

Ф1

СЕЗОН-2002

все команды,
все трассы
чемпионата мира

ИЛА

март 2002

**ХУАН-ПАБЛО
МОНТОЯ:**

“У нас нет ничего общего”

**РАЛЬФ
ШУМАХЕР:**

“Мы просто недолюбливаем
друг друга”

McLAREN M23

Отойти в сторону, чтобы
увидеть

ЖАН АЛЕЗИ

Яркая роль

RENAULT

Тупой угол
острой идеи

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

КТО ЕСТЬ КТО

В ЧЕМПИОНАТЕ МИРА Ф-1 2002 ГОДА

ИТОГИ
конкурс
автомобиль
года
в России
2001

NIVEA
FOR
MEN



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад	56	Дьявольский дуэт
10	Новости		Монтоя – Шумахер: проблемы только начинаются
	Калейдоскоп		Тема
26	Как Красный Медведь подружился с Красным Бароном	60	Все действующие лица 53-го чемпионата мира Формулы-1 2002 года
	Сидели однажды Фоменко с Шумахером на бобах...		Команды Ф-1 сезона-2002
	Команда	72	Чемпионат мира FIA Ф-1 2002 года
28	Крах Профессора Проста		Все трассы чемпионата
	"Никогда не буду заниматься гоночным бизнесом во Франции"	82	Три попытки Гарри Артеева
32	Серая революция		...построить трассу для Формулы-1
	Презентация McLaren прошла в прогулочном темпе		Техника
34	Здоровый консерватизм	86	Профиль эпохи
	...и новый автомобиль продемонстрировал Заубер в музее авиации		McLaren M23: автомобиль исторической значимости
36	Кредит доверия	94	RS22 – секретное оружие Renault
	Первая победа Williams над Ferrari в 2002 году		Уровню засекреченности этого объекта может позавидовать самая крутая спецслужба
38	Парижские тайны		История
	Технодворец Renault в Версале надежно хранит свои секреты	96	Дух "гоночной долины"
40	Семья по-итальянски		"Фантастика!" – воскликнул Энцо Феррари, впервые попав в Имолу
	Наконец от Ferrari не требуют большего		Большие гонки
	Один на один	107	CART
44	Последний киногерой		Команды серии CART 2002 года
	Жан Алези просто попал "не в свое кино"	110	Русский самурай
	Интервью		Владимир Чеканин: наш человек в Японии
52	Дженсон Баттон	112	Статистика мирового автоспорта
	"По природе своей я очень нетерпеливый человек"		



www.formula-one.ru

Зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № 77-11510

Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Панорама-Медиа"
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 Котляров
v_kotlyarov@formula-one.ru
Шеф-редактор
Леонид Ситник
l_sitnik@formula-one.ru

Арт-редактор
Владислав Крупчинский
Редактор-корректор
Ольга Кропотова
Технический редактор
Владимир Макавеев
v_mak@formula-one.ru
Ответственный редактор
Борис Мурадов
b_muradov@formula-one.ru

Пресс-менеджер
Вадим Устинов
v_ustinov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение
Михаил Шебуков
Юрий Колликов
Сергей Косоруков
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru

PR-обеспечение
Владимир Безукладников
prf1@formula-one.ru
Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Служба распространения
Тел.: (095) 449-0395
distrib@formula-one.ru
Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 1-е полугодие
2002 г. по объединенному каталогу
"Пресса России", индекс 29608
(карточная подписка), индекс 79180
(адресная подписка);
Для зарубежных подписчиков по адресу:
129110, Москва, ул. Гиляровского, 39
тел. +7-095-281-0137, 281-9345,
факс. +7-095-281-3798

Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54

E-mail: formula@formula-one.ru

Представительства:
Санкт-Петербург
Тел./факс: (812) 274-8958
Адрес: ул. Херсонская, 8

Тольятти
Тел.: (8482) 33-5607, 72-3219
Адрес: ул. Тополиная, 1

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY
Подписано в печать 15.02.2002 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

© "Формула" 2002







ВОТ ТАК ПРЕЗЕНТАЦИЯ!

Проблемы со спонсорами заставили Эдди Джордана повременить с официальной церемонией представления автомобиля 2002 года общественности. Хотя новый EJ12 давно готов и даже пару раз уже был превращен молодыми пилотами Jordan в груды обломков на тестах. Как это сделал Джанкарло Физикелла 7 февраля в Валенсии

ОГРОМНЫЙ ШАГ

в своей карьере сделал Кими Райкконен, получив приглашение в McLaren. Узок круг гонщиков Ф-1. Но и в нем есть своя элита. Очень немногим удавалось перейти черту, отделяющую топ-команды от середняков и аутсайдеров. Тем более сделать это так быстро и непринужденно, как Кими Райкконен. Взлет молодого финна тем более удивителен, что эти шаги в автоспорте для него, по сути, первые. Впрочем, дорога для Кими только начинается. Очень немногим удавалось перейти эту черту, но еще меньше тех, кто сумел шагнуть дальше.







ГРАН ПРИ ИТАЛИИ '97

Prost JS45 Ярно Трулли

Дебют команды Алена Проста в Формуле-1 в 1997 году получился очень ярким. В первых гонках сезона Оливье Панис на равных сражался с Ferrari и Williams, дважды финишировал на пьедестале, едва не выиграл Гран При Аргентины, шел на третьем месте в чемпионате, уступая лишь Вильневу и Шумахеру... Казалось, "великая французская мечта" о великой национальной команде наконец станет реальностью. Но увы, победного запала Prost хватило лишь на полсезона. После аварии Паниса в Канаде лишившаяся своего лидера французская "конюшня" сгорела как спичка и четыре следующих года провела в агонии, завершившейся банкротством и тихой смертью. Впрочем, "великая французская мечта", пьянящая сердца французских поклонников автоспорта уже три десятилетия, не умерла. Место Prost заняла Renault, и теперь уже от нее вся Франция ждет возделенной победы в чемпионате мира.

ФРЕНТЦЕН В ARROWS

ФЕРСТАППЕН БЕЗ РАБОТЫ



Последняя кадровая интрига межсезонья разрешилась 7 февраля, когда немецкий гонщик Хайнц-Харальд Френтцен приступил к тестам в составе команды Arrows на трассе в Валенсии, заняв место Йоса Ферстаппена. Голландец лишился работы в Arrows, несмотря на то что подписал контракт с командой на сезон-02 еще летом прошлого года – кстати, незадолго до того как Френтцена уволили из Jordan.

Всему этому предшествовали несколько месяцев неопределенности: немец сохранял надежду остаться в балансировавшей «на грани жизни и смерти» команде Prost, за которую он выступал во второй половине

Хайнц-Харальд Френтцен: «Команда Arrows обладает фантастическими ресурсами, здесь работают талантливые люди, и я уверен, что вместе мы добьемся успеха».



тракт. На каких именно условиях немец будет выступать за Arrows, неизвестно: впрочем, то, что Уокиншоу будет платить ему куда меньше, чем Эдди Джордан, не вызывает сомнений.

В то время как Френтцен знакомился с новым автомобилем A23 (на заводе команды в Лифилде немец побывал еще в конце прошлого года), Ферстаппен пребывал в полном недоумении. На протяжении нескольких месяцев, что ходили слухи о замене голландца на немца, Йос и его менеджер Хууб Ротенгаттер с завидным упорством повторяли, что раз контракт подписан, значит, волноваться не о чем. Теперь Ферстаппен, откатавший в составе Arrows три сезона, намерен судиться с Уокиншоу, который за последние годы приобрел немалый опыт юридических разборок со своими бывшими пилотами.

Йос Ферстаппен: «Мой менеджер узнал о том, что Френтцен будет выступать за Arrows, на веб-сайте команды. Уокиншоу позвонил мне через два часа после этого и сообщил, что команда выбрала Френтцена, не дав никаких вразумительных объяснений».



Том Уокиншоу: «Наша команда находится на важном этапе своего развития, и мы надеемся, что столь опытный гонщик как Хайнц-Харальд Френтцен, в активе которого несколько выигранных Гран При, позволит нам сделать шаг вверх».



минувшего сезона, параллельно вел переговоры с Arrows, где ему предлагали не самые выгодные условия контракта, и даже мог оказаться в Minardi. Однако как только стало известно, что Prost не примет участия в новом чемпионате, а вторым пилотом Minardi станет Марк Уэббер, менеджер Хайнца-Харальда Монте Филд сосредоточил все свои усилия на борьбе за место в Arrows. Поговаривают, что шеф «стрел» Том Уокиншоу с большой неохотой раскошелился на услуги вице-чемпиона мира 1997 года и поначалу даже настаивал на том, чтобы Френтцен из собственного кармана оплатил отступные Ферстаппену, с которым команда была вынуждена расторгнуть ранее подписанный кон-

ПО ОДЕЖКЕ ВСТРЕЧАЮТ

Уже третий год остается практически неизменной стильная белосиняя «боевая раскраска» автомобилей Ф-1 команды BMW/Williams. Благодаря специальной краске компании Dupont кузов новой машины FW24 неподвластен гоночным и погодным стихиям. Уникальное покрытие позволяет сохранить магическую притягательность образа гоночного автомобиля и под проливным дождем, и под палящим солнцем.



РЕЗИНОВОЕ РАВЕНСТВО

Пока Ferrari наслаждается статусом безоговорочного «первого номера» среди клиентов Bridgestone, в стане партнеров Michelin обстановка далеко не столь благодушная. Французы заявили, что в предстоящем сезоне намерены обеспечить всем командам абсолютно равные возможности. Поводом для того, чтобы еще раз подтвердить приверженность этому принципу, стали претензии команды Williams на лидерство в «лагере» Michelin, куда теперь перебралась и McLaren. «У нас был спор с Williams и BMW, потому что они хотели стать нашей единственной ведущей командой, поскольку сотрудничают с нами дольше, чем McLaren», – рассказал спортивный директор Michelin Пьер Дюпаскье. – Но мы хотим делать шины, которые позволяли бы ехать быстрее всем нашим клиентам».



ОДИН МОТОР НА ВЕСЬ УИК-ЭНД

Международная автомобильная федерация (FIA) рассматривает возможность кардинальных изменений в техническом регламенте Ф-1, которые, по ее мнению, позволят существенно сократить расходы на содержание команды. Суть предложения FIA состоит в том, чтобы обязать "конюшни" использовать на каждом из своих автомобилей один-единственный двигатель в течение всего уик-энда Гран При. В настоящее время богатые команды привозят на этапы чемпионата целые партии силовых агрегатов, среди которых есть специальные "квалификационные" модификации. Новые правила позволят пилоту использовать запасной двигатель лишь в том случае, если основной вышел из строя, но при этом неудачнику придется принимать старт в конце пелотона. По мнению президента FIA Макса Мосли, введение подобного ограничения не только сократит издержки, но и повысит зрелищность гонок, так как маленькие команды получат дополнительный шанс в борьбе с "грандами". "Вопрос не в том, стоит ли вводить эти поправки, а в том, когда они вступят в силу", — подчеркнул Мосли, намекнув, что это может произойти уже в 2003 году.



ПАМЯТИ PROST

Своеобразной данью памяти прекратившей свое существование Prost Grand Prix стало решение FIA сохранить неизменной нумерацию команд в сезоне-02. В прошлом году Prost заняла девятое место в зачете Кубка конструкторов, в результате чего за автомобилями этой команды были закреплены номера 18 и 19. Несмотря на уход со сцены "конюшни" Алена Проста, уступившие ей Arrows и Minardi, а также дебютанты из Toyota будут выступать под первоначально присвоенными им номерами, а цифры 18 и 19 останутся "вакантными".



НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ

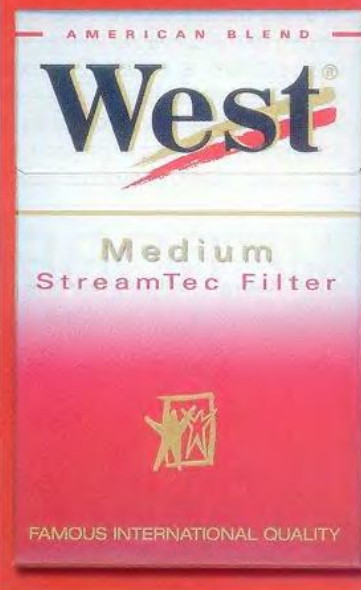
СОНЯ НЕ ИГРАЕТ В ХОККЕЙ

Новобранец команды McLaren Кими Райкконен вполне мог бы стать не пилотом Формулы-1, претендующим на лавры самого молодого чемпиона мира в истории гонок Гран При, а знаменитым хоккеистом. "Мне очень нравится хоккей на льду", — утверждает 22-летний финн, увлекающийся самыми разными видами спорта, от футбола до водных лыж. В 10 лет Райкконен блестяще для своей возрастной группы орудовал хоккейной клюшкой. Так почему же он предпочел гоночные трассы ледовым площадкам? "Тренировки начинались слишком рано утром", — объясняет Кими, не отказывающий себе в возможности вздремнуть даже перед стартом Гран При.

ПРЕСТУПНАЯ ХАЛАТНОСТЬ

Преступная халатность — такова суть вердикта, вынесенного организаторам Гран При Австралии следователем Грэмом Джонстоном, расследовавшим обстоятельства гибели судьи на трассе в Альберт-парке во время гонки 2001 года. "Смерти Грэма Бэвериджа можно было избежать, — убежден австралийский следователь, поставивший точку в этом деле лишь в начале февраля. — Сейчас на трассе возведены необходимые ограждения, однако их нужно было установить ранее". Итогом проведенного расследования стал список из 13 рекомендаций Международной автомобильной федерации (FIA) и организаторам Гран При, которые, по мнению Джонстона, позволят повысить безопасность гонок Формулы-1.

Вплоть до окончания следствия австралийский этап был включен в календарь чемпионата мира 2002 года условно, однако результаты расследования позволили FIA снять "подозрения" с открывающей сезон-02 гонки. Однако комментарии Федерации по этому поводу не лишены оригинальности. "Не стоит забывать о том, что самой опасной частью Гран При является дорога до автодрома и обратно, — говорится в официальном заявлении FIA. — Надеемся, что теперь следователи и местная автоинспекция смогут сосредоточиться на проблеме безопасности на дорогах общего пользования".



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ



ИЛИ НАШЛИ ВИНОВАТОГО

За месяц до старта сезона-02 оставил свой пост технический директор команды Jaguar Racing Стив Николз. "Jaguar Racing и Стив Николз сошлись во мнении, что команде необходим свежий импульс в ее техническом развитии", – гласит официальное заявление "конюшни" из Милтон-Кейнса, за которым скрывается недовольство начальства созданным Николзом автомобилем R3. Обнаружившиеся в ходе тестов серьезные недоработки конструкции переднего антикрыла новой машины, управляемость которой оставляла желать много лучшего, заставили Jaguar в спешном порядке перепроектировать носовую часть болида. При этом команде приходилось проводить предварительные испытания новых элементов кузова в аэродинамической трубе в далекой Калифорнии, что изрядно тормозило ход работ и вызывало справедливое возмущение Николза.

Тем не менее, несмотря на громкий провал нового Jaguar на первых зимних тестах, отставка британца, работавшего на "дикую кошку" с конца 2000 года, получилась тихой и обошлась без скандала. "Мы подвергли его критике, а он дал понять, что не хочет продолжать работать в команде", – сообщил глава Jaguar Racing Ники Лауда. Начало года – время, когда истекают сроки действия контрактов у многих технических специалистов команд Формулы-1, и, по всей видимости, в Jaguar просто решили не продлевать трудовое со-

глашение с Николзом. Его обязанности какое-то время будет исполнять управляющий директор "конюшни" Понтер Стейнер, недавно переброшенный на "формульный" фронт из раллийной команды Ford.

Вместе с отставником над машиной образца 2002 года работали главный конструктор Джон Расселл и ведущий специалист по аэродинамике Майк Хэндфорд. Ограничатся ли в Jaguar увольнением Николза или продолжат "огонь" по техническим кадрам, пока неизвестно, однако не так давно уже появлялись слухи о том, что и Хэндфорд может покинуть команду.



ГРАН ПРИ РОССИИ: ВСЕ В ТУМАНЕ

В последнее время затихшие было разговоры о проведении Гран При России Ф-1 в 2003 вновь несколько оживились. Заместитель Мэра Москвы Юсиф Орджоникидзе распространил в ряде средств массовой информации заявление, в котором сообщил, что в ближайшее время столицу России должен посетить лично Берни Экклстоун для подписания окончательного договора. Единственная загвоздка в том, что в настоящее время с хозяином Ф-1 ведутся переговоры о переносе сроков Гран При России с 2003 на 2004 год. Председатель комитета по туризму правительства Москвы Григорий Антюфеев, непосредственно возглавляющий проект строительства автодрома в Нагатинской пойме, ограничился высказыванием, что в настоящее время в рамках проекта продолжается "конструктивная работа с документами". Рассказывать какие-либо подробности планов на ближайшее будущее господин Антюфеев посчитал преждевременным. Высказать свое мнение о том, как обстоят дела с проектом строительства автодрома в Нагатинской пойме, согласился и полномочный представитель Москвы в Совете Федерации Борис Никольский: "Вопрос о строительстве в Москве автодрома окончательно не решен и пока еще вызывает весьма горячие споры. А лично мне более предпочтительным вообще кажется "шереметьевский" вариант".

ЧЕЛОВЕК MERCEDES-BENZ?



Жан Алези, завершивший карьеру пилота Формулы-1 по окончании сезона-2001, похоже, решил связать свою дальнейшую жизнь в гоночном мире с компанией Mercedes-Benz. Как известно, в нынешнем году 37-летний француз будет защищать цвета штуртартской марки в "кузовном" первенстве DTM, однако этим его сотрудничество с немецкой компанией не ограничится. Жан как свой человек присутствовал на презентации автомобиля команды McLaren образца 2002 года. Более того – британская "конюшня", на машинах которой стоят двигатели с трехлуче-

вой звездой, объявила о том, что в марте многоопытный Алези примет участие в ее тестах. По имеющейся информации, он уже побывал на заводе команды в Уокинге, где с него были сняты мерки для изготовления ложемента сиденья.

Что касается команды Jordan, о работе консультанта в которой еще не так давно говорили Эдди Джордан и сам Алези, то француз решил отказаться от этих планов. "С моей стороны было бы не совсем корректно оставаться в Jordan, подспудно рассчитывая занять место Такумы Сато", – пояснил он.



MINARDI СТАВИТ РЕКОРДЫ

Готовясь к старту сезона-02 команда Minardi решила установить своеобразный рекорд по количеству разнообразных презентаций. В конце января "конюшня" Пола Стоддарта представила своего нового титульного спонсора – столицу Малайзии Куала-Лумпур. И хотя о том, что команда будет называться KL Minardi (KL – Kuala Lumpur) было объявлено еще в прошлом году, это не помешало Стоддарту и властям малайзийской столицы устроить в центре города грандиозное шоу, за которым наблюдало около 60 000 человек, включая 600 почетных

гостей. "Гвоздем программы" стали "десант" парашютистов со знаменитых небоскребов-близнецов Petronas и прибытие Стоддарта на двухместном автомобиле Формулы-1. После этого собравшимся была показана машина, украшенная логотипами новых спонсоров команды.

23 февраля все там же, в Куала-Лумпуре, Minardi официально представила новый автомобиль, PS02, а к своему домашнему Гран При Австралии неутомный Стоддарт подготовил еще одну презентацию – для соотечественников...

СБЫВШАЯСЯ МЕЧТА

"Я стремился к этому на протяжении последних семи лет", – не скрывал своей радости австралийский гонщик Марк Уэббер, узнав, что в сезоне-02 он будет выступать в Формуле-1 в составе команды KL Minardi. Впрочем, 25-летний гонщик мог оказаться в "конюшне" своего соотечественника Пола Стоддарта еще в прошлом году, но тогда решил повременить в ожидании более выгод-

ных предложений. 2001 год он провел в международном чемпионате Ф-3000, где занял второе место. Более заманчивых предложений австралиец так и не дождался и посему решил занять вакантное место в Minardi, тем самым осуществив не столько свою мечту, сколько мечту Пола Стоддарта об австралийской дрим-тим.

На зимних тестах Уэббер, за плечами которого опыт испытательной работы в Benetton, оказался существенно быстрее второго пилота Minardi Алекса Йонга. Стоддарт, по слухам, уже подыскивает возможную замену "денежному", но медленному малайзийцу среди европейских пилотов. До прихода Уэббера в числе претендентов на место в Minardi упоминались Хайнц-Харальд Френтцен и Йос Ферстаппен. Первый, как известно, стал пилотом Arrows, а вот второй в результате остался без работы...



Пол Стоддарт: "Мы уверены, что теперь наша команда располагает всем необходимым, чтобы сделать первый важный шаг вверх в "формульной" табели о рангах".



ПЕРВЫЙ РАЗ В МАСТЕР-КЛАСС

С чего начинается карьера любого автогонщика? Конечно же, с картинга. Большинство из нынешних пилотов Ф-1 впервые сели за руль гоночной микромашинки даже раньше, чем за школьную парту. Теперь

такая возможность появилась и у наших мальчишек – открыл свои двери мастер-класс, организованный совместно карт-клубом "Бригантина" и картинг-центром "10 дюймов". Уже 15 юных спортсменов в возрасте от 5 до 14 лет два раза в неделю получают уроки гоночного мастерства. Причем дело отнюдь не ограничива-

ется простым "нарезанием" кругов по трассе – ребята учатся тактике борьбы, умению правильно распределять силы по ходу длинного соревнования и даже спортивному маркетингу. Кстати, трое лучших воспитанников мастер-класса уже получили приглашение участвовать в чемпионате России по картингу.





НАШИ В ДАЙТОНЕ – ВТОРАЯ ПОПЫТКА

Год назад на старт легендарной гонки «24 часа Дайтоны» впервые вышел российский пилот. Тогда экипаж Ferrari, в котором выступал Сергей Злобин, добрался до финиша 36-м. В этом году гонка сложилась для Сергея гораздо успешнее – даже несмотря на задымивший незадолго до финиша мотор, удалось занять 27-е место в абсолютном зачете, 16-е в классе GT и второе среди всех Ferrari. Это достижение компания из Маранелло даже отметила специальным пресс-релизом. К сожалению, другой экипаж, в составе которого выступали Роман Русинов, Сергей Крылов и Антон Смекалкин, из-за отказавшей в квалификации КП не смог пробиться на старт гонки. Остается добавить, что для россиян выступления на международной арене на этом не закончатся – Русинов после двух лет, проведенных в Формуле-Renault, планирует перейти в европейский чемпионат Ф-3000, а в июне стартовать в Ле-Мане, а Злобин, который в прошлом году уже попробовал силы в европейской Ф-3000 (в Валлелунге он финишировал 13-м), также собирается провести сезон-02 в одном из серьезных «формульных» чемпионатов.



ОЧКАРИК

В ходе зимних тестов пилот команды Williams Ральф Шумахер занимался испытаниями не только нового автомобиля своей «конюшни», но и спортивных очков фирмы Oakley. Страдающий легкой близорукостью немец отказался использовать контактные линзы, как это делают некоторые его коллеги, и в сезоне-02 намерен выходить на старт Гран При Формулы-1 в очках. Производящая гоночные шлемы компания Schubertth изготовила для Шумахера-младшего «каску» с подкладкой особой формы, которая имеет специальные выштамповки под дужки очков. «Главврач» Формулы-1 Сид Уоткинс несколько скептически отнесся к желанию Ральфа выступать в очках, однако официальный представитель Международной автомобильной федерации (FIA) Франческо Логанези дал понять, что в правилах не содержится никаких запретов на этот счет.

ГДЕ ДЕНЬГИ, ВИЛЛИ?

Примерно с таким вопросом обратились к личному менеджеру братьев Шумахеров Вилли Веберу правоохранительные органы Германии. Вебера подозревают в уводе активов из его обанкротившейся компании Pole Position Marketing, которая задолжала кредиторам около 4 миллионов долларов США. Сам немец, получающий солидные проценты с многомиллионных доходов Михаэля и Ральфа, настаивает на том, что он действовал в рамках закона.



ХЕРБЕРТ ВОЗВРАЩАЕТСЯ В ЛЕ-МАН

В 2002 году экс-пилот Формулы-1 Джонни Херберт намерен попытать счастья сразу в двух престижнейших гонках на выносливость – «24 часах Ле-Мана» и «Инди 500» заокеанской серии IRL. Британец уже подписал контракт на участие в «24 часах» с безусловным фаворитом этой гонки – командой Audi, выигравшей два последних «Ле-Мана». В активе Джонни уже есть победа в Ле-Мане – в 1991 году за рулем Mazda. В гонке, запланированной на 15–16 июня, Херберт выйдет на старт в составе экипажа, в котором его напарниками-«сменщиками» будут Ринальдо Капелло и Кристиан Пескатори.



В ближайшее время 37-летний Джонни намерен определиться также с командой, в составе которой он выступит в «Инди 500».

ПОЧУВСТВОВАЛ РАЗНИЦУ

Новобранец команды Renault Ярно Трулли отметил существенную разницу в характеристиках покрышек Michelin, которые использует его нынешняя «конюшня», и Bridgestone, знакомых ему по выступлениям за Jordan в минувшем сезоне. «По этой причине мне приходится вносить определенные коррективы в свой стиль вождения», – признался итальянец после первых тестов в составе Renault.



“АРДЕН” С НОВА В БОЮ

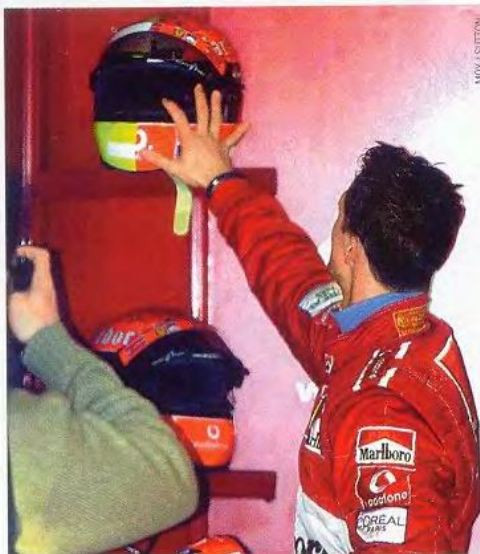
Наконец прояснилась судьба англо-российской команды Формулы-3000 Arden Team Russia. Руководству команды удалось найти инвесторов на сезон-2002, однако для этого Виктору Маслову пришлось пожертвовать своим местом второго пилота. Место российского гонщика займет талантливый 21-летний швед Бьорн Вирдхайм – обладатель поул-позиции и третий призер прошлогоднего Гран При Макао и Кубка Европы Ф-3 в По. Первым же пилотом Arden вместо уволенного из команды Даррена Мэннинга станет третий призер прошлогоднего чемпионата Ф-3000 и экс-пилот Prost Формулы-1 чех Томаш Энге, принесший в команду львиную долю ее бюджета на 2002 год. В связи с этим так радовавшая глаз отечественных болельщиков на протяжении двух последних сезонов надпись “РОССИЯ” на бортах и заднем антикрыле машины заменят тривиальные спонсорские наклейки. Англо-российскую команду перед началом сезона вновь, как и год назад, прочат в фавориты. На первых же официальных тестах 13–14 февраля в Эшториле чех показал лучшее время, на 0,320 с опередив занявшего второе место Марио Хаберфельда из команды Astromega.

С Энге связаны наши надежды и на успешный дебют российского пилота в “24 часах Ле-Мана”. В этом году компания Prodrive выставит в знаменитом суточном марафоне несколько заводских Ferrari класса NGT, один из экипажей которых составят пилоты из восточной Европы. Первые две вакансии уже заняты двумя чехами Энге и Янишем. Третье же место, возможно, достанется Виктору Маслову, который, выпав из-за отсутствия отечественных спонсоров из обоймы МЧ Ф-3000, сейчас ищет средства на участие в “24 часах Ле-Мана” (около 100 тысяч фунтов стерлингов) и европейской Ф-3000.



ОХОТА ЗА ШЛЕМОМ

Неизвестный злоумышленник похитил с завода компании Schubertth прототип гоночного шлема для братьев Шумахеров. Не совсем обычный шлем, стоимостью свыше 10 тысяч долларов США, был окрашен “пополам” в цвета Ральфа и Михаэля и отличается усовершенствованной аэродинамикой. Как стало известно, через некоторое время похититель, раскаявшись, передал украденный “головной убор” итальянскому пастору и попросил вернуть его законным хозяевам.



У БЕРНИ НОВОСЕЛЬЕ

“Хозяин” Формулы-1 Берни Экклстоун наконец улучшил свои жилищные условия: за 73 миллиона долларов США британский миллиардер приобрел особняк в престижнейшем лондонском районе Кенсингтон. Расположенный рядом с дворцом, где когда-то жила принцесса Диана, пятиэтажный дом поначалу продавался за 125 миллионов долларов, однако предприимчивому Берни, судя по всему, удалось сбить цену. Как стало известно, подыскивая новое жилище в Лондоне, Экклстоун, ранее обитавший в районе Челси, отказался от покупки здания бывшего посольства России в Великобритании, которое обошлось бы ему в полтора раза дешевле, но требовало ремонта.

Тратить подобные суммы на покупку недвижимости Экклстоуну позволяют его баснословные доходы. В 2001 году Берни побил собственный рекорд годичной давности, заработав в общей сложности около 1,2 миллиарда долларов и став самым оборотистым предпринимателем Великобритании.

ARROWS ПРОТИВ ДИНИЦА

Апелляционный суд Лондона не поддержал протест команды Arrows против решения другого суда, который в феврале минувшего года обязал “конюшню” из Лифилда выплатить 700 тысяч долларов компенсации бразильскому гонщику Педро Диницу. Еще в конце 1998 года Диниц расторг контракт с Arrows, на что, как постановил суд, имел полное право, поскольку команда сама “нарушила отдельные положения контракта”. И хотя Arrows имеет право обжаловать и это решение в высшей судебной инстанции – Палате лордов, в ближайшее время ее адвокатам, скорее всего, придется сосредоточить свои усилия на другом судебном разбирательстве – с уволенным Йосом Ферстаппеном.





ВЕСТИ С ТЕСТОВ

Зимний Гран При Испании – пожалуй, это наиболее подходящее название для того, что творится в январе-феврале на двух гоночных трассах Пиренейского полуострова: барселонской "Каталунье-Монтмело" и автодроме имени Рикардо Тормо в Валенсии. С середины января тесты Формулы-1 в теплой Испании не прекращались ни на день: в то время как одни команды покидают гоночную трассу, чтобы проанализировать полученную информацию, другие прибывают, продолжая испытательную работу в рамках подготовки к новому сезону.

Команды "большой тройки" – Ferrari, McLaren и Williams – предпочитали избегать "дуэлей" на тестах, работая в основном порознь. Ferrari большую часть зимних испытаний проводила на своих домашних трассах во Фьорано и Муджелло, а одна из немногочисленных "вылазок" за пределы Италии окончилась для "конюшни" из Маранелло двойной неудачей. 30 января, ровно за неделю до презентации автомобиля образца 2002 года, сначала Михаэль Шумахер, а потом и Рубенс Баррикелло разбили свои F2001 в Барселоне, да так, что команде пришлось досрочно завершить тесты. Оторванные задние колеса и не подлежащая восстановлению коробка передач – такова была цена водительской ошибки чемпиона мира, "потерявшего" машину в одном из поворотов на скорости за 200 км/ч. Впрочем, это никак не сказалось на уверенности в себе немецкого гонщика: на первых же испытаниях новой Ferrari F2002, которые проходили 10 февраля во Фьорано, Шумахер побил рекорд хорошо знакомой ему трассы, показав время 58,62 секунды.

За неимением собственных трасс McLaren и Williams работали в Испании, однако также старались "не пересекаться". В то время как Williams вместе с остальными командами занималась испытаниями, например, в Валенсии, "серебряные стрелы" отправлялись в Барселону, где в уединении проводили тесты своего нового автомобиля



MP4-17. В конце января тест-пилот McLaren Александр Вурц за рулем новой машины побил рекорд "Каталуньи", проехав свой лучший круг с результатом 1'17.328. А 8 февраля все там же в Барселоне автомобиль Дэвида Култхарда – также новенький MP4-17 – перевернулся, вылетев с трассы и "нырнув" в гравий. Предположительно, причиной аварии стал прокол колеса. Шотландец отделался легким испугом.

Если Ferrari и McLaren предпочитали избегать повышенного внимания к своим тестам, то Williams, напротив, впечатляла размахом испытательной работы. В отдельные дни команду представляли сразу четверо гонщиков: Ральф Шумахер и Хуан-Пабло Монтойя, а также тест-пилоты Марк Жене и Антонио Пиццония. Делясь впечатлениями от новой машины FW24, Монтойя и Шумахер-младший в один голос хвалили двигатель BMW P82 – несмотря даже на его слишком частые поломки, но сетовали на сложности с настройками шасси. Тем не менее 10 февраля, под конец очередных тестов в Валенсии, колумбиец на глазах у присутствовавших на автодроме Фрэнка Уильямса и Патрика Хеда установил новый рекорд трассы – 1'10.977.

В отсутствие "грандов" лучшие результаты, как правило, удавалось показывать пилотам Sauber. Ник Хайдфельд не скупился на похвалы новому автомобилю C21, испытания которого начались за несколько дней до его официальной презентации. Примеру Sauber последовала и Jordan, новая машина которой вышла на трассу в конце января – почти за месяц до официального представления. Принципиальные соперники Jordan – также использующая двигатели Honda команда BAR – уже в начале февраля выкатили "финальную" модификацию своего автомобиля для окончательных испытаний, которые, однако, выдались богатыми на технические проблемы:

одного только Оливье Паниса пять раз за неделю подводит мотор. Тем временем напарник француза Жак Вильнев глубокомысленно рассуждал о постепенном прогрессе в работе над машиной, которая, впрочем, не баловала надежностью и его.

Renault без лишнего шума приступила к испытаниям своей новой машины R202. Пока новобранец команды Ярно Трулли осваивался на новом месте работы, его напарник Дженсон Баттон, за плечами которого уже есть один сезон в составе Benetton, с удовлетворением отметил, что новый автомобиль куда более понятен и "отзывчив" на изменения в настройках по сравнению с прошлогодним.

Пожалуй, с самыми серьезными проблемами в ходе зимних тестов столкнулась команда Jaguar. Обнаружившиеся в первые же дни января проблемы с передним антикрылом вынудили команду перекраивать программу испытаний. На протяжении двух недель Jaguar пыталась усовершенствовать переднее антикрыло – сначала в калифорнийской аэродинамической трубе, а затем на трассе Лерси-Леви во Франции. Помимо этого, команда заново спроектировала днище автомобиля и основательно переработала заднюю



"ПОУЛ" НА ВАРШАВКЕ

"Мы очень хорошо начинаем этот год. Можно сказать, стартуем с поула-позиции, как это частенько делали в прошлом сезоне гонщики BMW Williams", – сказал генеральный директор компании BMW Russland Trading Вольфганг Шлимме на торжественной церемонии открытия нового дилерского центра баварской компании. Расположенный на Варшавском шоссе центр компании "Азимут СП" оснащен по последнему слову техники и полностью отвечает всем требованиям BMW. Отрадно, что дилерский центр стал первым, открывшимся в России после 1998 года. "Это свидетельствует об общем улучшении экономического климата в России", – отметил Шлимме.



GRAND PRIX

CASINO & NIGHT CLUB

КАЖДУЮ СРЕДУ В КАЗИНО РОЗЫГРЫШ 10 000 \$

КАЖДУЮ СРЕДУ В НОЧНОМ КЛУБЕ СУПЕР РОЗЫГРЫШИ
СРЕДИ ПОСЕТИТЕЛЕЙ ПРИЗ ДО 3500

СТИЛЬ КОМФОРТ АЗАРТ

Бережковская набережная 2, отель «Рэдиссон Славянская»
телефон: 941 8698



подвеску. К середине февраля эти усилия начали приносить определенные плоды: Jaguar R3 поехал быстрее.

Arrows последней из команд приступила к зимним тестам, сразу же начав испытания нового автомобиля: в первое воскресенье февраля на одной из британских трасс машину A23 обкатал Энрике Бернольди, после чего к знакомству с ней приступил Хайнц-Харальд Френтцен. Для немца дебют в составе Arrows выдался не самым удачным: сначала он из-за технических неполадок не смог покинуть пит-лейн, а в один из следующих дней дважды вылетал с трассы из-за поломки заднего антикрыла. Соперничество с Jaguar, которая так же, как и Arrows, использует двигатель Cosworth CR-3, на тестах идет с переменным успехом.

Minardi провела обкатку своей новой машины, PS02, в первый день февраля на трассе в Имоле, после чего перебралась в Испанию, где продолжила испытательную работу вместе с остальными командами. Увы, пока и в руках Марка Уэббера, и под управлением Алекса Йонга автомобиль PS02 с двигателем Asiatech стабильно занимает последние строчки в итоговых протоколах тестов.

Наконец, Toyota после нескольких не совсем удачных с точки зрения времени на круге тестов вместе с остальными командами продолжила испытания автомобиля TF102 в гордом одиночестве на своей домашней трассе "Поль Рикар" во Франции.

По оценкам специалистов, наблюдающих за ходом тестов, в сезоне-02 скорости в Формуле-1 продолжат расти. В частности, шинники Bridgestone рассчитывают на дальнейшее сокращение времени прохождения круга приблизительно на секунду.

ВСЕ УВИДЕТЬ СВОИМИ ГЛАЗАМИ



- индивидуальные поездки на все этапы Ф-1
- бронирование мест на трибунах любой категории, включая VIP (paddock club)
- спецпредложения по этапам в Германию («Нюрбургринг», «Хоккенхайм»), Монте-Карло (места на балконах и террасах)
- автобусный тур в Венгрию
- оформление загранпаспортов и виз

“ТЕЛЕТУР” – 6 ЛЕТ С ФОРМУЛОЙ-1

телефакс: 742-6499, 213-6967;

e-mail: q2104@mail.sitek.net

лицензия № 340374 сертификат № 0407735 РОСС RU.УИ22 У00049



ИТОГИ КОНКУРСА "АВТОМО"

Уважаемые читатели и участники конкурса "Автомобиль года в России"! Пришло время выяснить, каким образом распределились ваши симпатии, и выявить победителей.

На протяжении трех месяцев с журналами "Автопанорама" и "Формула" распространялась отдельная брошюра, которая содержала всю информацию о конкурсе. Кроме того, каждый посетитель сайта www.formula-one.ru имел возможность проголосовать за лучшие автомобили в каждом классе через Internet. В декабре совместно с информационными спонсорами конкурса, Internet-порталом mail.ru и "Авторадио", проводился "Круглый стол", и каждый желающий имел возможность задать вопрос сотрудникам представительств автопроизводителей и получить на него развернутый ответ.

Вся поступающая к нам информация обрабатывалась специально созданной группой сотрудников, которые обеспечивали внесение данных, контроль достоверности адресов и соблюдение регламента конкурса. В результате этой работы в базу данных было принято 22 211 анкет, анализ которых подтвердил наше позиционирование конкурса "Автомобиль года в России" как полномасштабное событие года, выражающее симпатии неравнодушных к автомобилям людей. Мы нашли целесообразным привести данные по объему продаж за 2001 год и указать лидеров в каждом классе, что в какой-то степени позволяет видеть, насколько расходятся или совпадают житейская практика и ваше личное мнение или ваша мечта. В конкурсе приняли участие 19473 жителя 159 городов из 23 стран, в том числе из США, Израиля, Канады, Бельгии, Великобритании, Испании и, конечно же, из стран СНГ. Россияне составляют 92% от всех участников конкурса. Более 53% проголосовавших имеют высшее и неоконченное высшее образование. Полученные нами результаты подтвердила независимая компания "КОМКОН", которая занимается исследованием рынка и средств массовой информации.

Приятно отметить, что наш конкурс становится все более масштабным и авторитетным. Мы планируем расширить в дальнейшем его рамки, включив в число категорий представляемых автомобилей спортивные купе и кабриолеты, официально представленные на российском рынке. Конкурсная брошюра будет распространяться не только с журналами "Автопанорама", "Формула" и на сайте www.formula-one.ru, но и с другими изданиями, которые уже изъявили желание поддержать наше начинание.

Городские автомобили

Ford Ka



Модель	% голосов	Продано за год
1 Ford Ka	43,93	33 шт.
2 Suzuki Wagon R	19,12	26 шт.
3 Daewoo Matiz	17,29	6 шт.
5 Ока	5,43	37837 шт.
6 Daewoo Tico	2,91	121 шт.

■ — лидер продаж в классе/иномарка
■ — лидер продаж в классе/отечественный автомобиль

Малый средний класс

Peugeot 307



Модель	% голосов	Продано за год
1 Peugeot 307	16,34	765 шт.
2 Ford Focus	13,29	2360 шт.
3 Alfa Romeo 147	9,80	—
13 VAZ 2110	2,03	75160 шт.
21 Daewoo Nexia	0,88	8812 шт.

■ — лидер продаж в классе/иномарка
■ — лидер продаж в классе/отечественный автомобиль

Бизнес-класс

BMW 5-я серия



Модель	% голосов	Продано за год
1 BMW 5-я серия	19,58	1187 шт.
2 Jaguar S-Type	14,64	30 шт.
3 Mercedes-Benz E-class	14,37	727 шт.
8 ГАЗ 3110	4,11	80692 шт.
10 Nissan Maxima QX	2,79	1638 шт.

■ — лидер продаж в классе/иномарка
■ — лидер продаж в классе/отечественный автомобиль

Малый класс

Peugeot 206



Модель	% голосов	Продано за год
1 Peugeot 206	27,56	1841 шт.
2 Mercedes-Benz A-class	17,75	35 шт.
3 Audi A2	13,69	34 шт.
7 Renault Clio Symbol	5,4	3034 шт.

■ — лидер продаж в классе/иномарка

Средний класс

Mercedes-Benz C-class



Модель	% голосов	Продано за год
1 Mercedes-Benz C-class	16,02	710 шт.
2 Jaguar X-Type	13,77	42 шт.
3 BMW 3-я серия	12,53	779 шт.
4 VW Passat	7,70	3215 шт.

■ — лидер продаж в классе/иномарка

Представительский класс

BMW 7-я серия



Модель	% голосов	Продано за год
1 BMW 7-я серия	39,88	159 шт.
2 Mercedes-Benz S-class	29,85	1102 шт.
3 Jaguar XJ8	8,74	10 шт.

■ — лидер продаж в классе/иномарка

БИЛЬ ГОДА В РОССИИ 2001"

Универсалы повышенной проходимости

Audi Allroad



Модель	% голосов	Продано за год
1 Audi Allroad	46,61	312 шт.
2 Volvo V70 Cross Country	20,49	321 шт.
3 Subaru Legacy Outback	16,03	123 шт.

■ – лидер продаж в классе/иниарка

Внедорожники, I группа

Toyota RAV4



Модель	% голосов	Продано за год
1 Toyota RAV4	31,50	679 шт.
2 Land Rover Freelander	19,04	135 шт.
3 Nissan X-Trail	9,49	120 шт.
9 BAZ 21213	3,38	47500 шт.
13 KIA Sportage	1,35	1108 шт.

■ – лидер продаж в классе/иниарка
■ – лидер продаж в классе/отечественный автомобиль

Внедорожники, II группа

BMW X5



Модель	% голосов	Продано за год
1 BMW X5	24,92	507 шт.
2 Toyota Land Cruiser 100	12,34	1561 шт.
3 Mercedes-Benz G-class	12,21	472 шт.
17 УАЗ-315хх	0,94	32787шт.

■ – лидер продаж в классе/иниарка
■ – лидер продаж в классе/отечественный автомобиль

Минивэны/УПВ

Volkswagen Sharan



Модель	% голосов	Продано за год
1 Volkswagen Sharan	17,58	222 шт.
2 Citroen Xsara Picasso	12,29	144 шт.
3 Renault Scenic	11,37	522 шт.
13 BAZ 2120 Надежда	1,93	1504 шт.

■ – лидер продаж в классе/иниарка
■ – лидер продаж в классе/отечественный автомобиль

Малые коммерческие автомобили

Citroen Berlingo



Модель	% голосов	Продано за год
1 Citroen Berlingo	27,17	418 шт.
2 Peugeot Partner	23,37	122 шт.
3 Volkswagen Caddy	22,74	197 шт.
5 ИЖ Ода пикап	6,75	15410 шт.

■ – лидер продаж в классе/иниарка
■ – лидер продаж в классе/отечественный автомобиль

НОВИНКА

BMW 7-я серия



Модель	% голосов	Продано за год
1 BMW 7-я серия	36,49	159 шт.
2 Jaguar X-Type	7,82	42 шт.
3 Mercedes-Benz C-class	7,56	710 шт.

ПОБЕДИТЕЛИ В НОМИНАЦИЯХ

Высокая надежность

1. Mercedes-Benz16,44%
2. BMW14,93%
3. Audi12,45%

Хорошее качество сборки

1. Mercedes-Benz16,71%
2. BMW15,45%
3. Audi13,24%

Высокий уровень безопасности

1. Volvo16,88%
2. Mercedes-Benz15,80%
3. BMW13,49%

Использование передовых технологий

1. BMW17,39%
2. Mercedes-Benz15,33%
3. Audi10,48%

Хорошее соотношение цена/качество

1. Volkswagen7,77%
2. Skoda7,43%
3. Toyota7,07%

Красивый дизайн

1. BMW11,77%
2. Mercedes-Benz11,08%
3. Alfa Romeo9,81%

Хорошо налаженный сервис

1. Mercedes-Benz14,27%
2. Audi12,17%
3. BMW11,81%

Высокая стоимость при перепродаже

1. Mercedes-Benz18,77%
2. BMW13,92%
3. Audi10,31%

Производитель спортивных моделей

1. BMW15,77%
2. Mercedes-Benz10,74%
3. Alfa Romeo8,86%

Победитель соревнований

1. Mercedes-Benz12,95%
2. BMW12,7%
3. Mitsubishi10,55%

Качественная реклама

1. Ford13,02%
2. BMW11,74%
3. Toyota10,61%

Забота об окружающей среде

1. Toyota11,04%
2. Mercedes-Benz10,57%
3. BMW10,39%

Любимая марка

1. BMW15,68%
2. Mercedes-Benz11,42%
3. Audi10,19%

ГЛАВНЫЕ ПРИЗЫ

Поездка на двоих на международный салон в Лейпциге (Германия)

Годов Сергей Николаевич – Россия, г. Москва

Часы Jean Marcel с циферблатом Porsche

Сушков Сергей Вячеславович – Россия, г. Липецк

Поездка на Гран При Формулы-1 в 2002 году

Никулин Александр Владимирович – Россия, г. Санкт-Петербург

Полную информацию о призах вы можете получить на сайте www.formula-one.ru, а также в мартовском выпуске журнала "АВТОПАНОРАМА"

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРИЗЫ

заполнившим оригинальную анкету:

Спортивный велосипед от компании "Велоцентр"

Кривенко Сергей Михайлович – Россия, г. Одинцово

Полную информацию о призах вы можете получить на сайте www.formula-one.ru, а также в мартовском выпуске журнала "АВТОПАНОРАМА"

заполнившим анкету на сайте www.formula-one.ru:

Карманный компьютер Compaq IPAQ 3630

Колпак Светлана Викторовна – Россия, г. Фрязино





КАК КРАСНЫЙ МЕДВЕДЬ ПОДРУЖИЛСЯ С КРАСНЫМ БАРОНОМ

“У тебя что, тоже часы из эксклюзивной коллекции “Шуми”? – с приветливой улыбкой спросил немец, нисколько не сомневаясь в утвердительном ответе. “Нет, – ответил русский, улыбаясь еще шире. – Это часы из другой эксклюзивной коллекции – “Фоми”. Я тоже гонщик”. “Как гонщик? – слегка опешил четырехкратный чемпион мира и затем разыграл на той же ноте небольшой спектакль: – Какой еще гонщик? Здесь, по-моему, только один автогонщик – это я...”

