пролидировал в общей сложности 117 из 150 кругов. Но стать чемпионом ему опять не удалось. Даже четыре победы не позволили Маркешу завоевать столь желанный титул. Да, он стал самым молодым в мире пилотом, выигравшим автомобильную гонку, но помимо скорости, которой Тарсо несомненно обладал, для победы в чемпионате нужна стабильность, а этим Маркеш похвастать не мог. Уже тогда бразильские журналисты, отмечая талант соотечественника, неизменно добавляли,

что этому бы парню немножко уравновешенности и надежности, и цены ему не будет.

Год спустя картина повторилась — Ralt RT34 молодого бразильца раз за разом опережал на трассе машины признанных лидеров южноамериканской Ф-3, он записал на свой счет еще одно великолепное достижение — в 17 лет стал первым пилотом, выигравшим в столь юном возрасте квалификацию и гонку Формулы-3 — но титула вновь не получил. Быстрый, но нестабильный Маркеш прыгал со ступеньки на ступеньку автогоночной лестницы, нигде не задерживаясь подолгу. Вот и на этот раз он не задумываясь оставил Ф-3 и родную Бразилию. Перед ним уже маячила новая и весьма заманчивая цель — в сезоне-94 Тарсо предстояло за рулем Reynard AC 94D команды Vortex сражаться за титул чемпиона Ф-3000. За титул, который все еще должен был стать первым в его жизни.

Год, проведенный в Европе, оказался совсем не похожим на предыдущие. Маркеш стал словно бы другим человеком — ехал как никогда стабильно, а вот скоростью похвастать не мог. Места в районе второго десятка на старте, безуспешная борьба за попадание в очковую зону, зато до финиша он не добрался лишь дважды, да и то в начале сезона. Под конец чемпионата, правда, дела все же пошли в гору — в Спа Тарсо показал лучшее время круга, а на последнем этапе, в Маньи-Куре, смог, наконец, набрать первые очки, финишировав четвертым.

Бразилец установил очередной рекорд — стал самым молодым пилотом Ф-3000, но впервые за карьеру сошел с того пути, на который встал, только-только пересев с карта на гоночный автомобиль. Еще в начале 90-х Тарсо решил, что станет лучшим гонщиком

Во время первой же "примерки" в Ф-3000 Тарсо опередил "боевого" пилота команды Paul Stewart Racing Дидье Котта на полторы секунды на круге





ОДИН НА ОДИН

Тарсу Маркеш



23 сентября 1995 года. Сразу после победного финиша в гонке международной Ф-3000 в Эшториле Тарсу назвал этот день лучшим в своей жизни. Увы, португальская победа до сих пор остается последней в его карьере

в мире. Ради этого он каждый день, кроме воскресений и послегоночных понедельников, пробегал по десять километров, часами занимался в тренажерном зале, отказался от традиционного в Бразилии жареного мяса в пользу нелюбимого, но полезного салата и не притрагивался к сигаретам и выпивке. И вот теперь, когда до мечты всей жизни — Формулы-1 — оставался, казалось, всего шаг, что-то в этом четко работающем механизме дало сбой. Маркеш не только не одержал за сезон ни единой победы, но даже ни разу не поднялся на пьедестал. Казалось, прежний Тарсо — сорвиголова, рискующий в каждом повороте и готовый поставить на кон что

Дебют бразильца в Формуле-1 состоялся на домашнем автодроме "Интерлагос"

угодно ради победы, уступил место другому — рассудительному, надежному, но, как ни странно, медленному.

Тем не менее, будь у Маркеша солидный спонсор, он вполне мог бы пробиться в Ф-1, благо мест там в 95-м было почти в полтора раза больше, чем сейчас. Но он никогда не уделял экономической стороне гонок должного внимания. Сначала вполне хватало денег отца, а в дальнейшем он всегда мог заинтересовать хозяина команды скоростью, а не тугим кошельком. Поэтому впервые за годы выступлений в "формулах" Тарсо "остался на второй год". И его шансы на чемпионство на этот раз оказались, пожалуй, как никогда высоки — ведь теперь (впервые!) у него был столь необходимый опыт, а выступал он уже не за



Авария Маркеша и Гийома Гомеса на Гран При По '94

середнячка Vortex, а за команду DAMS, чьи пилоты выиграли два последних титула в Ф-3000. И хотя Маркешу едва исполнилось 19, а большинству его соперников уже перевалило за 25, бразильского вундеркинда в один голос называли главным фаворитом чемпионата.

Но в сезоне-95 на трассу вышел прежний Тарсо — быстрый и нестабильный. Блестящие выступления в квалификациях — лишь дважды за сезон Маркеш не пробился в первую тройку — и полный провал в гонках. Раз за разом попадал он в аварии, причем зачастую уже в первом повороте, а в По и вовсе вынес с трассы собственного партнера по команде Гийома Гомеса. Неудивительно, что, даже блестяще выиграв этап в Эшториле, бразилец занял в чемпионате лишь пятое место, заслужив тем самым немало нелицеприятных слов и от коллег-пилотов, и от журналистов. Но, несмотря на не слишком убедительные выступления, Маркешу удалось добиться главного — им вновь заинтересовались. Поэтому, хоть и с годичной задержкой, он продолжил



свое восхождение наверх. Молодого пилота пригласил на тесты Джанкарло Минарди.

В середине января 1996 года погода во Фьорано стояла премерзкая – холодный пронизывающий ветер гонял по гоночной трассе снежную порошу, а столбик термометра который уже день безрезультатно пытался преодолеть нулевую отметку. Тем символичнее, что именно в такую, совершенно неподходящую для гонок погоду Тарсо вывел из боксов свой первый автомобиль Ф-1 – Minardi 195. И, проехав лишь два десятка кругов по незнакомой трассе, установил рекордное для Minardi время. Конечно, Джанкарло Минарди тут же предложил талантливому пилоту выступить за свою команду... на выставочной



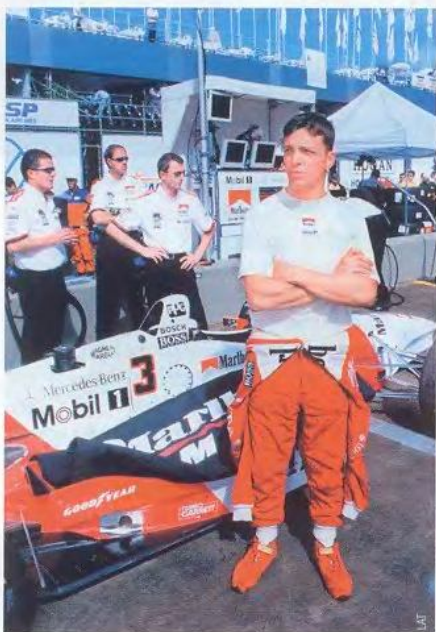
Гран При Италии, типичный для Маркеша и Minardi этап сезона-97. Стартовав с последнего места, бразилец всю гонку промучился с барахлившими тормозами и финишировал последним, уступив ближайшему сопернику два круга

нынешних юниоров он последовательно прошел все категории "младших" формул. Но те, кто обгонял его в латиноамериканских гонках, не дошли еще даже до Ф-3000, а Маркеш уже готовился к дебюту в Ф-1.

Свое выступление в чемпионате мира бразилец начал с воистину детской ошибки – откатав квалификацию с 19-м результатом, забыл заехать на взвешивание автомобиля, и судьи аннулировали его время. Дальше – больше: незадолго до старта закапал дождь, так что дебют получился двойным – до этого Тарсо гонялся исключительно в сухую погоду. Тем более впечатляющим выглядит то, что удалось молодому пилоту. "На первом же круге я обогнал 11 машин, – вспоминает он. – При этом, конечно, здорово рисковал. И надо ж такому случиться – на прямой, когда все шло просто великолепно, машина начала аквапланировать и завертелась на трассе, а коробку передач заблокировало. Ужасно жаль". Стоит, впрочем, добавить, что аквапланировать машина начала не сама по себе, а в тот момент, когда ее водитель попытался весьма

гонке легковых автомобилей в рамках моторшоу в Болонье, где Маркеш финишировал третьим. Он уже начал готовиться к третьему подряд сезону в Ф-3000 и работе тест-пилота Minardi, как вдруг на руку Тарсо сыграла чужая неудача – японец Такачико Иную не смог договориться со спонсорами, и страдающий от хронического безденежья Минарди не долго думая указал ему на дверь. Освободившееся место второго пилота в итоге удалось

Восьмая стартовая позиция в Рио-99 стала лучшим достижением Маркеша в CART



Выступление за команду Роджера Пенске остается несбыточной мечтой для большинства северо- и южноамериканских пилотов. Увы, Маркешу машины Penske не принесли победных лавров





Этап CART в Бруклине 21 июля 2000 года, когда Тарсо "определил" победителя гонки. Несколько месяцев спустя нечто подобное произошло в гонке Ф-1 в Бразилии, где под прикрытием отстававшего на круг Minardi Маркеша Култхард обошел лидировавшего Михаэля Шумахера

резким маневром оставить позади еще двоих соперников.

Совсем не такой получилась для Маркеша следующая гонка. Стартовал он с 14-й позиции, всего полсекунды уступив Ferrari Ирвайна, — ни разу в том году пилотам Minardi не удалось так здорово откатать квалификацию. Однако не слишком резвое начало наводило на мысль, что уж на Гран При Аргентины Тарсо имеет все шансы добраться до финиша. И действительно, другие пилоты постепенно выбывали из борьбы, а молодой бразилец выигрывал позицию за позицией, никого при этом, правда, не обгоняя. К середине дистанции он выбрался уже на 10-е место. "Это была очень хорошая гонка, — даже пять лет спустя в голосе Тарсо все еще чувствуется

Двукратный чемпион Indycar/CART Ал Анзер-младший (слева) смотрелся в Penske образца 1999 года ничуть не лучше Маркеша



обида и разочарование. — Дела складывались неплохо, пока Мартин Брандл не решил устроить проверку тормозов прямо перед моим носом..." Увы, и надежность не помогла Маркешу в его первом сезоне, который к тому же закончился едва начавшись.

Почти полтора года после этого Тарсо честно наматывал на Minardi тестовые круги и старался не терять веру в то, что когда-нибудь снова выйдет на старт Гран При. Маркешу вновь помог случай, на этот раз трагический. В Монреале в тяжелую аварию попал Панис, и на замену французам в Prost пригласили из Фазенцы Трulli. Так, начиная с середины сезона-97 все еще очень молодой бразилец (в 21 год он оставался самым юным в чемпионате) вновь оказался вторым пилотом маленькой итальянской команды.

Но если в 96-м автомобили Minardi позволяли своим пилотам если не бороться за очки, то хотя бы претендовать на место в первой десятке, то год спустя ситуация изменилась в худшую сторону. Модель M197 с двигателями Брайана Харта выглядела на трассах откровенным аутсайдером, да и ломалась неприлично часто, причем каждый раз из строя выходило что-то новое. В таких условиях ни одно из двух качеств не могло помочь Маркешу хоть как-то проявить себя (хотя, пожалуй, в этом сезоне на первом плане оказалась надежность — сам Тарсо ошибся лишь раз, в Бельгии). Но в девяти попытках из десяти он не смог подняться в квалификации выше 20-го места, а в тех редких случаях, когда машина все же доползала до финиша, она не позволяла своему пилоту показать достойный результат. Десятое место в Сильверстоуне в круге позади победителя —



Этап CART в Кливленде 27 июня 1999 года — Тарсо, отставая на круг, не поделил дорогу с Тони Канааном (внизу) и Джимми Вассером

это лучшее, чего удалось добиться молодому пилоту. Но главный удар ждал бразильца через несколько месяцев.

Буквально до последнего момента фамилия Маркеша фигурировала в предварительном списке участников чемпионата-98, но за пару недель до старта сезона Джанкарло Минарди все же остановился на кандидатуре 19-летнего аргентинца Эстебана Туэро. С другой стороны, такое развитие событий в чем-то оказалось для Тарсо даже более выгодным — ведь еще один год в Minardi мог окончательно поставить крест на его и так весьма пошатнувшимся имидже быстрого или (увы, не "и") надежного пилота. Во всяком случае, Туэро по окончании сезона ушел из Формулы-1 по собственному желанию.

Оставшись без контракта, Маркеш, тем не менее, продолжал пилотировать машины Ф-1 – бразилец стал тест-пилотом Bridgestone, сев за руль Arrows. “Тарсо – фантастический пилот”, – сказал Том Уокиншоу, увидев, как тот раз за разом опережает его “боевых” гонщиков. А тим-менеджер британской команды Даниэль Аудетто пошел еще дальше: “Я слежу за ним уже долгое время и уверен, что он – будущий чемпион. Не хотелось бы, чтобы об этом узнали наши соперники”. Тем не менее, после испытательной программы японских шин продолжения сотрудничества с Arrows не последовало, и впервые в жизни бразильский пилот остался не у дел. Ему тогда исполнилось лишь 23 года. “Перед началом сезона-97 у меня было несколько предложений от разных команд, – вспоминает Маркеш. – Но долговременный контракт с Минарди не позволил воспользоваться этими возможностями. Если бы не Джанкарло, я, наверно, так никогда и не попал бы в Ф-1, но из-за него же я оказался вне игры”.

Быть может, Тарсо так и остался бы в памяти поклонников Формулы-1 (да и то самых дотошных) “быстрым или надежным” пилотом, который рано начал, но быстро завершил карьеру, если бы не серия CART, где возникла “мода” на латиноамериканских пилотов. В начале 99-го Маркеша пригласила на тесты команда Payton-Coyne. С первых же кругов бразильский пилот показал отменную скорость, причем в который уже раз на новой машине и незнакомой трассе. Такой дебют не мог ос-

таться незамеченным, и уже 10 апреля того же года Тарсо дебютировал в американском чемпионате. Но отнюдь не за Payton-Coyne. На старте гонки в японском Мотеги Маркеш сидел в кокпите Penske под номером 2. “Тарсо приятно удивил всех в команде, – сказал “седой Роджер” Пенске. – Он был на удивление подкован технически и очень сконцентрирован во время езды”. И не вина Маркеша, что старейшая команда CART переживала не лучшие времена. Ее машины, как и Minardi в 97-м, никак не могли угнаться за лидерами, а пилот Ал Анзер-младший уже на первом этапе серии угодил в серьезную аварию. На его место и пригласили Маркеша. Первоначально предполагалось, что бразилец проведет за “краснобелых” лишь две гонки, но Тарсо, как обычно, хорошо показал себя и Пенске оставил его на шесть этапов. Однако ничего выдающегося на откровенно слабой машине Маркеш продемонстрировать не смог. Лишь раз, в Рио, он дотянулся до очковой зоны, отстав от победителя гонки всего-то на 10 секунд. Чтобы хоть как-то исправить положение, Роджер Пенске даже купил шасси Lola (событие в CART доселе просто невиданное), но и это не помогло – с четырьмя очками Тарсо занял в чемпионате лишь 28-е место. “Penske – это великая команда, но я оказался там не в лучшее время, – горевал Маркеш. – Машина выглядела слабенько, шины не лучше, а мотор так и вовсе хуже некуда. Мы хорошо делали свою работу, но это не помогало”. Слабым утешением для Тарсо стал тот факт, что и вернувшийся в



Одна из немногих ошибок Тарсо в сезоне-2001. После нее Гран При Европы продолжался для бразильца лишь 6 кругов

Penske после выздоровления Анзер выступил в оставшихся гонках не многим лучше молодого бразильца.

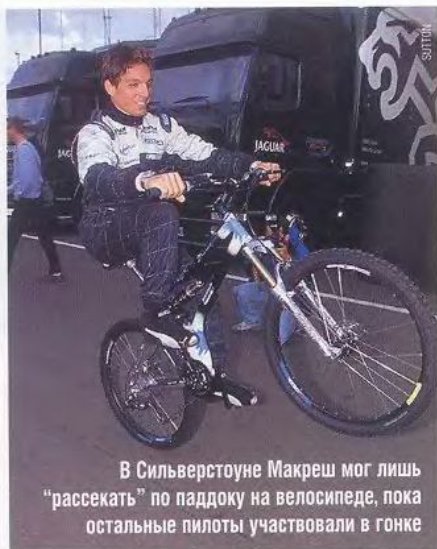
Однако даже те весьма скромные результаты, которые Маркеш показал в Penske, позволили ему остаться в CART еще на год. Тарсо позвал в свою команду экс-совладелец Payton-Coyne Дэйл Койн, который в сезоне-2000, заручившись поддержкой Panasonic, выставил в чемпионате собственную команду. Выступать решили на шасси Swift – и это несмотря на то, что все, кто ездил на них в 99-м, вернули машины обратно на завод. Единственное преимущество – в таких условиях Dale Coyne Racing получила статус заводской команды Swift. “Нам придется напряженно поработать, чтобы догнать топ-команды. Но с такими инженерами и конструкторами мы сделаем это”,

Чтобы добиться хоть какого-нибудь результата в сезоне-2001, бразильцу надо было прыгнуть выше головы. Сделать это Minardi практически не позволяла



ОДИН НА ОДИН

Тарсу Маркеш



В Сильверстоуне Маркеш мог лишь "рассекать" по пaddock на велосипеде, пока остальные пилоты участвовали в гонке

— говорил Маркеш в начале сезона. Однако в который уже раз Тарсо получил, мягко говоря, не самый лучший автомобиль. Более того, дебют Dale Coyne Racing состоялся лишь на пятом этапе серии, в Мотеги. Заняв 21-е место на старте, Тарсо с трудом дотянул до финиша, отстав от победителя на целую вечность — 15 кругов. Продолжение чемпионата оказалось столь же безрадостным. Трудно сказать по какой причине, но в американской гоночной серии бразилец не мог похвастать ни высокой скоростью, ни особой надежностью. Быть может, дело в машине — она получилась перетяжеленной и с неважной аэродинамикой, ехать на ней быстро не получалось, а надежность не приносила столь нужного результата. Факти-

чески лишь раз за сезон имя Маркеша оказалось в заголовках новостей.

На мичиганском овале незадолго до финиша отстававший уже на три круга Swift Тарсо догнали идущие бок о бок лидеры гонки, Хуан Пабло Монтойя и Майкл Андресетти. Борьба между ними была невероятно упорной — на протяжении двух кругов машины мчались по треку параллельными курсами. И так уж вышло, что имя победителя, пусть и невольно, назвал именно Маркеш. "Когда я увидел впереди машину Тарсо, — рассказывал после гонки Андресетти, — то сразу понял, что именно он и решит, кто выиграет гонку. Если бы Маркеш занял внутреннюю траекторию, то я бы оказался позади него в слип-стриме и выиграл гонку. Увы, он занял наружную". Хуан Пабло Монтойя вырвал победу с преимуществом в ничтожные пять сотых секунды, а Тарсо Маркеш получил одно очко за двенадцатое место. Всего за 2000 год таких очков у него набралось 11. По окончании сезона никак не показавшую себя команду расформировали, а Тарсо во второй раз остался ни с чем. Ему исполнилось 24, а продолжение гоночной карьеры оказалось под большим вопросом уже по обе стороны океана.

"Конечно, я планировал вернуться. Но если однажды ты ушел из Ф-1, то вернуться сложно. Гораздо сложнее, чем попасть сюда впервые. Говоря по правде, об этом сезоне я и не помышлял, — во время презентации Minardi сезона-2001 Маркеш и не пытался скрыть радость. — Лишь две недели назад мы начали диалог с Minardi, а уже неделю спустя контракт был подписан". Все произошло буквально в последний момент, Тарсо даже не успел толком

потренироваться: "Собственно, никаких предсезонных тестов и не было. Я всего лишь провёл обкатку машины Алонсо. Было уже 4.30, я успел три раза проехать туда-обратно по стартовой прямой, а когда собирался сделать первый полный круг, трассу уже закрыли".

Молодой Маркеш показал, что может ездить и быстро, и надежно. Но, к сожалению, совместить эти качества в одном сезоне ему так и не удалось. Вполне возможно, что в завершившемся сезоне научившийся многому за эти годы бразилец и смог бы, наконец, выступить достойно, но только не за рулем Minardi, самой слабой машины чемпионата. Лишь однажды в четырнадцати Гран При Тарсо не замыкал протоколы квалификации, а в Сильверстоуне и вовсе не сумел пробиться на стартовое поле. Впрочем, более быстрый, казалось бы, Алонсо только раз финишировал десятым, в то время как на счету Маркеша два девятых места и ни одной серьезной ошибки в гонках.

Увы, но как только на горизонте замаячили миллионы долларов Алекса Йонга, новый хозяин Minardi Пол Стоддарт без раздумий указал бразилцу на дверь. Так что двадцать шестой день рождения Тарсо будет встречать, как это уже частенько бывало, ничего не зная о своем гоночном будущем. Хочется верить, что в карьере бразильского пилота будет еще немало интересных событий. Время у Тарсо еще есть. Ведь даже его отец, дон Паоло Маркеш, или Сеньор Маркеш, как его уважительно зовут соседи, до сих пор регулярно стартует и в любительских ралли, и в картинге. Без особого, впрочем, успеха.

Александр Кабановский



Тарсо Анибаль Санта-Мария Маркеш (Бразилия)

Дата рождения: 19 января 1976 г.
 Место рождения: Куритиба, Бразилия
 Место жительства: Фазэнца, Италия
 Web site: www.tarsomarques.com.br
 Рост: 176 см
 Вес: 74 кг
 Семейное положение: холост
 Любимая музыка: рок
 Любимые исполнитель и музыкальная группа: Rolling Stones
 Любимое блюдо: спагетти
 Любимый напиток: апельсиновый сок
 Любимые виды спорта помимо автогонок: водные лыжи
 Первый старт: картинг, 1987 г.
 Самые запоминающиеся события в карьере: "Возвращение в Формулу-1"

Карьера:

1987–1991 гг. Картинг: 30 побед в гонках региональных чемпионатов Бразилии
 1992 г. Участник бразильского чемпионата Ф-Chevrolet (Opel): 4 победы, 4 ПП, 2 место
 1993 г. Участник южноамериканского чемпионатов Ф-3, 5 место
 1994 г. Международный чемпионат Ф-3000: 1 БК, 3 очка, 12-е место
 1995 г. Международный чемпионат Ф-3000: 1 победа (Эшторил), 2 ПП, 2 БК, 15 очков, 5-е место
 1996 г. Чемпионат мира Формулы-1, 2 гонки в составе команды Minardi-Ford, 0 очков
 1997 г. Чемпионат мира Формулы-1, 9 гонок в составе команды Minardi-Hart, 0 очков
 1998 г. Тесты автомобилей серии CART
 1999 г. Серия CART: 6 гонок, 4 очка, 28-е место
 2000 г. Серия CART: 17 гонок, 11 очков, 25-е место
 2001 г. Чемпионат мира Формулы-1, 12 гонок в составе команды Minardi-European, 0 очков

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1: 26
 Гонок в Ф-1: 24
 Очков: —
 (лучший результат в гонке — 9-е место)
 Побед: —
 Поул-позишн: —
 (лучший результат в квалификации — 14-е место)
 Быстрейших кругов: —

Sutton

Tarso Marques

Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.10.01

Оливье Панис

"Не вижу причин расставаться с мечтой"

В карьере Оливье Паниса явно прослеживаются два поворотных момента. И оба – весьма драматические. Первый – это авария на Гран При Канады '97. И до сих пор нет ответа на вопрос: упустил ли в тот год Панис шанс ввязаться в борьбу за первое место? В Австралии – пятый, в Бразилии – третий, в Аргентине место на пьедестале отнял споровый двигатель. В Монако – четвертый, в Испании – второй. Но в Канаде авария на 52-м круге закончилась для гонщика переломом ног и тяжелой психологической травмой. В 1998 году в Ф-1 вернулся другой человек. И в другую команду. Prost попала в затяжной кризис. И если решение покинуть в 1999 году "команду" Алена Проста и наконец расстаться с полным "французом во французской команде" выглядело достаточно логичным, то намерение стать тест-пилотом McLaren, т.е. по сути начать все с нуля, многих удивило. За полгода вне гонок Оливье могли окончательно забыть. Но не забыли. Крейг Поллок уверен, что более сильным составом гонщиков, чем его BAR в 2001 году, могла бы располагать только команда, посадившая в свои автомобили Микку Хаккинена и Михаила Шумахера. И пусть не все пока складывается так, как задумывалось, но в конце сезона-01 Оливье Панис имеет полное право вновь рассуждать о своем будущем в Формуле-1.

Как вы оцениваете прошедший сезон и для себя лично, и для команды?

Лично я вполне удовлетворен своими результатами. Что касается команды, то, конечно, досадно, что в борьбе за четвертое место, а именно это была наша главная цель, нас опередила Sauber и Jordan.

Автомобиль этого года оказался недостаточно хорош?

Конечно, это не McLaren, но не так уж он был и плох. В смысле управляемости особых проблем я не испытывал. Но он был недостаточно быстр. И когда я впервые сел за руль BAR 003, то был немного разочарован: стало ясно, что это не тот автомобиль, который позволит бороться за первые места. Дальше – хуже. В первой половине сезона мы боролись в квалификации за места в первой десятке. Но затем остальные команды ушли вперед, а наш прогресс оказался слишком медленным. Так что работы еще непочатый край – это касается и шасси, и двигателя.

Вы были недовольны и двигателем?

Honda в этом году сделала очень хороший двигатель. Но я уверен, что следующий будет еще лучше.



Вашим принципиальным соперником считается Jordan, поскольку вы используете одни и те же двигатели.

Разумеется, для кого-то в команде соперничество с Jordan является особым, но за весь сезон никто ни разу не сказал нам: "Слушайте, ребята, на этой гонке присутствуют большие люди из правления Honda, и очень важно, чтобы вы оказались впереди гонщиков Jordan". Ожидая, впрочем, что в 2002 году соперничество станет более острым, так как с 2003 года Honda намерена поставлять двигатели только одной команде.

Как сложились взаимоотношения с Жакм Вильневом?

Мы большие приятели. Сражались друг с другом еще в Формуле-3. Жак был одним из немногих гонщиков, которые позволили мне после аварии в 1997 году. И мы еще больше сблизились, оказавшись в одной команде. У нас обоих родной язык – французский. Жаль, что пара человек в нашей команде знают его, а то он мог бы служить нам секретным кодом.

Вас не беспокоит, что Поллок является другом Вильнева?

Если честно, мне все равно. У нас с Крейгом сложились хорошие взаимоотношения. До сих пор все было нормально. А закулисные дела меня не интересуют.

Практикуется ли в BAR командная тактика, т.е. просят ли одного из гонщиков действовать в интересах другого?

Нет, командная тактика в BAR не практикуется. Мы, гонщики, сражаемся со всеми, в том числе и друг с другом. Жак давит на меня. Я – на Жака. После квалификации я прежде всего интересуюсь его результатами, а он – моими. Но мы не закидываемся только друг на друга. Главная цель – выйти на уровень ведущей команды.

Над настройками автомобилей вы работаете вместе или раздельно?

Как бы мы ни соперничали на трассе, работа над автомобилем – это совсем другое дело. В этом случае сотрудничество взаимовыгодно, поскольку позволяет улучшить автомобиль, на котором мы выступаем оба. Возможно, если бы мы сражались за первые-вторые места, все было бы иначе. Но в нашем положении лучше работать вместе.

BAR когда-нибудь сможет выйти на уровень McLaren, Williams и Ferrari?

McLaren – это McLaren. Никогда не будет второй такой команды. Это же относится и к Ferrari, и к Williams. Дело даже не в деньгах, а, скорее, в наличии собственной философии. Но у BAR есть все возможности, и финансовые, и технические, чтобы добиться успеха. Поэтому я и здесь.

Решение стать испытателем McLaren в 2000 году удивило многих. Редкий случай, когда гонщик, имевший за плечами победу в Гран При, становился тест-пилотом. У вас были другие предложения?

Sauber, Arrows, Benetton... Но с маленькими командами связываться мне больше не хотелось. Что касается Benetton и Renault, то тут возникли контрактные затруднения, вдаваться в которые мне не хотелось бы. Да и не очень-то я горел желанием вновь столкнуться с проблемами, которые ждут эту команду в период становления. И я предпочел McLaren. Многие находили мой выбор странным, но я знал, что прав. Мне нужно было доказать, что я на что-то еще способен. В McLaren я получил самую быструю на тот момент машину и мог сравнить себя с чемпионом мира. Это был лучший способ ответить на вопрос, насколько в действительности я хорош как гонщик.

Главной целью было самоутвердиться?

Скорее, подтвердить свой уровень в глазах других людей. В 1997 году говорили, что я единственный человек, способный заставить ползать Шумахера и Вильнева. А в 1998-м я не набрал ни одного очка. Но мое падение с 1997 по 1999 год проходило не само по себе, но вместе с командой. Автомобиль Prost с каждым годом становился все хуже.





Оливье с женой Анной

Следовательно, у вас не было сомнений по поводу своих способностей после аварии 1997 года?

Канадский хирург сказал мне, что в моей ноге еще какое-то время будут находиться металлические стержни и что повторная авария может привести к серьезным последствиям. И, если честно, в 1998 году у меня было несколько бессонных ночей. Но, повторюсь, автомобиль был так плох, что собственно переживания на моих выступлениях никак не сказались. Теперь же, когда стержни из ноги извлекли, я чувствую себя вполне уверенно. Всякий раз, когда речь заходит об этой аварии, я надеюсь, что вспоминаю о ней последний раз. Но меня о ней спрашивают вновь и вновь.

И вы решили покинуть Prost. Как вы после всего этого относитесь к Алену Просту?

Я очень уважаю этого человека. Я долго выздоравливал, и все это время Ален поддерживал меня. Но время шло, и некоторые моменты в наших взаимоотношениях привели нас к мысли о необходимости расстаться. Ален никак не мог поверить, что главная проблема — это автомобиль, а не гонщик. В конце я даже вынужден был игнорировать его мнение, чтобы окончательно не потерять веру в себя. Если бы это произошло, на карьере можно было ставить крест. Даже мой сын Орильен, который уже знает все о Формуле-1, не раз советовал мне сменить синий автомобиль на серый.

Решение перейти в McLaren связано со сменой вашего менеджера?

Да, во многом. Мой прежний менеджер и друг скоростно скончался от сердечного приступа в 1999 году накануне Гран При Монако. В Испании ко мне подходили люди, предлагая свои услуги. Но никто из них меня не впечатлил. Тогда я позвонил Дидье Котону и попросил его поговорить с Кеке Росбергом. Через два дня все было улажено.

Тяжело было оказаться вне гонок?

Ужасно! Я не мог вынести вида автомобилей, срывающихся со старта без меня. Именно поэтому я никогда не оставался в паддоке по воскresеньям.

Как вы прижились в британской команде?

Мне нравится в Англии все, за исключением еды. Во Франции считают, что с англичанами трудно работать. Но это не так. Если ты хорошо справляешься со своей работой, англичане начинают уважать тебя. Я не чувствовал никакого пренебрежения к себе даже тогда, когда мой английский был безнадёжен. Я — француз, но признаюсь, что с англичанами мне работать легче. В отличие от французов они меньше заняты интригами.

Сотрудничество с McLaren повлияло на ваши качества гонщика?

В смысле вождения, не думаю, что произошли какие-то значительные изменения. Скорее, изменился стиль моей работы. Я стал придавать большее значение мелочам, без которых невозможно добиться успеха. Но самое главное, теперь я точно знаю, на что способен.

Как вы можете охарактеризовать свой стиль вождения?

Мой стиль похож на стиль Мики. Я понял это в прошлом году. Ездить в автомобиле, настроенном под Дэвида Култхарда, для меня было сплошной мукой. У него слишком чувствительное управление. А настройки Мики мне подходили. Я ненавижу избыточную поворачиваемость. В таком автомобиле я еду очень, очень медленно. Нейтральная настройка — лучше всего. Но вообще я предпочитаю недостаточную поворачиваемость. Я поздно торможу и поддерживаю большую скорость до середины поворота, как Хаккинен. При избыточной поворачиваемости такая манера прохождения поворота невозможна. И еще я всегда стремлюсь к ровной езде, без блокировки колес, срыва заднего моста, балансирования на выходе из поворота и прочих эффектных штук. Так же ездят Хаккинен, Вильнев, Баррикелло. Шумахер тоже ведет машину очень ровно, но его маневры более агрессивны. Он всегда на пределе.

У вас репутация пилота, который хорош в гонках и на тестах, но не слишком быстр в квалификации...

Что я могу возразить на это? Всем известно, что Мика фантастически быстр именно в квалификациях. Я никогда не участвовал на McLaren в официальных заездах, но на тестах, когда часто надо было гнать на всю катушку, ни в чем не уступал Хаккинену. И потом, мне нравятся квалификации. В некотором смысле для меня это лучший момент гоночного уик-энда. Наконец, Жак Вильнев в квалификациях великолепен. И я только могу сказать: "Смотрите сами и делайте выводы". (Счет в квалификациях 11:6 в пользу Вильнева. — Прим. ред.)

Зато вас всегда хвалили как человека, способного хорошо работать над машиной вместе с инженерами.

Тут главное — обладать качествами лидера. Очень важно всегда говорить правду о том, что идет не так. Но делать это надо тактично и ни в коем случае не выносить сор из избы, не делиться проблемами с посторонними. Если вы начнете ругать собственную команду, то отношения в коллективе быстро испортятся. Такова моя философия.

Почему вы живете в Гренобле, а не в Монте-Карло, как большинство других гонщиков?

Большинство выбирают Монако из-за налоговых льгот. Но на меня законы Монте-Карло не распространяются, поскольку я француз. По этой же причине Жан Алези живет в Швейцарии. Само собой, в Швейцарии я платил бы гораздо меньший налог, но не все упирается в деньги. Мне просто нравится Гренобль. Я родился в Лионе, но еще ребенком переехал вместе с семьей в Гренобль. Здесь я познакомился со своей женой, здесь живут мои друзья. Никогда не уеду из этого города.

Вам уже 35, и против вас будут состязаться гонщики на 15 лет моложе.

Я не считаю, что мне пора думать о завершении карьеры. Это пора зрелости, когда человек достигает стабильности и добивается лучших результатов в жизни. Когда я начинал соревноваться в Ф-1, то мечтал о победе в Гран При. Когда добился этого, начал грезить о титуле чемпиона мира. Пока я не вижу причин расставаться с этой мечтой.

Томе Арсовски





Когда истекший, 52-й чемпионат Формулы-1 начался со страшной трагедии — гибели маршала на австралийском Гран При, это выглядело как зловещее предзнаменование. К счастью, дальнейшие этапы не оправдали мрачных ожиданий и в конечном счете придали чемпионату скорее трагикомический, нежели трагический оттенок.

Чего стоили одни лишь постоянные отказы техники, из-за которых "умершие" на стартовой решетке машины (причем почти исключительно машины основных претендентов на победу) стали практически неотъемлемой частью юмористического пейзажа Гран При. А переживание на манер каната Эдмунда Ньюна из McLaren в Жаде и обратно? А история с обменом Эдди Джорданом Фрэнсисом на Аласи? А попытка Робби Рейхольд втиснуть "спятившего" Ирвайна тому же Джордану, да еще и приплатить за это многомиллионную сумму? А заявление того же Ирвайна на этом фоне, что он — единственный пилот в сегодняшней Формуле-1, равный Михаэлю Шумахеру, а остальные ему в подметки не годятся? А отчаянные, но в большинстве случаев безуспешные попытки того же Шумахера хоть с кем-то побороться на равных, а не выглядеть шишкой на ровном месте (что уже даже и ему самому кажется, чертовски надоевшее)?

Одним словом, обхожешься, да и только. Плохо лишь, что общее "комическое" впечатление проходило на фоне полного отсутствия интриги в спектакле под названием "Чемпионат Формулы-1 2001 года".

И все же, несмотря на вторичность сценария, отрезки режиссуры, проблемы с реквизитом и неравномерность актерского состава (где есть своя "прима" и свои "статисты"), этот спектакль из семнадцати действий остается драматичнейшим зрелищем, который любого-декого поинтересует.

Волки и овцы

Главным образом прошедший сезон запомнится, пожалуй, как сезон практически полного и бесспорного превосходства двух "примadona" формульной "труппы" — Михаэля Шумахера среди пилотов и Ferrari среди команд.



Михаэль Шумахер: "Замечательных побед было так много, что мне даже трудно выделить лучшую. А когда случались поединки с Микой, я чувствовал себя почти как в добрые старые времена. И зная Микку, уверен, что ему, как и мне, это тоже доставило удовольствие".

Обратите внимание, что, хотя основным соперником немца в чемпионате был Дэвид Култхард, Михаэль (по старой памяти, вероятно) вспоминает лишь о Мике, настолько неосознанно казалась ему угроза со стороны шотландца. Но даже в условиях безоговорочного преимущества Шуми не



Борьба "во второй лиге" была довольно плотной, чего не скажешь о противостоянии лидеров

считал лишним подстраховаться, как, например, в Шпенберге, где Баррикелло по команде из боксов был вынужден пропустить его вперед, подарив дополнительные очки.



Михаэль Шумахер после Гран При Австрии: "Ряди того, чтобы в конце сезона не програть чемпионат именно из-за каких-нибудь двух очков, я считал вполне спортивным зарабатывать более высокое положение в таблице подобным образом. И поскольку мы не делаем ничего противозаконного, я не вижу ничего плохого в нашей командной тактике".

Между тем в конце чемпионата эта пара очков оказалась для Шумахера более чем лишней, а вот в борьбе его партнера с Култхардом за второе место в личном зачете она могла бы сыграть решающую роль.

