



ГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

Переполненные трибуны. Грандиозные аварии. Эффектные обгоны. Неожиданный успех Марка Уэббера. И уверенная победа Михаэля Шумахера. 53-й сезон Формулы-1 стартовал!

апрель 2002

ПОЛЕТ "ОРЛА"

Американский патриот в Европе

СМЕРТЬ В РАЮ

Последняя гонка Лоренцо Бандини

ЛЕГЕНДА О СИЛЬВЕРСТОУНЕ

Золотой век "Серебряного камня"

FERRARI 126C2

Энцо Феррари сказал: "Баста!"

АВТОМОБИЛЬ ВСМЯТКУ

"Кухня" краш-тестов FIA

МЕСТНЫЙ ПАРЕНЬ

Марк Уэббер получает очки, дебютируя в домашнем Гран При

ISSN 1560-3571
9 771560 357002

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

СОДЕРЖАНИЕ

4	Перед	76	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
10	Новости	Техника	
	Гран При	78	Урок английского
18	Австралия		Ferrari F126C2: как Команданторэ утратил веру
	Премьера с аншлагом	84	Ударный труд
32	Калейдоскоп		Автомобиль разбит. Осталось выяснить, кто виноват
34	Черный флаг Тому Уокинушоу	88	Еще раз о золотой середине
	Для Аговы сезон начался с конфуза		... двигателя Формулы-1
36	Двойная игра	92	F2002: дебют откладывается
	Отказ от Ferrari 2002 года не был спонтанным		Ferrari 2002 года: найдти 32 отличия
37	Шинная война обостряется	94	Новинки Гран При Австралии
	"Асимметричный ответ" шинников Michelin вызвал вопросы		Впервые на арене!
38	Как мы открывали сезон	96	Тонка опоры
	Извлень гонщика из cockpitа долго не удавалось...		Шины Ф-1 – сплошная "химия"
40	Летопись десятилетий	97	Придерживаться правильной линии
	Десять мгновений 80-х годов		Как приложить 850 "лошадей" к асфальту?
	Команда	История	
42	Первым делом – самолеты	98	Фотоархив
	В презентации Jordan была задействована транспортная авиация		Гран При АКФ '51: единственная победа Льюиса Флаксоса
44	Американская мечта	100	Превратности судьбы
	Патриотизм не спас команду Eagle		История Формулы-1 могла сложиться иначе
	Один на один	Ф-1 от А до Я	
54	Последняя гонка Лоренцо	102	К барьеру!
	Клубы черного дыма поднимались выше самых высоких скал...		Правила поведения со смертью
	Интервью	Большие гонки	
62	Ник Хайдфельд	106	Ф-3000
	"Не хочу об этом говорить"		Команды и пилоты МЧ FIA Формулы-3000 сезона-2002
	Тема	109	CART
64	"Серебряный камень"		По новым правилам
	Легенда о "Сильверстоуне" оказалась вымыслом	110	Суперкубок Porsche
72	Время перекаладывать камни		Немецкая "принцесса" при дворе "королевы автоспорта"
	Откуда исходит угроза автодромам Формулы-1	112	Статистика мирового автоспорта
74	Крутятся диски		
	Вокруг чего вертится мир Ф-1?		



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. Понорава-Медиа"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-3238, 449-0094
Факс: (095) 449-3703

Главный редактор
Валерий Котлов
v_kotlov@formula-one.ru
Зам. главного редактора
Леонид Ситник
l_sitnik@formula-one.ru

Арт-редактор
Владислав Кручинский
Редактор-корректор
Ольга Кротова
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

Редакционное обеспечение
Михаил Шефуров
Юрий Колпаков
Сергей Косоруков
Тел.: (095) 445-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru

PR-обеспечение
Владимир Безугладников
v_bezugladnikov@formula-one.ru
Юридическое обеспечение
Юрий Растегин
Служба распространения
Тел.: (095) 449-0395
dist@formula-one.ru

Печать осуществляется
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 1-4 полугодие
2002 г. по объединенному каталогу
"Пресса России", индекс 29608
(карточная подписка) индекс 79180
(зарубежная подписка)

Для зарубежных подписчиков по адресу:
129110, Москва, ул. Тимирязевская, 39
тел. +7-095-281-0107, 281-9245,
факс. +7-095-281-3788

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

E-mail: formula@formula-one.ru

Представительство:
Санкт-Петербург
Тел/факс: (812) 074-8958
Адрес: ул. Харьсонская, 8
Томск
Тел.: (8462) 03-5607, 72-3218
Адрес: ул. Тополяная, 1

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAIN OY
Подписано в печать 15.03.2002 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

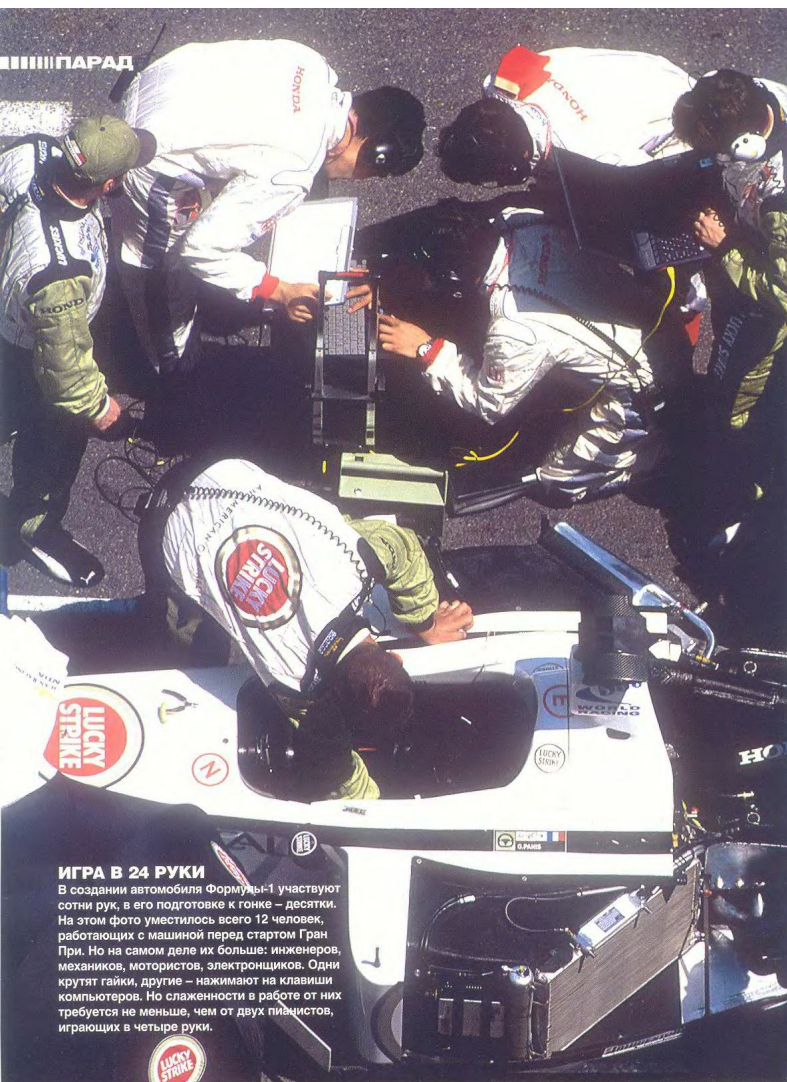
ПАРАД

ИХ МАЛО

Но в эти часы и минуты перед стартом первой гонки сезона за ними следит полмира. Участники Гран При Австралии 2002 года. Слева направо. Сидят: Кими Райкконен, Дэвид Култхард, Михаэль Шумахер, Рубенс Баррикелло, Хуан-Пабло Монтоя, Ральф Шумахер, Ник Хайндфельд, Фелипе Масса. Во втором ряду: Ярно Трулли, Дженсон Баттон, Аллан Мак-Нэш, Мика Сало, Эдди Ирвайн, Педро де ла Роса. В верхнем ряду: Марк Уэббер, Алекс Ионг, Жак Вильнев, Оливье Панис, Джанкарло Физикелла, Такума Сато, Хайнц-Харальд Френтцен, Энрике Бернольди.

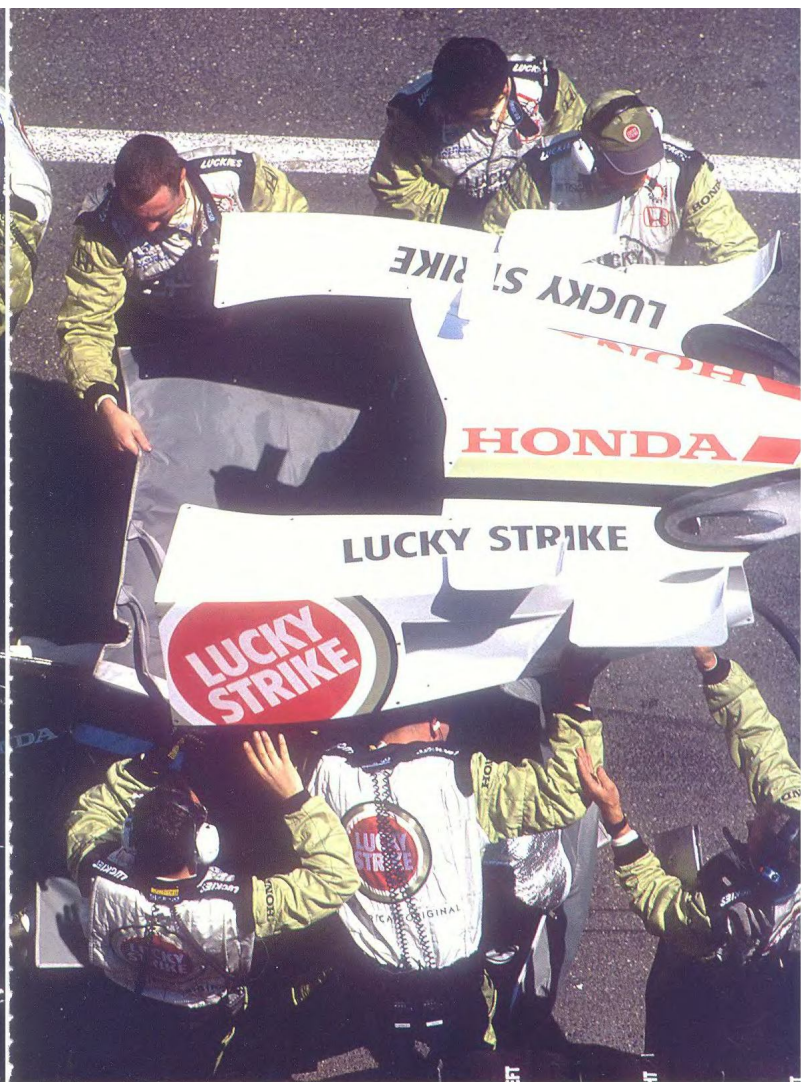


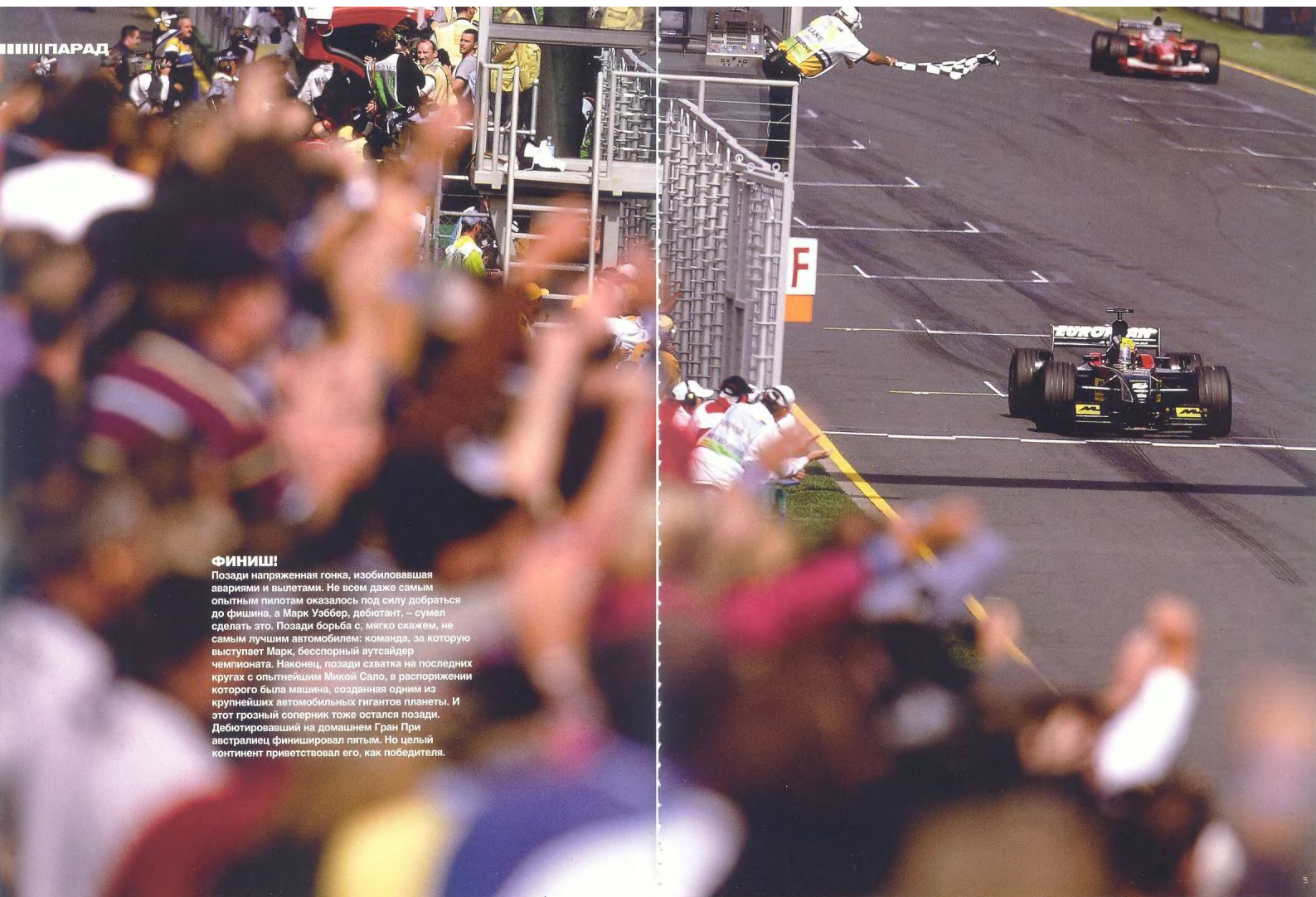
Formula 1™ **FOSTER'S AUSTRALIAN GRAND PRIX MELBOURNE 2002**



ИГРА В 24 РУКИ

В создании автомобиля Формулы-1 участвуют сотни рук, в его подготовке к гонке — десятки. На этом фото уместилось всего 12 человек, работающих с машиной перед стартом Гран При. Но на самом деле их больше: инженеров, механиков, мотористов, электронщиков. Одни крутят гайки, другие — нажимают на клавиши компьютеров. Но слаженности в работе от них требуется не меньше, чем от двух пианистов, играющих в четыре руки.





ФИНИШ!

Позади напряженная гонка, изобилующая авариями и вылетами. Но всем даже самым опытным пилотам оказалось под силу добраться до финиша, а Марк Уэббер, дебютант, — сумел сделать это. Позади борьба с, мягко скажем, не самым лучшим автомобилем: команда, за которую выступает Марк, беспорядный аутсайдер чемпионата. Наконец, позади схватка на последних кругах с опытейшим Микой Сало, в распоряжении которого была машина, созданная одним из крупнейших автомобильных гигантов планеты. И этот грозный соперник тоже остался позади. Дебютировавший на домашнем Гран При австралиец финишировал пятым. Но целый континент приветствовал его, как победителя.

ФЕНИКС ИЗ ПЕПЛА

Судьба Prost: история продолжается

На протяжении месяца после того как в конце января было объявлено о ликвидации обанкротившейся команды Prost, оставалась неясной дальнейшая судьба ее активов, к которым принадлежит завод в Вилларуре, аэродинамическая труба в Маме-Куре, а также различная интеллектуальная собственность. И вот 28 февраля, то есть за день до первой тренировки Гран При Австралии, когда стало известно, что некая компания Phoenix Finance Ltd. приобрела через арбитражный суд Версаля чертёж, отдельные узлы и агрегаты автомобилей AP04 и AP05 (образца 2002 года), а также – самое главное – права, принадлежавшие Prost по условиям Договора спонсорства между командой Формулы-1. Последнее приобретение, по мнению покупателей, давало им право участвовать в чемпионате мира 2002 года в ка-

честве правопреемников разорившейся «конюшни» Алена Проста. При этом покупка обоилась Phoenix менее чем в три миллиона долларов США, в то время как, например, Toyota готовилась потратить в Ф-1 стоила 48 миллионов, вносимых в качестве депозита в «кассу» FIA.