В такой непринужденной атмосфере среди холодных альпийских снегов, но под альпийским же теплым солнцем состоялась “случайная” встреча Михаэля Шумахера и Николая Фоменко. Оба они были приглашены в швейцарский Сен-Морис, на родину бобслея, в качестве гостей компании OMEGA, чьи часы украшают запястья только самых выдающихся “экстремалов”, среди которых и Михаэль Шумахер. В этом году, в честь его четвертой победы в чемпионате мира Ф-1, OMEGA выпустила ограниченным тиражом специальную модель Speedmaster Racing Date. Этот эксклюзивный хронометр изготовлен в количестве 11 111 штук, его циферблат украшает большая красная единица, а обратную сторону – автограф Шумахера и надпись “Чемпион мира 2001 года”.

Россию на этой “званой встрече” с “покатушками” на бобах представлял не менее известный в нашей стране “экстремал” Николай Фоменко – гонщик команды THK Racing, выступающий вместе с Алексеем Васильевым в чемпионате FIA GT в классе N GT.

“Это небо и земля по сравнению с российским кольце-

вым автоспортом! – повествует Николай о своем уникальном для российского спортсмена опыте выступлений в Европе. – Если ты выходишь на мировой уровень и садишься за руль машины соответствующего класса (с мотором объемом более 2 л), то надо сказать себе: “Я – никто и ничего не умею”. Надо заставить себя целиком и полностью очиститься от предрассудков, навязанных российским автоспортом, от полученных там навыков, иначе толку не будет. Нам это, к счастью, удалось, и результат не замедлил сказаться: в этом году мы, по-прежнему представляя нашу THK Racing, будем выступать уже не за Freisenger, а за куда более сильную, вице-чемпионскую команду Red Bull (RWS Motorsport). В первой половине сезона об этом не приходилось и мечтать, они считали, что им пока просто не о чем с нами говорить. А потом мы получили факс с короткой фразой: “У нас есть предложение, от которого вы не сможете отказаться”.

Как видите, успехи очень серьезные. Так что известный наш остролов Николай Фоменко без всяких шуток имел полное право называть себя гонщиком даже в разговоре с Ми-

хаэлем Шумахером. Правда, “сесть в одни сани” с четырехкратным чемпионом мира Николаю не довелось.

“Мы с Шумахером катались в разных бобах, – рассказывает Николай, – с разными пилотами, но и он, и я сидели вторыми (именно второй член экипажа своими движениями, работой тела направляет еще двоих, сидящих позади). В результате мы проиграли “экипажу Шумахера” 0,3 с. И должен сказать, что понимаю Михаэля, признавшего, что у него после этой поездки тряслись ноги. Со мной было то же самое. Это очень сложный вид спорта, намного круче чем GT, а может и Ф-1. Скажем, каким бы сложным и скоростным ни был поворот на автогоночной трассе, ты к нему заранее готов и проходишь, самостоятельно направляя машину по нужной траектории, а тут от тебя ничего не зависит. Тебя просто кидает на скорости 150 км/час так, как не кидает в машине на скорости под 300! Я снимаю шляпу перед бобслеистами, в том числе и российскими, которые выступали на проходившем здесь же соревновании в первой десятке.

Вообще же встреча была очень неформальной, без какого-либо пафоса, который свойствен международному автоспорту. Был узкий круг людей, была возможность пообщаться с Михаэлем накоротке, без “протокольных” условностей, и, как истинный “вильневец” (по образу мыслей, системе ценностей и стилю жизни), я был приятно удивлен. До этого я мог судить о Шумахере по прессе, по его имиджу в паддоке и по оценкам тех, кто работал с ним еще до того, как он стал чемпионом Ф-1 (особенно это касается немцев, которые ездят сейчас с нами в GT и которые очень его не любят). И я ожидал увидеть зажатого, сухого и зажавшегося немца, а увидел открытого, очень веселого, расслабленного и очень умного человека, обладающего прекрасным чувством юмора и адекватно реагирующего на юмор других.

Мне, правда, показалось, что сейчас у него есть некоторые проблемы с мотивацией. Складывается впечатление, что он немного напряжен, прекрасно зная всю внутреннюю кухню Ф-1 и предполагая, что ради поддержания интриги в чемпионате и зрительского интереса ему просто не дадут установить рекорд, завоевать пятый титул”.

Борис Мурадов





Пожар, случившийся во время Гран При Италии '97 на автомобиле Ярно Трулли, стал предзнаменованием грядущих бед

КРАХ ПРОФЕССОРА ПРОСТА

Надеждам поклонников Формулы-1 увидеть на старте чемпионата мира 2002 года 12 "конюшен" не суждено сбыться. Несмотря на дебют в гонках Гран При Toyota, число участников первенства останется равным 11: команда Prost Grand Prix "сошла с дистанции", потерпев финансовый крах. Судьбу "конюшни" Алена Проста в конце января решил арбитражный суд Версаля.

Когда 22 ноября 2001 года Prost была объявлена банкротом, мало кто предполагал, что уже вбиваются первые гвозди в крышку гроба команды, носящей имя четырехкратного чемпиона мира. На процедуре банкротства настояли кредиторы, которым "конюшня" из Гийанкура задолжала порядка 30 миллионов долларов США. В соответствии с французскими законами судебный исполнитель Франк Мишель дал Алену Просту полгода, чтобы найти инвесторов, готовых оплатить долги команды. Сугубо техническая по своей сути процедура банкротства позволяет разорившейся компании продолжить свое существование, получив нового владельца. "Мы рассматриваем предложения потенциальных инвесторов, но, по понятным причинам, я не могу вдаваться в подробности", — подобные "заклинания" Прост повторял на протяжении последних нескольких месяцев. "Надеюсь, Prost удастся найти крупного спонсора и выйти на старт нового сезона", — на словах поддерживал стоявшую у края пропасти "конюшню" президент FIA Макс Мосли. Увы, надежды так и остались лишь надеждами...

Будучи далеко не топ-командой, Prost не купалась в деньгах с самого начала своего существования. В 1997 году Ален Прост купил Ligier, вознамерившись создать на ее базе очередную французскую дрим-тим. Первый сезон прошел весьма успешно (21 очко и шестое место в Кубке конструкторов), но затем начался спад. Однако по-настоящему трудные времена наступили для Prost в конце 2000 года: не набрав за сезон ни одного очка, команда лишилась весомой спонсорской поддержки французской табачной марки Gauloises и гиганта Интернет-индустрии Yahoo!, а также бесплатных двигателей Peugeot. Тогда Прост понял, что со своими мечтами о французской команде он в конечном итоге останется у разбитого корыта, и решил пойти ва-банк. Про-



Среди спасителей Prost упоминали то арабского принца Халида Аль-Валида, то самого Экклстоуна. Но не спас ни тот, ни другой

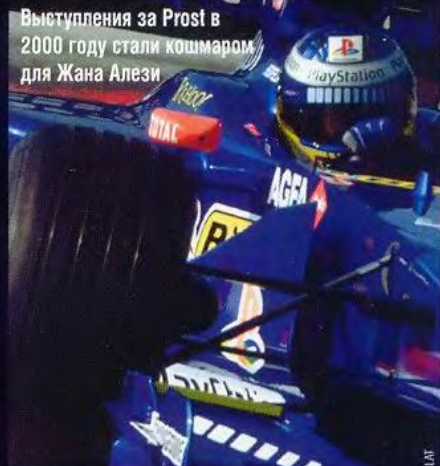
дав 40 процентов акций богатейшему бразильскому семейству Диниц, Ален назначил экс-пилота Ф-1 Педро Диница исполнительным директором команды, а на вырученные средства приобрел чемпионские двигатели Ferrari и профинансировал подготовку к новому сезону.

На тестах зимой 2001 года новый автомобиль AP04 показывал впечатляющую скорость: чтобы привлечь внимание спонсоров, команда регулярно выпускала на трассу машину с практически пустыми баками. Однако желающих кинуть на эту "наживку" оказалось немного: компьютерная компания Acer, в честь которой были переименованы моторы Ferrari, да южноамериканская телесеть PSN, протаскивавшая в команду своего протеже Гастона Маццакане. На состоявшейся накануне Гран При Австралии прямо на пит-лейн трассы в Альберт-парке презентации перед журналистами предстала синяя машина, боковины (одно из самых престижных и дорогих мест для логотипов спонсоров) которой украшала надпись Prost Grand Prix. "2000 год был очень тяжелым, но я снова полон надежд", — говорил тогда Прост, еще не зная, что ждет его впереди.

За сезон-2001 Prost рассчитывала избавиться от имиджа аутсайдера, и на первых порах ей это удавалось. По прошествии четырех



Возможно, Просту не хватило прагматизма, присущего таким руководителям как Бриаторе



Выступления за Prost в 2000 году стали кошмаром для Жана Алези



гонок место безнадежного Мацдакане занял Лучано Бурти, а Жан Алези начал набирать очки. Тем временем Ален Прост "пошел по миру" в поисках долгосрочных партнеров для своей команды, в числе которых упоминались то некий канадский консорциум, то бизнесмены с Тайваня, то саудовский принц Аль-Валид. Простом среди начавшего проясняться неба стал уходить Алези, который сопровождался слухами о том, что французскому пилоту на протяжении нескольких месяцев не платили зарплату, а Ferrari так и не получила всех 20 миллионов за свои двигатели. Ален Прост решительно опроверг сообщения о финансовом неблагополучии своей команды, предложив всем желающим ознакомиться с бухгалтерскими книгами Prost Grand Prix, однако проблемы уже начинали расти как снежный ком. Место ушедшего в конце июля Алези занял уволенный из Jordan Хайнц-Харальд Френтцен, согласившийся выступать за команду лишь потому, что не хотел сидеть без дела до конца сезона. Примерно через месяц после этого в тяжелую аварию на Гран При Бельгии попал Бурти, которого заменил малоопытный чех Томаш Энге. Команду покинул финансовый директор Жан-Люк Грипон, курировавший переговоры со спонсорами. Последней каплей стали теракты 11 сентября в Америке, за которыми последовал заметный спад экономической активности. "События 11 сентября вынудили многих наших партнеров по переговорам отказаться от своих первоначальных планов", — досадовал Прост.

Завершив сезон на девятом месте – впереди Aggrows и Minardi, в Prost, тем не менее, продолжали надеяться на лучшее и подали заявку на участие в чемпионате-2002. Для этого “конюшне” было необходимо порядка 50 миллионов долларов: 30 на оплату долгов и 20 для подготовки к новому сезону. К тому моменту Педро Диниц оставил пост исполнительного директора команды, дав понять, что намерен продать купленный год назад 40-процентный пакет акций. Этому предшествовали интенсивные переговоры между Простом и семейством Диниц, которое предлагало Алёну продать оставшиеся в его руках 60 процентов акций команды за символическую сумму в 1 доллар, со своей стороны оплатив все ее долги. Посчитав, что его погрязшая в долгах “конюшня” стоит куда дороже, француз отказался от этого предложения. Через несколько недель судьба Prost Grand Prix оказалась в руках арбитражного суда, который должен был либо дать “зеленый свет” инвесторам, либо ликвидировать команду и продать ее имущество с аукциона, чтобы рассчитаться с кредиторами.

Просту предстоял последний раунд борьбы за будущее носящей его имя “конюшни” Формулы-1. Отчаявшись найти спонсоров за рубежом, он решил поискать их на родине, заодно написав болельщикам открытое письмо, в котором пообещал, что “все будет хорошо”. В прессу время от времени просачивались слухи о группе французских предпринимателей, вызвавшихся прийти на помощь Prost Grand Prix. Бывший спортивный директор команды Чезаре Фьорио свел Алёну с потенциальными

инвесторами из соседней Италии. 4 января более 200 рядовых сотрудников Prost провели митинг у здания министерства промышленности Франции в Париже, попытавшись привлечь к судьбе “конюшни” внимание всей нации. “Мы не просим государственных денег, мы просто хотим, чтобы нам помогли найти инвесторов”, – объяснялась пресс-секретарь команды Вирджиния Папен. Сам Прост назначил крайний срок 15 января, после которого команда физически не успевала бы подготовиться к новому сезону. Как и следовало ожидать, к 15 января ничего не прояснилось, а четырехкратный чемпион мира многозначительно заявил, что “верит в лучшее, но готов к худшему”.

Худшее произошло две недели спустя, 28 января, когда арбитражный суд Версаля объявил о своем решении инициировать процедуру ликвидации Prost Grand Prix, признав все предложения инвесторов несостоятельными. По имеющейся информации, самые щедрые из них готовы были вложить в команду не более 30 процентов от требуемых 50 миллионов. “Для меня это решение – не наказание, а лишь констатация нашего поражения, – развел руками Прост. – Я сочувствую моим сотрудникам, которые в результате остались без работы”.

Реакция “формульного” мира на уход со сцены одной из “конюшен” была невятной. Президент FIA Макс Мосли высказался в том духе, что в Формуле-1 выживает сильнейший,

и эта аксиома верна далеко не только в отношении соперничества на гоночных трассах. Теперь высвободившееся 12-е место в пелотоне FIA сможет отдать более надежной в финансовом отношении команде: в Федерации наверняка надеются, что это будет один из автогигантов. Занятые презентациями и предсезонными тестами команды словно не заметили “потери бойца”, ограничившись дежурными “соболезнованиями”. Шеф Minardi Пол Стоддарт, накануне старта сезона-2001 в похожей ситуации ставший “спасителем” команды из Фаэнцы, охарактеризовал произошедшее как “тревожный звонок”, призвав к более справедливому распределению доходов в Формуле-1. Год назад бизнесмену Стоддарту удалось то, что не удалось гонщику Просту, и в этом смысле прав, пусть и высокомерен, глава McLaren Рон Деннис, заметивший, что великие пилоты не всегда становятся блестящими тим-менеджерами.

Но, пожалуй, самую точную оценку ситуации с Prost Grand Prix дал руководитель Jaguar Racing Ники Лауда. “Команда Алёны Проста сблизилась с курсом в самый неподходящий для этого момент, – резюмировал он. – Если ты терпишь поражения на трассе, а в экономике дела складываются далеко не лучшим образом, то пиши пропало”. Иными словами, до судьбы Prost, по большому счету, никому не было дела.

Ну а что же сам Прост? Покаявшись в чрезмерной наивности на посту руководителя гоночной “конюшни”, Профессор, как его называли, когда он выступал в Формуле-1, не замедлил найти виноватых и среди ближайших соратников. Таковых нашлось немало: от “разваливавшего техническую базу команды” бывшего технического директора Алана Дженкинса и “прохлаждавшегося на яхтах во время переговоров, несерьезного” Педро Диница, до французского правительства, которое за последние четыре года трижды проводило налоговые проверки команды. “Я намерен взять паузу и отдохнуть, после чего обязательно вернуться, – обещает четырехкратный чемпион мира, – но больше никогда не буду заниматься гоночным бизнесом во Франции”.

Максим Бордунов



Не решило проблем и сотрудничество с Педро Диницем



Со всем своим опытом и талантом Френтцен уже ничего не мог изменить в судьбе команды



Последним путем к спасению Просту пытался указать Фьорио. Все безуспешно...

19 января 2002 года

СЕРАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

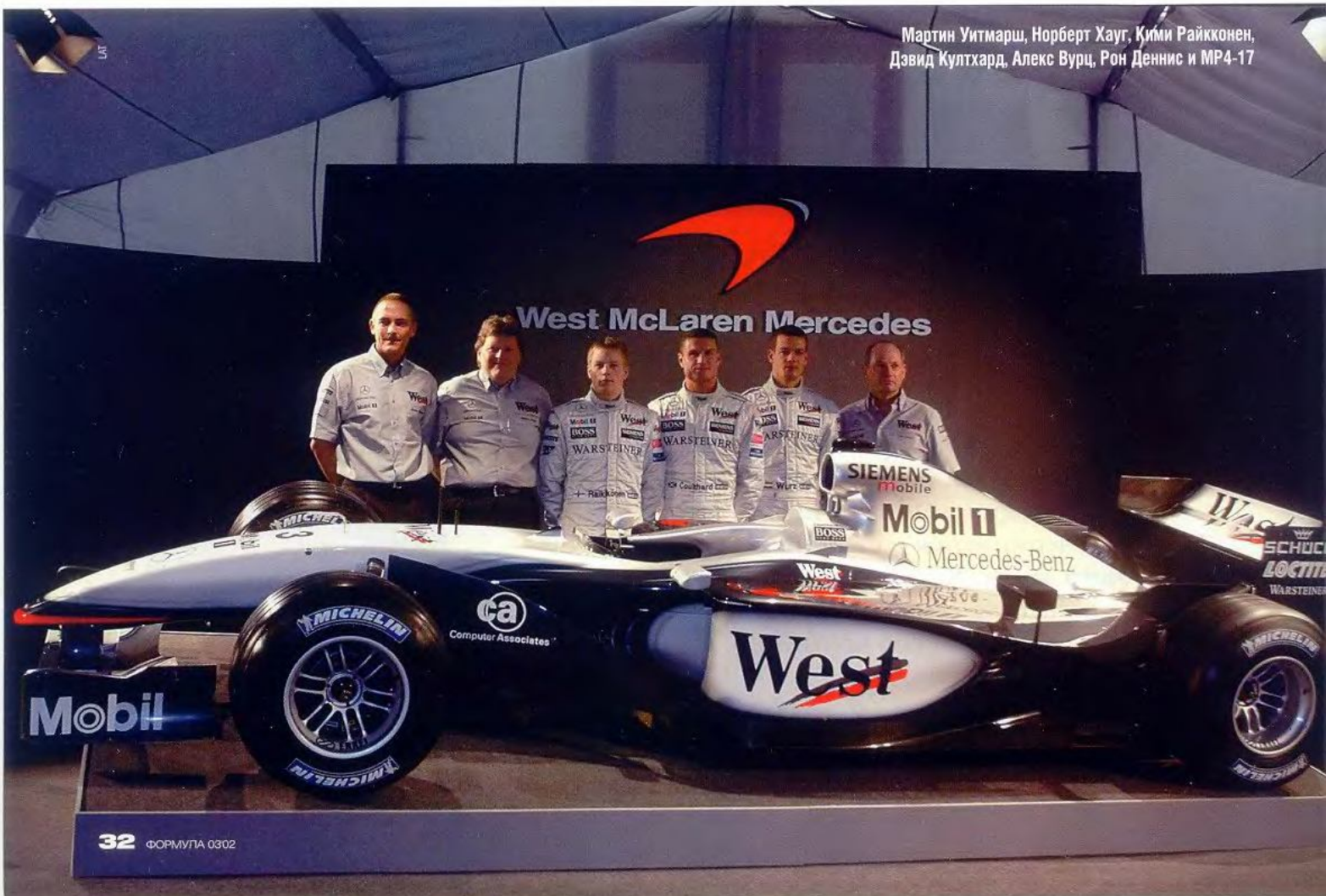
По традиции, сложившейся в последние годы, презентацию своей новой машины команда McLaren провела на одной из испанских трасс. На этот раз выбор пал на автодром "Каталунья Монтмело" под Барселоной. Именно здесь в 1999 году публике был представлен MP4/14 – последний чемпионский автомобиль, на котором побеждал Мика Хаккинен. Затем церемонии проходили в Хересе и Валенсии, но следующие два сезона не принесли успеха команде. И вот, словно желая повторить магический ритуал, принесший когда-то удачу, McLaren вновь вернулся в Каталонию. Но одна традиция была все-таки нарушена. Английская "конюшня" обычно "выводила в свет" новую "лошадку" в первых числах февраля, уже после того, как главные соперники покажут свои машины. В этом году сроки презентации были сдвинуты примерно на две недели для того, чтобы у команды появилось дополнительное время для обкатки нового шасси. Прошлогодний опыт, когда McLaren не хватило межсезонья на доводку машины, не прошел даром.

Хотя внешне MP4-17 мало отличается от предыдущих пяти моделей, созданных под руководством Эдриана Ньюи, некоторые конструктивные отличия от прошлогодней MP4-16 сразу бросаются в глаза: у машины значительно переделана передняя часть – подвеска, обтекатель, крыло, дефлекторы. Идеи технического директора McLaren никогда не бывают банальными или традиционными. Не исключение и MP4-17, хотя в данном случае британский инженер, чуть ли не впервые в своей практике, обратился к техническим решениям, уже "обкатанным" на машинах других команд. Прежде всего, речь о сдвоенных киях, к которым крепятся передние части нижних треугольных рычагов управляемых колес. Впервые подобная схема применялась Sauber два года назад. Почему McLaren (и не только) обратился к ней только сейчас? Ньюи поясняет: "В пору действия прежних положений технического регламента, определяющих высоту носовой части машины над поверхностью трассы, такая конструкция не давала большого преимущества. Теперь ситуация несколько из-

менилась, и увеличение силы воздушного потока под днищем машины стало насущной необходимостью".

Эдриан Ньюи, не ограничившись "римейком" Sauber, предложил качественно новую модель (рис. 1). Крепежные кили (1) передней подвески MP4-17 смыкаются с крупными "двухканальными" дефлекторами сложной формы, смонтированными за передними колесами. Узлы крепления задней части нижних "треугольников" передней подвески (2) традиционно располагаются на осевой линии машины, что позволяет лучше передавать усилия с подвески на кузов. Во время первых же тестов было замечено появление третьего, дополнительного элемента навески дефлекторов. Недостаточная жесткость конструкции потребовала усиления? Ньюи находит довольно обтекаемые формулировки для разъяснения сути проблемы: "Никогда не следует сбрасывать со счетов возможность ошибки при проектировании. Мы пошли на некоторое увеличение веса конструкции, но я убежден, что такое решение даст существенные преимущества".

Мартин Уитмарш, Норберт Хауг, Кими Райкконен, Дэвид Култхард, Алекс Вурц, Рон Деннис и MP4-17



Обращают на себя внимание и другие детали. Так, передние части верхних треугольных рычагов подвески управляемых колес, объединенные с обтекателями рулевых тяг, превратились в настоящие миниплоскости. Соотношение их хорды к толщине, тем не менее, не превысило максимально допустимой величины 3,5:1. Носовой обтекатель MP4-17 в нижней части имеет еще более ярко выраженный "прогиб", чем на прошлогодней Ferrari F2001.

Переход английской команды на шины Michelin вызвал в прошлом году немало кривотолков. Шеф McLaren Рон Деннис долго хранил молчание по этому поводу, но на презентации решил раскрыть причины этого решения. По его словам, разрыв с Bridgestone произошел из-за излишней закрытости японских шинников. "Это решение принималось Эдрианом Ньюи, Мартином Уитмаршем (управляющим директором McLaren) и мной, — объяснил Деннис. — Мы хотели, чтобы наши партнеры были более открытыми для технического сотрудничества. Но некоторые компании слишком рьяно оберегают свою интеллектуальную собственность. В этом плане наша работа с Michelin предусматривает создание надежного механизма обмена информацией".

Выиграл или проиграл McLaren от смены резины? "Первые тесты в Валенсии показали, что машина стала быстрее на 0,7 секунды на круге, чем в прошлом году, — поделился своим мнением пилот команды Дэвид Култхард. — Команды вкладывают миллионы в изменения конфигурации носовой части, дающей прибавку в 0,2 с, так что это несомненная экономия средств. К тому же переход на новые шины лично для меня прошел без сучка без задоринки". А вот Эдриану Ньюи пришлось проделывать большую работу по безболезненному "совмещению" характеристик шасси и новых покрышек производства Michelin: "Мы начали с исследований в аэродинамической трубе,

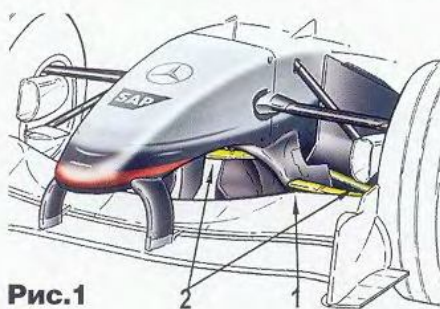


Рис.1

поскольку французские покрышки чуть шире японских. Так было собрано огромное количество информации, и, естественно, мы старались спроектировать машину, обладающую некоторой гибкостью в настройке подвески и распределении веса. Это исключительно важно, чтобы оперативно отреагировать на возможные сюрпризы со стороны покрышек".

Такая щекотливая тема, как новый двигатель Mercedes-Benz FO110M, осталась традиционно закрытой. А ведь именно мотор называли самой ненадежной частью прошлогодней машины. Новый 10-цилиндровый агрегат



У Эдриана Ньюи довольно серого вещества, чтобы совершить очередную революцию. По крайней мере, всякий раз от него ждут чего-то подобного

отличается от прежней модели более широким углом развала цилиндров (90° вместо прежних 72°). Его мощность сохраняется в тайне, лишь Норберт Хауг, глава Mercedes-Benz Motorsport, выразил надежду, что прошлогоднее отставание от BMW (на 40 л.с.) и Ferrari (на 30 л.с.) удалось как минимум значительно сократить. Стендовые испытания FO110M начались еще в ноябре, но, как показали первые тестовые заезды, у нового двигателя обнаружился существенный недостаток — предрасположенность к сильным вибрациям на высоких оборотах. Из-за этого пилоты McLaren на тестах в Барселоне стремились не слишком "переутомлять" двигатель, проигрывая прошлогодней машине по 2 с на круге. Алекс Вурц, проехавший после презентации 45 кругов в "прогулочном" темпе, сослался на большую загрязненность трассы, но отметил, что новое шасси намного лучше, чем предыдущее, держится в медленных поворотах.

Меньшим изменениям подверглась центральная часть кузова и боковые понтоны, на которых смонтированы "миниканделябры" в стиле Ferrari и пока отсутствуют отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов. И наконец — может быть, самое главное видимое изменение — выхлопные трубы в MP4-17 выведены наверх. "Изменившаяся конструкция двигателя, — говорит Ньюи, — заставила несколько иначе разместить радиаторы и, что особенно важно, перейти к системе отвода выхлопных газов вверх. Конструкторы McLaren отказались и от отверстия воздухозаборника двигателя треугольной формы. "Но, — заверил Ньюи, — это не окончательный вариант. Кое-что новое появится уже в первой гонке".

В гонках дебютирует не только мотор, но и коробка передач. "Новая КП, — рассказывает Эдриан Ньюи, — испытывалась на трассе уже прошлым летом, и мы могли бы установить ее еще на старой машине, однако предпочли тщательно довести конструкцию. "Начинка" коробки осталась во многом прежней, но ее картер стал значительно-

но компактнее и легче за счет использования алюминисового литья".

Под самый занавес официальной части церемонии, когда всем собравшимся показалось, что ничего интересного уже не произойдет, Рон Деннис "подбросил дров" в незатухающий который год спор о легальности тех или иных устройств и механизмов, применяемых в современной Формуле-1. "Сейчас очевидно, что существуют различные мнения об интерпретации конкретных правил, — очень расплывчато начал свою "обвинительную речь" босс английской команды. — Разработка, не определенная правилами, может представляться как техническая новинка, а мы можем считать, что она некорректна в рамках правил. Могу точно сказать, что на нашей машине все соответствует регламенту, но мы не уверены насчет других". Журналисты сразу же уловили, в чью сторону дует ветер. Намек на "революционную" коробку передач Ferrari, слухи о которой будоражат Формулу-1, был слишком очевиден, и вряд ли Рон Деннис сказал свое последнее слово по этому поводу.

Михаил Козлов
Дмитрий Ситник
Рисунок Джорджо Пиолы



25 января 2002 года

ЗДОРОВЫЙ КОНСЕРВАТИЗМ



В 1815 году в Швейцарии был принят закон о "постоянном нейтралитете". 140 лет спустя власти маленькой горной страны запретили проведение на ее территории автомобильных соревнований. Трудно сказать, связаны ли как-то два этих исторических события, но представление нового автомобиля единственной швейцарской команды Ф-1 – Sauber C21 – состоялось в Национальном музее военной авиации в Цюрихе. И это обстоятельство стало едва ли не единственным, внешне отличающим нынешнюю презентацию от прошлогодней. Достаточно традиционная для подобных мероприятий концертная программа – выступления акробатов-виртуозов и демонстрация коллекции "мини-бикини-C21" – завершилась, к неудовольствию некоторых, весьма быстро, и с виновника торжества сдернули покрывало. Оказалось, что и очертаниями, и окраской автомобиль здорово смахивает на своего предшественника, да и окружают его, по большому счету, те же самые люди. Что ж, консерватизм – штука полезная, особенно

когда впервые в своей истории поднимаешься на четвертую строчку Кубка конструкторов.

Так же, только по-другому

О технических особенностях нового автомобиля рассказывал, как и год назад, главный конструктор Sauber Вилли Рампф: "Проектировать новую машину мы начали еще в мае. Было, конечно, весьма заманчиво просто взять за основу C20 и слегка подправить его. Но мы сразу отказались от этой идеи и решили делать совершенно новую машину, даже несмотря на риск". Вот так консерватизм! Конструктор начинает работу с чистого листа. Впрочем, действительно ли это так? "Мы внимательно изучили автомобиль сезона-2001, – продолжает Рампф. – И решили улучшить каждый его узел, каждую деталь". "Полностью новый автомобиль" на деле оказывается всего лишь полностью переделанным старым. Неудивительно, что две машины похожи почти как две капли воды. Разве что переднее антикрыло соеди-

нено с носовым обтекателем несколько по-иному – пилоны в виде перевернутой V теперь еще и расширяются книзу. Впрочем, что-то подобное Sauber уже пробовал в прошлом году, но тогда от этой идеи отказались.

"Мы хотели сохранить все положительные черты C20, но при этом добиться улучшения аэродинамической эффективности, причем не только увеличить отношение прижимающей силы и лобового сопротивления, но и, например, добиться лучшего охлаждения двигателя и КП, – главному конструктору, как всегда, не хочется вдаваться в подробности. – Также мы делали акцент на общее уменьшение веса, понижение центра тяжести, повышение жесткости кузова на кручение и оптимизацию расположения узлов и агрегатов".

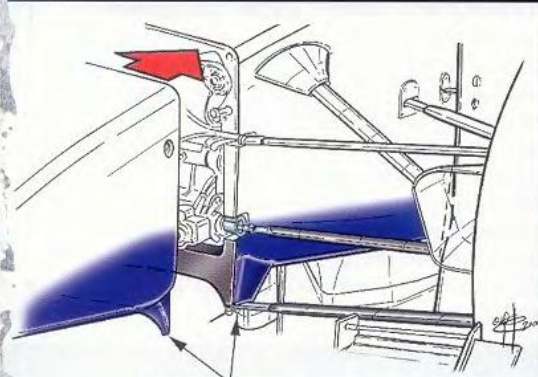
Нет ничего революционного и в двигателе. Petronas 02A (в "прошлой жизни" – Ferrari 050) легче, мощнее и надежнее своего предшественника. С весны мотористы Sauber под руководством Осаму Гото знакомились с этим мотором на заводе в Маранелло. Более того, на



этот раз швейцарская команда получила хоть и "чемпионский секонд-хенд", но не годичной, а всего лишь полугодовой давности — эта версия мотора дебютировала лишь в середине сентября прошлого года.

Юбилей

В 2001 году швейцарской команде удалось уменьшить стартовые номера ровно вдвое — с восьмой строчки Кубка конструкторов переместившись на четвертую. Так что в наступающий сезон, который станет для Петера Заубера десятым в Формуле-1, команда вступает с багажом позитивных эмоций. Но все же швейцарец не питает особых иллюзий: "В прошлом году мы выступили почти так же хорошо, как Ferrari — выиграли "в своем классе". Практически, мы добились максимально возможного результата. Но даже несмотря на это, планируем в наступающем чемпионате быть еще луч-



"Киль" для крепления нижнего рычага подвески стал теперь не только двойным, но и "разрезным"

ше". Здесь, казалось бы, самое время прибегнуть к традиционным высказываниям: "не дадим грандам спокойной жизни", "при удачном раскладе можем даже выиграть гонку-другую", "собираемся регулярно финишировать в первой шестерке" и тому подобное. Но нет — Заубер сразу расставил точки над i: "Я предпочитаю реалистичный взгляд на вещи. Конечно, всегда можно выиграть "дурацкую" гонку, но мы пока не говорим о том, что сможем сами одержать победу". И лишь раз, когда речь зашла о пилотах, Петер позволил себе несколько отступить от прагматизма и отважился на "действительно серьезное" заявление: "Никому Хайндфельду вполне по силам закончить этот чемпионат в тройке призеров".

Своим путем

Да, именно немецкий пилот будет главной ударной силой швейцарцев в будущем чемпионате. Имея за плечами опыт двух сезонов, Ник уже может считаться зрелым пилотом. Во всяком случае, по сравнению со своим будущим напарником. Им стал — и это едва ли не единственная заметная перемена, произошедшая в Sauber за зиму — 20-летний бразилец Фелипе Масса. Команда в лучших традициях консерватизма продолжает делать ставку на молодежь. Масса, за два последние сезона победивший в



Самые видные люди команды: Вилли Рампф, Петер Заубер, Осаму Гото, Фелипе Масса и — "в первом ряду" — Ник Хайндфельд. Тест-пилота в Sauber традиционно нет

европейских чемпионатах Ф-Renault и Ф-3000, займет место перешедшего в McLaren Кими Райкконена. "На быстром круге Фелипе смотрится даже лучше Кими", — не скрывает своего удовольствия Заубер. — "Вообще, если сравнивать двух этих пилотов, они во многом похожи — оба талантливы, отлично провели первые тесты и здорово работают с инженерами".

Впрочем, одно отличие обнаружилось почти сразу — не могут же быть совершенно одинаковыми людьми темпераментный бразилец и холодный финн. Не в пример сдержанному Райкконену, Масса совсем не прочь поделиться своими мыслями. После первых настоящих испытаний автомобиля Ф-1 у Массы с непривычки разболелась шея. Справиться с этим ему помогал бывший физиотерапевт Айртон Санны Жозеф Леберер, что сразу дало некоторым журналистам повод сравнить Фелипе с его знаменитым земляком. "Я не Сенна. Я новичок Ф-1 и собираюсь пойти своим путем, — заявил Масса. — И вообще, моими кумирами были и остаются Шумахер и Вильнев". Вот такой бразилец.

Скрытая угроза

Еще одно изменение, произошедшее в швейцарской команде, не слишком заметно внешне — из ее названия исчез Red Bull. Производитель тонизирующих напитков более не является титульным спонсором Sauber, хотя сам красный бык все еще украшает боковины капота двигателя. Вот тут-то и кроется главный вопрос, ответ на который собравшиеся на презентации журналисты так и не получили. С

виду все осталось по-прежнему, но на деле финансовый поток от Red Bull хоть и не иссяк совсем, но здорово помелел. А ведь расходы команды, наоборот, возросли. На одну только постройку собственной аэродинамической трубы Sauber планирует потратить около 50 миллионов долларов. А ведь надо еще расплачиваться с Ferrari за двигатели. Консерватизм консерватизмом, но деньги тоже надо откуда-то брать. И найти здесь верный баланс Петеру Зауберу будет гораздо сложнее, чем эквилибристу, который демонстрировал свое искусство во время презентации. А ошибка может стоить гораздо больше, чем синяк или даже сломанная рука. Судьба команды Алена Проста тому пример.

Александр Кабановский
Рисунок Джорджо Пиолы



25 января 2002 года

КРЕДИТ ДОВЕРИЯ

Так случилось, что сразу две команды Формулы-1 назначили презентации своих новых автомобилей на один и тот же день. 25 января Sauber и Williams одновременно принимали своих гостей в Швейцарии и Англии, однако презентации соседей по турнирной таблице Кубка конструкторов-2001 отличались столь же кардинально, как и их цели на грядущий сезон.

“От добра добра не ищут”, – наверное, этим принципом руководствовались боссы Williams, решив, как и год назад, организовать презентацию своей машины не в стенах собственной штаб-квартиры, а в “полевых условиях”, на самой знаменитой гоночной трассе Великобритании, где, в отличие от эстрадно-циркового представления Петера Заубера, обошлись без пышных торжеств.

Прибыв в Сильверстоун, мы оказались во власти истинно британской зимы: мелкий ледяной дождь сыпал с утра до самого вечера. Но это была, пожалуй, единственная перемена по сравнению с прошлогодней презентацией. В остальном – мало что изменилось: тот же белый шатер, тот же радушный, но по-английски немного чопорный прием и почти те же самые

действующие лица (не хватало разве что дезертировавшего осенью в BAR бывшего главного аэродинамика команды Джеффа Уиллиса). Даже новое шасси FW24 с виду как две капли воды походило на свою старшую сестру. Внешне автомобиль 2001 года если чем и отличается, то небольшими изменениями второстепенных аэродинамических плоскостей (рис. 1): чуть сдвинулось миникрыло (1), исчезла “отбортовка” на поверхности (2), более изощренной стала конфигурация “киля” (3).

“Новый автомобиль действительно во многом стал развитием предыдущей модели FW23B, использовавшейся в последних гонках 2001 года – соглашается главный конструктор Williams Гевин Фишер. – По крайней мере, большая часть его узлов уже испытывалась на той машине. Зимой же нашей главной задачей была максимальная оптимизация компоновки шасси с двигателем, а также уменьшение веса и объема капота. Кроме того, мы добились повышения аэродинамической эффективности автомобиля и значительного улучшения его динамических свойств. Благоприятно должна сказаться на общей динамике машины и абсолютно новая трансмиссия, подготовленная специально под мотор P82”.



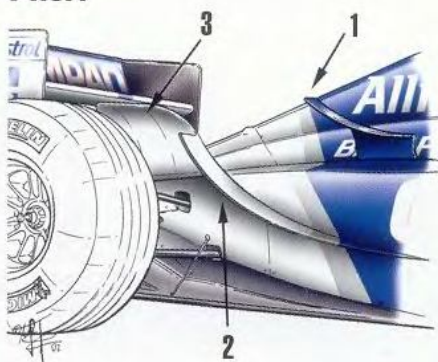
Ни Гевин, ни его шеф Патрик Хед не скрывают, что основным козырем команды по-прежнему останется баварский чудо-мотор. Разработку новой версии двигателя BMW начала на этот раз очень рано, в январе 2001 года, когда и предыдущий-то двигатель P80 еще только обкатывался на тестах. К июню проект нового мотора был закончен, 21 сентября P82 установили на испытательный стенд, а 3 октября двигатель на прошлогоднем шасси уже прошел свой первый тестовый круг по трассе. “Основа успеха будущего мотора закладывается, безусловно, на стадии его разработки, но если вы не успеете решить всех концептуальных проблем до декабря, у вас уже не останется времени для нормальной подготовки к началу чемпионата, – объясняет столь раннее начало работ над двигателем директор BMW Motorsport доктор Марио Тайссен. – Концептуально новый мотор, конечно, базируется на прошлогоднем P80, но только концептуально. P82 состоит почти из 5000 деталей, и около 1000 из них – новые”.





По словам Тайссена, P82 по многим характеристикам превосходит своего предшественника, который был одним из лучших двигателей Ф-1 2001 года. В первую очередь BMW удалось значительно облегчить верхнюю часть мотора, снизив тем самым центр тяжести. Повысилась (по крайней мере, на это надеются в Мюнхене) надежность и еще больше увеличилась мощность. Насколько? Марио

Рис.1



лишь хитро улыбается под тонкими немецкими усиками: "Поговаривают о 19 000 об/мин и 900 л.с., но это чистой воды спекуляции. Вы хотя бы представляете себе процессы, которые протекают в моторе за одну секунду даже при 18 000 об/мин: поршни проходят расстояние в 25 метров, мотор всасывает 450 литров воздуха, с него снимается и обрабатывается 150 000 измерений. На скорости 360 км/ч машина покрывает за секунду 100 метров, а это значит, что колеса крутятся со скоростью около 50 об/с..." Впрочем, лукавит Марио или нет, одно несомненно: BMW, скорее всего, и в этом сезоне останется одним из самых мощных (если не самым мощным) моторов Ф-1.

"У нас лучший двигатель и самая сильная в Формуле-1 пара пилотов, — уверен технический директор Williams Патрик Хед, — В прошлом году на некоторых трассах возникали

проблемы с машиной, не хватало надежности, но теперь с новым шасси, надеюсь, все это останется в прошлом". Команда полна надежд, но на презентации о конкретных целях на чемпионат боссы Williams и BMW предпочитали прямо не говорить.

"Уверен, нам по силам выступить в этом году удачнее, чем в прошлом, — улыбается Сэм Майкл, но дипломатично уходит от вопроса о чемпионстве. — Давайте подождем хотя бы начала сезона". За всю презентацию никто из BMW Williams так ни разу и не заявил, что команда рассчитывает выиграть в 2002 году чемпионат мира или Кубок конструкторов, хотя это слышалось между слов во всех интервью. Что же скрывается за этой скромностью? Неуверенность в собственных силах или стремление притупить бдительность конкурентам из McLaren и Ferrari? Скорее, просто разумная осторожность. Williams — не Sauber и не Jordan. Благодаря поддержке BMW и нескольких крупных спонсоров финансовое здоровье команды, может, и не столь богатейское, как у Toyota или Ferrari, но на ближайшие годы опасений не вызывает. Williams не нужно, как это было еще года четыре назад, судорожно искать деньги, раздавая случайным инвесторам громкие обещания "не сегодня завтра выиграть чемпионат". Команда и так облечена гигантским кредитом доверия и не спешит его растрачивать. Чем меньше пообещаешь, тем меньше риск оказаться потом в дурацком положении. Потому руководство BMW Williams, словно вычеркнув в этот день из своего лексикона слово "чемпионство", ограничилось "скромным" обещанием "побороться с Ferrari", тонко намекнув тем самым, что находящаяся в кризисе McLaren

как серьезного противника в Гроу и Мюнхене уже не воспринимают.

Что ж, Ferrari, так Ferrari! Тем более что свою первую победу над командой из Маранелло Williams в этом году уже отпраздновал, переманив у Scuderia одного из основных спонсоров — крупнейшую в мире транспортную компанию Federal Express, бюджет которой составляет около 20 миллиардов долларов. О сумме трехлетнего контракта, естественно, не сообщается, однако можно предположить, что Williams будет получать от FedEx примерно те же деньги, что раньше доставались Ferrari, т.е. порядка \$6–7 млн в год.

Под занавес презентации, решив, видимо, до конца следовать прошлогоднему сценарию, Шумахер и Монтойя вывели новый Williams на трассу, и FW24 благополучно проехал несколько кругов по залитому дождем кольцу Сильверстоуна. Говорят, что отправляться в путь в дождь — хорошая примета.

Владимир Маккавеев
Рисунок Джорджо Пиолы
Редакция благодарит
компанию BMW Russia Trading
за помощь в подготовке этого материала



27 января 2002 года

ПАРИЖСКИЕ ТАЙНЫ



Очарование Версаля не может испортить даже серая, дождливая погода, какая царила в Париже и его окрестностях в последнее воскресенье января. Тем паче, что грандиозный комплекс Техноцентра Renault прекрасно гармонировал с ненаstem как наружным холодным блеском стекла и стали, так и внутренним теплым сиянием просторных гостеприимных интерьеров. Вероятно, в том числе и этим был продиктован выбор места для презентации команды Renault F1. Что же касается времени, то это событие прошло аккурат за день до объявления судом Версаля о банкротстве и ликвидации другой французской «конюшни» Ф-1 – команды Алена Проста, база которой находится в том же Гийанкуре, буквально в двух шагах от Техноцентра Renault. Впрочем, вряд ли стоит усматривать в столь драматичном совпадении некий злой умысел. Ирония судьбы – и ничего более.

К тому же именно здесь, в цитадели инновационной технической мысли Renault рождаются проекты всех дорожных автомобилей этой марки, в том числе и новейшего революционного Vel Satis, первое тестирование кото-

рого журналистами, в числе которых был и автор этих строк, проходило в те же дни, в том же Париже и окрестностях Техноцентра.

Победа – не волк, в лес не убежит

Прославленная марка официально вернулась в Формулу-1. Как утверждает официальный же лозунг команды: «Вернулась, чтобы победить». Так, как это было еще в 1906 году, когда автомобиль Renault одержал победу в первом же Гран При, и как это было с 1992 по 1997 год, когда моторы этой марки, установленные на машинах Benetton и Williams, завоевали пять чемпионских титулов.

Насколько скоро оправдаются надежды «новой старой конюшни», покажут, вероятно, первые же этапы грядущего чемпионата, но в любом случае возвращение Renault в качестве самостоятельной команды подтверждает сложившуюся в последнее время в Формуле-1 жесткую тенденцию: на смену «бесхозным самодельщикам» – как откровенно слабым, вроде Prost, так и когда-то сильнейшим, вроде Benetton – приходят всемогущие автогиганты.

И Формула-1 для них – это в первую очередь не столько спорт сам по себе, сколько огромная испытательная площадка для отработки новых технологий и эффектиейшая витрина для продвижения своей продукции.

Об этом со всей определенностью заявил первый же (как по порядку, так и по значению) вышедший на сцену участник церемонии – глава компании Renault Луи Швейцер: «Формула-1 олицетворяет собой сущность Renault – страсть, дерзость и новые решения. Наше возвращение в эти соревнования призвано еще более упрочить известность марки и ее позиции в глобальном масштабе. Формула-1 подразумевает превосходство и господство самых современных технологий, и Renault F1 даст нам возможность вступить в непосредственное противоборство с нашими конкурентами – крупнейшими мировыми автопроизводителями».