Ход и итоги прошедшего сезона в очередной раз положили конец известным спорам на тему "ябло или хурма" в версии Формулы-1: лучший пилот плюс лучшая машина — вот формула успеха в Формуле-1, вновь подтвержденная Михаэлем Шумахером и Ferrari. Прямой противоположный, к слову сказать, пример — очень слабая машина Prost, а годом ранее — Minardi под управлением безвестно и бесславно покинувшего Формулу-1 после первых четырех гонок сезона Растона Мациакане. Несмотря на все его спонсорские деньги, не способные компенсировать отсутствие должных способностей. Налицо тот самый случай, когда совершенно умудрен популярный ныне жестокой притворой: "Вы — самое слабое звено. Прощайте!"

Но даже посади Мациакане в любую машину из Маранелло, или, наоборот, Шуми в Prost, Arrows или Minardi, вряд ли вышел бы хоть какой-то толк. Хотя сидится все же, что больше-то успеха достиг бы скорее Мациакане на Ferrari, нежели Шумахер на Prost или Minardi.

ТРАГИКОМИЧЕСКАЯ ОДИССЕЯ 2001, или Семнадцать мгновений весны, лета и осени



Рубенс Баррикелло после победы Шумахера в дождливом и полном аварий Гран При Малайзии: "Михаэль — дьявольский пилот!"

Сочетание "правильного" пилота с "правильной" машиной определило и сенсационный успех Williams. За исключением тех, конечно, случаев, когда гонщиков подводил великодушный, но не самый еще надежный мотор BMW. Аналогичная ситуация сложилась и во "второй лиге", где команде Sauber удалось пробиться в лидеры благодаря удачному сочетанию хороших машин с талантливыми молодыми пилотами. И наоборот, пример Jordan, Jaguar и других команд свидетельствует: даже прекрасные пилоты за рулем неважных и ненадежных автомобилей оказываются бессильны. Равно как и скверные пилоты, не способные извлечь максимум из достаточно хороших автомобилей. Не говоря уж о том, когда и с тем, и с другим — полная беда. Но все же больше проблем в истекшем сезоне было с плохой техникой, чем с плохими пилотами.

Проблем у McLaren вообще и у Култхарда в частности в этом году было "выше крыши"



Наука и жизнь

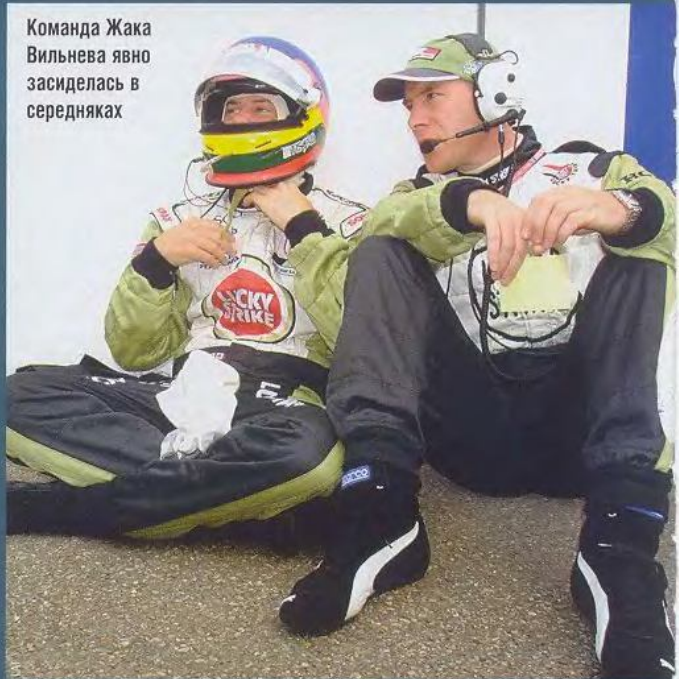
Небезызвестный закон Мерфи гласит: "Если какая-нибудь неприятность может случиться, она случается". Сформулированный позже "эффект Чизхоума" уточняет: "Даже если неприятность не может случиться, она все равно случается". Именно эти закономерности определяли в течение минувшего года работу техники McLaren (что удивляло безмерно), Minardi (что вовсе не удивляло) и в той или иной степени других команд, кроме, разве что, Ferrari (что удивляло в каждом отдельном случае). Эти же закономерности во многом определили и исход чемпионата.

В первую очередь речь идет о пресловутой стартовой системе (launch control), официально разрешенной к применению с Гран При Испании и немало досадившей многим пилотам и командам. На грабли этой капризной системы наступали Хаккинен, Култхард, Френтцен, Трулли, Хайндфельд, Монтойя, Физикелла, Баттон... Да кто только ни наступал! Почти столь же часто подводили гонщиков коробки передач и



Михаэль Шумахер после Гран При Испании: "Я был в шоке, когда увидел, что Мика остановился в конце последнего круга. Очень жаль его. Мне не по душе побеждать таким образом, но иногда так случается".

Команда Жака Вильнева явно засиделась в середняках



отказы, а то и взрывы двигателей. Самый яркий пример — досаднейшая поломка мотора на машине Хаккинена всего за круг до победного финиша на "Каталунье".

Вообще же, именно машины McLaren настолько часто в течение всего сезона не добивались из-за вышеупомянутых неисправностей до клетчатого флага или вообще оставались стоять на стартовой решетке, что это даже породило анекдоты вроде: "Специалисты Mercedes утверждают, что никаких проблем с "ланч-контролем" у них нет. Приготовление ланча находится под полным контролем опытного шеф-повара фрау Мюллер".

Между тем хронические проблемы с техникой и затяжное невезение McLaren, которое казалось фатальным и едва ли не мистическим, вполне объяснимо. Грандиозный новый завод McLaren "Парагон" в Уокинге, который потребовал не только огромных капиталовложений, но и не менее огромного внимания от Рона Денниса. Лихорадка на грани катастрофы, вызванная едва не состоявшимся уходом технического директора McLaren, "тениа аэродинамики" Эдриана Ньюи в Jaguar. Трагическая гибель в авиакатастрофе одной из ключевых фигур моторостроительной компании Ilmor — Пола Моргана. Плюс "упаднические" настроения Мики Хаккинена, порожденные целым рядом субъективных и объективных причин. В совокупности всего этого оказалось вполне достаточно, чтобы дестабилизировать еще совсем недавно ходившую в чемпионах команду и в условиях предельно острого соперничества обречь ее на поражение.



Горберт Хауэр, глава Mercedes-Benz Sports: "Мы выиграли четыре гонки, но упустили возможность победить еще в семи или восьми. Слишком много ошибок. Но эти ошибки могут быть исправлены. Надо только взять себя в руки".

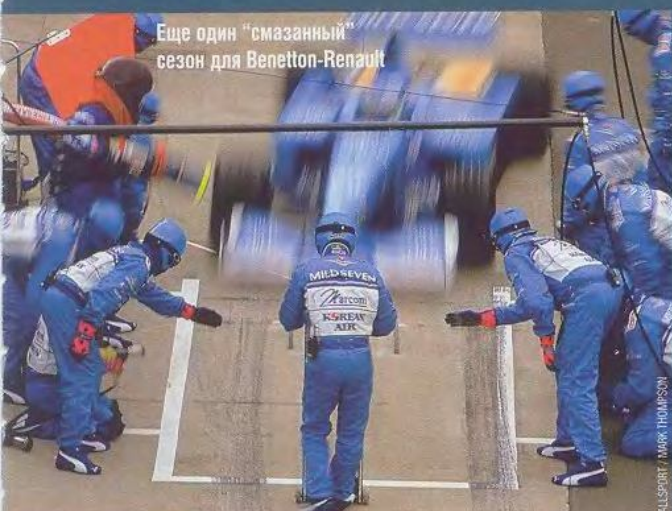
Также в силу крайне нестабильной, если не сказать — нездоровой (хоть и по иным причинам) обстановки в команде трудно было ожидать успехов от Prost, Jordan или Jaguar. И своей кульминации техническая трагикомедия достигла, пожалуй, в последней гонке сезона, когда она закончилась для Jaguar полным фиаско по причине элементарного отказа обоих запорочных устройств.



Эдди Ирвайн: "Сезон выдался на редкость паршивым, и все, чего я хочу, — это поскорее о нем забыть и отправиться на свою виллу в Майами понежиться на солнышке и предаваться безделью".

Но и в других командах, за исключением, опять же, Ferrari и еще разе что Sauber, дела обстояли не лучше. К примеру, Жак Вильнев, который уже, наверное, забыл сладкий вкус чемпионства и машина которого явно была слишком медленной на прямых и страдала от хронического недостатка сцепления с полотном на поворотах, даже в сердцах охарактеризовал свои выступления как "медленное движение никуда".

И конечно, говоря о технике, нельзя не сказать о "шинном" факторе, сыгравшем существенную роль в подъеме Williams и "падении" McLaren. Более того, в McLaren уверены, что японские шинники, поставив, конечно же, всем совершенно одинаковую "обувку", изначально разрабатывают ее структуру и состав смеси, ориентируясь на особенности машин из Маранелло. Именно это стало основной причиной, по которой после долгих мучительных раздумий команда Рона Денниса решила на следующий сезон "переобуться" из резины Bridgestone в Michelin.



Еще один "смазанный" сезон для Benetton-Renault

Авансы и долги

Приказ из боксов Рубенсу Баррикелло в ходе Гран При Австрии пропустить Шумахера вперед вызвал не только острое недовольство бразильца, но и очередную волну разговоров и споров на тему командной тактики. А отсюда ниточка естественным образом тянется к размышлениям о том, сколько гонщиков реально борются в чемпионате и сколько играют лишь вспомогательную, а то и чуть ли не "декоративную" роль героев "второго плана".

Баррикелло, впрочем, довольно скоро остыл (либо его каким-то образом "остудило" руководство Ferrari) и оценку итогам сезона дал уже "правильную": "В сравнении с прошлым сезоном у меня было больше шансов победить, я в большей степени ощущаю себя частью команды. Теперь в Ferrari знают, что, если у Михаэля возникнут проблемы, я тут как тут. Я горжусь тем, что являюсь его партнером, пусть даже это и не всегда легко с психологической точки зрения. Но я полон решимости сделать лучшее, на что способен". Другими словами, буду, мол, работать еще лучше на благо... своего партнера. Прямо какая-то "Оптимистическая трагедия"...

Между тем последующие после Гран При Венгрии гонки показали, что, несмотря на всю критику, практикуемый в Ferrari принцип "разделяй пилотов и дай властвовать Шумахеру" вполне оправдан. Баррикелло очень и очень хороший

гонщик, но до Михаэля ему пока (или вообще?) далеко, ибо даже при поддержке последнего и на такой же прекрасной машине ему не удалось достичь равнозначных успехов. Другой пример того же рода — Дэвид Култхард, которому "отсутствие" Мики Хаккинена так и не помогло раскрыться во всей своей обещанной красе.

Подобная же коллизия наметилась и в дуэте Шумахера-младшего с Хуаном-Пабло Монтойей. Начав выражать недовольство равными правами с "новичком-выскочкой" еще с самого начала сезона, Ральф после его окончания, уязвленный успехами Монтойи, стал высказываться уже предельно откровенно, требуя от руководства команды статус "первого пилота" и перевода колумбийца в "ассистенты". "Команда Williams хорошо известна тем, что за нее всегда выступают два одинаково сильных гонщика. Это неплохая тактика, и полагаю, что мы с Монтойей равны по силам. Но если бы решение было за мной, я предпочел бы быть единственным сильным пилотом в команде", — признался молодой немец. На что Герхард Бергер, которому подобные заявления Шумахера-младшего порядком осточертели, назвал их "болезненными" и предложил Ральфу попридержать язык на эту тему, намекнув, что при необходимости выбора команда вполне может предпочесть ему Монтойю.



Михаэль Шумахер после победного "семейного дубля" в Гран При Канады: "Мама и папа могут гордиться нами".

Мика Хаккинен после Гран При Канады: "Спасибо еще, что Шумахеров не трое. А то у меня возникли бы проблемы с попаданием на пьедестал".



Ральф Шумахер после победы в Гран При Сан-Марино — первой из 70 попыток: "Я ждал этого пять лет!"

Сохранят ли Монтойа и Шумахер-младший статус равных пилотов в Williams?



Однако Ральф Шумахер все же одержал в истекшем сезоне три убедительные победы, в то время как некоторые из его куда более опытных соперников могли только мечтать об этом. Наглядный пример — Френтцен, который на фоне не только общего кризиса в Jordan, но и явного преимущества Ярно Трулли своими выступлениями очень напоминал Дэмона Хилла образца 1999 года по сравнению с самим Хайнцем-Харальдом того же периода.

Много вопросов вызвал и очередной довольно тусклый сезон в исполнении Жака Вильнева. Хотя машины BAR и впрямь были не самыми быстрыми и надежными, но и чемпион-97, казалось, попросту потерял интерес к серьезной борьбе и рвется не столько к пьедесталу, сколько к своей новой пассивности – 19-летней балерине Элли Грин.

Ну и, конечно, серебристой нитью сквозь весь сезон прошла самая громкая “потеря мотивации”, происшедшая с Хаккинем. Причем на фоне его стремления сберечь себя для семьи и посвятить ей больше времени, в чем Мика признался лишь под самый занавес, две его победы в Англии и США выглядят настоящим подвигом. Побороть хоть на время свои сомнения и страхи и продемонстрировать прежнюю форму – это дорогого стоит. Вот только обещанное им возвращение через год в качестве пилота вызывает большие сомнения...



Мика Хаккинен: “Последний раз я смотрел Гран При по телевизору дома, сидя в удобном кресле, в 1993 году, когда после сезона в Lotus перешел в McLaren в качестве тест-пилота и лишь в последних трех гонках сезона заменил Майкла Андресетти. Так что, быть может, посидев дома три-четыре месяца, я начну сходить с ума от желания вернуться на трассу, и затем вы будете видеть меня на всех Гран При и тестах бегающим и вопящим: “Хочу гоняться! Хочу гоняться!” А может, все будет как раз иначе”.



Расставание с Формулой-1 для Алези получилось грустным

Лучше же всех из ветеранов в течение всего сезона смотрелся Жан Алези: он до последнего буквально из кожи вон лез, пытаясь зарабатывать хоть какие-то очки за рулем далеко не самых лучших машин, и, когда ему это удавалось, радовался, как ребенок. Жаль, что при такой воле к победе и безусловном мастерстве французский гонщик за 13 лет выступления в Ф-1 победил лишь в одном единственном Гран При. Не иначе как все по той же причине: не довелось ему оказаться в нужное время в нужной машине.

Принцы и нищие

В отличие от “клуба ветеранов”, на “площадке молодняка” кипела бурная жизнь.

Новичков в прошедшем сезоне было аж семеро, считая прошедшего в прошлом сезоне одну гонку Бурти. Причем Лу-

чано произвел, пожалуй, самое противоречивое впечатление: с одной стороны, пока его не отчислили из Jaguar, на его счету было восьмое место при трех финишах, в то время как у “лучшего гонщика всех времен и народов” Эдди Ирвайна – лишь одиннадцатое при трех сходах. Зато по итогам сезона молодой бразилец мог “похвастаться” самым большим числом самых серьезных аварий, в каждой из которых он едва не “принял смерть от коня своего”.



Лучано Бурти: “На протяжении всей своей гоночной карьеры до прихода в Ф-1 я не попадал ни в одну аварию, а в течение этого года – сразу в четыре, да еще какие!”

Другой молодой бразильский гонщик Энрике Бернольди заслужил от коллег и журналистов весьма сомнительный титул “король блокирования” – после того, как в Монако в течение 40 кругов удерживал позади едущего гораздо быстрее Култхарда, а затем в Монце – Паниса. Проявить более выдающиеся способности этому парню, за которым к тому же стоят столь ценные для команды деньги производителя напитка Red Bull, надо полагать, помешало отсутствие выдающихся характеристик у автомобилей Arrows.

Об Алексее Йонге и Томаше Энге судить всего по трем гонкам, конечно, еще рано, но все же уже закрадывается мысль, а не вариации ли это на тему Гастона Маццакане? Лишь следующий сезон покажет, кто из них кто.

А вот в отношении Фернандо Алонсо придется подождать еще год. Совсем юный и, по всеобщему мнению, очень перспективный испанец по окончании сезона покинул “добрую”, но пока безнадежно слабую команду Minardi и проведет следующий год в качестве тест-пилота Renault (с которой его связывает долговременное соглашение), чтобы лучше изучить свою будущую машину перед дальнейшими выступлениями за ее рулем уже в Гран При. За рулем же Minardi Фернандо выглядел более чем достойно.

Ну и, конечно, два новичка, в отношении которых вполне можно употребить слово “феномен”: Монтойя и Райкконен. Про Кими надо лишь заметить, что в той же степени, в какой молодой финн восхитил многих удивительными для столь малоопытного гонщика выступлениями в начале чемпионата, когда решался вопрос о выдаче ему лицензии пилота Ф-1, он разочаровал всех в конце сезона – сразу после того, как стало известно о его переходе в следующем году в McLaren.

Авторитет Шумахера дебютанта Монтою не столько смущал, сколько излишне раззадоривал. Схватка в Австрии чуть не закончилась для колумбийца аварией



McLaren в этом сезоне горел и в гонках, и на тестах



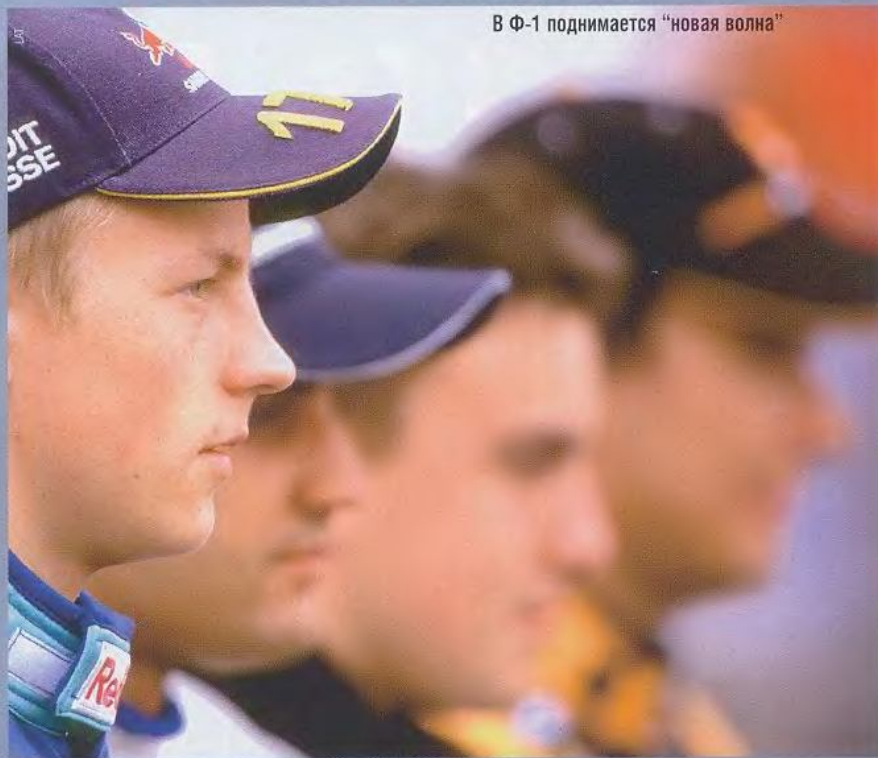
Что это – совпадение или характерная черта, заставляющая усомниться в его способностях и перспективности?

Что же касается Хуана-Пабло Монтои, в отношении которого было много опасений, не постигнет ли его незавидная судьба в Ф-1 Алекса Занарди, то о нем можно сказать коротко и ясно словами басни: "Под маской кролика скрывался лев". Хотя механики Williams за беспрецедентно лихие обгоны самого (!) Михаэля Шумахера наградили колумбийца прозвищем Монстр. Правда, одолевавшие Хуана-Пабло в начале сезона сходы были вызваны не столько техническими проблемами с машиной, сколько собственными ошибками и излишней горячностью, но к концу чемпионата он, кажется, преодолел "детскую болезнь роста" и грозит стать основным соперником не только младшего, но и старшего Шумахера в следующем году. В котором, кстати, появятся еще как минимум двое новичков. Так что один из главных итогов прошедшего сезона – очень серьезная смена "играющего" состава. На место подуставших "героев вчерашних дней" пришли "молодые львы". А насколько они окажутся удачливыми в охоте за Большими Призами, насколько впрыснутая в почтенный 52-летний организм Формулы-1 свежая кровь взбодрит и освежит грядущие чемпионаты, покажет время.

Ну а пока занавес опущен, сезон закончен. Актеры Театра драмы и комедии им. Берни Экклстоуна, утомленные длительными гастролями по странам и континентам, отправились на заслуженный отдых с тем, чтобы уже совсем скоро с головой окунуться в подготовку к началу следующего сезона.

Борис Мурадов

В Ф-1 поднимается "новая волна"



СЕЗОН-2001: Личный зачет

Итоговая таблица чемпионата мира

	М. Шумахер	Р. Баррикелло	М. Хаккинен	Ж. Вильнев	Я. Трулли	Дж. Физикелла	Х-Х. Френтцен						
													
	1	3	5	7	9	11	13						
Гран При	Scuderia Ferrari Marlboro	Scuderia Ferrari Marlboro	West McLaren Mercedes	Lucky Strike Reynard B.A.R. Honda	Benson & Hedges Jordan Honda	Mild Seven Benetton Renault Sport	Benson & Hedges Jordan Honda Prost Acer						
Австралия	1/1БК	6/2	2/3	5/с4 авар.6	3/с25 подв.2	11/с40 двиг.3	8/с4 авар.7	10/4	7/с38 двиг.13	13/6	17/13	12/11	4/5
Малайзия	1/1	8/3	2/2	3/5	4/6БК	6/с3 выл.17	7/с3 выл.6	11/с3 выл.9	5/8	14/с0 тран.14	16/с31 ТС9	12/с3 СО19	9/4
Бразилия	1/2	5/1	6/с2 авар.7	2/БКс54 выл.13	3/с0 двиг.3	4/с38 авар.1	12/7	9/3	7/5	10/с55 выл.9	18/6	13/с52 выл.6	8/11
Сан-Марино	4/с24 кол.17	1/2	6/3	3/1БК	2/4	7/с48 сцеп.12	11/с30 двиг.8	12/7	5/5	10/с17 РУ9	19/с31 двиг.14	13/с42 двиг.9	9/6
Испания	1/1БК	3/5	4/с49 подв.10	5/с20 выл.4	2/9с сцеп.1	12/2	7/3	10/6	6/4	9/8	19/14	13/с48 двиг.8	8/с5 авар.17
Австрия	1/2	7/1БК	4/3	3/с10 торм.2	8/с1 тран.21	2/с41 гидр.5	12/8	6/9	5/ДК18	9/4	19/с3 двиг.17	13/7	11/с0 тран.11
Монако	2/1	1/5БК	4/2	5/с57 элек.3	3/с15 РУ16	7/с2 авар.5	9/4	16/с0 авар.15	8/с30 двиг.5	15/10	10/с43 авар.6	6/3	13/с49 авар.7
Канада	1/2	3/с54 двиг.4	5/с19 авар.11	2/1БК	8/3	10/с19 авар.10	9/с34 тран.10	11/с1 авар.12	4/11	7/4	18/с0 авар.18	15/с1 авар.13	—
Европа	1/1	5/3	4/5	2/4	6/6	3/2БК	11/9	10/с54 тран.13	7/с44 тран.6	9/10	15/11	12/7	8/с48 выл.
Франция	2/1	3/4БК	8/3	1/2	4/с0 тран.4	6/с52 двиг.4	10/с5 двиг.8	9/6	5/5	13/7	16/11	12/с54 двиг.7	7/8
Великобритания	1/2	3/с2 подв.18	6/3	10/с36 двиг.6	2/1БК	8/4	12/8	9/6	4/с0 авар.	7/5	19/13	15/9	5/7
Германия	4/с23 ТС2	5/с27 двиг.3	6/2	2/1	3/с13 двиг.5	1/БКс24 двиг.3	12/3	7/с0 авар.7	10/с34 гидр.8	8/с16 тран.13	17/4	11/с16 ТС15	—
Венгрия	1/1	2/3	3/2	4/4	6/5БК	8/8	10/9	7/6	5/с53 гидр.10	9/7	15/с67 двиг.12	14/с0 выл.14	16/с63 выл.13
Бельгия	3/1БК	9/2	5/5	2/7	7/4	1/с5(1) двиг.13	6/8	14/с4(0) подв.14	16/с35 (31) двиг.5	12/с4(0) тран.7	8/3	17/с3(0) авар.15	4/9
Италия	3/4	6/с6 двиг.5	2/2	4/3БК	7/с19 тран.9	1/1	15/6	8/11	5/с0 авар.5	9/7	14/10	13/с14 двиг.18	12/с28 тран.9
США	1/2	7/3	5/15 (с71 двиг.4)	2/с36 выл.8	4/1	3/БКс38 тран.5	18/с45 авар.16	6/6	8/4	11/с2 авар.22	12/8	14/5	15/10
Япония	1/1	7/3	4/5	3/6БК	5/4	2/2	14/10	10/9	8/8	12/с5 авар.9	6/17(с47 тран.7)	13/с24 ТС10	15/12
Очки	123	65	56	49	37	31	12	12	12	9	8	6	6
	Д. Култхард	Р. Шумахер	Х.-П. Монтойя	Н. Хайдфельд	К. Райкконен	Э. Ирвайн							
													
	2	4	6	8	10	12							
	West McLaren Mercedes	BMW WilliamsF1 Team	BMW WilliamsF1 Team	Red Bull Sauber Petronas	Red Bull Sauber Petronas	Jaguar Racing							

Результаты тренировочных заездов и разминок

Пилот	Австрал.	Малайз.	Бразил.	Имола	Испан.	Австр.	Монако	Канада	Европа	Франц.	Вел.	Герм.	Венгрия	Бельгия	Италия	США	Япония
М. Шумахер	3/2/6	2/4/7	3/5/1	1/1/6	5/1/4	5/2/5	2/2/3	11/1/6	4/6/2	7/1/2	4/1/5	5/3/4	1/2/2	1/19/1	3/1/1	2/1/4	8/4/1
Д. Култхард	4/1/1	4/5/2	1/3/6	1/1/3/1	1/3/3	1/1/2	6/4/1	2/2/2	2/5/5	1/3/4	2/4/1	7/9/3	10/1/1	22/4/12	7/5/2	4/8/2	7/3/2
Р. Баррикелло	1/13/9	3/1/1	7/7/2	2/2/5	3/2/1	3/3/4	4/8/4	4/4/8	5/3/1	10/6/3	3/5/9	4/6/5	2/3/3	3/5/10	5/4/4	3/5/9	10/9/7
Р. Шумахер	6/6/15	10/2/11	6/4/4	3/7/2	8/9/7	4/6/15	3/3/6	6/8/10	3/1/3	5/2/17	8/10/8	10/1/1	4/7/4	7/2/4	1/6/8	9/4/1	9/1/11
М. Хаккинен	5/3/2	6/3/13	5/2/3	4/10/3	6/8/2	2/4/1	1/1/2	1/3/5	1/4/8	4/4/1	1/3/3	3/4/6	3/5/2	6/8/9	1/2/3	4/8/6	4/8/6
Х.-П. Монтойя	15/12/4	22/13/12	4/1/8	22/12/13	13/12/11	11/5/16	10/7/12	5/14/9	6/2/6	6/7/11	17/11/12	2/2/2	13/8/12	16/1/7	2/2/3	10/6/6	2/2/17
Ж. Вильнев	12/11/14	11/12/10	13/16/12	8/13/12	9/10/9	10/10/8	9/11/14	19/11/11	12/12/17	3/12/14	11/16/11	17/15/9	16/14/13	15/8/17	15/16/10	18/19/19	14/10/13
Н. Хайдфельд	7/10/7	12/11/8	9/10/9	12/5/4	12/5/10	6/9/10	14/19/15	7/5/16	8/11/9	15/8/9	6/6/15	12/5/7	8/4/7	14/22/9	8/7/11	6/3/10	13/7/3
Я. Трулли	2/5/12	1/7/3	2/11/5	9/16/10	10/6/8	13/8/6	5/6/11	8/9/7	7/7/7	9/5/5	9/7/2	9/10/14	12/6/6	2/11/8	12/3/6	14/11/12	11/6/4
К. Райкконен	11/8/11	14/10/4	15/8/11	6/4/8	11/4/12	8/12/7	13/15/16	13/6/13	11/10/10	14/10/6	10/8/7	16/12/15	15/11/9	6/21/3	16/10/5	11/10/8	15/12/9
Дж. Физикелла	16/16/21	13/16/17	17/20/20	15/20/20	18/18/20	21/19/21	11/13/10	15/19/20	14/16/22	20/18/19	21/15/18	11/20/17	7/10/15	4/6/14	11/12/17	17/7/13	16/16/14
Э. Ирвайн	13/9/8	5/8/15	10/12/13	7/21/16	2/17/14	12/13/12	12/5/7	3/12/4	15/13/4	2/9/10	13/22/10	1/7/13	5/9/10	8/7/5	19/11/13	5/17/11	6/15/12
Х.-Х. Френтцен	8/4/10	7/6/6	8/6/10	13/5/7	14/11/6	7/7/3	7/10/5	9/—	19/8/14	13/11/13	5/2/4	—	14/15/18	12/13/6	10/17/19	7/15/20	5/11/8
О. Панис	10/7/5	9/9/9	12/9/7	5/8/9	4/7/5	9/11/11	16/12/13	10/7/1	10/9/12	11/13/7	12/9/6	14/8/10	9/12/8	11/12/16	14/14/15	15/12/15	18/14/16
Ж. Аlesi	9/14/19	16/15/14	14/14/16	14/11/17	15/13/16	18/21/17	8/9/17	12/17/17	9/17/13	16/15/18	14/18/20	8/13/16	6/16/14	9/10/13	9/13/7	12/13/16	1/13/5
П. де ла Роза	—	—	—	—	7/21/17	15/15/9	22/20/9	14/10/14	13/18/11	8/14/8	7/12/16	6/11/12	11/17/11	13/14/11	4/9/12	8/14/7	3/17/10
Дж. Баттон	21/19/20	17/17/22	22/19/22	17/19/19	19/20/15	22/22/22	17/14/18	18/20/21	17/19/20	17/19/20	16/14/14	15/16/20	17/13/22	10/9/22	13/15/18	13/9/14	12/5/15
И. Ферстаппен	14/20/3	15/19/5	16/15/18	21/14/11	17/16/13	14/14/14	15/17/8	16/13/12	16/19/16	18/16/15	15/13/13	18/19/11	18/21/16	17/20/20	21/18/14	21/21/5	19/21/20
Р. Зонта	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13/14/22	—	—	—	—	—
Л. Бурти	18/17/18	8/14/18	11/13/14	10/22/21	21/14/21	17/17/20	19/22/21	18/20/22	20/15/18	12/17/16	18/19/21	19/17/18	21/18/19	21/15/19	—	—	—
Э. Бернольди	20/18/13	18/18/19	19/17/19	19/9/15	16/16/13	18/18/20	17/16/15	17/14/15	19/20/12	16/14/14	20/18/8	19/20/17	20/16/21	18/19/16	20/16/18	20/20/18	—
Т. Маркеш	22/22/22	20/22/21	21/22/21	20/18/18	22/22/22	19/20/19	20/21/22	22/22/21	22/22/19	22/22/22	22/21/—	22/22/21	22/22/21	19/18/18	—	—	—
Ф. Алонсо	17/15/16	21/21/20	18/21/17	18/17/22	20/19/19	20/18/18	21/16/19	20/21/18	21/21/20	21/21/21	20/20/17	21/21/19	20/19/20	18/17/15	17/22/20	19/20/21	17/19/22
Г. Маццакане	19/21/17	19/20/16	20/18/15	16/15/14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Т. Энге	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20/20/22	16/18/17	22/18/19
А. Ионг	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22/21/21	22/22/22	21/22/21

СЕЗОН-2001: Личный зачет

Внутрикомандные противоборства

Команда	Пилоты	Пилоты	Квал.	Гонки	Команда	Пилоты	Пилоты	Квал.	Гонки
Ferrari	Михаэль Шумахер	Рубенс Баррикелло	16:1	14:3	Jaguar	Эдди Ирвайн	Лучано Бурти	4:0	0:3
McLaren	Мика Хаккинен	Дэвид Култхард	9:8	3:12		Эдди Ирвайн	Педро де ла Роса	7:6	5:4
Williams	Ральф Шумахер	Хуан-Пабло Монтойя	11:6	7:5	Prost	Жан Алези	Гастон Маццакане	4:0	4:0
Sauber	Ник Хайдфельд	Кими Райкконен	10:7	8:6		Жан Алези	Лучано Бурти	5:3	6:2
B.A.R.	Оливье Панис	Жак Вильнев	6:11	5:10		Хайнц-Харальд Френтцен	Лучано Бурти	2:0	1:0
Jordan	Хайнц-Харальд Френтцен	Ярно Трулли	1:9	3:5	Arrows	Хайнц-Харальд Френтцен	Томаш Энге	3:0	2:1
	Рикардо Зонта	Ярно Трулли	0:2	1:0		Йос Ферстаппен	Энрике Бернольди	7:10	10:4
	Ярно Трулли	Жан Алези	4:1	2:3	Minardi	Тарсо Маркеш	Фернандо Алонсо	2:12	3:6
Benetton	Джанкарло Физикелла	Дженсон Баттон	13:4	10:4		Алекс Ионг	Фернандо Алонсо	0:3	0:2

Общие показатели активности

Гонщик	Лидирование в гонках (круги)	Всего пройденных в гонках кругов	Сходы Всего	Вылеты с трассы	Аварии	Технические неполадки	Пит-стопы	Победы	Поул-позиции	Быстрейшие круги в гонках
М. Шумахер	537	1010	2	—	—	2	26	9	11	3
Д. Култхард	75	931	5	1	—	3	25	2	2	3
Р. Баррикелло	83	933	5	2	1	1	29	—	—	—
Р. Шумахер	141	811	7	3	1	3	26	3	1	5
М. Хаккинен	108	694	8	—	—	8	20	2	—	3
Х.-П. Монтойя	124	685	11	3	1	7	17	1	3	3
Н. Хайдфельд	—	769	6	2	3	1	20	—	—	—
Ж. Вильнев	—	795	6	1	1	4	21	—	—	—
К. Райкконен	—	761	7	2	1	4	18	—	—	—
Я. Трулли	1	687	8	1	2	5	21	—	—	—
Дж. Физикелла	1	815	6	1	1	4	24	—	—	—
Э. Ирвайн	—	662	11	2	2	7	17	—	—	—
Х.-Х. Френтцен	—	724	7	2	1	4	20	—	—	—
Ж. Алези	—	1003	2	1	1	—	25	—	—	—
О. Панис	—	789	5	1	1	3	25	—	—	—
П. де ла Роса	—	584	5	—	3	2	14	—	—	—
Дж. Баттон	—	866	5	1	1	3	29	—	—	—
И. Ферстаппен	—	894	5	—	1	3	30	—	—	—
Р. Зонта	—	75	1	—	—	1	2	—	—	—
Л. Бурти	—	603	5	2	1	1	13	—	—	—
Э. Бернольди	—	573	7	3	—	4	16	—	—	—
Т. Маркеш	—	643	5	—	—	5	22	—	—	—
Ф. Алонсо	—	710	7	1	—	6	22	—	—	—
Г. Маццакане	—	135	1	—	—	1	6	—	—	—
Т. Энге	—	166	1	—	—	1	6	—	—	—
А. Ионг	—	132	2	1	—	1	5	—	—	—