За неделю до Гран При Малайзии аргентинский гощик Эстеван Маджанине, который в начале сезона-2001 выступал за Prost, заявил, что Phoenix подписала с ним кон-



Крах со звоном

В падении мейнбрюнгого Альбер-парка известно о том, что Юкиокиноу через компанию Phoenix может установить контроль сразу над двумя командами Ф-1, воспри-

мыми с явным недовольством. И если «букава» Рон Деннис собственным смелым наизидительным тоном рассуждал о том, что, мол, некое нарушение основополагающие положения Договора соглашения, то глава Minardi Паол Сполдарт был куда более конкретен. После ухода со сцены Prost Minardi, в прошлом году занимавшая последнее место в Кубке конструкто-

рост, становилась как бы предостережением и могла получить от организаторов чемпионата положенную годовую компенсацию транспортных расходов, которая равнялась примерно 10 миллионам долларов США. Появление правопреемника Prost лишало Сполдарт такую возможность, и потому он даже помышлял сам купить упомянутые выше активы французской команды исключительно ради того, чтобы сорвать планы

Нежданный спаситель

Ситуация с покупкой «интеллектуального наследства» Prost начала проясняться, когда обнаружилось, что Phoenix возглавляет некто Чарльз Никерсон, в восьмидесяти годы выступавший в гонках спортпрототипов вместе с шефом команды Атланта Томом Укинншоу. Оборотистый шотландец тут же заявил о том, что его компания TWR окажет новой «конюшне» техническое содействие с тем, чтобы она могла выйти на старт уже в Малайзии или Бразилии. При этом команда имела в своем распоряжении лишь построенное под двигатель Ferrari шасси, но сами моторы поставили «новичкам» в Маранелло отказались. TWR взялась решить эту проблему: несколько лет назад Alonso использовала силовые агрегаты собственного производства, и именно их планировалось установить на автомобили Prost. Шинники Michelin и Bridgestone крайне неохотно говорили о возможности принять в «число своих клиентов» еще одну команду. Однако технические трудности оказались пустяками по сравнению с административными.



Судьба Prost: звон все еще слышен



На неделе после Гран При Австралии в британской прессе появились слухи о том, что за покупкой части активов Prost компанией с «мифическим» названием Phoenix стоит концерн Volkswagen, где якобы возмарились привести в Ф-1, принадлежавшую легендарному автогиганту чешскую марку Skoda. Представители Skoda лишь недружелюбно показали плечами, а новый глава VW Бернд Пишетридер, с именем которого связывают возможный приход концерна в Ф-1, однозначно заявил, что на ближайшие пять лет у его компании нет таких планов. Нужно отметить, что при всей «привлекательности» для слухов о приходе VW, в них, возможно, была доля истины: купив «интеллектуальную» часть команды Ф-1, Phoenix наверняка рассчитывала в перспективе привлечь к ее материальному «наполнению» кого-нибудь из автогигантов.



ШЛЕМ МОЩНОСТЬЮ 10 Л.С.

Кража «объединенного» гоночного шлема Михаэля и Ральфа Шумахеров с завода компании Schubert, о которой мы писали в прошлом номере, возможно, была актом промышленного шпионажа. По словам представителей немецкой фирмы, новизна «касса» является чуть ли не чудом аэродинамики и позволяет добиться такой оптимизации воздушных потоков в районе cockpit, которая эквивалентна прибавке мощности аж в десять лошадиных сил! Форма шлема такова, что при посадке пилота он образует как будто бы единое целое со стенками cockpit и подголовником. «Мы потратили не менее 3000 часов на испытания этого шлема в аэродинамической трубе», – сообщил представитель Schubert.

РИЧАРДС ГОТОВИТ РЕФОРМЫ



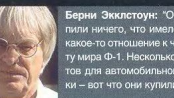
За три месяца у руля команды BAR Дэвид Ричардс как следует изучил ситуацию в «конюшне» из Брэнтли и объявил о том, что в ближайшее время приступит к ее реформированию. Британец обещает окончательно сформулировать «программу реформ» к первой европейской гонке чемпионата мира в Имоле. Пока Ричардс уверен на сто процентов лишь в одном: «для того чтобы войти в число лидеров Ф-1, BAR необходимо более тесное сотрудничество с мотористами Honda». Ну а первый шаг в намеченной перестройке был сделан в начале марта, когда к работе приступил новый технический директор команды Джефф Уиллис. Правда, шаг этот был запланирован еще прежним шефом команды – Кристофом Поджоком. О некоторой преемственности в руководстве BAR говорит и факт появления в боксах команды в Австралии самого Кристофа, который как ни в чем не бывало беседовал с Ричардом, сменившим его на посту главы «команды». Впрочем, возможно, Поджок присутствовал здесь не в качестве «старого друга», а в роли менеджера Жака Вильежа, присматривая для своего подопечного новое место.

МОСЛИ ВЫДВИГАЕТ ИНИЦИАТИВЫ

Президент Международной автомобильной федерации (FIA) Макс Мосли выдвинул ряд инициатив, которые могут быть реализованы в чемпионате мира Ф-1 уже в самое ближайшее время. Главный удар планируется нанести по системе подачи апелляций на решения stewards гонки, которые следят за соответствием автомоби-

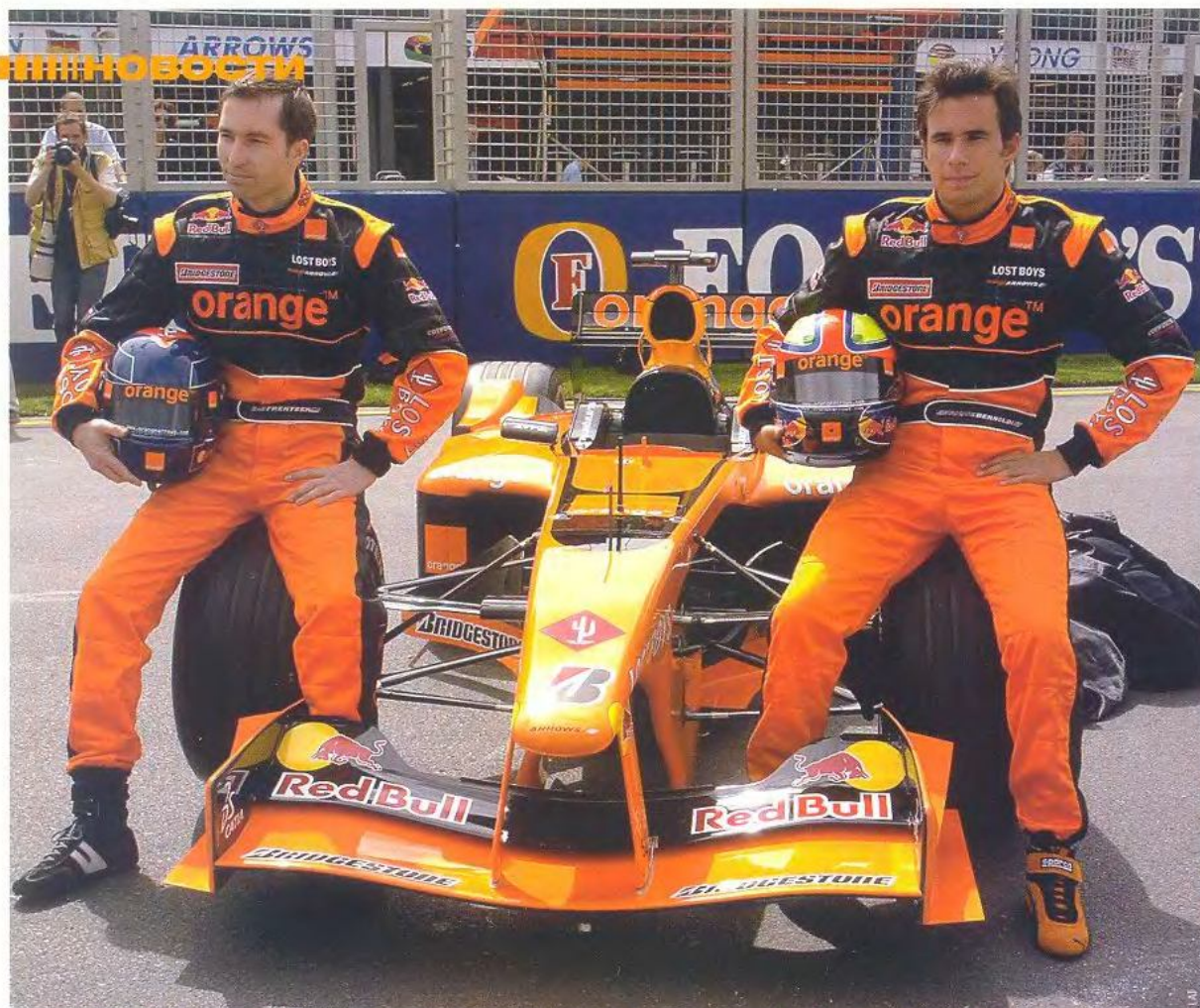


лей техническому регламенту. «Имея в своем распоряжении достаточные средства, команды готовы подавать апелляции по любому поводу», – посетовал Мосли. По его мнению, необходимо «отсеивать» безнадежные протесты уже на стадии их подачи, вместо того чтобы загружать ими Международный апелляционный суд FIA. Для этого главные судьи должны, с одной стороны, более ответственно подходить к своей работе, а с другой – получить право самостоятельно определять, достаточно ли обоснованы аргументы жалующейся стороны, чтобы рассматривать их в суде.



Берни Экклстоун: «Они не купили ничего, что имело бы хоть какое-то отношение к чемпионату мира Ф-1. Несколько экспонатов для автомобильной выставки – вот что они купили».





ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Оценивая потенциал автомобиля 2002 года, "новобранец" Arrows Хайнц-Харальд Френтцен, в последние годы выступавший за команды более высокого уровня, ограничился общими фразами, а вот его напарник Энрике Бернольди, защищавший цвета "оранжевых стрел" в минувшем сезоне, отметил улучшившуюся динамику и устойчивость машины по сравнению с прошлогодней A22.



ОРАНЖЕВАЯ СКРОМНОСТЬ

Команда Orange Arrows последней из "конюшен" Формулы-1 официально представила свой автомобиль образца 2002 года, получивший наименование A23. Презентация прошла прямо на трассе в Альберт-парке за два дня до пятничных тренировок перед Гран При Австралии. Первоначально команда Тома Уокиншоу планировала в угоду титульному спонсору, телекоммуникационной компании Orange, провести презентацию в Каннах на проходившей там выставке средств связи, однако впоследствии от этой затеи было решено отказаться. В прошлом году Arrows также представляла новый автомобиль в Альберт-парке, однако на этот раз машина, первые испытания ко-

Том Уокиншоу: "Мы способны показывать весьма высокие результаты, когда у нас имеется конкурентоспособный мотор. Наша цель – вернуться на уровень 2000 года" (В 2000 году Arrows заняла седьмое место в Кубке конструкторов).



торой прошли в начале февраля, существенно отличается от своей предшественницы. Прежде всего, A23 оборудована двигателем Cosworth CR-3 (точно таким же, как у Jaguar) вместо Asiatech, который достался Minardi. Установка нового силового агрегата обусловила целый ряд изменений в конструкции шасси. Помимо этого, конструкторы во главе с техническим директором Майком Кугланом полностью переработали аэродинамику кузова. К сказанному нужно добавить, что по ходу сезона за техническое совершенствование автомобиля A23 будет отвечать новый главный конструктор команды Серхио Ринланд, под руководством которого была создана чрезвычайно удачная машина Sauber C20.



Майк Куглан: "Несмотря на то что технический регламент Ф-1 в этом году остался практически неизменным, мы предпочли создать абсолютно новую машину, чтобы сделать шаг вперед и исключить недостатки, которые имел прошлогодний автомобиль".



Двойная осечка

Оптимизм на словах не претворяется в успехи на деле. Первая гонка сезона, как известно, сложилась для Arrows хуже некуда: из-за проблем с машинами Френтцен и Бернольди были вынуждены стартовать с пит-лейн, а потом оба были дисквалифицированы. Этот провал особенно неприятен на фоне финансовых трудностей команды: по некоторым данным задолженность Arrows перед кредито-

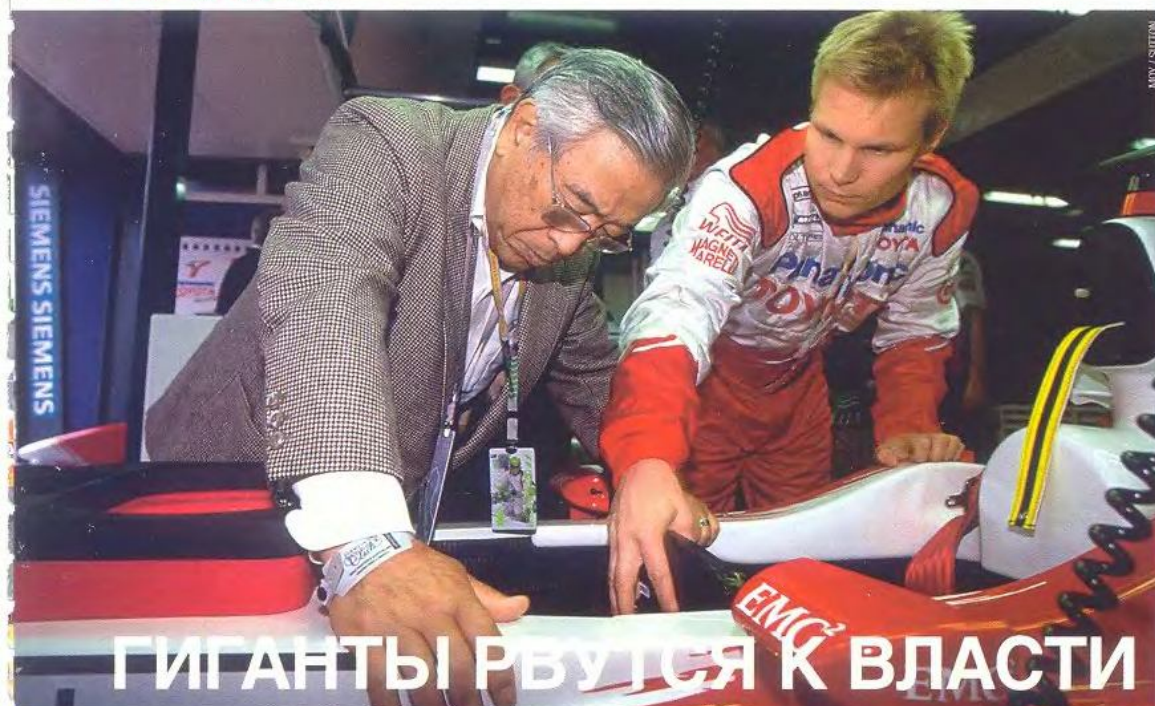


рами составляет 100 миллионов долларов, и лишь благодаря деловой хватке Уокиншоу "конюшня" пока не повторила судьбу Prost. В довершение ко всему в конце года истекает срок действия спонсорского контракта с Orange. И хотя другой партнер команды – Red Bull – существенно увеличил свой вклад в ее бюджет, по общему мнению, Arrows предстоит во многом решающий сезон: как на гоночных трассах, так и за их пределами.



ТОУОТА СТАВИТ НА ТЕСТЫ

Команда Toyota настроена на интенсивную испытательную работу в ходе своего дебютного сезона в Формуле-1, о чем свидетельствует ее решение подобно ведущим "конюшням" иметь в своем штате сразу двух тест-пилотов. В помощь молодому австралийцу Райану Бриско команда из Кельна взяла француза Стефана Сарразена, имеющего за своими плечами опыт работы испытателем в команде Prost и даже один старт на Гран При: в 1999 году в Бразилии он заменил в составе Minardi травмированного Луку Бадера. "Я очень рад возможности поработать тест-пилотом в команде Toyota, для меня это важный шаг вперед в моей гоночной карьере", – заявил Сарразен. На неделе после Гран При Австралии 27-летний гонщик дебютировал в качестве тест-пилота Toyota, в то время как его напарник Бриско впервые сел за руль только в конце марта.



ГИГАНТЫ РВУТСЯ К ВЛАСТИ

Как известно, гиганты мирового автомобилестроения никогда не скрывали повышенного интереса к Ф-1. Их высшие руководители – частые гости падока (на фото – вице-президент Toyota Акихико Сайто, посетивший Гран При Австралии). Однако из-за прохладного отношения со стороны хозяев Ф-1 гиганты грозятся к 2008 году организовать свой собственный чемпионат (для этого уже создана компания с громким названием GPWC – Grand Prix World Championship). Недавно было объявлено о том, что GPWC уже начинает переговоры с владельцами автодромов.