Шеф проекта Renault F1 Патрик Фор добавил: «Наша команда – это Renault на все 100%, и я буду разочарован, если, вернувшись в Ф-1, мы не закончим год в четверке лучших. Дальнейшая цель – в 2004 году бороться за титул».

100% RENAULT



Флавио Бриаторе, ныне шеф британского отделения Renault F1, тоже пока не спешит в чемпионы, но не сомневается в потенциале своей обретшей новое имя и качество команды: "Победить уже в этом сезоне?! Нет, это все равно что пообедать на Луне! Формула-1 – серьезный бизнес. И победа в ней – очень серьезная вещь. Наполовину она зависит от способности завоевывать полу-позицию. А до этого надо еще дойти. Не все сразу. В прошлом году мы построили крепкую команду, объединив усилия тех, кто работает во французском Вири-Шатийоне, где в основном разрабатывался мотор, и английском Энстоуне, где главным образом конструировалось шасси. Теперь под руководством Майка Гаскойна и Жан-Жака Иса в полной гармонии работает единый технический коллектив, обладающий мощным потенциалом, и не меньший потенциал имеют гонщики в лице Ярно Трулли, Дженсона Баттона и тест-пилота Фернандо Алонсо".

Баттон демонстрировал самое что ни есть бодрое и боевое настроение, в то время как Трулли по оставшейся неизвестной причине был на удивление не весел даже перед объективами фотокамер, и время от времени выдавливать из себя улыбку его заставляли лишь настойчивые тычки локтями со стороны представителей менеджмента команды.

Фернандо Алонсо же, напротив, излучал радостное сияние и был явно доволен как жизнью в целом, так и своим нынешним положением в Ф-1: "Я впервые оказался в большой команде, которая к тому же представляет столь крупного автопроизводителя, и мне это нравится".

Чем богаты, тем и рады

Машина, открытая взорам гостей презентации (причем по французскому телеканалу TF1 ее с комментариями Жака Лаффита почему-то эксклюзивно явили на целый час раньше), внешне, за исключением расцветки, мало чем отличалась от прошлогодней. Однако, как утверждали все представители Renault F1, с которыми довелось побеседовать, новая R202 хоть и выглядит весьма консервативно, но скрывает в себе серьезные изменения и новшества. Какие именно – многозначительно умалчивалось: тайна сия велика есть! Впрочем, по косвенным признакам можно было сделать вывод, что, помимо своего "чудо-мотора", французы особенно уповают на новую электронику – также фирменную разработку Renault.



Флавио Бриаторе, Кристиан Контцен, Патрик Фор, Жан-Жак Ис и Майк Гаскойн у главного детища моторостроительного отделения Renault Sport



Фернандо Алонсо, Дженсон Баттон и Ярно Трулли. Как ни странно, ни одного француза среди гонщиков французской команды нет

максимальную прочность и жесткость при минимальном весе. Аэродинамику R202 рассчитывали, развивая идеи, которые позволили команде еще в конце прошлого сезона значительно улучшить свои результаты.

Что же касается упомянутой расцветки, то корпоративные бело-желтые цвета Renault делят поверхность новых машин с привычной еще по Benetton голубой окраской – цветом титульного спонсора команды, сигаретной марки Mild Seven. Несмотря на запрет табачной рекламы во Франции и других европейских странах, основной спонсор Benetton, представляющий третьего по величине производителя сигарет в мире – компанию Japan Tobacco, остался и с Renault F1. Что, надо сказать, плохой для команды новостью тоже никак не назовешь.

Одним словом, на фоне печального фиаско менее везучей команды-соседки, которую уже попросили на выход из Формулы-1 "с вещами", – сплошные радости и предвкушение светлого будущего.

Борис Мурадов

Редакция благодарит ОАО "Автофрамос" за помощь в подготовке этого материала



6 февраля 2002 года

СЕМЬЯ ПО-ИТАЛЬЯНСКИ



На импровизированную сцену Михаэль Шумахер не просто вышел, а торжественно, под овации выехал, как и подобает истинному герою, на символическом белом коне – красном “жеребце” 575M Maranello, новом дорожном спорткаре Ferrari. Его партнеру по команде досталось менее почетное в данной ситуации пассажирское место. К бурному восторгу собравшихся, изрядную часть которых составил персонал команды в полном составе, четырехкратный чемпион мира произнес свое приветственное слово на итальянском языке, зачитав текст по “шпаргалке”: “Стать чемпионом трудно, но остаться им – еще труднее. Наша мотивация по-прежнему та же: мы хотим вновь завоевать чемпионский титул и Кубок конструкторов. Нет ничего прекрасней, чем победить с Ferrari, другой такой команды нет, а у меня просто нет слов выразить это. Мы – как одна семья!” По выражению лица Михаэля в этот момент можно было подумать, что он вот-вот пустит слезу от переполнявших его чувств. Из всего сказанного им далее особенно

стоит выделить, пожалуй, последовательность, в которой немецкий гонщик назвал своих основных соперников в грядущем сезоне, составив своего рода “табель о рангах”: “Это Рубенс, Ральф, Хуан Пабло, Дэвид и Кими”.

Рубенс Баррикелло произнес со сцены всего одну, но весьма знаменательную фразу, единственный употребив при этом местоимение “я”, а не “мы”, как все остальные: “Я приложу все усилия к тому, чтобы завоевать оба титула”. Позже, в общении с журналистами бразилец, которому изрядно надоела роль “пассажира” в Ferrari, пошел на еще большую “крамолу”: “Я очень надеюсь стать камушком в башмаке Михаэля. В моем распоряжении такая же машина и та же поддержка”. После чего, впрочем, предусмотрительно сбавил обороты: “Конечно, если действительно возникнет необходимость помочь ему, я сделаю это. Но в таком случае не надо забывать, что я – составляющая побед Ferrari”.

Подвел итог этой заочной дискуссии, конечно же, “гений дипломатии” Жан Тодт: “Мы

очень довольны существующим составом команды, и нам надо просто сохранить его. Рубенс – очень талантливый гонщик. Просто ему нелегко проявить себя рядом с чемпионом, трудно быть “следующим” в команде после Михаэля, но, с другой стороны, это даст ему хорошую мотивацию”.

Лучшее – враг хорошего

Одним словом, в том или ином проявлении, но знаменитый и всячески культивируемый командный дух Ferrari явно если не царил, то сквозил в течение всей церемонии презентации команды на базе “Скудерии” в Маранелло.

Лука ди Монтеземоло к тому же продемонстрировал отменное чувство юмора, заметив: “Впервые за 11 лет я не просил команду добиться большего – достаточно будет повторения прошлогодних результатов”. Главный конструктор Ferrari Рори Бирн вторил своему боссу: “Мы сделали лучший автомобиль, чем



когда-либо. Я очень самокритичный человек. Если я не могу добиться идеального результата, то готов сам себе дать пинка. Ведь для того чтобы построить машину, которая завоевывает титул, мне предоставлены все мыслимые возможности".

Новый автомобиль Ferrari Ф-1 внешне довольно заметно отличается от своего предшественника менее загнутым носом, видоизмененной хвостовой частью и совершенно иными, менее угловатыми боковыми понтонами, радиаторы внутри которых также претерпели значительные изменения. Конечный результат – улучшенная аэродинамика и более эффективное охлаждение. Выходные отверстия выхлопной системы, уже традиционно выведенные в верхнюю плоскость боковых понтонов, опять же для улучшения аэродинамики, теперь совмещены с "дымоходами".

Конструкция шасси также довольно радикально пересмотрена: оно стало жестче и при этом легче, что позволило оптимизировать размещение балласта и, соответственно, развесовку машины. Усовершенствованы и облегчены передняя и задняя подвеска, последнее также позволило оптимизировать аэродинамику хвостовой части.

"Механическая начинка" новой Ferrari осталась традиционно тайной за семью печатями. Однако известно, что, как и прежде, использована трансмиссия с продольным расположением валов и семью передачами. Но она короче и легче прошлогодней за счет применения "новых и необычных материалов" (в частности, картер, как в прошлом году у Minardi, изготовлен из титана) и обеспечивает "более быстрое и точное переключение передач". Что же касается упорных слухов о том, что трансмиссия F2002 представляет собой революционную конструкцию в виде мотора и коробки передач "в одном флаконе" и без маховика, то их решительно опроверг Рори Бирн: "Это неправда. Не знаю, кто придумал эту срунду, но только не я. Я вообще не уверен, что кто-то может построить такой единый блок. Мы – точно нет".



Одна из самых интересных особенностей F2002 – выхлопные трубы, выведенные через "дымоход" для отвода горячего воздуха от радиаторов

Собственно новый мотор с индексом 051, по словам его главного конструктора Паоло Мартинелли, стал "дальнейшим развитием модели 050, усовершенствованной с точки зрения основных требований, предъявляемых к мотору Ф-1 – мощности, надежности, компактных размеров, низкого веса и низкого центра тяжести, равно как управляемости и расхода топлива". В частности, модернизация коленвала и сопряженных с ним деталей позволила заметно уменьшить массу вращающихся деталей и потери на трение.

Обреченные на победу?

Однако выйдет ли F2002 на старт первого же Гран При сезона, до сих пор не решено. "Если этого не требует обновленный технический регламент, изменять что-то в конструкции машины имеет смысл лишь для того, чтобы существенно ее улучшить. Но пока мы не вполне удовлетворены уровнем улучшений и собираемся тестировать F2002 до тех пор, пока не сочтем результаты успешными, а до этого вполне можем использовать в гонках прежнюю, отлично зарекомендовавшую себя модель, – пояснил в этой связи Росс Браун, после чего весьма категорично добавил: – Что же касается вновь активно муссирующихся вымыслов о будто бы несоответствии некоторых наших систем правилам FIA, то это не более чем

результат пресловутого сезонного обострения. Все системы были обсуждены с экспертами FIA, и они остались совершенно довольны".

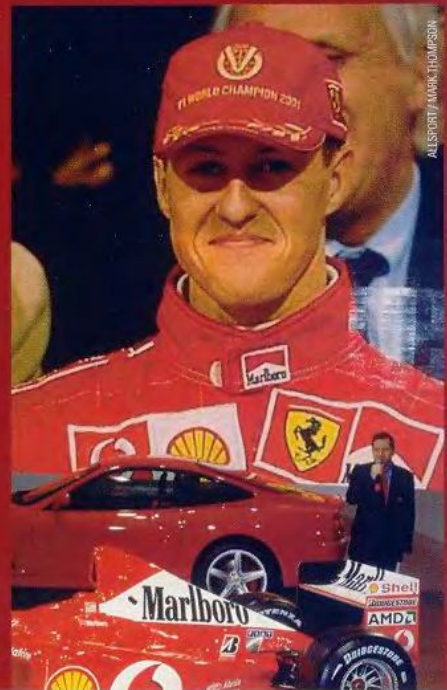
Руководство Ferrari пролило свет и на причину приглашения в команду второго тест-пилота. По замыслу, Лучано Бурти и Лука Бадер будут работать в двух самостоятельных тест-командах, одна из которых будет заниматься доводкой машин в целом, в то время как другая займется исключительно шинами. "Теперь, когда мы остались единственной топ-командой среди клиентов Bridgestone, работа с шинами приобрела для нас особое значение, – заметил Росс Браун. – И теперь мы можем предоставлять полную информацию нашим японским партнерам, а они – нам. Наши инженеры работают в Токио, в исследовательском отделе компании Bridgestone, а японские инженеры – у нас в Маранелло. Это совершенно новый уровень партнерства, которого доселе не было. Мы абсолютно открыты друг для друга и действуем как единое целое. Это было бы невозможно, останься McLaren тоже в числе клиентов Bridgestone. Так что я очень рад, что они теперь не с нами".

Одним словом, все у чемпионов замечательно. Одно лишь плохо, как грустно посетовал ди Монтеземоло: "Если мы опять выиграем, все воспримут это уже как должное..."

Борис Мурадов



Иностранные спецы Ferrari, в их числе – Рори Бирн, заговорили по-итальянски. Правда, пока по бумажке



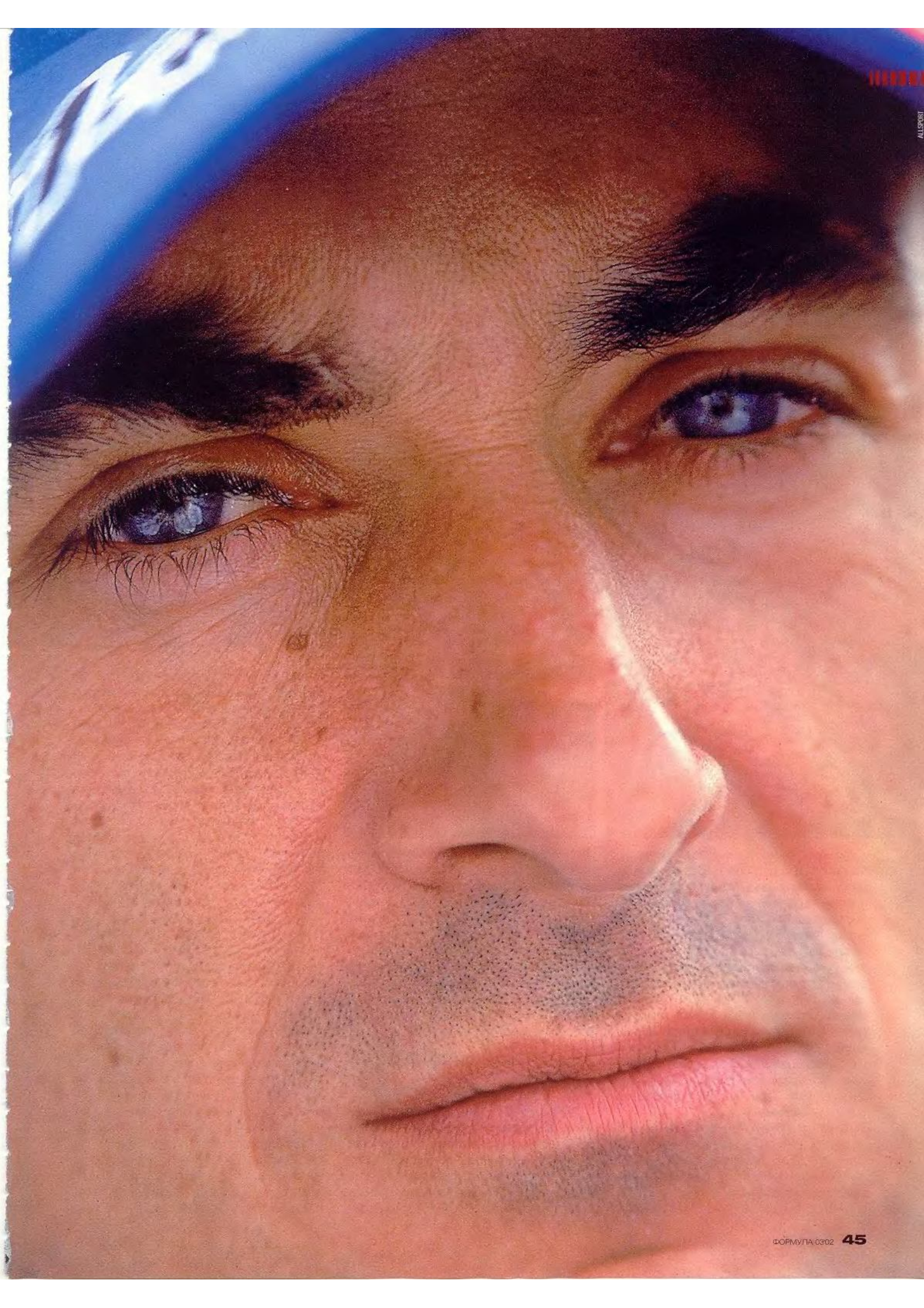
Он выходил на старт Гран При еще в 80-х. Он гонялся и с Рене Арну, и с Фернандо Алонсо – а ведь между этими пилотами 33 года разницы в возрасте. 32 раза он стоял на пьедестале почета – столько же, сколько и двукратный чемпион мира Джим Кларк, но ни разу не поднялся выше четвертого места в итоговой таблице. Он лидировал в 19 Гран При, как, например, Карлос Рейтеманн, но в отличие от аргентинца, который 12 раз первенствовал в гонках, лишь однажды пересек финишную черту первым. Прибавьте к этому любовь преданных болельщиков, невероятный франко-итальянский темперамент на трассе и вне ее, склонность впадать время от времени в романтическую грусть, приверженность к таким ценностям, как верность и дружба, жену – красавицу-японку и поистине голливудскую внешность. Не гонщик, а кинозвезда какая-то! Вот только со сценарием ему не слишком повезло.

Эпизод первый. Начало

“Запомни, сынок, это будет чертовски сложно. Ни в коем случае не расстраивайся, даже если не пройдешь квалификацию. Твои шансы попасть на старт весьма невысоки”, – такими словами встретил Алези многоопытный Кен Тиррелл.

В мир Формулы-1 Жан Алези пришел в 25 лет. Сейчас пилот, дебютирующий в Ф-1 в возрасте 20 лет, уже не редкость, но тогда француза без всякой иронии называли молодым гонщиком. Он сам, кстати, узнал о том, что будет стартовать за рулем Tyrrell в Гран При Франции, вообще едва ли не последним. Все устроил Эдди Джордан, за команду которого Жан выступал в Ф-3000. Эдди прознал, что спонсор его команды – компания Camel – недовольна результатами Lotus в Ф-1 и планирует разместить свои логотипы еще и на машинах Tyrrell. В конце 80-х, как, впрочем, и обычно, Кен Тиррелл с трудом сводил концы с концами, поэтому за предложение от Camel ухватился сразу. Но вот загвоздка – первый пилот команды Микеле Альборето еще со времен выступления в молодежных чемпионатах пользовался поддержкой Marlboro. Итальянец предпочел скорее уйти, чем подвести спонсора, и его место нужно было кем-то срочно заполнить.

ПОСЛЕДНИЙ КИНОГЕРОЙ



WWW

ALLSPORT

ОДИН НА ОДИН

Жан Алези

Через несколько дней напряженнейших переговоров с самыми разными людьми (как-то в три часа ночи пришлось говорить даже с Москвой) пронира Джордан добился-таки своего. Пожалуй, решающим аргументом для Тиррелла стало то обстоятельство, что "под Алези" Camel выделял дополнительные деньги. К тому же замена была нужна лишь на одну гонку, как полагал Кен.

В первой в жизни гоночной сессии Формулы-1 – пятничной тренировке – он показал седьмое время, опередив не только трех дебютантов, но и, к примеру, Риккардо Патресе, который занял в том чемпионате третье место. По итогам квалификации, однако, Жан оказался лишь на 16-й позиции – выступить лучше помешали технические проблемы у второго пилота Tyrrell Джонатана Палмера. Пришлось поочередно пользоваться машиной



Располагая далеко не самой быстрой машиной – Tyrrell 018 – Алези, тем не менее, уже в первом сезоне заставил говорить о себе, в трех из восьми гонок попав в очковую зону (внизу). Год спустя, в чемпионате-90, он впервые возглавил гонку и в первый раз поднялся на пьедестал почета, финишировав вторым в Финиксе (вверху). Еще одно второе место Алези завоевал в Монако (слева). Жан с женой Кумико (справа)



обеих сериях. "Младший" чемпионат он, хоть и не без труда, выиграл, а в "старшем" уже после двух гонок (в Сильверстоуне Алези из третьего десятка пробился на седьмое место, но атакуя многоопытного Филиппа Алльо, не удержал машину на трассе) Тиррелл предложил французку контракт сразу на три с половиной года – до конца чемпионата '92. "А если у тебя в этом сезоне какие-то Гран При совпадут с гонками Ф-3000, ничего страшного, мы подыщем кого-нибудь на замену", – благодушно острит Кен. Все складывалось просто прекрасно!

Звездные войны. Эпизод второй, третий и четвертый

"Почему он так поступил? – недоумевал Жан. – Я понимаю, что Мэнселл – топ-пилот, его машина может выигрывать гонки, но почему он, закончив быстрый круг, решил тихонько катиться по самой середине трассы?.. Дело происходило в Венгрии, где Алези проводил лишь четвертый в жизни Гран При. Мэнселл

захотел во время тренировки "поучить" новичка, когда тот слишком опасно, по мнению британца, решил обогнать его. Биг Найдж пустил было Tyrrell французку вперед, но затем прижал его к обочине, вынудив резко тормозить. Алези не остался в долгу. Опередив Ferrari британца парой поворотов спустя, Жан резко затормозил прямо перед его носом. Найджел, чертыхаясь, увернулся, а после тренировки, естественно, направился напрямик к боксам Tyrrell. Кен, дабы уладить грозящую неприятными последствиями ситуацию, пообещал, что молодой и горячий пилот извинится. С этим Тиррелл и пришел к Алези. Немного поразмыслив, тот сказал: "Не думаю, что сделаю это".

В сезоне-90 Алези набрал 13 очков. Одно за счет "трудового" шестого места в Имоле, остальные же приходится всего на две гонки. На первом Гран При сезона в американском Финиксе Жан, отменно приняв старт, вырвался вперед и лидировал более 30 кругов. На прошлогодней машине, оснащенной клиентским мотором Ford – что-то вроде нынешних Prost или Arrows – Алези смог почти на 10 секунд оторваться от несопоставимо более быстрого McLaren-Honda Айртона Санны. Правда, ближе к середине гонки бразилец догнал, а через несколько кругов и обогнал дерзкого выскочку, но уже в следующем повороте вновь увидел впереди заднее антикрыло Tyrrell. Кругом спустя Сенна вновь возглавил гонку и на этот раз довел ее до победы. Но именно Алези был в тот день главным героем. В паддоке Айртон сказал Жану: "Парень, не вздумай только сделать это

Алези, ведь запасной у команды просто-напросто не было. Счастливо избежав завала, усроенного Маурисиу Жужельмином, и попав на повторный старт, Алези к концу первого круга пробился на 10-е место. А к середине гонки вышел... на второе. Потом, правда, пришлось заехать на плановый пит-стоп и пропустить двоих соперников вперед, но и четвертое место в дебюте, перед французской публикой, да еще в одном круге с McLaren победившего Проста – это более чем серьезное начало карьеры. "Своей скоростью и талантом Жан напомнил мне Джеки Стюарта..." – улыбался после финиша Тиррелл. О том, что первоначально он планировал взять французского пилота лишь на один Гран При, Кен, естественно, больше не вспоминал.

Алези же полусмешливо-полусерьезно интересовался: "Ну и куда же мне теперь – в Ф-3000 или в Ф-1?" К счастью для него, этапы Формулы-3000 тогда еще не были "приклеены" к Гран При чемпионата мира, и Жану удалось более или менее успешно чередовать выступления в

В детстве кумиром Алези был Элио де Анджелис, поэтому Жан раскрасил шлем так же, как итальянец, только добавил синюю "крышку". Рисунок шлема Алези оставался неизменным на протяжении всей его карьеры, правда, в последние годы француз заменил белый фон на блестящий "серебряный", а однотонную "плешь" расписал каплями





Жан (Джованни) Алези (Франция)

Дата рождения 11 июня 1964 г.
Место рождения Авиньон, Франция
Место жительства Ньон, Франция; Жене-
ва, Швейцария
Веб-сайт www.jean-alesi.org
Рост 170 см
Вес 75 кг

Семейное положение женат, жена Кумико,
трое детей: дочери
Шарлотта (8 лет), Элен
(5 лет), сын Джулиано

Профессия по диплому жестянщик
Любимая музыка французский "поп"
Любимый напиток Vichy Menthe
Любимые виды спорта
помимо автогонок водные лыжи, лыжи,
гольф, теннис

Первый старт картинг, 1981 г.

Самые запоминающиеся
события в карьере "Лидирование и борьба
с Сенной на Гран При
США 1990 года и побе-
да на Гран При Канады
1995 года"

Карьера:

1981–1982 гг. картинг
1983 г. Кубок Renault 5 Turbo
1984–1985 гг. Формула-Renault: вице-чемпион
Франции 1985 г.
1986–1987 гг. французская Формула-3: вице-чем-
пион Франции 1986 г., чемпион
Франции 1987 г. (9 побед);
2-е место на ГП Монако Ф-3 1987 г.
1988–1989 гг. международный чемпионат Ф-3000:
чемпион МЧ Ф-3000 1989 г.: 3 побе-
ды (То, Бирмингем, Спа в 1989 г.),
2 ПП, 1 БК, 50 очков
1989 г. чемпионат мира Формулы-1, 8 гонок
в составе команды Turrell-Ford,
8 очков, 9-е место в ЧМ
1990 г. чемпионат мира Формулы-1,
15 гонок в составе команды Turrell-
Ford, 13 очков, 9-е место в ЧМ
1991 г. чемпионат мира Формулы-1,
16 гонок в составе команды Ferrari,
1 БК, 21 очко, 7-е место в ЧМ
1992 г. чемпионат мира Формулы-1,
16 гонок в составе команды Ferrari,
18 очков, 7-е место в ЧМ
1993 г. чемпионат мира Формулы-1,
16 гонок в составе команды Ferrari,
13 очков, 6-е место в ЧМ
1994 г. чемпионат мира Формулы-1,
14 гонок в составе команды Ferrari,
1 ПП, 24 очка, 5-е место в ЧМ
1995 г. чемпионат мира Формулы-1,
17 гонок в составе команды Ferrari,
1 победа (ГП Канады), 1 БК,
42 очка, 5-е место в ЧМ
1996 г. чемпионат мира Формулы-1,
16 гонок в составе команды
Benetton-Renault, 2 БК, 47 очков,
4-е место в ЧМ
1997 г. чемпионат мира Формулы-1,
17 гонок в составе команды
Benetton-Renault, 1 ПП, 36 очков,
4-е место в ЧМ
1998 г. чемпионат мира Формулы-1,
16 гонок в составе команды
Sauber-Petronas, 9 очков,
11-е место в ЧМ
1999 г. чемпионат мира Формулы-1,
16 гонок в составе команды
Sauber-Petronas, 2 очка,
15-е место в ЧМ
2000 г. чемпионат мира Формулы-1,
17 гонок в составе команды
Prost-Peugeot, 0 очков,
22-е место в ЧМ
2001 г. чемпионат мира Формулы-1,
17 гонок в составе команд: Prost-
Peugeot (12 гонок) и Jordan-Honda
(5 гонок), 5 очков, 15-е место в ЧМ

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1 202
Гонок в Ф-1 201
Очков 241
Побед 1
Полу-позиций 2
Быстрейших кругов 4

Примечание: все данные представлены
по состоянию на 01.01.02

Jean Alesi



В Ferrari Жан провел почти половину карьеры. Именно с командой из Маранелло француз связывали самые теплые отношения. В Scuderia Алези учился у Алена Проста (вверху), переживал разочарования, как в сезонах -92 и -93, когда машина ломалась по восемь раз в шестнадцати гонках (слева), и минуты триумфа, как на канадском Гран При 1995 года (справа). Он не всегда и не везде был на первом плане, но неизменно ярко проводил гонки, как на ГП Португалии '91 (внизу)



гонкой в Монце на тестах Ferrari вместе с Аленом Простом ездил и пилот в белом шлеме, лицо которого разглядеть так никому и не удалось. Тогда же Уильямс придал огласке контракт с Алези, но сам Жан заявил, что в следующем сезоне "будет ездить не за Tyrrell и не за Williams, а за другую команду". А еще пару недель спустя француз вывел на трассу во Фьорано ярко-алый автомобиль.

Почему Алези отдал предпочтение команде из Маранелло? Традиционно считается, что взвесив все "за" и "против", он умом предпочел Williams, но в последний момент сицилийские корни проявили себя, и по зову сердца Жан изменил решение. Однако вот что говорит по этому поводу сам пилот: "Когда в феврале мы с Фрэнком подписывали предварительное соглашение, то он обещал, что окончательный



привычкой". Очень немногим доводилось услышать такое из уст великого гонщика.

А два с половиной месяца спустя, на Гран При Монако, Жану довелось обогнать и Алена Проста. Стартовав с третьей позиции, Алези "зацепился" за Ferrari действующего чемпиона мира на подъеме к Казино, а перед Mirabeau сине-белый Tyrrell буквально прыгнул вправо и оказался на выигрышной внутренней траектории. Ни времени, ни места на ответный маневр у Проста уже не оставалось. Алези же после четырех этапов вышел в чемпионате-90 на невероятное третье место.

Эти эпизоды давно стали классикой автоспортивного "кинематографа". Увы, в тот год машина не позволила Жану Алези показать большее. Однако он боролся со звездами. И сам стал звездой.

Эпизод пятый. Гордость

В середине 1990 года Фрэнк Уильямс оказался в сложной ситуации. С одной стороны, дела его команды наконец-то пошли на лад. Удачное шасси, на глазах набирающий мощь двигатель Renault. Но вот проблема — для победы в чемпионате помимо всего перечисленного нужен еще и гонщик экстра-класса. Пилотов же Williams Тьерри Бутсена и Риккардо Патресе отнести к таковым нельзя было при всем желании. И бельгиец, и итальянец выступали ровно, мощно, оба уже принесли Фрэнку победы в Гран При, но, при всем этом, звездами первой величины ни тот, ни другой все же не были. Уильямс, понимая это, вел перегово-

ры. Сenna пока не спешил с ответом — бразильца гораздо больше волновал поединок с извечным соперником — Простом — за победу в чемпионате. Мэнселл вроде ничего не имел против перехода в Williams — британцу совсем не нравилось, что в Ferrari он теперь числится лишь "оруженосцем" при том же Просте. Кроме того, еще в феврале Фрэнк подписал предварительное соглашение с Алези. Это был очень сильный ход. Молодой и явно талантливый пилот творил чудеса за рулем слабенького Tyrrell, так что в Williams он тем более сможет показать себя. Да и денег больших не запросит: А если для Алези в команде не найдется места — что ж, невелика потеря.

В середине лета о своем переходе в команду Фрэнка объявил Мэнселл. Теперь и в Williams, и в Ferrari осталось по одной вакансии. Обе команды явно хотели заполучить Алези. С этого момента пружина интриги начала закручиваться все туже с каждым днем. После Гран При Германии юристы из Маранелло встретились с Уильямсом. О чем они говорили — осталось неизвестным. Но перед

контракт будет заключен в Сильверстоуне. Но там Уильямс лишь перебрался со мной парой фраз — так он был занят "охотой" на Сенну и Мэнселла. Я попросил Фрэнка определиться, и он ответил, что это произойдет в Хоккенхайме". Во время немецкого Гран При история повторилась почти полностью, но на этот раз Уильямс добавил: "видишь ли, нам придется подождать ответа Санны". "Конечно, Сenna — это Сenna, но я — Жан Алези", — ответил молодой француз. По свидетельствам людей, хорошо знавших Жана, именно в этот момент он и принял окончательное решение.

Что случилось, если бы Алези все же оказался за рулем Williams? Споры на эту тему продолжают длиться давно. Но в этом кино под названием "жизнь" не бывает дублей.

Эпизод шестой. Яркая карьера

Жану Алези довелось посидеть за рулем машин всех цветов радуги. Точнее, почти всех. Если бы он принял-таки предложение Тома Уокиншоу и пересел в наступающем сезоне в

ОДИН НА ОДИН

Жан Алези

оранжевый Arrows, то радуга получилась бы полной. Всего за свою долгую карьеру Алези выступал в шести разных командах (что не слишком типично для Формулы-1 90-х, к примеру, в послужном списке у Михаэля Шумахера всего три команды, у Мики Хаккинена – и вовсе две). Первой машиной Жана в Ф-1 был желто-синий Tyrrell. Полтора года в британской команде принесли французскому пилоту два девярых места в чемпионате и единственную в карьере серьезную аварию. Случилось это на «Сузукэ». «Я пошел на первый быстрый круг во время пятничной квалификации, – вспоминает Алези. – Переключился перед первым поворотом с шестой передачи на пятую, повернул руль, но машина никак на это не отреагировала». Удар о барьер получился весьма серьезным. Тем не менее на следующее утро Жан все же попробовал вновь сесть за



С Бергером Алези провел в одной команде пять сезонов. Эту пару считали самой колоритной в Ф-1 90-х (вверху). Отношения с Джонни Хербертом в Sauber были отнюдь не столь безоблачны (справа). С Михаэлем Шумахером Жана давно связывает крепкая дружба. Но в последние годы они могли оказаться рядом лишь за пределами трассы. А вот великолепный поединок с Ральфом в Спа '01 Алези выиграл (слева). Попав в Jordan, Жан серьезно задумался, не остаться ли в гонках еще на год, но в итоге все же решил уйти (внизу)



руль Tyrrell. Но проехав круг, убедился в невозможности дальнейших попыток – при прохождении левых поворотов в руке возникала сильная боль.

Следующим цветом стал красный. За рулем «жеребцов из Маранелло» Алези провел 79 Гран При. Это были странные для Ferrari годы. В 1991-м впервые за пять лет пилоты команды не смогли одержать ни одной победы. Следующий сезон стал и вовсе одним из самых плохих в истории команды – всего 21 очко (18 из них на счету Жана). В последний раз дела шли столь плохо больше десятка лет назад. А 1993-й начался просто ужасно – Алези и Бергер в первых четырех гонках на двоих набрали одно-единственное очко. Потом, правда, дела пошли на лад, и Жан дважды заканчивал чемпионат на пятой строчке. И, не будем забывать, одержал свою единственную в Ф-1 победу в Канаде '95.

Очередные два цвета – зеленый и голубой. Benetton образца 1996–1997 годов. Алези получил чемпионский автомобиль, но за два се-

зона добился лишь 13 финишей в первой тройке, одного поула да пары лучших кругов. Два года, проведенные Жаном в фиолетовом Sauber, нельзя назвать особенно яркими. Хотя иногда ему удавалось действительно невероятное – дважды после дождевых квалификаций он стартовал с первого ряда (ни разу в истории команды другой пилот Sauber не смог добиться такого результата), а на памятном Гран При Бельгии-98 Алези финишировал третьим. Но то были скорее исключения из общего безрадостного правила.

Чемпионат-2000 в составе Prost стал для Жана единственным, который он закончил без очков, а автомобиль AP03 – худшим в его гоночной карьере. В 1991 году два француза вместе выступили в Ferrari, и именно Алена Проста Жан называет своим первым учителем в Формуле-1. Но как оказалось, даже самая душная обстановка не в силах компенсировать недостаток денег и лошадиных сил. После полутора сезонов Жан ушел из Prost, устав от бесконечных проблем и испортив отноше-

ния с «первым учителем». Письмо от Алена, уведомлявшего гонщика о том, что он уволен из Prost и должен выплатить \$500 000 за невыполнение условий контракта, Жан получил, уже выступая за Jordan. Это был конец. Несколько гонок в команде Эдди Джордана ничего не изменили. Хэппи-энда не получилось.

Первая машина Жана была желто-синей. Последними стали синяя и желтая. Круг замкнулся. Пора было уходить. Ибо оранжевый Arrows, прими Жан это предложение, не стал бы тем цветом, которого не достает в палитре гонщика Алези. В ней не хватает цвета автомобиля, на котором француз выиграл бы чемпионат мира.

Эпилог

«За годы выступлений в Формуле-1 Жан стал более мудрым, – заметил как-то Харви Постлгуэйт. – Теперь он обязательно сначала подумает, а уж потом со всего маху зашвырнет шлем в дальний угол боксов». Жозе, брат гонщика, до сих пор с ужасом вспоминает поездку из Монцы в Авиньон 11 сентября 1994 года. Тогда Жан впервые в жизни стартовал с поула и уверенно лидировал в Гран При Италии (на Ferrari!), но на первом пит-стопе отказала трансмиссия и машина безжизненно замерла на пит-лейн. Жан выскочил из кокпита, сел в свою Alfa 164 и помчался домой. Хорошо знакомый маршрут протяженностью более 400 километров по узким горным дорогам занял у Алези почти на 15 минут меньше, чем когда-либо до этого. Он мог бы проехать и еще быстрее, но примерно на середине пути



Жозе сказал: "Немедленно сбавь скорость, или я выйду из машины".

Эмоции у Аlesi всегда стояли на первом плане. Он не скрывал своих чувств и не любил, когда это делают другие. Наверное, это тоже одна из причин, почему талантливый француз так и не стал великим чемпионом. Частенько его подводили автомобили. Возможно, впрочем, что и по уровню мастерства Аlesi уступал лучшим гонщикам своего времени. Но скорее всего, он просто попал "не в свое кино". Жан наверняка прекрасно смотрелся бы в триллере под названием CART, в Америке, в стране, где даже президенты должны походить на киноактеров (а еще лучше – быть ими). Как смотрелся там Алекс Занарди. Но европейские гонки – это совсем другое "кино". Аlesi так и не вышел здесь на первый план. Жана легко можно представить "в роли" Айртона Сенны, но никак не на месте "героев нашего времени", Михаэля Шумахера или Микки Хаккинена, с их бульдожьей хваткой и удивительным терпением. Великим чемпионом Жан так и не стал. Но его любили вне зависимости от результатов гонок. Ибо свою, неповторимую и яркую роль в этом кино под названием спорт Жан Аlesi сыграл замечательно.

Александр Кабановский



Дженсон Баттон

“Я стал более терпеливым”

“Дженсон сейчас очень мотивирован, очень изменился по сравнению с прошлым годом в лучшую сторону и гораздо больше настроен на борьбу. Я очень доволен им и ни на кого менять не собираюсь”, – горячо и твердо убеждал Флавио Бриаторе, окруженный толпой журналистов, получивших доступ “к телу” спортивного шефа Renault F1 на презентации этой команды. Сам же Дженсон Баттон, по очереди принимая представителей СМИ в соседнем помещении, выглядел очень непринужденно, доброжелательно улыбался и терпеливо и охотно отвечал даже на самые каверзные вопросы.

Под давлением

В чем была твоя главная проблема в прошлом году – только с машиной или все же с некоторой потерей мотивации после первых гонок?

Это вопрос, на который однозначно не ответишь. Конечно, у меня была некоторая потеря мотивации после первых гонок сезона, поскольку мы располагали далеко не лучшей машиной, и я видел, что все мои старания обращаются в ничто. Но по мере того как к концу сезона машина становилась лучше, улучшались и результаты, потому что в любом случае, от первой гонки до последней я старался сделать все, что было в моих силах, выложиться полностью. Это вообще мое правило: конечно, я нацелен на победу, но, даже если она пока явно недостижима, я все равно выкладываюсь “на все сто”.

И, тем не менее, складывалось впечатление, что твой партнер по команде Джанкарло Физикелла демонстрировал куда большую волю к победе, и это, соответственно, отражалось на его результатах – они были заметно лучше твоих, что и вызвало волну сомнений и критики в твой адрес.

Уверен, все дело в том, что я был новичком в этой команде, в то время как Джанкарло там уже освоился. Не говоря уж о том, что он вообще значительно более опытный и очень быстрый гонщик. В этом смысле мне было объективно сложнее. Всего второй год в Формуле-1, и уже новая команда, совершенно другая машина, другой язык, на котором говорит половина, если не большая часть персонала... И при этом я испытывал довольно сильное давление.

Давление какого рода?

То, которого не было в мой первый год в Ф-1. Тогда я был абсолютным и очень молодым новичком, от которого ничего особенного не ждали. К тому же все шло как по маслу, все играло мне на руку. И я ощущал себя очень легко, поскольку в каком-то смысле был предоставлен сам себе и только самому себе должен был что-то доказывать. Но с переходом в Benetton многое принципиально изменилось. От меня стали ждать чего-то большего, гораздо большего и уже не прощали малейших ошибок, а тем более – настолько более слабых результатов. Это очень сильно давило на меня, но в

первое время я был бессилен что-либо изменить по уже упомянутым причинам. Очень большим плюсом я считаю то, что в этом сезоне команда, претерпев некоторые полезные структурные изменения, по своему составу осталась прежней – те же инженеры, те же механики, и мне теперь гораздо легче находить с ними взаимопонимание и работать.

А как машина? Удовлетворен ли ты изменениями в ней?

Да, вполне. За зиму были сделаны очень существенные шаги в улучшении характеристик как шасси, так и мотора. Думаю, новая машина позволит мне показать себя должным образом. Хотя пока это лишь мои ощущения по заводским наблюдениям и испытаниям – в течение зимы я посвящал этому почти все свое время, чтобы непосредственно участвовать в создании R202, сделать “машину для себя”. Но надеюсь, что завтра, когда смогу впервые опробовать ее на трассе в ходе тестов (беседа с Дженсоном состоялась как раз накануне тестов в Барселоне, – прим. авт.), мои ощущения полностью оправдаются. Уверен, R202 значительно лучше прошлогодней машины.

Какое изменение в ней ты оцениваешь особенно?

Таковых достаточно много. Для примера – педали теперь расположены гораздо более удобным для меня образом, и это значительно облегчит мне управление машиной, позволит сконцентрироваться на более важных вещах. Значительно улучшена, на мой взгляд, электронная “начинка”.

Спустя два дня, в ходе тестов в Барселоне: “Протестировав R202 пару дней на трассе, могу сказать, что машина столь же быстра и хорошо управляема, как и автомобили наших соперников. В том числе и с полными баками. Я проехал уже достаточно много кругов, чтобы убедиться в этом и в том, что машина не требует каких-либо существенных изменений, а значит, мы можем спокойно сосредоточиться на дальнейших рабочих тестах”.

Каким я был, таким я не остался

Какие главные изменения произошли в тебе самом?

Надеюсь, что стал значительно более терпеливым и сосредоточенным на главной цели. Ведь по природе своей я очень нетерпеливый человек, но умею извлекать уроки, и в этом смысле прошлый трудный сезон многому меня научил.

Флавио Бриаторе очень хорошо отзывался о тебе, о твоих результатах в зимних тестах, но ходят разговоры, что по ходу сезона тебя все же могут заменить на более молодого и рвущегося в бой – на Алонсо, например. Тебе об этом что-то известно?



Я тоже могу сказать о Флавио лишь хорошее. Он неизменно добр ко мне, и я очень ценю его мнение и его советы. Что же касается Алонсо, то стоит четко определить две вещи и разделить их. Первое: Фернандо — отличный гонщик, очень быстрый, очень перспективный, как мне кажется, и вообще классный парень, приходу которого в команду все рады, в том числе и я. Второе: Фернандо в этом сезоне — исключительно тест-пилот, работа которого очень важна для команды, для всех нас, а я — действующий пилот Renault F1, и, насколько мне известно, останусь таковым до самого конца сезона. Полагаю, что Фернандо сейчас примерно в той же ситуации, как и я в прошлом году, и для него будет куда лучше для начала освоиться в команде, набраться побольше опыта и привыкнуть к машине, а не бросаться сразу же в бой.

А как складываются отношения с новым партнером — Ярно Трулли? Каков он в этом смысле в сравнении с Физикеллой?

Отношения складываются великолепно. Ярно — тоже очень быстрый гонщик, особенно в квалификациях, но он и Джанкарло — совсем разные, и я просто не могу их сравнивать. Жаль, что Джанкарло ушел, но здорово, что пришел Ярно.

В прошлом сезоне у тебя были некоторые проблемы с плечом, вызванные перегрузками. Как с этим обстоят дела сейчас?

Спасибо, хорошо. Действительно, прежде у меня болели плечо и шея — для молодых гонщиков в Ф-1 это достаточно обычное явление. Но теперь, думаю, этого уже не будет. Всю зиму я усиленно занимался с физиотерапевтом, делал специальные упражнения и вообще усиленно занимался физической тренировкой, в том числе в Кении и Норвегии, где мы очень активно провели по одной неделе.

И как тебе Кения и Норвегия?

Отлично! Просто здорово! Кения — это, конечно, в первую очередь, экзотика, множество новых, удивительных впечатлений. А в Норвегии можно замечательно расслабиться, там все к этому располагает.

Уроки французского и мемуары

Суммируя все вышесказанное, какой конкретно результат ты себе прочишь в новом сезоне?

Хороший! Постараюсь пару-другую раз даже попасть на пьедестал. Жду не дожусь этого, ведь последний раз я оказывался на нем три года назад, когда выступал в Ф-3.

И тем не менее ты уже написал книгу “Моя жизнь в карусели Формулы-1”. Звучит так, словно тебе уже столько лет, сколько, например, Ники Лауде, и ты одержал столько же побед. Не рановато ли писать мемуары? К чему такая спешка?



Я как-то не думал об этом. Просто у меня накопилось уже достаточно впечатлений, чтобы рассказать о них людям не в рамках обычного короткого интервью. В конце концов, если все пишут мемуары, лишь выйдя “на пенсию”, то почему бы кому-то не написать об этом в самом начале карьеры, когда впечатления еще свежи, когда ты “с пылу, с жару”? Это взгляд молодого человека, ровесника многих любителей этого вида спорта, на удивительный и единственный в своем роде мир Формулы-1, взгляд изнутри, честный и откровенный рассказ. Думаю, это интересно.

А как обстоит дело с французским языком? Учишь ли ты его, чтобы облегчить общение с механиками, инженерами, руководством команды, наконец?

Да, я стараюсь выучить французский, и уже немного могу на нем говорить, хотя считаю этот язык довольно трудным. По крайней мере, лично мне он дается не слишком легко. Но он мне действительно необходим, и я стараюсь.

Насколько известно, тебе очень нравится твой дорожный Renault — “заряженное” спорт-купе Clio V6. Хотел бы также обзавестись и более солидной машиной — новым Renault Vel Satis, который как раз сейчас запускается в производство?

О-о, да! Очень хотел бы! (Заметно оживляется.) Я уже познакомился с этой машиной и считаю ее очень привлекательной. Да, было бы здорово стать одним из первых ее владельцев.

В любом случае, у тебя уже французская машина и дома, и на трассе, французский мотор, французские шины, ты проводишь много времени во Франции, ешь французские блюда и пьешь французские вина... Ты уже говорить пытаешься по-французски. Быть может, теперь и женишься на француженке?

О-о, француженки! (Оживляется еще больше.) Они, конечно, очень хороши. Но боюсь, моей подруге Луиз это не понравится, она будет против!

Но вообще-то, команда, конечно, французская, однако она также и очень английская, так что, уже освоившись, я чувствую себя в ней как дома. Тем более что наша рабочая база располагается в Англии.