Результаты виртуального чемпионата мира с учетом тренировочных заездов

Гонщик	Своб. заезды. Пятница		Своб. заезды. Суббота		Квалификация		WARM-UP		Гонка		Очки
	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	
М. Шумахер	1/11/3.94	72/2	1/19/3.29	107/1	1/4/1.71	136/1	1/7/3.53	78/2	1/4/1.53	123/1	516
Д. Култхард	1/11/4.38	68/3	1/9/3.76	71/2	1/9/4.76	50/4	1/12/2.94	100/1	1/5/2.85	65/2	354
М. Хаккинен	1/6/3.41	82/1	1/10/4.41	56/4	2/8/4.41	50/5	1/13/4.35	66/3	1/9/4.30	37/5	291
Р. Баррикелло	1/10/4.24	59/4	1/13/5.06	48/5	2/8/4.47	47/6	1/10/5.00	57/4	2/15/3.92	56/3	267
Р. Шумахер	1/10/6.00	33/6	1/10/4.65	61/3	1/10/3.47	72/2	1/17/7.47	40/5	1/7/3.40	49/4	255
Х.-П. Монтойя	2/22/10.35	25/8	1/14/6.88	47/6	1/12/5.47	54/3	2/17/9.47	15/8	1/8/3.17	31/6	172
Я. Трулли	1/14/7.94	30/7	3/16/7.88	12/9	4/16/6.76	19/7	2/14/7.41	20/6	4/11/6.25	12/9	93
Э. Ирвайн	1/19/8.12	33/5	5/22/12.18	2/11	6/17/12.78	1/12	4/16/10.41	8/12	3/11/7.00	6/12	50
Х.-Х. Френтцен	5/19/9.88	4/13	2/17/9.40	13/8	4/16/9.60	8/8	3/20/9.93	12/9	4/12/8.00	6/13	43
Н. Хайдфельд	6/15/9.94	3/15	3/22/8.71	15/7	6/16/9.71	2/9	3/16/9.35	7/13	3/11/6.63	12/8	39
К. Райкконен	6/16/12.06	2/16	4/21/10.06	7/10	7/15/10.41	0/14	3/16/9.06	10/10	4/10/6.80	9/9	28
О. Панис	4/18/11.12	5/11	7/14/10.18	0/14	6/17/11.47	1/11	1/16/9.71	15/7	4/13/8.27	5/15	26
Ж. Алези	1/18/11.18	11/9	9/21/14.24	0/16	9/20/14.12	0/16	5/20/15.00	2/15	5/15/8.81	5/15	18
Ж. Вильнев	3/19/12.47	4/12	8/19/12.71	0/15	6/18/10.76	1/10	8/19/12.53	0/17	3/10/6.82	12/8	17
Дж. Физикелла	4/21/14.53	3/14	6/20/15.35	1/13	6/19/15.18	1/13	10/22/17.53	0/19	3/17/10.00	8/11	13
П. де ла Роса	3/22/10.08	8/10	9/21/14.77	0/17	9/20/13.77	0/15	7/17/11.31	0/16	5/14/9.71	3/16	11
И. Ферстаппен	14/21/17.12	0/20	13/21/17.41	0/20	13/21/18.00	0/19	3/20/12.59	8/11	6/16/10.25	1/18	9
Дж. Баттон	10/22/17.06	0/18	5/22/15.94	2/12	9/21/16.94	0/17	14/22/19.29	0/22	5/16/11.16	2/17	4
Р. Зонта	13/13/13.00	0/19	14/15/14.50	0/21	12/15/13.50	0/18	3/3/3.00	4/14	7/7/7.00	0/19	4
Л. Бурти	8/21/16.64	0/17	13/22/16.77	0/19	14/21/16.93	0/20	14/22/18.85	0/21	8/12/10.38	0/20	0
Э. Бернольди	16/20/18.35	0/21	9/20/16.71	0/18	15/21/18.35	0/21	8/21/16.00	0/18	7/14/11.42	0/21	0
Т. Маркеш	19/22/21.07	0/25	18/22/21.14	0/25	21/22/21.93	0/25	18/22/20.54	0/25	9/16/12.67	0/22	0
Ф. Алонсо	17/21/19.35	0/24	15/21/19.13	0/23	17/22/19.47	0/22	15/22/19.06	0/23	10/17/13.11	0/23	0
Г. Маццакане	16/20/18.50	0/22	15/21/18.50	0/22	20/21/20.25	0/24	14/17/15.50	0/20	12/12/12.00	0/24	0
Т. Энге	16/22/19.33	0/23	18/20/18.67	0/24	19/21/20.00	0/23	17/22/19.33	0/24	12/14/13.00	0/25	0
А. Ионг	21/22/21.67	0/26	22/22/22.00	0/26	22/22/22.00	0/26	21/22/21.33	0/26	16/16/16.00	0/26	0

Л/Х/С — лучший/худший/средний результаты

Неофициальный "Зачет моторостроителей"

Фирма	Команд	Очки	ср.
1 Ferrari (Petronas, Acer)	3	204	68
2 Mercedes	1	102	102
3 BMW	1	80	80
4 Honda	2	36	18
5 Renault	1	10	10
6 Ford-Cosworth	1	9	9
7 Asiatech	1	1	1
8 European	1	0	0

Неофициальный "Зачет наций"

Страна	Очки	Предст.	ср.
1 Германия	190	4	47.50
2 Великобритания	73	3	24.33
3 Бразилия	56	5	11.20
4 Финляндия	46	2	23.00
5 Колумбия	31	1	31.00
6 Италия	20	2	10.00
7 Канада	12	1	12.00
8 Франция	10	2	5.00
9 Испания	3	2	1.50

Страна	Очки	Предст.	ср.
10 Нидерланды	1	1	1.00
11 Чехия	0	1	0.00
Аргентина	0	1	0.00
Малайзия	0	1	0.00

Неофициальный "Зачет шинников"

Фирма	Команд	Очки	ср.
1 Bridgestone	6	339	56.5
2 Michelin	5	103	20.6

Предст. — представитель; ср. — среднее количество очков на одного представителя (гонщика) или команду

СЕЗОН-2001: Командный зачет

Зачет Кубка конструкторов



Австралия	14 (15K+3)	6 (HФ+2)	— (HФ+HФ)	4 (4+6)	2 (5+HФ)	0 (7+HФ)	0 (13+14)	0 (11+8)	0 (9+HФ)	0 (10+HФ)	0 (HФ+12)	
Малайзия	16 (1+2)	5 (65K+3)	2 (5+HФ)	— (HФ+HФ)	3 (4+8)	— (HФ+HФ)	0 (HФ+11)	0 (HФ+10)	0 (9+12)	0 (7+HФ)	0 (14+13)	
Бразилия	6 (6+HФ)	10 (HФ+1)	— (БKHФ+HФ)	4 (3+HФ)	2 (11+2)	3 (4+7)	1 (6+10)	— (HФ+HФ)	0 (8+HФ)	— (HФ+HФ)	0 (9+HФ)	
Сан-Марино	4 (HФ+3)	9 (4+2)	10 (15K+HФ)	0 (7+HФ)	3 (6+5)	0 (8+HФ)	0 (HФ+12)	0 (HФ+11)	0 (9+HФ)	0 (HФ+10)	— (HФ+HФ)	
Испания	10 (15K+HФ)	2 (9HФ+5)	6 (HФ+2)	1 (6+8)	3 (HФ+4)	4 (7+3)	0 (14+15)	— (HФ+HФ)	0 (10+11)	0 (12+HФ)	0 (16+13)	
Австрия	10 (2+3)	10 (HФ+15K)	— (HФ+HФ)	3 (9+4)	— (HФ+ДК)	2 (5+8)	— (HФ+HФ)	0 (7+HФ)	0 (10+11)	1 (6+HФ)	— (HФ+HФ)	
Монако	16 (1+2)	2 (HФ+55K)	— (HФ+HФ)	0 (HФ+10)	— (HФ+HФ)	3 (HФ+4)	0 (HФ+7)	4 (3+HФ)	1 (6+HФ)	0 (8+9)	— (HФ+HФ)	
Канада	6 (2+HФ)	4 (3+HФ)	10 (15K+HФ)	3 (HФ+4)	0 (7+11)	— (HФ+HФ)	— (HФ+HФ)	1 (HФ+1)	2 (5+8)	0 (10+HФ)	0 (9+HФ)	
Европа	12 (1+5)	5 (1+3)	9 (4+25K)	0 (HФ+10)	— (HФ+HФ)	0 (HФ+9)	0 (11+13)	0 (7+8)	0 (15+12)	— (HФ+HФ)	0 (HФ+14)	
Франция	14 (1+3)	3 (HФ+45K)	6 (2+HФ)	1 (6+7)	2 (8+5)	0 (9+HФ)	0 (11+16)	0 (HФ+14)	0 (12+10)	0 (13+HФ)	0 (15+17)	
Великобритания	10 (2+3)	10 (15K+HФ)	3 (HФ+4)	3 (6+5)	0 (7+HФ)	0 (HФ+8)	0 (13+15)	0 (9+12)	0 (11+HФ)	0 (10+14)	0 (HПК+16)	
Германия	6 (HФ+2)	— (HФ+HФ)	10 (1+5KHФ)	— (HФ+HФ)	— (HФ+HФ)	4 (7+3)	5 (4+5)	— (HФ+HФ)	1 (6+HФ)	0 (9+8)	0 (HФ+10)	
Венгрия	16 (1+2)	6 (55K+3)	3 (4+8)	1 (6+7)	0 (HФ+10)	0 (HФ+9)	— (HФ+HФ)	0 (HФ+11)	— (HФ+HФ)	0 (12+HФ)	— (HФ+HФ)	
Бельгия	12 (15K+5)	9 (4+2)	0 (7+HФ)	— (HФ+HФ)	1 (HФ+6)	0 (11+8)	4 (3+HФ)	— (HФ+HФ)	0 (9+HФ)	0 (10+12)	0 (13+HФ)	
Италия	9 (4+2)	— (HФ+HФ)	14 (35K+1)	0 (11+7)	0 (HФ+8)	1 (9+6)	0 (10+HФ)	2 (HФ+5)	0 (HФ+12)	— (HФ+HФ)	0 (HФ+13)	
США	6 (2+15HФ)	14 (1+3)	— (HФ+5KHФ)	1 (6+HФ)	3 (4+7)	0 (12+HФ)	0 (8+9)	2 (5+12)	0 (10+14)	0 (HФ+13)	— (HФ+HФ)	
Япония	12 (1+5)	7 (4+3)	7 (65K+2)	0 (9+HФ)	0 (HФ+8)	0 (13+10)	0 (17+7)	— (HФ+HФ)	0 (12+HФ)	0 (15+14)	0 (16+11)	
Очки	179	102	80	21	19	17	10	9	4	1	0	



Общие показатели активности

Команда	Лидирование в гонках (круги)	Всего пройденных в гонках кругов	Сходы Всего	Вылеты с трассы	Аварии	Технические неполадки	Пит-стопы	Победы	Полу-позиции	Быстрейшие круги в гонках
Scuderia Ferrari Marlboro	620	1943	6	2	1	3	55	9	11	3
West McLaren Mercedes	183	1625	12	1	—	11	45	4	2	6
BMW WilliamsF1 Team	265	1496	18	6	2	10	43	4	4	8
Red Bull Sauber Petronas	—	1530	13	4	4	5	38	—	—	—
Lucky Strike Reynard B.A.R. Honda	—	1584	11	2	2	7	46	—	—	—
Benson & Hedges Jordan Honda	1	1476	15	2	4	9	42	—	—	—
Mild Seven Benetton Renault Sport	1	1681	11	2	2	7	53	—	—	—
Jaguar Racing	—	1447	16	2	5	9	35	—	—	—
Prost Acer	—	1716	9	4	1	4	38	—	—	—
Orange Arrows Asiatech	—	1467	11	3	1	7	46	—	—	—
European Minardi F1	—	1485	14	2	—	12	49	—	—	—

Результаты виртуального Кубка конструкторов с учетом тренировочных заездов

Команда	Своб. заезды. Пятница		Своб. заезды. Суббота		Квалификация		WARM-UP		Гонка		Очки
	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	
Ferrari	1/11/4,09	131/2	1/19/4,18	155/1	1/8/3,09	183/1	1/10/4,26	135/2	1/14/2,66	179/1	783
McLaren	1/11/3,88	150/1	1/10/4,09	127/2	1/9/4,59	100/3	1/13/3,65	166/1	1/9/3,48	102/2	645
Williams	1/22/8,18	58/3	1/14/5,76	108/3	1/12/4,47	126/2	1/17/8,47	55/3	1/8/3,31	80/3	427
Jordan	1/19/8,68	43/4	2/16/8,76	25/4	4/16/8,38	24/4	2/16/7,94	37/4	4/11/6,89	19/5	148
Sauber	6/16/11,00	5/7	3/22/9,38	22/5	6/16/10,06	2/6	3/16/9,21	17/5	3/11/6,67	21/4	67
Jaguar	1/22/9,29	41/5	5/22/13,42	2/7	6/21/13,56	1/8	4/21/11,62	8/8	3/14/8,69	9/8	61
B.A.R.	3/19/11,79	9/6	7/19/11,44	0/8	8/18/11,12	2/7	1/19/11,12	15/6	3/13/7,50	17/6	43
Benetton	4/22/15,79	3/8	5/22/15,65	3/6	8/21/16,06	1/9	10/22/18,41	0/10	3/17/10,52	10/7	17
Prost	5/22/15,26	2/9	9/22/16,24	0/9	4/21/16,29	3/5	6/22/17,12	1/9	5/15/10,00	4/9	10
Arrows	14/21/17,74	0/10	9/21/17,06	0/10	13/21/18,18	0/10	3/21/14,29	8/7	6/16/10,53	1/10	9
Minardi	17/22/20,26	0/11	15/22/20,19	0/11	17/22/20,71	0/11	15/22/19,85	0/11	9/17/13,13	0/11	0

Л/Х/С – лучший/худший/средний результаты

Рекорды Шумахера

Хоть сам Шумахер-старший и не перестает уверять, что не придает особого значения рекордам, однако факт остается фактом: теперь книги по истории Формулы-1 придется переписывать заново. Талант, почти не оставляющий шансов соперникам и безусловно доминирующий в сезоне-2001, окончательно утвердил Михаэля в звании одного из наиболее успешных пилотов всех времен и народов.

Результаты, показанные Шумахером в этом сезоне, оказались сокрушительными для целого ряда рекордов, которые в течение уже многих лет прочно удерживались наиболее знаменитыми пилотами в истории Формулы-1



Наибольшее число побед в Гран При:

Пилот	Годы выступлений в Формуле-1	Победы	Всего ГП	Рейтинг по победам (%)	Общее число очков	В среднем за ГП
Михаэль Шумахер	с 1991	53	162	32.71	801	4,94*
Ален Прост	1980-93	51	202	25.24	798,5	3,95
Айртон Сenna	1984-94	41	162	25.30	614	3,79
Найджел Мэнселл	1980-95	31	191	16.23	482	2,52
Джеки Стюарт	1965-73	27	100	27.00	360	3,60

Рекорд по числу очков, набранных в среднем за Гран При, принадлежит Х.-М. Фанхио – 5,44 очка/ГП *В сезоне-2001 этот показатель составил 7,24

Самые-самые из "лиги чемпионов":

Шумахеру потребуется по крайней мере еще год, чтобы повторить рекорд Фанхио по числу побед в чемпионатах мира

Пилот	Победы в ЧМ	Годы
Х-М Фанхио (5)	51/54/55/56/57	
А.Прост (4)	85/86/89/93	
М.Шумахер (4)	94/95/00/01	
Дж.Брэбэм (3)	59/60/66	
Дж.Стюарт (3)	69/71/73	
Н.Лауда (3)	75/77/84	
Н.Пике (3)	81/83/87	
А.Сenna (3)	88/90/91	

Победы за сезон



Шуми делит первенство с Найджелом Мэнселлом. До того, чтобы превзойти этот рекорд и стать "номером 1" безраздельно, Михаэлю не хватило в истекшем сезоне всего одной победы...

Поулы за сезон

...но уже задолго до финала стало ясно, что ему не удастся даже сравняться с Мэнселлом по числу поул-позиций



Число очков за сезон

Михаэль Шумахер ('01)	123
Найджел Мэнселл ('92)	108
Михаэль Шумахер ('00)	108
Ален Прост ('88)	105
Михаэль Шумахер ('95)	102

Шумахер с лихвой побил свой собственный и аналогичный, принадлежащий Мэнселлу рекорд по числу очков, заработанных за один сезон

Общее число поул-позиций

Айртон Сenna	65	40,12%
Михаэль Шумахер	48	26,54%
Джим Кларк	33	45,20%
Ален Прост	33	16,33%
Найджел Мэнселл	32	16,75%

Сenna остается беспорным и непревзойденным королем квалификации с его невероятными 65 поул-позициями



ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

Лес (Лесли) Лестон/Les (Leslie) Leston (Великобритания)



Род. 16.12.20 в Ноттингеме, графство Ноттингемшир, Англия, Великобритания. Спортивная карьера Леса началась в 1951 г. в 500-кубовой Ф-3. В 1952 г. Лестон выиграл ГП Люксембурга Ф-3. В 1952–1953 гг. был вице-чемпионом британской Ф-3. Чемпион британской Ф-3 1954 г. В 1955 г. начал выступать в гонках спортпрототипов. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Италии 1956 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1956–1957 гг. Выступал на автомобилях: Connaught (Connaught) в 1956 г., Cooper T43 (Cooper) и BRM P25 (BRM) в 1957 г. В 1957 г. занял шестое место в гонке спортпрототипов "1000 км Нюрбургринга", но после аварии в Каене 1958 г. ушел из гонок. В середине 60-х организовал в Англии свой чемпионат Ф-3. ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Великобритании 1957 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Ги Лижье/Guy Ligier (Франция)



Род. 12.07.30 в Виши, Франция. Основатель знаменитой французской команды Ligier. Карьеру автогонщика начал в 1963 г. за рулем Porsche Carrera. В 1964 г. пересел на "Ф-2", финишировал пятым в ГП Пергюзи, шестым — в Альби и Монлери. Через год выиграл на Ford GT гонку спортпрототипов в Альби. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Монако 1966 г. (НК/6-й). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1966–1967 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T81 (Guy Ligier) в 1966–1967 гг. и Brabham BT20 (Guy Ligier) в 1967 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 19-е место в 1967 г. В 1968 г. вернулся в Ф-2, но после гибели на ГП Франции в Руане его друга Жо Шлессера ушел из гонок. В 1969 г. основал в Виши собственную команду, в 1976 г. дебютировавшую в Формуле-1. Команда выиграла девять гонок и выступала в Формуле-1 до 1997 г., когда, продав последние 18% акций Ligier Флавио Бриаторе, Ги окончательно отошел от дел. ГП в Ф-1: 13; гонок в Ф-1: 12; очки: 1; лучший рез. в квал.: 11-е место — ГП Франции 1966 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Германии 1967 г.; быстрые круги: —.



Джефф (Джеффри) Лиз/Geoff (Geoffrey) Lees (Великобритания)



Род. 01.05.51 в Атерстоуне, графство Уорикшир, Англия, Великобритания. Карьеру автогонщика начал в середине 70-х гг. в британской Ф-Форм. Чемпион Великобритании в Ф-Форм. В 1976 г. пересел на "Ф-3": третьи места в обоих британских чемпионатах. В 1977–1978 гг. выступал в Can-Am и Autogta F1 (1 победа, лучший результат в британском чемпионате — пятое место в 1978 г.). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Великобритании 1978 г. (НПК). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1

1978–1980, 1982 гг. Выступал на автомобилях: Ensign N175, N180 (Mario Delott) в 1978, 1980 гг., Tyrrell 009 (Tyrrell) в 1979 г., Shadow DN11, DN12 (Shadow) в 1980 г., Williams FW07B (RAM) в 1980 г., Theodore TY02 (Theodore), Lotus 91 (Lotus) в 1982 г. В 1978, 1981 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2: 3 победы, чемпион Европы 1981 г. В 1979, 1980 гг. дважды выигрывал ГП Макао (Ф-Пасифик). В 1983 г. выиграл японский чемпионат Ф-2, после чего сосредоточился на гонках спортпрототипов. Выступал в ЧМ спортпрототипов (1 победа, лучший результат в ЧМ — 5-е место в 1992 г.), IMSA, FIA GTC. В 2000 г. стартовал в SRWC.

ГП в Ф-1: 12; гонок в Ф-1: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — ГП Германии 1979 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Германии 1979 г.; быстрые круги: —.

Победы в других гонках: ГП Макао 1979, 1980 гг.; этапы ЧЕ Ф-2: в По (ГП По), Спа и Донингтон-парке в 1981 гг.; этап ЧМ спортпрототипов в Монце в 1992 г.

Энди Линден/Andy Linden* (США)

Род. 05.04.22 в Браунсвилле, штат Пенсильвания, США. Умер 10.02.87 в Торрансе, штат Калифорния, США.



Бывший боксер. Карьеру автогонщика начал в 1947 г. В 1950 г. дебютировал в Indy 500, через год выиграл чемпионат Тихоокеанского побережья. В 1951–1957 гг. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 8 ЧМ 1950–1957 гг. Выступал на автомобилях: Sherman (George Leitenberger) в 1951 г., KK4000 (Miracle Power/Hart Fullerton, Joseph Massaglia) в 1952, 1955 гг., Stevens (Cop-Sil-Loy/Rotary Engineering) в 1953 г., Schroeder (Brown Motor) в 1954 г., KK500G (H.A. Chapman) в 1956 г., KK500G (McNamara/Kalamazoo Sports) в 1957 г. В 1950 г. был занятым в Indy 500, но в гонке не участвовал. Зато в 1953, 1954 гг. выступал сразу на трех машинах. В 1953 г. после схода на 20-м круге подменял Джерри Хойта (96–107 км.) и Роджера Уорда (116–144 км.), а через год, в аналогичной ситуации — Джона Томсона (114–140 км.) и Арта Кросса (154–170 км.) Лучший результат в ЧМ — 12-е место в 1951 г. ГП в Ф-1: 8; гонок в ЧМ: 7; очки: —; лучший рез. в квал.: 2-е место — Indy 500 1952 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — Indy 500 1951 г.; быстрые круги: —.

Роберто Липпи/Roberto Lippi (Италия)

Род. 17.10.26 в Риме, Италия.



Спортивную карьеру начал в середине 50-х гг. в гонках спортивных автомобилей. В 1955 г. на Maserati занял 8-е место в "Трага Флорио". Через два года стал чемпионом Италии в гонках спортивных автомобилей в классе 750 см³. В конце 50-х с успехом выступал в итальянской Ф-Junior (Ф-3). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Италии 1961 г. Участвовал в 3 ЧМ Формулы-1 1961–1963 гг. Выступал на de Tomaso 002 (Scuderia Settecolli). Лишь однажды в 1961 г. сумел пройти квалификацию, но до финиша так и не добрался. ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 28-е место — ГП Италии 1962, 1963 гг.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Роже Лойе/Roger Loyer (Франция)

Род. 05.08.07 Умер 24.03.88

Известный мотогонщик, в конце 40-х гг. Роже дебютировал в автогонках. В 1947–1949 гг. периодически стартовал на Cistalia D46, в 1950 г. устроился в команду Gordini. Высоких результатов не доби-

вался и через несколько лет пересел за руль спортивного Gordini. В 1953 г. выиграл Кубок парижского автосалона в Монлери и гонку в Женеве. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Аргентины 1954 г., но из-за проблем с масляной системой до финиша не добрался. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1. Выступал на Gordini 16 (Gordini). ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — ГП Аргентины 1954 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Лелла (Мария-Гrazia) Ломбарди/Lella (Maria Grazia) Lombardi (Италия)



Род. 26.03.41 в Фругароло, Италия. Умерла 03.03.92 в Милане, Италия. Единственная женщина, сумевшая завоевать очки в гонках ЧМ Ф-1. Автогонками стала заниматься в конце 60-х гг. В 1970–1972 гг. участвовала в ралли, гонках легковых автомобилей, Ф-Монца и Ф-3. В 1973 г. выиграла итальянский чемпионат Ford Mexico. Через год заняла четвертое место в чемпионате Ф-5000. На ГП Великобритании 1974 г. (НПК) дебютировала в ЧМ Ф-1. Участвовала в трех ЧМ Ф-1 1974–1976 гг. Выступала на автомобилях: Brabham BT42 (Allied Palmer Group) в 1974 г., March 741, 751, 761 (March) в 1975–1976 гг., Williams FW04 (Williams) в 1975 г., Brabham BT 44B (RAM) в 1976 г. На ГП Испании 1975 г. финишировала шестой, но поскольку команда была остановлена после 29 кругов, получила в зачет ЧМ лишь 0,5 очка. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 21-е место в 1975 г. После ухода из Формулы-1 продолжила карьеру в гонках легковых и спортивных автомобилей. В 1977 г. заняла 31-е место на этапе NASCAR в Дайтоне (сошла на 104-м круге). В 1979, 1981 гг. выиграла три этапа ЧМ спортпрототипов, дважды финишировала второй. В марте 1992 г. умерла от рака в Милане. ГП в Ф-1: 17; гонок в Ф-1: 12; очки: 0,5; лучший рез. в квал.: 22-е место — ГП Великобритании, ГП Австрии 1975 г., ГП Бразилии 1976 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Испании 1975 г.; быстрые круги: —. Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов: "Кубок Флорио" в Зинне, "Трофей Игнацио Джунти" на Валленпунге в 1979 г., "6 часов Муджелло" в 1981 г.

Рикардо Лондоно (Лондоно-Бридж)/Ricardo Londono (Londono-Bridge) (Колумбия)



Род. 08.08.49 в Боготе, Колумбия. Спортивную карьеру начал в середине 70-х гг. До середины 80-х без особого успеха выступал на Porsche в гонках на выживание (лучший результат — 7-е место в "24 часах Дайтоны 1980 г.) и серии Can-Am. В 1981 г. решил попробовать свои силы в Ф-1. В ЧМ Ф-1 должен был дебютировать на ГП Бразилии 1981 г., но на тренировке столкнувшись с Росбергом, разбил свой Ensign N180B (Ensign) и был лишен суперлицензии. ГП в Ф-1: 1; гонок в Формуле-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: НС; лучший рез. в гонке: НС; быстрые круги: —.

Эрнст Лооф/Ernst Loof (Германия)



Род. 04.07.07 в Найдорфе, Германия. Умер 03.03.56 в Бонне, Германия. Спортивную карьеру начал в конце 20-х гг. в мотогонках. Восемикратный чемпион Германии по мотогонкам 1930–1938 гг. Параллельно работал инженером на BMW и перед войной на автомобиле собственной конструкции выиграл "1000 км Берлина". Эрнст был очень талант-

ливым конструктором и в 1948 г. основал в Нюрбурге фабрику по производству гоночных автомобилей Veritas, периодически сам стартовал в автогонках. В 1953 г. даже принял участие в ГП Германии ЧМ Ф-2, но из-за поломки бензонасоса до финиша не добрался. Участвовал в одном ЧМ. Выступал на Veritas Meteor (Ernst Loof). Через год Лооф принял участие в своем последнем ралли и ушел из гонок, а в марте 1956 г. после продолжительной болезни умер в Бонне от опухоли мозга. ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 31-е место — ГП Германии 1953 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Роже Лоран/Roger Laurent (Бельгия)



Род. 21.02.13 в Льеже, Бельгия. Пятикратный чемпион Бельгии по мотогонкам. За руль гоночного автомобиля сел после Второй мировой войны. В конце 40-х — начале 50-х гг. участвовал во многих европейских гонках, выступал на Veritas и Lago-Talbot. В 1951 г. занял седьмое место в ГП Альби. Через год выиграл в Хельсинки гонку Ф-1, правда, ни одного автомобиля Ф-1 в ней не участвовало. На ГП Бельгии 1952 г. за рулем HWM дебютировал в ЧМ Ф-2 (12-й). Участвовал в 1 ЧМ. Выступал на автомобилях: HWM (HWM), Ferrari 500 (Ecurie Francorchamps). В 1953 г. Роже занял второе место на не входившей в зачет ЧМ гонке в Шиме, через год финишировал четвертым в ГП Сиракуз. В 1954 г. пересел за руль спортивных автомобилей, финишировал третьим на ГП Нидерландов (SC) и в Реймсе, занял четвертое место в "24 часах Ле-Мана". Через год на тренировке перед гонкой в Бари сломал ногу, но вскоре вернулся за руль. Окончательно ушел из гонок лишь в конце 1956 г., после еще одного четвертого места в "24 часах Ле-Мана". ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Германии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Германии 1952 г.; быстрые круги: —.

Крис (Кристофер) Лоуренс/Chris (Christopher) Lawrence (Великобритания)



Род. 27.07.33 в Иллингте, Лондон, Англия, Великобритания. Карьеру автогонщика начал в конце 50-х гг. за рулем MG и Morgan. В 50-е гг. владел автомастерской в Лондоне. В 1963–1964 гг. принимал участие в неудачном проекте постройки спортивного автомобиля Deep-Sanderson. В 1966 г. довольно активно участвовал в гонках Ф-1 за рулем Cooper T73 с двигателем Ferrari. Лучший результат — 5-е место на "Золотом Кубке" в Оulton-парке. В том же году на ГП Великобритании (11-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1. Выступал на Cooper T73 (JA Pearce Engineering). После ухода из гонок работал конструктором в различных французских, британских и американских автомобильных компаниях. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Великобритании 1966 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — ГП Великобритании 1966 г.; быстрые круги: —.

Дриес (Эндриес) ван дер Лоф/Dries (Andries) van der Lof (Нидерланды)



Род. 23.08.19 в Зммене, Нидерланды. Умер 24.05.90 в Зиншеде, Нидерланды.

Богатый фабрикант (владел заводом по изготовлению электрокабелей), один из основателей Автомобильного клуба Нидерландов, коллекционер автомобилей, гоночник-любитель. В начале 50-х участвовал почти во всех кольцевых гонках и ралли на территории Нидерландов, но за пределами своей страны был известен мало. В 1952 г., когда ГП Нидерландов впервые включили в зачет ЧМ, организаторы подыскали Дриесу место в НВМ. В своей единственной гонке ЧМ Ф-2 Лиф квалифицировался 14-м, но в гонке слишком долго простоял в боксах из-за барахлившего магнето и, отстав на 20 кругов, в финишную классификацию не попал. Неудача в ЧМ несколько не охладила пыл ван дер Лофа, и он продолжал участвовать в соревнованиях до конца 70-х гг., когда, несмотря на солидный возраст, стартовал в гонках старинных автомобилей. ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 14-е место — ГП Нидерландов 1952 г.; лучший рез. в гонке: НК; быстрые круги: —

Анри (Эрнест-Анри) Луве/Enri (Ernest Henri) Louveau (Франция)



Род. 25.01.10 предположительно в Сюрене, Франция. Умер 07.01.91

Гоночник-любитель. До Второй мировой войны периодически участвовал в гонках, но особых успехов не добивался. В 1946 г. вернулся за руль и в первые послевоенные годы добился неплохих результатов: выиграл на Maserati 4CL гонку в Лилле, финишировал вторым в Форсе, Перпиньяне и Альби. В 1947 г., выступая на Maserati и Delage, был вторым в гонках в Лионе и Перпиньяне, третьим в По и Марселе, занял 6-е место в ГП Италии. За три следующих сезона еще несколько раз финишировал в тройке призеров в международных гонках, в т.ч. в 1949 г. занял второе место в "24 часах Ле-Мана". В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Италии 1950 г. (НФ). Участвовал в 2-х ЧМ Ф-1 1950–1951 гг. Выступал на Lago-Talbot T26C (Ecurie Louis Rosier). В 1951 г. Анри пережил несколько страшных аварий, и после того как на ГП Швейцарии в Бремагартене, врезавшись в телеграфный столб, сломал ногу, решил оставить гонки. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 11-е место — ГП Швейцарии 1951 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Джеки (Джек) Льюис/Jackie (Jack) Lewis (Великобритания)



Род. 01.11.36 предположительно в Уэльсе, Великобритания

Сын владельца компании по продаже мотоциклов Hand L Motors. Как считали его современники, Джеки был очень талантливым гоночником, но он так и не смог до конца раскрыть свой талант. Спортивную карьеру начал в конце 50-х гг. В 1958 г. купил подержанный Cooper Formula-3 и выиграл три гонки британского чемпионата. В 1959 г. пересел на "Ф-2" и занял 3-е место в "Энтри 200". Через год выиграл британский чемпионат Ф-2 (Autocar British Championship), а также гонки в Шимиз и Монлери. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бельгии 1961 г. (9-й). Участвовал в двух ЧМ Ф-1 1961–1962 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T53 (H&L Motors, Ecurie Galloise) в 1961–1962 гг., BRM P48/57 (Ecurie Galloise) в 1962 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 13-е место в 1961 г. В 1962 г. впервые за долгие годы пересел с Cooper на BRM, занял третье место на не входившем в зачет ЧМ ГП По, но после того как на ГП Монако не смог пройти квалификацию, разочаровавшись в себе и автогонках и в 1963 г. оставил спорт. В 27 лет Джеки вместе с женой поселился на ферме под Ландовери и занялся коневодством.

ГП в Ф-1: 10; гонок в Формуле-1: 9; очки: 3; лучший рез. в квал.: 13-е место — ГП Бельгии 1961 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Италии 1961 г.; быстрые круги: —



Стюарт Льюис-Эванс/Stuart Lewis-Evans (Великобритания)

Род. 20.04.30 в Лутоне, графство Бадфордшир, Англия, Великобритания. Умер 25.10.58 в

Ист-Гринстеде, графство Суссекс, Англия, от ран, полученных во время аварии на ГП Марокко

Спортивную карьеру начал в 1951 г. Отец Стюарта "Поп" выступал в британской Ф-3, сын пошел по его стопам и пять лет стартовал в Ф-3, пока в конце 1956 г. его не пригласили в Connaught. В начале 1957 г. Луис-Эванс выиграл не входившую в зачет ЧМ Ф-1 гонку "Ричмонд Трофи" в Гудвуде и на ГП Монако (4-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. После блестящей гонки в Монте-Карло Стюарта пригласили в Vanwall. Участвовал в двух ЧМ Ф-1 1957–1958 гг. Выступал на автомобилях: Connaught B (Connaught) в 1957 г., Vanwall 4 (Vandervell (Vanwall)) в 1957–1958 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 9-е место в 1958 г. Во время ГП Марокко 1958 г. в Касабланке из-за неполадок с трансмиссией Стюарт угодил в ужасную аварию, его Vanwall загорелся. Луис-Эванс получил многочисленные ожоги и через шесть дней скончался от ран в Англии.

ГП в Ф-1: 14; гонок в Ф-1: 14; очки: 16; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Бельгии, ГП Португалии 1958 г.; быстрые круги: —

Полу-позишн в Ф-1: 2 — ГП Италии 1957 г., ГП Нидерландов 1958 г.

Победы в других гонках: "Ричмонд Трофи" 1957 г.

Жан Люка/Jean Lucas (Франция)

Род. 25.04.17 в Ле-Мане, Франция



Карьеру автогонщика начинал в ралли. Но в конце 40-х гг. добился заметных успехов и в кольцевых гонках: в 1949 г. выиграл "24 часа Спа", а через год победил в гонке спортивных автомобилей в Монлери. С 1953 г. работал менеджером в Gordini и периодически участвовал в гонках. В 1956 г. занял пятое место на ГП Каена, через год финишировал третьим на Кубке де Виттеса (Ф-2) в Реймсе, занял третье место в "24 часах Ле-Мана". В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Италии 1955 г. (НФ). Участвовал в одном ЧМ Ф-1. Выступал на Gordini 16 (Gordini). В 1957 г. на не входившем в зачет ЧМ Ф-1 ГП Марокко Люка попал в страшную аварию: его Maserati перевернулась и Жан, получив серьезные травмы, решил оставить гонки. Позднее занялся издательской деятельностью и в 1962 г. стал одним из основателей французского журнала Sport-Auto. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — ГП Италии 1955 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "24 часа Спа" 1949 г.

Жан Люсьенбонне (Жан-Люсьен Бонне)/Jean Lucienbonnet (Jean Lucien Bonnet) (Франция)

Род. ????.?? в Ницце, Франция. Погиб 19.08.62 во время гонки Ф-Юниор на Сицилии, Италия

В 50-е гг. владел фирмой по торговле автомобилями и моторными лодками. Под псевдонимом Люсьенбонне выступал в различных гоночных сериях: ралли, GT, Ф-Юниор. В 1959 г. на собственном Cooper T45 принял участие в квалификации ГП Монако ЧМ Ф-1. Отстав от обладателя полу-позишн на 11,3 с, показал предпоследнее время и на старт не попал. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1959 г.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Монако 1959 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Жерар Ларрусс/Gerard Larrousse (Франция)

Род. 23.05.40 в Лионе, Франция

Спортивную карьеру начинал с ралли. В конце 60-х гг. стал выступать и в кольцевых гонках. В 1969 г. занял второе место в "24 часах Ле-Мана". За шесть



следующих лет одержал множество блестящих побед в гонках спортпрототипов, в т.ч. дважды выигрывал "24 часа Ле-Мана". В 1974 г. на Alpine-Renault стал чемпионом Европы в 2-литровом классе. В 1975 г. занял четвертое место в ЧЕ Ф-2 (1 победа, 1 БК). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бельгии 1974 г. (НФ). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1. Выступал на Brabham BT42 (Scuderia Finotto). В конце 70-х гг. работал менеджером в Renault, затем — в Ligier. В 1986 г. основал в Тулоне собственную гоночную команду, которая в 1992–1994 гг. участвовала в ЧМ Ф-1 (набрала 6 очков).

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 28-е место — ГП Бельгии 1974 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "Тарга Флорио" 1974 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: в Себринге и Нюрбурге в 1971 г., Валлелунге, Дижоне, Ле-Мане, Шпильберге и Утхин-Глене в 1973 г., Имоле, Ле-Мане, Шпильберге и Кьялами в 1974 г., Муджелло в 1975 г.; этап ЧЕ Ф-2 в Хоккенхайме ("Джим Кларк Трофи") в 1975 г.

Тони (Энтони) Маггз/Tony (Anthony) Maggs (Южная Африка)



Род. 09.02.37 в Претории, Южная Африка

Сын богатого южноафриканского плантатора. Спортивную карьеру начал в конце 50-х гг. Впервые громко заявил о себе в 1960 г., когда на Cooper занял третье место в "Vanwall Трофи". В следующем сезоне в составе команды Кена Тиррелла выиграл восьмой гонку Ф-Юниор (Ф-3) и вместе с Йо Зиффертом стал чемпионом Европы. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Великобритании 1961 г. (13-й). Участвовал в пяти ЧМ Ф-1 1961–1965 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 18 (Louise Bryden-Brown) в 1961 г., Cooper T55, T60, T66 (Cooper) в 1962–1963 гг., BRM P57 (Scuderia Centro Sud) в 1964 г., Lotus 25 (Reg Parnell) в 1965 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 7-е место в 1962 г. В 1965 г. после трагедии в Петермарицбурге, когда во время гонки Ф-2 вылетевший с трассы автомобиль Тони убил выбежавшего на полосу безопасности маленького мальчика, Маггз оставил гонки и занялся сельским хозяйством.