С другой стороны, сотрудничающие с командами Гран При

автомобильные компании, интересы которых представляет Европейская ассоциация производителей автомобилей (ACEA), никогда не скрывали своего желания иметь большее влияние на Формулу-1. И альтернативный проект в данном случае выступает больше как средство давления на руководство Ф-1.

На Женевском автосалоне в начале марта Берни Экклстоун встретился с представителями автогигантов, чтобы обсудить условия продажи акций холдинга SLEC, владеющего правами на телетрансляции Ф-1. Шеф Формулы-1 намерен выступить посредником в этой сделке. Когда-то он единолично владел SLEC, а сейчас

имеет в своих руках лишь 25 процентов акций холдинга. Остальные за 2 млрд купил немецкий медиамагнат Лео Кирх. Теперь Берни, судя по всему, намерен сначала сам выкупить акции у Kirch за 700–800 миллионов долларов – именно такая цифра, а отнюдь не 2 миллиарда называется в лондонских деловых кругах – чтобы потом с выгодой перепродать их "автомобилистам". Среди других претендентов на покупку "кирховских" акций Ф-1 называется еще один воротила медиарынка – Руперт Мэрдок. Однако последнее слово в этой ситуации все же остается за Экклстоуном. Один раз Берни уже неплохо заработал на подобной операции...

ХАККИНЕН ПОДАЛ ГОЛОС

Скрывшийся от внимания масс-медиа "отпускник" Формулы-1 Мика Хаккинен вновь привлек к себе внимание болельщиков – по крайней мере, у себя на родине в Финляндии. Как стало известно, двукратный чемпион мира смотрел трансляцию квалификации Гран При Австралии по одному из финских телеканалов и остался крайне недоволен уровнем комментария. Об этом Хаккинен не замедлил сообщить руководству телекомпании, для чего лично позвонил в ее штаб-квартиру.



НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ

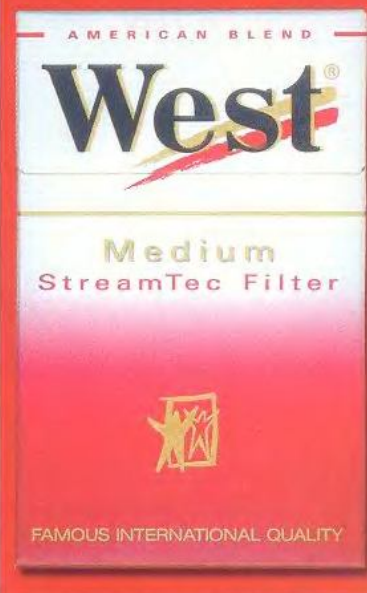


АЛЕЗИ

ЗА РУЛЕМ McLAREN

Через день после гонки на Гран При Австралии экс-пилот Ф-1 Жан Алези принял участие в тестах команды West McLaren Mercedes на автодроме "Поль Рикар" во Франции, вновь сев за руль автомобиля Гран При после полугодового перерыва. Возможность "тряхнуть стариной" 37-летнему французскому, который завершил свою "формульную" карьеру в минувшем сезоне, дал спортивный директор компании Mercedes-Benz Норберт Хауг. В этом году Жану предстоит защищать цвета штурмгартской марки в "кузовном" первенстве DTM, первый этап которого запланирован на 21 апреля, а пока гоночный ветеран решил помочь партнерам Mercedes в Ф-1. За три дня, два из которых выдалось дождливыми, Алези прошел за рулем "переходной" модели прошлогоднего автомобиля MP4-16В в общей сложности около 1300 километров. В соответствии с программой тестов Жан занимался испытаниями шин: его опыт оказался особенно ценным, поскольку в минувшем сезоне он выступал как на резине Michelin, так и на Bridgestone.

"На протяжении всей моей карьеры я боролся с пилотами, выступавшими на автомобилях McLaren, а тут у меня была возможность поработать здесь в дружелюбной атмосфере, с истинными профессионалами", – поделился впечатлениями Алези. По окончании тестов Норберт Хауг дал высокую оценку проделанной французом работе, а менеджер Жана Марио Миякава намекнул, что его подопечный не прочь трудиться в McLaren на постоянной основе.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ

КТО КУДА?



С каждым годом сезон сплетен о грядущих переходах пилотов Формулы-1 начинается все раньше: на этот раз слухи поползли еще до того, как стартовал чемпионат. На протяжении нескольких дней представители Ferrari и Williams были вынуждены опровергать непонятно откуда взявшиеся сообщения о том, что Хуан-Пабло Монтоя займет место Рубенса Баррикелло. Затем уже шеф Williams Фрэнк Уильямс заинтриговал "формульную" обществен-

ность заявлением о том, что он внимательно следит за карьерой своего бывшего пилота Дженсона Баттона и не исключает возможности его возвращения в свою команду. Однако, как считают обитатели пaddock, наибольшие шансы сменить место работы по окончании сезона-2002 имеют Эдди Ирвин и Жак Вильнев. У обоих в этом году истекают сроки действия контрактов с Jaguar и BAR, соответственно, и оба с изрядной долей пессимизма оценивают пер-

спективы своих "конюшен". При этом Ирвин является хорошим знакомым нового руководителя BAR Дэвида Ричардса, а вот как уживется со своим новым начальником Вильнев, пока непонятно...

Не теряет надежды и бывший пилот "российской" команды Ф-3000 Арден Даррен Мэннинг: проводящий третий сезон в качестве испытателя BAR британец не скрывает, что рассчитывает "подсидеть" одного из гонщиков основного состава "конюшни".

MINARDI НАЧИНАЕТ НОВУЮ ЖИЗНЬ

22 февраля в столице Малайзии Куала-Лумпуре команда KL Minardi Asiatech провела презентацию своего автомобиля образца 2002 года – PS02. Официальное представление новинки состоялось в VIP-зоне аэропорта Куала-Лумпур. Новый автомобиль вместе с пилотами и сотрудниками "конюшни" прибыл в Малайзию на флагманском



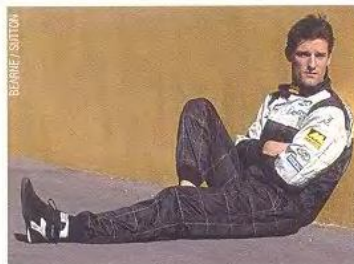
Boeing 747 компании European, принадлежащей Полу Стоддарту, шефу Minardi. Встречать высоких гостей прибыли даже несколько министров. В новом сезоне бывшая "маленькая итальянская команда" при поддержке целого ряда малайзийских компаний рассчитывает на место в десятке лучших. "Мы понимаем, что некоторые из наших соперников располагают бюджетами, впятеро превышающими наш собственный", – заявил Пол Стоддарт. – Тем не менее к 2002 году нам удалось добиться прогресса по целому ряду направлений, и мы готовы сделать наш первый шаг вперед". Обеспечить движение вперед, прежде всего, должен, по мнению Стоддарта, современный двигатель Asiatech AT02, сменивший допотопный Ford Zetec-R, словно проклятие преследовавший Minardi на протяжении последних нескольких лет.

"У нас было достаточно времени, чтобы как следует поработать над всеми аспектами подготовки к новому сезону", – с удовлетворением отметил технический директор команды Габриэле Тредони. Существовали опасения насчет того, что после ухода из Minardi в Toyota главного конструктора Густава Брюннера команде не удастся построить достойное шасси, однако преемник австрийца Джордж Ритон вполне успешно справился с возложенной на него задачей: убедительное выступление Марка Уэббера на Гран При Австралии – лучшее тому подтверждение.

Монтоя медленнее Уэббера



Выяснилось это, впрочем, не в гонке на Гран При Австралии, где колумбиец финишировал впереди местного дебютанта, а за несколько дней до нее. По пути из аэропорта Мельбурна в центр города Монтоя решил "размять косточки" на одном из картодромов. Посмотреть на "наматывающего" крути по 400-метровой трассе Хуана-Пабло собрались многочисленные зевaki. Вдоволь накатавшись на карте, пилот команды Williams, наверняка рассчитывавший облагодетельствовать австралийский картодром не только своим посе-



щением, но и рекордным временем на круте, узнал, что он не так уж и быстр. Как оказалось, еще осенью 2000 года Марк Уэббер показал там результат на полсекунды лучше, чем Монтоя.



ЛЕТАЙТЕ МАЛАЙЗИЙСКИМИ АВИАЛИНИЯМИ!

Авиакомпания Malaysian Airlines стала официальным грузоперевозчиком чемпионата мира Ф-1. По условиям контракта с Formula One Administration Берни Экклстоуна начиная с Гран При Австралии грузовое подразделение MASkargo предоставляет четыре самолета Boeing 747-400 для транспортировки 400 тонн оборудования команд и телевизионщиков на все Гран При за пределами Европы.

ПОКОЙ ИМ ТОЛЬКО СНИТСЯ

Каким должен быть технический регламент? "Прежде всего – стабильным, – выражает общее мнение Патрик Хед. – Приспособиться можно к каким угодно правилам, главное, чтобы они затем не менялись из года в год, и мы могли спокойно работать, развивая и совершенствуя конструкцию машины". Увы, времена спокойной работы

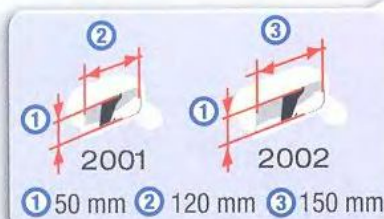
для конструкторов Ф-1 остались в далеком прошлом. Сегодня покой им только снится. За последние десять лет ни один сезон не обходится без изменений хотя бы нескольких пунктов технического регламента. Вот и в этом году, хоть и незначительно, но FIA все-таки пересмотрела свои требования к автомобилям Ф-1.

ИЗМЕНЕНИЯ В ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГЛАМЕНТЕ, ВСТУПИВШИЕ В СИЛУ С 2002 ГОДА



Тросы крепления колес

Критическая горизонтальная нагрузка на разрыв двух страховочных кевларовых тросов крепления каждого колеса к шасси увеличена с 50 кН (5 тонн) в 2001 г. до 60 кН (6 тонн)

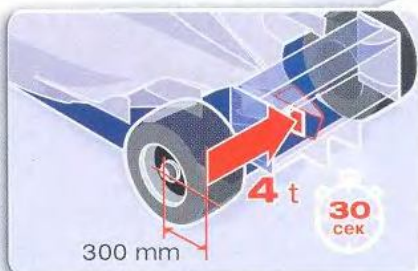


Зеркала заднего вида

Для улучшения обзора на 25% увеличена ширина каждого из двух зеркал заднего вида: с 120x50 мм в 2001 г. – до 150x50 в 2002 г.

Крэш-тесты

Введен новый боковой краш-тест для задней части машины. Ударопоглощающая конструкция должна в течение 30 секунд без видимой деформации выдерживать статическую нагрузку в 40 кН (4 тонны), приложенную к площадке 100x300 мм (длина, высота) в 300 мм позади оси заднего колеса



Усилитель рулевого управления

С 2002 года запрещены электронные усилители рулевого управления. Работа усилителей РУ должна быть построена только на использовании механических методов



Двусторонняя телеметрия

Разрешено использование двустороннего радиообмена телеметрической информацией между находящимся на трассе автомобилем и боксами команды

Задний фонарь

Величина заднего фонаря, работающего во время движения по пит-лейн и в условиях ограниченной видимости (дождь), увеличена по сравнению с прошлым сезоном на 50% и составит 60x60 мм



График: JosekDesign

ПАЛКА О ДВУХ КОНЦАХ

Решение FIA начиная с сезона-2002 снять запрет на использование в Формуле-1 двусторонней телеметрии, позволяющей не только получать данные с машины на трассе, но и дистанционно регулировать работу управляющей электроники, сулит командам вместе с дополнительными возможностями и новые проблемы. Специалисты некоторых "конюшен" опасаются самых настоящих диверсий со стороны конкурентов, которые могут посылать заведомо неправильные сигналы на чужие машины. "Если произойдет подобный взлом, то наибольшую угрозу будет представлять перенастройка параметров двигателя: можно просто взорвать его", – предостерегает главный инженер Williams Сэм Майкл.



BMW ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВИНКИ

На Женевском автосалоне, где Берни Экклстоун вдалеке от посторонних глаз обсуждал с представителями автогигантов будущее Формулы-1, компания BMW продемонстрировала широкой публике свое видение будущего серийного автомобилестроения. Новейший BMW 7-й серии был представлен в длиннобазной модификации, техническое оснащение и роскошь которой превзойдет ожидания самых взыскательных автолюбителей. "Венцом творения" инженерной мысли обещает стать модель 760Li с двигателем V12, которая дебютирует на рынке осенью этого года. Не забыли в Мюнхене и о поклонниках динамичных компактных машин: для них предназначена 3-я серия Compact в спортивной комплектации "M", которая роднит удобный городской автомобиль со знаменитым суперкаром M3.





БОЕВАЯ НИЧЬЯ

Примерно так можно охарактеризовать вердикт комиссаров Международной автомобильной федерации (FIA), которые расследовали завал на старте Гран При Австралии, ставший результатом столкновения Ральфа Шумахера и Рубенса Баррикелло. Хотя немца можно было уличить в неосторожной езде, а бразилец нарушил правила тем, что неоднократно перекрывал траекторию своему сопернику, после просмотра видеозаписи и "допроса" участников аварии представители FIA так и не смогли однозначно определить виновного и отпустили гонщиков с миром.

СТАВЬТЕ НА ПОБЕДИТЕЛЯ!



Приз – австралийское пиво Foster's!

С условиями можно ознакомиться на месте проведения акции:

"Пивная 01" – Проспект Вернадского, 6
"Спорт Бар" – Новый Арбат, 10
"Чемпион" – Ленинградское шоссе, 16
"Штольня" – Зацепский Вал, 6/13



Подсчитали – прослезились...

Завал на старте Гран При Австралии обошелся команде Sauber в 600 тысяч евро. На такую сумму за несколько секунд гонки в Мельбурне получили повреждения автомобили Ника Хайдфельда и Фелипе Массы: в утиль пошли детали подвески, антикрылья и радиаторы.

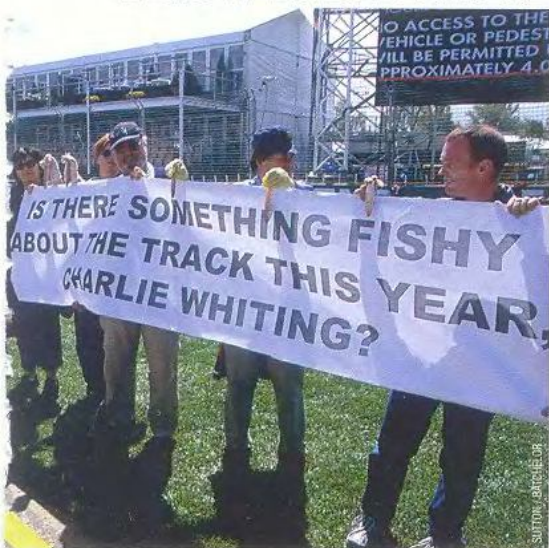
УДАРИЛИ AUDI ПРОБЕГОМ ПО ЗИМНЕМУ БЕЗДОРОЖЬЮ

Как "правильнее" всего отметить "мужской" праздник? Конечно, собравшись мужской компанией и приняв участие в каком-нибудь традиционно мужском мероприятии. Например, отправиться на товарищеские "покатушки" под названием Quattro Rally – однодневное ралли по дорогам Москвы и Московской области на серийных автомобилях Audi, которое 23 февраля провело представительство Audi AG при непосредственном участии Школы водительского мастерства "Ауди Кватро" и непосредственной же поддержке Федерации автомобильного спорта и туризма России.

По приглашению организаторов в этих весьма непростых соревнованиях принял участие и экипаж "Формулы". Скоростные и режимные спецучастки, фигурное вождение (почти катание!) по льду, хитроумные и чреватые огромными штрафными баллами "ловушки", устроенные "добрыми" организаторами, вылеты и сходы, острейшее соперничество – в Quattro Rally было все, чтобы сполна куснуть прелести автоспортивной жизни.



ВЫСТРЕЛЫ В ПАРКЕ



За несколько дней до Гран При Австралии на трассе в мельбурнском Альберт-парке произошел загадочный инцидент. Как сообщила полиция города, ранним утром в среду 27 февраля неизвестный в черной маске проник на территорию трассы и, пытаясь скрыться от представительницы службы охраны, произвел несколько выстрелов в ее направлении. Был ли это представитель экстремального направления партии "зеленых", много лет выступающей против проведения автогонок в природном парке, осталось неизвестным. Однако традиционные акции протеста австралийских экологов продолжались и в этом году. Правда, становились они все менее многочисленными и привлекали все меньше внимания.