Борис Мурадов

Редакция выражает благодарность ОАО “Автофрамос” за помощь в подготовке этого материала



Такому подбору гонщиков, как у BMW.Williams, может позавидовать любая команда Формулы-1. По собственному признанию Железного Фрэнка, его "конюшня" располагает сильнейшей на сегодня парой пилотов "большого цирка", которые, наряду с "чудо-мотором" BMW, составляют основную ударную силу Williams. Однако, как это ни странно, именно в силе британской команды заключена, возможно, и ее главная слабость.

ДЬЯВОЛЬСКИЙ ДУЭТ

Соперничество двух сильных гонщиков в рамках одной команды всегда привлекает к себе повышенное внимание. Если же эти пилоты еще и яркие, амбициозные личности, такое партнерство почти всегда связано с большими проблемами и, как правило, заканчивается скандальным разрывом. В истории Ф-1 можно отыскать немало подобных случаев, в том числе и в Williams. Достаточно вспомнить Джонса и Рейтеманна в начале 80-х или Мэнселла и Пике несколькими годами позже. Не говоря уже о "дьявольском дуэте" McLaren 1988–1989 годов: Айртон Сенна и Ален Прост. Конечно, Хуана-Пабло Монтою и Ральфа Шумахера пока еще рано ставить в один ряд с великими. Но проблема взаимоотношений двух гонщиков, которых большинство специалистов прочит в основные соперники Михаэля Шумахера, волнует многих.

Так, перед началом презентации нового автомобиля Williams в Сильверстоуне ко мне подошел знакомый английский журналист и принялся выпрашивать: "Как ты оцениваешь шансы Монтои выиграть чемпионат мира 2002 года? А Ральфа? Сколько гонок, по-твоему, выиграет каждый из пилотов Williams в этом году?" Высказав свое мнение, я, в свою очередь, поинтересовался: "Слушай, а зачем тебе все это надо?" "Да вот провожу опрос среди журналистов, пишущих о Формуле-1: кто из гонщиков Williams имеет больше шансов стать в этом году чемпионом мира?" "Ну и как, на кого больше ставят?" "На Хуана!" А еще через полчаса, когда официальная часть церемонии закончилась, у меня появилась возможность узнать мнение по этому вопросу у самого Хуана-Пабло Монтои.

Хуан, как ты оцениваешь свои шансы на чемпионский титул в этом году?

По правде говоря, не знаю. Я не могу просто взять и сказать: "В этом году я выиграю чемпионат". Впереди долгий сезон и много чего может случиться. Во многом это будет зависеть от машины и хорошей командной работы Williams.

Многие именно тебя считают основным соперником Михаэля Шумахера в борьбе за титул на ближайшие пару лет. А что ты сам думаешь по этому поводу?

Прошлый год многому меня научил, и теперь я в принципе уже готов к этому, но весь вопрос в том, насколько быстра будет наша

машина. Прежде чем беспокоиться по поводу Михаэля, нам нужно еще много поработать на тестах и завершить программу испытаний. Надеюсь, наша машина будет лучше, чем у Ferrari. Но однозначно пока можно сказать только одно: наши цели в этом году гораздо выше, чем в прошлом, мы будем конкурентоспособнее, так что Ferrari и McLaren придется несладко. Особенно McLaren. У Ferrari есть отличная машина и фантастический пилот, на которого работает вся команда. У нас совсем другая организация: команда работает на двух сильных пилотов, но в этом тоже есть свои плюсы.

Ваши с Ральфом взаимоотношения вызывают сейчас к BMW.Williams повышенное внимание прессы и болельщиков. Говорят, что вы уже стали чуть ли не заклятыми врагами...

Ну, это перебор. Просто у меня с ним нет ничего общего, мы две совершенно разные личности, два человека, которые лишь работают вместе для достижения своих целей. Любим мы друг друга или нет, это уже другой вопрос, но мы работаем как одна команда и это в наших общих интересах. В плане человеческих отношений наша работа такая же, как и любая другая. К примеру, вы можете недолюбливать своего начальника или кого-то из ваших коллег в офисе, но ведь это ничего не меняет, вам все равно придется работать вместе. Да, мы постоянно давим друг на друга, но это подчас даже неплохо, поскольку дает нам дополнительную мотивацию: каждый хочет оказаться быстрее другого.

Но между вами нет разделения на первого и второго номера?

Нет, мы абсолютно равны.

Ходят слухи, что по окончании этого сезона в Williams, скорее всего, останется только один из вас...

Пока еще рано об этом говорить.

Как тебе понравился новый мотор BMW и машина в целом?

BMW P82, безусловно, намного лучше предыдущего двигателя! Это большой шаг вперед. Мне кажется, такой же большой, как в прошлом году... По первым ощущениям машина тоже стала заметно лучше и стабильнее, да и Michelin продвинулся вперед. Думаю, их шины очень помогут нам в борьбе с Ferrari. Но это пока только первое впечатле-

ние. Насколько сильной по сравнению с остальными командами окажется комбинация BMW, Williams и Michelin в действительности, мы узнаем даже не на тестах, а только в Мельбурне.

Говорят, ты очень любишь играть в компьютерные игры. За компьютером ты себя чувствуешь так же уверенно, как и за рулем гоночной машины?

Мне, конечно, хотелось бы сказать, что я сильный игрок, но это не совсем так. Надо быть честным. Я постоянно поражаюсь детализировке и реалистичности очередных поколений компьютерных игр, которые требуют фантастической координации и тренировок, и это несколько извиняет мои "успехи", поскольку времени на игры у меня не так уж много.

Насколько важной вехой в твоей жизни стала прошлогодняя победа в Монце?

Она была очень важна по нескольким причинам. И не только потому, что дважды до этого я упустил верные победы, и мне нужно было доказать, что я могу выигрывать гонки. Просто теперь, после победы в Гран При, я могу сделать некую переоценку своих приоритетов и войти в новый сезон уже с другими задачами.

Что оказалось сложнее для тебя: одержать первую победу в Формуле-1 или в CART?

Сложно сравнивать, поскольку здесь необходимо учитывать разные факторы, и я выиграл эти гонки на разных этапах своей карьеры. Но, как бы там ни было, успех в Ф-1 для меня гораздо важнее, чем победа в CART.

В прошлом году ты изучил уже все трассы Формулы-1, насколько важен для тебя этот опыт?



Выучить трассы — не проблема. Главное, теперь я стал гораздо лучше понимать автомобиль, и это касается не только настроек, но и многих, казалось бы, самых незначительных вещей, которые, тем не менее, существенно преображают машину и помогают мне быть быстрее. Я постоянно думаю о гонках — этому меня научил Фрэнк Уильямс, — плотно работаю со своим гоночным инженером, как на Гран При, так и в перерывах между ними. Мы созваниваемся, делимся своими идеями, обсуждаем их... В этом году, правда, у меня будет новый гоночный инженер Тони Росс, нам обоим, наверное, придется нелегко, но он очень умный и энергичный парень, так что все должно быть ОК.

Хуан, с прошлой весны в паддоке циркулируют слухи, что тобой активно интересуется Ferrari...

Это просто забавные слухи, ничего более!

Но ведь в Williams ты зарабатываешь гораздо меньше Ральфа. Неужели тебя совсем не привлекают высокие заработки пилотов итальянской команды?

Ну почему же, я нормальный человек, и мне всегда хочется большего, в том числе и в материальном плане. Но, надеюсь, я еще успею устроить свои финансовые дела в будущем. Возможно, однажды я и перейду в Ferrari, но это будет не скоро. Пока я не намерен покидать Williams.

Еще одной модной темой для обсуждения, помимо ваших отношений с Ральфом, в минувшее межсезонье был отпуск Мики Хаккинена. Как ты думаешь, он вернется в Формулу-1 в 2003 году?

Я был удивлен тем, что Мика ушел, но не думаю, что он решит вернуться. Мне кажется, он просто не захотел раздувать шумиху вокруг своей отставки и поэтому сказал, что берет годичный отпуск. К тому же вряд ли Деннис решится взять в команду сразу двух финнов, и если Райкконен неплохо проявит себя в этом году, для Мики может просто не оказаться места в McLaren.



Слухи о конфликтах Хуана с Ральфом поползли по паддоку буквально сразу по возвращении Хуана в Европу. И чем ближе был конец сезона, чем чаще Монтоя оказывался впереди партнера по команде, тем больше нервничал

Шумахер, и у него даже выработался своего рода "комплекс Монтоя". В ноябре немец сорвался совсем уж по пустяковому поводу. Тот факт, что в одном из рекламных роликов Compaq некую абстрактную гонку выиграл Монтоя, Ральф расценил как личное оскорбление и в интервью немецкой газете Motorsport Aktuell обвинил Уильямса в проявлении фаворитизма по отношению к колумбийцу. "Я точно не знаю почему, но Фрэнк и Монтоя очень сблизились, — заявил Ральф. — Фрэнк симпатизирует Хуану, и это не может не сказаться на атмосфере в команде... Впрочем, в этом году Монтоя — новичок в команде, может быть, поэтому он привлекает к себе больше внимания".

В итоге Уильямс вынужден был чуть ли не оправдываться. "Конечно, я симпатизирую Хуану, мы часто видимся, поскольку он регулярно приезжает в Гроу, по крайней мере, намного чаще, чем Ральф, — уколол немца Фрэнк. — Хуан, как и Михаэль Шумахер, никогда не спешит покидать вечером боксы, и это выгодно отличает его от большинства остальных пилотов". Кого Фрэнк имел в виду под "остальными пилотами", догадаться нетрудно.

Дошло до того, что немец прямо обратился к руководству BMW Williams с требованием... предоставить ему статус первого номера команды. Попытка захватить верховную гоночную власть в команде не удалась, Ральф заметно остыл и на презентации нового автомобиля Williams открыто своих "имперских" амбиций уже не проявлял.

Ральф, чего ты ждешь от этого сезона?

Сам не знаю, все будет зависеть от ситуации. Буду ездить так же, как и в прошлом году, я знаю, что могу выигрывать гонки и постараюсь не упустить ни одной возможности победить. Но пока я не расцениваю себя как реального претендента на титул, ведь многое будет зависеть от машины. Поживем — увидим.

В отличие от других команд в Williams всегда в первую очередь старались добиться победы в Кубке конструкторов, чемпионат мира же расценивался как второстепенный. Это по-прежнему так?

Да, в Williams такая система ценностей сохраняется и по сей день, хотя, конечно, для других команд куда важнее чемпионат мира в личном зачете. И это понятно, ведь о победителе Кубка конструкторов почти не вспоминают, все говорят только о чемпионе мира. Но, справедливости ради нужно сказать, что, на мой взгляд, победа в Кубке в этом году для нас выглядит гораздо реальнее победы в чемпионате.

Твоя личная жизнь и восприятие гонок сильно изменились после женитьбы и рождения сына?

Нет, я никогда не относился к числу пилотов, ежесекундно думающих об опасности, так что мое восприятие гонок ничуть не изменилось. Жизнь же с рождением Давида стала только приятнее: вставать каждое утро и смотреть, как он улыбается, — что может быть лучше!

Ральф, на последних тестах ты стал появляться в очках, у тебя возникли проблемы со зрением?

Да, я заметил, что у меня стало ухудшаться зрение еще пару лет назад, но только теперь решился ездить в очках, в них я вижу намного лучше. Может, это сыграет положительную роль, и я снова буду тормозить позже. Правда, я все еще не определился, что лучше носить: очки или контактные линзы. Я попробовал ездить в очках на тестах в Валенсии и, мне кажется, в них я вижу гораздо лучше. Oakley уже предложила мне около 30 разных оправ, и сейчас я выбираю.

Как бы ты мог охарактеризовать твои отношения с Хуаном?

Ну... мы просто недолюбливаем друг друга, вот и все. В жизни мы не общаемся, но на трассе нам приходится работать вместе, чтобы сделать машину быстрее. Мы сотрудничаем уже второй год, и у нас вполне нормальные рабочие отношения, лучше чем могли бы быть. Он идет своим путем, я своим. Я думаю, с Хуаном у меня сложились лучшие рабочие отношения, чем с кем-либо до него. Мы всегда обмениваемся информацией, и этот факт лучше всего свидетельствует о наших отношениях. В гонках же он для меня такой же соперник, как и любой другой гонщик.

Пока соперничество Ральфа и Монтоя еще не перешло в открытую конфронтацию. В публичных высказываниях гонщики остаются предельно корректными по отношению друг к другу. Однако можно ожидать, что настоящие проблемы начнутся, когда команда создаст автомобиль, способный выиграть чемпионат. Возможно, это уже произошло.

Владимир Маккавеев
Редакция благодарит компанию BMW
Russland Trading за помощь в подготовке
этого материала



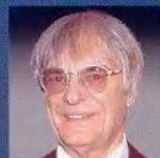
ВСЕ ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛИЦА 53-го ЧЕМПИОНАТА МИРА ФОРМУЛЫ-1 2002 ГОДА

FIA

Международная автомобильная федерация (FIA) основана в 1904 г. До 1946 г. называлась AIACR (Международная ассоциация полномочных автомобильных клубов). В 1925–1926 гг. AIACR проводила чемпионаты мира для производителей автомобилей Гран При (чемпионы мира: 1925 г. – Alfa Romeo, 1926 г. – Bugatti, 1927 г. – Delage), а в 1935–1939 гг. – чемпионаты Европы для гонщиков (чемпионы Европы: 1935, 1937–1938 гг. – Р. Караччиола, 1936 г. – Б. Розмайер, 1939 г. – Х. Ланг/Х. Мюллер). В 1947 г. FIA учредила класс гоночных автомобилей Формула-1 (Ф-А), а с 1950 г. началось проведение чемпионатов мира (Championnat du Monde des Constructeurs) для пилотов, выступающих на автомобилях Ф-1 (в 1952–1953 гг. – Ф-2). С 1958 г. разыгрывается Кубок конструкторов для производителей автомобилей Ф-1 (Coupe des Constructeurs de F1), в 1982 г. переименованный в чемпионат мира конструкторов (Championnat du Monde des Constructeurs).



Макс Мосли



Берни Экклстоун



Чарльз Уайтинг



Херби Блэш



Джо Бауэр



Сидней Уткинс

Президент FIA Макс Мосли
Президент FOA, вице-президент FIA Берни Экклстоун
Генеральный секретарь FIA по спорту Пьер де Конинк
Директор гонок Чарльз Уайтинг
Наблюдатель FIA Херби Блэш
Глава медицинской комиссии Сидней Уткинс
Медицинский ассистент/технический делегат Гэри Харштайн
Технический делегат Джо Бауэр
Специалисты по программному обеспечению Саймон Басби, Алан Приудом
Технические ассистенты Клаудио Гаравини, Мишель Лепрай

Технический делегат Формулы-3000 Алан Фуллер
Делегат FOM Паскуале Латтунеддо
Наблюдатель в автомобиле безопасности/делегат по топливу Питер Тиббетс
Руководитель PR-службы Франческо Лонганези
Пресс-делегат Аньез Кайзер
Фото-делегат Пат Бэхер
Делегат по телевидению и радио Джованни Ферри
Водитель автомобиля безопасности Бернд Майландер
Водитель медицинского автомобиля Алекс Рибейру



Производители шин:

BRIDGESTONE corporation motorsport UK

Компания основана в 1931 г.

Штаб-квартира: Лэнгли, Великобритания
Почтовый адрес: Unit A, Hurricane Way, Axis
Park, Langley, Slough,
Berkshire SL3 8AG -
ENGLAND

Тел: +44 1753 589 200
www.bridgestone.com



Дебют в ЧМ Ф-1 ГП Австралии 1997 г.
Сезонов в Ф-1 5
Гран При в Ф-1 85
Побед в Ф-1 55
Первая победа в Ф-1 1998 г. Гран При Австралии
(Мика Хаккинен/McLaren)
Последняя победа в Ф-1 2001 г. Гран При Японии
(Михаэль Шумахер/Ferrari)
Пул-позиций 59
Быстрейших кругов 52
Кубков конструкторов 4 – 1998 г. (McLaren), 1999 г. (Ferrari), 2000 г. (Ferrari),
2001 г. (Ferrari)
Чемпионских титулов 4 – 1998 г. (М. Хаккинен/McLaren), 1999 г. (М.
Хаккинен/McLaren), 2000 г. (М. Шумахер/Ferrari),
2001 г. (М. Шумахер/Ferrari)
Побед в неофициальных зачетах
шинных компаний 3 – 1999, 2000, 2001 гг.
Команды в сезоне 2002 г. Ferrari, BAR, Jordan, Arrows, Sauber

Руководящий и технический состав

Президент Шигеру Ватанабе
Спортивный директор Хироси Ясукава
Исполнительный директор Хиромиде Хамашима
Главный инженер Хисао Суганума
Спортивный менеджер Наотакэ Хорио
Руководитель отдела обслуживания Петер Грзелински
Пресс-секретарь Сара Френч



Хироси Ясукава



Хиромиде Хамашима

Manufacture française des pneumatiques MICHELIN

Компания основана Андре и Эдуаром
Мишленами в 1889 г.

Штаб-квартира: Клермон-Ферран, Франция
Почтовый адрес: 46, Rue du Ressort, 63100
Clermont Ferrand – FRANCE

Тел: +33 4 73 30 45 90
www.michelin1.com



Руководящий и технический состав

Президент Эдуар Мишлен
Спортивный директор Пьер Дюпаскье
Менеджер по маркетингу Жераль Сезиль
Директор проекта Ф-1 Паскаль Васселон
Менеджер проекта Ф-1 Энни де Зиу
Координаторы проекта Ф-1 Жан-Франсуа Колянж,
Хозе Нуñez
Руководитель службы по
связям с общественностью Энди Поп
Пресс-секретарь Северин Рей

Дебют в ЧМ Ф-1 ГП Великобритании 1977 г.
Сезонов в Ф-1 9
Гран При в Ф-1 128
Побед в Ф-1 63
Первая победа в Ф-1 1978 г. Гран При Бразилии (Карлос Рейтеманн/Ferrari)
Последняя победа в Ф-1 2001 г. Гран При Италии (Хуан-Пабло Монтоя/Williams)
Пул-позиций 61
Быстрейших кругов 67
Кубков конструкторов 2 – 1979 г. (Ferrari), 1984 г. (McLaren)
Чемпионских титулов 3 – 1979 г. (Дж. Шектер/Ferrari), 1983 г.
(Н. Пике/Brabham), 1984 г. (Н. Лауда/McLaren)
Побед в неофициальных зачетах
шинных компаний 3 – 1981, 1983, 1984 гг.
Команды в сезоне 2002 г. McLaren, Williams, Renault, Jaguar, Minardi, Toyota



Пьер Дюпаскье



Паскаль Васселон

Чемпионы мира и обладатели Кубков конструкторов Ф-1:

Год	Чемпион мира	Обладатель КК
1950	Дж. Фарина	—
1951	Х. М. Фанхио	—
1952	А. Аскарри	—
1953	А. Аскарри	—
1954	Х. М. Фанхио	—
1955	Х. М. Фанхио	—
1956	Х. М. Фанхио	—
1957	Х. М. Фанхио	—
1958	М. Хоторн	Vanwall
1959	Дж. Брэбэм	Cooper-Climax
1960	Дж. Брэбэм	Cooper-Climax
1961	Ф. Хилл	Ferrari
1962	Г. Хилл	BRM
1963	Дж. Кларк	Lotus-Climax
1964	Дж. Сертиз	Ferrari
1965	Дж. Кларк	Lotus-Climax
1966	Дж. Брэбэм	Brabham-Repco
1967	Д. Хьюм	Brabham-Repco
1968	Г. Хилл	Lotus-Ford
1969	Дж. Стюарт	Matra-Ford
1970	Й. Риндт	Lotus-Ford
1971	Дж. Стюарт	Tyrrell-Ford
1972	Э. Фиттипальди	Lotus-Ford
1973	Дж. Стюарт	Lotus-Ford
1974	Э. Фиттипальди	McLaren-Ford
1975	Н. Лауда	Ferrari
1976	Дж. Хант	Ferrari
1977	Н. Лауда	Ferrari
1978	М. Андретти	Lotus-Ford
1979	Дж. Шектер	Ferrari
1980	А. Джонс	Williams-Ford
1981	Н. Пике	Williams-Ford
1982	К. Росберг	Ferrari
1983	Н. Пике	Ferrari
1984	Н. Лауда	McLaren-TAG Porsche
1985	А. Прост	McLaren-TAG Porsche
1986	А. Прост	Williams-Honda
1987	Н. Пике	Williams-Honda
1988	А. Сенна	McLaren-Honda
1989	А. Прост	McLaren-Honda
1990	А. Сенна	McLaren-Honda
1991	А. Сенна	McLaren-Honda
1992	Н. Манселл	Williams-Renault
1993	А. Прост	Williams-Renault
1994	М. Шумахер	Williams-Renault
1995	М. Шумахер	Benetton-Renault
1996	Д. Хилл	Williams-Renault
1997	Ж. Вильнев	Williams-Renault
1998	М. Хаккинен	McLaren-Mercedes
1999	М. Хаккинен	Ferrari
2000	М. Шумахер	Ferrari
2001	М. Шумахер	Ferrari

ФОТО: SUTTON, LAT, ALLSPORT, RUSSELL LEWIS F1 GRAPHICS, "ФОРМУЛА"/МАККАБЕЕВ
Сокращения: ПП – пул-позиции, БК – быстрейший круг, л.р. – лучший результат;
ЧМ – чемпионат мира, КК – Кубок (чемпионат мира) конструкторов;
МЧ – международный чемпионат
ПРИМЕЧАНИЕ: звездочкой (*) отмечены неофициальные данные

Scuderia Ferrari Marlboro



FERRARI F2002

Технические характеристики

Шасси	F2002 (углеволоконный монокок)
Подвеска	независимая, торсионная, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза	дисковые, Brembo, дисковые 6-поршневовые скобы, углеродные диски Brembo, гидравлический регулятор TV
Амортизаторы	Sachs
Топливный бак	ATL, кевларовый
Колеса	BBS из магниевого сплава, передние: 13x12, задние: 13x13,7
Шины	Bridgestone Potenza
Электроника	Magneti Marelli
Топливо	Shell
Смазочные материалы	Shell
Ширина	1796 мм
Длина	4495 мм
Передняя/задняя колея	1470/1405 мм
Двигатель	Ferrari 051, 10-цилиндровый, V-образный
Объем двигателя	2997 см³
Угол развала цилиндров	90°
Число клапанов	40
Коробка передач	Ferrari, полуавтоматическая, 7-ступенчатая
Сцепление	AP Racing

Команда основана Энцо Феррари в 1929 г. До 1938 г. являлась гоночным отделением завода Alfa Romeo, с 1946 г. начался выпуск гоночных автомобилей Ferrari. Единственная "конюшня", стартовавшая во всех ЧМ Ф-1. Команде принадлежат рекорды Ф-1 по числу побед в КК, ЧМ, стартов и побед в ГП, ПП, БК и очков. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ferrari в 1950–2001 гг., Jaguar в 1950 г., Lancia (Lancia-Ferrari) в 1955–1957 г.

Дебют в ЧМ Ф-1: Гран При Великобритании (Хосе Фройлан Гонсалес) 1950 г.
Сезонов в ЧМ Ф-1(Ф-2): 653
Гонок в ЧМ Ф-1(Ф-2): 144
Побед в ЧМ Ф-1(Ф-2): 1951 г. Гран При Великобритании (Хосе Фройлан Гонсалес)
Первая победа в Ф-1: 2001 г. Гран При Японии (Михаэль Шумахер)

Последняя победа в Ф-1: 2001 г. Гран При Японии (Михаэль Шумахер)
ПП: 148
БК: 147
Очков: 3608,8
Кубки конструкторов: 11 – 1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982, 1983, 1999, 2000, 2001 гг.
Чемпионские титулы: 11 – 1952 г. (Альберто Аскари); 1953 г. (Альберто Аскари); 1956 г. (Хуан Мануэль Фанхио); 1958 г. (Майк Хоторн); 1961 г. (Фил Хилл); 1964 г. (Джон Сертис); 1975 г. (Ники Лауда); 1977 г. (Ники Лауда); 1979 г. (Джоди Шектер); 2000 г. (Михаэль Шумахер); 2001 г. (Михаэль Шумахер)

Руководящий и технический состав

ПрезидентЛука Кордеро ди Монтеземоло
Генеральный директорЖан Тодт
Технический директорРосс Браун
Главный конструкторРори Бирн
Главный мотористПаоло Мартинелли
Начальник исследовательского отделаДжорджо Асканелли
Спортивный директорСтефано Доменикали
Технический менеджер на гонкахНайджел Степни
Тим-менеджер на тестахЛуиджи Маццола
Главный гоночный инженерИгнацио Лунетта
Гоночные инженерыЛука Балдиссери (Михаэль Шумахер); Карло Кантони (Рубенс Баррикелло)
Инженер тестовой командыМассимо Атзори
PR-менеджерКлаудио Берро
Тест-пилотыЛучано Бурти, Лука Бадоер

Штаб-квартира: Маранелло, Италия
Почтовый адрес: Ferrari SpA, Via Ascari 55-57, 41053 Maranello, Modena – ITALY
Тел: +39 0536 949 111
www.ferrari.it

1



Михаэль Шумахер

(Германия)
Родился 03.01.69 в Кerpene, Германия
Рост174 см
Вес74 кг
Место жительства: Швейцария
Семейное положение: женат, жена Коринна, дочь Джина-Мария, сын Мик
Первый старт: 1983 г. – картинг

Карьера: 1983–1987 гг. картинг: двукратный чемпион Германии среди юниоров 1984, 1985 гг., чемпион Германии и Европы 1987 г.
1988 г. Ф-Ford 1600: вице-чемпион Европы, 4-е место в чемпионате Германии; Формула-König: чемпион Германии
1989–1990 гг. Ф-3: чемпион Германии, победитель Гран При Макао 1990 г.
1990–1991 гг. ЧМ спортпрототипов: 2 победы, 5-е место в ЧМ 1990 г.; DTM: японская Ф-3000
1991–2001 гг. ЧМ Ф-1: четырехкратный чемпион мира 1994, 1995, 2000, 2001 гг.
Первый старт в Ф-1Гран При Бельгии '91
Выступал за командыJordan в 1991 г.; Benetton в 1991–1995 гг.; Ferrari в 1996–2001 гг.
ГП/гонок в Ф-1162/160
Побед53
ПП43
БК44
Очков801
Лучший результат в ЧМ1-е место в 1994 г. (92 очка), 1995 г. (102 очка), 2000 г. (108 очков), 2001 г. (123 очка)

www.michael-schumacher.de



Лука ди Монтеземоло



Жан Тодт



Росс Браун



Рори Бирн



Паоло Мартинелли

ТЕСТ-ПИЛОТ: Лучано Бурти

(Бразилия)
Родился 05.03.75 в Сан-Паулу, Бразилия
Место жительства: Сан-Паулу, Бразилия; Кембридж, Англия
Семейное положение: холост



Карьера:

1991–1995 гг. картинг: чемпион Южной Америки, чемпион Аберту, чемпион Пикалулу 1994 г.; чемпион Сан-Паулу, победитель картинговой гонки "24 часа Бразилии" 1995 г.; победитель зимнего чемпионата Ф-Vauxhall; чемпион новозеландской Ф-Ford
1996 г. чемпион Ф-Vauxhall
1997 г. вице-чемпион британской Ф-3 1999 г.; тест-пилот Stewart Ford Ф-1
2000–2001 гг. ЧМ Ф-1: выступал за команды Jaguar и Prost, гонок: 14, очков: 0, л.р. – 20-е место (0 очков) в ЧМ 2001 г.
www.lucianoburti.com

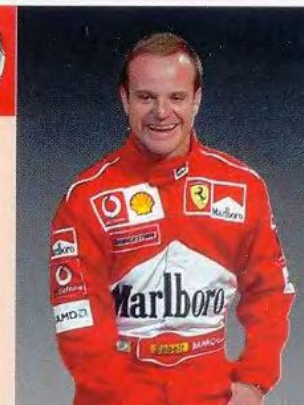
2



Рубенс Баррикелло

(Бразилия)
Родился 23.05.72 в Сан-Паулу, Бразилия
Рост172 см
Вес71 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: женат, жена Сильвана, сын Эдуардо (1 год)
Первый старт: 1981 г. – картинг

Карьера: 1981–1988 г. картинг: чемпион Сан-Паулу (1983 г.) и Бразилии (1983, 1984 гг.) среди юниоров, четырехкратный чемпион Сан-Паулу 1985–1988 гг., трехкратный чемпион Бразилии 1986–1988 гг., чемпион Южной Америки 1987 г.
1989 г. бразильская Формула-Ford 1600: 4-е место в чемпионате Бразилии
1990 г. чемпион Евросерии Opel-Lotus (6 побед)
1991 г. британская Ф-3: чемпион Великобритании (4 победы на этапах)
1992 г. МЧ Ф-3000: 10 гонок, 2 вторых и 2 третьих места на этапах, 2 БК, 27 очков, 3-е место в МЧ ЧМ Ф-1
1993–2001 гг. ГП Южной Африки '93
Выступал за командыJordan в 1993–1996 гг.; Stewart в 1997–1999 гг.; Ferrari в 2000–2001 гг.
ГП/гонок в Ф-1148/146
Побед1
ПП3
БК3
Очков195
Лучший результат в ЧМ3-е место (56 очков) в 2001 г.
www.barrichello.com.br



West McLaren Mercedes



McLaren MP4-17

Технические характеристики

Шасси	MP4-17 (углеволоконный монокок)
Подвеска	независимая, торсионная, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза	дисковые, AP Racing, дисковые 6-поршневые скобы, углеродные диски Carbone Industrie, гидравлический регулятор TV
Амортизаторы	Penske/McLaren
Топливный бак	ATL, кевларовый
Колеса	Enkei, передние: 13x12, задние: 13x13,5
Шины	Michelin Pilot
Электроника	TAG Electronic
Топливо	Mobil 1
Смазочные материалы	Mobil 1
Радиосистема	Kenwood
Двигатель	Mercedes-Benz FO110M, 10-цилиндровый, V-образный
Объем двигателя	2998 см³
Угол развала цилиндров	90°
Коробка передач	McLaren, полуавтоматическая, 6-ступенчатая
Сцепление	AP Racing

Команда основана Брюсом Мак-Лареном в 1963 г. для участия в Кубке Тасмании. В ЧМ Ф-1 с 1966 г. Команде принадлежит рекорд Ф-1 по числу побед в ЧМ. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ford-Cosworth в 1966, 1968–1983, 1993 гг., BRM в 1967–1968 гг., TAG Porsche в 1983–1987 гг., Honda в 1988–1992 гг., Peugeot в 1994 г., Mercedes-Benz в 1995–2001 гг.

Дебют в ЧМ Ф-1: Гран При Монако 1966 г.
Сезонов в Ф-1: 36
Гонок в Ф-1: 526
Побед в Ф-1: 134
Первая победа в Ф-1: 1968 г. Гран При Бельгии (Брюс Мак-Ларен)

Последняя победа в Ф-1: 2001 г. Гран При США (Мика Хаккинен)

ПП: 112
БК: 107
Очков: 2681,5
Кубков конструкторов: 8 – 1974; 1984; 1985; 1988; 1989; 1990; 1991; 1998 гг.
Чемпионских титулов: 11 – 1974 г. (Эмерсон Фиттипальди); 1976 г. (Джеймс Хант); 1984 г. (Ники Лауда); 1985 г. (Ален Прост); 1986 г. (Ален Прост); 1988 г. (Айртон Сenna); 1989 г. (Ален Прост); 1990 г. (Айртон Сenna); 1991 г. (Айртон Сenna); 1998 г. (Мика Хаккинен), 1999 г. (Мика Хаккинен)

Руководящий и технический состав

Директор Рон Деннис
Управляющий директор Мартин Уитмарш
Исполнительный директор Джонатан Нил
Глава Mercedes-Benz Motorsport Норберт Хауг
Технический директор Эдриан Ньюи
Главный конструктор Нил Оутли
Главный моторист Марио Иллиен
Руководитель отдела подвесок Дэйв Нильсон
Руководитель отдела трансмиссий Дэйв Норт
Руководитель отдела композитных материалов Мэтью Джеффрис
Руководитель системного отдела Марк Ингхэм
Главный инженер Падди Лоу
Специалисты по аэродинамике Питер Продром, Фил Эдей

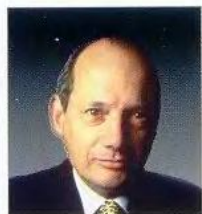
Штаб-квартира: Уокинг, Великобритания
Почтовый адрес: McLaren International Ltd, Unit 22, Woking Business Park, Albert Drive, Sheerwater, Woking, Surrey, GU21 5SA - ENGLAND
Тел: +44 (0)1483 728211
www.mclaren.co.uk



Дэвид Култхард

(Великобритания)
Родился: 27.03.71 в Твинхольме, Шотландия, Великобритания
Рост 182 см
Вес 75 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост, подруга Симоне
Первый старт: 1982 г. – картинг

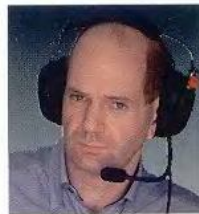
Карьера: 1982–1988 г. картинг: трехкратный чемпион Шотландии среди юниоров 1983–1985 гг., чемпион Шотландии (1986–1988 гг.) и британской серии "Супер-1" 1986–1987 гг.
1989 г. чемпион британской Ф-1 Ford 1600; "Лучший молодой гонщик" года по версии журнала Autosport британская Ф-1 Vauxhall-Lotus: 4-е место; Евросерия Opel-Lotus: 5-е место; тесты в McLaren Ф-1 Ф-3: вице-чемпион Великобритании (5 побед), победитель Гран При Маклоу и Marlboro Masters МЧ Ф-3000: 1 победа, 3-е место в 1993 г.; победитель "24 часов Ле-Мана" в классе GT 1993 г., тесты в Benetton (1992 г.) и Williams (1993 г.) Ф-1
1994–2001 гг. ЧМ Ф-1: вице-чемпион мира 2001 г.
Первый старт в Ф-1 Гран При Испании '94
Выступал за команды Williams в 1994–1995 гг.; McLaren в 1996–2001 гг.
ГП/гонок в Ф-1 124/124
Побед 11
ПП 12
БК 17
Очков 359
Лучший результат в ЧМ 2-е место в 2001 г. (65 очков)
www.davidcoulthard.com



Рон Деннис



Мартин Уитмарш



Эдриан Ньюи



Нил Оутли



Марио Иллиен

3-й ПИЛОТ

Александр Вурц

(Австрия)
Родился 15.02.74 в Вайдхофене, Австрия
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост, подруга Карин



Карьера:

1989–1990 гг. картинг: вице-чемпион Австрии 1989 г., 4-е место на чемпионате Ближнего Востока 1990 г.
1991–1992 гг. Ф-1 Ford 1600: чемпион Австрии среди юниоров 1991 г., чемпион Австрии и Германии 1992 г. (22 победы), обладатель Международного Кубка Австрии 1992 г.
1993–1995 гг. австрийская и немецкая Ф-3: чемпион Австрии 1993 г., вице-чемпион Германии 1994 г.
1996 г. победитель "24 часов Ле-Мана"; ИТС
1997–2000 гг. ЧМ Ф-1: выступал за команду Benetton, гонок: 52, БК: 1, очков: 26, л.р. – 8-е место (17 очков) в 1998 г.
www.wurz.com



Кими Райкконен

(Финляндия)
Родился: 17.10.79 в Эспо Финляндия
Рост 175 см
Вес 63 кг
Место жительства: Лондон, Англия, Великобритания
Семейное положение: холост, подруга Ханна
Первый старт: 1991 г. – картинг

Карьера: 1991–1999 гг. картинг: вице-чемпион Кубка Финляндии 1994 г.; в 1995 г. выиграл первую же гонку Ф-А; чемпион Финляндии 1996 г. в классе Intercontinental A; чемпион Финляндии и Скандинавии в Формуле-А, чемпион Европы в Ф-Intercontinental A 1998 г.
1999 г. Ф-1 Renault: победитель зимнего британского чемпионата (4 победы в 4 гонках); 5-е место на Кубке Ф-1 Ford Zetec
2000 г. чемпион британской Формулы-Renault 2000: 7 побед, 6 ПП, 7 БК в 10 гонках; 3 гонки в ЧЕ Ф-1 Renault: 2 победы, 2 ПП, 2 БК; тесты в Sauber-Petronas Ф-1
2001 г. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1 ГП Австралии '01
Выступал за команды Sauber в 2001 г.
ГП/гонок в Ф-1 17/16
Побед (л.р. – 4-е место)
ПП (л.р. – 7-е место)
БК
Очков 9
Лучший результат в ЧМ 10-е место в 2001 г. (9 очков)
www.kimiraikkonen.com



BMW.WilliamsF1 Team

BMW.WilliamsF1 Team



Williams FW24

Технические характеристики

Шасси	Williams FW24 (углеволоконный монокок)
Подвеска	независимая, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза	дисковые, AP Racing, дисковые 6-поршневые скобы, углеродные диски Carbone Industrie
Амортизаторы	Williams-Penske
Топливный бак	ATL, кевларовый
Колеса	OZ из магниевого сплава, передние: 13x12, задние: 13x13,7
Шины	Michelin Pilot
Электроника	WilliamsF1, BMW
Топливо	Petrobras
Смазочные материалы	Castrol
Колесная база	3140 мм
Длина	4540 мм
Передняя/задняя колея	1460/1400 мм
Двигатель	BMW P82, 10-цилиндровый, V-образный
Угол развала	цилиндров.....90°
Число клапанов	...40
Объем двигателя	2998 см³
Коробка передач	WilliamsF1, полуавтоматическая
Сцепление	AP Racing

С середины 60-х гг. Frank Williams Racing Cars участвовала в чемпионатах Ф-3 и Ф-2. Одноименная команда Ф-1 основана Фрэнком Уильямсом в 1968 г. С 1977 г. называется Williams Grand Prix Engineering. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ford-Cosworth в 1969–1983 гг., Honda в 1983–1987 гг., Judd в 1988 г., Renault в 1989–1997 гг., Mecachrome в 1998 г., Supertec в 1999 г., BMW в 2000–2001 г.

Дебют в ЧМ Ф-1: ГП Великобритании 1972 г.
Сезонов в Ф-1: 30
Гонок в Ф-1: 438
Побед в Ф-1: 107
Первая победа в Ф-1: 1979 г. Гран При Великобритании (Клей Регациони)

Последняя победа в Ф-1: 2001 г. Гран При Италии (Хуан-Пабло Монтоя)
ПП: 112
БК: 118
Очков: 2111,5

Кубков конструкторов: 9 – 1980 г.; 1981 г.; 1986 г.; 1987 г.; 1992 г.; 1993 г.; 1994 г.; 1996 г.; 1997 г.
Чемпионских титулов: 7 – 1980 г. (Алан Джонс); 1982 г. (Кеке Росберг); 1987 г. (Нельсон Пике); 1992 г. (Найджел Манселл); 1993 г. (Ален Прост); 1996 г. (Дэвид Хилл); 1997 г. (Жак Вильнев)

Руководящий и технический состав

Владелец и управляющий директорФрэнк Уильямс
Совладелец и технический директорПатрик Хед
Главный инженерСэм Майкл
Главный конструкторГевин Фишер
Гоночный тим-менеджерДики Стенфорд
Главный механикКарл Гаден
Тим-менеджер на тестахТим Ньютон
Руководитель отдела маркетингаДжим Райт
Гоночные инженерыКрейг Уилсон (Ральф Шумахер); Тони Росс (Хуан-Пабло Монтоя)
Тест-пилотыМарк Жене, Антонио Пиццония
Директора BMW MotorsportГерхард Бергер, Марио Тайссен
Директор отдела развития моторов Ф-1Вернер Лауренц
Директор-распорядитель на гонках BMWФранц Тост

Штаб-квартира: Гроу, Великобритания
Почтовый адрес: Williams Grand Prix Engineering Ltd, Grove, Wantage, Oxfordshire, OX12 0QD – ENGLAND
Тел: +44 (0)1235 777700
www.bmw.williamsf1.com

5



Ральф Шумахер

(Германия)
 Родился 30.06.75 в Хоерт-Хермольдхайме, Германия
Рост178 см
Вес73 кг
Место жительства: Зальцбург, Австрия
Семейное положение: женат, жена Кора, сын Давид (0,5 года)
Первый старт: 1978 г. – картинг



Карьера:
 1978–1992 гг. картинг: победитель Кубка NRW и Золотого Кубка среди юниоров 1991 г., вице-чемпион Германии 1992 г.
 1993 г. Ф-Junior: вице-чемпион ADAC; тесты и одна гонка в немецкой Ф-3
 1994 г. Ф-3: 3-е место в чемпионате Германии
 1995 г. Ф-3: победитель ГП Макао, вице-чемпион Германии, второй призёр ГП Монако Ф-3; тесты в японской Ф-3000
 1996 г. чемпион японской Ф-3000; вице-чемпион японской серии GT (3 победы)
 1997–2001 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии '97
Выступал за команды: Jordan в 1997–1998 гг.; Williams в 1999–2001 гг.

ГП/гонок в Ф-183/83
Побед3
ПП1
БК6
Очков135
Лучший результат в ЧМ4-е место (49 очков) в 2001 г.
www.ralf-schumacher.de



Фрэнк Уильямс



Патрик Хед



Гевин Фишер



Герхард Бергер



Марио Тайссен

ТЕСТ-ПИЛОТ: Марк Жене

(Испания)
 Родился 29.03.74 в Сабаделе, Испания
Место жительства: Сан-Куйс-дель-Вальес, Испания
Семейное положение: холост



Карьера:

1980–1991 гг. картинг: чемпион Каталонии 1988, 1991 гг., чемпион Испании 1988, 1990 гг.
 1992–1993 гг. Ф-Ford: 5-е место в чемпионате Испании 1992 г., вице-чемпион Европы, 2-е место на фестивале Ф-Ford 1993 г.
 1994–1995 гг. британская Ф-3: "Лучший новичок" 1994 г., 2-е место в Призе AVON 1995 г.
 1996–1998 гг. Суперформула: чемпион Золотого Кубка Fisa 1996 г.; участник МЧ Ф-3000 1997 г.; чемпион Ф-Nissan 1998 г.
 1999–2000 гг. Ф-1: 33 гонки за Minardi, 1 очко, 17-е место в ЧМ 1999 г.
 2001 г. тест-пилот BMW.Williams Ф-1
www.marcgene.com

6



Хуан-Пабло Монтоя

(Колумбия)
 Родился 20.09.75 в Боготе, Колумбия
Рост168 см
Вес72 кг
Место жительства: Монако
Семейное положение: холост, помолвлен с подружкой Конни
Первый старт: 1981 г. – картинг



Карьера:
 1981–1994 гг. картинг: многократный чемпион Колумбии и Боготы, чемпион мира среди юниоров 1992 г.
 1992 г. 2-е место в колумбийской Ф-Renault (4 победы)
 1993 г. чемпион Колумбии в гонках Swift GTI (7 побед)
 1994 г. мексиканская Ф-N (3 победы); чемпионат Мексики в гонках GT (1 победа); 3-е место в серии Barber SAAB Pro (2 победы, 2 ГП)
 1995 г. Ф-Vauxhall Lotus: 3-е место (4 победы)
 1996 г. британская Ф-3: 5-е место (2 победы); ИТС; победитель "6 часов Боготы" GT
 1997–1998 гг. МЧ Ф-3000: 7 побед, чемпион 1998 г.; тест-пилот Williams-Mecachrome Ф-1
 1999–2000 гг. CART: 10 побед, 14 ГП, чемпион 1999 г.; IRL 2000 г. – 1 победа (Indy 500)
 ЧМ Ф-1

Первый старт в Ф-1: ГП Австралии '01
Выступал за команды: Williams в 2001 г.
ГП/гонок в Ф-117/17
Побед1
ПП3
БК3
Очков31
Лучший результат в ЧМ6-е место (31 очко) в 2001 г.
www.jpmontoya.com

Sauber Petronas



SAUBER PETRONAS



SAUBER C21

Технические характеристики

Шасси	Sauber C21 (углеволоконный монокок)
Подвеска	независимая, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза	дисковые, Brembo, дисковые 6-поршневые скобы, углеродные диски Brembo
Амортизаторы	Sachs Race Engineering
Топливный бак	ATL, кевларовый
Колеса	BBS из магниевого сплава, передние: 13x12, задние: 13x13,7
Шины	Bridgestone Potenza
Электроника	Magneti Marelli
Топливо	Petronas
Смазочные материалы	Petronas
Колесная база	3080 мм
Длина	4550 мм
Передняя/задняя колея	1470/1410 мм
Двигатель	Petronas 02A, 10-цилиндровый, V-образный
Угол развала цилиндров	90°
Число клапанов	40
Объем двигателя	2997 см³
Коробка передач	Sauber, продольная полуавтоматическая, 7-ступенчатая
Сцепление	Sachs

Команда основана в 1970 г. Петером Заубером. С успехом выступала в гонках спортпрототипов. В 1989–1990 гг. дважды выигрывала ЧМ спортпрототипов, в 1989 г. победила в "24 часах Ле-Мана". В 1993 г. при поддержке Mercedes-Benz дебютировала в ЧМ Ф-1. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ilmor в 1993 г., Mercedes в 1994 г., Ford-Cosworth в 1995–1996 гг., Petronas (Ferrari) в 1997–2001 гг.

Дебют в ЧМ Ф-1:	ГП Южной Африки 1993 г.
Сезонов в Ф-1:	9
Гонок в Ф-1:	146
Побед в Ф-1:	— (л. п. — 3-е место)
Первая победа в Ф-1:	—
Последняя победа в Ф-1:	—
ПП:	— (л. п. — 2-е место)
БК:	—
Очков:	111
Кубков конструкторов:	— (л. п. — 4-е место в 2001 г.)
Чемпионских титулов:	— (л. п. — 7-е место Ника Хайдфельда в 2001 г.)