ГП в Ф-1: 27; гонок в Ф-1: 25; очки: 26; лучший рез. в квал.: четвертое место — ГП Бельгии 1963 г.; лучший рез. в гонке: второе место — ГП Франции 1962, 1963 гг.; быстрые круги: —

Дэмиен Маги/Damien Magee (Великобритания)



Род. 17.11.45 в Белфасте, Северная Ирландия, Великобритания

Карьеру автогонщика начал в первой половине 70-х гг. в Ирландии. Неплохо выступал в Ф-Формулах. На ГП Швеции 1975 г. (14-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в двух ЧМ Ф-1 1975–1976 гг. Выступал на автомобилях: Williams FW03 (Williams) в 1975 г., Brabham BT44B (RAM) в 1976 г. В 1976–1977 гг. стартовал в британском чемпионате Shellsport G8, и вскоре после этого завершил спортивную карьеру. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — ГП Швеции 1975 г.; лучший рез. в гонке: 14-е место — ГП Швеции 1975 г.; быстрые круги: —

Майк (Майкл) Магилл/Mike (Michael) Magill* (США)



Род. 08.02.20 в Хеддонфилде, штат Нью-Джерси, США

Спортивную карьеру начинал в гонках сток-каров. В 1956 г. дебютировал в Indy 500 B 1957–1959 гг. стартовал в Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 5 ЧМ 1956–1960 гг. Выступал на автомобилях: KK500G в 1957–1958 гг., Sulton в 1959 г. (Dayton Steel Foundry). В 1956, 1960 гг. был заявлен в Indy 500, но в гонке не участвовал.

ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 18-е место — Indy 500 1957 г.; лучший рез. в гонке: 17-е место (НФ) — Indy 500 1958 г.; быстрые круги: —

Ян Магнуссен/Jan Magnussen (Дания)



Род. 04.07.73 в Роскильде, Дания

Один из самых талантливых гоночников в истории датского автоспорта. В молодости одержал множество громких побед. Многократный чемпион Дании по картингу. Чемпион Скандинавии по картингу 1990 г. Двукратный чемпион мира по картингу среди юниоров 1987 и 1989 гг. Чемпион мира по картингу 1990 г. В

1991–1992 гг. выступал в Ф-Формуле 1600: третий призер британского чемпионата Ф-Формулы 1600 (7 побед) и победитель фестиваля Ф-Формулы в Брондс-Хэтче 1992 г. В 1993 г. выступал в британской и европейской Ф-Ваухалл Lotus (4 победы), в 1993–1994 гг. — в британской Ф-3: 14 побед, чемпион Великобритании 1994 г. Выиграв британский чемпионат Ф-3, стал тест-пилотом McLaren-Mercedes. В 1995 г. выступал в DTM и ИТС (1 победа). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Пакифаи 1995 г. (10-й). Участвовал в трех ЧМ Ф-1 1995, 1997–1998 гг. Выступал на автомобилях: McLaren MP4/10B (McLaren) в 1995 г., Stewart SF1, SF2 (Stewart) в 1997–1998 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 15-е место в 1998 г. После ухода из Ф-1 выступал в чемпионате CART (в 1996, 1999 гг.: лучший результат в гонке — 7-е место), ALMS (в 1999–2000 гг.: 2 победы), "24 часах Ле-Мана" и датском чемпионате легковых автомобилей.

ГП в Ф-1: 25; гонок в Ф-1: 25; очки: 1; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Австрии 1997 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Канады 1998 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы ALMS в Моспорт-парке в 1999 г. и Нюрбурге в 2000 г.



Франсуа Мазе/Francois Mazet (Франция)

Род. 26.02.43 в Париже, Франция



Спортивную карьеру начал в 1968 г. во французской Ф-3. Чемпион Франции в Ф-3 1969 г. В 1970 г. пересел на "формулу-2". На ГП Франции 1971 г. на арендованном у Зифферта (Jo Siffert Automobiles) March 701 принял участие в своей единственной гонке ЧМ Ф-1: финишировал 13-м, с отставанием в пять кругов. На том же автомобиле в 1971 г. занял четвертое место на не входившем в зачет ЧМ Ф-1 ГП По. Позднее участвовал в чемпионате легковых автомобилей ETC, а в конце 70-х гг. стал правой рукой руководителя компании Essex Petroleum Дэвида Тьема — одного из спонсоров команды Lotus в начале 80-х гг.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 24-е место — ГП Франции 1971 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место — ГП Франции 1971 г.; быстрые круги: —

Михаэль Май/Michael May (Швейцария)



Род. 18.08.34 в Штутгарте, Германия

Дипломированный инженер, в конце 50-х гг. дебютировал в автогонках. В 1959 г. выиграл первый ГП Монако Ф-Юниор (Ф-3), был вторым в Зейфельских гонках и в По. На ГП Монако 1961 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в одном ЧМ Ф-1. Выступал на Lotus 18 (Scuderia Colonia). После аварии на тренировке перед ГП Германии 1963 г. ушел из гонок. Устроился инженером в Porsche, в 1963 г. работал тест-пилотом в Ferrari.

ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 14-е место — ГП Монако 1961 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — ГП Франции 1961 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: ГП Монако Ф-Юниор (Ф-3) 1959 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-позишн. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.01.



ВОИНА СЛУХОВ

Дезинформация – сильное оружие в мире Ф-1. Команды пытаются сбить конкурентов со следа своих новейших разработок. Удачный ход в войне слухов может обойтись соперникам в миллионы долларов и в месяцы напрасных трудов. Но порой эти слухи позволяют заглянуть в творческие лаборатории "конюшен", позволяют ознакомиться с самыми сокровенными идеями конструкторов.

"Барабаны" с двойным дном

Утверждение, будто воздухозаборники "барабаны", применяемые Ferrari с начала сезона-2001, служат для оптимального охлаждения тормозных механизмов, стало уже общим местом. И вдруг некоторые специалисты заговорили о том, что предложенная итальянцами конструкция имеет двойное назначение, причем оптимизация отвода горячего воздуха от тормозных суппортов отнюдь не главное ее назначение...

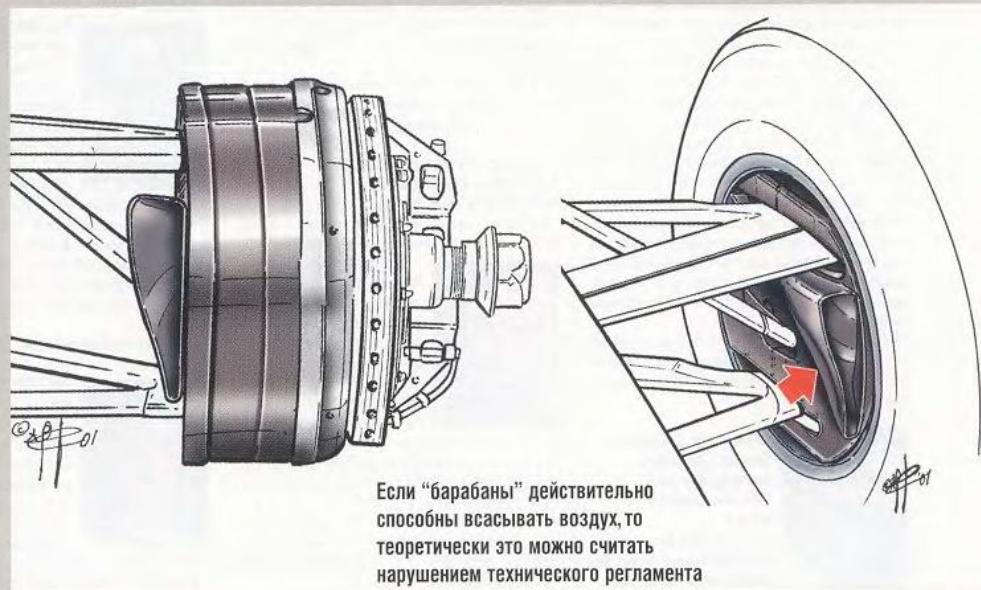
Высказывается мнение, что "барабаны" в сочетании с особыми тормозными дисками (профиль вентиляционных каналов внутри них напоминает лопатки турбины) создают в зоне между управляемыми колесами и носовой частью машины разрежение, величина которого тем больше, чем выше скорость. В результате набегающая воздушная струя дополнительно ускоряется, что повышает эффективность переднего антикрыла. Вам это ничего не напоминает?

Нечто подобное в истории Формулы-1 уже было. 17 июня 1978 года победителем Гран

При Швеции стал Ники Лауда на Brabham BT46B, прозванном "гоночным пылесосом". Тогда руководство команды (в частности, Берни Экклстоун) тоже напирало на то, что смонтированный в задней части машины вентилятор прежде всего предназначен для лучшего охлаждения немилосердно гревшегося двигателя Alfa Romeo. Однако уловка оказалась слишком очевидной, и устройство, создающее разрежение под днищем машины (а значит и дополнительную прижимную силу), было незамедлительно запрещено.

К чему все эти исторические экскурсы? Как известно, после того как в Монце Миха-

эль Шумахер выступил инициатором "спокойного" старта, а затем публично заявил о своем возможном отсутствии на Гран При США, всемогущий Берни прозрачно намекнул немецкому гонщику, что четвертый чемпионский титул ему еще официально не присужден... Конечно, дисквалифицировать Михаэля за неспортивное поведение не поднялась бы рука даже у Экклстоуна, но вот если бы "вскрылись" неоднократные нарушения технического регламента со стороны Ferrari, тогда – другое дело. Вот здесь-то и пригодились бы "барабаны" с двойным дном. Впрочем, теперь все это уже не важно. Михаэль Шума-



Если "барабаны" действительно способны всасывать воздух, то теоретически это можно считать нарушением технического регламента



Отверстия "профидированных" каналов имеют овальную форму

хер отправился-таки в Индианаполис. Возможно, свою роль в этом решении сыграл и вовремя запущенный слух.

Что за дымовой завесой?

В штаб-квартире Ferrari, видимо, задались целью окончательно сбить с толку соперников. Организованные (?) утечки информации стратегического характера из стана "красных" идут уже "очередями". Не успели в пaddocke переварить новость (естественно, вскоре опровергнутую Россом Брауном) о том, что в сезоне-2002 Scuderia якобы откажется от использования традиционного сцепления в пользу двух фрикционных механизмов, смонтированных непосредственно на полуосях, как "взорвалась" следующая сенсация. Оказывается, сцепление на болидах Ferrari в сле-

дующем году все же сохранится, но оно будет заключено в один картер с двигателем!

Если это действительно так, то речь идет о настоящей революции, какой Формула-1 не видела с 1982 года, когда на смену клепаным алюминиевым монококам пришли углепластиковые. Идея невероятно привлекательная хотя бы потому, что объединенный силовой агрегат обеспечит всей конструкции необычайно высокие показатели жесткости на кручение, которая столь необходима для устойчивости машин в повороте. Впрочем, как и у всякой медали, у этого решения есть своя оборотная сторона. При избранной схеме любая серьезная поломка двигателя означает неизбежную "потерю" и дорогостоящей коробки передач. Но, видимо, игра стоит свеч...

Косвенно на серьезность намерений "красных" указывает тот факт, что инженеры Ferrari, внимательно присмотревшись к опыту коллег из Minardi, опробовавших в этом сезоне коробку передач с литым картером из титанового сплава, после Гран При США испытали на автомобиле Шумахера свой вариант титановой коробки. Причем если низ у нового агрегата итальянской машины сплошь титановый, то в конструкции верхней части использованы углепластиковые детали. Возможно, это только переходный вариант, и не исключено, что именно примененная Minardi технология литья, а не сварки, будет использоваться при создании революционной моторно-трансмиссионной группы. Задача, од-

нако, не из разряда простых. Не случайно в Scuderia рассматривают возможность начать следующий сезон с модернизированной версией F2001, чтобы дать проектной группе достаточно времени для доводки нового силового агрегата. Если все это не еще один раунд никогда не прекращающейся в мире Больших Призов войны слухов.

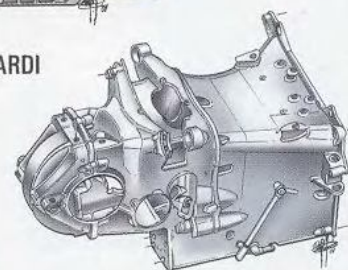
Михаил Козлов

Рисунки Джорджо Пиолы

FERRARI F2001



MINARDI





ЧТО ТАКОЕ “НЕ ВЕЗЕТ” И КАК С ЭТИМ БОРОТЬСЯ?

Да, удачным сезон-2001 для McLaren не назовешь. Михаэль Шумахер просто оставил пилотов “серебряных стрел” не у дел. Williams, похоже, не только преодолела кризис последних лет, но и начала уходить вперед, а на пятки наступают еще несколько команд... Изменилась и внутренняя обстановка. Порой доходило даже до публичных, пусть и заочных, перебранок между гонщиками и руководством команды. Может быть, действительно во всем виноваты гонщики? Мика стал больше думать о семье. Дэвид не в состоянии правильно включить старт-контроль? Помилуйте! Конечно, даже пилоты такого класса испытывают психологическую усталость и не застрахованы от ошибок. Но сваливать всю вину лишь на их головы было бы неправильно. И если отбросить маловероятную гипотезу глаза, приходишь к выводу – не все в порядке с серебристо-черными MP4-16. А если так, то стрелы критики должны быть направлены в другую сторону.

Имеет ли технический директор право на ошибку? Смотря на какую. Ньюи не любит стереотипов. Вот и на этот раз он создал если и не принципиально новый автомобиль, то применил несколько оригинальных новинок. Не

обо всех есть информация, но кое-какие новшества получили огласку. McLaren MP4-16 – единственная машина, у которой передние тормозные суппорты находятся внизу (см. рис.). За счет этого чуть ближе к полотну трассы смещается и центр тяжести болида. Но “лежащие” суппорты заставили перепроектировать переднюю подвеску, усложнив кинематику крепления нижних треугольников. В результате увеличилось сопротивление в месте их сопряжения с диагональной тягой. На короткой дистанции в квалификации это приводит к тому, что покрышки управляемых колес не успевают прогреться до оптимальной температуры. Итог – ярко выраженная недостаточная поворачиваемость и постоянные провалы гонщиков McLaren в квалификации.

Специалисты подметили и еще одну закономерность со знаком “минус”. Каждая из вновь сконструированных Эддином Ньюи машин сложнее предшествующей в настройке. В прошлом году в McLaren сумели решить эту проблему лишь к середине сезона. MP4-16 оказались, похоже, еще более капризными.

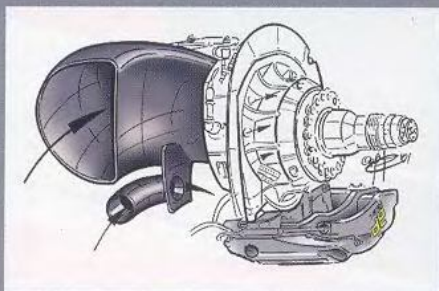
Но, разумеется, шасси не единственный и даже не главный источник головной боли McLaren. Ведь слабых мест полно и в конст-

рукциях соперников, и мощный двигатель вполне способен эти маленькие недостатки компенсировать. И вот здесь-то, видимо, и скрывается основная проблема автомобилей McLaren 2001 года. Ньюи признает: “Запрет на использование бериллия больше всего ударил именно по 10-цилиндровому мотору Mercedes-Benz. В настоящий момент он уже не является самым мощным двигателем Ф-1”. Судя по данным фотометрии, нынешний FO 110K по количеству лошадиных сил уступает двигателям не только BMW и Ferrari, но и Ford! К тому же он не может похвастаться особой экономичностью. 72 л бензина на 100 км дистанции против 69 л у мотора BMW и 70 л у мотора Ferrari – таков расклад по мнению информированных лиц.

Повышенный “аппетит” немецкого V10 отчасти вызван далекой от идеальной сбалансированностью шасси. Для смягчения врожденной недостаточной поворачиваемости MP4/16 требуются более изощренные управляющие программы, что оборачивается увеличенным расходом топлива. Чтобы хоть как-то компенсировать нежелательный побочный эффект, инженеры Mercedes-Benz разработали очень сложную систему, позволяющую дополнительно экономить бензин в моменты, когда пилот отпускает педаль акселератора. Утверждают, что именно этот “дозатор” подвел Култхарда в Монте-Карло...

Вот так один, даже незначительный просчет тянет за собой целую цепочку трудноразрешимых проблем. В общем, MP4-16 – пример того, когда в McLaren хотели как лучше, а получилось не как всегда. Пока что случай для британской команды не типичный.

Михаил Козлов





ТЕХНИКА
Аэродинамика

Свои секреты команды Ф-1 оберегают не менее ревностно, чем Пентагон – военные тайны. Достаточно посмотреть, с какой прытью механики накрывают чехлами плоскости антикрыльев, едва только машина подъезжает к боксам! Информация об аэродинамических настройках тщательно скрывается от конкурентов. Но на некоторых трассах у специалистов и болельщиков все-таки появляется возможность оценить уровень прижимной силы автомобилей различных команд. В Монце, например, для этого достаточно проанализировать официальные протоколы

CAMPARI CAMPARI

ИСКУШЕНИЕ СКОРОСТЬЮ

Специалисты компании TAG Heuer – официального хронометриста Формулы-1 – измеряют скорость автомобилей в четырех точках кольца “Аутодрома национального”: на финише каждого из трех секторов и перед началом зоны торможения в конце самой длинной прямой этой трассы.

Как правило, на любой трассе аэродинамическая настройка автомобиля сводится к поиску компромисса между скоростью на прямых и управляемостью в поворотах. И чем длиннее прямые, тем больше искушение вообще избавиться от крыльев. И хотя после трагической аварии Йохена Риндта 31 год назад на такой отчаянный шаг в Монце решаются не многие (да и то лишь на тестах), это вовсе не значит, что все команды используют одинаковую аэродинамическую настройку. Одни машины могут быть заметно быстрее на прямых, проигрывая конкурентам в поворотах. Другие – наоборот. Но при этом и те, и другие подчас показывают примерно одинаковое время на круге. И даже замеры максимальной скорости на прямых на таких трассах, как Монца, не всегда позволяют достоверно оценить уровень аэродинамической загрузки того или иного автомобиля, поскольку моторы почти у всех команд разные. Куда точнее это можно сделать, если проанализировать разность скоростей на линии финиша (сектор 3), т.е. фактически в середине стартовой прямой, и перед зоной торможения. В Монце такая засечка (T) производится в 215 метрах от входа в Prima Variante.

Дело в том, что из последнего поворота “Аутодрома национального” – знаменитой скоростной Curva Parabolica – автомобили с боль-

шим углом атаки антикрыльев выходят быстрее и к линии финиша их скорость все еще чуть выше, чем у тех, чьи крылья развернуты практически горизонтально. Однако к концу прямой последние за счет меньшего коэффициента лобового сопротивления воздушному потоку постепенно восполняют потери в скорости на выходе из “Параболики” и разгоняются гораздо эффективнее. К тому же в начале прямой, когда сопротивление воздуха относительно невелико, темп разгона определяется характеристиками двигателя. Но при достижении некоторой критической скорости ближе к середине прямой ситуация меняется. Сопротивление воздуха возрастает, прирост скорости резко замедляется, но самое главное – темп разгона определяется уже не столько мощностью двигателя, сколько аэродинамически-

ми характеристиками автомобиля, в том числе и углом разворота антикрыльев. Поэтому, сравнивая эффективность разгона в конце прямой, можно получить достаточно точную информацию об аэродинамических настройках машин разных команд.

Прежде всего нужно отметить, что, опасаясь обгонов в конце длинных прямых “Аутодрома Национале”, перед гонкой все без исключения команды немного уменьшили по сравнению с квалификацией углы атаки антикрыльев. Это дало прирост максимальной скорости перед Prima Variante приблизительно на 4–5 км/ч и повысило эффективность разгона на последнем участке стартовой прямой почти на 10 км/ч. При этом команды, использующие более мощные моторы, как в гонке, так и в квалификации имели гораздо больше свобо-





ды в подборе аэродинамических настроек, поскольку могли позволить себе немного развернуть крылья и значительно увереннее чувствовать себя в поворотах, не слишком много при этом проигрывая на прямых. Яркие примеры такого подхода – Баррикелло и Монтойя, которые в гонке (опять же за счет хорошего выхода из Curva Parabolica) были одними из самых быстрых на линии финиша (328,5 и 325,9 км/ч соответственно), а к концу прямой заметно “теряли” в скорости (354,9 и 355,6 км/ч). Аутсайдеры же, напротив, вынуждены снижать уровень прижимной силы, терять время в поворотах, но зато держаться на равных с лидерам в конце прямых. Не случайно в гонке максимальная скорость Фернандо Алонсо (352,8 км/ч), на Minardi которого стоит, фактически, двигатель Ford-Cosworth трехлетней давности, оказалась значительно выше не только скорости обоих Jaguar (346,5 и 349,5 км/ч) с заводскими фордовскими моторами последнего поколения, но и McLaren-Mercedes Култхарда (346,9 км/ч) и Хаккинена

(349,8 км/ч). По показателю же разгона в конце прямой (+36,4 км/ч) Minardi испанца и вообще оказалась третьей, уступив лишь двум Sauber (+39,7 и +37,5 км/ч). Именно меньшие углы атаки антикрыльев и большая эффективность разгона на последнем секторе прямой и позволили Хайдфельду и Райкконену на менее совершенных машинах с прошлогодними двигателями Ferrari более чем на 5 км/ч опередить по максимальной скорости Шумахера и Баррикелло, на Ferrari которых стояла новейшая, подготовленная специально для Монцы версия мотора “050”.

Единственная команда, чьи автомобили и в гонке, и в квалификации были очень быстры как на линии финиша, так и перед Prima Variante – Jordan. А это значит, что именно ирландской команде удалось лучше других приспособить свои машины к длинным прямым и скоростным поворотам “Аутодрома Национале”, правда, за счет значительных потерь в медленных “эсках”. Вероятнее всего, Jordan, обладая очень мощным мотором Honda (уже

сегодня некоторые специалисты ставят его в один ряд с двигателями BMW и Ferrari), с одной из лучших в Ф-1 динамикой разгона, выбрали некую усредненную схему аэродинамической настройки, с гораздо меньшей прижимной силой, нежели у лидеров, но в то же время большей, чем у аутсайдеров. За счет этого Трулли и Алези могли довольно чисто выходить из Curva Parabolica, а мощности Honda при относительно небольшом коэффициенте сопротивления антикрыльев затем хватало для эффективного разгона.

Несомненно, схема, принятая Jordan, была бы идеальна для Монцы, если бы не две медленные “эски” и двойной поворот Lesmo, где гонщики ирландской команды чувствовали себя намного увереннее тех же Sauber и Minardi, но при этом слишком много проигрывали устоявшим перед искушением развернуть крылья Williams и Ferrari.

Владимир Маккавеев

Показатели прироста скорости на участке S3-T

КВАЛИФИКАЦИЯ

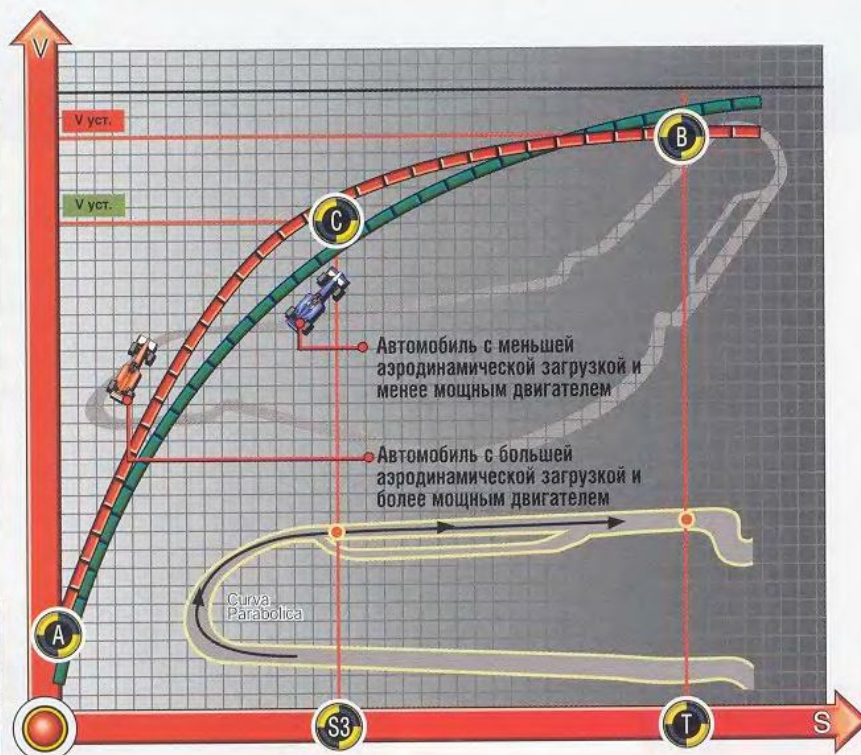
Пилот	Автомобиль	Vmax	на S3	Vmax	на T	T-S
1 Ж. Алези	Jordan	328,1	1	359,4	1	+31,3
2 Я. Трулли	Jordan	327,9	2	359,0	2	+31,1
3 К. Райкконен	Sauber	324,8	9	355,9	4	+31,1
4 Н. Хайдфельд	Sauber	326,5	8	356,5	3	+30,0
5 Ф. Алонсо	Minardi	315,2	21	344,7	20	+29,5
6 Дж. Баттон	Benetton	324,4	10	353,0	6	+28,6
7 Т. Энге	Prost	324,1	12	352,0	8	+27,9
8 А. Ионг	Minardi	313,4	22	341,2	22	+27,8
9 Дж. Физикелла	Benetton	322,3	17	350,0	13	+27,7
10 Э. Бернольди	Arrows	322,3	17	349,6	16	+27,3
11 Д. Култхард	McLaren	324,1	12	351,2	9	+27,1
12 Х.-Х. Френтцен	Prost	326,8	4	353,6	5	+26,8
13 О. Панис	BAR	323,4	16	350,0	13	+26,6
14 И. Ферстаппен	Arrows	324,1	12	350,5	11	+26,4
15 Р. Баррикелло	Ferrari	326,8	4	352,1	7	+25,3
16 Э. Ирвайн	Jaguar	319,5	20	344,6	21	+25,1
17 М. Хаккинен	McLaren	324,4	10	349,4	17	+25,0
18 П. де ла Роса	Jaguar	321,6	19	345,6	19	+24,0
19 Х.-П. Монтойя	Williams	327,3	3	351,1	10	+23,8
20 М. Шумахер	Ferrari	326,7	7	350,4	12	+23,7
21 Р. Шумахер	Williams	326,8	4	350,0	13	+23,2
22 Ж. Вильнев	BAR	324,0	15	346,4	17	+22,4

ГОНКА

Пилот	Автомобиль	Vmax	на S3	Vmax	на T	T-S
1 Н. Хайдфельд	Sauber	322,1	9	361,8	2	+39,7
2 К. Райкконен	Sauber	322,9	8	360,4	3	+37,5
3 Ф. Алонсо	Minardi	316,4	17	352,8	11	+36,4
4 Ж. Алези	Jordan	327,8	2	363,2	1	+35,4
5 Э. Бернольди	Arrows	321,1	11	356,2	6	+35,1
6 И. Ферстаппен	Arrows	321,3	10	355,9	8	+34,6
7 Э. Ирвайн	Jaguar	312,7	20	346,5	19	+33,8
8 Дж. Физикелла	Benetton	323,4	7	356,7	5	+33,3
9 Р. Шумахер	Williams	325,5	4	358,4	4	+32,9
10 М. Хаккинен	McLaren	316,9	16	349,8	14	+32,9
11 Ж. Вильнев	BAR	320,0	12	352,8	11	+32,8
12 А. Ионг	Minardi	311,1	21	343,2	21	+32,1
13 М. Шумахер	Ferrari	324,3	5	356,0	7	+31,7
14 Д. Култхард	McLaren	315,5	18	346,9	18	+31,4
15 Дж. Баттон	Benetton	314,0	19	344,4	20	+30,4
16 П. де ла Роса	Jaguar	319,2	13	349,5	15	+30,3
17 Т. Энге	Prost	318,5	14	348,3	16	+29,8
18 Х.-Х. Френтцен	Prost	318,4	15	348,2	17	+29,8
19 Х.-П. Монтойя	Williams	325,9	3	355,6	9	+29,7
20 О. Панис	BAR	323,6	6	352,7	13	+29,1
21 Р. Баррикелло	Ferrari	328,5	1	354,9	10	+26,4
22 Я. Трулли	Jordan	—*	22	259,5	22	—*

* – Ярно Трулли сошел на первом круге, и поскольку в Монце линия старта расположена в 265 м перед линией финиша, он ни разу не преодолел засечку S3

Ускорение автомобиля Ф-1 на прямой



Уст. – скорость установившегося движения (тяга двигателя уравновешена силой сопротивления воздуха). Уст. зависит не только от аэродинамики автомобиля, но и от мощности двигателя. Именно поэтому простое сравнение максимальных скоростей не всегда позволяет оценить аэродинамические настройки.

Угол наклона касательной, характеризующий ускорения, на участке А-С определяется разгонными характеристиками двигателя.

Угол наклона касательной на участке С-В в конце прямой определяется аэродинамикой автомобиля. Разность скоростей, измеренная на этом отрезке, позволяет узнать уровень аэродинамической нагруженности автомобиля.

Гран При Японии

ЗАВТРА УЖЕ НАСТУПИЛО!

Принцип "не откладывая на завтра то, что можно сделать сегодня" в конце сезона приобрел для конструкторов Ф-1 особую актуальность в связи с "мораторием" на проведение тестов после последнего Гран При. В отличие от руководителей "конюшен" и пилотов инженеры уже давно подвели для себя итоги сезона-01. И начиная с Гран При Бельгии ведущие команды приступили к обкатке узлов для машин образца 2002 года. Перед завершающим этапом первые ходовые испытания прошли двигатели BMW и Renault, предназначенные для следующего года, а также новая, титановая коробка передач Ferrari. В этих условиях японскую гонку можно было рассматривать как один из первых этапов следующего сезона. Для конструкторов завтра в Стране восходящего солнца уже наступило.

Ferrari

В течение всего уик-энда Михаэль Шумахер использовал новое шасси № 214 (девятое из построенных за сезон). Изготовленное по новой технологии, оно легче прежнего на 5 кг и имеет иную развесовку. Внешне новое шасси (рис. 1) от старого (на врезке) отличаются несколько увеличившиеся в длину боковые понтоны, передняя торцевая часть которых теперь почти перпендикулярна стенкам кокпита. Что касается аэродинамики, то в "донной" части центрального канала диффузора исчезло появившееся в Индианаполисе небольшое вздутие в зоне острого V-образного обтекателя коробки передач. Как и в Монако, применялось переднее антикрыло со сдвоенным элементом. Машина Баррикелло, подготовленная для квалификации и гонки, имела заднее антикрыло бипланной схемы, тогда как Шумахер

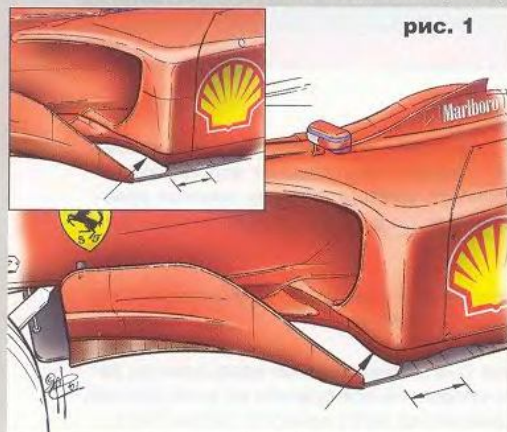


рис. 1

отдал предпочтение "триплану" (третья плоскость монтировалась у переднего обреза торцевых пластин в верхней части короба). Немец избрал для гонки стандартные тормозные диски, но с увеличенными отверстиями вентиляционных каналов, тогда как бразилец продолжал использовать "квалификационные" диски с уменьшенной до 22 мм толщиной.

McLaren

До максимально возможной ширины была увеличена колея передних колес. Недостаточно отработанная новая задняя подвеска не использовалась. Применялись антикрылья того же типа, что и в Монако.

Williams

Во время тренировок устанавливались датчики для замера температуры задних покрышек. Все три машины, подготовленные для гонки, получили выведенные вверх выхлопные терминалы, тогда как в Индианаполисе запасная машина их не имела. Впервые использовались новые дефлекторы (разрезанные надвое щитки меньшей кривизны), расположенные внутри системы рычагов передней подвески (рис. 2). В последней серии субботних свободных заездов на машине Ральфа Шумахера, а в квалификации и на машине Монтои монтировались выполненные в стиле Ferrari воздухозаборники для охлаждения передних тормозных механизмов. В отличие от однотипных конструкций эти воздухозаборники позволяют упростить процедуру



рис. 2

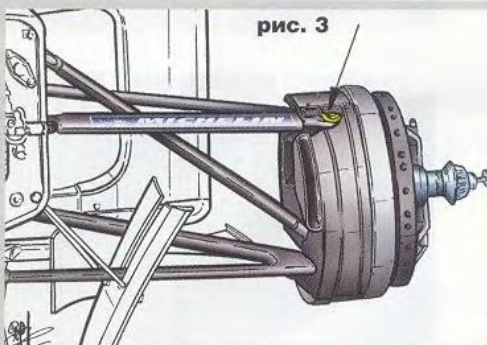


рис. 3

замены пластины, регулирующей развал передних колес (рис. 3). Использовались антикрылья той же схемы, что и в Будапеште.

Benetton

Мотор Renault в квалификационной версии показал себя очень хорошо. На машинах, подготовленных для квалификации, за передними колесами устанавливались большераз-



мерные дефлекторы. В гонке использовались дефлекторы со срезанной верхней частью, улучшающие обдув радиаторов системы охлаждения двигателя.

BAR

Дебютировали очередная модификация двигателя и новый вариант воздухозаборников для охлаждения передних тормозных ме-



ханизмов, накануне Гран При Японии прошедшие испытания на трассе в Муджелло. Воздухозаборники-«барабаны» имели вырез в верхней части, обеспечивающий доступ к пластине регулировки развала управляемых колес (рис. 4). На капоте двигателя за воздухозаборником вновь устанавливалось мини-антикрыло.

Jordan

На подготовленной к гонке машине Ярно Трулли устанавливались «квалификационные» тормозные диски Brembo уменьшенной толщины.

Sauber

Использовался тот же аэродинамический пакет, что и в Будапеште.

Jaguar

Дебютировала новая модификация двигателя. Машины имели почти ту же аэродина-

мическую конфигурацию, что и в Будапеште. Небольшие антикрылья воспроизводили схему, впервые опробованную в Канаде.

Minardi

Планировалось, что на подготовленных к гонке машинах обоих пилотов будет установлена новая коробка передач. Однако Йонг стартовал на запасной машине, имевшей трансмиссию старого типа. В гонке использовались тормозные диски Hitco.

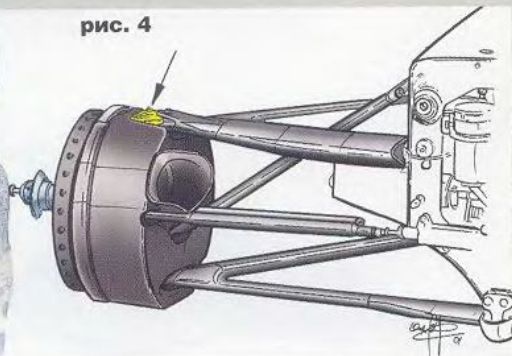


Prost

Машины имели ту же аэродинамическую конфигурацию, что и в Монако. Поскольку во время тренировочных заездов Энге разбил машину (во время Гран При Германии она уже была повреждена Бурти) с монококом № 5, в гонке он использовал запасной экземпляр. Третий автомобиль был собран на основе резервного монокока.