Хилл возвращается в Ф-1

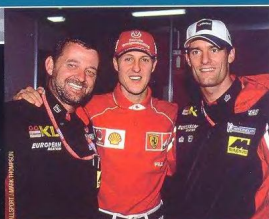
Чемпион мира 1996 года Дэмон Хилл вернулся на трассы Формулы-1, чтобы занять место в комментаторской кабине телекомпании Sky. Вместе с 41-летним британцем, завершившим свою карьеру в "королеве автоспорта" в 1999 году, репортажи с Гран При ведет другой экс-пилот Формулы-1 Джон Уотсон.



ГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

ПРЕМЬЕРА С АНШЛАГОМ

Ковыляющий по прямой дороге опередит бегущего, который сбился с пути.
Франсис Бэкон



Даже если бы первая гонка нового сезона не получилась такой, какой получилась, ее стоило такой придумать. Ее ход и результаты, кажется, удовлетворили всех, что бывает не часто. Словно талантливые сценарист и режиссер, поднастроившие в выпуске остроумных боевиков, триллеров и высококачественных рекламных роликов, потрудились над сюжетом Гран При Австралии.

В самом деле: эффектишная, красивейшая (если здесь вообще уместно это опреде-

ление), но обошедшаяся совершенно без жертв и увечий массовая авария в первые же секунды после старта; несколько не менее эффектных последующих обгонов и сходов во время острой борьбы и за лидерство, и за места в очковой зоне; сохранение интриги в соперничестве топ-команд и при этом интереснейшая схватка представителей "арьергарда"; одновременно ожидаемая и неожиданная победа действующего чемпиона, за которого, как ни крути, болеет большинство

зрителей, и при этом "серебро" его ближайшего соперника из стада Williams и "бронза" новобранца McLaren, не говоря уж о феноменальном успехе аутсайдера двух предыдущих лет Дэни Мидланда, дебютанта и любимца местной публики Марка Уэббера и команды-дебютанта Toyota – кажется, больше в это феерическое шоу добавить уже просто нечего! К вкусу нашему австралийскому хлебу да такое зрелище – что еще нужно народу для полного счастья?

01-03.03.2002

MELBOURNE



BOURNE AUSTRALIA ME



В ожидании праздника

Общая фото

Хотя зрелищем-то австралийский народ непосредственно на автодроме мог познакомиться лишь на старте и финише Гран При. Да и то лишь с главной трибуны. Всем остальным оставалось лишь проявить глазомер и в последние минуты пронесившейся мимо гонимой машины изрядно поредевшей толпы: на трассе осталось меньше десятка автомобилей. Но для привнесших в тот день в Альберт-парк австралийцев это не имело никакого значения, равно как, по большому счету и очковая победа Шумахера. Для них на трассе вообще существовал лишь один автомобиль, и победителем в их глазах был совсем другой гоночник – пусть и финишировавший лишь пятым, но зато свой, родной, австралийский и из австралийской же (пусть и частично) команды!

"Большой цирк" начал прибывать на Зеленом континенте (иногда его так называют, хотя большая его часть, за исключением побережья, представляет собой выжженную солнцем пустыню) задолго, еще с понедельника, дабы должным образом обосноваться на территории автодрома без привычных в Европе моторхормов. А это, надо заметить, задача не из простых: например, прибывшие в Австралию хозяйство Ferrari составили 74 контейнера общим весом около 32 тонн.

А уже в пятницу, несмотря на дождь, на автодроме собралось более 50 тыс. зрителей – больше людей в первый день гоночного уик-энда было лишь в 1996 году, когда Гран При Австралии проводился в Альберт-парке впервые. Завтра, надо сказать, что на автодроме более 400 тыс. человек в воскресенье все трибуны были забиты до отказа. И это при том, что в соседнем (по местным пространственным меркам) Сиднее в тот же день проходило очень модное и популярное по нынешним

ГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

01.03.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

00–10 мин. Пасмурно. Трасса мокрая после утреннего дождя. Сезон-02 открывает Аллан Мак-Ниш, следом выезжают все, кроме гонщиков Ferrari. Затем трасса пустеет.

10–20 мин. Култхард устанавливает первый серьезный ориентир – 1'43.388. Неполадки в тормозной системе BAR Паниса.

20–30 мин. Первое происшествие – Agnelli Френтцена совершает оборот на 360°, не покидая трассы. М. Шумахер показывает 1'41.488. Последним выезжает Баррикелло. Р. Шумахер срезает по траве поворот, там же из-за проблем с тормозами ошибается Панис.

30–40 мин. Райкконен совершает прогулку по траве. Трасса сохнет, результаты улучшаются: Физикелла – 1'41.437, Панис – 1'40.684. Далее в шестерке лучших М. Шумахер, Баррикелло, Бернольди и Култхард. Пилоты Williams 9-й и 16-й.

40–50 мин. Физикелла – 1'38.318. Почти сразу его время на три секунды улучшает М. Шумахер – 1'35.375. Пилоты Toyota – 19-й и 21-й. Гонщики Sauber надевают промежуточную резину, Масса 4-й – 1'38.062. Небо проясняется.

50–60 мин. Мак-Ниш 3-й – 1'36.395. Йонг из-за отказа электроники паркует машину на обочине, Желтые флаги. Баррикелло и М. Шумахер по очереди показывают лучшее время, в итоге оно остается за немцем – 1'28.804. Физикелла 3-й, за ним – Р. Шумахер, Масса и де ла Роса.

Вторая часть. 13.00–14.00

00–10 мин. Трасса высохла. Монтойа вылетает, но возвращается на трассу. Отказ КП превращает Бернольди в зрителя. Баррикелло совершает "прогулку" по траве. Небо вновь хмурится. Хайдфельд, у которого в первой части тренировки возникли проблемы, перемещается с 21-го на 3-е место – 1'29.856. Выскакивает на гравий Френтцен.

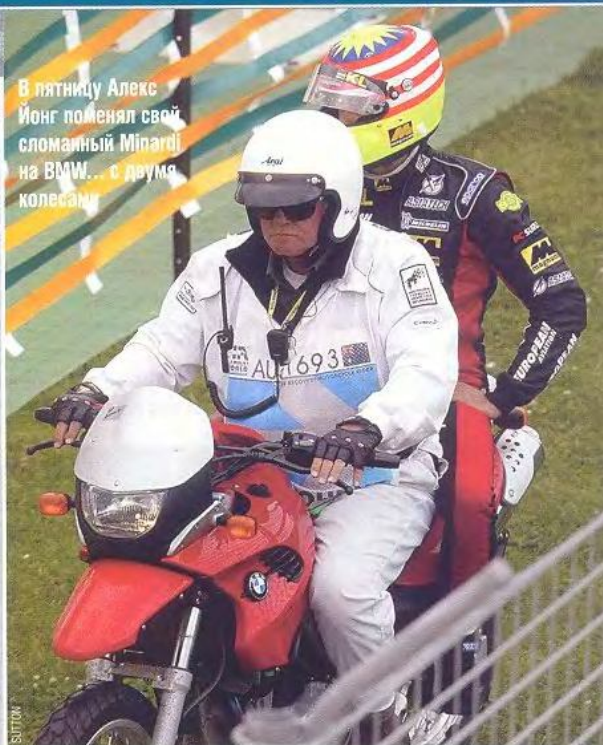
20–30 мин. Райкконен на McLaren пока не может опередить бывшего партнера по Sauber – 1'29.875. Активность на трассе спадает. Монтойа вылетает на траву и "ловит" машину буквально в нескольких сантиметрах от бетонной стены.

30–40 мин. Пилоты Williams один за другим показывают 3-й результат – 1'29.692 у Ральфа, 1'29.675 у Монтойа. Начинается дождь. Йонг, потерявший много времени, пока меняли двигатель на его Minardi, ошибается в первом повороте – он уступает лучшему времени 7 секунд!

40–50 мин. Дождь закончился. М. Шумахер улучшает свое время – 1'27.419. Сало 3-й – 1'29.601! Несколько гонщиков тренируют старт напротив боксов. Для де ла Росы тренировка закончена – отказал масляный насос.

50–60 мин. Физикеллу закрутило на выходе из Clark. Сато, у которого барахлит рулевое управление, вылетает в гравий. Пять пилотов из первой шестерки улучшают свое время, М. Шумахер устанавливает лучший результат дня – 1'27.276. Култхард лишь 11-й – пришлось менять отказавший датчик скорости.

В пятницу Алекс Йонг поменял свой сломанный Minardi на BMW... с двумя колесами



В Мельбурне Ральф Шумахер предпочитал ездить без очков

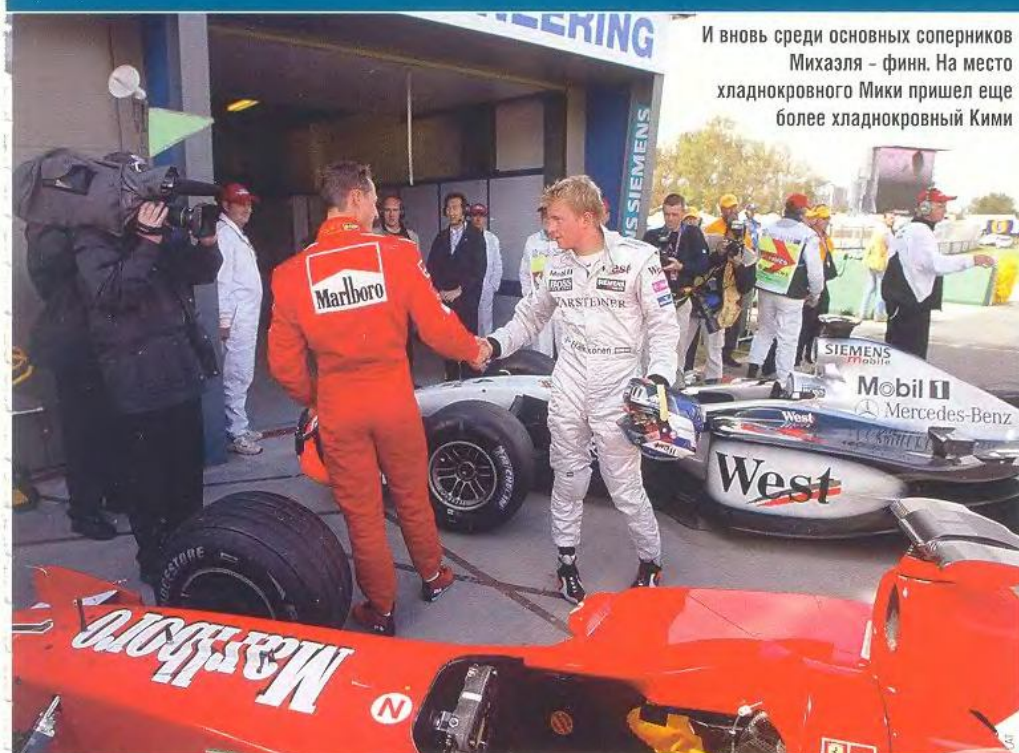


С каждым днем гоночного уик-энда Дэвид Култхард все выше поднимался в протоколах



Прошлогондний Ferrari доминировал с любыми вариантами передних антикрыльев

И вновь среди основных соперников
Михаэля – финн. На место
хладнокровного Мики пришел еще
более хладнокровный Кими



О прошлогодней трагедии в Альберт-парке
напоминали лишь переделанные ограждения и
предупреждающие надписи

временам мероприятие – парад представителей сексуальных меньшинств, собравший примерно такое же число участников и зрителей.

Но если интерес к пресловутому параду можно объяснить соответствующей ориентацией или элементарным любопытством, то Альберт-парк наводнили истинные патриоты: в гонке должен был принять участие австралийский гонщик – после Джека Брэбэма (заключил выступать в 1970 году) и Алана Джонса (завершил карьеру в 1986 году) в Ф-1 вновь появился австралиец, которому прочат большое будущее. Талант Уэббера здесь ни у кого не вызывает сомнения! “Джек и Алан были чемпионами, значит, и Марк им станет!” – восклицали воодушевленные австралийцы.

Плодотворная дебютная идея

Расстановка сил

“Думаю, что решение Ferrari выставить на Гран При Австралии прошлогодние машины – несудачная идея, а нам она только на пользу, – самонадеянно заявлял Хуан-Пабло Монтойя еще до старта гоночного уик-энда в Мельбурне. – Все кончится тем, что они просто провалят начало сезона. С устаревшей прошлогод-

ней техникой в воскресенье “светит” в лучшем случае 10-я позиция на стартовой решетке”.

Между тем в первых же тренировочных заездах Scuderia продемонстрировала безоговорочное и подавляющее преимущество своих “устаревших” (а на самом деле максимально обновленных) чемпионских F2001, а квалификация расставила всех по местам с точностью до наоборот по отношению к тому, что предсказывал Монтойя: два пилота Ferrari поделили первый ряд стартовой решетки с микроскопическим разрывом друг от друга, а Хуан-Пабло оказался лишь на 6-й позиции даже в полутора секундах от лидера! Да, конечно, и тренировки, и особенно квалификация в своей второй половине были основательно подпорчены дождем, просто лишившим возможности показать истинную скорость машин. Но условия были одинаково трудными для всех гонщиков.

И это, вообще говоря, порождает неожиданную мысль: может быть, пресловутая неготовность новой Ferrari декларируется лишь для отвода глаз, а на самом деле имеет место элементарный, но очень здравый расчет на то, что старая, проверенная, надежная (но с максимально улучшенными характеристиками)

чемпионская модель окажется все же лучше пусть и более новых, но пока еще “сырых” автомобилей соперников? Возможно, именно этого здравого расчета и не хватило в 2000 году McLaren, из-за чего их новые машины горели в первых гонках как свечи, что во многом и предопределило тогда исход чемпионата.

Вторым главным фактором успеха в Мельбурне стал, без сомнения, шинный фактор, сполна проявившийся уже в “сухой” гонке. Протянувшаяся вокруг озера в предместьях Мельбурна трасса круглый год используется в качестве обычной проезжей части, поэтому к моменту проведения Гран При основательно покрыта грязью, которую полностью не могут расчистить даже несколько гонок поддержки. Но все же в течение гоночного уик-энда сцепные свойства трассы заметно меняются, и это превращает пресловутый “шинный вопрос” в уравнение со многими неизвестными. При этом износ покрышек в Альберт-парке невелик, но высокая температура покрытия может отрицательно сказаться на их характеристиках, а лучшая стратегия на этой трассе, как показывает опыт, заключается в максимально долгом оттягивании первого (и единственного) пит-стопа, и именно на улучшение сцепных свойств резины и ее теплоустойчивости работали в межсезонье шинники.

Результаты первой гонки не дали окончательного ответа на вопрос, кто кого в первом раунде шинной войны. С одной стороны, японцы, с которыми Ferrari после ухода McLaren в стан клиентов Michelin получила возможность работать значительно теснее, победили в Гран При. И даже всевозможные ухищрения вроде того, что в стремлении уменьшить недостаточную поворачиваемость машины Хуан-Пабло Монтойя выехал на старт гонки на уже использованных в предыдущие дни передних шинах, не помогло ему поддерживать темп, заданный Михаэлем Шумахером. С другой стороны, за единственным представителем Bridgestone на первой строчке выстроилась целая очередь из гонщиков, выступавших на французской резине. Что, впрочем, опять же не очень показательное в условиях массовых сходов. Впрочем, хорошо поработали обе компании. Скорости в этом году вновь выросли.

02.03.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45

00–10 мин. Пилоты совершают установочный круг, лишь Баррикелло остается в боксах. Ионг устанавливает первый ориентир – 1'34.644.

10–20 мин. Лидеры – в боксах. На первой строчке сменяют друг друга представители команд-середняков, Баттон (1'28.881), Панис, Френтцен. Де ла Роза из-за неполадок с рулевым управлением вылетает в траву.

20–30 мин. Гонщики Ferrari и McLaren на трассе. Култхард – 1'27.505, Райкконен – 1'27.818. Баррикелло показывает лучший результат уик-энда – 1'27.008. Р. Шумахер и Монтойя проехали больше всех кругов – по 13 – но пока лишь 16-й и 17-й! М. Шумахер начинает быстрый круг и сразу же устанавливает рекорд на первом секторе.

30–40 мин. Первая серьезная авария – из-за сбоя в работе КП Jordan Сато вылетает с трассы в повороте Ascari, машина ударяется в стену. Красные флаги. Почти сразу после возобновления заездов ошибается и второй пилот Jordan, однако Физикелла удается вернуться на трассу. Из передних колес Williams Монтойя показался огонь. Механики быстро сбивают пламя и охлаждают тормоза сухим льдом. Баррикелло лучший – 1'26.561.

40–45 мин. Буквально под клетчатым флагом М. Шумахер и Баррикелло улучшают свои результаты – 1'26.177 у немца и 1'26.498 у бразильца. Култхард уступает пилотам Ferrari секунду, шестерку замыкает Райкконен, Р. Шумахер и Монтойя. Sauber Хайдфельда замирает у обочины – упало давление топлива.