Руководящий и технический состав

Президент	Петер Заубер
Технический директор	Вилли Рампф
Исполнительный директор	Хайнц Халлер
Ведущий моторист	Осаму Гото
Главный конструктор	Стефан Тейлор
Тим-менеджер	Бет Цендер
Главный механик	Урс Куратле
Главный гоночный инженер	Джеки Эклерт
Гоночные инженеры	Реми Декорцент (Ник Хайдфельд); Джеки Эклерт (Фелипе Масса)
Пресс-секретарь	Аньез Калье
Начальник клиентского моторостроительного отдела Ferrari	Стефано Говони
Обслуживание моторов на гонках	Винченцо Касторини

Штаб-квартира: Хинвил, Швейцария
Почтовый адрес:
Red Bull Sauber AG, Wildbachstrasse 9,
CH-8340 Hinwil – SWITZERLAND
Тел: +41 1 937 9000
www.sauber.ch



Ник Хайдфельд

(Германия)
Родился 10.05.77 в Мюнхенгадбахе, Германия
Рост164 см
Вес59 кг
Место жительства: Монако
Семейное положение: холост, подруга Патриция
Первый старт: 1986 г. — картинг



Карьера:
1986–1993 гг. картинг
1994 г. Ф-1: чемпион Германии в Ф-Ford 1600; 8 побед в 9 гонках
1995 г. Ф-1: чемпион немецкого международного чемпионата Ф-Ford 1800; 4 победы; вице-чемпион Германии в Ф-Ford 1800
1996 г. Ф-3: 3-е место в немецкой Ф-3; 3 победы; победитель одной из гонок ГП Макао Ф-3
1997 г. Ф-3: чемпион Германии; 5 побед; обладатель ПП и победитель ГП Монако Ф-3; тесты в McLaren-Mercedes Ф-1
1998–1999 гг. МЧ Ф-3000: 7 побед, чемпион 1999 г.; тесты в McLaren-Mercedes Ф-1
2000–2001 г. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1ГП Австралии '00
Выступал за командыProst в 2000 г., Sauber в 2001 г.
ГП/гонок в Ф-134/33
Побед— (л. п. — 3-е место)
ПП— (л. п. — 6-е место)
БК—
Очков12
Лучший результат в ЧМ8-е место (12 очков) в 2001 г.
www.nick-heidfeld.de



Фелипе Масса

(Бразилия)
Родился 25.04.81 в Сан-Паулу, Бразилия
Рост166 см
Вес59 кг
Место жительства: Сан-Паулу, Бразилия
Семейное положение: холост
Первый старт: 1990 г. — картинг



Карьера:
1990–1997 гг. картинг
1998 г. бразильская Ф-Chevrolet: 5-е место в чемпионате Бразилии
1999 г. чемпион бразильской Ф-Chevrolet
2000 г. Ф-Renault: чемпион Италии в Ф-Renault, чемпион Европы в Ф-Renault
2001 г. Европейский чемпионат Ф-3000: 8 гонок, 6 побед (Валлелунга, Энна-Пергуза, Монца, Имола, Нюрбургринг, Валенсия), 6 ПП (Валлелунга, Энна-Пергуза, Зольдер, Имола, Нюрбургринг, Валенсия), 5 БК; тесты в Sauber-Petronas Ф-1 в Муджелло: 530 км в сентябре и 1059 км в октябре
Первый старт в Ф-1—
www.felipemassa.com



Петер Заубер



Осаму Гото



Вилли Рампф



Бет Цендер



Джеки Эклерт

ТЕСТ-ПИЛОТ

В СТРУКТУРЕ КОМАНДЫ SAUBER
ДОЛЖНОСТЬ ТЕСТ-ПИЛОТА ОТСУТСТВУЕТ

*Benson&Hedges Jordan Honda



Jordan EJ12

Команда основана Эдди Джорданом в 1980 г. (Eddie Jordan Racing). Выступала в Ф-3 (1983–1987 гг.), Ф-3000 (1988–1990 гг.), в 1989 г. выиграла МЧ Ф-3000 (Жан Алези). В ЧМ Ф-1 с 1991 г. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ford-Cosworth в 1991 г., Yamaha в 1992 г., Hart в 1993–1994 гг., Peugeot в 1995–1997 гг., Mugen-Honda в 1998–2000 гг., Honda в 2001 г.

Дебют в ЧМ Ф-1: ГП США 1991 г.
Сезонов в Ф-1: 11
Гонок в Ф-1: 180
Побед в Ф-1: 3
Первая победа в Ф-1: 1998 г. Гран При Бельгии (Дэмон Хилл)
Последняя победа в Ф-1: 1999 г. Гран При Италии (Хайнц-Харальд Френтцен)
ПП: 2
БК: 2
Очков: 252
Кубков конструкторов: – (л. р. – 3-е место в 1999 г.)
Чемпионских титулов: – (л. р. – 3-е место Хайнца-Харальда Френтцена в 1999 г.)

Руководящий и технический состав

Владелец.....Эдди Джордан
Главный администратор.....Джон Патт
Управляющий директор.....Тревора Фостера
Технический директор.....Эгбал Хамиди
Оперативный технический директор.....Гари Андерсон
Главный инженер.....Тим Холлоуэй
Коммерческий директор.....Иан Филиппс
Финансовый управляющий.....Ричард О'Дрисколл
Руководитель отдела маркетинга.....Марк Галлахер
Тим-менеджер.....Тим Эдвардс
Помощник тим-менеджера.....Джерард О'Рейли
Главный механик.....Эндрю Стивенсон
Тим-менеджер тестовой команды.....Фил Спенсер
Главный гоночный инженер.....Дэвид Браун
Гоночные инженеры.....Роб Смитли (Джанкарло Физикелла)
Джеймс Кив (Такума Сато)

Инженер запасного автомобиля.....Доминик Харлоу

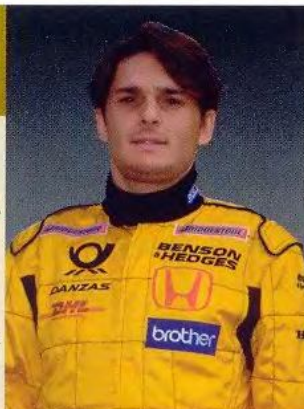
Штаб-квартира: Сильверстоун, Великобритания
Почтовый адрес: Jordan Grand Prix Ltd, Buckingham Road, Silverstone, Towcester, Northamptonshire, NN12 8JT - ENGLAND
Tel: +44 (0)1327 850800
www.jordangp.com

9



Джанкарло Физикелла

(Италия)
Родился 14.01.73. в Риме, Италия
Рост.....172 см
Вес.....64 кг
Место жительства: Монако
Семейное положение: помолвлен с подружкой Луной, дочь Карлотта (3 г.)
Первый старт: 1984 г. – картинг



Карьера: 1984–1993 гг. картинг: полупозиция на ЧМ по картингу 1988 г., двукратный вице-чемпион Европы 1989, 1991 гг., 4-е место на ЧМ, победитель ГП Гонконга 1989 г.
1992 г. итальянская Формула-3
1993 г. итальянская Формула-3: вице-чемпион Италии
1994 г. Ф-3: чемпион Италии, победитель ГП Монако Ф-3 и одной из гонок ГП Макао
1995 г. выступал за Alfa Romeo в DTM и ITC; тест-пилот Minardi-Ford Ф-1
1996 г. выступал за Alfa Romeo в ITC; дебютировал в ЧМ Ф-1
1996–2001 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1.....Гран При Австралии '96
Выступал за команды.....Minardi в 1996 г.; Jordan в 1997 г.; Benetton в 1998–2001 гг.
ГП/гонок в Ф-1.....91/91
Побед.....– (л. р. – 2-е место)
ПП.....1
БК.....1
Очков.....75
Лучший результат в ЧМ.....6-е место (18 очков) в 2000 г.
www.giancarlofisichella.it



Эдди Джордан



Тим Холлоуэй



Тревора Фостера



Эгбал Хамиди



Гари Андерсон

ТЕСТ-ПИЛОТ:

*Марсель Лазе

(Германия)
Родился 10.01.82 в Дюссельдорфе, Германия
Место жительства: Дюссельдорф, Германия
Семейное положение: холост



Карьера:

1994–1998 гг. картинг: вице-чемпион немецкого чемпионата и юниорского Кубка DMV 1996 г., 4-е место в чемпионате Германии по картингу 1997 г.
1999 г. немецкая и европейская Формула-Ford: чемпион Европы в Ф-Ф; 6-е место на финале сезона на "Ошерслебене"
2000 г. Формула-Renault: 8-е место в Еврокубке
2001 г. Формула-Renault: чемпион Германии; 11-е место в Еврокубке
www.marcel-lasee.de

Технические характеристики

Шасси.....Jordan EJ12 (углеволоконный монокок)
Подвеска.....независимая, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза.....дисковые, Brembo*, дисковые 6-поршневые скобы, углеродные диски, гидравлический регулятор TV
Амортизаторы.....Penske*
Система охлаждения.....Secam/Jordan*
Топливный бак.....ATL
Колеса.....OZ из магниевых сплавов, передние: 13x12, задние: 13x13,5
Шины.....Bridgestone Potenza
Электроника.....Honda PGM, TAG*
Сиденье.....Willans
Свечи.....NGK
Аккумулятор.....12 В, 5 А·час
Высота.....950 мм
Двигатель.....Honda RA002E, 10-цилиндровый, V-образный
Объем двигателя 2998 см³
Угол развала цилиндров.....96°
Число клапанов.....40
Коробка передач.....Jordan, продольная, полуавтоматическая, 7-ступенчатая
Сцепление.....Jordan-Sachs*

Lucky Strike B.A.R. Honda



BAR 004

Команда основана в 1998 г. на базе выкупленной концерном British American Tobacco команды Tyrrell. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Supertec в 1999 г., Honda в 2000–2001 г.

Дебют в ЧМ Ф-1:	ГП Австралии 1999 г.
Сезонов в Ф-1:	3
Гонок в Ф-1:	50
Побед в Ф-1:	— (л. п. — 3-е место)
Первая победа в Ф-1:	—
Последняя победа в Ф-1:	—
ПП:	— (л. п. — 4-е место)
БК:	—
Очков:	37
Кубков конструкторов:	— (л. п. — 5-е место в 2000 г.)
Чемпионских титулов:	— (л. п. — 7-е место Жака Вильнева в 2000 г.)

Руководящий и технический состав

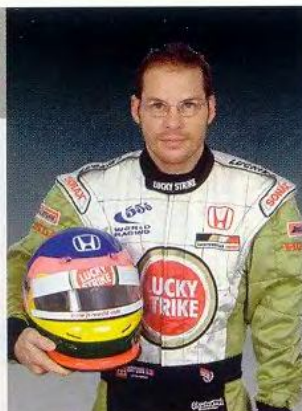
Президент BAR	Кеннет Кларк
Исполнительный директор	Дэйв Ричардс
Технический директор	Джефф Уиллис
Управляющий директор	Эдриан Рейнард
Главный конструктор	Малькольм Оустлер
Ведущий конструктор	Энди Грин
Руководитель отдела развития	Джон Дикисон
Тим-менеджер	Рон Мэддоуз
Главный инженер	Стив Фаррелл
Главный гоночный инженер	Джеймс Робинсон
Специалисты по аэродинамике	Саймон Ласей, Уиллем Тот, Мариано Альперин
Главный механик	Алистер Гибсон
Пресс-секретарь	Диана Бинкс
Менеджер тестовой команды	Эндрю Элсворт
Гоночные инженеры	Джон Клиа (Жак Вильнев); Давид Ллойд (Оливье Панис)
Тест-пилоты	Даррен Мэннинг, Патрик Лемарье, Энтони Давидсон, Рио Фукуда

Штаб-квартира: Брэкли, Англия, Великобритания
Почтовый адрес:
British American Racing, Brackley,
Northamptonshire, NN13 7BD - ENGLAND
Тел: +44 (0)1280 844 000
www.bar.net



Жак Вильнев

(Канада)
Родился 09.04.71 в Сен-Жан-сюр-Ришелье, Квебек, Канада
Рост 168 см
Вес 67 кг
Место жительства: Монако
Семейное положение: холост, помолвлен с подружкой Элли
Первый старт: 1986 г. — Ф-Ford 1600



Карьера:

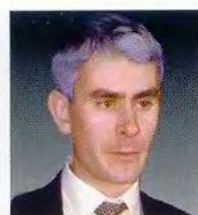
1986–1987 гг. Ф-Ford: гоночные школы Джима Расселла и Дэвида Спинарда
1988 г. итальянский чемпионат легковых автомобилей
1989–1991 гг. итальянская Ф-3: 6-е место в 1991 г.
1992 г. вице-чемпион японской Ф-3 (3 победы)
1993 г. 3-е место в североамериканской Ф-Атлантик: 5 побед, "Лучший новичок года"
1994–1995 гг. CART: 5 побед (в Элкарт-Лейке в 1994 г., Майами, Индианаполисе (Indy 500), Элкарт-Лейке и Кливленде в 1995 г.), 6 ПП, 6 рекордов круга, "Лучший новичок 1994 г.", чемпион CART 1995 г.
1996–2001 гг. ЧМ Ф-1: чемпион мира 1997 г.
Первый старт в Ф-1 ГП Австралии '96
Выступал за команды Williams в 1996–1998 гг.; BAR в 1999–2001 гг.

ГП/гонок в Ф-1 99/99
Побед 11
ПП 13
БК 9
Очков 209

Лучший результат в ЧМ 1-е место (81 очко) в 1997 г.
www.jacques.villeneuve.com



Дэйв Ричардс



Джефф Уиллис



Эдриан Рейнард



Малькольм Оустлер

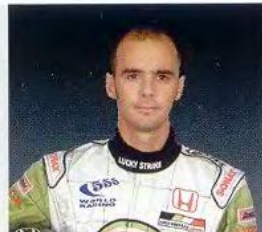


Энди Грин

ТЕСТ-ПИЛОТ

Даррен Мэннинг

(Великобритания)
Родился 30.04.75 в Харроугейте, Англия
Место жительства: Харроугейт, Англия
Семейное положение: холост, подружка Инитра



Карьера:

1986–1992 гг. картинг
1992 г. 2-е место в зимнем чемпионате Ф-First (2 победы)
1993–1995 гг. Ф-Vauxhall
1995 г. Ф-Opel
1996–1999 гг. британская, европейская и японская Ф-3: победитель "Грэм Хилл Трофи" 1996 г., чемпион Японии, победитель ГП Макао и ГП Кореи 1999 г.
2000–2001 гг. Ф-3000: итальянский (6-е место (1 победа, 1 ПП) в 2000 г.) и МЧ Ф-3000 (8-е место в 2000 г. (1 ПП), 11-е в 2001 г.); тест-пилот BAR-Honda Ф-1
www.darrenmanning.com

Технические характеристики

Шасси	BAR 004 (углеволоконный монокок)
Подвеска	независимая, торсионная, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза	дисковые, AP Racing, 6-поршневые скобы, углеродные диски
Амортизаторы	Koni
Усилитель руля	Rack&Pinion
Топливный бак	ATL, кевларовый, емкость 100 литров
Колеса	OZ из магниевого сплава, передние: 13x12, задние: 13x13.5
Шины	Bridgestone Potenza
Электроника	Honda PGM
Топливо	Elf
Колесная база	3050 мм
Ширина	1800 мм
Длина	4550 мм
Передняя/задняя колея	1460/1420 мм
Двигатель	Honda RA002E, 10-цилиндровый, V-образный
Объем двигателя	2998 см³
Угол развала	96°
Коробка передач	BAR — Xtrac, полуавтоматическая, 7-ступенчатая
Сцепление	AP Racing

Mild Seven Renault F1 Team



RENAULT F1

Renault R202

Технические характеристики

Шасси	Renault F1 R202 (углеволоконный монокок)
Подвеска	независимая, торсионная, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза	дисковые, Hiltco, дисковые 6-поршневые скобы, углеродные диски AP Racing, гидравлический регулятор TV
Топливный бак	ATL, кевларовый
Колеса	BBS из магниевого сплава, передние: 13x12, задние: 13x13,7
Шины	Michelin Pilot
Электроника	Renault F1, Magneti Marelli
Топливо	Elf
Смазочные материалы	Elf
Колесная база	3100 мм
Высота	950 мм
Длина	4600 мм
Передняя/задняя колея	1450/1400 мм
Двигатель	Renault RS22, 10-цилиндровый, V-образный
Число клапанов	40
Угол развала цилиндров	111°
Коробка передач	Renault, полуавтоматическая, 6-ступенчатая

Гоночное отделение Renault основано в 1898 г. В 1906 году команда выиграла первый в истории автоспорта Гран При. В 1977–1985 гг. участвовала в чемпионате мира Ф-1, затем покинула ЧМ, но продолжала поставлять свои моторы другим командам Ф-1. В 2000 г. выкупила основанную в 1970 г. Тедом Тоулменом команду Benetton (Toleman), которая с этого сезона называется Renault. В Ф-1 автомобили Renault оснащались только двигателями Renault.

Дебют в ЧМ Ф-1:	ГП Великобритании 1977 г./ГП Бразилии 1986 г.)
Сезонов в Ф-1:	9/(16)
Гонок в Ф-1:	123/(260)
Побед в Ф-1:	15/(27)
Первая победа в Ф-1:	1979 г. ГП Франции (Жан-Пьер Жабуй) (1986 г. ГП Мексики (Герхард Бергер))
Последняя победа в Ф-1:	1983 г. ГП Австралии (Ален Прост) (1997 г. ГП Германии (Герхард Бергер))
ПП:	31/(15)
БК:	18/(36)
Очков:	312/(851,5)
Кубков конструкторов:	— (л. п. — 2-е место в 1983 г.) (1 — 1995 г.)
Чемпионских титулов:	— (л. п. — 2-е место Алена Проста в 1983 г.) (2 — 1994 г. (Михаэль Шумахер); 1995 г. (Михаэль Шумахер))

Примечание: в скобках приведены показатели команды Benetton

Руководящий и технический состав

Президент CEO, Renault F1	Патрик Фор
Управляющие директоры	Флавио Бриаторе, Жан-Жак Ис
Технический директор	Майк Гаскойн
Главный инженер	Пэт Симондс
Главные конструкторы	Тимоти Деншам, Марк Смит
Зам. технического директора	Боб Белл
Ведущий моторист	Дени Шеврие
Руководитель отдела исследований и развития	Тад Цапски
Главный механик	Джонатан Уитли
Спортивный менеджер	Стив Нильсон
Гонимые инженеры	Алан Пермейн и Ник Честер (Ярно Трулли); Пол Моноган и Род Нельсон (Дженсон Баттон)
Тест-пилоты	Фернандо Алонсо, Оливер Гевин

Штаб-квартира: Энстоун, Великобритания
Почтовый адрес: Benetton Formula Ltd, Whiteways Technical Centre, Enstone, Chipping Norton, Oxon, OX7 4EE
Тел: +44 (0)1608 678000
www.renaultf1.com

14

Ярно Трулли

(Италия)
Родился 13.07.74 в Пескаре, Италия
Рост 173 см
Вес 60 кг
Место жительства: Монако
Семейное положение: холост, подруга Алессандра
Первый старт: 1983 г. — картинг

Карьера: 1983–1995 гг. картинг: двукратный чемпион мира 1991, 1994 гг., четырехкратный чемпион Италии 1988–1990, 1995 гг., чемпион Азии и Японии 1993 г., чемпион Европы, чемпион Северной Америки 1994 г., двукратный победитель "Мемориала Сенны" 1994, 1995 гг., чемпион Тихоокеанского первенства 1995 г.
1995 г. немецкая Ф-3: 6 гонок в составе команды KMS, 4-е место в чемпионате
1996 г. немецкая Ф-3: чемпион Германии в составе юниорской команды Benetton
1997–2001 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1 Гран При Австралии '97
Выступал за команды Minardi в 1997 г.; Prost в 1997–1999 гг.; Jordan в 2000–2001 г.

ГП/гонка в Ф-1	80/79
Побед	— (л. п. — 2-е место)
ПП	— (л. п. — 2-е место)
БК	—
Очков	29
Лучший результат в ЧМ	9-е место (12 очков) в 2001 г.

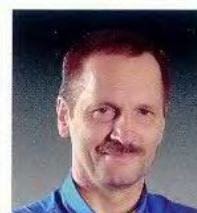
www.jarnotruelli.com



Патрик Фор



Флавио Бриаторе



Жан-Жак Ис



Майк Гаскойн



Пэт Симондс

ТЕСТ-ПИЛОТ

Фернандо Алонсо

(Испания)
Родился 29.07.81 в Овьедо, Испания
Место жительства: Овьедо, Испания
Семейное положение: холост



15

Дженсон Баттон

(Великобритания)
Родился 19.01.80 во Фроме, Великобритания
Рост 182 см
Вес 74 кг
Место жительства: Монако; Бинчестер, Великобритания
Семейное положение: холост, подруга Луиз
Первый старт: 1988 г. — картинг

Карьера: 1988–1997 г. картинг: победитель Суперприза Великобритании 1989 г., победитель детских британских чемпионатов 1990–1992 гг., чемпион Великобритании 1993 г., чемпион Италии, вице-чемпион мира 1995 г., 3-й призёр Американского чемпионата и Кубка мира 1996 г., чемпион Европы, победитель "Мемориала Сенны" 1997 г.
1998 г. Ф-3: чемпион Великобритании, вице-чемпион Европы, победитель фестиваля Ф-3, "Лучший молодой гонщик" года по версии ж-ла Autosport
1999 г. британская Ф-3: 3-е место (3 победы), 2-е место на ГП Макао

2000–2001 гг.	ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1	ГП Австралии '00
Выступал за команды	Williams в 2000 г., Benetton в 2001 г.
ГП/гонка в Ф-1	34/34
Побед	— (л. п. — 4-е место)
ПП	— (л. п. — 3-е место)
БК	—
Очков	14
Лучший результат в ЧМ	8-е место (12 очков) в 2000 г.

www.jensonracing.co.uk

Jaguar Racing



Jaguar R3

Технические характеристики

Шасси	Jaguar R3 (углеволоконный монокок)
Подвеска	торсионная, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза	дисковые, AP Racing, дисковые 6-поршневые скобы, углеродные диски Carbone Industrie и Brembo, гидравлический регулятор TV
Амортизаторы	Penske
Топливный бак	ATL, кевларовый
Колеса	OZ из магниевого сплава, передние: 13x12, задние: 13x13,5
Шины	Michelin Pilot
Электроника	Pi, Cosworth Racing
Топливо	Castrol
Смазочные материалы	Castrol
Двигатель	Jaguar CR-3, 10-цилиндровый, V-образный
Объем двигателя	2998 см³
Угол развала цилиндров	72°
Масса/длина/ширина/высота	105 кг/569 мм/490 мм/490 мм
Свечи	Champion
Коробка передач	Jaguar, полуавтоматическая, продольная, 7-ступенчатая
Сцепление	AP Racing

Команда основана в 1988 г. Джеки и Полом Стюартами (Paul Stewart Racing), выступала в Ф-1, Ф-1000, Ф-Opel, Ф-Vauxhall, британской Ф-3 и МЧ Ф-3000. В ЧМ Ф-1 с 1997 г. До 2000 г. называлась Stewart, летом 1999 г. была выкуплена компанией Ford и переименована в Jaguar. В Ф-1 автомобили оснащались только двигателями Ford-Cosworth.

Дебют в ЧМ Ф-1:	ГП Австралии 2000 г.
Сезонов в Ф-1:	2
Гонок в Ф-1:	34
Побед в Ф-1:	— (л. п. — 3-е место)
Первая победа в Ф-1:	—
Последняя победа в Ф-1:	—
ПП:	— (л. п. — 6-е место)
БК:	—
Очков:	13
Кубков конструкторов:	— (л. п. — 8-е место в 2001 г.)
Чемпионских титулов:	— (л. п. — 12-е место Эдди Ирвайна в 2001 г.)

Руководящий и технический состав

Главный администратор	Ники Лауда
Президент Jaguar Cars	Вольфганг Райтцле
Управляющий директор Cosworth Racing	Брендан Коннор
Директор программы Ф-1	Ник Хейс
Управляющий и технический директор	Гюнтер Стейнер
Ведущий электронщик	Тим Роутсис
Гонимый тим-менеджер	Дэвид Стаббс
Главный гоночный инженер	Марк Эллис
Гоночный администратор	Энди Миллер
Главный конструктор	Джон Расселл
Главный аэродинамик	Марк Хэндфорд
Руководитель отдела аэродинамики	Даррен Дейвис
Технический менеджер	Коллин МакГрори
Тим-менеджер тестовой команды	Тони Барроуз
Гоночные инженеры	Кристоф Букеню (Эдди Ирвайн); Даррен Николлз (Педро де ла Роса)
Тест-пилоты	Андре Лоттерер, Джеймс Кортни

Штаб-квартира: Милтон-Кейнс, Великобритания
Почтовый адрес: Jaguar Racing Ltd, Bradbourne Drive, Tilbrook, Milton Keynes, Bucks, MK7 8BJ — ENGLAND
Тел: +44 (0)1908 279700
www.jaguar-racing.com



Эдди Ирвайн

(Великобритания)
Родился 10.11.65 в Ньютаунардсе, Северная Ирландия
Рост178 см
Вес70 кг
Место жительства: Дублин; Милан
Семейное положение: холост, дочь Зоя (6 лет)
Первый старт: 1983 г. — Ф-Ford 1600

Карьера:
1983–1987 гг. ирландская и британская Ф-Ford 1600, Ф-Ford 2000: чемпион RAC и Esso в Ф-Ford 1600; победитель фестиваля Ф-Ford 2000 в Брэндс-Хатче 1987 г.
1988 г. британская Ф-3 (5-й); победитель первой гонки ГП Макао Ф-3
1989–1990 гг. МЧ Ф-3000 (1 победа, 3-е место в 1990 г.); 3-е места в ГП Макао Ф-3 и Фудзи Ф-3 1990 г.
1991–1993 гг. японская Ф-3000 (1 победа, вице-чемпион Японии 1993 г.)
1992–1994 гг. "24 часа Ле-Мана" (2-е место 1994 г., БК в 1993 г.)
1993–2001 гг. ЧМ Ф-1: вице-чемпион мира 1999 г.
Первый старт в Ф-1 ГП Японии '93
Выступал за команды Jordan в 1993–1995 гг.; Ferrari в 1996–1999 гг.; Jaguar в 2000–2001 гг.
ГП/гонок в Ф-1131/129
Побед4
ПП— (л. п. — 2-е место)
БК1
Очков183
Лучший результат в ЧМ2-е место (74 очка) в 1999 г.
www.exclusively-irving.com



Вольфганг Райтцле



Ники Лауда



Гюнтер Стейнер



Джон Расселл



Марк Хэндфорд

ТЕСТ-ПИЛОТ

Андре Лоттерер

(Германия)
Родился 19.11.81 в Германии
Место жительства: Милтон-Кейнс, Англия
Семейное положение: холост



Карьера:

1989–1997 гг. картинг: обладатель Еврокубка 1992 г., чемпион Голландии 1993 г., чемпион DMV 1994 г., чемпион мира среди юниоров 1995 г., обладатель "Андреа Маджутти Трофи" 1995, 1996 гг.
1998 г. победитель Кубка ADAC BMW Ф-Junior
1999 г. чемпион ADAC BMW Ф-Junior; 4-е место в Еврокубке Ф-Renault
2000 г. 4-е место в немецкой Ф-3, лучший новичок серии
2001 г. 7-е место в британской Формуле-3 (1 победа, 3 ПП) в составе Jaguar Racing F3; тесты в Jaguar Ф-1
www.andre-lotterer.de



Педро де ла Роса

(Испания)
Родился 24.02.71 в Барселоне, Испания
Рост178 см
Вес74 кг
Место жительства: Барселона, Испания
Семейное положение: холост
Первый старт: 1980 г. — картинг

Карьера:
1980–1988 гг. картинг
1989 г. Ф-Fiat Uno: чемпион Испании
1990 г. Ф-Ford 1600: чемпион Испании
1991–1992 гг. Ф-Renault: чемпион Великобритании и Европы 1992 г.
1993–1995 гг. британская и японская Ф-3: чемпион Японии 1995 г.
1996–1997 гг. Ф-Nippon Ф-3000; JGT: чемпион Японии 1997 г.
1998 г. тест-пилот Jordan-Mugen-Honda Ф-1
1999–2001 гг. ЧМ Ф-1
Первый старт в Ф-1 ГП Австралии '99
Выступал за команды Arrows в 1999–2000 гг.; Jaguar в 2001 г.
ГП/гонок в Ф-146/45
Побед— (л. п. — 5-е место)
ПП— (л. п. — 5-е место)
БК—
Очков6
Лучший результат в ЧМ16-е место (2 очка, 3 очка) в 2000, 2001 гг.
www.pedrodelarosa.com

Orange Arrows Ford

orange ARROWS



Arrows A23

Технические характеристики

Шасси	Arrows A23 (углеволоконный монокок)
Подвеска	независимая, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза	дисковые, Hitco*, дисковые 6-поршневые скобы, углеродные диски Hitco*, гидравлический регулятор TV
Амортизаторы	Dynamics
Топливный бак	ATL, кевларовый
Колеса	BBS из магниевого сплава, передние: 13x12, задние: 13x13,7
Шины	Bridgestone Potenza
Электроника	Arrows/PI Sigma, Cosworth Racing
Высота	950 мм
Масса (с пилотом)	600 кг
Двигатель	Jaguar CR-3, 10-цилиндровый, V-образный
Объем двигателя	2998 см³
Угол развала	72°
цилиндров	10
Число клапанов	40
Масса/длина/ширина/высота	105 кг/569 мм/490 мм/490 мм
Коробка передач	Arrows, полуавтоматическая, 6-ступенчатая*
Сцепление	Arrows Carbon*

Команда основана Джеки Оливером и Аланом Ризом в 1977 г. В ЧМ Ф-1 выступает с 1978 г. В 1991–1996 гг. участвовала в ЧМ под названием Footwork. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ford-Cosworth в 1978–1984, 1989–1990, 1994 гг., BMW (Megatron BMW) в 1984–1988 гг., Porsche в 1991 г., Mugen-Honda в 1992–1993 гг., Hart в 1995–1996 гг., Yamaha в 1997 г., Arrows в 1998–1999 г., Supertec в 2000 г., Asiatech в 2001 г.

Дебют в ЧМ Ф-1:	ГП Бразилии 1978 г.
Сезонов в Ф-1:	24
Гонок в Ф-1:	371
Побед в Ф-1:	— (л. п. — 2-е место)
Первая победа в Ф-1:	—
Последняя победа в Ф-1:	—
ПП:	1
БК:	—
Очков:	165
Кубков конструкторов:	— (л. п. — 4-е место в 1988 г.)
Чемпионских титулов:	— (л. п. — 7-е место Дерек Уорика в 1988 г.)

Руководящий и технический состав

Президент	Том Уокиншоу
Управляющий директор	Роджер Силман
Технический директор	Майк Куглан
Главный конструктор	Серхио Ринланд
Тим-менеджер	Майк Эйншли-Кулишоу
Руководитель отдела электроники	Роб Уилер
Ведущий аэродинамик	Никола Петруччи
Гоночные инженеры	Грег Уилер (Хайнц-Харальд Френтцен); Грэм Тейлор (Энрике Бернольди); Спарт Коуи
Главный механик	Менеджер по связям с общественностью
Пресс-секретарь	Линдсей Морли
	Эмили Тейлор

Штаб-квартира: Уитни, Великобритания
Почтовый адрес: Orange Arrows, TWR Group Ltd, Leafeld Technical Centre, Leafeld, Witney, Oxon, O29 9PF - ENGLAND
Тел: +44 (0)1993 871000
www.arrows.com

20

Хайнц-Харальд Френтцен

(Германия)
Родился 18.05.67 в Мюнхен-Гладбахе, Германия
Рост178 см
Вес64 кг
Место жительства: Монако
Семейное положение: женат, жена Тания, дочь Лео (2 года)
Первый старт: 1980 г. — картинг

Карьера:
1980–1985 гг. картинг: чемпион Германии среди юниоров 1981 г., вице-чемпион Азии 1983 г., 2-е место на ГП Южной Африки 1985 г.
1986–1987 гг. Ф-Ford 2000
1988 г. Ф-Opel Lotus: чемпион Германии (4 победы), 6-е место в Евросерии
1989 г. Ф-3: вице-чемпион Германии (2 победы)
1990–1991 гг. МЧ Ф-3000 (л. п. 14-е место в 1991 г.); ЧМ спорт-прототипов 1990 г.
1992–1993 гг. ЧЯ Ф-3000; ЧМ, ЧЯ спортпрототипов; тесты в Tyrrell-Honda Ф-1
1994–2001 гг. ЧМ Ф-1: вице-чемпион мира 1997 г.
Первый старт в Ф-1 Гран При Бразилии '94
Выступал за команды Sauber в 1994–1996 гг.; Williams в 1997–1998 гг.; Jordan в 1999–2001 гг.; Prost в 2001 г.

ГП/гонок в Ф-1	131/129
Побед	3
ПП	2
БК	6
Очков	159
Лучший результат в ЧМ	..2-е место (42 очка) в 1997 г.

www.hhf.de



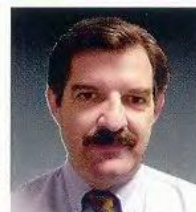
Том Уокиншоу



Роджер Силман



Майк Куглан



Серхио Ринланд



Майк Эйншли-Кулишоу

ТЕСТ-ПИЛОТ

ИМЯ ТЕСТ-ПИЛОТА БУДЕТ ОБЪЯВЛЕНО ПОЗДНЕЕ

21

Энрике Бернольди

(Бразилия)
Родился 19.10.78 в Куритибе, Бразилия
Рост178 см
Вес68 кг
Место жительства: Куритиба, Бразилия; Зальцбург, Австрия
Семейное положение: холост
Первый старт: 1986 г. — картинг

Карьера:
1987–1993 г. картинг: чемпион Куритибы 1987 г., двукратный чемпион Паулисты 1989, 1990 гг., двукратный чемпион Бразилии 1990, 1991 гг., 3-й призёр чемпионата Южной Америки, 4-е место на Панамериканском чемпионате 1993 г.
1995 г. 4-е место в итальянской Ф-Alfa-Romeo
1996 г. чемпион Европы в Ф-Renault (9 побед в 11 гонках)
1997–1998 гг. британская Ф-3: 7 побед, вице-чемпион Великобритании 1998 г.; 3-е место на ГП Макао Ф-3 1997, 1998 гг., 2-е место в Marlboro Masters 1998 г.
1999–2000 гг. МЧ Ф-3000: л. п. — 16-е место в 2000 г.; тест-пилот Sauber-Petronas Ф-1 2000 г.

Первый старт в Ф-1	 ГП Австралии '01
ГП/гонок в Ф-1	17/17
Побед	 (л. п. — 8-е место)
ПП	 (л. п. — 15-е место)
БК	
Очков	
Лучший результат в ЧМ	..21-е место (0 очков) в 2001 г.

www.enriquemarnoldi.com.br

KL Minardi Asiatech F1



Minardi PS02

Технические характеристики

Шасси	Minardi PS02 (углеволоконный монокок)
Подвеска	независимая, торсионная, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза	дисковые, Brembo, дисковые 6-поршневые скобы, углеродные диски Brembo, гидравлический регулятор TV
Амортизаторы	Sachs
Топливный бак	ATL, кевларовый
Шины	Michelin Pilot
Электроника	Magneti Marelli*
Масса (с пилотом)	600 кг
Высота	950 мм
Двигатель	Asiatech AT02, 10-цилиндровый, V-образный
Угол развала цилиндров	72°
Число клапанов	40
Свечи	NGK
Объем двигателя	2998 см³
Длина/ширина/высота двигателя	583 мм/545 мм/510 мм
Вес	108 кг
Коробка передач	Minardi, полуавтоматическая
Сцепление	AP Racing

Команда основана Джанкарло Минарди в 1972 г. До 1985 г. выступала в итальянской Ф-3 и Ф-2. В ЧМ Ф-1 с 1985 г. В феврале 2001 г. контрольный пакет акций команды был выкуплен владельцем авиакомпании European Aviation Полом Стоддартом. В Ф-1 автомобили оснащались двигателями: Ford-Cosworth в 1985, 1988–1990, 1993–1999 гг., Motori Moderni в 1985–1987 гг., Ferrari в 1991 г., Lamborghini в 1992 г., Fondmetal в 2000 г., European в 2001 г.

Дебют в ЧМ Ф-1:	ГП Бразилии 1985 г.
Сезонов в Ф-1:	17
Гонок в Ф-1:	271
Побед в Ф-1:	— (л. п. — 4-е место)
Первая победа в Ф-1:	—
Последняя победа в Ф-1:	—
ПП:	— (л. п. — 2-е место)
БК:	—
Очков:	28
Кубков конструкторов:	— (л. п. — 7-е место в 1991 г.)
Чемпионских титулов:	— (л. п. — 11-е место Пьерлуиджи Мартини в 1991 г.)

Руководящий и технический состав

Президент и управляющий директор	Пол Стоддарт
Директор	Джанкарло Минарди
Технический директор	Джон Дейвис
Технический координатор	Габриэле Тредоци
Спортивный директор	Руперт Мэнворинг
Тим-менеджер	Джон Уолтон
Главный конструктор	Джордж Ритон
Специалист по аэродинамике	Лоик Бигуа
Главный механик	Найджел Стир
Менеджер по снабжению	Джованни Минарди
Гоночные инженеры	Джанвито Амиго (Алекс Йонг); Алекс Варнава (Марк Узббер); Андреа Пиччини, Кристиан Альберс
Тест-пилоты	
Управляющий директор Asiatech	Дидье Дебаи
Технический директор Asiatech	Энрике Скалаброни
Финансовый директор Asiatech	Джон Гано

Штаб-квартира: Фаэнца, Италия
Почтовый адрес: European Minardi F1, Via Spallanzani, 21 z.i., 48018 Faenza — ITALY
Тел: +39 0546 696111
www.minardi.it



Алекс Йонг

(Малайзия)
Родился 20.06.76 в Куала-Лумпуре, Малайзия
Рост178 см
Вес68 кг
Место жительства: Куала-Лумпур, Малайзия
Семейное положение: холост
Первый старт: 1992 г. — кузовные автомобили

Карьера:
1992–1994 гг. гонок кузовных автомобилей
1994–1995 гг. МЧ Ф-Азия: восемь побед, вице-чемпион международного чемпионата, чемпион Малайзии
1996–1997 гг. британская Ф-Renault: несколько финишей в шестерке лучших
1998 гг. британская Ф-3: 9-е место на ГП Макао Ф-3
1999 гг. британская Ф-3: одно второе место, три финиша в шестерке лучших; итальянская Ф-3000: 5 гонок, одно второе и одно пятое место; МЧ Ф-3000: 5 гонок; 7-е место на ГП Макао Ф-3
2001 г. Ф-Nippon: 5 гонок, лучший результат — 7-е место; ЧМ Ф-1

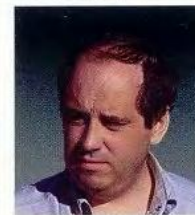
Первый старт в Ф-1 Гран При Италии '01
Выступал за команды Minardi в 2001 г.
ГП/гонок в Ф-1 3/3
Побед: (л. п. — 16-е место)
ПП (л. п. — 22-е место)
БК
Очков:
Лучший результат в ЧМ 25-е место (0 очков) в 2001 г.
www.alexyoung.com



Пол Стоддарт



Джанкарло Минарди



Джон Дейвис



Габриэле Тредоци



Джон Уолтон

ТЕСТ-ПИЛОТ

Андреа Пиччини

(Италия)
Родился 12.12.78 в Сансеполькро, Италия
Место жительства: Сансеполькро, Италия
Семейное положение: холост



Карьера:

1994 г. картинг: 5-е место в региональном чемпионате
1995 г. итальянская Ф-Europa Boxer
1996 г. немецкая Ф-Opel Lotus
1997–1998 гг. европейская Ф-Opel Lotus: 3-е место в чемпионате Европы 1998 г.
1999–2001 гг. МЧ Ф-3000: л. п. — 18-е место в 1999 г.
2001 г. тест-пилот Minardi-European
www.andreapiccini.com



Марк Узббер

(Австралия)
Родился 27.08.76 в Куинбейне, Австралия
Рост185 см
Вес74 кг
Место жительства: Марсли, Англия, Великобритания
Семейное положение: холост
Первый старт: 1991 г. — картинг

Карьера:
1991–1993 гг. картинг: чемпион штатов Новый Южный Уэльс и Территория Канберры 1992 г., победитель турнира "Король картинга", обладатель Кубка Канберры 1993 г.
1994–1996 гг. Ф-Ford: 4-е место в австралийском чемпионате (3 победы), победы на гонках поддержки ГП Австралии 1995, 1996 г., вице-чемпион Великобритании (4 победы), победитель фестиваля Ф-Ford 1996 г.
1997 г. 4-е место в британской Ф-3 (1 победа в составе команды Alan Docking Racing)
1998 г. вице-чемпион FIA GT (5 побед в составе команды Mercedes AMG)
1999 г. официальный пилот Mercedes AMG, участник "24 часов Ле-Мана", тесты в Arrows и Benetton Формулы-1
2000 г. 3-е место в МЧ Ф-3000 (1 победа, 2 БК в составе команды Eurobet Arrows F3000 team); тест-пилот Arrows-Supertec Ф-1
2001 г. вице-чемпион МЧ Ф-3000 (3 победы, 2 ПП, 3 БК в составе команды Super Nova Racing); тест-пилот Benetton-Renault Ф-1

Первый старт в Ф-1
webber.yellowpages.com.au

Panasonic Toyota Racing



Toyota TF102

Технические характеристики

Шасси	Toyota TF102 (углеволоконный монокок)
Подвеска	независимая, торсионная, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами
Тормоза	дисковые, Brembo, дисковые 6-поршневые скобы, углеродные диски Brembo, гидравлический регулятор TV
Амортизаторы	Sachs
Колеса	BBS из магниевого сплава, передние: 13x12, задние: 13x13,5
Шины	Michelin Pilot
Электроника	Magneti Marelli
Топливо	Exxon Mobil
Колесная база	3090 мм
Масса	600 кг (с пилотом)
Высота	950 мм
Длина	4547 мм
Передняя/задняя колея	1424/1411 мм
Двигатель	Toyota RVX-02, 10-цилиндровый, V-образный
Объем двигателя	2998 см³
Угол развала цилиндров	90°
Коробка передач	Toyota, полуавтоматическая, 6-ступенчатая
Сцепление	Sachs

Компания Toyota основана Киичиро Тойодой в 1936 году. В 1957 г. на Ралли Австралия дебютировала в автогонках. В 1958–2001 гг. выступала в различных гоночных сериях: шоссейно-кольцевых гонках (Ф-Toyota, CART, спортпрототипов), ралли и ралли-рейдах. Команда Ф-1 основана в 1999 году. В 2002 г. команда дебютирует в чемпионате мира Ф-1.

Дебют в ЧМ Ф-1: —
Сезонов в ЧМ Ф-1: —
Гонок в ЧМ Ф-1: —
Побед в ЧМ Ф-1: —
Первая победа в Ф-1: —
Последняя победа в Ф-1: —
ПП: —
БК: —
Очков: —
Кубков конструкторов: —
Чемпионских титулов: —

Руководящий и технический состав

Председатель совета директоров TMG Цутому Томита
Президент TMG Уве Андерссон
Вице-президент TMG Ичиро Ковада
Управляющий директор программы Ф-1 Ричард Креган
Тим-менеджер Анж Паскуали
Управляющий директор производственного отдела Малькольм Бут
Управляющий директор отдела маркетинга Питер Болл
Технический директор Густав Брюннер
Главный моторист Норберт Крейер
Главный инженер отдела шасси Даго Рюер
Главный инженер отдела двигателестроения Лука Марморини
Технический координатор отдела двигателестроения Кейзо Такахаша
Главный инженер аэродинамической трубы Рене Хилхорст
Ведущий аэродинамик Марко Иаккони
Аэродинамик Хайнц Золлнер
Руководитель отдела трансмиссий Эндрю Миллер
Главный инженер отдела электрики и электроники Людвиг Зеллер
Пресс-секретарь Андреа Фикарелли

Штаб-квартира: Кельн, Германия
Почтовый адрес:
Toyota Motorsport GmbH, Toyota Allee 7,
D-50858 Köln (Marsdorf) - GERMANY
Тел.: +49 2234 1823 444
www.toyota-f1.com



Мика Сало

(Финляндия)
Родился 30.10.1966
в Хельсинки, Финляндия
Рост 175 см
Вес 69 кг
Место жительства:
Лондон, Англия
Семейное положение:
женат, жена Норико,
сын Макс (0,5 года)
Первый старт
1972 г. — катинг

Карьера:
1972–1986 гг. катинг, 4-кратный чемпион Финляндии
1987 г. второе место в чемпионатах Финляндии и Скандинавии в Ф-Ford
1988 г. чемпион Финляндии, Скандинавии и Европы в Ф-Ford-1600, выиграл все 14 гонок, 10 ПП, рекорды круга на всех трассах
1989 г. британская Ф-3: пять пятых и одно шестое место
1990 г. вице-чемпион британской Ф-3 (6 побед)
1991–1994 гг. японская Ф-3000: два 3-х места
1994–2000 гг. ЧМ Ф-1
2001 г. тест-пилот Toyota Ф-1
Первый старт в Ф-1 Гран При Японии '94
Выступал за команды Lotus в 1994 г.; Tyrrell в 1995–1997 гг.; Arrows в 1998 г.; BAR в 1999 г.; Ferrari в 1999 г.; Sauber в 2000 г.
ГП/гонка в Ф-1 94/92
Побед (л.р. — 2-е место)
ПП (л.р. — 4-е место)
БК
Очков 31
Лучший результат в ЧМ 10-е место (10 очков) в 1999 г.
www.mikasalo.net



Уве Андерссон



Густав Брюннер



Норберт Крейер



Даго Рюер



Анж Паскуали

ТЕСТ-ПИЛОТ

*Райан Бриско

(Австралия)
Родился 24.09.81
в Сиднее, Австралия
Место жительства:
Сидней, Австралия
Семейное положение:
холост



Карьера:

1994–2000 гг. катинг: трехкратный чемпион Австралии среди юниоров 1994–1996 гг., чемпион Океании среди юниоров 1996 г., чемпион Северной Америки 1998 г. и Италии 1999 г., участник чемпионатов мира и Европы
тесты в Ф-Palmer Audi
участник зимнего чемпионата итальянской Ф-Renault (1 победа, 3 ПП)
чемпион итальянской Ф-Renault; 4-е место в Еврокубке Ф-Renault (2 победы); участник чемпионата французской Ф-Renault (1 гонка — 2-е место), участник программы Toyota Young Drivers



Аллан Мак-Ниш

(Великобритания)
Родился 29.12.1969
в Дамфрисе, Шотландия
Рост 165 см
Вес 58 кг
Место жительства:
Дамфрис, Шотландия и
Вэрфилд, Англия
Семейное положение:
холост
Первый старт
1971 г. — катинг

Карьера:
1981–1986 гг. катинг: 3-кратный чемпион Великобритании, 6-кратный чемпион Шотландии, третье место в чемпионате мира по катингу 1985 г.
1987 г. вице-чемпион британской Ф-Ford (Dunlop Autosport FF Championship)
1988 г. чемпион Ф-Vauxhall-Lotus, трижды признан лучшим молодым гонщиком Великобритании
1989 г. вице-чемпион британской Ф-3 (5 побед); обладатель трофея "Грэма Хилла", вновь признан лучшим молодым гонщиком Великобритании
1990–1992 гг. МЧ Ф-3000 (2 победы, 3 ПП, 1 БК), лучший результат в МЧ — 4-е место в 1990 г.
1991–1992 гг. тест-пилот McLaren Ф-1
1993, 1996 гг. тест-пилот Benetton Ф-1
1997 г. североамериканский чемпионат GT: 3 победы
1998–1999 гг. чемпионат FIA GT: победитель "24 часов Ле-Мана", победитель в классе GT1 "24 часов Дайтоны" 1998 г.
2000 г. второе место в "24 часах Ле-Мана"; чемпион ALMS (3 победы)
2000–2001 гг. тест-пилот Toyota Ф-1
Первый старт в Ф-1
www.allanmcnish.com

ЧЕМПИОНАТ МИРА FIA ФОРМУЛЫ-1 2002 г.