Джорджо Пиола, рисунки автора

рис. 4



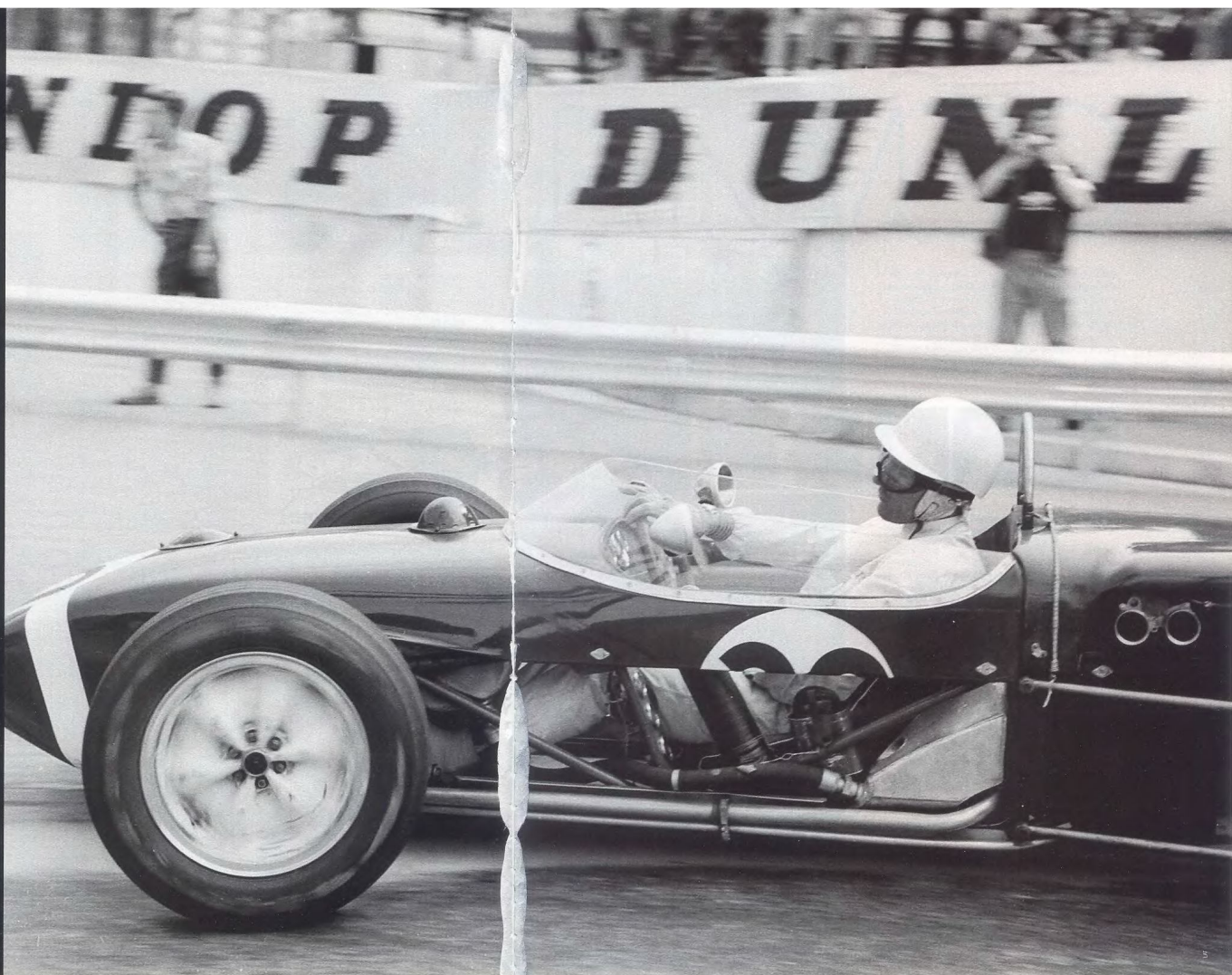
Номера шасси, использовавшихся в гонках сезона 2001 года

№ Гонщик	Автомобиль-двигатель	Австралия	Малайзия	Бразилия	Сан-Марино	Испания	Австрия	Монако	Канада	Европа	Франция	Великобрит.	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	США	Япония
1 М. Шумахер	Ferrari F2001-Ferrari 050	208*	208	208	208	210*	210	210	210	210	210	210	210	211*	211	213*	213	214*
2 Р. Баррикелло	Ferrari F2001-Ferrari 050	209*	206*	206	206	206	206	206	212*	206	206	206	206	206	206	206	206	206
3 М. Хаккинен	McLaren MP4-16-Mercedes FO 110K	03*	03	03	03	04*	04	04	03	07*	07	07	07	07	07	07	04	04
4 Д. Култхард	McLaren MP4-16-Mercedes FO 110K	01*	01	01	01	05*	05	05	05	06*	06	06	05	05	06	06	06	06
5 Р. Шумахер	Williams FW23-BMW P80 (E42)	03*	03	03	03	05*	05	05	05	05	05	05	05	05	07***	07	07	07
6 Р. Шумахер	Williams FW23-BMW P80 (E42)	02*	02	02	02	02	02	06*	06	06	06	06	06	06	06	08*	08	08
6 Х.-П. Монтойя	Williams FW23B-BMW P80 (E42)	03*	03	03	02*	03	03	06*	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06
7 Дж. Физикелла	Benetton B201-Renault RS 21	01*	01	01	04*	05*	05	05	05	05	05	03	05	05	05	05	05	05
8 Дж. Баттон	Benetton B201-Renault RS 21	03*	03	03	03	06*	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	04	04
9 О. Панис	BAR 003-Honda RA 001E	01*	04*	04	04	05*	05	03*	04	07*	07	07	07	07	04	08*	08	08
10 Ж. Вильнев	BAR 003-Honda RA 001E	04*	04	04	04	04	06*	06	06	06	04	04	04	04	04	04	04	04
11 Х.-Х. Френтцен	Jordan EJ11-Honda RA 001E	03*	03	02	05*	05	05	05	05	05	05	05	06	07*	05	05	05	05
11 Р. Зонта	Jordan EJ11-Honda RA 001E	03*	03	02	05*	05	05	05	05	05	05	05	06	07*	05	05	05	05
12 Я. Трулли	Jordan EJ11-Honda RA 001E	03*	03	02	05*	05	05	05	05	05	05	05	06	07*	05	05	05	05
12 Ж. Алези	Jordan EJ11-Honda RA 001E	03*	03	02	05*	05	05	05	05	05	05	05	06	07*	05	05	05	05
14 И. Ферстаппен	Arrows A22-Asiatech 001	01*	01	01	06*	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06
15 Э. Бернольди	Arrows A22-Asiatech 001	03*	03	04*	04	04	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	04	04
16 Н. Хайндфельд	Sauber C20-Petronas 01A	03*	03	02*	02	03	05*	05	03	05	05	07*	07	07	07	07	07	07
17 К. Райкконен	Sauber C20-Petronas 01A	01*	01	01	01	01	06*	06	06	06	06	06	06	06	06	06	05	05
18 Э. Ирвайн	Jaguar R2-Cosworth CR3	04*	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	06	05*	04	04
19 Л. Бурти	Jaguar R2-Cosworth CR3	03*	03	03	03	02*	03	06*	06	06	06	06	05*	07*	07	07	07	07
19 П. де ла Роза	Jaguar R2-Cosworth CR3	02*	03	01	04*	04	04	04	04	04	04	04	03	04**	04	04	04	04
20 Т. Маркеш	Minardi PS01-European V10	01*	03*	03	03	03	03	03	03	03	03	03	04	03	02*	01	03	03
20 А. Йонг	Minardi PS01B-European V10	01*	03*	03	03	03	03	03	03	03	03	03	04	03	02*	01	03	03
21 Ф. Алонсо	Minardi PS01-European V10	03*	03	03	03	06*	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06
21 Ф. Алонсо	Minardi PS01B-European V10	03*	03	03	03	06*	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06
22 Ж. Алези	Prost AP04-Acer 01A	02*	02	04*	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04
22 Х.-Х. Френтцен	Prost AP04-Acer 01A	02*	02	04*	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04
23 Г. Маццакане	Prost AP04-Acer 01A	02*	02	04*	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04
23 Л. Бурти	Prost AP04-Acer 01A	02*	02	04*	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04
23 Т. Энге	Prost AP04-Acer 01A	02*	02	04*	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04

* — дебют шасси; ** — дебют автомобиля; № — номер автомобиля; *** — дебют шасси + дебют автомобиля

СТИРЛИНГ МОСС
Гран При Монако '61

Рыцари скорости 60-х годов в стремлении покорить сердце "королевы автоспорта" не боялись выходить на трассу не только с открытым забралом, но и почти без доспехов. За рулем этого необычного Lotus 18 "конюшня" Роба Уокера, со снятыми для вентиляции кокпита боковыми обтекателями, Стирлинг Мосс одержал самую блистательную из своих 16 побед в Формуле-1. На Гран При Монако 1961 года — первой гонке 1,5-литровой "формулы" — "великий неудачник" Формулы-1 на прошлогодней машине со старым 4-цилиндровым рядным мотором Climax всю гонку удерживал за собой тройку "жеребцов из Маранелло" — Ferrari 156 Гингера, Фила Хилла и фон Триппа, оснащенных V-образными шестерками



СЕМИДЕСЯТЫЕ!

Начало семидесятых годов в Формуле-1 – эра доминирования моторов Ford-Cosworth и британских «конюшен» Tyrrell и Lotus. Этот период ознаменовался быстрым прогрессом шинных технологий, приведшим к появлению низкопрофильных slickов. Это было время массовой коммерциализации автогонок и усиления борьбы за безопасность гоночных трасс. Ну а на самих трассах в те времена властвовал великий шотландец Джеки Стюарт.

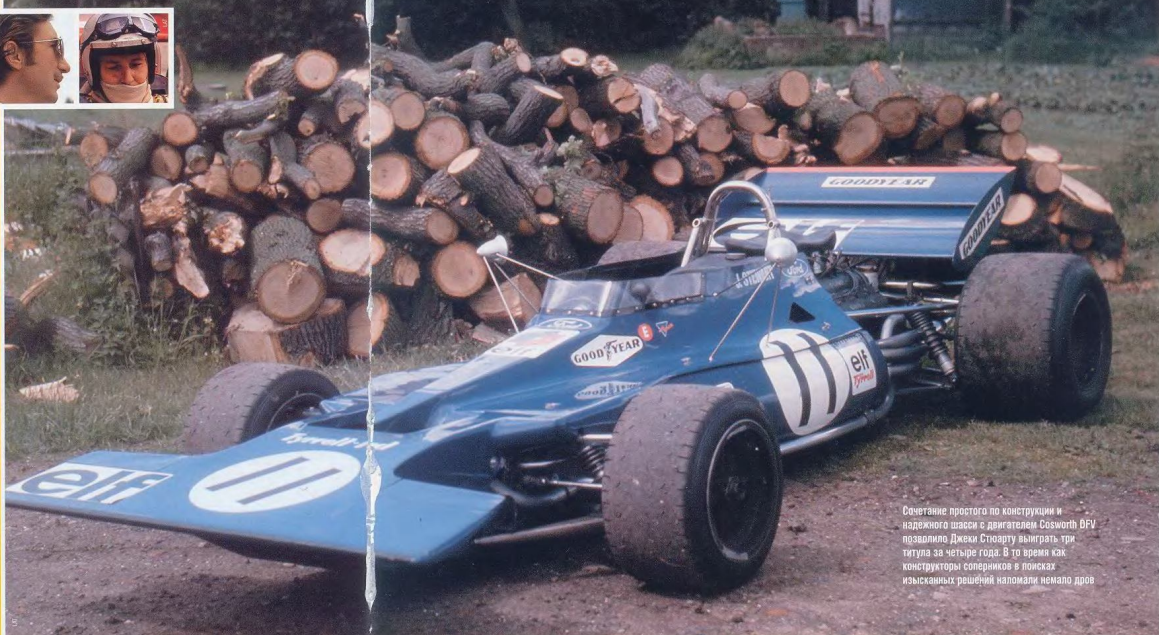


Слева направо: Джеки Стюарт, Марио Андреетти, Ронни Петерсон, Йозеф Зифферт, Джон Сертис

1971. Война моторов и дуэль шинников

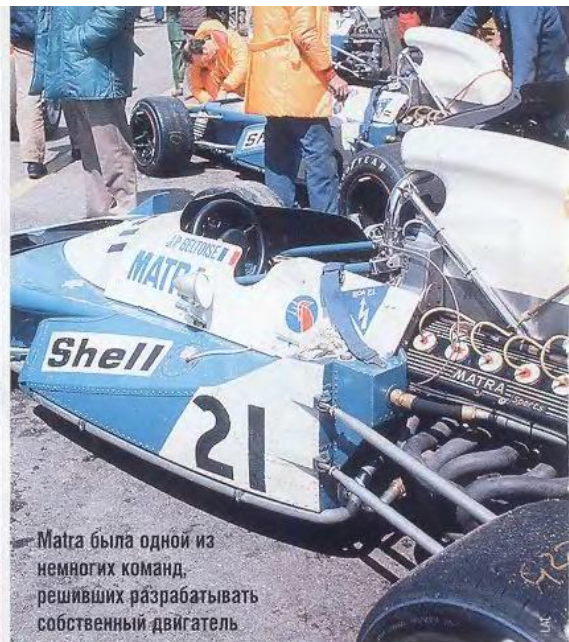
Конец сезона 1970 года прошел под знаком доминирования 12-цилиндровых моторов Ferrari, выпустивших большую часть Гран При второй половины сезона. Поэтому перед началом чемпионата-71 ставилась задача «жеребцов из Маранелло». Шансы британских «конюшен», клиентов Cosworth, составить конкуренцию Скудерии расценивались не слишком высоко – коспортовскому мотору шел пятый год, и казалось, что его потенциал исчерпан. Однако у конструктора Кеити Накано и его сотрудников было другое мнение, и, как показала история, более близкое к истине – Cosworth находился только в начале своего славного пути. Повысившись к началу сезона 8-цилиндровый мотор DFV серии 2 развивал добрых 450 л.с., что хотя и было «лошадей» на 50 меньше, чем у 12-цилиндровых двигателей Ferrari, компенсировалось меньшим весом и хорошей надежностью. Именно этот мотор, в комбинации с коробкой передач Hewland, и выиграла большая часть команд. Лишь упрямцы из Ferrari, BRM и приверженцы к ним Matra предпочитали строить собственные двигатели.

Разумеется, в длинном списке клиентов Cosworth была своя перловка. Приоритет по праву принадлежал Lotus. Но команда Чоммена переживала «переходный» сезон, сосредоточившись на разработке очередной идеи фикс своего создателя – газотурбинного полноприводного Lotus 56. Поэтому основная тяжесть борьбы с Ferrari легла на плечи Tyrrell. Шеф-конструктор команды Дерек Гарнер подготовил к сезону-71 две новые машины – Tyrrell 002 и 003, которые лишь в некоторых деталях отличались от его первенца – Tyrrell 001.



Сочетание простого по конструкции и надежного шасси с двигателем Cosworth DFV позволило Джеки Стюарту выиграть три титула за четыре года. В то время как конструкторы соперников в поисках изысканных решений напояли немало дров

Рекламные наклейки, широкие шины, металлические отбойники – вот облик Ф-1 начала 70-х. Франсуа Север за рулем Tyrrell-002 на Гран При Испании 1971 года



Matra была одной из немногих команд, решивших разрабатывать собственный двигатель



Широкий носовой обтекатель улучшил аэродинамику Tyrrell



Йозеф Зифферт

ставшего сенсацией прошлого чемпионата. Команду Кена Тиррелла представляли Джеки Стюарт и Франсуа Север, Ferrari же сохранила в своих рядах Жаки Икса и Клея Регациони. Им в помощь на гонки, не совпадавшие по срокам с этапами чемпионата USAC, Коммендаторе ангажировал американца Марио Андретти. Джеки Стюарт в межсезонье отверг весьма лестное предложение перейти под алые знамена Скудерии, сохранив верность "конюшне" "дядюшки Кена", что, конечно, придавало особую пикантность противостоянию Tyrrell и Ferrari.

Первый раунд этой борьбы остался за Ferrari. В Кьялами Марио Андретти за пару кругов до финиша обошел забарахливший McLaren Денниса Хьюма и первым увидел клетчатый флаг на финише – родившийся в Италии американец одержал свою первую победу в Формуле-1, осуществив свою детскую мечту – выиграть Гран При за рулем Ferrari. Успехи Скудерии продолжились и в весенних внезачетных стартах – Регациони выиграл гонку чемпионов в Брэндс-Хэтче, а Андретти первенствовал в Гран При Квестор на американском кольце Онтарио Спидвей, где лицом к лицу сошлись звезды Формулы-1 и гонщики американской 5-литровой формулы А.



Эмерсон Фиттипальди на полноприводном Lotus 56B

Когда же гоночный "караван" пересекал в Европу, настал черед ответного удара со стороны Tyrrell. И если в испанской Хараме Ferrari Жаки Икса всю гонку преследовала Tyrrell Стюарта, уступив ему на финише лишь три секунды, то в узких коридорах улиц Монте-Карло преимущество шотландца было подавляющим. Скудерия усилиями Икса восстановила статус-кво в Голландии. Однако в этой гонке на мокрой от дождя трассе решающим фактором успеха была резина, а не мастерство пилота (хотя Икс – один из самых выдающихся "дождевых" пилотов в истории Ф-1) или мощь мотора. Икс и Педро Родригес на BRM сразу после старта легко оставили позади всех соперников, включая Стюарта, и стало очевидно, что покрышки Firestone гораздо лучше "держат" мокрую трассу, чем Goodyear, в лагере которого находились Tyrrell, McLaren, Matra и Brabham. В итоге в первую шестерку попали только представители Firestone, а большинство адептов Goodyear закончили гонку вылетами с трассы или столкновениями.

Две следующие гонки прошли на очень быстрых трассах. Французский этап чемпионата принимал только что построенный по последнему слову тогдашней архитектурно-спортивной мысли и требованиям безопасности автодром в Ле-Кастеле близ Марселя. Его почти двухкилометровая прямая представлялась идеальным местом для дуэли моторов. Ну а хозяином британского Гран При являлся,

традиционно, еще более быстрый Сильверстоун, свободный тогда от многочисленных "эсок", достроенных в последние годы. Победа Ferrari в обеих гонках была прогнозируемой. Однако реальность кардинально разошлась с ожиданиями. Сердце машин из Маранелло – их 12-цилиндровый мотор, чей высокий звук лучше любой мелодии ласкал слух многочисленных поклонников Формулы-1 – и оказалось их самым слабым местом. В Ле-Кастеле двигатель на машине Икса продержался лишь пять кругов, в Сильверстоуне тоже не дожил до финиша. Стюарт же выиграл обе гонки, что называется, за явным преимуществом, сделав свои претензии на второй чемпионский титул более чем реальными. Впрочем, своим успехам в этих гонках лидер Tyrrell в немалой степени был обязан конструктору Дереку Гарднеру. Во Франции Tyrrell продемонстрировал аэродинамическую новинку – широкий носовой обтекатель, частично закрывавший передние колеса. Эта конструкция, которая существенно улучшала аэродинамику машины и увеличивала прижимную силу, была чуть позже воспроизведена и на машинах конкурентов.

Пока же соперники пытались отыскать причину преимущества Tyrrell в нелегальных усовершенствованиях. Так, после гонки в Ле-Кастеле появились слухи, что топливо, которое использует команда Стюарта, не соответствует стандартам. В Сильверстоуне же инспекции

подвергся двигатель – конкуренты заподозрили, что его рабочий объем больше положенного. Однако в обоих случаях тщательная проверка не обнаружила никаких нарушений.

Гонщики Tyrrell сохранили победный настрой и на остаток сезона, выиграв еще три Гран При, Ferrari же во второй половине чемпионата полностью потеряла темп, лишь раз финишировав на пьедестале. В итоге лидер Скудерии Икс откатился на четвертое место в чемпионате, уступив не только Стюарту и Северу, но и Ронни Петерсону, пилотировавшему скромный March.

В конце сезона конкуренцию пилотам Кена Тиррелла составляли в основном гонщики BRM. Питер Гетин выиграл гонку в Монце, а Йозеф Зифферт первенствовал в Австрии. Увы, этот успех стал первым и последним в карьере швейцарского пилота. На завершающей сезон внезапечной гонки в Брэндс-Хэтче, которую решили провести вместо отмененного Гран При Мексики, на одном из виражей BRM швейцарца вылетела с трассы и загорелась, ударившись о заградительный барьер. Судьи на трассе и пожарные были бессильны помочь зажатому в кокпите пилоту.

Черед трагических событий на гоночных трассах в начале 70-х – гибель Зифферта, ужасные аварии Игнацио Джунти и Педро Родригеса в гонках спортпрототипов – обострили и без того насущную проблему безопасности автогонок. В начале 70-х FIA всерьез взялась за владельцев трасс и национальные автоклубы, обязав их реконструировать авто-

дромы в соответствии с ужесточившимися нормами безопасности. Привычные сейчас металлические отбойники и защитные сетки вдоль трибун именно тогда стали обязательными элементами любой трассы. Наиболее опасные автодромы, такие как Спа или Мехико, вообще были лишены права проведения Гран При. Серьезной переделке подвергся и "Нюрбургринг" – по обеим сторонам дорожного полотна, там где раньше были деревья, камни, земляные валы, появились широкие плоские участки, улучшавшие обзор и гонщикам, и зрителям. Правда, это продлило жизнь старого Нюрбургского кольца лишь на несколько лет – после аварии Лауды в 1976 году гонки Гран При на нем больше не проводились.

Еще одна характерная черта Формулы-1 начала 70-х – все более активное проникновение рекламы. Гоночные автомобили окончательно сменили национальные цвета на яркие одежды компаний-спонсоров. Lotus перекрасился в черно-желтый цвет пачки сигарет John Player Special, сменив не только внешность, но и название, фигурировавшее в официальных протоколах. McLaren нарядился в цвета косметической компании Yardley. При этом одному из пилотов команды Питеру Ревсону, отпрыску династии владельцев компании Revlon, пришлось рекламировать своего прямого конкурента.

Технический прогресс в начале 70-х был особенно быстрым в области шинных технологий. Создатели шин стремились увеличить силы сцепления машины с дорогой. И если

шины автомобилей Гран При конца 60-х и внешне, и по техническим характеристикам мало чем отличались от обычной дорожной резины, то появившиеся в 70-е широкие, низкопрофильные, лишенные рисунка протектора шины – слики – обеспечивали автомобилю Ф-1 огромную площадь контакта колеса с дорогой, что позволяло проходить вираж на гораздо большей скорости. Конкурентная борьба двух основных поставщиков резины – Goodyear и Firestone – привела к появлению специальных квалификационных шин, которые могли выдержать лишь несколько кругов, зато позволяли пройти круг на секунду-другую быстрее, чем обычная гоночная резина.

1972. Эмо – самый юный чемпион

Основными претендентами на победу перед стартом чемпионата 1972 года вновь считались Tyrrell, Ferrari и Lotus. Эта тройка сохранила прошлогодний состав пилотов, лишь в команде Колина Чэпмена вместо не оправдавшего надежд шведа Рейне Виселля появился Дэвид Уокер. Объективно Lotus казался слабейшим из "большой тройки" – ставший после гибели Риндта в Монце-70 лидером команды Эмерсон Фиттипальди, несмотря на явный талант, был еще слишком неопытным, а Уокер вообще не хватал звезд с неба. Казалось, Ф-1 предстоит повторение сезона-71. Конечно, кое-какую интригу по ходу сезона могли внести команды "второго эшелона" – BRM, March, Brabham, McLaren. BRM оделась в красно-

Успех бразильца стал главной неожиданностью сезона-72





Lotus 72D

белые мальбороовские одежды и вынашивала амбициозные планы выставить в сезоне-72 на деньги Philip Morris по 5-6 машин на каждую гонку, что, впрочем, в полной мере так и не реализовалось. В March к Ронни Петерсону присоединился молодой рента-драйвер Ники Лауда, купивший себе место в команде на кредит, полученный от одного из венских банков. Brabham переживала смутные времена – второй год подряд команда переходила из рук в руки. Поруководив командой всего год, Рон Торанак, преемник отца-основателя Джека Брэбзона, продал хлопотное предприятие преуспевающему лондонскому бизнесмену Берни Экклстоуну. Тот затеял перестройку, поменял технический штаб команды и ангажировал в помощь Грэму Хиллу пару гонщиков из Южной Америки – Вильсона Фиттипальди, старшего брата Эмерсона, и Карлоса Рейтеманна.

Рейтеманн и сотворил первую сенсацию сезона, завоевав поул-позишн в дебютном Гран При чемпионата у себя на родине в Аргентине. Но в гонке аргентинцу блеснуть не удалось – на старте он пропустил нескольких соперников, а затем и вовсе из-за долгой смены резины потерялся в глубине пелотона. Гонку же выиграл, в полном соответствии с про-

гнозами, Джеки Стюарт, лидировавший от старта до финиша. Такая же картина чуть было не повторилась и в Южной Африке, где Стюарт лидировал до 45-го круга, пока его не подвела трансмиссия. Лавровый венок победителя в Кьялами достался Деннису Хьюму на McLaren, вырвавшему победу у Фиттипальди.

Время бразильца настало, когда “большой цирк” Формулы-1 переместился в Европу. Lotus 72 с Эмерсоном Фиттипальди за рулем был вне конкуренции в Испании и Бельгии. А в промежутке между этими Гран При прошла фантастическая гонка в Монако, где под потоками воды, лившими с разверзшихся небес, первую и последнюю победу в своей карьере одержал Жан-Пьер Бельгуаз на BRM.

Гран При Франции-72 после прошлогодних финансовых потерь был перенесен с автодрома Поль Рикар на трассу “Шарад” близ Клермон-Феррана. Французская “национальная команда” Matra подготовила к домашней гонке новую модель – MS120D, сконструированную Жоржем Мартеном и Робером Мореном. Крис Амон за рулем этой машины легко опередил всех в квалификации и с такой же легкостью вырвался вперед на старте гонки. Однако фатальная невезучесть новозеландца, который справедливо считался одним из сильнейших пилотов 60-70-х годов, но так ни

разу и не попробовал вкуса победного шампанского, сыграла с ним злую шутку: на 20-м круге он наехал на камень, которых на трассе было полным полно, поскольку Клермон-Ферран расположен на древнем вулканическом плато. Амону пришлось отправиться за новой резиной в боксы, что отбросило его на восьмое место. После пит-стопа ему ценой героических усилий удалось прорваться на третью позицию, и он финишировал, уступив только Стюарту и Фиттипальди. Впрочем, не один Амон пострадал от следов древних вулканических извержений. Наиболее печальный инцидент произошел с австрийцем Хельмутом Марко, которому камень из-под колес соперника пробил забрало шлема и серьезно повредил левый глаз, положив конец довольно многообещающей карьере австрийского пилота.

А что же Scuderia Ferrari? Увы, пилоты команды из Маранелло не смогли составить конкуренции Фиттипальди и Стюарту в борьбе за титул. Единственный успех Ferrari в сезоне-72 пришлось на самую, пожалуй, сложную гонку в календаре чемпионата – Гран При Германии на почти 23-километровом Нюрбургском кольце. Жаки Икс, предпочитавший эту трассу всем остальным, стартовал с поул-позишн и лидировал от старта и до финиша, а Клей Регациони обеспечил Ferrari победный дубль.



Автомобили BRM оделись в цвета Marlboro



Сезон-72 стал первым полным сезоном в Ф-1 для Ники Лауды. March 711. Гран При Южной Африки

Технический регламент тех лет позволял создавать разнообразные и подчас причудливые конструкции. Штоммелен (Eiffeland) борется с Амоном (Matra). Гран При Великобритании '72



Хельмут Марко





И для Джеки Стюарта, и для Франсуа Севера сезон-73 стал последним

Выиграв следующую гонку на "Остеррайхринге", Эмерсон Фиттипальди практически обеспечил себе победу в чемпионате, теоретически же недостижимым для соперников он стал после победы в Монце, за две гонки до конца чемпионата. Бразилец, которому в ту пору было только 25 лет, стал самым молодым чемпионом мира в истории Ф-1. Это достижение и поныне остается в силе.

1973. Триумф и трагедия

В следующем сезоне количество гонок возросло до 15. В официальный календарь чемпионата впервые были включены Гран При Бразилии, который пару лет проводился в качестве внезачетной гонки, и Гран При Швеции на новой трассе, построенной на аэродроме "Андерсторп". После годичной паузы, связанной с модернизацией трассы в Зандфорте, снова появился в календаре и большой приз Голландии.

В шинной войне между Firestone и Goodyear чаша весов постепенно склонялась в пользу последнего. Если Firestone по-прежнему делал лучшую дождевую резину, то "сухие" и квалификационные покрышки Goodyear явно превосходили продукцию конкурента. Перед сезоном-73 в лагерь Goodyear перешли и Lotus с Ferrari, оставив Firestone лишь BRM, Surtees, Iso и небольшие частные команды. По словам Эда Александера, директора гоночного отделения Goodyear, его компания в те годы тестировала за сезон примерно 300 вариантов состава резины, из которых около 30 проверялись на трассах. Целью шинников было подо-

брать оптимальный состав смеси для каждой марки шасси и для каждой трассы. Естественно, в этих условиях выбор шин приобретал чуть ли не решающую роль в гонке. По мнению того же Александера, на круге, который приходится за полторы минуты, разница в полсекунды между пилотами определялась собственно навыками гонщика и качеством шасси. Мотор мог принести кому-то еще 0,7 секунды преимущества, а вот благодаря правильному выбору шин можно было сбросить до двух секунд на круге!

На фоне стремительного прогресса шинников достижения моторостроителей и конструкторов шасси выглядели не столь впечатляюще. Сезон-73 основные конкуренты начали с тем же багажом, что и в прошлом году. Так Tyrrell имел в своем распоряжении две модели — 005 и 006, оснащенные теми же Cosworth DFV, которые развивали теперь примерно 460 л.с. — на 20–30 л.с. меньше, чем Ferrari, но чуть больше, чем BRM. Lotus также продолжал постепенное совершенствование 72-й модели, экспериментируя, в основном, с аэродинамикой — воздухозаборниками и антикрыльями. Ferrari вступила в сезон с новой моделью 312B3, отказавшись наконец от традиционной для себя трубчатой конструкции шасси в пользу монокока. Однако наиболее удачной новой машиной сезона был, пожалуй, McLaren M23 — хорошо сбалансированный и надежный автомобиль. Создатель этой машины Гордон Коппак заложил основу для будущих успехов McLaren на несколько лет вперед — M23 выходила на старт, конечно, в новых модификациях, вплоть до 1978 года.

Команды-лидеры сохранили свой прошлогодний состав. Значимые переходы пилотов в межсезонье ограничились лишь перемещением Клея Регациони из Ferrari в BRM и приходом на его место в Scuderia Arturo Merzario. Регациони отпраздновал свой переход поул-позицией в первой гонке сезона в Аргентине. Однако победа на обоих южноамериканских этапах чемпионата — в Буэнос-Айресе и в дебютном Гран При Бразилии на "Интерлагосе" — досталась действующему чемпиону и кумиру южноамериканских болельщиков Эмерсону Фиттипальди. Через месяц, когда гоночный караван переместился в Южную Африку, дебют McLaren M23 также был отмечен поулом Денни Хьюма. Но гонку выиграл Стюарт, прорвавшийся к победе с непривычного для себя 16-го места на старте. Из европейских гонок первой половины сезона наиболее примечательным был Гран При Монако: после дуэта в начальной стадии гонки в исполнении вторых номеров Tyrrell и Lotus Франсуа Севера и Ронни Петерсона вперед вырвался Джеки Стюарт, а "погоню за лидером" возглавил Эмо. Несмотря на все усилия Фиттипальди, приблизиться к Стюарту ему не удалось, Джеки выиграл гонку, что стало поворотным моментом в чемпионате: дела Lotus после этого пошли на спад, а Tyrrell сохранил набранный темп до финиша сезона. Великолепная гонка удалась в Монако и Лауде: австриец шел третьим, пока не отказала коробка передач. Увидев такую прыть своего бывшего рента-драйвера, Луис Стенли, хозяин BRM, поспешил заключить с ним постоянный контракт.



В начале 70-х Ferrari была далеко не на первых ролях в Ф-1. Гран При Испании '73. Жаки Икс. Ferrari 312B3

На следующей гонке в Андерсторпе первенствовал Деннис Хьюм на новом McLaren M23, а на британском Гран При его успех повторил и Питер Ревсон. Впрочем, гонка в Сильверстоуне стала знаменитой отнюдь не из-за победы Ревсона, а благодаря массовой аварии на старте, которую устроил юный и горячий южноафриканец Джоди Шектер. После его пируэтов на стартовой прямой добрый десяток машин разлетелся в разные стороны, как бильярдные шары. Благо, никто серьезно не пострадал, если не считать зажатого в кокпите со сломанной ногой Андреа де Адамича. Итальянца извлекли из машины почти полчаса и из-за последствий не столько травм, сколько психологического шока, протеже Alfa Romeo прекратил на этом свою гоночную карьеру.

Гораздо более трагично закончилась авария Роджера Уильямсона, пилотирувавшего March команды Тома Уиткрофта, хозяина автодрома в Донингтоне и обладателя знаменитой коллекции гоночных машин, на Гран При Голландии в Зандфорте. Гонщик заживо сгорел в своей машине на глазах миллионов телезрителей, пока неподготовленные к таким ситуациям судьи на трассе ждали приезда пожарной машины. Лишь близкий друг Уильямсона Дэвид Перли, остановившийся на месте аварии, предпринимал безуспешные попытки вытащить гонщика из пекла.

Победы в Голландии и Германии достались Джеки Стюарту, таким образом практически обеспечившему себе третий чемпионский титул. Скудерия же обе эти гонки пропустила – Мауро Форгуери пытался внести коррективы в конструкцию машины. Гонщик номер 1 Ferrari



Роджер Уильямсон

Жаки Икс получил по этому случаю "вольную" и стартовал на своей любимой трассе в Нюрбурге за рулем McLaren. Джеки Стюарт окончательно оформил свое чемпионство в Монце, финишировав четвертым позади Петерсона, Фиттипальди и Ревсона.

Сезон-73 традиционно завершился двумя гонками на американском континенте – Гран При Канады и США. В Моспорте в соответствии с новыми нормами безопасности после одной из аварий на трассу выехал пейс-кар – впервые в истории Ф-1. Начались массовые пит-стопы, и судьи сбились в подсчете кругов. В итоге после финиша гонки вопрос о том, кто же все-таки выиграл, решался в течение нескольких часов. Вначале поздравления принимал Фиттипальди, однако потом победа была отдана Питеру Ревсону.

Гран При США в Уоткинс-Глене был омрачен очередной трагедией: напарник Стюарта по команде Tyrrell Франсуа Север разбился в субботней тренировке перед гонкой. Триумфальный для Tyrrell сезон закончился трагедией. Стюарт отказался выходить на старт и объявил об окончании карьеры гонщика Формулы-1. Справедливости ради стоит заметить, что авария Севера сократила послужной список Стюарта лишь на одну гонку, остановив его на магической отметке 99. Еще в начале сезона Джеки поставил в известность "дядюшку Кена" и президента Ford-Europe Уолтера Хейеса о том, что сезон-73 станет для него последним. Выиграв 27 гонок из 99 (лучший процент побед лишь у великих Фанхио, Аскари и Кларка), Стюарт покинул Формулу-1 непобежденным.

Вадим Степанов



Питер Ревсон за рулем McLaren M23 Ford на Гран При Испании '73

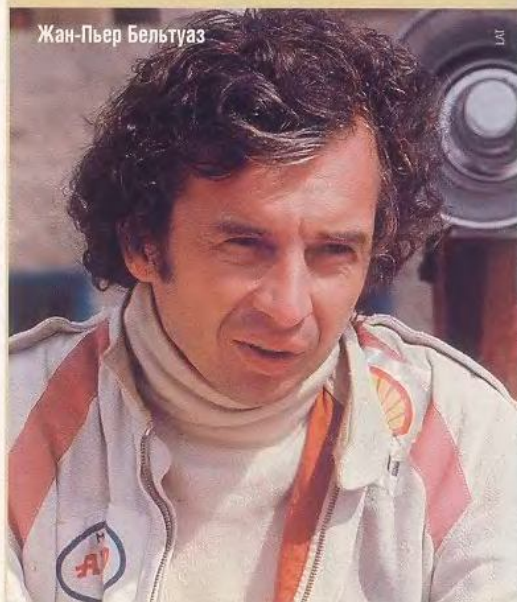
ЗВЕЗДНЫЙ

Гонка по узким улицам средиземноморского княжества Монако всегда была одним из самых суровых испытаний для гонщика. Лишь в Монте-Карло и, пожалуй, на старом "Нюрбургринге" мастерство, смелость и кураж пилота могли противостоять мощи моторов. Улицы древнего княжества знали немало красивых гонок и великих побед. Гран При Монако 1972 года – одна из них.

Чемпионат 1972 года, четвертым этапом которого и был большой Приз Монако, шел своим чередом. Главные роли в этом действе играли Джеки Стюарт и Эмерсон Фиттипальди. Однако у гоночной рулетки Монте-Карло в тот уик-энд был другой фаворит – 35-летний француз Жан-Пьер Бельтуаз.

Чемпион Ф-2 1968 года уже шестой сезон стартовал в Ф-1, но особых успехов на его счету не было. Казалось, карьера француза в Ф-1 близка к закату. Да и его репутация была изрядно испорчена инцидентом, случившимся в январе 71-го на гонке "1000 километров Буэнос-Айреса". Тогда у его спортивной Matra закончилось топливо, и Бельтуазу пришлось толкать ее к боксам, чтобы продолжить гонку. К несчастью, когда он толкал машину поперек трассы, из-за поворота вылетела Ferrari Игнацио Джунти и итальянский гонщик не успел разминуться с машиной Бельтуаз. Последовало столкновение, Джунти погиб, а Бельтуаз, как несомненный виновник аварии, на несколько месяцев был отлучен от гонок решением ФИА.

В Монако Бельтуаз приехал в качестве члена команды Marlboro-BRM вместе с Питером Гетином, Хауденом Генли, Хельмутом Марко и Рейне Висселлем. Lotus представляли Эмерсон Фиттипальди и Дэйв Уокер. Tyrrell – Джеки Стюарт и Франсуа Север, Ferrari – Жаки Икс и Клей Регаццони. Марио Андретти, третий гонщик Скудерии, стартовал в этот уик-энд в Индианаполисе, равно как и Питер Ревсон, которого в McLaren заменил Брайан Редман. Заявочный лист дополняли Matra с Крисом Амоном, Brabham с Грэмом Хиллом и Вильсоном Фиттипальди, Surtees с Майком Хэйлвудом, Тимом Шенке-



Жан-Пьер Бельтуаз

ЧАС ЖАН-ПЬЕРА БЕЛЬТУАЗА

ном, Андреа де Адамичем и многочисленные заводские и частные March.