Вторая часть. 10.15–11.00

00–10 мин. Первым боксы покидает Физикелла – из-за проблем у Сато команде стоит поторопиться. Монтойя показывает 3-е время – 1'27.394.

10–20 мин. Начинается дождь. Toyota Мак-Ниса проскакивает гравийную полосу и возвращается на трассу по вспомогательной дорожке. BAR Паниса замирает на выезде с пит-лейн.

20–30 мин. Дождь стихает. Пилоты вновь на трассе, но результаты далеки от лучших.

30–40 мин. М. Шумахер вылетает в гравий. Хайдфельд перемещается на 7-е место, и тут его Sauber отказывает – тренировка для Ника закончена.

40–45 мин. Дождь вновь усиливается. Пилоты тренируются на дождевой и промежуточной резине. Minardi Ионга завертело между Jones и Brabham. Toyota по ошибке использовала один из пяти комплектов шин, поэтому в квалификации у команды будет на один комплект меньше.

ГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

02.03.2002. Суббота. Квалификация

13:00-14:00
00-10 мин. Пасмурно, но пока сухо. Опасаясь дождя, гиллы торгуются выйти на трассу. Запасной Jordan Сато почти сразу отказывается с отказавшей электроникой. Баррикелло устал навешивать первый ориентир — 1'27,048. McLaren Кутхард задевает BAR Вильямеда и касается стены. Красочное фото. Пикто прерывает быстрый круг и соревнуется в бою. Завтра возобновляется, и гиллы смеются друг друга на 2-й позиции: Райкконен, Трулси, Баттон, затем Монтоя, который потерял более половины топлива. Фиксированы. На машине Фронтоне упало давление топлива. Де ла Роса на запасном Jaguar пока лишь 20-й.

10-20 мин. На трассе лидеры. Кутхард 1-й — 1'26,446. Его тут же опережает Р. Шумахер (1'26,279) и М. Шумахер с рекордом уик-энда — 1'25,848! Уолбара разворачивает перед Трулси, но оба продолжают злится. Баттон уступает время напарника на 0,005 с и выходит в лидеры! Начинается дождь. Сато по-прежнему в боксах.

20-40 мин. Трасса густа. Дождь усиливается. Высокоток Кутхард, Уолбара и Сато. Йонца заезжает на тренировочное испытание.

40-50 мин. Пилоты Ferrari на трассе. М. Шумахер проедет круг за 1'41,153 — лучшее время под дождем. Сато показывает лишь 1'53,351. Йонца вне 107%.

Неспроста преследовали Тахури Сато весь уик-энд. В квалификации из-за поломки и дождя он так и не смог уложиться в обязательные 107% от лучшего времени



Судя по всему, вышедшего в этой аварии, просто оба гонимых немного "перестарались"



Пасмурная погода никак не уменьшила оживления на пит-лейн во время воскресной гонки

03.03.2002. Воскресенье. Гонка

13:00-14:00
00-10 мин. Трасса сырая. Машин в дождливой и промученной резине. Сато догнал к гонке и участвует в разминке на запасной машине. Sauber Масси из-за сбоя в электронике двигателя еще не полетел по трассе. Монтоя устанавливает лучший результат — 1'46,959. Масси переживает в запасную машину, но на ней тоже проблемы.

10-20 мин. Райкконен — 1'44,382. М. Шумахер — 1'41,509. Р. Шумахер до сих пор не подал боксов, а Монтоя выехал на запасную машину — ускоренной проблемы с КТ.

20-30 мин. М. Шумахер заглох, тренируя старт, это Ferrari отлавливают в боксах. Берлионди и де ла Роса после установившегося круга не выехали на трассу — на Jaguar оказалась КТ. у Arrows улетела маслка. Вывод: проблемы у Сато — японцы паруют Jordan на обочине — из-за КТ. В Stewart, по-прежнему, разбивает свое Toyota Sato. Масси вновь возвращается в боксы пилота. Там не менее он успел показать 6-й результат.

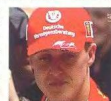


Тише едешь — дальше будешь
ПРЕДВИДЕНИЕ РАЙФА

Михаэль, как это иногда с ним случается, чуть замешкался на старте, а вот Райфа с третьей позиции "выстрелил" отменно и сразу бросился в атаку на лидера. Но Баррикелло, защищая свою позицию, выскочил вперед, а Михаэль к этому моменту устремился ксено, и партнер, перекрывая Райфа, дотронул почти зажали его в кювет, однако спустя мгновение он все же смог их "разжалить" и фактически протиснулся вперед старшего брата, оказав-

шись в результате в правой части стартовой прямой. Однако бразилец оказался на долом мгновию проворнее, и вместо свободной дороги Райфа увидел прямо перед носом своей машины задние колеса Ferrari. Тогда не оставив активных попыток прорываться в лидеры, Шумахер-младший кивнул влево, переместившись полностью на левую раздельную полосу, проехавшую по центру прямой. Но туда же затем устремились и Баррикелло, вопреки правилам вторично изменив траекторию движения, причем на сей раз он к тому же еще и сразу начал тормозить в преддверии первого поворота (который проходил на третьей передаче со скоростью около 135 км/час), тем самым очень жестко подрезав разогнавшегося соперника. Фактически Рубенс проследовал зад своего автомобиля под удар.

И тут не замедлил произойти по классической для Формулы-1 и очень опасной схеме. Сохранив



Михаэль Шумахер:
"Я ужасно испугался за Райфа — ведь в такой ситуации можно здорово изувечиться, сразу запрещаю по радио информацию о его состоянии и успокоился лишь тогда, когда мне передали, что с ним все в порядке, и затем я увидел его идущим к стартовой прямой к боксам"

свое носовое оперение, Williams Райфа Шумахера перерезав колесами нехвата на задние колеса Ferrari и круто кинул в воздух, словно истребитель, взлетающий с палубы авианосца. Более того, он, сбиравшись антикрылом машины Баррикелло, на "броском полете" стремительно "прорывист" над головой бразилца и, так и повисев на воздухе, дамы — как если бы, отчаявшись обойти, лидера срывал или слеза. Райфа попросту ринул перескочить того сверху. "Было бы в моей машине побольше горячего, я, пожалуй, мог бы достать из ней прямо до дома", — шутил позже немечей комментатор, которого теперь уже в буквальном смысле можно назвать пилотом.

"Я лишь молился, чтобы машина упала в "правильном" месте и никого не побила", — сказал также Райфа. К счастью, на сей раз трагедия, подобной провалу (ведь "подставился" тот же Райфа, но "лестца" Жак Вильяме, колесом машины которого убило судью

Гран При Австралии



Кими Райкконен наглядно демонстрирует верность пословицы: тише едешь — дальше будешь



Баррикелло с товарищами по несчастью пришлось демонстрировать свою прыть в другом виде спорта



Несмотря на обилие попавших в завал автомобилей, гонка остановлена не была



Монтойа еще раз подтвердил свою репутацию "специалиста по Шумахеру". Этот обгон стал украшением Гран При

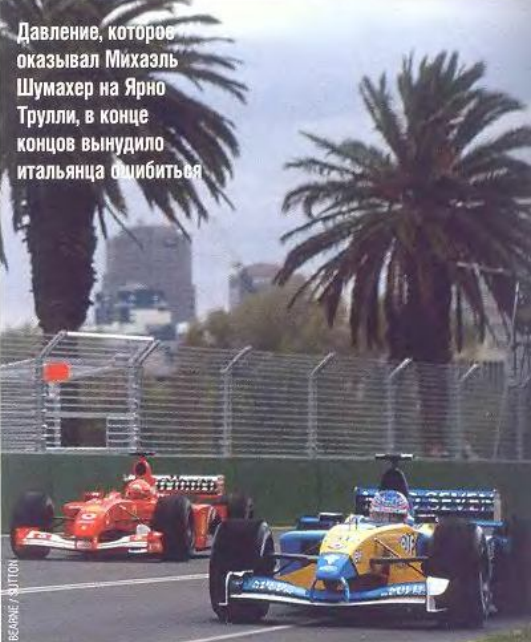
гонки), не произошло. Все остались невредимы, и, более того, Williams Шумахера-младшего даже не перевернулся, а уверенно спланировал и довольно мягко приземлился в гравийной зоне безопасности, лишь уже на излете боком ударившись о шинный барьер. Но в первые секунды он все же заставил поволноваться всех и в первую очередь, конечно, своего брата.

Ferrari Рубенса Баррикелло в результате столкновения закрутило в повороте, но резко затормозившему (вплоть до блокировки передних колес) Дэвиду Култхарду удалось обехать его справа и по внутреннему радиусу благополучно пройти поворот. Монтойа тихо-мирно ехал за Дэвидом и ни во что не вмешивался, а между ними под шумок удалось проско-

чить Ярно Трулли, в то время как Кими Райкконен с Михаэлем Шумахером поехали прямо по траве, но финн ушел в этом направлении довольно далеко, а Шумахер тут же вернулся на трассу, также избежав аварии. А вот следовавшие позади гонщики Sauber не сумели разъехаться в повороте с Jordan Джанкарло Физикеллы, зажав его в "клещи": Ник Хайдфельд протаранил машину итальянца, а тот, в свою очередь, въехал в Sauber Фелипе Массы. Далее к этой "теплой компании" в буквальном смысле слова прибились "детевший" задом наперед с противоположной стороны поворота BAR Оливье Паниса, Renault Баттона, у которого даже загорелся правый понтон, и развернувшаяся в клубах дыма Toyota Аллана Мак-Ниса.



Ральф Шумахер: "Рубенс в своем неистовом желании быть быстрее Михаэля несется не разбивая дороги, словно конь в шорах"



Давление, которое оказывал Михаэль Шумахер на Ярно Трулли, в конце концов вынудило итальянца ошибиться

Мимо этого побоища благополучно проскочила Toyota Мика Сало, за ним оба Jaguar и второй Jordan, а затем обе Minardi, BAR Жака Вильнева и McLaren Райкконена, который, будучи верным своей невозмутимости, "отсиделся" в гравии, и, когда вокруг разбитых машин уже вовсю хлопотали судьи, спокойно поехал в боксы менять носовой обтекатель. Вышедшая на трассу машина безопасности позволила ему потом так же спокойно вернуться в гонку без потери круга, хотя пит-стоп получился очень долгим из-за того, что механики никак не могли выудить попавший между спиной гонщика и спинкой сиденья посторонний предмет.

Вопреки ожиданиям многих, гонка восстановлена не была, и далее события развивались не менее динамично. Кими в стиле своего предшественника в команде Мики Хаккинена очертя голову бросился прорываться с последнего места вперед и успешно осуществил эту задачу. Монтою, в ходе поединка с Трулли, вынесло с трассы, и откатившийся было на четвертую позицию Михаэль Шумахер, воспользовавшись этим, легко его про-

шел, но затем довольно долго упирался в того же Трулли, который вновь предпринял игру под названием "сам не спешу и никого не пропущу", знакомую уже по прошлому сезону, в то время как захвативший лидерство Култхард отрывался все дальше. Казалось, победа, пусть еще и не близкая, но уже в кармане шотландца, но тут по собственной ошибке в повороте, разбив машину, выбыл из гонки Трулли, на трассу вновь выехал автомобиль безопасности, отрыв сошел на нет, а затем, после рестарта, лидера подвела заклинившая коробка передач, и вперед вышел Шумахер.

Чемпиона, впрочем, немедленно и на удивление легко обогнал Монтоя, но ненадолго: несмотря на упорнейшую защиту колумбийца, Шумахер уже не просто вернул себе лидерство, но и вскоре превратился для своих преследователей в маленькую красную точку на горизонте.



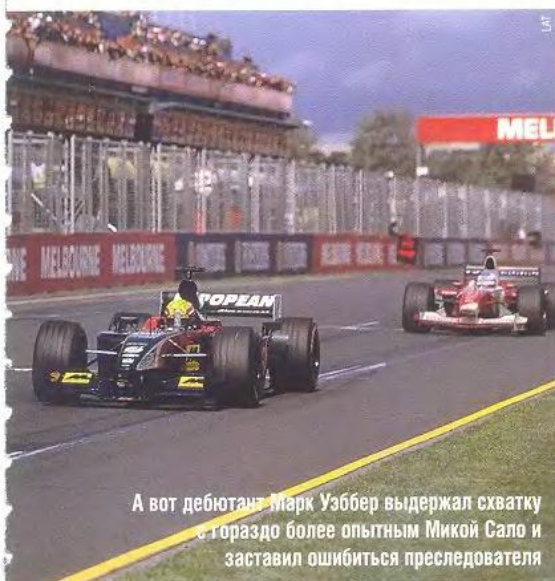
Ярно Трулли: "Все шло замечательно, я был вторым и удерживал позади Михаэля, но потом неожиданно потерял контроль над машиной, возможно, из-за наезда на масляное пятно"

К середине дистанции на трассе сложилась уникальная ситуация: в результате аварии и последующих сходов из борьбы выбыло по одной машине из двух топ-команд и практически все "середины", что дало редчайший шанс побороться за очки явным аутсайдером, и они сделали это с блеском! Эдди Ирвайн достаточно прочно обосновался на четвертой позиции, а вот судьба пятого и шестого места долгое время висела буквально на волоске, пока Жак Вильнев не разбил свой BAR в своем 100-м Гран При, а Мика Сало, сокративший гигантское отставание от Марка Уэббера и уже готовый предпринять его обгон, не ошибся за круг до финиша, потеряв тем самым свой шанс принести не одно, а целых два очка в дебютной для Toyota гонке.

И тут началось такое!.. Зрители, и без того уже последние пару кругов "стоявшие на ушах", практически позабыв про победителя и радуясь успеху своего земляка, едва не разнесли автодром, а во владениях Minardi шампанское лилось рекой до следующего утра. Еще бы: первые очки для команды за последние 36 гонок с Гран При Европы 1999 года и первые очки для австралийца за последние 15 лет!

Что же касается послужившей всему этому причиной послестартовой аварии, то, как водится, оба ее "зачинщика" пустились немедленно обвинять друг друга, в то время как большинство склонялось к тому, что виноват Баррикелло. Однако после повторных просмотров видеозаписей и на основании объяснений обоих гонщиков, комиссия FIA в составе трех человек классифицировала этот гоночный инцидент как "обычный" и не влекущий за собой наказаний.

Борис Мурадов



А вот дебютант Марк Уэббер выдержал схватку с гораздо более опытным Микой Сало и заставил ошибиться преследователя



Перед поломками, авариями и прочими случайностями автоспорта все равны и Ferrari, и Sauber



После вынужденного пит-стопа на первом круге Кими ушел в гонку последним. Но в итоге финишировал третьим, отобрав у Ирвайна место на пьедестале



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



На этом Гран При...

Toyota стала первой с 1993 года командой Формулы-1, завоевавшей очки в своей дебютной гонке чемпионата мира.