Все трассы чемпионата мира

Календарь чемпионата мира

1	01-03/03	Гран При Австралии
2	15-17/03	Гран При Малайзии
3	29-31/03	Гран При Бразилии
4	12-14/04	Гран При Сан-Марино
5	26-28/04	Гран При Испании
6	10-12/05	Гран При Австрии
7	23-26/05	Гран При Монако
8	07-09/06	Гран При Канады
9	21-23/06	Гран При Европы
10	05-07/07	Гран При Великобритании
11	19-21/07	Гран При Франции
12	26-28/07	Гран При Германии
13	16-18/08	Гран При Венгрии
14	30/08-01/09	Гран При Бельгии
15	13-15/09	Гран При Италии
16	27-29/09	Гран При США
17	11-13/10	Гран При Японии

Условные обозначения

	мотор	нагрузка на двигатель
	шины	износ шин
	газ	доля круга, проходимая на полном "газу"
	тормоза	нагрузка на тормоза
	физика	физическая нагрузка
	Remus	названия участков трассы
		скорость
		передача
		боковое ускорение
		фронтальное ускорение
		обозначения трибун
		время прохождения сектора/круга
		телевизионные экраны
Примечание: Финиш/старт - расстояние от линии финиша до линии старта. * - неофициальная информация		
ФОТО: SUTTON, LAT, ALLSPORT		

1 Гран При Австралии

Qantas Australian Grand Prix

01-03/03/2002

Мельбурн Альберт-парк

Длина круга5,303 км
Количество кругов58
Общая длина307,574 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1953 г.
Организатор Гран При:
Australian Grand Prix Corporation
Старт гонки
(время московское)06:00
Расположение:
центр Мельбурна
Почтовый адрес:
Melbourne Grand Prix Circuit,
Albert Park, 220 Albert Road,
South Melbourne, Victoria 3205 -
AUSTRALIA
Тел.(+61) 3 9258 7100
Адрес в Internet:
www.grandprix.com.au



Знаете ли вы, что...

в 1956 и 1957 годах Альберт-парк также принимал Гран При Австралии Ф-1, которые, правда, не входили в календарь чемпионата мира?



	мотор
	шины
	газ
	тормоза
	физика

Победитель 2001 г.	Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:38'26.533
Рекорд круга в квалификации	1'26.892 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке	1'28.214 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)

Результаты гонки 2001 г.	
Гонщик	СП
1 Михаэль Шумахер	1
2 Дэвид Култхард	6
3 Рубенс Баррикелло	2

Гонщик	СП
4 Ник Хайдфельд	10
5 Х.-Х. Френтцен	4
6 Кими Райкконен	13

Победители 1997-2000 гг.	
2000 Михаэль Шумахер	Ferrari
1999 Эдди Ирвайн	Ferrari
1998 Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997 Дэвид Култхард	McLaren-Mercedes

2 Гран При Малайзии

Petronas Malaysian Grand Prix

15–17/03/2002

Куала-Лумпур Автодром "Сепанг"

Длина круга.....5,543 км
Количество кругов56
Общая длина310,408 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1999 г.
Организатор Гран При:
Serpang International Circuit
Старт гонки
(время московское)10:00
Расположение:
64 км к югу от Куала-Лумпура
Почтовый адрес:
Serpang International Circuit SDN.
BHD., Pusat Prntadbiran Litar, Jalan
Pekeliling, 64000 KLIA, Selangor
Darul Ehsan - MALAYSIA
Тел.(+603) 852 62051
Адрес в Internet:
www.malaysiangp.com.my



Знаете ли вы, что...
Михаэль Шумахер стартовал с поу-
лпозиции на всех ГП Малайзии Ф-1?

мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●



Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:47'34.801
Рекорд круга в квалификации1'35.220 (2001 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке1'38.543 (2000 г., Мика Хаккинен/
McLaren MP4/15)

Результаты гонки 2001 г.

Гонщик	СП
1 Михаэль Шумахер	1
2 Рубенс Баррикелло	2
3 Дэвид Култхард	8

Гонщик	СП
4 Х.-Х. Френтцен	9
5 Ральф Шумахер	3
6 Мика Хаккинен	4

Победители 1997–2000 гг.

Гонщик	СП	2000	Михаэль Шумахер	Ferrari
1999	Эдди Ирвайн		Ferrari	
До 1999 г. ГП Малайзии не разыгрывался, и гонки Ф-1 на трассе "Сепанг" не проводились				

3 Гран При Бразилии

Gran Premio do Brazil

29–31/03/2002

Сан-Паулу Автодром "Интерлагос" (им. Хосе Карлоса Паса)

Длина круга.....4,309 км
Количество кругов71
Общая длина305,909 км
Финиш/старт0,030 км
Функционирует с 1940 г.
Старт гонки
(время московское)21:00
Расположение:
16 км к югу от центра Сан-Паулу
Почтовый адрес:
Autodromo Intern. Jose Carlos
Pase, Av. Senador Teotônio Vilela,
259, 04801-010 – Sao Paulo –
BRAZIL
Тел.(+55) 11 813 5775
Адрес в Internet:
www.gpbrasil.org



Знаете ли вы, что...
за столкновение с Монтёй на ГП Бра-
зилии-01 Ферстаппен заплатил \$50 000,
тогда как сумма всех остальных штра-
фов за сезон-01 составила \$40 250?

мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●



Победитель 2001 г.Дэвид Култхард/McLaren MP4-16: 1:39'00.834
Рекорд круга в квалификации1'13.780 (2001 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке1'14.755 (2000 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F1-2000)

Результаты гонки 2001 г.

Гонщик	СП
1 Дэвид Култхард	5
2 Михаэль Шумахер	1
3 Ник Хайдфельд	9

Гонщик	СП
4 Оливье Панис	11
5 Ярно Трулли	7
6 Джанкарло Физикелла	18

Победители 1997–2000 гг.

Гонщик	СП	2000	Михаэль Шумахер	Ferrari
1999	Мика Хаккинен		McLaren-Mercedes	
1998	Мика Хаккинен		McLaren-Mercedes	
1997	Жак Вильнев		Williams-Renault	

Имола (Италия) Автодром им. Энцо и Дино Феррари

Длина круга.....4,933 км
Количество кругов62
Общая длина305,609 км
Финиш/старт0,237 км
Функционирует с 1950 г.
Организатор Гран При:
S.A.G.I.S. SpA
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
33 км к юго-востоку от Болоньи
Почтовый адрес:
Autodromo Enzo e Dino Ferrari, Via
Fratelli Rosselli, 2, I-40026 Imola
(BO) - ITALY
Тел.(+39) 0542 31444
Адрес в Internet:
www.autodromoimola.com



Знаете ли вы, что...

в 80 году до н.э. на месте Имолы находилось римское поселение Корнелли, где на огромной арене регулярно проводились гонки колесниц?



мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●

Победитель 2001 г.Ральф Шумахер/Williams FW23: 1:30'44.817
Рекорд круга в квалификации1'23.054 (2001 г., Дэвид Култхард/
McLaren MP4-16)
Рекорд круга в гонке1'25.524 (2001 г., Ральф Шумахер/
Williams FW23)

Результаты гонки 2001 г.
Гонщик СР
1 Ральф Шумахер.....3
2 Дэвид Култхард.....1
3 Рубенс Баррикелло.....6

Гонщик СР
4 Мика Хаккинен.....2
5 Ярно Трулли.....5
6 Х.-Х. Френтцен.....9

Победители 1997-2000 гг.
2000 Михаэль Шумахер.....Ferrari
1999 Михаэль Шумахер.....Ferrari
1998 Дэвид Култхард.....McLaren-Mercedes
1997 Х.-Х. Френтцен.....Williams-Renault

Барселона Автодром "Каталунья Монтмело"

Длина круга.....4,730 км
Количество кругов65
Общая длина307,323 км
Финиш/старт0,127 км
Функционирует с 1991 г.
Организатор Гран При:
Circuit de Catalunya - RACC
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
20 км к северу от Барселоны
Почтовый адрес:
Circuit de Catalunya, Mas La
Moreneta, Apartat de Correus 27,
E-08160 Montmelo (Barcelona) -
SPAIN
Тел.(+34) 93 571 9700
Адрес в Internet:
www.circuitcat.com



Знаете ли вы, что...

во всех 11 Гран При ЧМ Ф-1, проведенных на трассе "Каталунья Монтмело", Михаэль Шумахер финишировал в первой шестерке?



мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●

Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:31'03.305
Рекорд круга в квалификации1'16.525 (1997 г., Жак Вильнев/
Williams FW19)
Рекорд круга в гонке1'21.151 (2001 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)

Результаты гонки 2001 г.
Гонщик СР
1 Михаэль Шумахер.....1
2 Хуан-Пабло Монтойя.....12
3 Жак Вильнев.....7

Гонщик СР
4 Ярно Трулли.....6
5 Дэвид Култхард.....3
6 Ник Хайдфельд.....10

Победители 1997-2000 гг.
2000 Мика Хаккинен.....McLaren-Mercedes
1999 Мика Хаккинен.....McLaren-Mercedes
1998 Мика Хаккинен.....McLaren-Mercedes
1997 Жак Вильнев.....Williams-Renault

6 Гран При Австрии

Grosser Preis von Österreich

10-12/05/2002

Шпильберг Автодром "А1-Ринг"

Длина круга.....4,326 км
Количество кругов71
Общая длина307,146 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1969 г.
Организатор Гран При:
Allsport Management SA
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
6 км к западу от Книттельфельда
Почтовый адрес:
A1 Ring Austria, A-8724 Spielberg -
AUSTRIA
Тел.(+41) 229295262
Адрес в Internet:
www.a1ring.at



Знаете ли вы, что...
круг по А1-рингу пилоты проходят
быстрее, чем на всех остальных
трассах современной Ф-1 – меньше
чем за минуту и 10 секунд?

мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●



Победитель 2001 г.Дэвид Култхард/McLaren MP4-15: 1:27'45.927
Рекорд круга в квалификации1'09.562 (2001 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке1'10.843 (2001 г., Дэвид Култхард/
McLaren MP4-16)

Результаты гонки 2001 г.
ГонщикСП
1 Дэвид Култхард7
2 Михаэль Шумахер1
3 Рубенс Баррикелло4

ГонщикСП
4 Кими Райкконен9
5 Оливье Панис10
6 Йос Ферстаппен16

Победители 1997-2000 гг.
2000Мика ХаккиненMcLaren-Mercedes
1999Эдди ИрвайнFerrari
1998Мика ХаккиненMcLaren-Mercedes
1997Жак ВильневWilliams-Renault

7 Гран При Монако

Grand Prix Automobile de Monaco

23-26/05/2002

Монте-Карло

Длина круга.....3,370 км
Количество кругов78
Общая длина262,860 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1929 г.
Организатор Гран При:
Automobile Club de Monaco
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
центр княжества Монако
Почтовый адрес:
(Automobile Club de Monaco) 23,
Boulevard Albert 1er, BP 464, MC
98012 Monaco - PRINCIPALITY OF
MONACO
Тел.(+337) 93 15 26 00
Адрес в Internet:
www.acm.mc



Знаете ли вы, что...
в 1981 году во время ГП возник пожар
в отеле Loews? С огнем удалось справиться
быстро, но на протяжении всей
гонки с потолка туннеля капала вода.

мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●



Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:47'22.561
Рекорд круга в квалификации1'17.430 (2001 г., Дэвид Култхард/McLaren
MP4-16)
Рекорд круга в гонке1'19.424 (2001 г., Дэвид Култхард/McLaren
MP4-16)

Результаты гонки 2001 г.
ГонщикСП
1 Михаэль Шумахер2
2 Рубенс Баррикелло4
3 Эдди Ирвайн6

ГонщикСП
4 Жак Вильнев9
5 Дэвид Култхард1
6 Жан Алези11

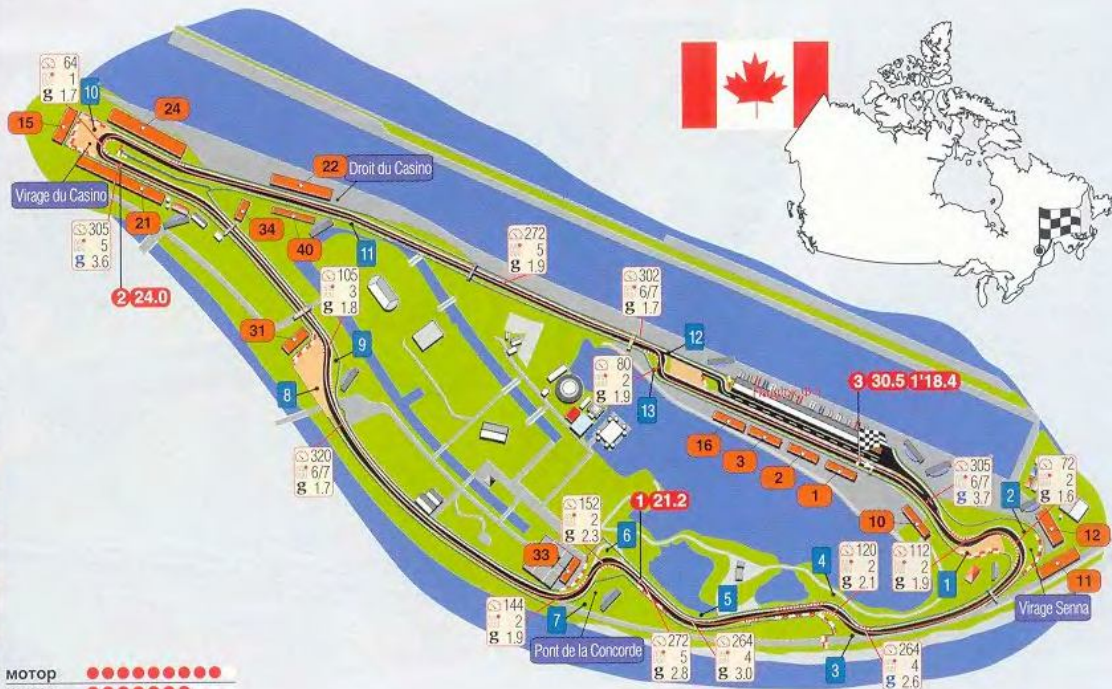
Победители 1997-2000 гг.
2000Дэвид КултхардMcLaren
1999Михаэль ШумахерFerrari
1998Мика ХаккиненMcLaren-Mercedes
1997Михаэль ШумахерFerrari

Монреаль Автодром им. Жилья Вильнева

Длина круга.....4,421 км
Количество кругов69
Общая длина305,049 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1978 г.
Организатор Гран При:
Grand Prix F1 du Canada Inc.
Старт гонки
(время московское)21:00
Расположение:
остров Нотр-Дам, восточнее
центра Монреаля
Почтовый адрес:
Circuit Gilles Villeneuve, Tour de
control Ile Notre-Dame, Montreal,
Quebec H3C 1A0 - CANADA
Тел.(+1) 514 350 4731
Адрес в Internet:
www.grandprix.ca



Знаете ли вы, что...
во время Гран При Канады-78, кото-
рый состоялся 8 октября, было так хо-
лодно, что временами даже шел снег?



мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●

Победитель 2001 г.Ральф Шумахер/Williams FW23: 1:34'31.522
Рекорд круга в квалификации1'15.782 (2001 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке1'17.205 (2001 г., Ральф Шумахер/
Williams FW23)

Результаты гонки 2001 г.

Гонщик	СП
1 Ральф Шумахер.....2	
2 Михаэль Шумахер1	
3 Мика Хаккинен.....8	

Гонщик	СП
4 Кими Райкконен.....7	
5 Жан Алези.....16	
6 Педро де ла Роса14	

Победители 1997–2000 гг.

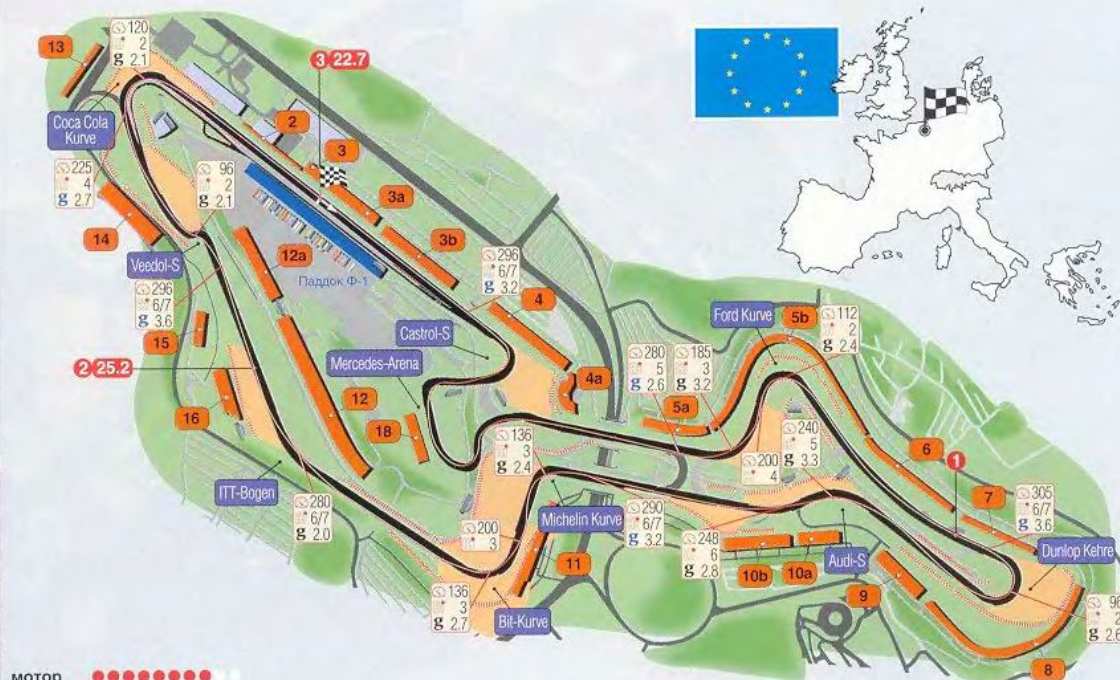
2000	Михаэль Шумахер.....Ferrari
1999	Мика ХаккиненMcLaren-Mercedes
1998	Михаэль Шумахер.....Ferrari
1997	Михаэль Шумахер.....Ferrari

Нюрбург (Германия) Автодром "Нюрбургринг"

Длина круга5,139 км
Количество кругов60*
Общая длина308,323 км
Финиш/старт0,017 км
Функционирует с 1927 г.
Организатор Гран При:
ADAC Mittelrhein E.V.
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
60 км к западу от Кобленца
Почтовый адрес:
Nurburgring GmbH, D53520
Nurburg/Elfen - GERMANY
Тел.(+49) 261 130 326
Адрес в Internet:
www.nuerburgring.de



Знаете ли вы, что...
первым шлем, полностью закрываю-
щий голову гонщика (фирмы Bell Star),
представил в Ф-1 Дэн Герни на ГП
Германии 1968 г. в Нюрбурге?



мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●

Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:29'42.724
Рекорд круга в квалификации
Рекорд круга в гонке
До 2001 года гонки Формулы-1 на трассе в данной конфигурации не
проводились.

Результаты гонки 2001 г.

Гонщик	СП
1 Михаэль Шумахер1	
2 Хуан-Пабло Монтойя3	
3 Дэвид Култхард5	

Гонщик	СП
4 Рубенс Баррикелло4	
5 Ральф Шумахер.....2	
6 Мика Хаккинен.....6	

Победители 1997–2000 гг.

2000	Михаэль Шумахер.....Ferrari
1999	Джонни ХербертStewart-Ford
1998	Мика ХаккиненMcLaren-Mercedes
1997	Жак ВильневWilliams-Renault

Сильверстоун

Длина круга.....5,141 км
 Количество кругов60
 Общая длина308,356 км
 Финиш/старт0,104 км
 Функционирует с 1948 г.
 Организатор Гран При:
 Silverstone Circuits Limited
 Старт гонки
 (время московское)16:00
 Расположение:
 5 км к югу от Таучестера
 Почтовый адрес:
 Silverstone Circuits Limited,
 Silverstone near Towcester,
 Northamptonshire NN12 8TN -
 ENGLAND
 Тел.(+44) 1327 857 271
 Адрес в Internet:
 www.silverstone-circuit.co.uk



Знаете ли вы, что...

в день Гран При вертолеты со зрителями приземляются на территорию автодрома в среднем каждые 4 секунды?

мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●

Победитель 2001 г.Мика Хаккинен/McLaren MP4-16: 1:25'33.770

Рекорд круга в квалификации1'20.447 (2001 г., Михаэль Шумахер/
 Ferrari F2001)

Рекорд круга в гонке1'23.405 (2001 г., Мика Хаккинен/
 McLaren MP4-16)

Результаты гонки 2001 г.

Гонщик	СП
1 Мика Хаккинен.....	2
2 Михаэль Шумахер.....	1
3 Рубенс Баррикелло.....	6

Гонщик	СП
4 Хуан-Пабло Монтойя.....	8
5 Кими Райкконен.....	7
6 Ник Хайдфельд.....	9

Победители 1997-2000 гг.

2000 Дэвид Култхард.....	McLaren-Mercedes
1999 Дэвид Култхард.....	McLaren-Mercedes
1998 Михаэль Шумахер.....	Ferrari
1997 Жак Вильнев.....	Williams-Renault



11 Гран При Франции

Mobil 1 Grand Prix de France

19-21/07/2002

Невер
Автодром "Маньи-Кур"

Длина круга.....4,251 км
 Количество кругов72
 Общая длина305,886 км
 Финиш/старт0,186 км
 Функционирует с 1961 г.
 Организатор Гран При:
 Circuit de Nevers-Magny Cours
 Старт гонки
 (время московское)16:00
 Расположение:
 12 км к югу от Невера
 Почтовый адрес:
 Technopole, 58470, Magny Cours -
 FRANCE
 Тел.(+33) 3 86 21 80 00
 Адрес в Internet:
 www.magny1.com



Знаете ли вы, что...

в 1993 году Ален Прост выиграл в Маньи-Куре шестой Гран При Франции Ф-1, установив рекорд чемпионатов мира по числу домашних побед?

мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●

Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:33'35.636

Рекорд круга в квалификации1'12.989 (2001 г., Ральф Шумахер/
 Williams FW23)

Рекорд круга в гонке1'16.088 (2001 г., Дэвид Култхард/
 McLaren MP4-16)

Результаты гонки 2001 г.

Гонщик	СП
1 Михаэль Шумахер.....	2
2 Ральф Шумахер.....	1
3 Рубенс Баррикелло.....	8

Гонщик	СП
4 Дэвид Култхард.....	3
5 Ярно Трулли.....	5
6 Ник Хайдфельд.....	9

Победители 1997-2000 гг.

2000 Дэвид Култхард.....	McLaren
1999 Х.-Х. Френтцен.....	Jordan-Mugen Honda
1998 Михаэль Шумахер.....	Ferrari
1997 Михаэль Шумахер.....	Ferrari



12 Гран При Германии

Grosser Mobil 1 Preis von Deutschland

26–28/07/2002

Хоккенхайм Автодром “Хоккенхаймринг”

Длина круга4,500* км
Количество кругов68*
Общая длина306,000* км
Финиш/старт0,000* км
Функционирует с 1939 г.
Организатор Гран При:
Promotion Gesellschaft
Motorsport GmbH
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
25 км к юго-западу от
Хайделберга
Почтовый адрес:
Hockenheim-Ring, Postfach 1106,
D-68754 Hockenheim - GERMANY
Тел.(+49) 6205 9500
Адрес в Internet:
www.hockenheimring.de



Знаете ли вы, что...

во время германских Гран При ЧМ Ф-1
в разные годы погибло пять гонщиков
– это печальный рекорд Формулы-1?



мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●

Победитель 2001 г.Ральф Шумахер/Williams FW23: 1:18'17.873
Рекорд круга в квалификации
Рекорд круга в гонке
До 2001 года гонки Формулы-1 на трассе в данной конфигурации не
проводились.

Результаты гонки 2001 г.

Гонщик	СП
1 Ральф Шумахер	2
2 Рубенс Баррикелло	6
3 Жак Вильнев	12

Гонщик	СП
4 Джанкарло Физикелла	17
5 Дженсон Баттон	18
6 Жан Алези	14

Победители 1997–2000 гг.

2000 Рубенс Баррикелло	Ferrari
1999 Эдди Ирвайн	Ferrari
1998 Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997 Герхард Бергер	Benetton-Renault

13 Гран При Венгрии

Marlboro Hungarian Grand Prix (Magyar Nagydíj)

16–18/08/2002

Будапешт Автодром “Хунгароринг”

Длина круга3,975 км
Количество кругов77
Общая длина306,075 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1986 г.
Организатор Гран При:
Hungarian Sport Rt
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
близ Мадьяророда, 20 км к северо-
востоку от Будапешта
Почтовый адрес:
Hungaroring, PF 10, 2146
Mogyorod - HUNGARY
Тел.(+36) 28 444 444
Адрес в Internet:
www.hungaroring.hu



Знаете ли вы, что...

именно ГП Венгрии выпала честь от-
крывать Формулу-1 для СССР: в 1986
году советское телевидение впервые
показало гонку на “Хунгароринге”?



мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●

Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:41'49.675
Рекорд круга в квалификации1'14.059 (2001 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке1'16.723 (2001 г., Мика Хаккинен/
McLaren MP4-16)

Результаты гонки 2001 г.

Гонщик	СП
1 Михаэль Шумахер	1
2 Рубенс Баррикелло	3
3 Дэвид Култхард	2

Гонщик	СП
4 Ральф Шумахер	4
5 Мика Хаккинен	6
6 Ник Хайдфельд	7

Победители 1997–2000 гг.

2000 Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1999 Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1998 Михаэль Шумахер	Ferrari
1997 Жак Вильнев	Williams-Renault

14 Гран При Бельгии

Grand Prix de Belgique

30/08–01/09/2002

Спа Трасса "Спа-Франкоршам"

Длина круга.....6,968 км
Количество кругов44
Общая длина306,592 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1924 г.
Организатор Гран При:
Spa Activities SPRL
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
50 км к юго-востоку от Льежа
Почтовый адрес:
Circuit de Spa-Francorchamps,
Route du Circuit 55, B-4970
Francorchamps - BELGIUM
Тел.(+32) 87 27 5138
Адрес в Internet:
www.spa-francorchamps.be



Знаете ли вы, что...
в повороте "Красная вода" пилоты испытывают максимальные вертикальные перегрузки в современной Формуле-1?

мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●



Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:15'31.935
Рекорд круга в квалификации1'48.682 (1998 г., Мика Хаккинен/
McLaren MP4/13)
Рекорд круга в гонке1'49.758 (2001 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)

Результаты гонки 2001 г.
Гонщик СП
1 Михаэль Шумахер3
2 Дэвид Култхард9
3 Джанкарло Физикелла 8

Победители 1997–2000 гг.
Гонщик СП
2000 Мика ХаккиненMcLaren
1999 Дэвид КултхардMcLaren-Mercedes
1998 Демон ХиллJordan-Mugen-Honda
1997 Михаэль Шумахер.....Ferrari

15 Гран При Италии

73° Gran Premio Campari d'Italia

13–15/09/2002

Монца Автодром "Аутодромо Национале"

Длина круга.....5,793 км
Количество кругов53
Общая длина306,764 км
Финиш/старт0,265 км
Функционирует с 1922 г.
Организатор Гран При:
Automobile Club di Milano
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
15 км к северо-востоку от
Милана
Почтовый адрес:
Autodromo Nazionale Monza, Enrico
Ferrari & Giorgio Beghella Bartoli,
Parco Monza, I-20052 - ITALY
Тел.(+39) 039 24821
Адрес в Internet:
www.monza.net



Знаете ли вы, что...
на Гран При Италии в Монце рекордное число раз – 12 – решалась судьба титула чемпиона мира Формулы-1?

мотор	●●●●●●●●
шины	●●●●●●●●
газ	●●●●●●●●
тормоза	●●●●●●●●
физика	●●●●●●●●



Победитель 2001 г.Х.-П. Монтойя/Williams FW23B: 1:16'58.493
Рекорд круга в квалификации1'22.216 (2001 г., Х.-П. Монтойя/Williams
FW23B)
Рекорд круга в гонке1'25.073 (2001 г., Ральф Шумахер/Williams
FW23B)

Результаты гонки 2001 г.
Гонщик СП
1 Хуан-Пабло Монтойя 1
2 Рубенс Баррикелло 2
3 Ральф Шумахер 4

Победители 1997–2000 гг.
Гонщик СП
2000 Михаэль Шумахер.....Ferrari
1999 Х.-Х. ФрентценJordan-Mugen Honda
1998 Михаэль Шумахер.....Ferrari
1997 Дэвид Култхард.....McLaren-Mercedes

16 Гран При США

SAP United States Grand Prix

27-29/09/2002

Индианаполис Автодром "Индианаполис Мотор Спидвей"

Длина круга.....4,192 км
Количество кругов73
Общая длина306,016 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1909 года
Организатор Гран При:
Indianapolis Motor Speedway
Corporation
Старт гонки
(время московское)22:00
Расположение:
10 км западнее центра
Индианаполиса
Почтовый адрес:
4790 West 16th Street, Indianapolis,
IN 46222 - USA
Тел.(+1) 317 247 5151
Адрес в Internet:
www.usgpindy.com



Знаете ли вы, что...

Гран При ЧМ Ф-1 на территории США принимали 9 разных трасс – это рекорд чемпионатов мира Формулы-1?



Победитель 2001 г.Мика Хаккинен/ McLaren MP4-16: 1:32'42.840
Рекорд круга в квалификации1'11.708 (2001 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке1'14.448 (2001 г., Х.-П. Монтой/
Williams FW23B)

Результаты гонки 2001 г.

Гонщик	СП
1 Мика Хаккинен	2
2 Михаэль Шумахер	1
3 Дэвид Култхард	7

Гонщик	СП
4 Ярно Трулли	8
5 Эдди Ирвайн	14
6 Ник Хайдфельд	6

Победители 1989-2000 гг.

Год	Победитель	Команда
2000	Михаэль Шумахер	Ferrari
1991	Айртон Сenna	McLaren-Honda
1990	Айртон Сenna	McLaren-Honda
1989	Ален Прост	McLaren-Honda

17 Гран При Японии

Fuji Television Japanese Grand Prix

11-13/10/2002

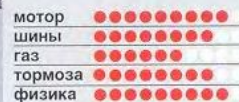
Сузука Автодром "Сузука Интернэшнл"

Длина круга5,864* км
Количество кругов53*
Общая длина310,596* км
Финиш/старт0,196* км
Функционирует с 1961 г.
Организатор Гран При:
Suzuka Motor Sports Club
Старт гонки
(время московское)09:30
Расположение:
50 км к юго-западу от Нагоя
Почтовый адрес:
Suzuka Circuitland Co., Ltd.,
Suzuka International Racing
Course, 7992 Ito-cho, Suzuka-shi,
Mie-ken, 510-88 - JAPAN
Тел.(+81) 593 78 1111
Адрес в Internet:
www.suzukacircuit.co.jp



Знаете ли вы, что...

японские пилоты лишь один раз поднимались на пьедестал почёта Ф-1. Агури Сузуки финишировал третьим в ГП Японии '90 на трассе Сузука?



Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:27'33.298
Рекорд круга в квалификации1'32.484 (2001 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке1'36.944 (2001 г., Ральф Шумахер/
Williams FW23B)

Результаты гонки 2001 г.

Гонщик	СП
1 Михаэль Шумахер	1
2 Хуан-Пабло Монтой	2
3 Дэвид Култхард	7

Гонщик	СП
4 Мика Хаккинен	5
5 Рубенс Баррикелло	4
6 Ральф Шумахер	3

Победители 1997-2000 гг.

Год	Победитель	Команда
2000	Михаэль Шумахер	Ferrari
1999	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari



Увлечения у людей бывают разные. Кто-то собирает марки, кто-то целыми днями пропадает на рыбалке. Последние пятнадцать лет в свободное от основной работы время Гарри Михайлович Артеев строит автодром. Причем не просто трассу местного значения, а настоящий спортивный комплекс международного уровня для проведения автомобильных и мотоциклетных гонок: от мотокросса до супербайка, от картинга до Формулы-1. Для человека, до недавнего времени занимавшего должность заместителя генерального директора объединения "Баррикада", некогда секретного предприятия, возводившего военные объекты по всему миру, хобби достаточно странное. Зато с позиций бывшего автогонщика (победителя и призера городских, республиканских и общесоюзных соревнований по шоссейно-кольцевым автогонкам, мото- и авторалли), ответственного работника Автомобильной и Мотоциклетной федераций Ленинграда и Ленинградской области, члена президиума мотоциклетного спорта СССР желание привезти в страну "большие гонки" трудно отнести к разряду сумасбродных. И тем не менее очень долго эту идею считали совершенно безумной.

В начале восьмидесятых принявший на себя груз ответственности за экономическое развитие "королевских гонок" Бернард Чарльз Экклстоун пришел к мнению о необходимости расширения географии чемпионата

и обратил свои взоры на Восточную Европу. Положительным итогом турне президента FOCA по странам соцлагеря стал договор с Тамашем Рогони (бразильцем мадьярского происхождения) и правительством Венгерской Республики. Организаторы проекта получили госзаем, нашли подходящее место и в 1986 году, ровно через семь месяцев после начала строительства, в 19 км от Будапешта появилась современная гоночная трасса, на которой тем же летом состоялся первый восточноевропейский Гран При Формулы-1. Деньги "зеленой" рекой потекли обратно в государственную казну. Казалось, пример Венгрии должен был подхлестнуть спортивных функционеров в СССР и вернуть их к рассмотрению предложения, полученного несколько лет назад от Берна Экклстоуна (напомним, в начале восьмидесятых, когда исполненный самых радужных надежд Экклстоун посетил Москву, его встретили в "теплой непринужденной обстановке" и, ознакомив с достопримечательностями столицы, отправили восвояси). Но занятые перестройкой и гласностью спортивные власти к перспективе встречи на советской земле Формулы-1 вновь отнеслись без должного внимания, однако инициативу снизу, коли такая появится, пообещали поддержать. Для дальнейшего развития идеи о Гран При Советского Союза нужны были энтузиасты. Их в нашей стране нашлось немало. Появились они и в Ленинграде.

ТРИ ПОПЫТКИ ГАРРИ АРТЕЕВА

Попытка № 1. Юкки

Первый ленинградский проект строительства комплекса гоночных трасс с перспективами проведения на его территории Гран При СССР в классе Формула-1 относится к 1989 году. Его инициаторами стали: уже упомянутый выше председатель Федерации мотоциклетного спорта Ленинграда и Ленинградской области Гарри Артеев и мастер спорта международного класса, тренер сборной СССР по авторалли ("в миру" — профессор, заведующий кафедрой Лесотехнической академии) Эдвард Сингуринди. Идея строительства современной автодромы в районе международной трассы по мотокроссу "Юкки" на северо-западной окраине Ленинграда пришла в голову городским властям, и 23 марта 1989 года вышло постановление Ленгорисполкома за подписью его председателя Владимира Ходырева о создании экспертной группы по проработке решения строительства в городе трассы для проведения этапа чемпионата ми-

ра по шоссейно-кольцевым автогонкам в классе Ф-1. Для реализации проекта был создан многоцелевой спортивно-технический центр "ПолитехноЮкки", получивший в свое распоряжение участок земли и три здания в исторической части города. Находившееся на хозрасчете предприятие открыло счета в Промстройбанке и Внешэкономбанке СССР. Для ознакомления с существующими трассами Ф-1 Артеев и Сингуринди, сопровождаемые заместителем председателя Ленгорисполкома Александром Авдеевым, отправились в Европу. Более всего делегацию интересовал опыт венгерских коллег, взявшихся в конце восьмидесятых за реконструкцию трассы в Будапеште. До сих пор существует мнение, что профиль одного из поворотов современного "Венгерского кольца" подсказан профессором Сингуринди.

Для разработки отечественного проекта Гарри Артеев решил воспользоваться услугами доцента Ленинградского инженерно-строи-

тельного института (ЛИСИ) Виктора Шеполова, который вместе с группой студентов-дипломников в кратчайшие сроки сделал эскизы будущего комплекса. О высоком качестве проделанной коллективом ЛИСИ работы свидетельствует тот факт, что направленный на ознакомление в FIA проект получил положительные отзывы из Парижа. Не говоря уже о "монаршем" одобрении со стороны ЦК КПСС, ознакомившегося с начинанием ленинградских товарищей.

Комплекс гоночных трасс и спортооружений для развития технических видов спорта в Юкках должен был занимать площадь в 360 га на непригодных для сельхозпроизводства землях непосредственно за чертой города в нескольких километрах от промзоны "Парнас". На данной территории планировалось построить гоночный трек, на котором должны были проходить соревнования по спидвею и конные скачки, несколько трасс для кроссовых дисциплин (автомобильных,



Как у советского гонщика, стартовать в Формуле-1 шансов у Гарри Артеева было немного. Но, возможно, ему удастся дать старт Формуле-1 в России как организатору

мотоциклетных, багги) и, естественно, полноценное кольцо для проведения международных соревнований по автомобильным кольцевым гонкам вплоть до Формулы-1. Организаторы обещали также не забыть о лыжных гонках, легкоатлетических соревнованиях и мероприятиях по техническим видам спорта (в общей сложности Южки должны были стать центром проведения 38 различных видов соревнований). Была составлена смета на строительство, опубликован список иностранных инвесторов, готовых вложить деньги в Гран При Советского Союза...

К сожалению, проект реализовать так и не удалось. Виной тому – несовершенство законодательства Союза ССР. Из-за отсутствия Закона об инвестициях и вместе с ним гарантий для западных инвесторов на право распоряжаться прибылью, полученной от проведения на территории спортивного комплекса международных соревнований, проект тихо сошел на нет и вскоре был полностью заморо-

жен. Земляной надел в Юкках недолго оставался бесхозным, и очень скоро здесь расцвело буйным цветом коттеджное строительство.

Попытка № 2. Карфаген

Сейчас не вполне ясно, что стало движущей силой возрождения проекта Виктора Шеповалова: то ли положительный отзыв из FIA, то ли старые связи Гарри Артеева, среди хороших знакомых которого числятся наследные арабские принцы и генералы армий дружественных СССР африканских стран. Так или иначе, пылящаяся в архиве члена Президиума мотоциклетного спорта СССР папка неожиданно заинтересовала чиновников национальной службы по туризму в далеком Тунисе. Пожелавшие увеличить поток туристов к древним храмам Танита и Баал Хаммона на окраине тунисской столицы власти этой страны не придумали ничего лучше, как построить на развалинах древнего Карфагена

трассу для шоссейно-кольцевых гонок. И за основу они выбрали проект, родившийся в стенах Ленинградского инженерно-строительного института. Гарри Артеев получил приглашение в Тунис, где 6 июля 1991 года в присутствии представителей шести арабских государств был подписан протокол о намерениях. Он предполагал создание совместного предприятия, в котором на долю арабской стороны приходилась всесторонняя поддержка и финансирование проекта, а с советской – проектирование и строительство трассы. Подряды в далеком Тунисе получило ленинградское объединение “Баррикада”, Ленавтодор и отдельные подразделения Главленинградстроя. Дорожные машины и материалы уже были готовы к отправке в Тунис, когда в родном отечестве “грянул гром”. ГКЧП, разгон КПСС, беловежские соглашения, крах союзного государства – русский проект строительства автодрома для Формулы-1 в Тунисе был обречен.

Попытка № 3. Пулково

На этот раз в качестве строительной площадки для автодрома были выбраны пустующие сельскохозяйственные угодья совхоза "Шушары", раскинувшиеся вдоль Пулковской гряды и образующие естественный природный амфитеатр высотой до 30 метров. Новому витку "гонки вооружений" вокруг Гран При России и вовлечение в нее Гарри Артеева и его команды предшествовали встречи представителей администрации Санкт-Петербурга с руководителями Пушкинского района, представителями проектных фирм и спортивных организаций, которые привели к выходу в первых числах января 1999 года распоряжения губернатора Владимира Яковлева "О создании кольцевой автомобильной трассы в Санкт-Петербурге". О достоинствах местоположения будущего автодрома наш журнал уже писал в июле 2001 года. Дополнительно следует сказать, что сегодня концепция развития технических видов спорта в Северной столице не ограничивается одной лишь гоночной трассой. На отведенной для ее строительства территории планируется воздвигнуть туристский и спортивно-оздоровительный центр с автодромом, крытым картинг-центром, парком развлечений, водным развлекательным центром (аквапарк, океанариум, дельфинарий, солярий, сауны, тренажерные залы и проч.), а зимой использовать естественный ландшафт долины и Пулковские холмы для организации лыжных гонок, гонок на сноубордах, соревнований по фристайлу.

По предварительной концепции общая длина кольцевой трассы будет находиться в пределах 4,5 км с прямой "старт-финиш" длиной не менее 1 км (последнее обстоятельство дает организаторам право говорить о



Трасса в Пулкове обещает быть интересной как для зрителей, так и для гонщиков

ней как о потенциальной взлетной полосе и возможности проведения на территории комплекса авиационных соревнований и праздников). Кольцо планируется использовать 200 дней в году (100 спортивных и зрелищных мероприятий ежегодно) и для этого приглашать на невиские берега этапы международных чемпионатов и гоночных серий различных категорий и групп: от мотоциклов до грузовиков.

Чтобы создать болельщикам (расчетная вместимость трибун автодрома – 150 тыс. человек) комфортные условия, организаторы

планируют построить на территории комплекса железнодорожный вокзал, вертолетную площадку, "многозвездочный" отель, motel, два кемпинга со стоянками на 5000 машин, рестораны, кафе и прочие объекты "соцкультбыта", а для приема гостей, прилетающих в Питер на собственных летательных аппаратах, использовать расположенный поблизости военный аэродром.

Для реализации проекта 16 февраля 2001 года было зарегистрировано ЗАО "Пулковское кольцо", руководителями которого стали все тот же неутомимый Гарри Артеев и его старый друг и соратник, бывший заместитель начальника Спорткомитета Ленинграда Сергей Кочубей. На должность генерального директора акционерного общества был приглашен молодой энергичный питерский бизнесмен, также бывший спортсмен (мастер спорта по гребле и кандидат в мастера по гиревому спорту) Александр Бережной.

Словом, проект замечательный. Как и множество других проектов, возникавших в СССР и России, но так и оставшихся нереализованными. Потому что в конце концов все упирается в одно и то же – деньги. От ответов на вопросы, связанные с финансированием, Гарри Артеев предпочитает воздерживаться, уверяя, что средства будут найдены. Открытие первых объектов (совсем необязательно, что это будет автодром) намечено на 2003 год. А вот срок окончания строительства комплекса "Пулковское кольцо" еще не определен.

Игорь Григорьев

Кроме собственно автодрома проект предполагает возведение множества других объектов. Например, аквапарка





ПРОФИЛЬ ЭПОХИ

Более четверти века назад, в 1976 году, Джеймс Хант выиграл свой единственный титул чемпиона мира за рулем McLaren M23. Но для того чтобы оценить “историческую значимость” этого автомобиля, необходимо вернуться еще на несколько лет назад. Как заметил польский юморист Станислав Ежи Лец: “Часто нужно отойти в сторону, чтобы увидеть профиль эпохи”.



Эпоху открыл гоночный двигатель Ford-Cosworth DFV в 1967 году. Следующий год принес антикрылья. Потом посыпалось: клиновидный кузов, новые схемы несущих корпусов, новые материалы. Свой вклад в преобразование инженерного облика машины Формулы-1 внесли многие команды и фирмы. Но так уж случилось, что в период 1973–1977 годов средоточением всех новшеств стал McLaren M23. И его облик в определенном смысле стал профилем эпохи.

Новые требования по безопасности, введенные на рубеже 1972–1973 годов Международной автомобильной федерацией, заставили Гордона Коппака, для которого M23 был первым самостоятельным проектом автомобиля Ф-1, пересмотреть конструкцию преж-

ней модели M19, сохранив, однако, многие удачные узлы. Согласно новым правилам, конструкция автомобилей должна была при столкновениях деформироваться, поглощая энергию удара. При этом в зоне деформации не должно было находиться ни топливных магистралей, ни электропроводов, ни механических узлов. Новые требования и определили окончательно облик M23.

Средняя часть несущего корпуса была изготовлена в виде трехслойной, так называемой сэндвичевой конструкции. Полость между двумя панелями алюминиевого сплава NS4 (по английской спецификации) толщиной 1,65 мм заполнялась под давлением двухкомпонентным составом, который образовывал быстро застывающую пену. Чтобы пена не



Основная отличительная черта M23 образца 1976 года: вместо высоченного воздухозаборника появились две причудливые “ноздри” по бокам головы гонщика. Профиль автомобиля кардинально изменился





Кокпит изначально был спроектирован под невысокого Эмерсона Фиттипальди и оказался тесноват для Ханта

Тело гонщика столь заметно было сдвинуто вперед, что его ступни и педальный узел лежали вне колесной базы. Реечный рулевой механизм не удалось разместить иначе, чем позади центров передних колес. В результате рулевые тяги шли параллельно верхним рычагам подвески и лежали в их аэродинамической тени, не ухудшая аэродинамики автомобиля.