В Монако всегда остро стоял вопрос о квалификации и стартовых деньгах, которые получали только пробившиеся на старт пилоты, но на этот раз организаторы поступили либерально, ограничив стартовое поле 25 машинами — по числу заявленных гонщиков. Поэтому в четверг тренировочные заезды, по результатам которых в то время определялись позиции на стартовой решетке, носили именно тренировочный характер, хотя, разумеется, борьбы за стартовые места никто не отменял. Основные события в тренировке развернулись в пятницу. Поул-позицию завоевал лидер сезона Фиттипальди. Второе и третье время показали пилоты Ferrari Икс и Регацони, а вот на двух следующих позициях разместились две BRM — Бельтуаз и Гетин. Стюарт показал только восьмой результат, а Север — 12-й.

В субботу пошел сильный дождь, который не прекратился и в воскресенье. Организаторы предоставили пилотам дополнительную тренировочную сессию утром в день гонки, чтобы гонщики хоть немного привыкли к потокам воды на улицах. Именно во время этой сессии на трассе вдруг появился кортеж автомобилей, доставлявших семью князя Ренье в зрительскую ложу. К счастью, гонщикам, находившимся в тот момент на трассе, удалось избежать столкновений с машинами главы государства.

Со взмахом стартового флага 25 ревущих автомобилей устремились к "Сен-Дево", поднимая в воздух облака брызг. Удивительно, но в столь жутких условиях старт обошелся без малейших происшествий. Бельтуазу удалось великолепный рывок по правой стороне трассы, и в "Сен-Дево" он протиснулся по внутренней борке, опередил Икса и возглавил пелотон машин на подъеме к "Казино". Почти так же хорошо стартовал и Клей Регацони, обогнавший Фиттипальди и Икса по левой стороне трассы.

Бельтуаз, используя преимущество чистой дороги впереди и подгоняемый ревом моторов сзади, стал отрываться от преследователей с



Кругом вода. BRM Бельтуазу рвется к победе



Икс на Ferrari остался вторым и в квалификации, и в гонке

невероятной скоростью — после пятого круга он опережал Регацони уже на шесть секунд. Потом его преимущество неожиданно удвоилось, когда Регацони ошибся в "эске" и увлек за собой Фиттипальди. Правда, оба продолжили гонку, пропустив вперед лишь Икса.

Дождь все лил и лил, несколько не ослабевая, но машина Бельтуазу шла как по рельсам — ни единой ошибки, ни единого отклонения от оптимальной траектории. Сзади же то один, то другой пилот выделял пируеты на мокром асфальте. Вот Гетин на BRM вылетел в "эске",

затем Шенкен повстречался с отбойником в "Мирабо", Стюарт совершил разворот на 180 градусов, потерявшись в шлейфе брызг из-под колес преследуемой им Ferrari Регацони. А вскоре и Регацони потерял управление и разбил машину.

У Бельтуазу в тот день была своя гонка. Вторым, все больше отставая от лидировавшей красно-белой BRM, шел Жаки Икс. Стюарт после схода Регацони оказался на третьем месте, и начал было сокращать отставание от Ferrari Икса. Но мотор его Tyrrell стал чихать и кашлять из-за промокшей электропроводки, и действующему чемпиону пришлось не только забыть о погоне за Иксом, но и пропустить вперед Эмерсона Фиттипальди.

Через два с половиной часа изматывающей гонки Бельтуаз наконец увидел клетчатый флаг — победа! Жаль, но звездный час для большинства гонщиков наступает только однажды. Получая победный кубок, Жан-Пьер не сдерживал счастливых слез. Впрочем, быть может, это были просто капли все еще лившего дождя...

Вадим Степанов

XXX Гран При Монако

Монте-Карло. 14 мая 1972 года.
Дистанция: 80 кругов по 3.145 км (251.60 км)
Погода: сильный дождь.

8 Э. Фиттипальди
JPS/Lotus 1'21.4

К. Регацони
Ferrari 1'21.9

18 П. Гетин
BRM 1'22.6

Д. Хьюм
McLaren 1'22.7

22 А. Пескарولو
March 1'22.9

М. Хейлвуд
Surtees 1'23.7

10 Т. Шенкен
Surtees 1'23.9

Р. Петерсон
March 1'24.1

26 Х. Марко
BRM 1'24.6

Г. Хилл
Brabham 1'24.7

21 В. Фиттипальди
Brabham 1'25.2

М. Бьюттлер
March 1'26.5

27 Р. Штоммелен
Eiffelard-March 1'29.5

6 Ж. Икс
Ferrari 1'21.6

Ж-П. Бельтуаз
BRM 1'22.5

16 К. Амон
Matra 1'22.6

Дж. Стюарт
Tyrrell 1'22.9

15 Б. Редман
McLaren 1'23.1

Ф. Север
Tyrrell 1'23.8

9 Д. Уокер
JPS/Lotus 1'24.0

Р. Виссель
BRM 1'24.4

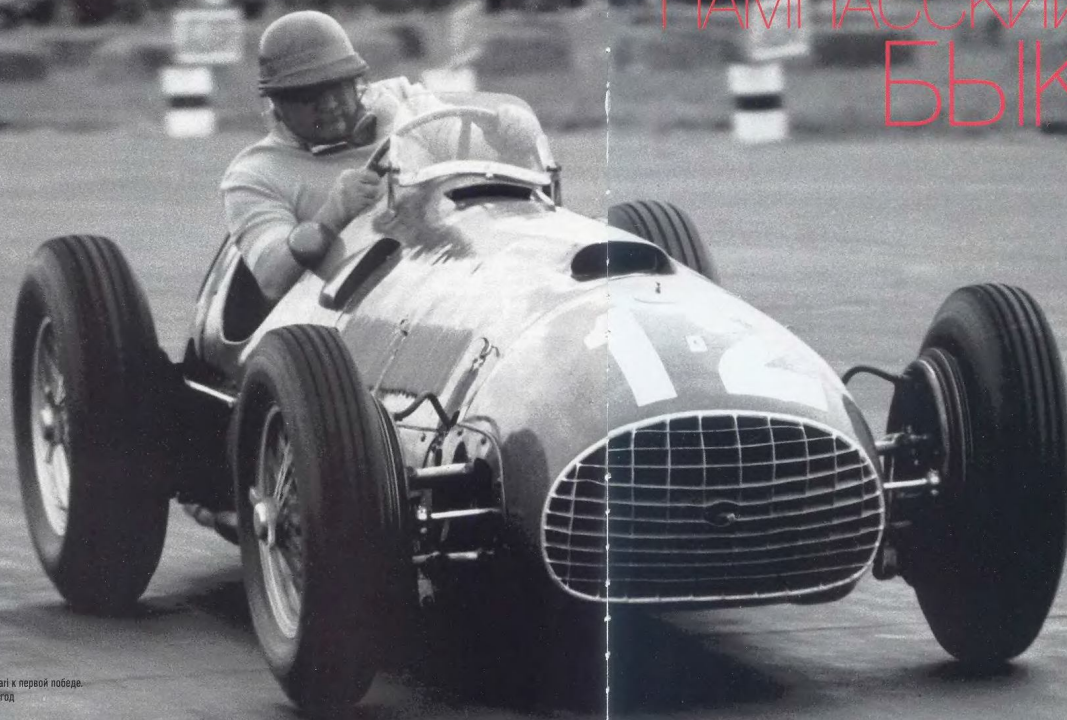
12 А. де Адамич
Surtees 1'24.7

Х. Генли
BRM 1'24.7

4 Н. Лауда
March 1'25.6

К. Пасе
March 1'26.6

поз N	Пилот	Команда	Шасси	Модель	Мотор	Конфиг.	Кр.	Результат
1	Ж.-П. Бельтуаз	Marlboro BRM	BRM	P160B	BRM	V12	80	2:26'54.7
2	Ж. Икс	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	312B2	Ferrari	F12	80	+38.2
3	Э. Фиттипальди	John Player Team Lotus	JPS Lotus	72D	Cosworth	V8	79	+1 круг
4	Дж. Стюарт	Elf Team Tyrrell	Tyrrell	004	Cosworth	V8	78	+2 круга
5	Б. Редман	Yardley Team McLaren	McLaren	M19A	Cosworth	V8	77	+3 круга
6	К. Амон	Equipe Matra	Matra Simca	M120C	Matra	V12	77	+3 круга
7	А. де Адамич	Broke Bond Oxo/Rob Walker	Surtees	TS9B	Cosworth	V8	77	+3 круга
8	Х. Марко	Marlboro BRM	BRM	P153B	BRM	V12	77	+3 круга
9	В. Фиттипальди	Motor Racing Developments	Brabham	BT33	Cosworth	V8	77	+3 круга
10	Р. Штоммелен	Team Eiffelard Caravans	Eiffelard March	721	Cosworth	V8	77	+3 круга
11	Р. Петерсон	STP March Racing	March	721X	Cosworth	V8	76	+4 круга
12	Г. Хилл	Motor Racing Developments	Brabham	BT37	Cosworth	V8	76	+4 круга
13	М. Буттлер	Clarke-Mordaunt-Guthrie Racing	March	721G	Cosworth	V8	76	+4 круга
14	Д. Уокер	John Player Team Lotus	JPS Lotus	72D	Cosworth	V8	75	+5 кругов
15	Д. Хьюм	Yardley Team McLaren	McLaren	M19C	Cosworth	V8	74	+6 кругов
16	Н. Лауда	STP March Racing	March	721X	Cosworth	V8	74	+6 кругов
17	К. Пасе	Team Williams-Motul	March	711	Cosworth	V8	72	+8 кругов
2	Ф. Север	Elf Team Tyrrell	Tyrrell	002	Cosworth	V8	70	НК
Сошли								
22	А. Пескарولو	Team Williams-Motul	March	721	Cosworth	V8	58	авария
7	К. Регацони	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	312B2	Ferrari	F12	51	авария
11	М. Хейлвуд	Broke Bond Oxo/Rob Walker	Surtees	TS9B	Cosworth	V8	48	авария
19	Х. Генли	Marlboro BRM	BRM	P180	Cosworth	V12	47	авария
10	Т. Шенкен	Team Surtees	Surtees	TS9B	Cosworth	V8	31	авария
18	П. Гетин	Marlboro BRM	BRM	P160B	BRM	V12	27	авария/дисквал.
28	Р. Виссель	Marlboro BRM	BRM	P160B	BRM	V12	16	мотор
Ср. скорость победителя								
			102.756 км/ч	Лучший круг				
Ср. скорость поул-позишн			139.091 км/ч	Лидер				
				113.220 км/ч, Ж.-П. Бельтуаз (9), 1.40,0 Бельтуаз, 1-80				



Гонзалес ведет Ferrari к первой победе.
Сильверстоун, 1951 год

“У меня двойственные чувства. Радость смешивается с горечью: сегодня я будто бы убил собственную мать”, — обычно спокойный Коммендаторе Феррари светился от счастья, но, описывая свои чувства, находил яркие и точные слова. Гран При Великобритании 1951 года стал вехой в истории команды из Мараньяно. Пятьдесят лет назад в Сильверстоуне Scuderia Ferrari одержала свою первую победу в гонках чемпионатов мира Формулы-1. А для Энцо это была и победа над его “крестной матерью” — гоночной командой Alfa Romeo — в начале 30-х годов вскормившей и воспитавшей Феррари и его “козишню”. Коммендаторе радовался первому триумфу и похлопывал по плечу маленького толстенького человека, которого история выбрала творцом первой победы Ferrari.

ПАМПАССКИЙ БЫК



Водитель грузовика

О том, что Хосе Фройлан Гонзалес был гощиком, много говоря, необычным, можно догадаться уже по прозвищу аргентинца. Пампасский Бык Гонзалес получил его не столько за мощь и стремительность на трассе, сколько за свою тучную комплекцию. Грозный, невысокого роста Хосе и правда напоминал молодого бычка. Но за внушительной внешностью скрывался мягкий и добродушный человек, всегда готовый похвастаться своими интересными рали пружей. Не случайно в детстве в родном Арресифесе у него было гораздо более мирное прозвище: друзья звали его Пепе. “У всех гощиков есть клички. У меня их было несколько, — смеется Гонзалес. — Одна, например, произошла от размера моей головы. Меня звали ‘el testigo’, что в переводе с испанского означает ‘Коммиссионный’”.

Маленький Хосе увлеченно занимался спортом, обожал плавание, несмотря на комплекцию, здорово играл в футбол, гонял на велосипеде. А когда повзрослел, стал участвовать и в автомобильных гонках.

Первый опыт вождения автомобиля Гонзалес получил в начале 40-х годов: получил права, он устроился работать водителем грузовика и переехал по пыльным аргентинским дорогам многоэтажные машины. Параллельно он изучал технику и собирал на свалках и в гаражах “коллекцию” запчастей. Пепе мечтал участвовать в гонках, но покупка гоночной машины, пусть даже подержанной, была ему не по карману, поэтому оставалось надеяться лишь на себя и труд старых железок, из которых в 1946 году он наконец собрал свой собственный одноместный автомобиль с двигателем Chevrolet. В том же году в Кармен-де-Аресо он впервые вывел свою машину на старт и... одержал первую победу. За ней последовали другие. Быстрый успех открыл Хосе путь в национальную серию “Пампасов”, где выступали лучшие гошники страны. Там Гонзалес впервые сел за руль настоящей заводской гоночной машины — Maserati, на которой еще недавно ездил сам Джузеппе Фарина.

“В те дни я выходил на старт под псевдонимом Монтекар и Кануто, — вспоминает Гонзалес. — Дело в том, что мой дядя Хулио Перес, который тоже участвовал в гонках, погиб в 1940 году во время 1000-мильной гонки и я не хотел говорить родным, что тоже стал гощиком”. Однако долго хранить в тайне свои выступления Гонзалесу не удалось. Вскоре он стал одним из лучших пилотов страны и вместе с будущим пятикратным чемпионом мира Хуаном Мануэлем Фаньо был включен в состав знаменитой команды Equipo Argentino, которую покровительствовал авиационный автопорт

“отец нации” президент Перон отправил за океан покорять гоночную Европу. “Я очень ценил Хуана Мануэля, – говорит о Фанхио Гонзалес. – Мы были по-настоящему хорошими друзьями. Я всегда называл его Падрино – Крестным отцом, поскольку он был шафером на моей свадьбе. Наша дружба длилась около пятидесяти лет, до самой смерти Фанхио”.

В Европе...

“Я был столь же быстр, как и Хуан, – считает Гонзалес, – разве что чуть менее стабилен”. Может, как раз этого “чуть” ему и не хватило в Европе, где Хосе Фройлану повезло куда меньше, чем Фанхио. Хуан Мануэль почти сразу попал в лучшую в те годы гоночную команду Alfa Romeo, став одним из трех знаменитых “Ф” (Фанхио, Фарина, Фаджиоли). Гонзалес же остался в Equiro и в 1950 году в новорожденном чемпионате мира дебютировал за рулем Maserati 4CIT/50, да и то лишь на втором этапе в Монако. Правда, на узких улицах княжества тучный Пампасский Бык сотворил настоящую сенсацию. Он опередил в квалификации одну из “Альфетт” и занял место в первом ряду. А вот в гонке ему не повезло. Уже на первом круге на входе в “Бюро де Табак” Alfa Romeo шедшего на втором месте Фарины, поскользнувшись на брызгах морской воды, перелетавших через паранет набережной на трассу, ударились о стену и протаранили шедшую следом Maserati Гонзалеса. В завал на набережной – одну из самых больших аварий в истории Формулы-1 – угодило десять машин. И хотя Хосе удалось-таки выбраться из этой кучи-малы, досхать он сумел лишь до следующего поворота. Перед шпилькой у заправочной станции хлеставшее из пробитого бака Maserati топливо вспыхнуло, и Хосе пришлось на ходу выпрыгивать из машины, которая уже без гонщика проползла еще несколько метров и уткнулась в соломенные тюки отбойников. К счастью, аргентинец отделался лишь легкими ожогами. Но этот пожар был не последним: через полтора месяца во Франции на Maserati аргентинца сторел мотор. Неудачи буквально преследовали его.

Однако стоило Гонзалесу вернуться на родину, как Фортуна снова повернулась к нему лицом. Зимой 1951 года на купленной в Маранелло подержанной Ferrari 125 аргентинец в пух и прах разгромил в серии “Темпорада” признанных фаворитов во главе с Фанхио. “Те гонки очень помогли мне воспрянуть духом после неудач в Европе, – признается Хосе. – Но самое главное, благодаря им я получил еще один шанс – телеграмму от Эн-

Благодаря покровительству Хуана Перона в конце 40-х годов автоспорт в Аргентине развивался очень бурно. Фанхио (в центре), Гонзалес (крайний слева) и другие ведущие гонщики страны на приеме у президента



Фанхио и Гонзалес были друзьями и в обычной жизни, и на трассе



Дебют Гонзалеса в Формуле-1 мог получиться очень ярким, но авария на первом круге Гран При Монако перечеркнула все усилия Хосе



цо Феррари. И через несколько месяцев уже выступал за его команду”.

К сезону 1951 года Ferrari модернизировала прошлогоднюю модель 375, установив на ее двигатель новую головку блока с двумя свечами на цилиндр, что позволило увеличить мощность до 370–380 л.с. И хотя Ferrari по-прежнему проигрывала Alfa Romeo 158 40–50 “лошадей”, это отставание уже было не смертельным, поскольку Ferrari была гораздо экономичнее “Альфетты”, расходовавшей по 140 литров метанола за 100 км. Не случайно уже в Реймсе, где зрители впервые увидели в кокпите Ferrari 375 грузную фигуру Гонзалеса, заменившего в команде заболевшего Пьеро Таруффи, Пампасский Бык занял второе место. Правда, справедливости ради стоит оговориться, что Хосе проехал лишь половину дистанции. Во время дозаправки спортивный директор команды Нелло Уголини приказал аргентинцу уступить место в машине лидеру Ferrari Альберто Аскарри, на автомобиле которого сломалась коробка передач. Зато следующий этап чемпионата в Сильверстоуне превратился в настоящий бенедикт Гонзалеса, навсегда обессмертивший его имя.

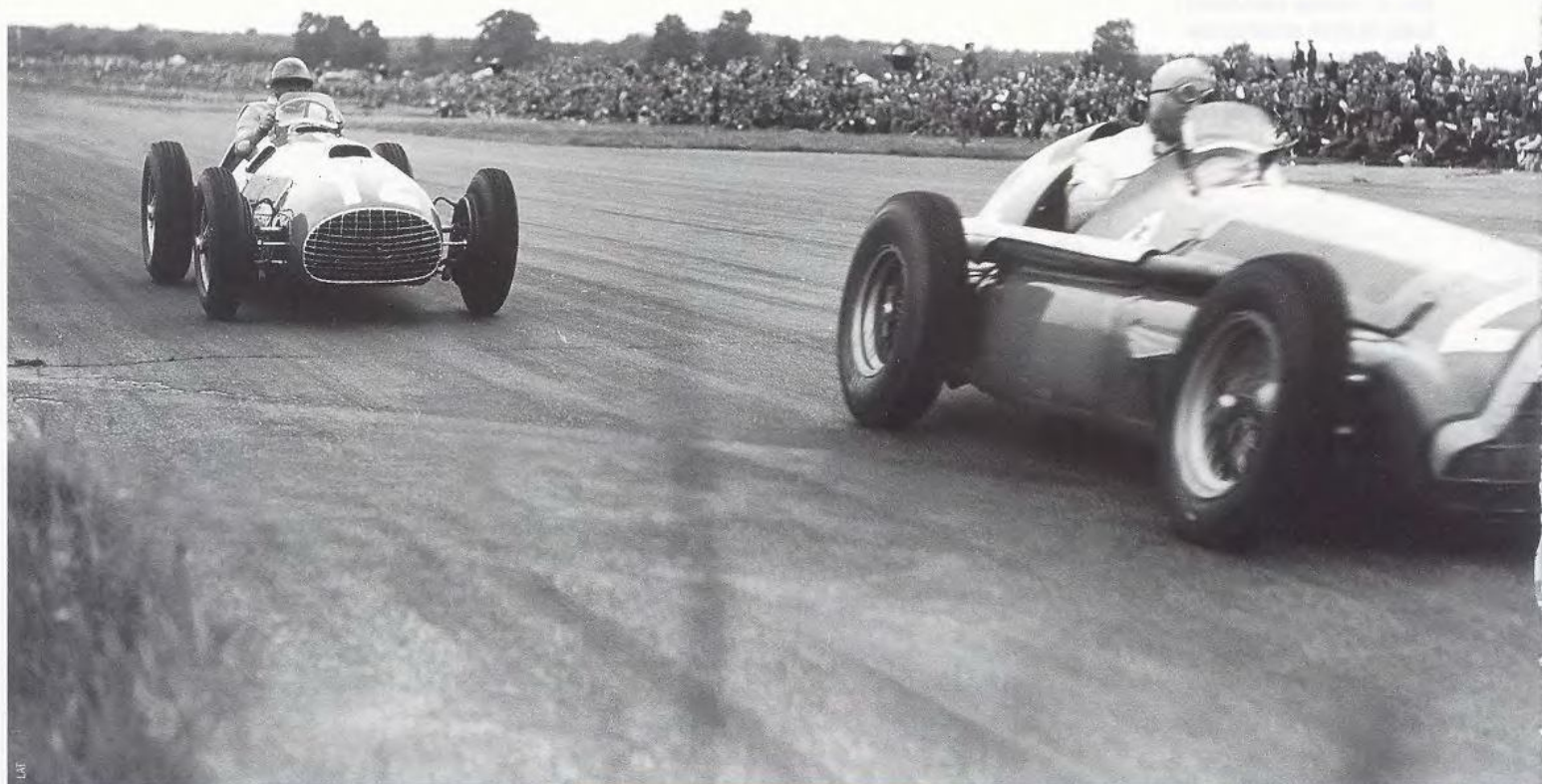
Историческая победа

Уже в четверг – первый день тренировок в Сильверстоуне – Пампасский Бык, кстати, единственный из трех гонщиков Scuderia, выступавший на прошлогодней модификации Ferrari 375 с одной свечой на цилиндр, продемонстрировал свою силу, впервые в истории промчавшись по старому британскому аэродрому со средней скоростью более 100 миль/час: за 1'43.4 – с новым рекордом трассы, ровно на секунду быстрее своего Падрино Фанхио. На следующий день над Сильверстоуном с утра моросил дождь, и хотя ко второму часу квалификации трасса высохла и оба партнера Гонзалеса по Ferrari, Аскарри и Виллорези, смогли улучшить свое вчерашнее время, приблизиться к результату аргентинца ближе чем на две секунды они так и не смогли. “Я приехал в Сильверстоун, чувствуя, что могу победить”, – признался аргентинец.

Правда, на старте гонки Пампасский Бык выпустил было вперед выстрелившего со второго ряда Бонетто на Alfa Romeo. “Мы все очень долго буксовали на старте, потому что если бы кто-то из четверки пилотов, стоявших на первой линии, дернулся вперед раньше времени, он схлопотал

Облик тучного круглоголового коротышки Гонзалеса, за который он получил свое прозвище Пампасский Бык, не слишком вписывался в представления об идеальном спортсмене, но, несмотря на это, Хосе Фройлан по праву считался одним из сильнейших гонщиков своего времени





бы минуту штрафа", — разводил руками Хосе Фройлан, уже через круг легко вернувший себе лидерство. В тот день у Гонзалеса был только один реальный соперник — его лучший друг Фанхио на "Альфетте". Аргентинцы шли вплотную друг к другу, и на 10-м круге Маэстро оттеснил было Хосе на второе место, но на 38-м Гонзалес прошел более опытного земляка. В середине гонки Фанхио завернул в боксы на дозаправку, что позволило Гонзалесу увеличить отрыв до 1'12. И в дальнейшем на более легкой машине Хосе шел намного быстрее залитой под завязку "Альфетты" Фанхио. Лишь на 76-м круге Гонзалес наконец заехал в боксы на свой единственный пит-стоп. Но тут судьба едва не сыграла с аргентинцем ту же шутку, что и в Реймсе. За полчаса до его дозаправки на Ferrari Аскари вновь полетела коробка передач и, заезжая на пит-лейн, Хосе уже прощался с машиной: "После Реймса в моем контракте с Ferrari появился пункт, согласно которому я по первому требованию был обязан отдать машину Аскари". Остановившись в боксах, Гонзалес, не дожидаясь команды, сам выбрался из Ferrari, уступая место

Кульминация легендарного Гран При Великобритании-51. Через несколько секунд Гонзалес (№ 12) обгонит своего друга Фанхио на непобедимой "Альфетте" под № 2 и поведет Ferrari к ее первой победе

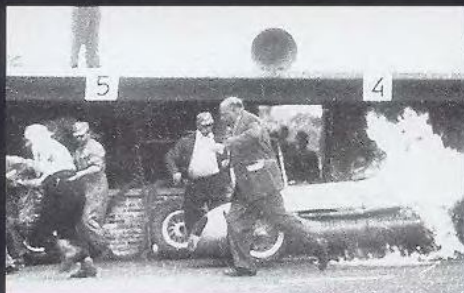
лидеру "конюшни". Но Аскари велел Хосе вернуться за руль: перед началом сезона британский автоклуб наложил запрет на замену пилотов в ходе гонки и, прими он жертву Гонзалеса, команду бы просто дисквалифицировали.

Вернувшись на трассу, воодушевленный аргентинец, уже создавший к тому времени просто огромный отрыв от Фанхио, помчался к первой для себя и для своей команды победе на этапах чемпионата мира. На финише Пампасский Бык почти на минуту опередил Маэстро на непобедимой на протяжении пяти лет "Альфетте". Так Хосе, выражаясь словами Феррари, стал убийцей его "матери", за что получил от Энцо небывалую привилегию — право без стука входить в кабинет Коммендаторе. Такого Старый Хозяин не позволял еще ни одному из своих гонщиков.

"Это в самом деле была историческая победа — первая победа Ferrari, первая победа автомобиля с безнаддувным двигателем. Для меня же это был самый счастливый момент в жизни... После этой гонки Коммендаторе подарил мне золотые часы. А когда через несколько дней я приехал в Маранелло, его кабинет уже украшала черно-белая фотография, запечатлевшая эту победу", — вспоминает Гонзалес.

Второй круг

Заняв в 1951 году третье место в чемпионате мира (своему партнеру Аскари он проиграл всего очко, Фанхио — пять) и завоевав вечное расположение Коммендаторе, Хосе так и не захотел им воспользоваться. Дружба с Фанхио значила для него куда больше, и в 1952 году Гонзалес покинул Ferrari, чтобы стать партнером Хуана Мануэля в



Пожар в боксах голландского Гран При 1951 года едва не стоил Гонзалесу жизни. Но всего через несколько минут после того, как Ferrari потушили, Хосе вернулся за руль и вновь выехал на трассу

Maserati. Останься он в Маранелло и, возможно, Аскари не удалось бы так легко выиграть два следующих чемпионата. Но Пампасский Бык, ценивший дружбу превыше побед, сделал свой выбор!

Два следующих сезона он был верным оруженосцем Фанхио. Успех обходил Гонзалеса стороной. За эти годы Хосе пять раз добирался до финиша гонок чемпионата мира, четырежды поднимался на пьедестал, занял шестое место в чемпионате 1953 года. И только в 1954 году, когда Фанхио ушел в Mercedes-Benz, Гонзалес вернулся в Ferrari.

Карьера аргентинца словно пошла на второй круг. С возвращением в Маранелло неудачи вновь сменились успехами. Опять, как и три года назад, Хосе одержал блестящую победу в Сильверстоуне, лидируя от первого до последнего поворота. Интересный факт: в той гонке быстрее всего с одинаковым временем показали аж семь пилотов, включая и Хосе Фройлана. В итоге очко, присуждавшееся тогда за лучший круг, пришлось делить на всех – по 0,14 на брата. Такой вот необычный рекорд.

В конце сезона Гонзалес стал вице-чемпионом мира, уступив в чемпионате лишь Фанхио. Помимо британского Гран При на его счету было три первых места в престижных незачетных гонках и триумф в "24 часах Ле-Мана". Казалось, впереди 32-летнего аргентинца ждало еще немало побед. Но следующей весной Хосе снова ушел из Ferrari.

Летом 1954 года на тренировке перед Гран При Германии в Нюрбурге насмерть разбился соотечественник, бывший партнер по Maserati и хороший друг Гонзалеса Онофре Маримон, и в конце сезона Хосе принял решение больше никогда не выступать в Европе. Это не был страх. Хосе Фройлан никогда не боялся садиться за руль гоночной машины. Достаточно вспомнить историю, случившуюся с аргентинцем в 1951 году, всего через неделю после его исторической победы, во время незачетного Гран При Голландии в Зандворте. На 46-м круге гонки Гонзалес заехал на пит-стоп, но в ходе дозаправки механики неосторожно пролили на машину топливо и через секунду Ferrari превратилась в пылающий факел. Гонзалес успел отскочить от автомобиля, и вскоре пожар потушили. После чего... Хосе снова сел за руль и на еще не остывшей от огня машине спокойно выехал на трассу и закончил гонку на седьмом месте.

Так что, вернувшись на родину, Пампасский Бык остался верен себе: за шесть следующих лет



Гран При Великобритании 1956 года оказался самым коротким в карьере Гонзалеса. На старте Хосе так и не смог сдвинуться с места



Карьера Пампасского Быка в Формуле-1 завершилась 10-м местом в аргентинском Гран При 1960 года

Эпилог

С тех пор четыре десятилетия Пампасский Бык не выходил на гоночные арены Европы и лишь 40 лет спустя после той неудачи снова сел за руль автомобиля Гран При в старой доброй Англии. В 1996 году, словно отмечая юбилей осечки в Сильверстоуне, Гонзалес принял участие в ежегодном "Фестивале скорости" в Гудвуде, сев в кокпит того самого BRM V16, на котором в 1952 году он выиграл "Гудвуд Трофи". А через пять лет подошло время еще одного, на этот раз более приятного юбилея – пятидесятилетия его первой победы на британском Гран При. Но на этот раз, вопреки ожиданиям, 79-летний Хосе Фройлан так и не появился в Сильверстоуне. Возраст берет свое.

Увы, сегодня осталось уже очень немного людей, которые своими глазами видели ту историческую победу. Ни один из партнеров Гонзалеса по Ferrari, ни вечный друг Фанхио, ни, естественно, Феррари не дожили до этого юбилея – полвека первой победы Scuderia Ferrari, добытой в далеком 1951 году грозным на вид, но мягким в душе толстяком по прозвищу Пампасский Бык.



Хосе Фройлан мог стать замечательным чемпионом и принести Ferrari еще множество побед, но между ним и Scuderia каждый раз становилась дружба: в первый раз Хосе (в центре) покинул Маранелло, чтобы стать партнером Фанхио (слева), а во второй – чтобы почтить память Онофре Маримона (справа)

Владимир Маккавеев

Хосе Фройлан Гонзалес

(Аргентина)

Дата рождения: 5 мая 1922 г.
Место рождения: Арресифес, Аргентина
Первый старт: 1946 г.
Самые запоминающиеся события в карьере: Победа на Гран При Великобритании 1951 г.

Карьера:

1947–

1949 г. Аргентинская серия "Темпорада"

1950 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступал за команду Scuderia AchilleVarzi (Maserati): 2 гонки, 0 очков

1951 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступал за команды: Jose Froilan Gonzales (Lago-Talbot), Scuderia Ferrari (Ferrari): 6 гонок, 1 победа, 1 ПП, 24 (27) очка, 3-е место в ЧМ; победитель не входившего в зачет чемпионата мира ГП Пескары

1952 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступал за команду Maserati (Maserati): 1 гонка, 1 БК, 6,5 очков, 8-е место в ЧМ; победитель не входивших в зачет чемпионата мира "Гудвуд Трофи" и "Ричмонд Трофи"

1953 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступал за команду Maserati (Maserati): 5 гонок, 2 БК, 14,5 очка, 6-е место в ЧМ

1954 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступал за команды: Scuderia Ferrari (Ferrari): 7 гонок, 1 победа, 1 ПП, 3 БК, 26,64 очка, 2-е место в ЧМ; победитель не входивших в зачет чемпионата мира "Интернэшнл Трофи", ГП Бари, ГП Бордо; победитель "24 часов Ле-Мана"

1955 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступал за команды: Scuderia Ferrari (Ferrari): 1 гонка, 2 очка, 12-е место в ЧМ

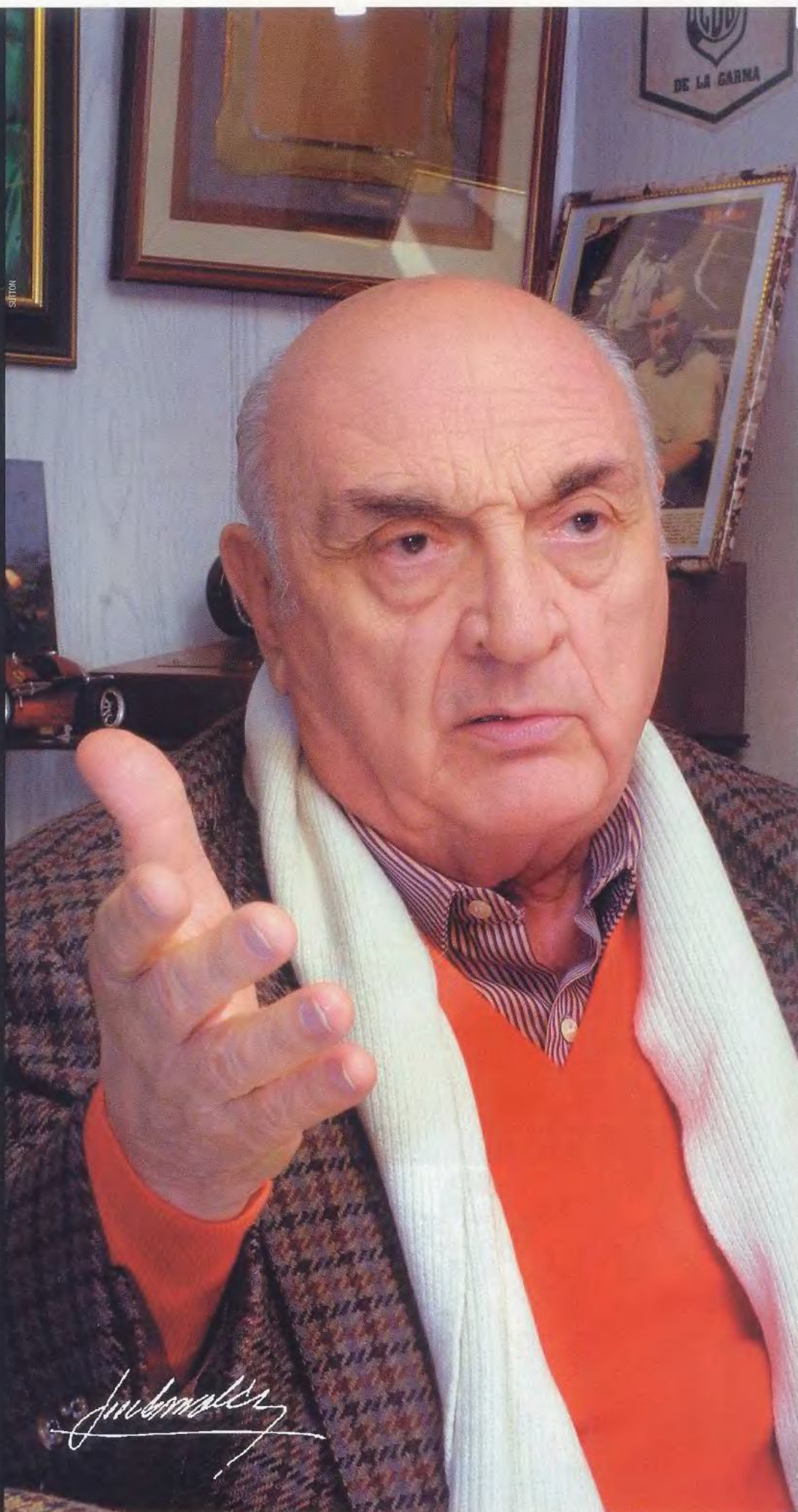
1956 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступал за команды: Maserati (Maserati), Vandervell (Vanwall): 2 гонки, 0 очков

1957 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступал за команды: Scuderia Ferrari (Lancia-Ferrari): 1 гонка, 1 очко, 14-е место в ЧМ

1960 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступал за команды: Scuderia Ferrari (Ferrari): 1 гонка, 0 очков

Гран При в Ф-1:.....26
 Гонки в Ф-1:.....26
 Очков:.....77,64
 Побед:.....2
 Пул-позишн:.....3
 Быстрейших кругов:.....6

Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.01.01



Jose Gonzales

СУДЬБА ПОДРУЖКИ ГОНЗАЛЕСА



Пути Господни неисповедимы. Это касается и людей, и автомобилей. В пятидесятые годы Хосе Фройлан Гонзалес считался одним из самых талантливых пилотов Формулы-1, но его карьера прервалась внезапно. Ferrari 375, на которой он принес команде из Маранелло первую победу в гонках чемпионатов мира, стала легендарной и, по идее, должна была занять почетное место в заводском музее Ferrari. Но вышло по-иному.