Победитель 2001 г.: Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:38'26.533

Рекорд круга в квалификации (до 2002 г.): 1'26.892 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)

Рекорд круга в гонке (до 2002 г.): 1'28.214 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)

— быструйший круг в гонке — время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сыро-сухо. Температура воздуха: 14-18 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 15-18 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.сп.
1	М. Шумахер	1'27.276/30	-	218.741
2	Р. Баррикелло	1'27.799/35	0.523	217.438
3	Р. Шумахер	1'28.821/33	1.545	214.936
4	Х.-П. Монтойя	1'28.870/36	1.594	214.817
5	Н. Хайндфельд	1'29.572/30	2.296	213.134
6	М. Сало	1'29.601/34	2.325	213.065
7	К. Райкконен	1'29.875/27	2.599	212.415
8	Ф. Масса	1'29.937/35	2.661	212.269
9	Дж. Физикелла	1'30.187/36	2.911	211.680
10	Я. Трулли	1'30.298/35	3.022	211.420
11	Д. Култхард	1'30.312/25	3.036	211.387
12	Ж. Вильнев	1'30.352/38	3.076	211.294
13	Т. Сато	1'30.540/40	3.264	210.855
14	П. де ла Роса	1'30.566/26	3.290	210.794
15	Дж. Баттон	1'30.588/34	3.312	210.743
16	А. Мак-Ниш	1'30.602/34	3.326	210.711
17	Э. Ирвайн	1'30.973/34	3.697	209.851
18	О. Панис	1'31.127/31	3.852	209.497
19	Х.-Х. Френтцен	1'32.465/26	5.189	206.465
20	М. Уэббер	1'32.695/25	5.419	205.951
21	Э. Бернольди	1'32.912/20	5.636	205.472
22	А. Ионг	1'44.011/16	16.74	183.546

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо. Температура воздуха: 15-17 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 17-21 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.сп.
1	М. Шумахер	1'26.177/21	-	221.530
2	Р. Баррикелло	1'26.331/16	0.154	221.135
3	Х.-П. Монтойя	1'27.394/20	1.217	218.445
4	Р. Шумахер	1'27.424/28	1.247	218.370
5	Д. Култхард	1'27.505/15	1.328	218.168
6	К. Райкконен	1'27.635/16	1.458	217.844
7	Н. Хайндфельд	1'28.295/14	2.118	216.216
8	Ж. Вильнев	1'28.557/27	2.380	215.576
9	О. Панис	1'28.570/20	2.393	215.545
10	Дж. Физикелла	1'28.605/24	2.428	215.460
11	Ф. Масса	1'28.700/14	2.523	215.229
12	Я. Трулли	1'28.773/19	2.596	215.052
13	Дж. Баттон	1'28.881/15	2.704	214.791
14	Х.-Х. Френтцен	1'29.174/16	2.997	214.085
15	А. Мак-Ниш	1'29.663/18	3.486	212.917
16	Э. Ирвайн	1'29.724/18	3.547	212.773
17	Э. Бернольди	1'29.737/18	3.560	212.742
18	М. Сало	1'30.100/18	3.923	211.885
19	Т. Сато	1'30.914/9	4.737	209.987
20	М. Уэббер	1'31.203/15	5.026	209.322
21	П. де ла Роса	1'31.286/20	5.109	209.132
22	А. Ионг	1'33.425/25	7.248	204.344

КВАЛИФИКАЦИЯ

Перем. обл. Сухо-дождь. Температура воздуха: 17 °C
13.00-14.07 Температура полотна: 21-20 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	±%	В.сп.	Время дня
1	Р. Баррикелло	1'25.843/10	-	-	222.392	13:22:05
2	М. Шумахер	1'25.848/11	0.005	0.006	222.379	13:20:07
3	Р. Шумахер	1'26.279/3	0.436	0.508	221.268	13:19:02
4	Д. Култхард	1'26.446/7	0.603	0.702	220.841	13:18:49
5	К. Райкконен	1'27.161/8	1.318	1.535	219.029	13:20:41
6	Х.-П. Монтойя	1'27.249/4	1.406	1.638	218.808	13:15:22
7	Я. Трулли	1'27.710/7	1.867	2.175	217.658	13:22:33
8	Дж. Физикелла	1'27.869/10	2.026	2.360	217.264	13:16:55
9	Ф. Масса	1'27.972/6	2.129	2.480	217.010	13:20:12
10	Н. Хайндфельд	1'28.232/5	2.389	2.783	216.370	13:15:37
11	Дж. Баттон	1'28.361/6	2.518	2.933	216.055	13:15:15
12	О. Панис	1'28.381/5	2.538	2.957	216.006	13:15:31
13	Ж. Вильнев	1'28.657/7	2.814	3.278	215.333	13:16:36
14	М. Сало	1'29.205/7	3.362	3.916	214.010	13:15:44
15	Х.-Х. Френтцен	1'29.474/3	3.631	4.230	213.367	13:16:33
16	А. Мак-Ниш	1'29.636/5	3.793	4.419	212.981	13:15:48
17	Э. Бернольди	1'29.738/5	3.895	4.537	212.739	13:15:52
18	М. Уэббер	1'30.086/7	4.243	4.943	211.918	13:21:01
19	Э. Ирвайн	1'30.113/6	4.270	4.974	211.854	13:15:29
20	П. де ла Роса	1'30.192/4	4.349	5.066	211.668	13:16:41
21	А. Ионг	1'31.504/5	5.661	6.595	208.634	13:15:59
107%		1'30.782	5.939	7.000		
22	Т. Сато	1'53.351/7	27.50	32.04	168.422	14:04:13

РАЗМИНКА

Облачно. Сыро-дождь. Температура воздуха: 16 °C
9.30-10.00 Температура полотна: 15-16 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.сп.
1	М. Шумахер	1'41.509/11	-	188.070
2	Р. Баррикелло	1'42.891/10	1.382	185.544
3	Д. Култхард	1'43.537/9	2.028	184.386
4	Р. Шумахер	1'43.580/5	2.071	184.310
5	К. Райкконен	1'44.027/9	2.518	183.518
6	Ф. Масса	1'44.389/7	2.880	182.881
7	Н. Хайндфельд	1'44.928/9	3.419	181.942
8	Дж. Физикелла	1'45.159/12	3.650	181.542
9	Я. Трулли	1'45.625/11	4.116	180.741
10	Э. Ирвайн	1'45.808/11	4.299	180.429
11	Х.-Х. Френтцен	1'46.006/10	4.497	180.092
12	А. Мак-Ниш	1'46.412/10	4.903	179.405
13	О. Панис	1'46.499/11	4.990	179.258
14	Т. Сато	1'46.805/10	5.296	178.744
15	Х.-П. Монтойя	1'46.929/9	5.420	178.537
16	М. Сало	1'47.524/8	6.015	177.549
17	Ж. Вильнев	1'48.051/11	6.542	176.683
18	Дж. Баттон	1'48.169/4	6.660	176.490
19	М. Уэббер	1'48.198/10	6.689	176.443
20	А. Ионг	1'49.490/11	7.981	174.361
21	Э. Бернольди	2'01.635/4	20.13	156.952
22	П. де ла Роса	2'03.262/3	21.75	154.880

ГОНКА

Перем. обл. Сухо. Температура воздуха: 18-21 °C
14.00 Температура полотна: 18-26 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.сп.
1	М. Шумахер	1:35'36.792	1'28.628/32	193.011
2	Х.-П. Монтойя	+18'628	1'29.143/35	192.386
3	К. Райкконен	+25'067	1'28.541/37	192.171
4	Э. Ирвайн	+1 круг	1'32.548/36	186.654
5	М. Уэббер	+2 круга	1'33.296/52	183.407
6	М. Сало	+2 круга	1'32.225/53	183.323
7	А. Ионг	+3 круга	1'34.653/36	181.819
8	П. де ла Роса	+5 кругов	1'31.539/51	175.141
НК 3	Д. Култхард	НФ (33)	1'31.186/21	173.282
НК 11	Ж. Вильнев	НФ (27)	1'33.540/25	172.301
ДК 20	Х.-Х. Френтцен	ДК (16)	ДК	ДК
ДК 21	Э. Бернольди	ДК (15)	ДК	ДК
НК 10	Т. Сато	НФ (12)	1'35.197/8	140.469
НК 14	Я. Трулли	НФ (8)	1'34.233/7	148.615
НК 2	Р. Баррикелло	НФ (0)	-	-
НК 5	Р. Шумахер	НФ (0)	-	-
НК 9	Дж. Физикелла	НФ (0)	-	-
НК 8	Ф. Масса	НФ (0)	-	-
НК 7	Н. Хайндфельд	НФ (0)	-	-
НК 15	Дж. Баттон	НФ (0)	-	-
НК 12	О. Панис	НФ (0)	-	-
НК 25	А. Мак-Ниш	НФ (0)	-	-

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	10
2 Х.-П. Монтойя	6
3 К. Райкконен	4
4 Э. Ирвайн	3
5 М. Уэббер	2
6 М. Сало	1
7 А. Ионг	0
8 П. де ла Роса	0
9 Д. Култхард	-
10 Ж. Вильнев	-
11 Т. Сато	-
12 Я. Трулли	-
13 Р. Баррикелло	-
14 Р. Шумахер	-
15 Дж. Физикелла	-
16 Ф. Масса	-
17 Н. Хайндфельд	-
18 Дж. Баттон	-
19 О. Панис	-
20 А. Мак-Ниш	-
- Х.-Х. Френтцен	-
- Э. Бернольди	-

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	0:1	Р. Баррикелло
Д. Култхард	1:0	К. Райкконен
Р. Шумахер	1:0	Х.-П. Монтойя
Н. Хайндфельд	0:1	Ф. Масса
Дж. Физикелла	1:0	Т. Сато
Ж. Вильнев	0:1	О. Панис
Я. Трулли	1:0	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	1:0	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	1:0	Э. Бернольди
А. Ионг	0:1	М. Уэббер
М. Сало	1:0	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	10
2 BMW WilliamsF1 Team	6
3 West McLaren Mercedes	4
4 Jaguar Racing	3
5 KL Minardi Asiatech	2
6 Panasonic Toyota Racing	1
- Sauber Petronas	0
- DHL Jordan Honda	0
- Lucky Strike B.A.R. Honda	0
- Mild Seven Renault F1 Team	0
- Orange Arrows Ford	0

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

КРУГ ЗА КРУГОМ

Перед стартом:

Прогревочный круг: оба пилота Arrows не смогли уйти на прогревочный круг. Судьи оттолкали автомобили Френтцена и Бернольди на пит-лейн.



1 Р. Шумахеру удалось на первых метрах опередить своего брата. На торможении перед первым поворотом он попытался оставить позади и Баррикелло, но Williams налетел сзади на Ferrari бразильца и взмыл в воздух. Это вызвало хаос в задних рядах – М. Шумахер и Райкконен были вынуждены выехать на траву, Хайдфельд, пытаясь объехать место аварии, столкнулся с Физикеллой и Массой, следом Панис точно так же протаранил Баттона, а Мак-Ниса закрутило на асфальте. На трассу выезжает машина безопасности. Вильнев, Сало и Райкконен заезжают в боксы для проверки автомобиля, причем пилот Toyota теряет на этом круг. Френтцен покидает боксы – механикам Arrows удалось оживить его автомобиль. Порядок в конце круга: Култхард, Трулли, Монтойя, М. Шумахер, Ирвайн, де ла Роса.



6 Рестарт гонки. В повороте Sports Center Монтойя (3-й), атакуя Трулли, ошибается и пропускает вперед М. Шумахера. Райкконен (11-й) опережает Йонга и Вильнева, канадец также обгоняет малайзийца.

7 Култхард оторвался от Трулли, которого атакует М. Шумахер, уже на семь секунд. Сато (7-й) обгоняет де ла Росу, Райкконен (9-й) – Уэббера. Бернольди выезжает из боксов на запасной машине.

8 Райкконен, обогнав де ла Росу, становится 7-м, Вильнев (10-й) опережает Уэббера.

9 Renault Трулли разворачивает на выходе из поворота Brabham. Машина ударяется о стену и замирает поперек трассы. Гонка вновь нейтрализована машиной безопасности. До ее появления на трассе Райкконен обгоняет Сато и попадает в зачетную шестерку. Вильнев (9-й) и Бернольди направляются в боксы.

11 В предпоследнем повороте, готовясь к рестарту, Култхард допускает ошибку и вылетает в траву, теряя четыре места. Едва не вылетает и М. Шумахер – немец остается на трассе, но входит в поворот Prost медленнее Монтойи.



12 Монтойя пользуется ошибкой М. Шумахера и выходит вперед. Райкконен и Култхард обгоняют Ирвайна, де ла Роса 6-й, поскольку Сато заезжает в боксы и возвращается на трассу 10-м.

13 Вильнев (9-й) совершает пит-стоп, не теряя позиций, Култхард вновь ошибается и срывает первый поворот.

14 Сато заезжает в боксы и прекращает гонку из-за отказа электроники.

17 После нескольких кругов упорной борьбы М. Шумахер возвращает себе лидерство в первом повороте и сразу начинает отрываться от Монтойи, к которому уже приблизился Райкконен.

18 Проблемы с электроникой двигателя на Jaguar де ла Росы вынуждают испанца пропустить вперед обоих пилотов Minardi и Вильнева.

19 Френтцена (11-й) дисквалифицируют за то, что немец покинул пит-лейн, когда на выезде горел красный свет. Гонка для него закончена.

21 Де ла Роса (9-й) заезжает в боксы. На устранение неисправности механики Jaguar тратят больше трех минут. Испанец откатывается на последнее место, на котором и остается вплоть до финиша гонки.

22 Проблемы у Култхарда продолжаются – шотландец вновь ошибается в предпоследнем повороте.

23 Ирвайн (5-й) обгоняет явно потерявшего темп Култхарда. Разочарования в Arrows продолжаются – Бернольди также получает черный флаг за незаконное использование запасной машины.

25 McLaren Култхарда не может сопротивляться даже Minardi Уэббера и опускается на шестое место.

26 Вильнев (7-й) также обгоняет Култхарда.

28 В погоне за Уэббером Вильнев (6-й) теряет заднее антикрыло своего BAR на скоростной прямой перед поворотом Waite. Машина теряет управление, вылетает с трассы и врезается в стену. Гонщик не получает повреждений.

29 Култхард (6-й) пропускает вперед даже Йонга, который впервые в жизни попадает в очковую зону.

32 Сало (8-й) открывает волну доззправок, не теряя при этом мест.

34 Култхард, на McLaren которого уже несколько кругов КП заблокирована на шестой передаче, глушит двигатель в медленном повороте Hellas и выбывает из гонки.

35 У Уэббера (5-й) возникают проблемы на пит-столе – не открывается заправочная горловина. Эта задержка стоит австралийцу 15 секунд и одной позиции.

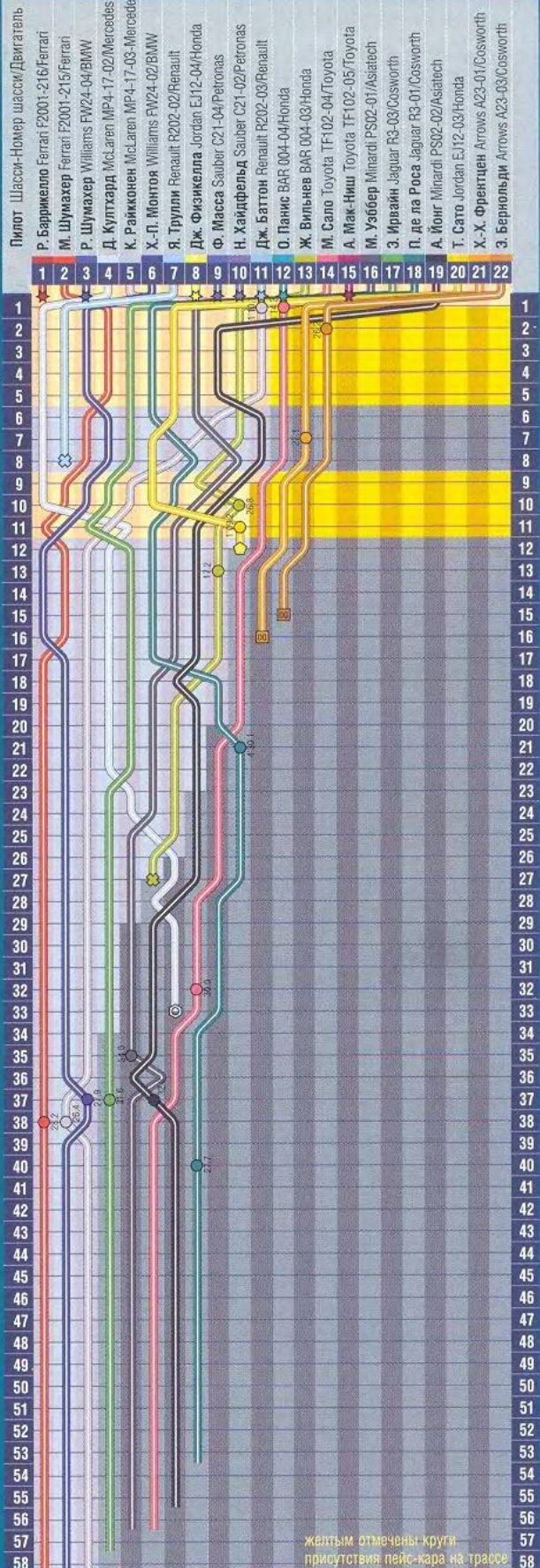
37 В боксах Монтойя (2-й), Ирвайн (4-й) и Йонг (5-й). Колумбиец пропускает вперед Райкконена, малайзиец – Уэббера, лишь гонщик Jaguar сохраняет позицию. Райкконен устанавливает лучший круг в гонке.

38 На пит-стоп заезжают М. Шумахер (1-й) и Райкконен (2-й). Оба сохраняют позицию, вернувшись на трассу. Однако финн тут же ошибается, срывает по траве первый поворот и пропускает Монтойю вперед. В борьбе за 6-е место Сало обгоняет Йонга.



42 Де ла Роса (8-й) совершает второй пит-стоп. Положение на трассе относительно стабильно: М. Шумахер примерно на 20 секунд опережает Монтойю и Райкконена, затем с солидными отрывами следуют Ирвайн, Уэббер, Сало, Йонг и де ла Роса.

48 Райкконен (3-й) понемногу отстает от Монтойи, а вот Сало (6-й) буквально на глазах догоняет Уэббера.



54 Уэббера окончательно догоняет Сало и начинает атаки.