Пружины и амортизаторы передней подвески у модели M23 находились внутри кузова и, таким образом, не препятствовали обтеканию воздухом передней части машины. Идея не новая, так как уже применялась, в частности, на Lotus 25. Главная хитрость заключалась в том, что верхний рычаг подвески имел дополнительное звено, которое пропорционально ходу колеса изменяло передаточное число

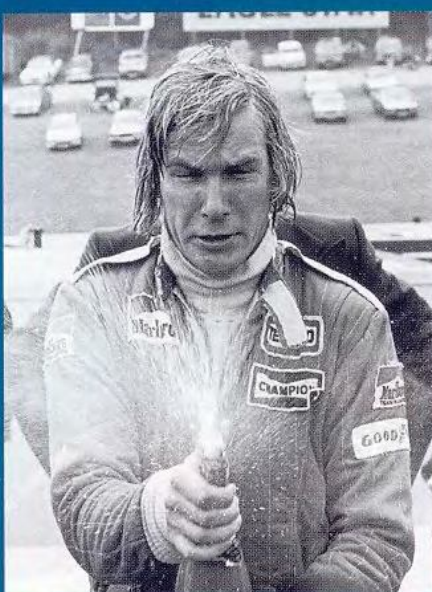
вспучила наружные панели, заполнение велось в пресс-форме. Части несущего корпуса соединялись внахлест с помощью специального клея, а чтобы его слой не работал на сдвиг, стыки в качестве подстраховки проклеивались. Результат — легкая, очень жесткая и прочная конструкция.

Двигатель Ford-Cosworth DFV передним торцом жестко соединялся с задней переборкой несущего корпуса и, таким образом, сам составлял часть силовой схемы. Картеры сцепления, главной передачи и коробки передач Hewland, жестко присоединенные к мотору, служили несущей балкой. К ней присоединялся ажурный трубчатый каркас, к которому, в свою очередь, крепились рычаги, пружины и амортизаторы подвески задних колес.

Для подобной схемы двигатель Ford-Cosworth DFV подходил идеально. Продольные каналы для воды и масла в его картере играли роль встроенных силовых труб. Соответственно и картеры сцепления, главной передачи и коробки передач были сконструированы так, чтобы обеспечить необходимые балочную прочность и жесткость на кручение.

Коппак, создавая машину относительно длиннобазную и с довольно широкой колеей, старался при этом максимально уменьшить момент инерции относительно вертикальной оси. Настройкой подвески колес и регулируемой антикрыльев в таком случае можно легко, в зависимости от конфигурации гоночной трассы, получить наилучшие характеристики управляемости.

Уменьшить момент инерции можно максимально приблизив все тяжелые узлы и детали к центру тяжести. Так, два бортовых радиатора водяного охлаждения Коппак разместил не спереди, а посередине колесной базы. Топливный бак он установил между спинкой сиденья и мотором. Таким образом, гонщик смещался вперед. По сравнению с другими автомобилями Формулы-1 тех лет у модели M23 расстояние от центра головы гонщика до оси задних колес было непривычно большим (1130 мм). Получалось, что участок мозга, ведающий равновесием — мозжечок — был заметно удален от оси задних колес. На первых порах гонщики McLaren жаловались на непривычное положение, но постепенно освоились с ним.



Гонщик: Джеймс Хант

«До конца 1975 года я твердо верил, что вот-вот с небес на землю спустится божья мать с толстой чековой книжкой и спасет Hesketh Racing, — повествует Джеймс Хант, выступавший за Hesketh с 1973 по 1975 год, — так что никаких конкретных переговоров с другими командами я не вел. И когда Hesketh закрылась, я понял, что оказался по уши в дерьме. Я отправился в Lotus — более бестолково я еще не тратил трех часов своей жизни. Я с трудом понимал, что мне говорили. У этих людей, кажется, сложилось мнение, что гонщики должны выступать за их команду бесплатно. Они даже не заплатили за мой обед!

Перспективы становились все туманнее, когда в McLaren позвонил Эмерсон Фиттипальди (который выступал за эту команду в 1974 и 1975 годах) и сказал, что не намерен продлевать свой контракт (бразилец «воссоединился» со своим братом Вильсоном в национальной команде Copersucar). Стало ясно, что McLaren без меня не обойдется.

Джеймс Хант всегда стремился сражаться с открытым забралом

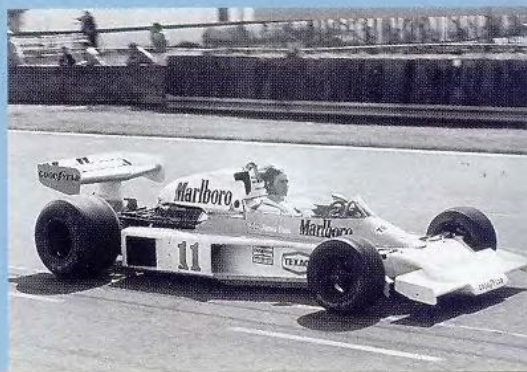
Мы встретились. Прежде всего я заявил, что не намерен щеголять в дурацких фраках на всевозможных рекламных мероприятиях команды. Я буду работать как вол, но только на этих условиях.

Сначала M23 показался неуправляемым — я с трудом втискивался в кокпит, изготовленный под Эмерсона. Первая гонка состоялась в Интерлагосе. Я знал, что должен одержать верх над вторым гонщиком McLaren Йохеном Массом, чтобы утвердить себя в качестве первого номера команды. Но в конце квалификации он оказался быстрее — я не мог добиться ни правильного баланса, ни нужного сцепления с трассой.

Тогда я начал орать на нашего Винера (прозвище босса McLaren Тэдди Мейера), чтобы заставить команду поторопиться с настройкой моего автомобиля. До конца квалификации осталось 15 минут, и на пятимильной трассе много кругов проехать мне уже не удалось бы. Я сделал несколько предложений по настройке и услышал в ответ: «Джеймс, так делать нельзя».

Я зорал: «Я вожу эту чертову колымагу!» Атмосфера накалилась, но в конце концов я добился, чего хотел, выехал на трассу — и взял поу! Разумеется, я был удовлетворен. И, конечно, эта история произвела довольно сильное впечатление на команду. С этого момента я стал бесспорным первым номером.

M23 был великолепной машиной, и я в том году одержал семь побед (хотя засчитали только шесть, в Брэндс-Хэтче Ханта дисквалифицировали). Следующий автомобиль — M26 — был кучей дерьма! Надо было оставить M23».



Надежность – применительно к двигателю Cosworth DFV это слово использовалось в 1976 году чаще всего. В том сезоне Джеймс Хант сходил шесть раз, но только однажды – по вине двигателя



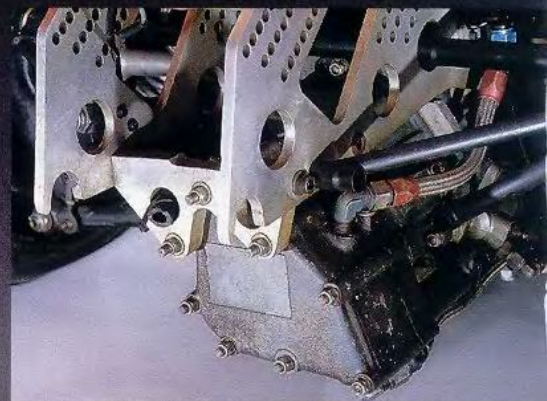
между колесом и пружиной. Получилось, что чем больше ход колеса, тем жестче подвеска. Это было серьезное новшество, которое впоследствии получило всеобщее распространение на машинах Формулы-1.

И еще одна важная особенность McLaren M23. Тормоза задних колес были вынесены к главной передаче, и тормозной момент передавался к колесу через полуось.

Если оценивать аэродинамические достоинства новой машины, то обращает на себя внимание тщательная проработка Коппаком наружных обводов кузова. Носовая часть клиновидной формы создавала дополнитель-

ную (к передним антикрыльям) прижимающую силу. Обтекатель кокпита и широкие обтекатели радиаторов помогали направить ламинарный (не завихренный) поток воздуха на заднее антикрыло. Этому способствовал и сужающийся к хвостовой части капот двигателя.

Воздухозаборник двигателя был поднят над дорогой на 885 миллиметров, благодаря чему в него поступал относительно чистый и незавихренный воздух, а расчетливо подобранная форма горловины способствовала хорошему напору воздуха. Получался некий скоростной наддув.



McLaren и в 70-е годы был на переднем крае технического прогресса в автоспорте. Специалисты команды переработали коробку передач Hewland, впервые в Ф-1 добавив к ней шестую ступень



С 1974 по 1996 год красно-белые цвета Marlboro неразрывно ассоциировались с McLaren. Это одно из самых долгих партнерств спонсора и команды в истории Ф-1



Статистика выступлений автомобиля M23 в командном и личном зачетах чемпионата мира Ф-1

	1973	1974	1975	1976	1977
Кубок конструкторов	3	1	3	2	3
Чемпионат среди пилотов					
Денни Хьюм	6	7	—	—	—
Питер Ревсон	5	—	—	—	—
Жаки Икс	9*	—	—	—	—
Эмерсон Фиттипальди	—	1	2	—	—
Майкл Хейлвуд	—	10	—	—	—
Йохен Масс	—	—	7	9	6
Джеймс Хант	—	—	—	1	5

Примечание: В 1973 году часть гонок команда провела на M19, а в 1977 году — на M26

* — в 1973 году Икс набрал 4 очка, выступая на M23, и еще 8 за рулем Ferrari

В таблице представлены только гонщики, завоевывавшие очки за рулем M23 в ЧМ Ф-1

В те времена при раскраске шлемов все еще стремились больше подчеркнуть индивидуальность гонщика, чем выделить его личных спонсоров. Обратите внимание на трубку подачи воздуха и толстый огнезащитный нагрудник, которые должны были спасти гонщика в случае пожара — весьма частого явления в те годы



Технические характеристики McLaren M23

Двигатель	V8 Cosworth DFV
Объем, см ³	2993
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	85,6/64,8
Степень сжатия	11,0:1
Мощность, л.с.	465
Максимальные обороты, об/мин	10 500
Поршни и кольца	Cosworth/Hepworth & Grandage
Подшипники	Vandervell
Подача топлива	Lucas
Свечи	Champion
Вес, кг	145
Горюче-смазочные материалы	Texaco Havoline

Шасси

Колесная база, мм	2720
Колея спереди/сзади, мм	1630/1650

Объем бака, л	191
Общая масса, кг	601
Передняя подвеска	независимая, на двух треугольных рычагах, пружины и амортизаторы внутри кузова
Задняя подвеска	независимая, пружины и амортизаторы внутри кузова
Коробка передач	Hewland, механическая, 6-ступенчатая
Сцепление	Borg & Beck
Приводные валы	McLaren
Тормоза	Lockheed
Тормозные накладки	Ferodo
Радиаторы	Serck
Аккумуляторы	Varley
Приборы	Smiths
Вес монокока, кг	52
Шины	Goodyear
Ширина передних/задних шин, мм	250/460



На этих фото - автомобиль Джеймса Ханта с номером шасси M23/11. Но это не та машина, за рулем которой Джеймс выиграл свой титул. В 1976 году Джеймс ездил на шасси M23 8/2. На M23/11 англичанин выступал в некоторых гонках 1977 года уже в ранге чемпиона мира, о чем и свидетельствует единица на ее носу

Эксперт: Питер Виндзор

Со сверхъестественным постоянством M23 оказывался одинаково быстр в Интерлагосе и Хараме, на "Поль-Рикаре" и "Зандфорте". Он был стремителен на прямой (разве что чуть медленнее March) и в поворотах. Его было легко настраивать. Им было легко управлять.

Рецепт успеха McLaren был так же прост, как и уникален: тщательно проработанная конструкция шасси прекрасно сочеталась с надежным и мощным двигателем Cosworth-Ford DFV, подготовленным Николсоном, и шинами Goodyear с высоким соотношением боковой и радиальной упругости. Что касается последнего, то, как охотно подтвердил Гордон Коппак, эти шины идеально подходили длинноразмерному, с широкой колеей шасси M23 — и во многом благодаря тому, что именно McLaren подкинула Goodyear идею новых шин в мае 1975 года. Шинники, все еще размышлявшие, каким образом распорядиться своим монопольным положением в Ф-1, изготовили резину по спецификации Коппака, а потом, обнаружив, что и другие команды остались ею довольны, недолго думая, запустили ее в производство. Таким образом управляемость M23 в 1976 году стала наилучшей с тех пор, как этот автомобиль появился в 1973 году.

Были и еще несколько тонкостей. McLaren старалась как можно больше обкатывать автомобиль на трассах, где предстояло выступать, а не там, где испытания проводить удобнее. Командный дух достиг высочайшего уровня, каждый четко выполнял свою работу — от мальчика на побегушках до Джеймса Ханта. Были проведены небольшие доработки покупных узлов: шестиступенчатая коробка передач Hewland, пневматический стартер и т. д. — обычное дело для команд, собирающих автомобиль из разнородных элементов. Но ключом к успеху M23 было идеальное сочетание шин, шасси, двигателя и, разумеется, гонщика.

"Толстые" и гладкие шины обеспечивали M23 прекрасное сцепление с трассой. (На M23, снятом на этих фото, установлены шины AVON, хотя на самом деле команда использовала резину Goodyear)



Разумеется, автомобиль не только от сезона к сезону, но и от гонки к гонке подвергался изменениям. За пять лет было построено 13 машин модели M23. Вот основные различия в их конструкциях.

M23B 1974 года (4 машины). Модернизирована передняя подвеска. Задняя подвеска снабжена рычагами, расположенными параллельно, и ее колея выросла на 50 мм (по сравнению с 1588 мм на модели 1973 года). Колесная база увеличена на 76 мм (в 1973 году — 2565 мм). Применены новые задние шины Goodyear диаметром 712 мм. Введена система жизнеобеспечения гонщика при пожаре.

M23C 1975 года (сделано 2 машины). Вновь переконструирована подвеска передних и задних колес. Верхние рычаги передней подвески — не сварные, а отфрезерованные из цельной заготовки. Изменена форма горловины возду-

хозаборника для двигателя. Введен регулируемый стабилизатор поперечной устойчивости. Укорочен носовой обтекатель кузова.

M23D 1976 года (новых машин не изготовлено — переделаны прежние). Изменена форма воздухозаборника. Введен регулируемый водителем задний стабилизатор поперечной устойчивости. Вместо бортового электрического стартера применен пневматический с баллоном сжатого воздуха. Машины оснащены новыми, 6-ступенчатыми коробками передач McLaren с шестернями и валами Hewland. На автомобиле Ханта удлинен соответственно росту гонщика кокпит.

M23E 1977 года (сделано 3 машины). Переконструирована стойка передней подвески под новые шины Goodyear.

M23F 1978 года (переделка прежних машин для частных, не заводских гонщиков).

За четыре года McLaren M23 одержали 16 побед на этапах чемпионатов мира и еще 4 в других крупных гонках. В командном зачете McLaren Team заняла в сезоне 1974 года первое место, а ее гонщики Эмерсон Фиттипальди и Джеймс Хант дважды (в 1974 и 1976 годах) стали чемпионами мира. Именно модель M23 позволила McLaren занять место в элите Ф-1. M23 послужил, по сути, прообразом конструктивной схемы современного автомобиля Ф-1. И мы вправе считать его эпохальным.

Лев Шугуров

По материалам журнала F1 Racing с согласия Haymarket Magazines Limited

Фото Тима Кента



1973 M23. Гран При Монако. Денни Хьюм



1974 M23B. Гран При Бразилии. Эмерсон Фиттипальди



1975

1976



M23D. Гран При Канады. Джеймс Хант



M23E. Гран При Великобритании. Жиль Вильнев



1978 M23F. Гран При Великобритании. Тонни Триммер. Команда Melchester Racing





RS22 – СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ RENAULT

Ничто другое в Renault не является столь тщательно охраняемой тайной, как «сердце» машины Ф-1 – ее мотор. Те, кому довелось побывать в Вири-Шатийоне, на французской базе Renault F1, рассказывают, что уровню засекреченности и охраны этого объекта может позавидовать самая крутая спецслужба: всюду камеры и датчики слежения, все телефонные звонки и электронные депеши фиксируются и тщательно изучаются. Именно здесь, в обстановке строжайшей секретности, создаются революционные по своей сути моторы для гоночных автомобилей. Именно здесь работает – или, вернее будет сказать, творит – Жан-Жак Иса, шеф французского подразделения Renault F1.

«Мы решили вернуться в Формулу-1, поскольку у нас появился ряд новых идей, которые позволяют победить наших соперников», – заявляет Иса. И он знает, что говорит и что делает. Этот незауряднейший инженер был главным конструктором турбомоторов Renault в середине 80-х и занимал тот же пост в 1988–1997 годах, в «те самые» годы триумфальных побед (в промежутке, когда Renault не участвовала в гонках Ф-1, он заведовал моторами и трансмиссиями в Ferrari).

И вот – новое творение «революционера моторостроения», новая «безумная идея» инженерного гения Иса: двигатель с тупым углом развала цилиндров. Новый RS22 на 120 мм шире, но на 50 мм ниже мотора «узкого» типа (верх головок цилиндров отделяют от дорожной поверхности лишь 300 мм!), что значительно снижает центр тяжести, а значит – существенно улучшает управляемость машины.

Сказать, что создание такого двигателя – это сложная задача, все равно, что не сказать ничего. По неофициальным (но и не опровергнутым Исом) данным угол нового мотора Renault – 111° (сделать угол еще больше не позволяют габариты шасси). В то время как «классический» угол формульного V-образного силового агрегата – 72°. Именно под таким углом расположены цилиндры в мото-

рах Cosworth, Asiatech и прошлогоднем Mercedes. В двигателях Ferrari, BMW, Toyota и Mercedes этого года угол составляет уже 90°, а в Honda – 96° (в прошлогодней версии – 85°). То есть никто из соперников Renault не рискует пока выходить за рамки прямого или чуть большего угла. Причина этого в том, что при значениях угла развала цилиндров в диапазоне 100–120° циклическая работа внутренних механизмов мотора вызывает сильную вибрацию, избавиться от которой очень непросто.

Именно с этой проблемой (а также с недостаточной жесткостью и сложным устройством выхлопа) и столкнулись конструкторы прошлогоднего RS21, установленного на машины Benetton. Кроме того, мотор, в котором широко был использован алюминий и магний, получился очень легким, но маломощным, уступая, например, BMW около 100 л.с. Также, признает Иса, возникли сложности с интегрированием мотора с уменьшенной площадью фронтального сечения и пониженной высотой в шасси. Наконец, такой двигатель требует применения специальной конструкции, улучшающей его охлаждение в зоне заднего конца блока головок цилиндров.

«Уверены ли вы в том, что широкоугольная компоновка – это верный, перспективный путь, или же вы просто экспериментируете и в случае неудовлетворительных результатов вернетесь к прежней, «узкой» схеме?» – спросил я мсье Иса.

«Когда в марте 2000 года мы приняли решение вернуться, у нас было две альтернативы. Или развивать прежнюю конструкцию путем «естественной эволюции», или же рискнуть и испытать совершенно новые, революционные технические решения. Мы выбрали второе и взялись за разработку V-образного мотора с большим углом развала цилиндров. И сейчас мы уже не сомневаемся в верности этого выбора и абсолютно уверены в дальнейшем успехе нашей конструкции».

И RS22 – это не совсем новый мотор по сравнению с RS21, он построен на основе той же архитектурной концепции, но принципиально и значительно улучшен. Необходимо не менее полутора лет, чтобы довести новую конструкцию до удовлетворительного уровня, и сейчас, когда у нас уже есть этот опыт, создатели шасси получают вполне конкурентоспособный агрегат. Если в прошлом году мы работали главным образом над тем, чтобы сделать мотор надежнее, то в этом же сезоне главная задача – уже результативность».

Радикально же новым мотором с индексом RS23 машины Renault будут оснащаться в 2003 году, причем этот мотор уже готов. Более того, исследовательский отдел уже работает над двигателем для 2004 года, который, по словам Жан-Жака Иса «будет отличаться от RS22 больше, чем RS21 от Supertec». По слухам, в конструкции этого перспективного мотора не предусмотрен распределительный вал (еще одна революция?), а его мощность составит 900 л.с. при 20 000 об/мин. «Однако увеличение числа оборотов – не единственный путь повышения мощности, – замечает Иса, выдавая еще один маленький секрет. – Сейчас в сотрудничестве с нашими партнерами из компании Elf мы работаем над оптимизацией сгорания смеси, что позволит улучшить КПД мотора».

Борис Мурадов

Редакция благодарит ОАО «Автофрамос» за помощь в подготовке этого материала





ДУХ "ГОНОЧНОЙ ДОЛИНЫ"

С севера этот зеленый рай обрамляют белоснежные Альпы, а с юго-запада, словно каменная застежка-молния, до самой Сицилии тянется вдоль "итальянского сапога" гряда Апеннинских хребтов. Именно здесь, вдоль каменного пояса на южной окраине обширной долины странным образом сконцентрировалась вся слава итальянского автоспорта. Слово некий дух скорости витает над этой местностью. И вот уже два десятка лет раз в год этот дух на несколько дней посещает небольшой городок на окраине "гоночной долины" в предгорьях Апеннин.

Автоспортивный путеводитель

Если сесть в Милане на поезд, отправляющийся к восточному побережью, всего за пару часов перед вами, словно на гигантском экране, промелькнут самые знаменитые гоночные топонимы Италии. Милан, где появился на свет величайший итальянский чемпион Альберто Аскари и располагалась штаб-квартира блистательной гоночной команды 50-х годов Alfa Romeo. Монца – "мекка" итальянского автоспорта. Парма, известная не только своим молоком, но и базирующимися тут заводами Dallara. Модена – город, где в позапрошлом веке родился Энцо Феррари, а позднее обосновались заводы знаменитых Ferrari, Maserati, Lamborghini и базы крошечных команд Александро де Томасо и Валерио Колотти. Всего в нескольких километрах к югу – Маранелло, где разместились современные "конюшни гарцующих жеребцов". А вы уже выезжаете в Болонью, в 1947 году приютившую оставшихся не у дел братьев Мазерати, основавших компанию OSCA, а в 61-м – сбежавшего из Ferrari Карло Китти, создавшего ATS. Еще дальше на восток – и вы попадете в вотчину Minardi, Фаэнцу. А всего в десяти километрах не доезжая Фаэнцы, в самом сердце "гоночной долины" вас ждет еще одна остановка: маленький, неприметный с виду городок с ласкающим утомленный перестуком колес слух названием Имола.



ФОРМУЛА / МАКИАВЕЛЛИ

ФОРМУЛА / МАКИАВЕЛЛИ

Четыре мечтателя

Когда в 80-м году до нашей эры римляне основали на этом месте небольшое поселение, они называли его Форум Корнелии. Кем была эта самая Корнелия, история умалчивает, но название не прижилось и вскоре римские легионы, спускавшиеся в долину с отрогов Апеннин, стали называть этот зеленый островок Имола, от латинского *Imulae*, что в переводе означает "там внизу". Они же во многом определили и внешний облик городка. Даже сейчас при взгляде с горы можно заметить следы проложенных романскими когортами античных дорог, пересекающиеся в центре с прямыми улочками.

На протяжении веков Имола постепенно расцветала и со временем, несмотря на скромные размеры, превратилась в один из ведущих исторических, культурных и экономических центров всего региона Эмилья-Романья. Известность городку принесли вековые традиции в виноделии и гастрономии, продукция местной керамической фабрики *Ceramica Imola* и, конечно же, парк *Acque Minerali*, разбитый в XIX веке вокруг обнаруженных на правом берегу Сантерно минеральных источников. Именно здесь, под сенью могучих деревьев "минерального парка" 54 года назад и началась история, которая прославила Имолу.

Разрушенная войной и истерзанная диктатурой Муссолини Италия выбиралась из кризиса. Но стоило это огромных усилий. Почти все население страны вкалывало на общественных работах. В Имоле с помощью горожан решили построить на южной окраине городка дорогу, которая должна была связать виа Эмилья (сегодня на этом месте находится поворот "Ривацца") с деревушкой Кодригано (в



Почти тридцать лет в Имоле хозяйничали мотогонщики. Ренцо Пасолини на старте очередной гонки

районе современной "Тозы"). Кто знает, возможно, эта дорога превратилась бы сегодня в одну из улиц разросшейся Имолы, если бы тогда, теплой летней ночью 1948 года в головах четверых молодых людей, неспешно прогуливавшихся по "Аква-минерале", не родилась дерзкая идея построить вокруг парка гоночную трассу.

Все они – Альфредо Кампаньоли, Грациано Голиелли, Уго Монтевеччи и Джульетто Вичи – жили в Имоле и бредили мотогонками. Для большинства молодых парней автомобили тогда были скорее роскошью, нежели средством передвижения. Что поделать: слишком дороги. То ли дело мотоцикл! Едва не сшибая прохожих, они носились на своих железных "скакунах" по улицам Имолы, но какую скорость разовьешь в этом выложенном брусчаткой каменном лабиринте? Вот если бы поблизости была гоночная трасса!

Впрочем, одного голого энтузиазма было мало. И хвала господу, что в Имоле отыскался человек, поддержавший их идею. Опытный и весьма состоятельный бизнесмен и большой энтузиаст мотогонки доктор Франческо Коста, вошедший в историю мотоспорта под псевдонимом Кекко, мгновенно загорелся идеей возведения автодрома. На строительство трассы он готов был пожертвовать весь свой капитал и быстро сумел убедить председателя Ассоциации спорта и туризма Имолы (ESTI) Томмасо Маффеи Альберти поддержать эту затею. Уже через несколько недель план, составленный Кекко и Альберти, отправили на утверждение в Национальный олимпийский комитет Италии (CONI). "Главный олимпиец" страны Джулио Онести полностью поддержал проект, но с одной оговоркой: денег на строительство у CONI не было. Когда же ESTI согласилась строить трассу на собственные средства (лишь позднее к финансированию проекта подключилась компания Shell), президент CONI обнародовал грандиозные планы строительства в Италии не одного, а сразу 12 (!) автодромов. И хотя в полной мере этим планам так и не суждено было осуществиться, 22 марта 1950 года в Имоле началось строительство новой трассы. Из-за многочисленных проблем, связанных с экспроприацией прилегающих к автодрому земель, строительство затянулось на два с половиной года, но 19 октября 1952 года на кольце автодрома гул тракторов впервые сменился надрывным ревом двигателя гоночных автомобилей.

Годы "мотозастоя"

Энцо Феррари, с момента закладки трассы с большим трепетом относившийся к ее строительству (все-таки новый автодром располагался всего в нескольких десятках километров от базы Ferrari в Маранелло), привез в Имолу спортивные Ferrari 340, за руль которых сели первый



Франческо Коста (крайний слева) и некоторые члены ESTI осматривают место будущего автодрома

В молодости Кекко Коста был неплохим мотогонщиком



Октябрь 1952 года: Альберто Аскари и Умберто Масетти готовятся проехать первые круги по новой трассе



В знак уважения к Энцо Феррари в 1970 году Коста назвал автодром в Имоле именем старшего сына Коммендатора

Сердце любого автодрома – его
стартовый городок. За
паддоком видны утопающие в
зелени берега Сантерно и
современные районы
средневековой Имолы



СМЕРТЕЛЬНОЕ ОЧАРОВАНИЕ “ТАМБУРЕЛЛО”

Долгие годы первый поворот автодрома имени Энцо и Дино Феррари – знаменитый скоростной вираж Tamburello (“Бубен” в переводе с итальянского), который автомобили Формулы-1 проходили на скорости свыше 300 километров в час, считался одним из самых интересных поворотов всей Ф-1. Сумасшедшие скорости Tamburello восхищали и щекотали нервы не одного поколения гонщиков.

Притягательность Tamburello была столь высока, что даже после того, как в 1994 году там оборвалась жизнь Сенны и поворот реконструировали, превратив его в тривиальную S-образную связку, находились гонщики, которые искренне сожалели об исчезновении старого леденящего душу Tamburello. “Это один из последних поворотов в Формуле-1, который можно было проходить, не снимая ногу с педали газа, наслаждаясь скоростью и боковыми перегрузками в 4g, – убивался Нельсон Пике. – Tamburello даже не был поворотом в полном смысле этого слова, так, изогнутая прямая. В какой-то мере он был одним из самых безопасных в Формуле-1. Если техника работает нормально, опытный пилот вряд ли допустит здесь ошибку, но вот если что-то сломается, тогда этот поворот действительно становился смертельно опасным”.

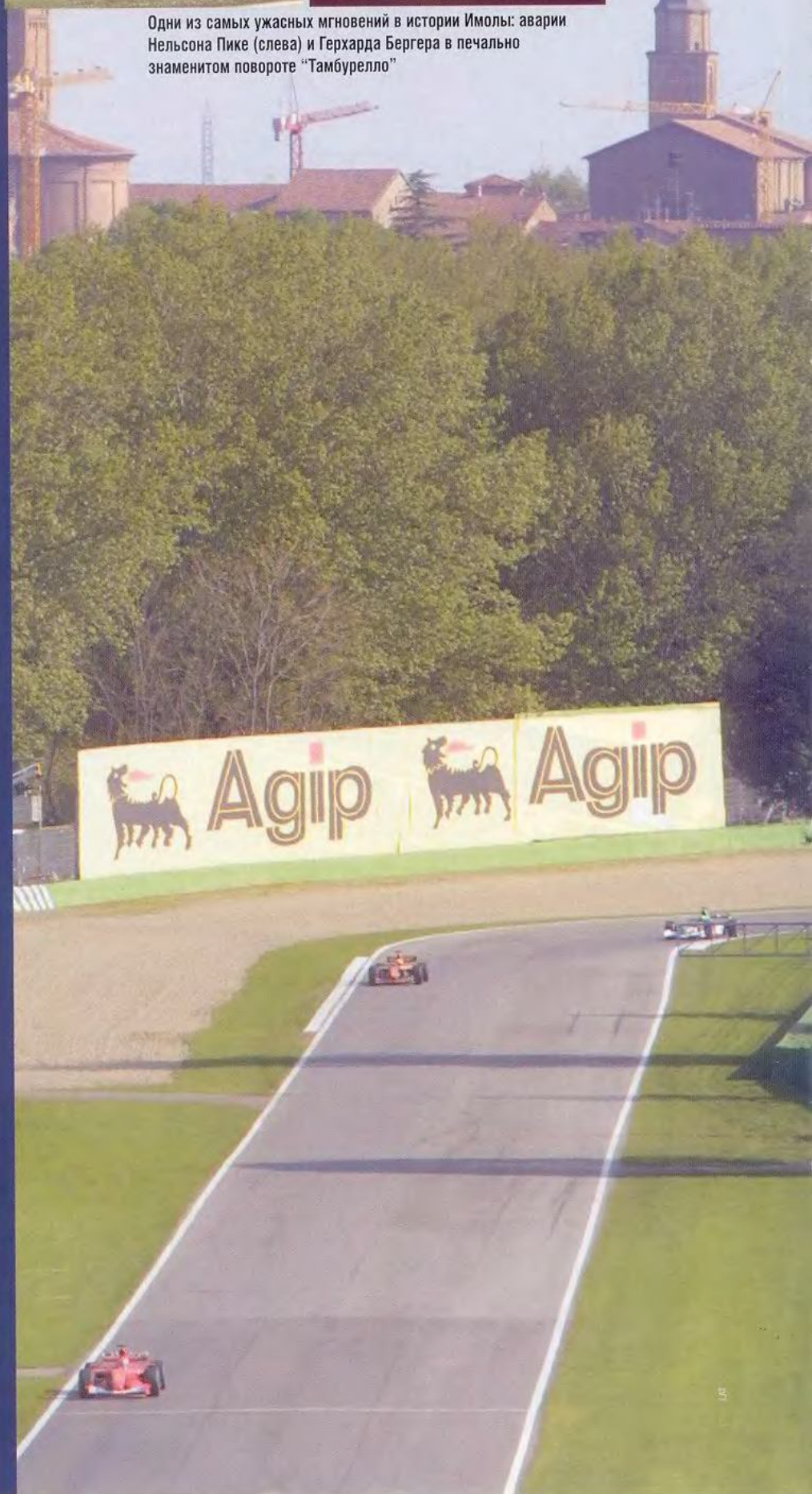
Первый бразильский трехкратный чемпион мира знал, что говорил. За первые 15 лет, что гонка в Имоле входила в зачет чемпионата мира Формулы-1, по крайней мере четыре гонщика ощутили на себе смертоносное дыхание “бубнового” поворота, и первым из них был именно Нельсон. Случилось это во время пятничной квалификации перед Гран При Сан-Марино 1987 года. На скорости за 300 км/ч Williams Пике вылетел с трассы и на выходе из Tamburello ударился о бетонный отбойник. Ужасная авария закончилась для Нельсона относительно благополучно: бразилец отделался сотрясением мозга и травмой лодыжки. Следующим же утром он сбежал из клиники Bellario и вновь заявился на трассу. Однако гонку в Имоле Пике все-таки пришлось пропустить. Опасаясь за его здоровье, профессор Уоткинс не допустил двукратного чемпиона мира до старта.

Следующая авария – через два года на четвертом круге гонки о бетон злосчастного отбойника разбилась Ferrari Герхарда Бергера – имела уже куда более серьезные последствия. От страшного удара лопнул бензобак, вылившийся на трассу бензин вспыхнул и Герхард, почти полминуты просидевший в объятый пламенем машине, получил сильные ожоги (особенно пострадали руки) и отравление продуктами горения. Но и тут, к счастью, все закончилось более или менее благополучно. За руль австриец вернулся, правда, лишь через месяц в Мехико, но живым и здоровым. Как и Микеле Альборето, разбивший свой Footwork об отбойник Tamburello в 91-м. Для Айртона Сенны авария на седьмом круге Гран При Сан-Марино 1994 года стала фатальной. Как и для самого поворота. С 1995 года он навсегда утратил свое прежнее смертельное очарование, превратившись в заурядную “эску”, каких в Ф-1 десятки.

Владимир Маккавеев



Одни из самых ужасных мгновений в истории Имолы: аварии Нельсона Пике (слева) и Герхарда Бергера в печально знаменитом повороте “Тамбурелло”



AUTODROMO ENZO & DINO FERRARI

В 1988 году, после того как в Модене умер Энцо Феррари, к имени сына в названии автодрома прибавилось и имя его великого отца

чемпион мира Ф-1 доктор Джузеппе Фарина, Луиджи Виллорези и только что коронованный в Ф-2 Альберто Аскари. Они и "окрестили трассу", установив ее первый рекорд: 149 км/ч. Мотогонщики Масетти, Лоренцетти и Монтанари проиграли им более 10 км/ч, промчавшись по кольцу со средней скоростью 138 км/ч. Но именно мотоциклистам суждено было официально открыть трассу в Имоле.

Через полгода, 25 апреля 1953 года, на автодроме, в то время называвшемся "Кастелачио" (в честь близлежащего парка), Автомоторклуб Имолы организовал Большой Приз Сони, ставший одним из этапов чемпионата Италии по мотогонкам в классах 125 и 500 см³.

И хотя уже год спустя, 20 июня 1954 года в Имоле прошла и первая автогонка: "Золотая гонка Shell" (Conchiglia d'Oro Shell), которую выиграл Умберто Мальоли на спортивной Ferrari, все же первые пятнадцать лет трасса оставалась вотчиной мотогонок. Достаточно сказать, что, когда в 1955 году в Имоле прошел мотозэквивалент "Золота Shell", он сразу же вошел в историю благодаря фантастическому по тем временам призу в 12 миллионов итальянских лир, что равнялось приблизительно 4,5 тысячам английских фунтов стерлингов. Автогонки же, после того как в 1956 году был разыгран третий и предпоследний Гран При Имолы, вернулись на трассу лишь в 63-м, когда на автодроме организовали не входившую в зачет чемпионата мира гонку Ф-1. Но это был лишь первый робкий шаг. Мотогонки же с каждым годом становились все более привычным явлением. Через четыре года, после того как в 65-м напротив боксов была построена первая трибуна (до этого зрители просто стояли вдоль отбойников), Национальный Гран При в Имоле включили в календарь чемпионата мира по мотогонкам. Автомобильные же соревнования появлялись здесь все реже. Только в 1970–1972 годах в Имоле наконец прошли три этапа Формулы-2, два из которых даже вошли в зачет чемпионата Европы. Потом Кекко Коста вдруг загорелся идеей превращения Имолы в "европейскую Дайтону" и в 1974–1977 годах провел на автодроме три гонки чемпионата мира спортпрототипов. Но настоящий расцвет Имолы начался лишь в 1979 году, когда на трассу у реки Сантерно вернулась Формула-1.

"Маленький Нюрбургринг"

Итальянский автоклуб (АСИ), на который после гибели на старте Гран При Италии 1978 года шведа Ронни Петерсона обрушился шквал обвинений в несоблюдении в Монце элементарных норм безопасности, решил на всякий случай подыскать замену "Аутодромо Национале". И в качестве эксперимента устроил в Имоле не входившую в зачет мирового первенства гонку на Большой Приз Дино Феррари. Название Гран При было выбрано по новому имени ав-

тодрома. Еще в 1970 году в знак дружбы и расположения к Энцо Феррари владельцы трассы присвоили ей имя старшего сына Коммендаторе Дино (вообще-то его сына звали Альфредо, но друзья, называя его Альфредино, потом и вовсе сократили это уменьшительное имя до Дино), умершего в 1956 году от лейкемии в возрасте 24 лет.

Феррари же, со своей стороны, как спортивный директор FOCA сделал все от него зависящее, чтобы привести в Имолу этап чемпионата мира. Как результат, уже на следующий год автодром получил права на проведение 51-го Гран При Италии – первого и единственного по сей день итальянского Большого Приза, входившего в зачет чемпионата мира и разыгранного не в Монце. Успех Гран При превзошел все ожидания!

В Имоле неплохо подготовились к приему "большого цирка": выстроили новый медицинский центр (в те годы он был одним из лучших в Формуле-1), обновили боксы, пресс-центр, расширили паддок. И Большой Приз, на который собралось более 150 тысяч зрителей, не просто прошел на ура, но и был отмечен ежегодной наградой FIA за лучшую организацию Гран При.

Естественно, после столь олушительного успеха АСИ, решивший на следующий год все-таки вернуть Гран При Италии в Монцу, уже не мог просто так отобрать у Имолы этап чемпионата мира. Поэтому с согласия FISA было принято "соломоново решение": национальный Большой Приз вернулся на "Аутодромо Национале", а трасса им. Дино Феррари стала принимать у себя Гран При Сан-Марино. Так самое крохотное после Ватикана и Монако государство Европы получило "свой" Большой Приз.

В 1970 и 1972 годах в Имоле проходили гонки европейского первенства Формулы-2, а в 1974, 1976–1977 годах она принимала этапы чемпионата мира спортпрототипов



Финиш Гран При Сан-Марино 1982 года. На последнем круге гонки, вопреки командной договоренности, Дидье Пирони обошел своего товарища по Ferrari, Жюль Вильнева, и навсегда поссорился с канадцем

Самая знаменитая трибуна Имолы – возвышающийся над "Риваццей" "холм Ferrari"



В 1980 году Имола впервые приняла этап чемпионата мира Формулы-1. Единственный раз национальный итальянский Гран При ЧМ Ф-1 был разыгран не в Монце

Конечно, автодром Дино Феррари не был ближайшей к карликовой республике гоночной трассой. Ведь всего в 15 километрах от Сан-Марино, в Мизано, расположен автодром "Сантамоника". И в 1978–1979 годах на этой трассе уже разыгрывался Гран При Сан-Марино Формулы-3. Но FIA не стала придирается к формальностям, и 3 мая 1981 года в Имоле стартовал первый Большой Приз Сан-Марино Ф-1. На этот раз из-за отвратительной погоды он собрал меньше 80 тысяч зрителей. Зато в последующие годы посещаемость неуклонно росла и после рекордных 187 тысяч зрителей, собравшихся в Имоле в 1983 году, всего три раза, в 1992–1994 годах, опускалась ниже 150 тысяч человек.

В 1988 году, когда в Модене умер Энцо Феррари, к имени Дино в названии автодрома прибавилось и имя самого Коммендатора. Любимая трасса Старого Хозяина обрела свое сегодняшнее название: автодром имени Энцо и Дино Феррари.

Говорят, однажды, еще в начале 50-х, когда Коммендаторе впервые приехал в Имолу посмотреть на строительство автодрома, обычно спокойный Энцо в восхищении воскликнул: "Фантастика! Это место может стать настоящим маленьким Нюрбургрингом". К сожалению, слова Феррари едва не оказались пророческими: и в середине 90-х, после гибели Ратценбергера и Сенны, судьба семейной трассы Феррари едва не повторила печальную участь 22-километровой "северной петли", после знаменитой аварии Ники Лауды навсегда исчезнувшей из календаря мировых первенств. К счастью, Имола отделалась реконструкцией. Но медленные "эски" навечно обезобразили некогда столь притягательные скоростные повороты автодрома и сдела-



Главная достопримечательность "негоночной Имолы" – построенный в XIV веке замок Rocca Sforzesca

ли почти невозможными обгоны. Зрелищность гонок, конечно, упала. Но зато трасса стала намного безопаснее, и в 1998 году владельцы автодрома получили еще один приз FIA за лучшую организацию Гран При. Впрочем, даже если бы на семейном автодроме Феррари автомобили Ф-1 поставили на рельсы и обгоны исчезли совсем, зрители все равно продолжали бы приходить на гонки.

Гоночный рай

На своем веку я еще не встречал человека, который, однажды побывав на гонке в Имоле, не захотел бы приехать сюда вновь. Признаюсь, впервые попав в Имолу несколько лет назад, я был очарован. Такой фантастической атмосферы вы не найдете больше ни на одном Гран При. Ни в помпезной Монце, ни в по-деревенски благодушном Сильверстоуне, ни в столичных водоворотах Будапешта ее нет и быть не может. На какую бы трассу вы ни приехали, всегда чувствуется ее обособленность от окружающего мира. Даже в Мельбурне или Монреале стоит выйти за ворота автодрома – и вы попадаете совсем в другой мир. В Имоле же все по-другому.

На три дня гонок крошечный городок словно сливается со своим автодромом, становится его продолжением, растворяется в нем. Он живет гоночной жизнью, превращается в настоящий город Формулы-1. Нечто подобное можно увидеть, наверное, только в Монако, но там слишком много высоких гостей и снобизма. В Имоле же все намного проще, естественней и... дешевле. Здесь есть даже свои автомобильные музеи, но в отличие от коллекции князя Ренье они занимают, как правило, лишь несколько комнат и гостеприимный хозяин не только не возьмет с вас денег за вход, но и, если вы готовы слушать, с удовольствием расскажет какую-нибудь увлекательную гоночную историю.

За последние двадцать лет Гран При Формулы-1 изменили Имолу, подчинили ее себе. Все, чем славился городок в прежние времена, теперь неотъемлемо связано с гонками. Керамическая фабрика штампует фаянсовые автомобили, местные виноделы к каждой гонке выпускают посвященную очередному Гран При коллекцию вин. Даже всякие гастрономические вкусности, которыми с древности славилась Имола, теперь имеют гоночные названия: минестроне Pit-stop, спагетти Forza Ferrari с томатным соусом, ризотто Stop&Go или пицца Minardi... Меню богато и доступно, опять же в отличие от Монако, не только богачам. Даже ужин в знаменитом на всю Италию ресторане "Нарди", в народе именуемом Ferrari, не грозит особыми неприятностями ни вашему кошельку, ни вам (будь вы болельщиком McLaren, Jordan или BAR). Удивительно, но фанатичные итальянские тифози ведут себя в этом райском городке куда дружелюбнее, чем в Монце.

Кто хоть однажды побывал здесь, потом всю жизнь будет стремиться сюда, чтобы еще раз слиться с духом "гоночной долины", раз в год вселяющимся в этот город.

Владимир Маккавеев



Каждый год в дни Гран При Имолой овладевает дух гонок: ресторан Naldi, в народе именуемый "Феррари", заполняется туристами, местные виноделы выпускают специальную коллекцию вин...



...владельцы магазинов привлекают туристов гоночной атрибутикой, даже торты в кондитерских магазинах обязательно украшают изображения гоночных машин

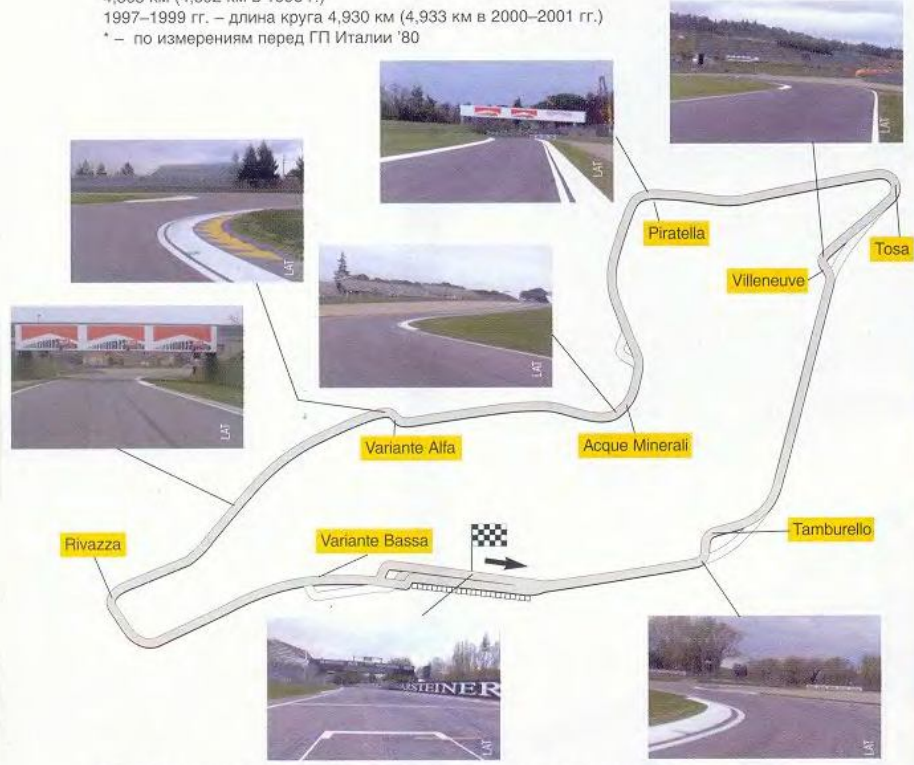
Автодром Энцо и Дино
Феррари расположен как
раз между базами двух
итальянских команд, всего
в десяти километрах от
Фазнцы. Это, наверное,
единственное место во
всей Италии, где
маленькая Scuderia
пользуется такой же
популярностью, как и
большая



АВТОДРОМ ИМ. ЭНЦО И ДИНО ФЕРРАРИ

Имола, 33 километра юго-восточнее Болоньи

Изменения трассы: 1954–1973 гг. — длина круга 5,017 км
Сентябрь 1973 г. — построена скоба Variante Bassa — длина круга 5,122 км
1974–1980 гг. — построен S-образный поворот Variante Alta — длина круга 5,040 км (5,000 км*)
1981–1994 гг. — добавлен S-образный поворот в Acque Minerali — длина круга 5,040 км
1995–1996 гг. — изменены повороты Tamburello, Villeneuve, Acque Minerali, Variante Bassa — длина круга 4,865 км (4,892 км в 1996 г.)
1997–1999 гг. — длина круга 4,930 км (4,933 км в 2000–2001 гг.)
* — по измерениям перед ГП Италии '80



Победители автогонок Гран При, проводившихся в Имоле в 1954–2001 гг.