Автомобиль, на котором Пампасский Бык выиграл британский Гран При, был одним из шести 4,5-литровых Ferrari 375, построенных в Маранелло к мировому первенству 1951 года. Но по завершении сезона он стал не нужен команде, поскольку в 1952–1953 годах чемпионат мира проводился для автомобилей Формулы-2. В итоге машина Гонзалеса была продана французскому гонщику Луи Розье для его команды Scuderia Auvergne. Летом 1952 года Луи наконец-то установил на ее двигатель головку с двумя свечами на цилиндр (у Гонзалеса была далеко не самая последняя модификация) и перекрасил в синие французские цвета. В 1952–1953 годах Розье выступал на этом автомобиле в уже не входивших в зачет чемпионата гонках Формулы-1 (Ф-Libre), дважды подряд выигрывал Гран При Альби*, в 1952 году финишировал четвертым в "Ольстер Трофи" и пятым в Гудвуде. Правда, после 1953 года, когда вступил в силу новый 2,5-литровый регламент Формулы-1, 4,5-литровая Ferrari превратилась в бесполезного гоночного динозавра. Однако Розье не расстался с машиной, а, упаковав ее в широкий кузов, превратил в спортивный автомобиль, на котором в начале 1954 года вместе с Морисом Тринтиньяном без особого успеха (7-е место) стартовал в Буэнос-Айресе.

Поняв, что в Европе старая Ferrari более не конкурентоспособна, Розье продал ее австралийскому предпринимателю Ройкрофту, купившему ее для своего сына. Однако пока машину перего-

**"Она была самой красивой
из всех моих подружек..."**
Хосе Фройлан Гонзалес

Луи Розье



няли от дома Розье в порт Марселя, водитель перепутал передачи и перекрутил мотор. Из Марселя на Зеленый континент Ferrari прибыла без приключений, и в 1956 году ее заявили на национальное первенство спортивных машин. Но в первой же гонке Ferrari подвела Рона Ройкрофта: двигатель стал стремительно терять мощность и в конце концов австралийцу пришлось совсем сойти с трассы из-за поломки подвески. При осмотре двигателя обнаружили большие проблемы в системе распределения, и мотор пришлось перебирать. Одновременно машине вернули и кузов с открытыми колесами, правда, несколько отличный от родного.

Ройкрофт продолжал выступать на автомобиле Гонзалеса вплоть до 1960 года, но особого успеха не добился. Высшими его достижениями были два поула и десять кругов лидирования на новозеландском Гран При 1957 года в Эрдмуре, который он так и не закончил из-за перегрева выхлопной системы.

Когда же Ferrari не смогла достойно конкурировать уже даже на национальном уровне, Ройкрофт продал ее за 1100 фунтов австралийскому гонщику на спортивных катерах Эрнни Нанну, польстившемуся на ее 4,5-литровый мотор. Сняв с Ferrari двигатель, Нанн поставил его на свой катер Squalo, на котором вскоре установил новый австралийский рекорд скорости на воде: 214 км/ч. Шасси же 375-й Нанн перепродал новозеландскому умельцу-конструктору Феррису де Джоксу, который немного изменил базу и установил на него мотор Jaguar и спортивный кузов из стекловолокна. Так легендарная Ferrari Гонзалеса превратилась, по сути, в обычный дорожный автомобиль.

К счастью, в 1968 году новозеландский энтузиаст Гевин Байн, узнав, что на автомобиле Ферриса стоит шасси от знаменитой Ferrari, выкупил у Джокса его машину и принялся по крупицам собирать разлетевшиеся по всей Австралии и Новой Зеландии ее родные запчасти. Байну повезло: большая часть железок, снятых с машины в первые пять лет, все еще пылилась в гараже у Ройкрофта. Сложнее всего оказалось выкупить у Нанна двигатель. Эрнни продал его Гевину лишь 12 лет спустя в 1980 году. "За эти годы я провел немало бессонных ночей, волнуясь, как бы его катер не утонул вместе с мотором. Хорошо, что этого не случилось", – признается Байн. Однако когда Гевин наконец получил вождельский двигатель, оказалось, что он в отвратительном состоянии. Пришлось вытачивать новый коленвал, менять шатуны, втулки, клапаны, поршни, пружины, подшипники, а также сделать новый алюминиевый бак. На это ушло почти семь лет. И лишь в 1987 году злосключения Ferrari закончились. В январе Байн наконец вывел помолодевшую и сменившую красное платье на голубое (в цветах Scuderia Auvergne) "самую красивую подружку" Гонзалеса из своего гаража. Хочется надеяться, что теперь ее красота будет жить вечно.

Владимир Маккавеев

* – в 1953 году ГП Альби состоял из трех заездов, два из которых Розье провел на Ferrari 375 и один – на Ferrari 500



“ЧЕТЫРЕ КОЛЬЦА” ПРОТИВ “ТРЕХ ЛУЧЕЙ”

Предыстория

После Великой депрессии 1929–33 годов в европейском автомобильном спорте воцарился застой. Ни о какой технической регламентации не могло быть и речи. Финансовые возможности фирм, которые изготавливали гоночные машины, приближались к нулю. Лишь Alfa Romeo, получавшая субсидии от правительства Муссолини, да очень состоятельный фабрикант – меценат-романтик Этторе Бугатти – выводили свои машины на гонки. Конечно, кроме заводов выставляли на старт машины владельцы частных гоночных команд. В целом они представляли собой довольно пестрый конгломерат, и у AIACR (тогдашнего аналога FIA) не оставалось иного выхода, как проводить соревнования по так называемой свободной формуле, то есть практически без серьезных технических ограничений.

Но мировой экономический спад закончился, и AIACR решила, что настало время учредить некую гоночную формулу, которая обеспечивала одинаковые технические возможности для всех заводов и команд. В октябре 1932 года AIACR огласила эту новую техническую регламентацию, которая вступала в силу с 1 января 1934 года. Таким образом, заводы получали 14-месячный срок на проектирование, постройку и доводку новых конструкций. Основное требование новой гоночной формулы определялось цифрой “750”. Она означала лимит веса автомобиля, который не мог быть тяжелее 750 кг; причем в них не входил вес шин, воды, бензина, масла и гонщика. Заметим, что четыре шины весили около 90 кг; жидкость (бензин, масло, вода) – 180 и гонщик – около 80.

Создатели новой гоночной формулы ориентировались на наиболее успешные в те годы машины Alfa Romeo, Bugatti и Maserati, чтобы как минимум благодаря им поддержать будущие гонки. По образцу этих автомобилей AIACR установила минимальное сечение кузова на уровне подушки сиденья – 85х25 см. А чтобы стимулировать развитие надежности

Auto Union B 1935 года. У машины уже вертикальные выхлопные трубы для каждого цилиндра и алюминиевые боковины кузова

Фон Браухич рядом с Mercedes-Benz W25B перед стартом ГП АКФ 1935 года в Монлери



автомобилей, на всех соревнованиях, которые проводились как Гран При, предписывалось иметь дистанцию не менее 500 км.

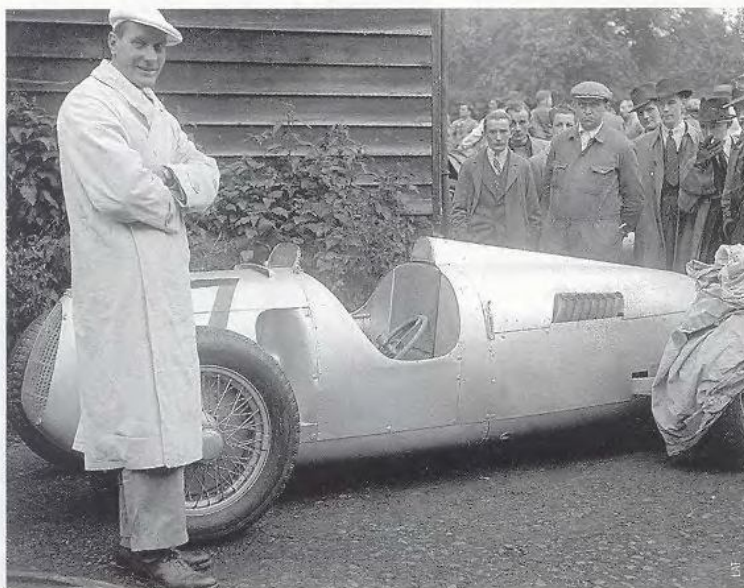
Фердинанд Порше, после 1926 года, когда произошло слияние фирм Daimler и Benz, оставил пост главного конструктора Daimler и основал собственное конструкторское бюро. Там, только что познакомившись с новой гоночной формулой, он начал работу над конструкцией под условным названием P-Wagen. Он еще не нашел на нее заказчика, но проектирование шло полным ходом.

Здесь необходимо некое “лирическое” отступление о “предтече” проекта P-Wagen, ко-

торый затем превратился в революционный заднемоторный Auto Union. Инженер Эдмунд Румплер в 1923 году сконструировал для компании Benz заднемоторный гоночный автомобиль с независимой подвеской задних колес по схеме “качающиеся полуоси” и рамой, очень жесткой не только на изгиб, но и на кручение. Инженер Альфред Розенбергер проводил тогда испытания этих автомобилей и выступал на них в гонках.

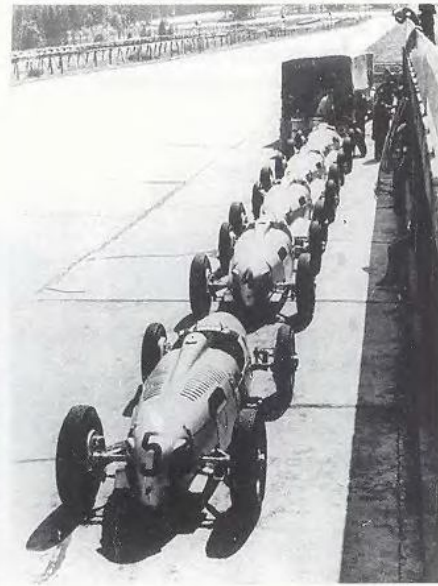
После слияния с Daimler командные посты в конструкторском отделе объединенной фирмы заняли Ханс Нибель и Хайнрих Вагнер, с которыми, кстати, и не ужился Порше. Оба пришли из фирмы Benz и были хорошо знакомы с гоночным автомобилем Румплера. Розенбергер же являлся приятелем Порше и, покинув Daimler-Benz, стал консультантом в его КБ.

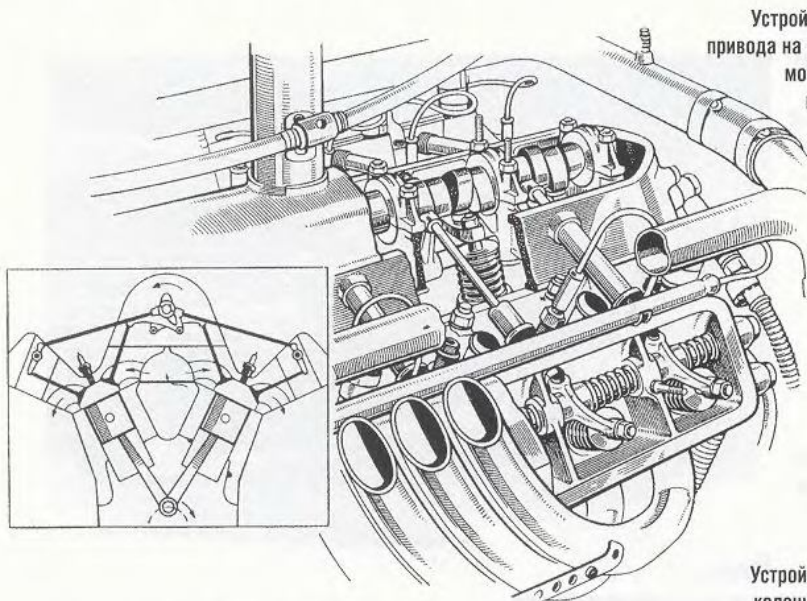
Порше и начал развивать заднемоторную философию Румплера, подкрепляя ее собственными инженерными находками. Что касается Daimler-Benz, то Нибель взял из нее то, что сам считал главным – концепцию независимой подвески всех колес и неизбежной в



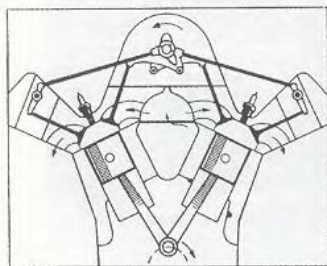
Ханс Штук рядом с Auto Union C образца 1934 года

Пять машин Auto Union B 1935 года прибыли на трассу “Нюрбургринг”. Обе соперничающих команды выставляли по 4–5 машин на гонку

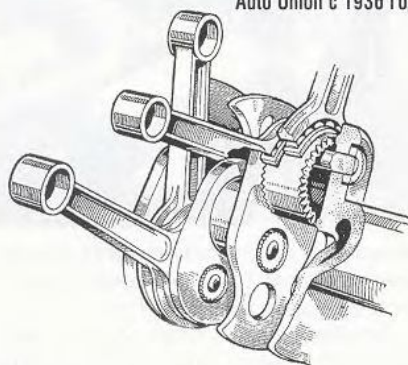




Устройство клапанного привода на 16-цилиндровых моторах Auto Union моделей A, B и C



Устройство разборного коленчатого вала типа Hirth, примененного на Auto Union с 1936 года



этом случае очень жесткой рамы.

Став рейхсканцлером, Гитлер распорядился назначить приз в полмиллиона рейхсмарок самому успешному немецкому автомобилю, построенному в соответствии с новой гоночной формулой. И инженеры Daimler-Benz лихорадочно взялись за проектирование модели W25. Эти новости дошли до Порше. Ему удалось убедить руководство новорожденного концерна Auto Union, объединившего марки Audi, DKW, Horch и Wanderer (отсюда эмблема из четырех сплетенных колец), в целесообразности взять под свое крыло проект P-Wagen. Более того, известный гонщик тех лет Ханс Штук, многократный победитель горных гонок, добился у рейхсканцлера аудиенции и уговорил его финансировать проект P-Wagen. В итоге полмиллиона марок были поделены поровну между Daimler-Benz и Auto Union, превратившись в субсидии на развитие их гоночных программ.

Но оставим политику и закулисную возню. Противоборство на гоночных трассах "трехлучевой звезды" и "четырех колец" привело к прорыву в развитии гоночной техники. Эволюция автомобилей этих двух компаний знаменовала новую эпоху и быстро сделала устаревшими конструкции других фирм.

Auto Union

Что же сделали конструкторы Auto Union, руководствуясь идеями Порше? Гоночный автомобиль с расположенным в центральной части машины силовым агрегатом. Такая компоновка обеспечила минимальную лобовую площадь, заметное снижение центра тяжести, ощутимую экономию веса. Независимая подвеска задних колес стала неизбежным следствием новой компоновочной схемы. Инженерная логика требовала применения и спереди независимой подвески, чтобы обеспечить

близкие по величине жесткость упругих элементов и частоты собственных колебаний. Кроме того, при независимой подвеске заметно уменьшалась пробуксовка задних ведущих колес во время резких разгонов при выходе из поворотов.

Основу шасси образовывала лонжеронная рама из труб большого (75 мм) диаметра. Подвеска колес по своей кинематике, увы, была далека от идеальной. Продольные параллельные рычаги передней подвески на поворотах заставляли вершину колеса наклоняться наружу поворота. В сочетании со схемой "качающейся полуоси" она создавала предпосылки к избыточной поворачиваемости, а большое расстояние между головкой гонщика и задними колесами не способствовало быстрой реакции на начавшийся занос. Этот хронический недостаток конструкции существенно затруднял управление автомобилем.

А вот двигатель явился безусловным успехом Порше и его бригады конструкторов. Он был 16-цилиндровым, V-образным с углом развала между блоками в 45°. Оба блока обслуживал один распределительный вал, от которого клапаны приводились короткими штангами. В итоге головки цилиндров получились не столь массивными, а сам мотор имел очень низкий центр тяжести.

Головки и блок цилиндров были отлиты из легких сплавов. Пилеры цилиндров – "мокрого типа". Рабочую смесь подавал роторный нагнетатель типа "Руте". Мотор получился легким, и его тепловая напряженность на удивление оказалась невысокой.

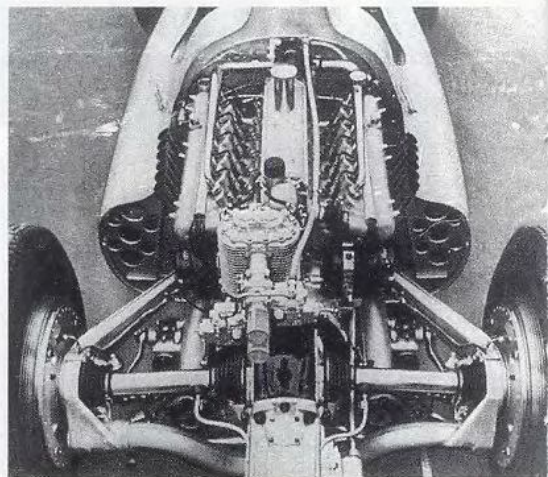
Mercedes-Benz

Компания Daimler-Benz в отношении двигателей держалась проверенного собственной практикой рецепта. Это восемь цилиндров в рядном алюминиевом картере. Стальные цилиндры окружала сваренная из тонкого стального листа водяная рубашка, причем отдельная для каждого цилиндра. Коренные и шатунные подшипники были роликовыми (заметим – у Auto Union применены подшипники скольжения), а нижние головки шатунов – разъемными. Поэтому к тщательности обработки стыка шатуна и его нижней головки предъявлялись высочайшие требования.



Mercedes-Benz W125 1937 года под управлением фон Браухича совершает прыжок на трассе в Донингтон-парке. Мощность двигателя этой машины – 646 л.с.

Auto Union D образца 1938 года. Машина получила заднюю подвеску типа de Dion. Нагнетатель – еще одноступенчатый





Старт гонки на Большой Приз АКФ 1938 года в Реймсе. В первом и втором ряду три Mercedes-Benz W154 (Ланг, фон Браухич, Карачиола), за ними пара Auto Union D (Каутц, Хассе). Всего в гонке стартовало девять машин

В несъемных головках цилиндров Нибель предусматривал два распределительных вала и по четыре клапана на цилиндр (на Auto Union – только два). Роторный нагнетатель "Рутс" подавал под давлением не рабочую смесь, а воздух. Два карбюратора находились между нагнетателем и головкой.

Шасси Mercedes-Benz W25 конструктивно в корне отличались от Auto Union A, но подход к решению задачи был сходным. У модели W25 – рама не трубчатая, а с лонжеронами швеллерного сечения и переменной высоты. Но они тоже имели высокую жесткость на скручивание (около 1000–1200 Н·м на градус). Подвеска задних колес – по схеме "качающиеся полуоси" на поперечной рессоре (как у Auto Union).

Если говорить о передних колесах, то они были подвешены на двойных поперечных рычагах равной длины, а упругим элементом служили горизонтальные винтовые пружины, скрытые в поперечные рамы. Избранная Нибелем комбинация схем подвески оказалась не лучше, чем на автомобиле соперников.

Двигатель на W25 стоял спереди, а главная передача и коробка передач составляли единый агрегат. Он крепился жестко на раме, и соединяющий их трансмиссионный вал проходил под сиденьем гонщика. Топливный бак на Mercedes-Benz занимал пространство в хвосте кузова. Масса топлива обычно составляла 15–20% от стартовой массы автомобиля и по мере его расходования нагрузка на задние ко-

леса становилась меньше и приводила к невыгодному изменению характеристик управляемости. Такой недостаток отсутствовал у Auto Union. Там бак стоял между сиденьем гонщика и мотором. По мере расходования топлива у этих машин распределение веса между передними и задними колесами не изменялось.

Формула с лимитом веса в 750 кг заставила конструкторов модели W25 ободать краску с алюминиевых кузовов первых машин. Алюминиевые панели отполировали, благо национальный цвет немецких машин в международных гонках тогда был серебристым или белым. Так удалось уложиться в лимит веса. Ту же задачу на Auto Union решили иначе – боковины кузова сделаны не металлическими, а из... перкала – прорезиненной ткани.

Битва титанов

Соперничество двух фирм, двух команд, двух концепций шло шесть лет. Заводскими гонщиками Auto Union за это время были 15 человек и еще 15 являлись кандидатами. Это означает, что практически половина ведущих немецких гонщиков проходила отбор на место за рулем гоночных болидов фирмы. У Mercedes-Benz состав гонщиков был более стабильным – в нем фигурировали девять фамилий на протяжении тех же шести лет.

1934 год. Автомобили Auto Union A уступали Mercedes-Benz по мощности, но были несколько легче их. И те, и другие машины еще страдали "детскими болезнями", а в команде

Auto Union имелся лишь один первоклассный гонщик, Ханс Штук. Но он принес за сезон пять громких побед, в то время как защищавшие цвета Mercedes-Benz асы Рудольф Карачиола, Манфред фон Браухич и Луиджи Фаджиоли выиграли четыре гонки. Первый раунд противостояния закончился в пользу фирмы из Цвиккау (Auto Union), "выигравшей" у Штутгарта (то есть Mercedes-Benz) со счетом 5:4. В расчет здесь берутся только те гонки, в которых участвовали обе команды.

1935 год. Auto Union на модернизированной машине (модель B) отказался от поперечной рессоры в независимой задней подвеске. Ее заменили двумя продольными торсионными, которые шли вдоль труб рамы. И одновременно Порше отказался от использования трубчатых лонжеронов рамы в качестве водопроводов от мотора к радиатору.



Mercedes преследует Auto Union на ГП Донингтона 1938 года

Параметры гоночных Auto Union и Mercedes-Benz 1934–1939 гг.

	1934	1935	1936	1937	1938	1939
						
	Auto Union A	Auto Union B	Auto Union C	Auto Union C	Auto Union D	
Число и рабочий объем цилиндров, см³	8-3360	16-4360	8-3990	16-6010	12-2962	12-2962
Наддув, атм	1x0,8	1x0,69	1x1,6	1x0,95	2x2,2	2x2,86
Мощность, л.с.	354	295	430	520	474	483
Число об/мин	5800	4500	5800	5000	7500	7800
Число передач	4	5	4	4	5	5
Колесная база, мм	2710	2800	2718	2900	2750	2800
Снаряженная масса, кг	850	825	853	825	825	850
Макс. скорость, км/ч	260	280	375	340	315	318
						
	Mercedes-Benz 25A	Mercedes-Benz 25B	Mercedes-Benz 25E	Mercedes-Benz W125	Mercedes-Benz W154	Mercedes-Benz W163

Микроскопические трещины в местах сварки становились причинами утечки воды. К сезону 1935 года в Цвиккау на 13,5% увеличили рабочий объем двигателя и подняли давление наддува. Мощность возросла до 375 л.с.

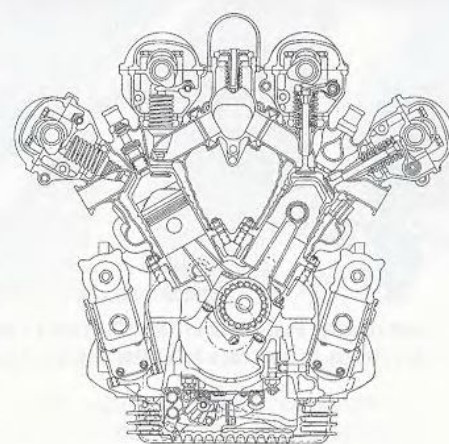
В Штутгарте сделали то же самое и получили 398 л.с. уже в конце 1934 года, а в 1935-м мощность довели до 430 л.с. Но главным новшеством стал самоблокирующий дифференциал фирмы ZF. Этот механизм кулачкового типа уменьшал пробуксовку на поворотах внутреннего ведущего колеса до 15% и давал машинам Mercedes-Benz W25B решающее преимущество. В дальнейшем подобные дифференциалы нашли широчайшее распространение на гоночных автомобилях.

Автомобили Mercedes-Benz за 1935 год восемь раз финишировали первыми против четырех побед у соперников. Этим они обязаны дифференциалам ZF и увеличенным к концу сезона рабочему объему и мощности моторов (4360 см³, 445 л.с.).

1936 год. Если 1935 год был отмечен чередой побед Mercedes-Benz, то 1936-й стал годом Auto Union. Прежде всего, сыграла роль дальнейшая модернизация мотора. Новшества: поршни из сплава электрон, увеличенные клапаны и степень сжатия, поднятое давление над-

дува и увеличенный рабочий объем. Мощность подскочила до 520 л.с. и, следовательно, стала больше нагрузка на подшипники коленчатого вала. Его сделали разъемным по типу валов Hirth. Части соединялись торцевыми треугольными шлицами и стягивались дифференциальными болтами. Такая конструкция позволила перейти на роликовые коренные подшипники. Новый мотор рабочим объемом 6,01 литра расходовал больше бензол-метанолового топлива, чем предшественник (60–70 л/100 км), и Auto Union-C снабдили увеличенным топливным баком. Чтобы найти ему дополнительное пространство, колесную базу пришлось удлинить на 100 мм. И, конечно, автомобиль получил дифференциал ZF.

Mercedes-Benz W25E, сконструированный уже после смерти Нибеля, был не очень удачным. Более мощный (494 л.с.) мотор, новая подвеска передних колес, рама из труб овального сечения, укороченная на 280 мм база не принесли желаемых результатов. Машина имела плохие характеристики управляемости и заводские гонщики не столько сражались с соперниками, сколько с собственными машинами. В итоге за 1936 год они выиграли только две гонки, а их соперники из Цвиккау – семь.

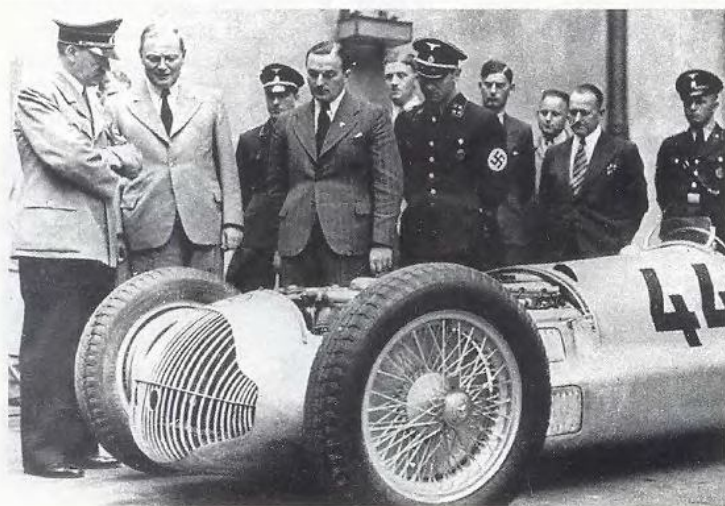


Разрез мотора Mercedes-Benz W163 1939 года. Особенности: роликовые подшипники коленчатого вала, 4 клапана на цилиндр, 2 верхних распределительных вала

1937 год. В этом сезоне Auto Union оставил практически неизменной модель C. Во-первых, он считал ее очень удачной и на то были все основания. Во-вторых, с 1 января 1938 года вступила в силу новая гоночная формула, уже утвержденная AIACR. Она ограничивала рабочий объем мотора с наддувом 3 литрами.

Контракт с Порше истек в 1936 году, и все работы по трехлитровому мотору и новой машине возглавил Карл Фойерайзен. Среди руководства фирмы существовали разные взгляды на конструкцию Auto Union модели D, который должен был выйти на старт в 1938 году. Предлагалась даже компоновка, похожая на ту, которая была у Mercedes-Benz. Но Фойерайзен отстаивал концепцию машины, выдвинутую Фердинандом Порше, и добился своего. В этой обстановке ни времени, ни сил не хватало для модернизации (всего-то на год) модели C в варианте 1937 года.

Но в Штутгарте работали без устали над машиной W125, чудовищным автомобилем, который должен был сокрушить мощь Auto Union. Это был полностью новый автомобиль, с удлиненной колесной базой, очень жесткой



Осмотр Гитлером в 1938 году на заводе машины Mercedes-Benz W154. Четвертый слева – гонщик Херманн Ланг

лонжеронной рамой из овальных труб и принципиально новой подвеской колес. Спереди – независимая подвеска на двух поперечных вильчатых рычагах с вынесенными наружу кузова винтовыми пружинами. Сзади – балка de Dion с двумя реактивными штангами и продольными торсионными. Амортизаторы – гидравлические, и вся ходовая часть имела блестящие характеристики управляемости. Если “качающиеся полуоси” вечно провоцировали избыточную поворачиваемость, то теперь новое шасси обеспечивало легкую недостаточную поворачиваемость и при необходимости гонщик легко мог пустить автомобиль в управляемый занос.

С компоновочной точки зрения модель W125 представляла интерес тем, что двигатель и карданный вал размещались на раме по диагонали, чтобы предельно опустить сиденье гонщика и уменьшить лобовую площадь. Коробка передач по-прежнему находилась в блоке с главной передачей. Карданный вал проходил слева от гонщика.

Дальнейшая работа с двигателем подняла его мощность до неслыханной величины – 646 л.с., а на прямых участках W125 уверенно держал скорость 320 км/ч! Но, несмотря на прогрессивную конструкцию из Штутгарта, Auto Union было нелегко побить. Его гонщики одержали шесть побед, а на счету у Mercedes-Benz их было семь.

1938 год. Обе фирмы вступили в него с новыми машинами. Шасси Mercedes-Benz W154 представляло эволюцию инженерных решений, заложенных в удачную модель W125. Но V-образный мотор с 12 цилиндрами был полностью новым. Он традиционно имел по два распределительных вала в каждой головке, по четыре клапана на цилиндр, сваренные из тонколистовой стали водяные рубашки цилиндров и коленчатый вал на роликовых подшипниках. Для наддува горючей смеси (теперь смеси, а не воздуха) служил нагнетатель “Руте”.

Пятиступенчатая коробка передач снова была заблокирована с главной передней, причем ее входной вал был смещен относительно продольной оси машины на 133 мм. Новшеством для фирмы стал седловидный топливный бак, который помещался посередине машины, частично над коленями гонщика.

На эту конструкцию инженеры Auto Union ответили моделью D. Концептуально она повторяла предшественницу, но подвеска задних колес у нее тоже использовала так называемый “мост de Dion”. Гидравлические амортизаторы, измененная кинематика рулевых тяг улучшили характеристики управляемости машины. В этом отношении помог более короткий, тоже V-образный 12-цилиндровый мотор и два бортовых топливных бака. Поскольку за спиной гонщика теперь отсутствовал бак, ко-



Противоборства гонщиков двух немецких заводов нередко заканчивались авариями

роткий мотор сместился вперед, у автомобиля резко уменьшился момент инерции относительно вертикальной оси. Машина стала легче вписываться в повороты. Новый мотор развивал такую же мощность, как и двигатель Mercedes-Benz W154. Оба автомобиля являлись равными соперниками, а машинам других фирм до них было далеко.

Итог: четыре выигранных гонки на Mercedes-Benz и две на Auto Union. Не во всех гонках обе команды выступали вместе, но если выступали, то из 12–14 стартующих участников семь или восемь шли на автомобилях рассматриваемых нами марок.

1939 год. Началась Вторая мировая война. Обе фирмы полным ходом выпускали армейские грузовики, командирские машины, броневики. Но продолжали заниматься и гоноч-



Auto Union с 1937 года. Все машины имели быстросъемное рулевое колесо

Победы при совместных стартах

	Auto Union	Mercedes-Benz
1934	Горный ГП Германии – Штук ГП Германии – Штук ГП Швейцарии Штук ГП Чехословакии – Штук Кенигсберг – Штук	Эйфельские гонки – фон Браухич Коппа Ачербо – Фаджиоли ГП Италии – Караччиола ГП Испании – Фаджиоли
1935	ГП Италии – Штук ГП Туниса – Варци Коппа Ачербо – Варци ГП Чехословакии – Розмайер	Эйфельские гонки – Караччиола ГП Триполи – Караччиола АФУС – Фаджиоли ГП Испании – Фаджиоли ГП Франции – Караччиола ГП Бельгии – Караччиола ГП Швейцарии – Караччиола ГП Барселоны – Фаджиоли
1936	ГП Италии – Розмайер ГП Германии – Розмайер ГП Швейцарии – Варци ГП Триполи – Розмайер Эйфельские гонки – Розмайер Коппа Ачербо – Розмайер	ГП Монако – Караччиола ГП Туниса – Караччиола
1937	Эйфельские гонки – Розмайер Кубок Вандербилта – Розмайер ГП Бельгии – Хассе Коппа Ачербо – Розмайер ГП Англии – Розмайер Горный ГП Германии – Штук	ГП Германии – Караччиола ГП Монако – фон Браухич ГП Италии – Караччиола ГП Триполи – Ланг АФУС – Ланг ГП Швейцарии – Караччиола ГП Чехословакии – Караччиола
1938	ГП Италии – Нуволари ГП Англии – Нуволари	ГП Германии – Симэн ГП Швейцарии – Караччиола Коппа Ачербо – Караччиола ГП Франции – фон Браухич
1939	ГП Белграда – Нуволари ГП Франции – Мюллер	ГП Германии – Караччиола ГП Бельгии – Ланг ГП Швейцарии – Ланг Эйфельские гонки – Ланг Горный ГП Германии – Ланг

ной техникой. Mercedes-Benz создал модель 163 — дальнейшее развитие модели 154. Главное нововведение — двухступенчатый наддув — два нагнетателя "Рутс" работали последовательно и гнали в цилиндры рабочую смесь под давлением 2,8 атм. Тем же путем пошел и Auto Union, модернизируя модель D. Но давление наддува у его мотора было ниже — 1,67 атм. Оба двигателя развивали одинаковую мощность. Однако Auto Union весил чуть меньше соперника.

Последний сезон противоборства закончился с перевесом Mercedes-Benz — 5 побед против 2. Конечный итог 30:25 в пользу штутгартской фирмы. Но вопрос не в том, какая из них одержала в конечном счете



Тацио Нуволари на Auto Union D (№8) лидирует в ГП АКФ '39. В той гонке Херманн Мюллер №12 принес Auto Union последнюю победу над Mercedes-Benz

больше побед. Главный итог противостояния двух немецких титанов — их совместное влияние на технический прогресс в конструкции гоночных автомобилей. За шесть лет двигатели подняли обороты с 4,5–5,2 тысяч в минуту до 7–7,8 тысяч. Литровая мощность возросла с 68 до 162 л.с./л, а максимальная скорость увеличилась на 30%. Соперничество двух могущественных автомобильных компаний привело к неслыханному рывку в технических показателях.

Лев Шугуров

Составы гоночных команд 1934–1939 гг.

Auto Union

У. Бигальке	1939
Э. Бургаллер	1934
А. Варци	1935, 1936, 1937
Э. фон Делиус	1936, 1937
Х. цу Ляйнингген	1934, 1935
Х. Майер	1939
А. Момбергер	1934, 1935, 1936
Х. Мюллер	1937, 1938, 1939
Т. Нуволари	1938, 1939
П. Питч	1935
Б. Розмайер	1935, 1936, 1937
Л. Фаджиоли	1937
Р. Хассе	1936, 1937, 1938, 1939
Х. Штук	1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939
Х. Каутц	1937

Mercedes-Benz

М. фон Браухич	1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939
Х. Гайер	1934
Р. Караччиола	1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939
Х. Каутц	1937
Х. Ланг	1936, 1937, 1938, 1939
П. Питч	1939
Р. Симэн	1937, 1938
Л. Фаджиоли	1934, 1935, 1936, 1937
Г. Цейндер	1937



Школа водительского мастерства Маневры на большой дороге

Автогонки для подавляющего большинства водителей — это все же "лирика". В то время как на обычных дорогах и улицах мы ежедневно сталкиваемся с "прозой" вождения, требующей, однако, не меньшего умения. Причем сталкиваемся иной раз, увы, в прямом смысле. Неожиданно возникшее (по самым разным причинам) прямо "перед носом" препятствие — другая машина, человек, собака, бордюр, яма — и вот уже налицо экстремальная ситуация. В наших городах сегодня — обычное дело. Причем столь же обычная реакция в таких случаях — растерянность и оцепенение или же "тупое" нажатие на педаль тормоза — лишь усугубляет ситуацию. Требуются адекватные меры: экстренное, но грамотное торможение, то же с изменением траектории движения, экстренное перестроение или объезд препятствия.

При этом, прежде всего, надо неукоснительно соблюдать правило: любой маневр следует совершать, лишь предварительно убедившись, что он не создаст помех другим участникам движения. Иначе говоря, решая свои проблемы, не создавайте такие же другим.

— Алгоритм выполнения любого маневра универсален, — поясняет технический директор школы Audi Quattro Геннадий Брославский. — Подаем предупредительные сигналы указателями поворотов или тормозным сигналом (пусть даже еще до принятия окончательного решения о необходимости экстренно тормозить, хотя бы просто касанием ногой педали тормоза) — чтобы привлечь внимание других водителей и обозначить свои намерения. Затем, исходя из обстановки, оцениваем возможность безопасного выполнения маневра. Наконец, непосредственно выполняем маневр.

Итак, в первую очередь — экстренное торможение. Если машина оснащена АБС, то следует помнить, что чем резче и сильнее воздействие на педаль тормоза, тем эффективнее работает антиблокировочная система и тем, соответственно, эффективнее торможение. Поэтому, обязательно выжав сначала сцепление (чтобы исключить противодействие двигателя работе АБС), надо как можно сильнее и резче "ударить" по педали тормоза (для этого, а также для последующего удержания педали необходима оптимальная посадка, обеспечивающая нажатие не одним лишь мышком, а всей мощью мышечных групп ноги). Если же АБС в

машине отсутствует, то тормозить надо, имитируя ее действие — импульсно, прерывисто, создавая тем самым максимальное давление в системе, но слегка отпуская педаль при малейших признаках блокирования колес, а затем снова нажимая.