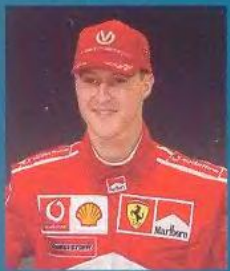
55 При попытке обгона в повороте Sports Center Сало ошибается, и его машина разворачивается на трассе.

58 М. Шумахер одерживает третью подряд победу в Австралии. Монтойя финиширует вторым, Райкконен впервые в жизни поднимается на пьедестал, Ирвайн четвертый, Уэббер, к восторгу австралийской публики, занимает пятое место, а Сало приносит Toyota очки в дебютной гонке. Все счастливы.



ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



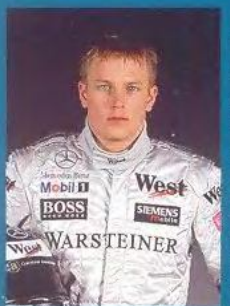
Когда я вдруг увидел, как вокруг меня повзлетали в воздух машины, то побоялся входить в первый поворот и, как и Кими, предпочел направить машину прямо, в траву. Затем, после рестарта определенную роль, полагаю, сыграли шины. Сначала, пока они были недостаточно прогреты, мои соперники казались быстрее. Затем, когда шины прогрелись, ситуация стала обратной, но мне пришлось изрядно побороться с Ярно и Хуаном, которые захлопывали перед мной "калитку", где только могли, хотя их машины были явно медленнее моей. Не думаю, что это было правильно, но, тем не менее, эта борьба, особенно с Хуаном, доставила мне удовольствие. И еще я очень рад за Minardi: у них не часто появляется возможность заработать очки, и эти они заслужили. Жаль, что моему партнеру по команде в этот раз не повезло – он мог бы прекрасно провести эту гонку. Лично я считаю, что после столь массовой аварии на старте ее должны были остановить и затем дать новый старт для всех, но эти решения – не наша компетенция.

Хуан-Пабло Монтоя



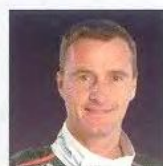
После рестарта мне удалось обойти Михаэля, и пару кругов казалось, что я могу с ним потягаться. Но стоило его шинам прогреться, как он оказался явно быстрее, и все что мне оставалось, это только стараться хотя бы удержать его позади. Но, как я ни защищался, он все равно обошел меня снаружи, как "стоячего", и тут же ушел в отрыв. Затем пришлось поворотоваться из-за Кими. К тому времени, когда он отправился на пит-стоп, мне удалось немного от него оторваться, но когда он выезжал обратно, мы шли буквально бок о бок, и он попытался затормозить перед поворотом позднее, но я сказал: "Нет, не выйдет!" И у него не вышло. После чего я смог оторваться секунд на пять и сохранить этот отрыв до конца.

Кими Райкконен

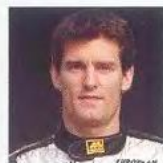


На старте что-то попало под переднюю часть моей машины, и мне ничего не оставалось, как на первом повороте, где случилась авария, отправиться напрямик по траве в гравий. Затем мне удалось вернуться на трассу, но теперь уже что-то попало мне между спиной и сиденьем, и из-за этого пришлось захватить в боксы, причем довольно надолго. Но потом я без особых усилий прорвался с последнего места на третье, и, думаю, мог бы пробиться и на второе, однако при выезде со второго пит-стопа слишком разогнался и не вписался в оптимальную траекторию поворота. Но я не очень расстроен – все-таки я еще продолжаю учиться, и этот урок позволит мне в дальнейшем делать свою работу лучше. А своим третьим местом я для первого раза вполне доволен.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



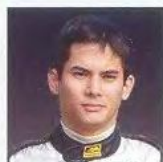
Эдди Ирвайн: Нам, конечно, очень повезло сегодня. Когда я, стартовав, оказался у первого поворота, то глазам своим не поверил: кругом были разбитые машины, и, благополучно выбравшись из этого погрома, я обнаружил себя на пятой позиции, после чего уже думал только о преследователях и до самого конца просто жал на всю катушку. Но мне пришлось быть очень осторожным, поскольку машина отнюдь не отличалась хорошей управляемостью. Было чертовски трудно ее вести, так что, несмотря на сегодняшний результат, нам не стоит обольщаться и предостойт еще очень многое сделать – ведь не каждый день сразу с десятков машин выбывает из гонки уже в первом повороте...



Марк Уэббер: Гонка была тяжелой, мне пришлось нажимать всю дорогу. Но особым испытанием стала последняя пара кругов. Каждый раз, когда я проносился по стартовой прямой, я видел, как люди на трибунах вскакивают со своих мест, но клетчатого флага все не было, и я терялся в догадках – окончилась гонка или еще нет? Признаюсь, что испытал облегчение, когда кругом спустя все же увидел финишный флаг. И, конечно, я очень горжусь тем, что принес команде очки в своей домашней гонке.



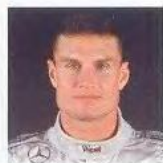
Мика Сало: Моя машина пострадала в послестартовом столкновении, так что пришлось заезжать в боксы, чтобы устранить неисправности в работе задней подвески, но затем она ехала уверенно и быстро – спасибо команде. И, хоть мне и раньше доводилось завоевывать очки, это очко для меня, возможно, самое важное.



Алекс Йонг: У меня были некоторые проблемы со слишком длинным ходом педали тормоза. Мы настроили машину под дождевую гонку, а она от начала до конца оказалась совершенно сухой, что осложнило управление машиной. Но я очень рад фантастическим двум очкам, которые принес Minardi Марк, рад за всю команду, которая заслужила это!



Педро де ла Роса: Если бы не неполадки в системе зажигания, я бы тоже мог привезти команде очки. Ведь даже когда я сообщил по радио команде о своих проблемах, и стало ясно, что перенастройка системы в боксах займет некоторое время, все равно имело смысл вернуться на трассу и продолжать гонку, которая была еще далека до своего завершения. Вот если бы еще нашим машинам скорости побольше – пока ее явно не хватает.



Дэвид Култхард: С самого начала мне удалось не только успешно миновать обломки на трассе, но еще и выйти в лидеры. Однако очень быстро обнаружились проблемы с переключением передач "вниз", а после очередного ухода машины безопасности самопроизвольно включилась нейтральная передача, из-за чего меня вынесло с трассы. Я попытался вернуться в гонку, но проблемы продолжались, в конце концов трансмиссию заклинило на шестой передаче, и гонка для меня завершилась.



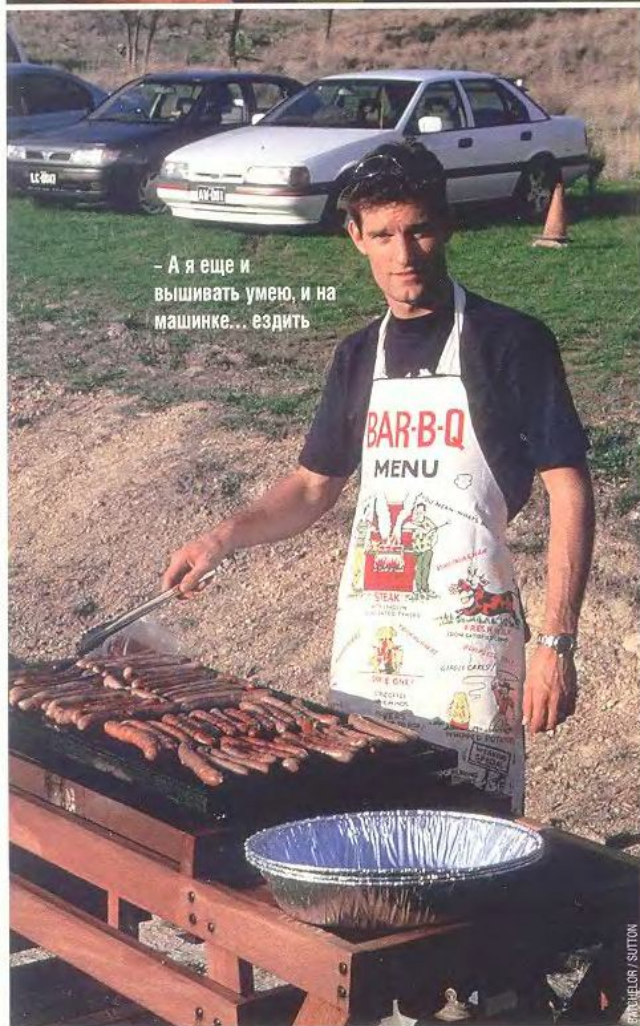
Жак Вильнев: В начале гонки была лишь одна задача: благополучно пробраться сквозь мешанину разбитых автомобилей, в то время как все было в сплошном дыму. Затем, уже на 27-м круге, у моей машины оторвалась заднее антикрыло – то ли оно было повреждено, то ли мы что-то упустили в ходе тестов. Жаль, что гонка для меня на этом закончилась.



Ваши шины вот так деформируются, вот так!



Кто сказал:
"Шумахер -
дурак?"



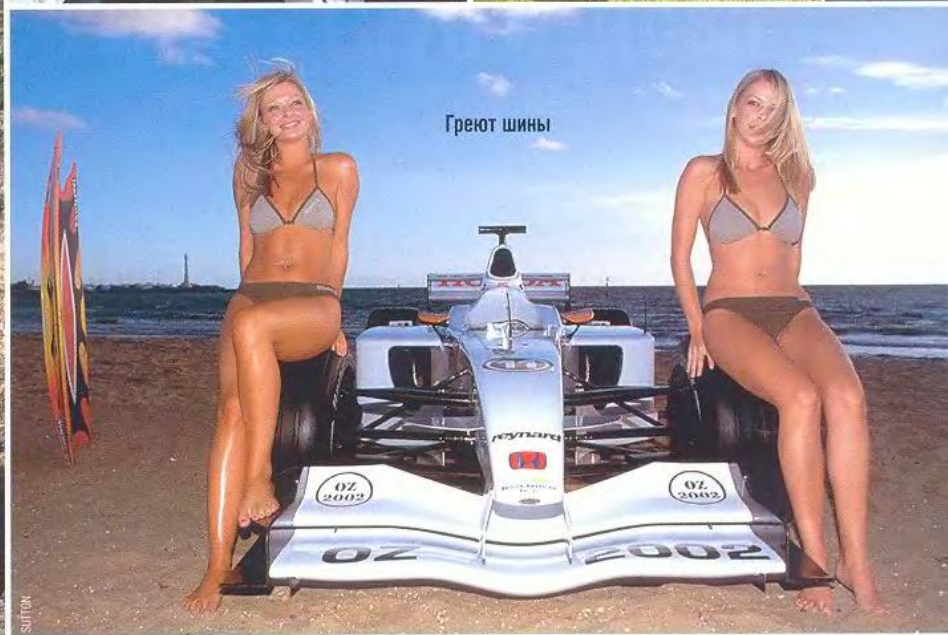
- А я еще и
вышивать умею, и на
машинке... ездить



Ну что, еще по 50 грамм?



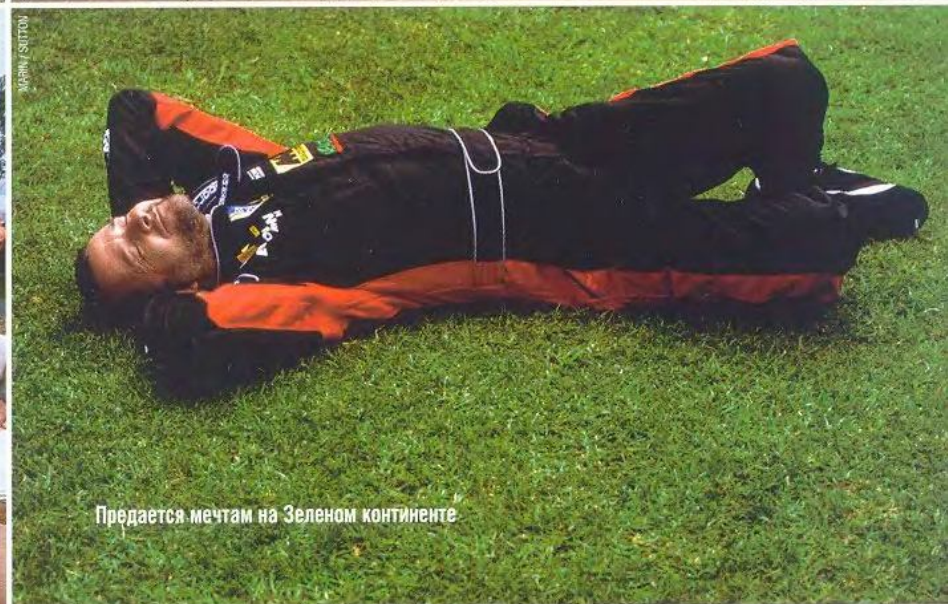
Пол Стoddарт готовит замену
американским окорочкам



Греют шины



Имя им - легион!



Предается мечтам на Зеленом континенте



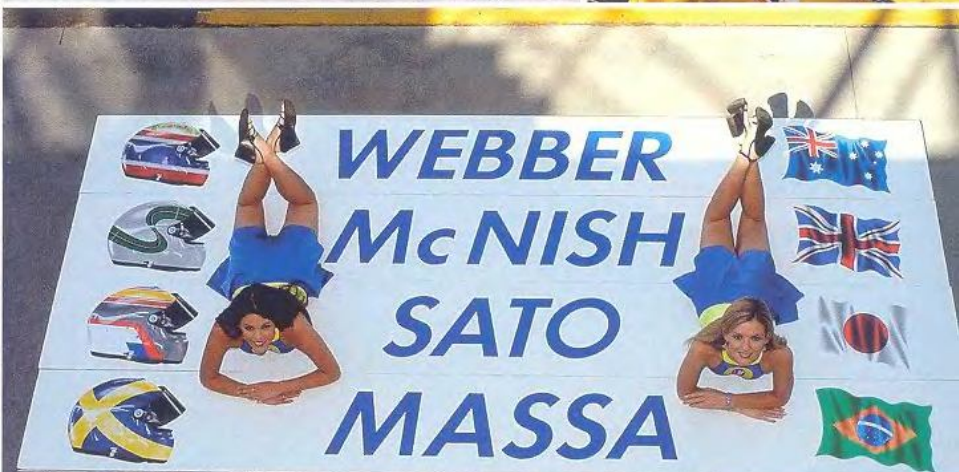
Фото - финиш!



Хаккинен продолжает тренироваться: рога (оленью) спилили для улучшения аэродинамики



Японский язык



Новичкам везет



Самodelкин отдыхает!



После поездки на двухместном Minardi



Две лошадиные силы

Уважаемые читатели, предлагаем вам принять участие в конкурсе "Калейдоскоп", условия которого изложены на нашем сайте www.formula-one.ru.



Антипод



ЧЕРНЫЙ ФЛАГ ТОМУ УОКИНШОУ

Начало австралийского Гран При 2002 года получилось богатым на самые разные события. Какие-то из них повлияли на ход гонки весьма решительным образом, другие лишь развлекли публику. Началось же все с происшествия, скорее, комичного, хотя для команды Aggrows это была самая настоящая трагедия – оба автомобиля “конюшны”, расположившиеся на стартовом поле на неплохих 15-й и 17-й позициях, напрочь отказались отправляться на прогревочный круг. Но уже буквально через две минуты всеобщее внимание приковала грандиозная стартовая авария, и злключения команды Тома Уокиншоу отошли на второй план. Между тем достаточно скоро оранжевые

автомобили один за другим вернулись на трассу. Но еще десять минут спустя так же тихо свернули в боксы. Причем оба пилота – и Хайнц-Харальд Френтцен, и Энрике Бернольди – не пали жертвой технических неполадок, а прекратили гонку по воле судей.

Первым черный флаг увидел Френтцен. Немец к тому моменту занимал 11-е место и имел неплохие шансы попасть если не в очковую зону, то хотя бы на подступы к ней. Но вице-чемпиону мира 1997 года пришлось расстаться с надеждами на успех. Тем обиднее, что проступок Хайнца-Харальда нельзя назвать таким уж серьезным, тем более по российским меркам – он проехал на красный свет одного из немногочисленных в Ф-1 светофоров – на выезде с пит-лейн.

Спортивный регламент Ф-1

Гонка Статья 153

Во время гонки покидать пит-лейн гонщики могут по своему усмотрению, но только если на выезде горит зеленый свет. Судья с голубым флагом или мигающий голубой фонарь предупреждают гонщика, что по трассе приближается другой автомобиль.

Немногим дольше товарища по команде оставался на трассе и Бернольди. Но в отличие

от Френтцена бразильскому гонщику лишь самое невероятное развитие событий могло позволить набрать очки – Бернольди к моменту своего выезда из боксов отставал от лидеров на семь кругов. Впрочем, опять-таки в отличие от Хайнца-Харальда, который поплатился лишь за собственную горячность, Энрике был “обречен” с самого начала – с того самого момента, как покинул основной автомобиль. Ведь согласно введенному летом прошлого года правилу менять машину после старта прогревочного круга теперь запрещено.