Год	Гран При	Класс	Гонщик	Автомобиль
1954	I ГП Имолы*	—	Умберто Мальоли (I)	Ferrari
1955	II ГП Имолы*	SC	Чезаре Пердиза (I)	Maserati
1956	III ГП Имолы*	SC	Эудженио Кастеллотти (I)	OSCA
1963	IV ГП Имолы*	F1	Джим Кларк (GB)	Lotus 25-Climax
1979	I ГП Дино Феррари	F1	Ники Лауда (A)	Brabham BT48-Alfa Romeo
1980	II ГП Италии	WC F1	Нельсон Пике (BR)	Brabham BT49-Ford
1981	I ГП Сан-Марино**	WC F1	Нельсон Пике (BR)	Brabham BT49C-Ford
1982	II ГП Сан-Марино	WC F1	Дидье Пирони (FR)	Ferrari 126C2
1983	III ГП Сан-Марино	WC F1	Патрик Тамбэ (FR)	Ferrari 126C2B
1984	IV ГП Сан-Марино	WC F1	Ален Прост (FR)	McLaren MP4/2-TAG Porsche
1985	V ГП Сан-Марино	WC F1	Элио де Анджелис (I)	Lotus 97T-Renault
1986	VI ГП Сан-Марино	WC F1	Ален Прост (FR)	McLaren MP4/2C-TAG Porsche
1987	VII ГП Сан-Марино	WC F1	Найджел Мэнселл (GB)	Williams FW11B-Honda
1988	VIII ГП Сан-Марино	WC F1	Айртон Сенна (BR)	McLaren MP4/4-Honda
1989	IX ГП Сан-Марино	WC F1	Айртон Сенна (BR)	McLaren MP4/5-Honda
1990	X ГП Сан-Марино	WC F1	Риккардо Патресе (I)	Williams FW13B-Renault
1991	XI ГП Сан-Марино	WC F1	Айртон Сенна (BR)	McLaren MP4/6-Honda
1992	XII ГП Сан-Марино	WC F1	Найджел Мэнселл (GB)	Williams FW14B-Renault
1993	XIII ГП Сан-Марино	WC F1	Ален Прост (FR)	Williams FW15C-Renault
1994	XIV Сан-Марино	WC F1	Михаэль Шумахер (D)	Benetton B194-Ford
1995	XV Сан-Марино	WC F1	Дэмон Хилл (GB)	Williams FW17-Renault
1996	XVI ГП Сан-Марино	WC F1	Дэмон Хилл (GB)	Williams FW18-Renault
1997	XVII ГП Сан-Марино	WC F1	Хайнц-Харальд Френтцен (D)	Williams FW19-Renault
1998	XVIII ГП Сан-Марино	WC F1	Дэвид Култхард (ВБ)	McLaren MP4/13-Mercedes
1999	XIX ГП Сан-Марино	WC F1	Михаэль Шумахер (D)	Ferrari F300
2000	XX ГП Сан-Марино	WC F1	Михаэль Шумахер (D)	Ferrari F1-2000
2001	XXI ГП Сан-Марино	WC F1	Ральф Шумахер (D)	Williams FW23-BMW

* — Conchiglia d'Oro Shell
** — в 1978–1979 гг. на Автодроме Сантамоника в Мизано проходили гонки, официально называвшиеся (английская версия) San Marino Formula Three Grand Prix, поэтому San Marino Grand Prix 1981 г. в Имоле был присвоен первый порядковый номер. Сокращения: SC — спортивные автомобили; F1 — Формула-1; WC F1 — чемпионат мира Формулы-1.

САМЫЕ ЗНА

IV Gran Premio Imola — Conchiglia d'Oro Shell 21 апреля 1963 г. 50 кругов по 5,017 км.

Дистанция: 250,850 км

1	Дж. Кларк	Lotus-Climax	1:34'07.4/159.907 км/ч
2	Й. Зифферт	Lotus-BRM	+ 1'16.4
3	В. Андерсон	Lola-Climax	+ 1 круг
4	Ж. Шлессер	Brabham-Ford	+ 1 круг
5	К. Абате	Cooper-Maserati	+ 1 круг
6	К.Г. де Бофор	Porsche	+ 2 круга
ПП	Дж. Кларк	Lotus-Climax	1'48.3/166.769 км/ч
БК	Т. Тейлор	Lotus-Climax	1'48.3/166.769 км/ч

К огромному разочарованию тифози, первая гонка Ф-1 в Имоле прошла без Ferrari. То ли опасаясь за судьбу своих "жеребцов" на этой неподготовленной трассе, то ли боясь постыдного поражения от набравших силу англичан, Старый Хозяин отказался выставить свою команду. В отсутствие Ferrari в Имоле безоговорочно доминировали великолепные Lotus 25. Джим Кларк легко выиграл и квалификацию, и гонку. Но настоящим героем Имолы стал его товарищ по команде Тревор Тейлор. Хотя уже на старте на его Lotus начала барахлить коробка и "вылетели" три передачи, даже на трех оставшихся Тейлор сумел показать быстрый круг, повторив к тому же квалификационный рекорд Кларка.



I Gran Premio Dino Ferrari 16 сентября 1979 г. 40 кругов по 5,040 км.

Дистанция: 201,600 км

1	Н. Лауда	Brabham-Alfa Romeo	1:03'55.89/189.202 км/ч
2	К. Рейтеманн	Lotus-Ford	+ 7.09
3	Дж. Шектер	Ferrari	+ 25.22
4	Р. Патресе	Arrows-Ford	+ 38.76
5	Ж.-П. Жарье	Tyrrell-Ford	+ 46.40
6	К. Росберг	Wolf-Ford	+ 1'07.33
ПП	Жиль Вильнев	Ferrari	1'32.91/195.285 км/ч
БК	Жиль Вильнев	Ferrari	1'33.61/193.826 км/ч

В отличие от 1963 года на этот раз Ferrari приехала в Имолу в полном составе и легко заняла первый ряд. Однако в гонке "жеребцы" оступились. Ставшая украшением гонки напряженная схватка за лидерство между Жилем Вильневом и Никки Лаудой завершилась в пользу австрийца, который выиграл гонку, принеся последнюю победу в Ф-1 двигателям Alfa Romeo. Жаль только, что картину Гран При несколько смазали полупустые трибуны: всю ночь перед гонкой лил дождь, к тому же в этот день в Болонье одноименная футбольная команда встречалась с туринским "Ювентусом", и многие болельщики предпочли автогонкам футбол.



51 Gran Premio d'Italia 14 сентября 1980 г. 60 кругов по 5,000 км.

Дистанция: 300,600 км

1	Н. Пике	Brabham-Ford	1:38'07.52/183.440 км/ч
2	А. Джонс	Williams-Ford	+ 28.92
3	К. Рейтеманн	Williams-Ford	+ 1'13.66
4	Э. де Анджелис	Lotus-Ford	+ 1 круг
5	К. Росберг	Fittipaldi-Ford	+ 1 круг
6	Д. Пирони	Ligier-Ford	+ 1 круг
ПП	Р. Арну	Renault	1'33.988/191.514 км/ч
БК	А. Джонс	Williams-Ford	1'36.089/187.326 км/ч

Первый Гран При чемпионата мира в Имоле начался с того, что на пятом круге гонки Жиль Вильнев окрестил второй поворот трассы (впоследствии он будет назван его именем), вдрызг разбив там свою Ferrari. В отличие от похожей как две капли воды аварии в том же повороте в 94-м Роланда Ратценбергера тогда обошлось без серьезных последствий. Судьба же гонки к

МЕНИТЫЕ ГОНКИ В ИМОЛЕ

тому моменту фактически уже была решена. Выигравшие квалификацию пилоты Renault из-за фантастической прожорливости своих турбомоторов не могли поддерживать в гонке тот же темп, что и на тренировках. Уже на четвертом круге в лидеры вышел Нельсон Пике на Brabham, который и довел гонку до победы.



II Gran Premio di San Marino

25 апреля 1982 г. 60 кругов по 5,040 км.

Дистанция: 302,400 км

1	Д. Пирони	Ferrari	1:36'38.887/187.732 км/ч
2	Жиль Вильнев	Ferrari	+ 0.366
3	М. Альборето	Tyrrell-Ford	+ 1'07.684
4	Ж.-П. Жарье	Osella-Ford	+ 1 круг
5	Э. Салазар	ATS-Ford	+ 3 круга
ПП	Р. Арну	Renault	1'29.765/202.128 км/ч
БК	Д. Пирони	Ferrari	1'35.036/190.917 км/ч

В знак протеста против дисквалификации в Бразилии Brabham и Williams, команды FOCA бойкотировали ГП в Имоле, поэтому в гонке на этот раз участвовало лишь 14 автомобилей. Большинство, в том числе и стартовавшие с первого ряда Renault, сошли с трассы из-за технических неполадок. А после того как ATS финишировавшего шестым Винкельхока был дисквалифицирован, одно очко так и осталось неразыгранным. Пилоты Ferrari сделали дубль, но на последнем круге вопреки командной договоренности Пирони обогнал Вильнева и гонщики стали злейшими врагами, так и не помирившись до самой смерти Жили.



VI Gran Premio di San Marino

27 апреля 1986 г. 60 кругов по 5,040 км.

Дистанция: 302,400 км

1	А. Прост	McLaren-TAG Porsche	1:32'28.408/196.208 км/ч
2	Н. Пике	Williams-Honda	+ 7.645
3	Г. Бергер	Benetton-BMW	+ 1 круг
4	С. Юханссон	Ferrari	+ 1 круг
5	К. Росберг	McLaren-TAG Porsche	+ 2 круга/НФ
6	Р. Патресе	Brabham-BMW	+ 2 круга/НФ
ПП	А. Сенна	Lotus-Renault	1'25.050/213.333 км/ч
БК	Н. Пике	Williams-Honda	1'28.667/204.631 км/ч

Сенна легко выиграл квалификацию, однако уже на 12-м круге бразилец сошел с трассы и борьбу за победу вели между собой Прост и Пике. К концу гонки профессор лидировал с огромным преимуществом. Но на последнем круге бак McLaren Проста опустел настолько, что мотор начал чихать и француз пришлось сбросить скорость и вести машину зигзагами, разбалтывая оставшееся в баке горючее. И хотя сразу за финишной линией McLaren окончательно остановился, созданного преимущества Алену все же хватило для победы: Нельсон финишировал лишь через семь с половиной секунд.



IX Gran Premio di San Marino

23 апреля 1989 г. 58 кругов по 5,040 км.

Дистанция: 292,320 км

1	А. Сенна	McLaren-Honda	1:26'51.245/201.939 км/ч
2	А. Прост	McLaren-Honda	+ 40.225
3	А. Наннини	Benetton-Ford	+ 1 круг
4	Т. Бутсен	Williams-Renault	+ 1 круг
5	Д. Уорик	Arrows-Ford	+ 1 круг
6	Дж. Палмер	Tyrrell-Ford	+ 1 круг
ПП	А. Сенна	McLaren-Honda	1'26.010/210.952 км/ч
БК	А. Прост	McLaren-Honda	1'26.795/209.044 км/ч

Гонка, которая началась с одной из самых ужасных аварий в истории автодрома, когда Ferrari Бергера, ударившись об отбойник в Tamburello, почти 20 секунд полыхала, словно гигантский факел, закончилась скандалом и ссорой двух величайших пилотов Ф-1. Перед стартом стоявшие в первом ряду Сенна и Прост договорились не атаковать друг друга на первом круге. Но Сенна, выигравший первый старт, на рестарте среагировал на сигнал светофора позже товарища по команде и вошел в поворот вторым, однако, решив, что остановка гонки освобождает его от данного обещания, уже в Tosa опередил Проста и выиграл гонку, положив начало своей войне с Аленом.



XI Gran Premio di San Marino

28 апреля 1991 г. 61 круг по 5,040 км.

Дистанция: 307,440 км

1	А. Сенна	McLaren-Honda	1:35'14.750/193.671 км/ч
2	Г. Бергер	McLaren-Honda	+ 1.675
3	Ю.-Я. Лехто	Dallara-Judd	+ 1 круг
4	П.-П. Мартини	Minardi-Ferrari	+ 2 круга
5	М. Хаккинен	Lotus-Judd	+ 3 круга
6	Дж. Бейли	Lotus-Judd	+ 3 круга
ПП	А. Сенна	McLaren-Honda	1'21.877/221.601 км/ч
БК	Г. Бергер	McLaren-Honda	1'26.531/209.682 км/ч

Гонка стартовала под проливным дождем. Еще на прогревочном круге, не удержавшись на мокром асфальте, в одном и том же повороте вылетели с трассы Ferrari Алена Проста и McLaren Герхарда Бергера. Но если австрийцу все-таки удалось выбраться обратно на трассу, то для Проста гонка закончилась, так и не начавшись. Практически всех лидеров в дальнейшем ожидала участь француза: у Мэнселла после столкновения с Брандлом заклинило коробку передач, Патресе подвел двигатель, Алези и Пике вылетели с трассы. В итоге пара пилотов McLaren легко сделала дубль, опередив финишировавшего третьим Юрки-Ярви Лехто на целый круг, а Мика Хаккинен набрал свои первые очки в Формуле-1.



XIV Gran Premio di San Marino

1 мая 1994 г. 58 кругов по 5,040 км.

Дистанция: 292,320 км

1	М. Шумахер	Benetton-Ford	1:28'28.642/198.234 км/ч
2	Н. Ларини	Ferrari	+ 54.942
3	М. Хаккинен	McLaren-Peugeot	+ 1'10.679
4	К. Вендлингер	Sauber-Mercedes	+ 1'13.658
5	Ю. Катаяма	Tyrrell-Yamaha	+ 1 круг
6	Д. Хилл	Williams-Renault	+ 1 круг
ПП	А. Сенна	Williams-Renault	1'21.548/222.495 км/ч
БК	Д. Хилл	Williams-Renault	1'24.335/215.142 км/ч

Самый трагический уик-энд в истории гонок в Имоле. Во время пятничной тренировки в повороте Variante Bassa вылетел с трассы, ударился об отбойник и перевернулся Jordan Рубенса Баррикелло. К счастью, бразилец отделался переломом носа. Однако в субботней квалификации в выраже Villeneuve насмерть разбился гонщик Simtek австриец Роланд Ратценбергер, а на следующий день на седьмом круге гонки в скоростном повороте Tamburello, врезавшись в бетонный отбойник, погиб трехкратный чемпион мира бразилец Айртон Сенна.



КОМАНДЫ И ПИЛОТЫ СЕРИИ CART СЕЗОНА 2002

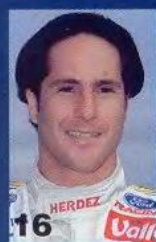
Все чемпионы серии CART (1979–2001)

1979 г.	Рик Мирс (США)/Penske Racing
1980 г.	Джонни Ратерфорд/Chaparral Racing
1981 г.	Рик Мирс (США)/Penske Racing
1982 г.	Рик Мирс (США)/Penske Racing
1983 г.	Эл Анзер (США)/Penske Racing
1984 г.	Марио Андретти (США)/Newman/Haas Racing
1985 г.	Эл Анзер (США)/Penske Racing
1986 г.	Бобби Рейхол (США)/TrueSports
1987 г.	Бобби Рейхол (США)/TrueSports
1988 г.	Данни Салливан (США)/Penske Racing
1989 г.	Эмерсон Фиттипальди (Бразилия)/Penske Racing
1990 г.	Эл Анзер-мл. (США)/Galles-Kraco Racing
1991 г.	Майкл Андретти (США)/Newman/Haas Racing
1992 г.	Бобби Рейхол (США)/Rahal-Hogan Racing
1993 г.	Найджел Мэнселл (Великобритания)/Newman/Haas Racing
1994 г.	Эл Анзер-мл. (США)/Team Penske
1995 г.	Жак Вильнев (Канада)/Team Green
1996 г.	Джимми Вассер (США)/Chip Ganassi Racing
1997 г.	Алекс Занарди (Италия)/Chip Ganassi Racing
1998 г.	Алекс Занарди (Италия)/Chip Ganassi Racing
1999 г.	Хуан-Пабло Монтоя (Колумбия)/Chip Ganassi Racing
2000 г.	Жиль де Ферран (Бразилия)/Team Penske
2001 г.	Жиль де Ферран (Бразилия)/Team Penske

Herdez Competition

ВладельцыЭнрике Понс, Эктор Понс,
К. Уиггинс, Р. Бريدен, Дж. Роджерс, М. Беттенхаузен
Штаб-квартираИндианаполис
Дебют в CART1986

Лучшее место на этапе 2
ШассиLola B2/00
ДвигательFord-Cosworth XF
www.teamherdez.com



Марио Домингес
(Мексика)
Дата рождения01.12.1975
Место рожденияМехико,
Мексика
Место
жительстваМехико,
Мексика
Дебют в CART2002



Mo Nunn Racing

ВладельцыМоррис Нанн, Род Кэмпбелл
Штаб-квартираИндианаполис
Дебют в CART1998
www.monunnracing.com

Лучшее место
на этапе3
ШассиReynard 02i
ДвигательHonda HR-2



Тони Канаан
(Бразилия)
Дата рождения31.12.1974
Место рожденияСальвадор,
Бразилия
Дебют в CART1998
Стартов74
Очков294
Побед1
Поул-позиций2
Лучшее место в чемпионате: 9-е



Fernandez Racing

ВладельцыАдриан Фернандес, Том Андерсон
Штаб-квартираИндианаполис
Дебют в CART2001
www.fernandezracing.net

Лучшее место
на этапе3
ШассиLola B2/00
ДвигательHonda HR-2



Адриан Фернандес
(Мексика)
Дата рождения20.04.1965
Место рожденияМехико, Мексика
Дебют в CART1993
Стартов146
Очков1001
Побед7
Поул-позиций1
Лучшее место
в чемпионате2-е



Синджи Накано
(Япония)
Дата рождения04.04.1971
Место рожденияОсака, Япония
Дебют в CART2000
Стартов37
Очков23
Лучшее место
на этапе8
Лучшее место
в чемпионате24-е



Newman/Haas Racing

ВладельцыПол Ньюман, Карл Хаас
Штаб-квартираЛинкольншир, Иллинойс
Дебют в CART1983
www.newman-haas.com

Побед61
Поул-позиций62
ШассиLola B2/00
ДвигательToyota RF8Fa



Кристиано да Матта
(Бразилия)
Дата рождения19.09.1973
Место рожденияБелу-Оризонти,
Бразилия
Дебют в CART1999
Стартов60
Очков284
Побед4
Поул-позиций1
Лучшее место в чемпионате: 5-е



Кристиан Фиттипальди (Бразилия)
Дата рождения18.01.1971
Место рожденияСан-Паулу,
Бразилия
Дебют в CART1995
Стартов115
Очков594
Побед2
Поул-позиций1
Лучшее место в чемпионате: 7-е



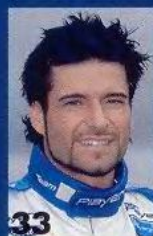
Player's/Forsythe Racing

ВладелецДжеральд Форсайт
Штаб-квартираИндианаполис
Дебют в CART1983
www.teamplayers.ca

Побед11
Поул-позиций17
ШассиReynard 02i
ДвигательFord-Cosworth XF



Патрик Карпентье
(Канада)
Дата рождения13.08.1971
Место рожденияВиль-Ласкаль,
Канада
Дебют в CART1997
Стартов89
Очков307
Побед1
Поул-позиций1
Лучшее место в чемпионате: 10-е



Александр Тальяни
(Канада)
Дата рождения18.10.1972
Место рожденияМонреаль,
Канада
Дебют в CART2000
Стартов40
Очков133
Поул-позиций3
Лучшее место
в чемпионате11-е



Target Chip Ganassi Racing

ВладелецЧип Ганасси
Штаб-квартира...Индианаполис
Дебют в CART...1988
www.targetracing.com

Побед.....44
Поул-позиций...39
ШассиLola B2/00
ДвигательToyota RF8F



Кенни Брак

(Швеция)
Дата рождения21.03.1966
Место рождения...Арвика,
Швеция
Дебют в CART2000
Стартов.....40
Очков.....297
Побед.....4
Поул-позиций.....5
Лучшее место в чемпионате: 2-е



Бруно Жункейра

(Бразилия)
Дата рождения04.11.1976
Место рождения...Белу-Оризонти,
Бразилия
Дебют в CART2001
Стартов.....20
Очков.....68
Побед.....1
Поул-позиций.....1
Лучшее место в чемпионате: 16-е



Team KOOL Green

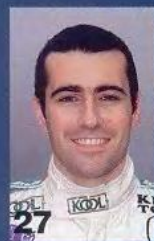
ВладелецБарри Грин
Штаб-квартира...Индианаполис
Дебют в CART...1994

Побед.....17
Поул-позиций...16
ШассиReynard 02i
ДвигательHonda HR-2



Пол Трейси

(Канада)
Дата рождения17.12.1968
Место рождения...Скарборо,
Канада
Дебют в CART1991
Стартов.....172
Очков.....1099
Побед.....18
Поул-позиций.....13
Лучшее место в чемпионате: 3-е



Дарио Франкитти

(Шотландия)
Дата рождения19.05.1973
Место рождения...Эдинбург,
Великобритания
Дебют в CART1997
Стартов.....95
Очков.....579
Побед.....7
Поул-позиций.....10
Лучшее место в чемпионате: 2-е



Team Rahal

ВладельцыБобби Рейхол, Дэвид Леттерман
Штаб-квартира...Хиллсайдс, Огайо
Дебют в CART...1992
www.rahall.com

Побед.....13
Поул-позиций...16
ШассиLola B2/00
ДвигательFord-Cosworth XF



Джимми Вассер

(США)
Дата рождения20.11.1965
Место рождения...Каног-парк,
США
Дебют в CART1992
Стартов.....167
Очков.....951
Побед.....9
Поул-позиций.....7
Чемпион CART 1996 г.



Мишель Журден

(Мексика)
Дата рождения02.09.1976
Место рождения...Мехико,
Мексика
Дебют в CART1996
Стартов.....101
Очков.....61
Лучшее место
на этапе.....3
Лучшее место в чемпионате: 20-е



PacWest Racing Group

ВладелецБрюс Р. Мак-Кой
Штаб-квартира...Индианаполис
Дебют в CART...1993
www.pacwestracing.com

Побед.....5
Поул-позиций...4
ШассиLola B2/00
ДвигательToyota RF8F



Скотт Диксон

(Новая Зеландия)
Дата рождения22.07.1980
Место рождения...Окленд, Новая
Зеландия
Дебют в CART2001
Стартов.....20
Очков.....98
Побед.....1
Лучшее место
в чемпионате8-е



Patrick Racing

ВладелецЮ. И. "Пат" Патрик
Штаб-квартира...Индианаполис
Дебют в CART...1979
www.patrickracing.com

Побед.....27
Поул-позиций...18
ШассиReynard 02i
ДвигательToyota RF8F



Таунсенд Белл

(США)
Дата рождения19.04.1975
Место рождения...Сан-Франциско,
США
Дебют в CART2001
Стартов.....2
Очков.....1
Лучшее место
на этапе.....12
Лучшее место в чемпионате: 30-е



Sigma Autosport

ВладелецТом Вьеринга
Штаб-квартира...Бриджвью, Иллинойс
Дебют в CART...2001
www.sigmaautosport.com

Лучшее место
на этапе.....5
ШассиLola B2/00
ДвигательFord-Cosworth XF



Массимилиано Папис

(Италия)
Дата рождения03.10.1969
Место рождения...Комо, Италия
Дебют в CART1996
Стартов.....99
Очков.....382
Побед.....3
Поул-позиций.....2
Лучшее место в чемпионате: 5-е



Team Motorola

ВладелецБарри Грин
Штаб-квартира...Индианаполис
Дебют в CART...2001

Побед.....1
ШассиReynard 02i
ДвигательHonda HR-2



Майкл Андретти

(США)
Дата рождения05.10.1962
Место рождения...Бетлехем, США
Дебют в CART1983
Стартов.....290
Очков.....2382
Побед.....41
Поул-позиций.....32
Чемпион CART 1991 г.



Walker Racing

ВладелецДеррик Уокер
Штаб-квартира...Индианаполис
Дебют в CART...1991
www.walkerracing.com

Побед.....4
Поул-позиций...10
ШассиReynard 02i
ДвигательToyota RF8F



Тораносукэ Такаги

(Япония)
Дата рождения12.02.1974
Место рождения...Сидзуока,
Япония
Дебют в CART2001
Стартов.....20
Очков.....23
Лучшее место
на этапе.....29
Лучшее место в чемпионате: 21-е



РУССКИЙ САМУРАЙ

В силу различных причин российский кольцевой автоспорт пока не может похвастаться серьезными международными достижениями. Самым большим успехом в его истории до сих пор остается единственная победа выступавшего под флагом России эмигранта князя Дмитрия Джорджадзе в "24 часах Спа-Франкоршам" 1931 года. Однако движение все же есть. В Формуле-3000 англо-российская "Арден-Россия", в том числе и усилиями Виктора Маслова, выиграла год назад чемпионат Италии, добилась значительного прогресса в международном первенстве. В чемпионате FIA NGT дебютировала "ТНК-Рейсинг". Все больше российских гонщиков самостоятельно стартуют в различных чемпионатах Европы, Америки и даже Японии... Да, да, не удивляйтесь, наши соотечественники добрались уже и до японских островов, где в минувшем сезоне 36-летний "русский самурай" Владимир Чеканин участвовал в чемпионате японской Формулы-3. Впрочем, несмотря на его солидный для автоспорта возраст, могу поспорить, в России это имя пока еще незнакомо даже специалистам.

Владимир, расскажите немного о себе. Как вы оказались за рулем гоночного автомобиля?

Я родился в Теккеле, Казахской ССР. После окончания средней школы поступил в Днепропетровский техникум. Учился на автомеханика, но окончить не успел: меня призвали в армию — на Тихоокеанский флот. Это, наверное, и предопределило мою дальнейшую судьбу. Отслужив три года, остался на Дальнем Востоке. Работа моя, так или иначе, всегда была связана с автомобилями: начал я автослесарем, закончил — директором собственного автосалона. Параллельно за рулем Celica и Subaru участвовал в местных ралли. Был их неоднократным призером.

А как же вы попали в Японию?

В Японию я приехал, вернее сказать, переехал по настоянию своей семьи. Моя жена — гражданка Японии.

И там вы решили пересечь с раллийной машины на "формулу"?!

Да, после переезда на острова я начал изучать систему японского автоспорта. И хотя у меня был приличный опыт выступлений в ралли, я предпочел кольцевые гонки. Кольцо и ралли — очень разные классы. В ралли приветствуется жесткий стиль вождения. На "формулах" же, скоростные возможности которых намного выше, резкие движения в работе рулем могут привести к непредсказуемым последствиям, да и работа

ног заметно отличается от раллийной. Управление "формулой" требует 100-процентной собранности от начала до конца, четкой работы коробкой передач и педалями. Здесь не должно быть ни единой ошибки. Поэтому для начала мне пришлось поступить в гоночную школу.

Расскажите поподробней о системе подготовки молодых пилотов в японских гоночных школах.

Школ в Японии много, но не все они отвечают нужным требованиям. Все-таки автоспорт — это прежде всего шоу-бизнес. А бизнес — это деньги. Система тестов выглядит примерно так: на трассе без предварительной подготовки как машины, так и самого пилота нужно проехать несколько кругов за определенный промежуток времени. Дальше компьютер рассчитывает твой гандикап и по специальной таблице присваивает категории: "А", "В" или "С"... Категория "А" предусматривает бесплатное обучение и возможность после небольшой подготовки выступления в F-J-1600 — японском аналоге европейской F-Ford. "В" — учеба за 50% стоимости с теорией, и в случае, если есть заметные успехи, переход в категорию "А". И, наконец, "С" — обучение с оплатой полной стоимости: теория, сдача экзаменов и только потом участие в гонках. Замечу, что редко кто с категории "С" заканчивает полный курс обучения. Это очень дорого.

Какую же категорию присвоили вам?

Я очень старался и смог получить категорию "А" в школе Deep Racing. Свои первые

тренировки как полупрофессиональный гонщик я провел на трассе "Цукуба" на севере Токио. Было очень тяжело осваивать новую технику управления машиной. Тренировался я три часа подряд, с 15-минутными передышками на заправку машины. К концу сессии я чуть ли не умирал от усталости, но был счастлив и горд. Менеджер сказал, что такое время на круге с первой попытки никто еще не показывал. Я отстал от рекорда трассы всего на две секунды.

Занятия Deep Racing проходили только на "Цукубе"?

Нет, тренировки проводились на разных трассах: "Твин-Ринг Мотеги", "Сузуке", "Цукубе" и на суперскоростной "Фудзи Спидвей", где в 1998 году и состоялся мой дебют в гонках Ф-Ж-1600.

Дебют получился многообещающим...

Да, на первом же этапе я выиграл поул, но сама гонка сложилась неудачно. В после-стартовом повороте меня вытолкнули с траектории, и я угодил в завал. Зато вторая гонка и последующий сезон в Ф-Ж-1600 были более удачными и в конце года, одержав две победы, я занял в итоге четвертое место и в 2000 году принял участие в Гран При Ф-Ж-1600.

Это что-то вроде японского аналога британского фестиваля Ф-Ford в Брэндс-Хэтче?

Это действительно своего рода фестиваль в конце сезона, который обычно проходит в декабре на "Фудзи Спидвей". Там, как правило, собираются все гоночные школы Японии. Соревнования проходят в несколько дней, поскольку число участников достигает 80 и более человек. Но на финальную гонку допускается только 40 машин, поэтому квалификационные гонки проходят с утра до вечера. Все машины распределены на четыре группы — А, В, С, D — и только по 10 лучших машин из каждой группы имеют право стартовать в финале. Победитель кроме денежного вознаграждения может пройти бесплатное обучение в гоночной школе в США, или, по желанию, продолжить карьеру в "старших" Формулах.

И хотя на тот момент у меня был не самый современный автомобиль: МК-9 Manette 1992



года, заметно уступавший и в управляемости, и в скорости на прямых более новым моделям SK-96E и FV-95, я успешно прошел все квалификации и оказался на старте 11-м. К первому повороту я даже выбрался на восьмое место, несколько кругов прошел в лидирующей группе, но затем немного задел одного из соперников и вылетел с трассы.

Тем не менее уже в следующем сезоне вы оказались в японской Формуле-3.

Даже несмотря на вылет, на фоне более опытных гонщиков, которые ездят в Ф-Ж по три-четыре года подряд, я выглядел неплохо и получил предложение от менеджера команды Digi-sport попробовать свои силы в Формуле-Toyota в качестве тест-пилота. В отличие от "формулы-Ж" машины этого класса оснащены 1800-кубовыми двигателями, антикрыльями и имеют более мощную динамику. Было очень интересно осваивать и изучать прижимную силу машины, играя антикрыльями, настраивать машину под разные траектории прохождения поворотов.

Я уже практически был готов к тому, чтобы с нового сезона начать выступать в Ф-Toyota, но на тот момент у меня не было полного спонсорского пакета. А ведь не секрет, что как бы быстро ты ни ехал, как бы ни

был талантлив, в начале карьеры важнейшую роль играют деньги.

А разве до этого вы выступали в Японии бесплатно?

Нет, что вы! В начале я сказал, что, получив категорию А, я попал в школу бесплатно. Но "бесплатно" — это только в теории. Фактически на первых порах я просто не оплачивал аренду машин. За все остальное же: за аренду трасс, лицензии японской Автомобильной федерации (JAF), за бензин, за сломанные запчасти, одним словом за все платить мне приходилось со своего банковского счета. Это были миллионы и миллионы иен. А Япония — страна не дешевая.

Поэтому, взвесив все "за" и "против", я сконцентрировал свои силы в поисках спонсоров для участия сразу в более престижном чемпионате японской Ф-3, поскольку уже имел предложения от нескольких команд. Через моего менеджера были разосланы сотни писем в крупные и мелкие компании и фирмы с предложениями о спонсорской поддержке, и мои ожидания оправдались. В феврале 2001 года я подписал контракт с командой DTM на участие в чемпионате Японии в Ф-3. Правда, денег хватило всего на шесть гонок.

Зато их вы провели совсем неплохо.

Да, после нескольких месяцев тестов в марте этого года начался чемпионат японской Формулы-3. В шести первых гонках сезона я трижды финишировал пятым, дважды шестым, один раз восьмым и набрал в итоге 39 очков, шел пятым в чемпионате. Но потом деньги кончились, и мне пришлось пропустить более половины сезона.

Будете и дальше гоняться в Японии?

Не обязательно. В перспективе я был бы рад с тем опытом и знаниями, которые получил за эти годы в Японии, поехать в Европе. Очень хотелось бы в будущем попробовать свои силы в Ф-3000 с российской командой "Арден-Россия", потому что я чувствую в себе силу и знания, чтобы составить достойную конкуренцию лучшим гонщикам международного чемпионата.

Владимир Маккавеев



Призеры международных и некоторых наиболее престижных национальных чемпионатов по автоспорту 2001 г.

Шоссе-кольцевые гонки легковых и спортивных автомобилей

Чемпионат FIA GT:

Личный зачет в классе GT:

Пилот	Очки
1 К. Бушу (F)	77
2 Ж.-Ф. Беллок (F)	77
3 Й. Бликелен (NL)	42

Личный зачет в классе NGT:

Пилот	Очки
1 К. Пескатори (I)	60
2 Д. Терен (F)	60
3 Л. Риккелли (I)	57

Командный зачет в классе GT:

Команда	Очки
1 Lambre Comp. Chereau	89
2 Team Carsport	60
3 Lister Storm Racing	50

Командный зачет в классе NGT:

Команда	Очки
1 JMB Competition	62
2 RWS Motorsport	62
3 Freisinger Motorsport	38

Чемпионат спортивных автомобилей FIA:

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 М. Задра (I)	110
2 Дж. Миллен (DK)	88
3 Х. Като (J)	88

Командный зачет:

Команда	Очки
1 BMS Scuderia Italia	160
2 RWS Motorsport	88
3 Racing for Holland	82

Американская серия "Ле-Ман":

Личный зачет в классе LMP900:

Пилот	Очки
1 Э. Пирро (I)	196
2 Дж. Биела (D)	194
3 А. Уоллас (GB)	153

Командный зачет в классе LMP900:

Команда	Очки
1 Audi Sport North America 202	
2 Panos Motor Sports	159
3 Champion Racing	151

Личный зачет в классе LMP675:

Пилот	Очки
1 Д. де Радиге (B)	151
2 М. Дюно (YV)	151
3 Дж. Грэм (CDN)	126

Командный зачет в классе LMP675:

Команда	Очки
1 Rook-Knight Hawk Racing	157
2 Dick Barbour Racing	155
3 Archangel Motorsport Services	26

Личный зачет в классе GT:

Пилот	Очки
1 И. Мюллер (D)	185
2 Ю. Я. Лекто (FIN)	180
3 Б. Сэйд III (USA)	169

Командный зачет в классе GT:

Команда	Очки
1 BMW Motorsport	184
2 Prototype Technology Group	170
3 Alex Job Racing	136

Личный зачет в классе GTS:

Пилот	Очки
1 Т. Боушлер (USA)	187
2 Р. Феллоус (CDN)	171
3 Дж. О'Коннелл (USA)	170

Командный зачет в классе GTS:

Команда	Очки
1 Corvette Racing	202
2 Konrad Team Saleen	159
3 American Viperacing	156

Европейская серия "Ле-Ман":

Личный зачет в классе LMP900:

Пилот	Очки
1 С. Юханссон (S)	95
2 Т. Кристенсен (DK)	54
3 П. Лемарье (F)	52

Командный зачет в классе LMP900:

Команда	Очки
1 Johansson Motorsport	96
2 Audi Sport North America	50
3 Pescarolo Sports	47

Личный зачет в классе LMP675:

Пилот	Очки
1 Д. де Радиге (B)	48
2 Д. Дюно (F)	31
3 Ф. Якубовски	26

Командный зачет в классе LMP675:

Команда	Очки
1 Dick Barbour Racing	46
2 Rowan Racing	25
3 Didier Bonnet Racing	25

Личный зачет в классе GT:

Пилот	Очки
1 М. Юис (GB)	97
2 Р. Лидделл (GB)	97
3 П. Масарати (GB)	80

Командный зачет в классе GT:

Команда	Очки
1 P.J. Sport	101
2 Peco Ori Racing	86
3 Harlow Motorsports	75

Личный зачет в классе GTS:

Пилот	Очки
1 Я. Мак-Келлар-мл. (GB)	128
2 Ф. Конрад (A)	92
3 Б. Ламбер (B)	80

Командный зачет в классе GTS:

Команда	Очки
1 RML	124
2 Konrad Team Saleen	112
3 Brookspeed	24

Суперкубок Porsche:

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 И. Бергмастер (D)	195
2 М. Вернер (D)	142
3 С. Ортели (MC)	139

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Infineon Technologies/Team Farnbacher	390
2 Kadach Tuning+Service	285
3 Software AG Racing, Carlin Motorsport	159

NASCAR, Winston Cup:

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Дж. Гордон (USA)	5112
2 Т. Стюарт (USA)	4763
3 С. Марлин (USA)	4741

Зачет производителей:

Компания	Очки
1 Chevrolet	248
2 Ford	217
3 Pontiac	169

Европейский чемпионат легковых автомобилей FIA (ETCC):

Личный зачет в классе STC:

Пилот	Очки
1 Ф. Джованарди (I)	620
2 Н. Ларини (I)	604
3 Г. Таркуини (I)	579

Командный зачет в классе STC:

Команда	Очки
1 Nordauto Engineering	1272
2 J.A.S. Motorsport	1089
3 Max Team	745

Личный зачет в классе SPC:

Пилот	Очки
1 П. Кокс (NL)	117
2 Д. Хьюсман (NL)	114
3 Т. Рустад (N)	88

Командный зачет в классе SPC:

Команда	Очки
1 Carly Motorsport	199
2 Motorsport	196
3 Cibimmo	139

Британский чемпионат легковых автомобилей (BTCC):

Личный зачет в классе Touring:

Пилот	Очки
1 Дж. Плейто (GB)	336
2 И. Мюллер (F)	318
3 Дж. Томпсон (GB)	276

Командный зачет в классе Touring:

Команда	Очки
1 Vauxhall Motorsport	269
2 Team Egg Sport	211
3 Peugeot Sport UK	95

Личный зачет в классе Production:

Пилот	Очки
1 С. Харрисон (GB)	227
2 Дж. Кей (GB)	220
3 Р. Мозан (N)	212

Командный зачет в классе Production:

Команда	Очки
1 GR Motorsport	205
2 HTML	173
3 Barwell Motorsport	164

Российский чемпионат легковых автомобилей в классе "Туринг":

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 А. Львов (RUS)	170
2 М. Ухов (RUS)	112
3 Д. Королев (RUS)	103

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Мастер-Пилот Свеза	251
2 MTC-AC Рейсинг	195
3 Визави Моторспорт	173

Чемпионат Trans-Am:

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 П. Гентиллоци (USA)	287
2 Б. Симо (USA)	255
3 Дж. Миллер (USA)	255

Зачет производителей:

Команда	Очки
1 Jaguar	139
2 Chevrolet	117
3 Qvale Automobiles	80

"24 часа Ле-Мана":

Личный зачет:

Пилоты	Команда
1 Ф. Биела (F)/Т. Кристенсен (DK)/Э. Пирро (I)	
2 Л. Аелло (F)/Р. Капелло (I)/К. Пескатори (I)	
3 Э. Уоллас (GB)/Э. Ван де Пуле (B)/Б. Лейтзингер (USA)	

Командный зачет:

Команда
1 Audi Sport Team Joest
2 Audi Sport North America
3 Team Bentley



NASCAR, Truck Craftsman:

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Дж. Спаргью (USA)	3670
2 Т. Масгрейв (USA)	3597
3 Дж. Раттин (USA)	3570

Команда	Очки
1 Dodge	181
2 Chevrolet	159
3 Ford	116

NASCAR, Winston West:

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Б. Гозн (USA)	2257
2 М. Рид (USA)	2197
3 О. Кэмерон (USA)	2048



NASCAR, Busch:

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 К. Харрис (USA)	4813
2 Дж. Грин (USA)	4689
3 Дж. Келлер (USA)	4637

Компания	Очки
1 Chevrolet	249
2 Ford	228
3 Pontiac	150

Российский чемпионат легковых автомобилей в классе "Супертуризм":

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 А. Шилла (I)	97.5
2 А. Дудукало (RUS)	79
3 Н. Мезенцев (RUS)	64

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Лукойл Рейсинг	176.5
2 Лада Автоспорт Рейсинг	115.5
3 ЛогоВАЗ-Беляево	77.5

Немецкий чемпионат легковых автомобилей (DTM):

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Б. Шнайдер (D)	161
2 У. Альен (D)	101
3 П. Дамбрек (GB)	88

Командный зачет:

Команда	Очки
1 D2 AMG Mercedes	249
2 Warsteiner AMG Mercedes	177
3 Team Eschmann AMG Mercedes	117



Чемпионат мира по ралли

1-й этап: 17-20.01.2002

70e Rallye Automobile Monte-Carlo

Дистанция: 1461.28 км/388.38 км - 15 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1 Т. Микинен (FIN)	Subaru Impreza WRC	3:59:30.70
2 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara T4 WRC	4:01:14.1
3 К. Сайнс (E)	Ford Focus RS WRC 02	4:01:15.7
4 К. Мак-Рей (GB)	Ford Focus RS WRC 02	4:01:58.0
5 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206 WRC	4:02:07.4
6 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza WRC	4:02:29.6

2-й этап: 31.01-03.02.2002

Uddeholm Swedish Rally

Дистанция: 1876.49 км/381.96 км - 16 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206 WRC	3:07:28.60
2 Х. Рованпера (FIN)	Peugeot 206 WRC	3:07:28.60
3 К. Сайнс (E)	Ford Focus RS WRC 02	3:07:25.8
4 Р. Бернс (GB)	Peugeot 206 WRC	3:07:33.9
5 А. Мак-Рей (GB)	Mitsubishi Lancer WRC	3:07:41.7
6 К. Мак-Рей (GB)	Ford Focus RS WRC 02	3:07:41.5



Личный зачет:

Пилот	Очки
1 М. Гренхольм	12
2 Т. Микинен	10
3 К. Сайнс	8
4 С. Лоеб	6
5 Х. Рованпера	6
6 К. Мак-Рей	4

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Peugeot	20
2 Ford	16
3 Subaru	12
4 Mitsubishi	3
5 Hyundai	1
6 Skoda	0

"24 часа Дайтоны"

Этап Grand-Am: 31.01-03.02.2002

40th Anniversary of the Rolex 24 hours at Daytona

Дайтона Интернационал Спидвей, Дайтона, Флорида, США

Р: 24:00:51.968, 2548.96 миль/718 кругов по 3.56 мили, V ср.: 170.784 км/ч

ПП: Д. Тийс: 1:42.058, V ср.: 202.120 км/ч

БК: Я. Ламмерт/Т. Стюарт/Дж. Моулен: 1:42.078/122, V ср.: 202.081 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круг
--------	------------------	------



АВСТРАЛИЯ
3/03
Мельбурн
Длина трассы 5,303 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.au

МАЛАЙЗИЯ
17/03
Куала-Лумпур
Длина трассы 5,54 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.my

БРАЗИЛИЯ
31/03
Сан-Паулу
Длина трассы 4,403 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.br

САН-МАРИНО
14/04
Имола
Длина трассы 4,026 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.sm

ИСПАНИЯ
23/04
Барселона
Длина трассы 4,73 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.es

АВСТРИЯ
12/05
Шпильберг
Длина трассы 4,318 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.at

МОНАКО
26/05
Монте-Карло
Длина трассы 3,337 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.mc

ЧЕМПИОНАТ МИРА Ф-1 2002

КАЛЕНДАРЬ СЕЗОНА

- 3 марта ГП Австралии (Мельбурн)
- 17 марта ГП Малайзии (Куала-Лумпур)
- 31 марта ГП Бразилии (Сан-Паулу)
- 14 апреля ГП Сан-Марино (Имола)
- 28 апреля ГП Испании (Барселона)
- 12 мая ГП Австрии (Шпильберг)
- 26 мая ГП Монako (Монте-Карло)
- 9 июня ГП Канады (Монреаль)
- 23 июня ГП Европы (Нюрбургринг)
- 7 июля ГП Великобритании (Сильверстоун)
- 21 июля ГП Франции (Маньи-Кур)
- 28 июля ГП Германии (Хоккенхайм)
- 18 августа ГП Венгрии (Будапешт)
- 1 сентября ГП Бельгии (Спа-Франкоршам)
- 15 сентября ГП Италии (Монца)
- 29 сентября ГП США (Индианаполис)
- 13 октября ГП Японии (Сузука)

ЕВРОПА
23/06
Нюрбургринг
Длина трассы 5,14 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.de

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ
7/07
Сильверстоун
Длина трассы 3,75 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.uk

ФРАНЦИЯ
21/07
Маньи-Кур
Длина трассы 5,4 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.fr

ГЕРМАНИЯ
28/07
Хоккенхайм
Длина трассы 4,375 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.de

ВЕНГРИЯ
18/08
Будапешт
Длина трассы 3,9 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.hu

БЕЛЬГИЯ
1/09
Спа-Франкоршам
Длина трассы 6,98 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.be

ИТАЛИЯ
15/09
Монца
Длина трассы 5,793 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.it

США
29/09
Индианаполис
Длина трассы 3,74 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.us

ЯПОНИЯ
13/10
Сузука
Длина трассы 5,8 км
Ширина трассы 12 м
Максимальная скорость 250 км/ч
www.f1.com.jp



* - неофициальные данные