Однако часто тормозной путь оказывается все же длиннее требуемого, и необходимо дополнительное изменение траектории движения. Если ваш автомобиль оснащен системой курсовой устойчивости, то занос ему практически не грозит, но так или иначе следует не сразу резко дергать руль, а применить прогрессивное руление (чтобы угловая скорость поворота рулевого колеса увеличивалась в геометрической прогрессии). При этом также не надо забывать, что чем хуже сцепление колес с дорожным полотном, тем больше необходимость в увеличении маневренности автомобиля, для чего в момент ухода от препятствия следует прекратить торможение. На машине, не оборудованной системой курсовой устойчивости, это необходимо в любом случае. И также в любом случае и на любой машине в процессе перестроения на другую полосу движения необходимо двигаться уже в ритме именно этой полосы (и даже с небольшим ускорением), чтобы, в свою очередь, не стать препятствием для машин, движущихся по ней.

Более радикальный маневр — переставка: очень быстрый, резкий "бросок" машины в сторону и затем обратно, если недостаточно места и времени, чтобы приступить к объезду препятствия заранее и плавно. Принципиальная схема переставки такова: интенсивное торможение; прекращение торможения в точке, за которой еще остается минимально необходимое пространство для маневра, и прогрессивный поворот рулевого колеса; возврат рулевого колеса и, как реакция на возможный занос — резкий, кратковременный его поворот в сторону заноса. Затем точно так же возвращаем машину на прежнюю траекторию движения, но лучше уже с добавлением газа, чтобы, опять-таки, предотвратить возможный занос.

И последнее: на чтение этого материала у вас ушло несколько минут, а на выполнение описанного здесь требуются доли секунды. Поэтому мало знать, надо еще и уметь. Чему и учат в школе водительского мастерства Audi Quattro.

В мире Ф-1, как и в мире вообще, нет ничего постоянного. Меняются технические требования, стандарты безопасности, неуклонно растут скорости. Начиная с сезона-2000 среди прочего изменилась и система классификации пилотов по итогам чемпионата. Если раньше два пилота набирали одинаковую сумму очков, они просто делили занятое место. Но чемпион должен быть один, поэтому при определении самого лучшего учитывали число побед, затем вторых мест, третьих, и так далее (к примеру, после Гран При Италии-98 Мика Хаккинен лидировал в чемпионате только потому, что при равном с Михаэлем Шумахером количестве очков и побед имел на одно второе место больше). А вот на 18-й позиции могло быть хоть пять гонщиков, если каждый набрал, к примеру, по два очка. Но начиная с 2000 года подобные вольности остались в прошлом. Теперь вопрос о распределении мест строго описан в спортивном кодексе FIA:

СТАТЬЯ 26: Если двое или больше конструкторов или пилотов набрали одинаковое число очков, более высокое место в чемпионате присуждается:

- а) обладателю большего числа побед;
- б) если число побед одинаково, то обладателю большего числа вторых мест;
- в) если число вторых мест одинаково, то обладателю большего числа третьих мест и так далее до выявления лучшего;
- г) если вышеописанная процедура не приносит результата, то FIA оставляет за собой право выбора определяющего критерия.

Новое правило пришлось применять почти сразу – для определения худшей команды сезона-2000. На кону стояло более трех миллионов “транспортных” долларов, и их судьбу решило количество – страшно сказать – восьмьх мест. И вместе с неплохой прибавкой к бюджету команда Minardi получила и моральное удовлетворение от пусть небольшой, но все же победы над конкурентами из Prost.

Если же взглянуть на историю эволюции очковой системы Ф-1, то окажется, что даже в этой, весьма далекой от собственно гонок области тоже случалось немало интересного. Самая первая схема, введенная, естественно, в 1950 году, просуществовала без изменений семь сезонов. Очки начислялись первым пяти пилотам, восемь за победу, шесть – за второе место, четыре – за третье, три – за четвертое и два – за пятое. Автор быстрейшего круга в гонке получал одно очко. Если автомобиль, который приходил к финишу в первой пятёрке, по ходу гонки вела несколько пилотов, то независимо от вклада каждого в победу очки делились поровну. Подобным же образом поступали и с лучшим кругом – к примеру, на Гран При Великобритании-54 семеро пилотов показали одинаковое (с точностью до десятых долей секунды) время, и каждый получил 0,14 очка. А на аргентинском Гран При 1955 года произошла и вовсе анекдотичная ситуация – пилоты так часто менялись места-

ЦЕНА ВОСЬМОГО МЕСТА

Лидеры сражаются за победу в гонке. За их спинами идет напряженная борьба за место в зачетной шестерке. Но на что рассчитывают гонщики, стартующие с самых далеких от первой линии позиций? И почему многие команды выражают удовлетворение, увидев свой автомобиль в первой десятке на финише? Оказывается, и восьмое место может принести три миллиона.

Гран При Аргентины-55. И Джузеппе Фарина (N 10), и Карл Клинг финишировали не на тех машинах, на каких стартовали



ми, что едва ли не каждую машину вели к финишу двое или трое, а некоторым, как Гарри Скеллу или Морису Тринтиньяну, удалось по ходу одной гонки посидеть за рулем трех разных автомобилей. После финиша оказалось, что 10 очков, которые набрали пилоты Ferrari за второе и третье место, надо поделить между четырьмя гонщиками, причем Джузеппе Фарине и Тринтиньяну досталось по 3,33 очка, так как и тот, и другой пилотировали каждую из двух машин.

Кроме того, в зачет чемпионата шли не все результаты, а лишь несколько лучших – поначалу примерно 50%, затем доля стала увеличиваться. Как известно, такая схема играет на руку тем, кто чередует успешные выступления и сходы, а вот стабильным, но не слишком быстрым пилотам, наоборот, приходится нелегко. Так, уже в самом первом чемпионате мира Луиджи Фаджиоли уступил из-за этого “серебро” Хуану Мануэлю Фанхио, а три года спустя такая же участь постигла Джузеппе Фарину.

Большее число очков не помогло Грэму Хиллу (слева) – чемпионом в 1964 году стал Джон Сертиз



В 1957 году период относительной стабильности регламента закончился – CSI FIA внесла первые изменения в очковую систему. Решено было не делить очки между пилотами, выступавшими по ходу гонки на одном автомобиле, в результате чего таблицы чемпионатов приобрели некоторую стройность и перестали пестреть дробями. В следующем году впервые определили не только лучшего водителя, но и лучшую команду, разыграв первый официальный Кубок конструкторов. Очки в зачет Кубка на каждом этапе приносил только лучший представитель команды. Причем, как и в соревновании пилотов, учитывались не все результаты, а только примерно 60% лучших (5 из 8 или 6 из 10). Следующее изменение регламента претерпел в 1960 году. Одно очко от обладателя лучшего круга передали гонщику, пришедшему на финиш шестым. А в следующем сезоне схема, еще чуть-чуть изменившись, приняла вид 9-6-4-3-2-1. В таком виде она без изменений просуществовала три десятилетия.

Впрочем, внутри этих тридцати сезонов – с 1961-го по 1990-й – можно выделить три примерно равных по продолжительности периода, если учитывать, сколько гонок шло в зачет чемпионата. Поначалу эта цифра оставалась в районе 60%, и стабильные гонщики и команды продолжали терять титулы. Так, в 1964 году и победителем чемпионата, и обладателем Кубка конструкторов стали не те, кто набрал больше всех очков (Грэм Хилл и BRM

уступили Джону Сертизу и Ferrari). Поэтому в сезоне-67 была предложена новая схема. Одиннадцатизападный чемпионат поделили на две части, в каждой из которых учитывали все результаты, кроме одного худшего. То есть в зачет чемпионата шли 9 из 11 гонок (примерно 80%). Уже год спустя от идеи “разделенного сезона” отказались, стали просто отбрасывать

В сезоне-90 Ален Прост (на фото) и Нельсон Пике стали последними пилотами в Ф-1, потерявшими очки из-за “зачетной” системы



два худших выступления. Но к середине 70-х число Гран При выросло до полутора десятков ежегодно, и, конечно же, даже самый стабильный пилот два раза за сезон не добирался до финиша, поэтому схема стала чистой формальностью.

Прямо противоположные изменения произошли в Формуле-1 в конце 70-х. Началось все, как и 12 лет назад, с предложения разбить сезон на две части. В 1979 году в зачет шли по четыре лучших выступления, а в 1980-м – по пять из каждой половины. Увеличившаяся было даже до 85% доля зачетных этапов вновь уменьшилась до 70%. Одновременно с этим провели еще и реформу Кубка конструкторов. Начиная с сезона-79 ввели привычную сейчас схему – все без исключения очки, набранные заявленными на чемпионат пилотами команды, шли в зачет. Единственное исключение – если в гонке принимали участие три машины одной “конюшни”, то учитывались только два лучших результата. Впрочем, такие случаи в начале 80-х можно пересчитать по пальцам.

Начиная с 1981 года, когда вновь отменили деление сезона на две части, начался третий период стабильности регламента – в зачет шли 11 этапов из 15 или 16 (70%). За десять лет лишь девять раз пилотам удавалось попасть под этот “нож”, причем в семи случаях такая процедура не меняла положения гонщика в чемпионате. Лишь раз – в памятном сезоне-88 “зачетная” система сыграла недобрую шутку с Аленом Простом. Набрав фантастическое число очков – 105 – французский пилот уступил титул менее стабильному Айртону Сенне, на счету которого было лишь 94 очка, но на одну победу больше, чем у француза.

В 1991 год Ф-1 вступила с новым регламентом. Отныне все результаты, показанные пилотом, шли в зачет чемпионата, а за победу числялось не 9, как раньше, а 10 очков. Именно этой схемой мы и пользуемся сейчас, причем последние два года – с описанным выше уточнением.

Александр Кабановский

Принцип начисления очков в личном и командном зачетах Формулы-1

Год	Гран При	В зачет	Чемпионат пилотов
1950	7 ¹	4	8-6-4-3-2
1951	8 ¹	4	8-6-4-3-2
1952	8 ¹	4	8-6-4-3-2
1953	9 ¹	4	8-6-4-3-2
1954	9 ¹	5	8-6-4-3-2
1955	7 ¹	5	8-6-4-3-2
1956	8 ¹	5	8-6-4-3-2
1957	8 ¹	5	8-6-4-3-2
1958	11 ¹	6	8-6-4-3-2
1959	9 ¹	5	8-6-4-3-2
1960	10 ¹	6	8-6-4-3-2-1
1961	8	5	9-6-4-3-2-1
1962	9	5	9-6-4-3-2-1
1963	10	6	9-6-4-3-2-1
1964	10	6	9-6-4-3-2-1
1965	10	6	9-6-4-3-2-1
1966	9	5	9-6-4-3-2-1
1967	11	9 ²	9-6-4-3-2-1
1968	12	10	9-6-4-3-2-1
1969	11	9	9-6-4-3-2-1
1970	13	11	9-6-4-3-2-1
1971	11	9	9-6-4-3-2-1
1972	12	10	9-6-4-3-2-1
1973	15	13	9-6-4-3-2-1
1974	15	13	9-6-4-3-2-1
1975	14	12	9-6-4-3-2-1
1976	16	14	9-6-4-3-2-1
1977	15	15	9-6-4-3-2-1
1978	16	14	9-6-4-3-2-1
1979	15	8 ³	9-6-4-3-2-1
1980	14	10 ⁴	9-6-4-3-2-1
1981	15	11	9-6-4-3-2-1
1982	16	11	9-6-4-3-2-1
1983	15	11	9-6-4-3-2-1
1984	16	11	9-6-4-3-2-1
1985	16	11	9-6-4-3-2-1
1986	16	11	9-6-4-3-2-1
1987	16	11	9-6-4-3-2-1
1988	16	11	9-6-4-3-2-1
1989	16	11	9-6-4-3-2-1
1990	16	11	9-6-4-3-2-1
1991	16	все	10-6-4-3-2-1
1992	16	все	10-6-4-3-2-1
1993	16	все	10-6-4-3-2-1
1994	16	все	10-6-4-3-2-1
1995	17	все	10-6-4-3-2-1
1996	16	все	10-6-4-3-2-1
1997	17	все	10-6-4-3-2-1
1998	16	все	10-6-4-3-2-1
1999	16	все	10-6-4-3-2-1
2000	17	все	10-6-4-3-2-1
2001	17	все	10-6-4-3-2-1

Примечания:

- 1 – с учетом гонок Indy 500
- 2 – чемпионат был поделен на две части, в каждой из которых отбрасывался один худший результат
- 3 – в зачет шли по четыре лучших результата из каждой половины чемпионата
- 4 – в зачет шли по пять лучших результатов из каждой половины чемпионата

Цветом выделено:

Колонка “Чемпионат пилотов”:

- – плюс 1 за лучший круг, очки делятся между пилотами, выступавшими на одной машине
- – плюс 1 за лучший круг

Год:

- – чемпионат конструкторов не проводился
- – команда получает столько же очков, сколько ее лучший пилот, в зачет идут столько же лучших результатов, как и в зачете пилотов
- – команда получает суммарное количество очков двух лучших пилотов, в зачет чемпионата идут результаты всех этапов



МЕСТО В РАЮ

Австралию давно называют райским местом для любителей автоспорта. Гран При Формулы-1, этап чемпионата мира по ралли, гонки серии CART неизменно пользуются успехом у жителей Зеленого континента. И, как правило, эта любовь взаимна. Толпы болельщиков заставляют гонщиков выкладываться на 100 процентов. И это несмотря на то, что удивительная природа Австралии, с ее бесконечными пляжами, напротив, зовет к праздности и лени.

Жаркое солнце на голубом небе, зеленые волны океана, в которых, кажется, тонет местечко Серферз-Парадайс (что в переводе означает "рай серфингистов"), могут "размягчить" и самых стойких. Это отлично знал главный претендент на победу в серии CART этого года Жиль де Ферран. Ситуация, возникшая в чемпионской гонке к предпоследнему этапу серии, почти полностью повторяла прошлогоднюю. И даже очковый запас бразиль-

ца перед ближайшим преследователем был почти тот же. В 2000 году Жиль летел в Австралию с 19 очками "форы", и для общей победы ему нужно было набрать на четыре очка больше, чем конкурентам. Но, видимо, предтупское настроение сделало свое дело: уже в первом повороте после старта машины Жилья де Феррана и Хуана-Пабло Монтои, столкнувшись, перенесли развязку главной интриги сезона на последнюю гонку. Да и раньше Жиль никогда не мог похвастаться хорошими результатами на "райском этапе": пятое место в 1997 году до сих пор было его лучшим достижением в Стране кенгуру.

Настоящий весенний дождь (в Южном полушарии сейчас весна) наполнил свежестью улицы города, по которым проложена трасса этого этапа. Все вокруг выглядело помолодевшим. Вот и любимец публики, Пупо Морено, в свои 42 года, похоже, переживает вторую молодость. А ведь австралийская гонка



стала 100-й для бразильского ветерана. Отметим он этот юбилей победой в квалификации, которая стала к тому же юбилейной, и тоже 100-й в CART, для шинной компании Firestone. Морено в итоге мог даже выиграть гонку, но за 11 кругов до финиша его подвела коробка передач. В результате вторую победу в сезоне одержал Кристиано да Матта. "Похоже, что чем больше людей собирается на трибунах, тем лучше я выступаю", — глядя на более чем сотысячную толпу болельщиков, шутил бразилец. Напомню, что свою первую победу в этом году он одержал в начале сезона в Монтерее, где собралось такое же количество народа.

Локальный успех Кристиано заслонила другой результат: Жиль де Ферран в отчаянной схватке с собственной машиной и преследующим его Кенни Браком сумел приехать на финиш четвертым. Шведский гонщик остался пятым и лишился последних надежд догнать бразильца в общем зачете. Другой соиска-

XIX этап 26–28/10/2001

**Австралия, Квинсленд,
Серферз-Парадайс**
Городская трасса

Дистанция: 4,498х85=292,37 км



XX этап 2-4/11/2001

США, Калифорния, Фонтана Автодром "Калифорния Спидвей"

Дистанция: 3.265x220=718.3 км



тель звания чемпиона, Хелиу Каштру-Невеш провел крайне неудачную гонку из-за проблем с тормозами и финишировал последним. Но нашел в себе силы первым поздравить своего партнера по команде Penske со вторым чемпионским титулом. Тем более что выиграть два чемпионата подряд в CART – большое достижение. До этого аналогичного успеха добились лишь трое гонщиков: Рик Мирс (чемпион-81–82), Бобби Рейхол (86–87) и Алекс Занарди (97–98). Так что после гонки, состоявшейся в поистине райском уголке земли, бразилец чувствовал себя на седьмом небе.

Чемпион и все, все, все...

Казалось, последняя гонка сезона представляла интерес только для самих гонщиков. Но какой интерес! Вот уже третий год подряд совместными усилиями Marlboro, Toyota, руководства CART и владельцев автодрома "Калифорния Спидвей", где проходит финальный этап, здесь разыгрывается один из самых больших призовых фондов в мировом автоспорте. Победитель единственной гонки получает 1 миллион долларов – столько же, сколько чемпион всей серии CART. Естественно, что борьба за такой "утешительный" приз превращается в настоящий триллер. На трибунах собралось 118 тысяч зрителей. Такая зрительская аудитория вновь сыграла на

посвященном завершению сезона, веселились кто во что горазд. Кенни Брак со своей рок-группой зажигал публику песнями Чака Берри и The Sex Pistols. Новоиспеченный двукратный чемпион мира Жиль де Ферран предстал перед гостями в образе короля рок-н-ролла Элвиса Пресли. Прилетев в Лас-Вегас, где в аэропорту тысячи ламп на взлетно-посадочной полосе высвечивали огромными буквами его имя, король овалов и дорожных трасс исполнил в компании с еще шестерыми "Элвисами" гимн этого города "Viva, Las Vegas". Здесь же, в Лас-Вегасе, состоялся и финальный аккорд долгого сезона. Церемония награждения проходила в грандиозном развлекательном комплексе "Венеция".

Надо сказать, что в отличие от Формулы-1, где борьба идет всего в двух зачетах – личном и командном, в CART существует намного больше номинаций. Первым свой чек на миллион долларов и чемпионский Кубок Вандербиля получил Жиль де Ферран. В чемпионской серии отсутствует командный зачет, но его заменяет чемпионат производителей двигателей и Кубок конструкторов шасси. Спустя год Honda вернула себе первенство, опередив прошлогоднего победителя Ford и другую фирму из Японии – Toyota. Третий сезон подряд Кубок наций с огромным отрывом достался армии гонщиков из Бразилии. Приз Джима Трумана лучшему новичку и 50 тысяч долларов достались Скотту Диксону. Майкл Андресетти назван самым популярным пилотом серии. В общем, чтобы перечислить все награды, а главное, пояснить систему их распределения, нужна отдельная статья. И это будет сделано в следующем номере при подведении итогов сезона чемпионской серии CART.

Дмитрий Ситник

Honda Indy 300

Пилот	Шасси/двигатель	С	Время
1. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	3	1:51:47.260
2. М. Андресетти	Reynard 01i Honda	6	+5.786
3. А. Тальяни	Reynard 01i Cosworth	7	+7.526
4. Ж. де Ферран	Reynard 01i Honda	2	+20.936
5. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	13	+25.74
6. Дж. Вассер	Reynard 01i Toyota	10	+24.706
7. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	16	+39.492
8. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	15	+40.467
9. М. Палис	Lola T1/01 Cosworth	14	+42.565
10. М. Гидли	Lola T1/01 Toyota	23	+42.888
22. П. Карпентье	Reynard 01i Cosworth	9	+46.650
22. С. Накано	Reynard 01i Honda	18	+46.871
13. А. Баррон	Lola T1/01 Cosworth	26	+59.654
14. П. Трейси	Reynard 01i Honda	4	+1:02.611
15. С. Диксон	Reynard 01i Toyota	8	+1:11.993
16. Т. Такаги	Reynard 01i Toyota	20	+1:21.847
17. Т. Канаан	Reynard 01i Honda	19	+1:22.013
18. Б. Херта	Reynard 01i Cosworth	22	+1:22.370
19. А. Фернандес	Reynard 01i Honda	17	+1:40.263
20. Х. Каштру-Невеш	Reynard 01i Honda	11	+1 кр.
21. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	21	+9 кр. авария
22. Р. Морено	Reynard 01i Toyota	1	+11 кр. КП
23. Д. Франкитти	Reynard 01i Honda	5	+30 кр. мотор
24. М. Гужельмин	Reynard 01i Toyota	25	+31 кр. механ.
25. О. Сервия	Lola T1/01 Cosworth	12	+55 кр. КП
26. К. Мирс	Reynard 01i Honda	24	+65 кр. авария

Marlboro 500 Presented by Toyota

Пилот	Шасси/двигатель	С	Время
1. К. да Матта	Lola T1/01 Toyota	2	2:59:39.716
2. М. Палис	Lola T1/01 Cosworth	6	+0.123
3. А. Тальяни	Reynard 01i Cosworth	1	+0.492
4. Б. Жункейра	Lola T1/01 Toyota	8	+0.922
5. Т. Канаан	Reynard 01i Honda	14	+1.186
6. Ж. де Ферран	Reynard 01i Honda	16	+31.31
7. М. Андресетти	Reynard 01i Honda	13	+3.848
8. К. Мирс	Reynard 01i Honda	21	+4.006
9. А. Баррон	Lola T1/01 Cosworth	19	+4.963
10. П. Карпентье	Reynard 01i Cosworth	25	+5.818
11. О. Сервия	Lola T1/01 Cosworth	17	+7.348
12. Дж. Вассер	Reynard 01i Toyota	9	+8.911
13. К. Фиттипальди	Lola T1/01 Toyota	5	+9.319
14. М. Гидли	Lola T1/01 Toyota	11	+11.055
15. Т. Такаги	Reynard 01i Toyota	20	+54.223
16. М. Журден-мл.	Lola T1/01 Cosworth	7	+1 кр.
17. С. Диксон	Reynard 01i Toyota	10	+5 кр. авария
18. А. Фернандес	Reynard 01i Honda	26	+25 кр. авария
19. Р. Морено	Reynard 01i Toyota	23	+32 кр. механ.
20. М. Гужельмин	Reynard 01i Toyota	15	+66 кр. мотор
21. С. Накано	Reynard 01i Honda	12	+101 кр. механ.
22. Х. Каштру-Невеш	Reynard 01i Honda	24	+134 кр. механ.
23. Д. Франкитти	Reynard 01i Honda	22	+146 кр. мотор
24. П. Трейси	Reynard 01i Honda	18	+156 кр. мотор
25. Б. Херта	Reynard 01i Cosworth	4	+166 кр. электр.
26. К. Брак	Lola T1/01 Cosworth	3	+189 кр. авария

Итоговое положение в чемпионате

1. Ж. де Ферран	199	17. М. Гидли	65
2. К. Брак	163	18. А. Фернандес	45
3. М. Андресетти	147	19. О. Сервия	42
4. Х. Каштру-Невеш	141	20. М. Журден-мл.	30
5. К. да Матта	140	21. Т. Такаги	29
6. М. Палис	107	22. Б. Херта	28
7. Д. Франкитти	105	23. А. Занарди	24
8. С. Диксон	98	24. М. Гужельмин	17
9. Т. Канаан	93	25. М. Вильсон	12
10. П. Карпентье	91	26. С. Накано	11
11. А. Тальяни	80	27. Н. Минасян	7
12. Дж. Вассер	77	28. К. Мирс	7
13. Р. Морено	76	29. А. Баррон	4
14. П. Трейси	73	30. Т. Белл	1
15. К. Фиттипальди	70	31. М. Крумм	0
16. Б. Жункейра	68	32. Л. Гарсия-мл.	0

Цена победы



руку да Матте. В итоге, после трехчасовой круговерти, устроенной пилотами на овале в Фонтане, Кристиано стал богаче на миллион долларов. Хотя предсказать, кто же выиграет этот этап, не смог бы и сам Нострадамус.

Гонка на калифорнийском автодроме всегда проходит, мягко говоря, весьма оживленно, но чтобы так... Если в прошлом году пилоты меняли друг друга на первой позиции 59 раз, немного не дотянув до казавшегося вечным рекорда Мичигана '98 (62 смены лидера), то в этот раз они перекрыли сразу оба достижения. Любители обгонов могли насладиться в этот день сполна: 73 раза пилоты меняли друг друга во главе гонки! А ведь дистанцию сократили на 30 кругов из-за наступления темноты. Это еще что! В лидерах пребывали почти все, кто вышел на трассу. 19 человек внесли свою лепту в установление рекорда.

После гоночного "карнавала", в который гонщики превратили последний этап сезона, начался карнавал настоящий. На празднике,



Последний
аккорд сезона

Чемпионат мира по ралли

12-й этап: 18-21.10.2001

Rallye de France - Tour de Corse

Дистанция: 854,59 км/304,04 км - 16 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1. Х. Пюрас (Е)	Citroen	3:58:35,5
2. Ж. Паници (F)	Peugeot	+17,5
3. Д. Ариоль (F)	Peugeot	+1:11,9
4. Р. Берис (GB)	Subaru	+4:53,1
5. П. Сольберг (N)	Subaru	+4:53,9
6. М. Мартин (ЕЕ)	Subaru	+5:21,6
24. С. Грязин (RUS)	Mitsubishi	+30:24,0

13-й этап: 01-04.11.2001

Telstra Rally Australia

Дистанция: 1402,07 км/396,77 км - 21 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1. М. Гренхольм (FIN)	Peugeot	3:17:01,3
2. Р. Берис (GB)	Subaru	+40,4
3. Д. Ариоль (F)	Peugeot	+1:20,1
4. Х. Рованпера (FIN)	Peugeot	+1:30,9
5. К. Мак-Рей (GB)	Ford	+1:40,0
6. Т. Мякинен (FIN)	Mitsubishi	+3:02,7



Личный зачет:

Пилот	Очки
1. К. Мак-Рей	42
2. Т. Мякинен	41
3. Р. Берис	40
4. К. Сайнс	33
5. Х. Рованпера	30
6. М. Гренхольм	26

Командный зачет:

Команда	Очки
1. Peugeot	90
2. Ford	86
3. Mitsubishi	69
4. Subaru	62
5. Skoda	15
6. Hyundai	13

Европейский чемпионат легковых автомобилей FIA



19-20-й этапы: 21.10.2001

Автомор им. Фернандо Переса да Силвы, Эшторил, Португалия

Две гонки по 50,196 км/12 кругов по 4,183 км

ПП: И. Мюллер: 1:43.818, V ср.: 145,01 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1. И. Мюллер (F)	Alfa Romeo	2:10:57,1
2. Г. Таркуини (I)	Honda Accord	+0:51,3
3. Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	+4:59,4
4. Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	+5:11,6
5. Ф. Масса (BR)	Alfa Romeo 156	+6:34,7
6. Р. Кольчяго (I)	Audi A4 Quattro	+15:60,6

БК: И. Мюллер: 1:44.850/4, V ср.: 143,85 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1. М. Нил (GB)	Honda Accord	2:17:22,9
2. Дж. Томпсон (GB)	Honda Accord	+0:36,1
3. Р. Кольчяго (I)	Audi A4 Quattro	+13:33,8
4. Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156	+13:62,5
5. Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	+17:46,6
6. И. Мюллер (F)	Alfa Romeo	+17:75,8

БК: Дж. Томпсон: 1:45.104/6, V ср.: 143,24 км/ч



Итоговый личный зачет FIA ETCC в классе STC:

Пилот	Очки
1. Ф. Джованарди	620
2. Н. Ларини	604
3. Г. Таркуини	579
4. Ф. Вальфиш	434
5. С. Сарделли	432
6. Р. Кольчяго	423

Итоговый командный зачет FIA ETCC в классе STC:

Команда	Очки
1. Nordauto Engineering	1272
2. J.A.S. Motorsport	1089
3. Max Team	745
4. Ags Motorsport	709
5. Conrero	618
6. Gd Racing	610

Итоговый личный зачет FIA ETCC в классе SPC:

Пилот	Очки
1. П. Кокс	117
2. Д. Хьюмэн	114
3. Т. Рустад	88
4. Н. Симон	79
5. Дж. Морбиделли	75
6. П. Руберти	48

Итоговый командный зачет FIA ETCC в классе SPC:

Команда	Очки
1. Carly Motorsport	199
2. Motorsport	196
3. Cibienne	139
4. Rjn Motorsport	95
5. Edenbridge Racing	46
6. Tobia Masini	43



Чемпионат FIA GT



11-й этап: 21.10.2001

Автомор им. Ф. П. да Силвы, Эшторил, Португалия

376,47/90 кругов по 4,183 км

ПП: А. Гарсиа: 1:45,7, V ср.: 142,44 км/ч

БК: Дж. Кампелл-Уолтер/Б. Вердон-По: 1:40,2/14, V ср.: 150,27 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1. М. Хеземанс (NL)/И. Бликелмолен (NL)	Chrysler Viper GTS-R/GT	90
2. Дж. Кампелл-Уолтер (GB)/Б. Вердон-По (GB)	Lister Storm/GT	90
3. К. Бушу (F)/Ж.-Ф. Беллок (F)/Т. Монтейро (P)	Chrysler Viper GTS-R/GT	90
4. М. Бликелмолен (NL)/С. Бликелмолен (NL)	Chrysler Viper GTS-R/GT	89
5. О. Гевин (GB)/П. Кокс (GB)	Lamborghini Diablo GT/GT	88
6. Т. Перье (F)/М. Ньюгартен (B)	Porsche 996 GT3-R/NGT	88
18. Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS)	Porsche 996 GT3-R/NGT	82

Итоговый личный зачет FIA GT в классе GT:

Пилот	Очки
1. К. Бушу	77
2. Ж.-Ф. Беллок	77
3. И. Бликелмолен	42
4. М. Хеземанс	42
5. Дж. Кампелл-Уолтер	39
6. В. Вассе	34

Итоговый командный зачет FIA GT в классе GT:

Команда	Очки
1. Larbre Comp. Chereau	89
2. Team Carsport	60
3. Lister Storm Racing	50
4. Paul Belmondo Racing	46
5. Prodrive All Stars	24
6. Team Rafanelli	14

Итоговый личный зачет FIA GT в классе NGT:

Пилот	Очки
1. К. Пексатори	60
2. Терьер	60
3. Л. Риккателли	57
4. Д. Кестер	52
5. М. Ньюгартен	36
6. Т. Перье	36
61. Н. Фоменко	0
61. А. Васильев	0

Итоговый командный зачет FIA GT в классе NGT:

Команда	Очки
1. Jmb Competition	62
2. Rws Motorsport	62
3. Freisinger Motor	38
4. Art Engineering	37
5. Perspective Racing	36
6. Larbre Comp. Chereau	32

NASCAR: "Кубок Уинстона"



31-й этап: 21.10.2001

EA SPORTS 500 PRESENTED BY DODGE

Талладига Суперспидвей, Талладига, Алабама, США

500 миль/188 кругов по 2,66 миль

П: 3:02:45, 188 кругов, V ср.: 298,114 км/ч

ПП: С. Комpton: 51,695, V ср.: 298,115 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1. Д. Эрхардт-мл. (USA)	Chevrolet	185
2. Т. Спарт (USA)	Pontiac	170
3. Дж. Бертон (USA)	Ford	170
4. М. Кенсет (USA)	Ford	165
5. Б. Хамилтон (USA)	Chevrolet	160
6. К. Уоллас (USA)	Chevrolet	150
7. Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	146
8. Дж. Немечек (USA)	Chevrolet	142
9. М. Мартин (USA)	Ford	138
10. К. Липадж (USA)	Ford	134

32-й этап: 28.10.2001

CHECKER AUTO PARTS 500 PRESENTED BY PENNZOIL

Финикс Интернационал Рейсвей, Финикс, Аризона, США

312 миль/312 кругов по 1 миле

П: 3:02:26, 312 кругов, V ср.: 165,139 км/ч

ПП: К. Этвуд: 27,419, V ср.: 211,300 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1. Дж. Бертон (USA)	Ford	185
2. М. Уоллас (USA)	Ford	175
3. Р. Радд (USA)	Ford	165
4. М. Кенсет (USA)	Ford	160
5. Т. Спарт (USA)	Pontiac	155
6. Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	150
7. Р. Гордон (USA)	Chevrolet	146
8. Р. Крейвен (USA)	Ford	142
9. Д. Джарретт (USA)	Ford	138
10. Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	134

Общий зачет

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1. Дж. Гордон	4829	6. Р. Уоллас	4245
2. Р. Радд	4524	7. Д. Эрхардт-мл.	4213
3. Т. Спарт	4465	8. Б. Лабонте	4211
4. С. Марлин	4391	9. К. Хорвик	4151
5. Д. Джарретт	4336	10. Дж. Бертон	4143

33-й этап: 04.11.2001

POP SECRET MICROWAVE POPCORN 400

Северная Каролина Спидвей, Рокингем, Сев. Каролина, США

400 миль/393 круга по 1,017 миль

П: 3:05:59, 393 круга, V ср.: 207,510 км/ч

ПП: К. Уоллас: 23,668, V ср.: 249,949 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1. Дж. Немечек (USA)	Chevrolet	185
2. К. Уоллас (USA)	Chevrolet	175
3. Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	165
4. Д. Джарретт (USA)	Ford	160
5. Дж. Неду (USA)	Chevrolet	155
6. У. Бертон (USA)	Dodge	150
7. Т. Спарт (USA)	Pontiac	151
8. Р. Радд (USA)	Ford	142
9. Б. Лабонте (USA)	Pontiac	143
10. М. Кенсет (USA)	Ford	134

34-й этап: 11.11.2001

PENNZOIL FREEDOM 400

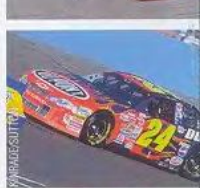
Хомстед-Майами Спидвей, Хомстед, Флорида, США

400,5 миль/267 кругов по 1,5 миль

П: 3:24:36, 267 кругов, V ср.: 189,015 км/ч

ПП: Б. Эллиотт: 34,788, V ср.: 249,812 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1. Б. Эллиотт (USA)	Dodge	180
2. М. Уолтрип (USA)	Chevrolet	175
3. К. Этвуд (USA)	Dodge	170
4. Дж. Бертон (USA)	Ford	160
5. С. Марлин (USA)	Dodge	160
6. Д. Блэни (USA)	Dodge	150
7. К. Хорвик (USA)	Chevrolet	151
8. Б. Лабонте (USA)	Pontiac	142
9. Дж. Грин (USA)	Chevrolet	138
10. Дж. Лефлер (USA)	Dodge	134



Еврокубок Формулы-Renault 2000

10-й этап: 01.11.2001

Автомор им. Фернандо Переса да Силвы, Эшторил, Португалия

66,928 км/16 кругов по 4,183 км

ПП: Р. Брико: 1:38,239, V ср.: 153,287 км/ч

Пилот	Время
1. Р. Брико (AUS)	26:39,451
2. Р. Кубика (PL)	+5:71,6
3. С. Кампаннико (P)	+6:55,8
4. А. Фарфус (BR)	+15:35,6
5. Э. Селиньон (F)	+15:67,6
6. Х. Лопес (RA)	+16:50,6
25. Р. Русинов (RUS)	+49:41,3

Итоговый личный зачет Еврокубка:

Пилот	Очки
1. А. Фарфус	160
2. М. Бенц	124
3. С. Кампаннико	122
4. Р. Брико	102
5. Э. Селиньон	102
6. Ф. Карбоне	70

Кубок мира по Ралли-рейдам

FIA World Cup for Cross-Country Rallies

Легковые автомобили

Личный зачет Кубка мира:

Пилот	Автомобиль	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Очки
1. Ж.-Л. Шлессер (F)	Schlesser	84	(0)	(0)	87	42	58	87	87	87	490
2. Ю. Кляйнишmidt (D)	Mitsubishi	116	58	(0)	72	48	(0)	72	72	(0)	438
3. К. Соуза (F)	Mitsubishi	68	(0)	(0)	(0)	58	42	(0)	(0)	(0)	168
4. Г. де Мелуис (B)	Mitsubishi	0	22	27	21	0	(0)	51	(0)	27	148
5. Т. де Лаверия (B)	Nissan	24	(0)	(0)	54	(0)	(0)	54	(0)	(0)	132
6. Т. де Лаверия (B)	Nissan	16	(0)	72	(0)	(0)	(0)	42	(0)	(0)	130
7. Ж.-М. Сервиз (E)	Schlesser	64	(0)	63	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	127
8. Ж.-П. Струго (F)	Mercedes	(0)	(0)	21	(0)	(0)	(0)	27	(0)	63	111
9. Б. Саб (F)	Ford	0	(0)	87	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	87
10. Х. Масукоя (J)	Mitsubishi	84	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	84
11. А. Хрол (RUS)	Mitsubishi	0	(0)	36	36	12	(0)	0	(0)	(0)	84

1 - Paris-Dakar; 2 - Italian Baja; 3 - Rallye International de Tunisie; 4 - Rallye Opi Maroc; 5 - Baja Telcel Vodafone 1000;

6 - Baja Espana; 7 - Master Rallye; 8 - Por Las Pampas; 9 - UAE Desert Challenge

Кубок мира в зачете конструкторов:

1) Mitsubishi - 351 очко; 2) Nissan - 289; 3) Mercedes - 239; 4) Toyota - 120