Спортивный регламент Ф-1

Запасной автомобиль Статья 87

После старта гонки менять автомобиль запрещено. Любой гонщик, который хочет использовать запасной автомобиль, должен вылезти из основного автомобиля и покинуть стартовое поле не позднее, чем за 15 секунд до старта прогревочного круга.

Гонка для оранжевых машин началась с конфуза, а закончилась форменным разочарованием. В Австралии именно Aggrows оказался слабым звеном. Впрочем, у “конюшны” Тома Уокиншоу еще есть время, чтобы исправить положение.

Александр Кабановский





КАЛЕЙДОСКОП ДВОЙНАЯ ИГРА

Ferrari – единственная из команд “большого цирка”, которая выставила на первую гонку чемпионата обновленную версию машины прошлого года. Решение не было спонтанным. В Маранелло прекрасно понимали, что доводка F2002 займет немало времени, и потому изначально вели двойную игру на “проектном поле”.

Информация о том, что Ferrari, возможно, начнет первенство 2002 года с машиной прежнего образца, просачивалась в печать уже с прошлой осени. То, что эти утечки организовывались не для отвода глаз, стало очевидно лишь 15 февраля, когда из Маранелло прозвучало официальное заявление – “на старт Гран При Австралии выйдет модернизированный вариант F2001”. А еще за несколько дней до этого Михаэль Шумахер “на 99%” был уверен, что начнет чемпионат за рулем F2002. Что же произошло?

В ходе тест-заездов, проводившихся с 10 по 16 февраля во Фьорано и Муджелло, выявились проблемы с новой коробкой передач. К этому готовились, и потому Росс Браун и Рори Бирн были удивлены, скорее, не самим фактом наличия дефектов, а тем, насколько поздно они обнаружили. Первые три дня испытательных заездов прошли без осложнений, а 12 февраля Шумахер даже установил новый рекорд трассы во Фьорано – 58,378 с на круге. 13 февраля тест-группа собиралась перебраться в Муджелло, где F2002 могла бы пройти проверку на скоростных виражах. Однако этого не случилось. Проведенная на заводе проверка выявила деформации в отлитом из титана картере коробки передач, который служит силовым элементом и испытывает сильные нагрузки. Пока готовилась новая КП, Шу-



пользование в гонке при пробеге 2500 км. До начала чемпионата оставалось время, но к середине февраля еще не была готова вторая F2002 (шасси № 218), предназначенная для Баррикелло. Везти же в Мельбурн машины разных поколений значило бы минимум на треть увеличить вес перевозимых запчастей. Расклад стал очевиден, и в Маранелло “призвали из запаса” модернизированную F2001, тем более что за ней остался рекорд прохождения круга трассы в Муджелло, да и во Фьорано ее “обогнала” машина, имевшая преимущество в виде более совершенных шин. При принятии решения, безусловно, учитывалось, что на начальном этапе чемпионата надежность отработанной конструкции (единственное существенное изменение в F2001 – головки двигателя от нового V10 серии 051) – более сильный козырь, чем технические новшества, не прошедшие “проверку боем”.

В стратегическом плане ставка на F2002 с более компактной, легкой КПП остается не-

махер вернулся во Фьорано, где во второй половине дня выполнил еще одну серию заездов из 25 кругов. Приблизиться к рекордному показателю, естественно, не удалось. 59,253 с – максимум, чего смог добиться чемпион мира. 14 февраля на машине с новой коробкой передач Шумахер успел совершить 36 кругов, прежде чем произошла поломка в трансмиссии. На следующий день плохая погода не позволила провести полноценные испытания, поэтому Михаэль занимался отработкой старта. В результате за первые шесть дней тест-заездов F2002 с шасси № 217 прошла всего около 785 км, тогда как по существующей в Ferrari традиции машина получает “добро” на ис-

изменной (предсезонные испытания машины с участием Шумахера, Баррикелло и Бадера продолжались на трассе в Имоле до 20 февраля). Правда, доводка коробки передач может осложниться не только по чисто техническим причинам. Через несколько месяцев заканчивается срок действия контракта Джона Саттона, главного разработчика трансмиссии, и этого специалиста настойчиво зовет к себе Jordan... Так или иначе, боевое крещение новой Ferrari откладывается. Но, как показывает результат гонки в Австралии, пока расчет стратегов из Маранелло полностью себя оправдывает.

Михаил Козлов





Скандалы – неотъемлемая часть Ф-1. Иногда они разгораются еще до начала чемпионата. Не стал исключением и нынешний сезон. Яблоком раздора между FIA и Michelin стала, разумеется, “резиновая проблема”

В этой истории много необычного. Вместо того чтобы вешать с заоблачных высот своего положения с помощью пресс-релизов, президент FIA Макс Мосли “идет в народ” и созывает пресс-конференцию. Вместо того чтобы изложить не подлежащий обжалованию вердикт, он лишь констатирует наличие спорной ситуации между Федерацией и неназванным производителем шин. “Как нам стало известно, – заявил Мосли, – в настоящее время испытываются покрышки с асимметричной формой канавок, что, по нашему мнению, является нарушением правил. Некоторые полагают, что канавки протектора с разным углом наклона

стенки в левой и правой части шины вполне законны. С нашей точки зрения, напротив, форма покрышек должна быть абсолютно симметрична”. Как затем станет известно из неофициальных источников, президент FIA имел в виду компанию Michelin, которая якобы по требованию технического комиссара Федерации вынуждена была отказаться от поставки своим клиентам одного из типов покрышек, как не соответствующего требованиям регламента. Когда это произошло (если произошло), остается неясным. По неподтвержденным данным, “незаконный” тип покрышек во время зимних тестов опробовали несколько команд, в частности Williams.

В чем же заключается идея Michelin? Колеса современных машин Формулы-1 устанавливаются с отрицательным углом развала (или, проще говоря, “домиком”, если смотреть на машину спереди). Делается это с двоякой целью. На прямых площадь контакта покрышки с полотном трассы не достигает максимальной величины, что способствует снижению сопротивления качению, а значит и повышению скорости машины. Напротив, в поворотах покрышка с нагруженной стороны работает всей шириной протектора, увеличивая устойчивость. Отрицательный угол развала и здесь дает выигрыш в скорости, поскольку деформация опорных шин в вираже существенно уменьшается. Но все же остается. Идеаль-

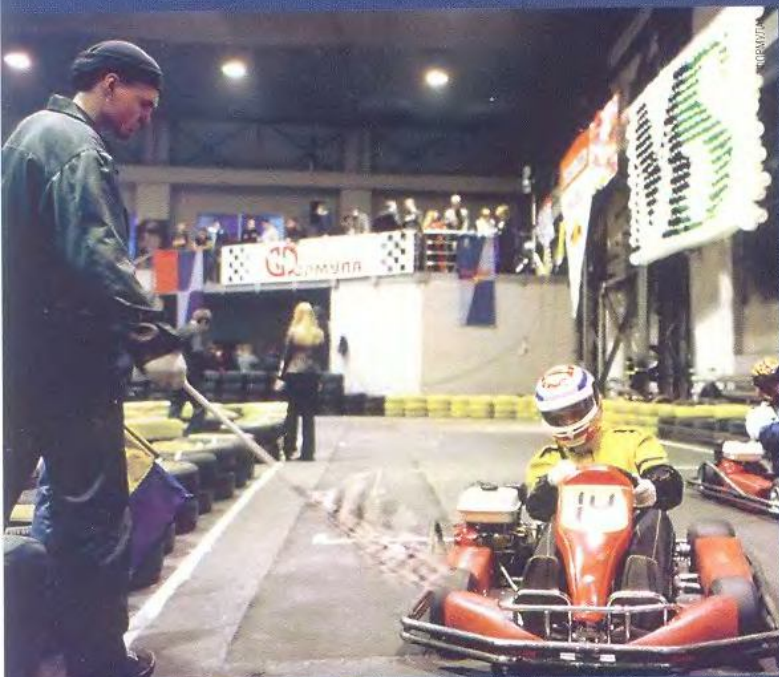
ным вариантом были бы покрышки типа “слик”, но они, как известно, под запретом. Компания Michelin попробовала решить проблему деформации иначе. Не меняя симметричность расположения четырех канавок относительно продольной оси покрышек “сухого” типа, французские специалисты сделали различную внутреннюю форму канавок с левой и правой стороны шины. В результате сегменты опорных покрышек в повороте лучше сохраняют свою форму, обеспечивая дополнительный прирост скорости.

И вот теперь FIA в лице Макса Мосли ставит под сомнение “легальность” таких шин. Защищаясь, ответственный за программу Michelin F1 Пьер Дюпаскье заявляет, что ему ничего не известно об асимметричных канавках протектора. В том смысле, что технический регламент четко не оговаривает эту проблему. А раз нет определенных правил, то каждый волен действовать по своему разумению. Действительно, в регламенте говорится, что “покрышки “сухого” типа должны иметь четыре канавки, симметрично расположенные относительно продольной оси”. Каждая канавка “по всей окружности покрышки должна иметь глубину не менее 2,5 мм” и “ширину не менее 14 мм на контактной поверхности покрышки и равномерно сужаться, достигая 10 мм в своей нижней части”. Из этого следует только одно: канавка внутри должна иметь форму трапеции. Но где сказано, что это должна быть равнобедренная трапеция? Если это и деталь, то такая, которая много значит в мире Ф-1. Однако самое удивительное в этой истории то, что пока так и не ясно, чем закончилась странная пикировка между FIA и Michelin.

Михаил Козлов

ШИННАЯ ВОЙНА ОБОСТРЯЕТСЯ





КАК МЫ ОТКРЫВАЛИ СЕЗОН

Где и когда, как вы думаете, был торжественно открыт новый сезон Формулы-1? Если полагаете, что в Мельбурне 1 марта, то глубоко заблуждаетесь. Это случилось в Москве 27 февраля, когда журнал "Формула" собрал на праздник в лучшем столичном картинг-клубе "10 дюймов" своих друзей, коллег, партнеров, представителей ведущих автопроизводителей и спонсоров команд Ф-1, представителей СМИ и, конечно же, звезд автоспорта. В общем, все было совсем как где-нибудь в пaddock Формулы-1. Ну или почти совсем. Не хватало разве что Берни Экклстоуна, которому, кажется, уже просто осточертело ездить в Москву, и Михаэля Шумахера, который, в отличие от своего нового друга Николая Фоменко, не смог подъехать, сославшись на поистине смехотворную причину — необходимость участия в тренировках перед ГП Австралии.

Праздник, скажем прямо, удался на славу. Веселились от души. Но одним лишь безудержным весельем данное мероприятие не исчерпывалось. Открытие гоночного сезона не могло обойтись без гонок. И они состоялись. Началось все с заездов на компьютерном симуляторе автомобиля Ф-1. И если вы думаете, что в такого рода соревнованиях не может случиться ничего неожиданного, то ошибаетесь. Чего стоил хотя бы драматический эпизод с одним не страдающим худобой гонщиком из состава нашей редакции, крепко застрявшим в кокпите. Он, как ни старался, никак не мог выкарабкаться из западни. "Это все потому, — недовольно пыхтел он, что у кого-то слишком узкие кокпиты!" "Нет, — отвечали ему,

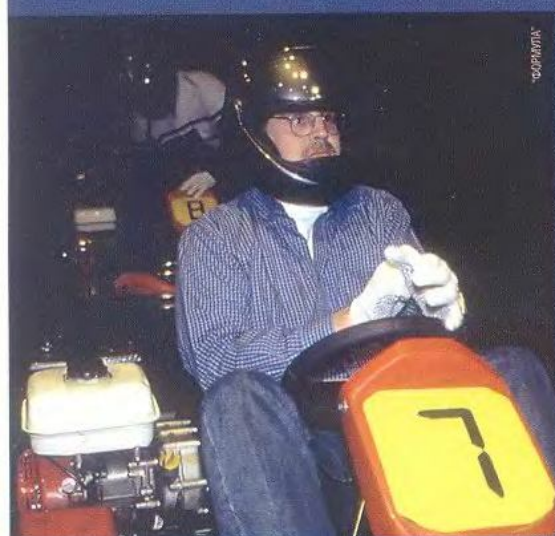
— Это все потому, что кто-то слишком много пьет пива на праздниках открытия сезона".

Ситуация становилась все более угрожающей, зазвучали предложения вызвать специалистов "Службы спасения", чтобы те разрежали зловещий симулятор и извлекли из него "инородное тело". Но этому воспротивились скаредные владельцы чудо-техники, предложив в качестве альтернативы разрезать негабаритного гонщика. Едва услышав такое, совсем было уже обессиленный бедняга стал выбираться наружу с удвоенной энергией, копыт затрещал и, наконец, объединенными усилиями доброй дюжины добровольцев и средств малой механизации его благополучно, разве что немного помяв, извлекли. После чего он, как ни в чем не бывало, отправился

допивать свое пиво, открыв остальным участникам "доступ на трассу". Кстати, о пиве! Оно (и не только оно) лилось рекой, увлекавшей вместе с ароматами изысканных кушаний толпы гостей в кафе, где у них появлялась возможность "сесть на мель" возле столиков или "приблечь к берегу" в баре. Это "заведение" является гордостью картинг-клуба. Здесь все очень уютно и стильно, все располагает к отдыху после напряженной борьбы на трассе. Стоит отметить, что наблюдать за заездами можно прямо отсюда, не "снимаясь с якоря". Однако мало кто из гостей мог устоять перед призывным ревом, доносившимся из-за огромных окон.

Основные страсти разгорелись на трассе картодрома, несомненно, лучшего в Москве. Его схема позволяет демонстрировать свое мастерство опытным картингистам и, вместе с тем, гарантирует безопасность новичкам. В заездах могли принять участие все желающие, поэтому борьба развернулась нешуточная. От-

Хозяева "вечеринки на колесах" почти в полном составе — именно эти люди, число которых еще меньше, чем количество гонщиков Формулы-1, делают журнал, который вы держите в руках



Решивший собственноручно и "собственноножно" поддержать славные традиции BMW в автоспорте, глава компании BMW Russland Trading Вольфганг Шлимме даже в неформальной роли картингиста не изменил имиджу солидного бизнесмена



радно, что среди шести участников, вышедших в финал, было и два представителя "Формулы", причем один из них, Александр Кабановский, стартовал с полу-позиции. Однако выиграть Александру не удалось: резвые гости затерли его в первом же повороте. В результате он финишировал за пределами призовой тройки. Победителем же стал, продемонстрировав завидное и, увы, редкое для спортивного чиновника владение предметом на практике, вице-президент Федерации автоспорта и туризма Игорь Ермилин. Вторым пришел еще один наш друг и давний партнер Эско Кумпулайнен – представитель авиакомпании Finnair, в прошлом – ни больше ни меньше гонщик финской Формулы-3.

В перерыве между заездами картингистов своим мастерством блеснули прославленные российские мотогонщики: чемпион России Александр Нифонтов и Игорь Тюрин, а также гонщики-экстремалы на мини-мотоциклах.

Затем в отдельном заезде выступали звезды российского автоспорта: гонщики команды THK Racing и "наши люди" в чемпионате FIA NGT Алексей Васильев и Николай Фоменко, лучший российский пилот Ф-3 Виктор Козанков, его сын Илья, Олег Кесельман, Борис Шульмейстер, Максим Травин. Но без всякого преувеличения "гвоздем" вечера стал поединок надежды российского автоспорта 14-летнего Михаила Алешина, который только накануне прибыл с Winter Cup (неофициального чемпионата мира по картингу среди юниоров), где среди полутора сотен участников занял пятое место в абсолютном зачете, с открытием гоночного сезона-2001 Александром Тюрюминым. Со старта Александр умчался вперед, а Михаил, стартовав с пятой позиции, быстро пробился на вторую и стал даже догонять лидера, но финишный флаг прервал погоню (его отец и менеджер Петр Алешин, кстати, финишировал пятым в "гостевом" фи-

"Заезжие профессионалы руля" Николай Фоменко и Алексей Васильев подошли к делу предельно серьезно: вышли на старт в полной боевой экипировке



нале). Тюрюмин же стал абсолютным победителем не только реального, но и виртуального чемпионата. Ну а третьим в "звездном" заезде финишировал Алексей Васильев.

В общем, гоночные страсти в клубе "10 дюймов" в этот вечер кипели так, что на какое-то время все забыли даже про грядущий чемпионат Формулы-1. Но ненадолго. Так или иначе, Формула-1 была, конечно, центральной темой разговоров и обсуждений, которые вели гости нашей вечеринки. Ну а как же иначе – в противном случае не стоило бы и собираться. С большим воодушевлением, кстати, собравшиеся выслушали приветственное слово продюсера телетрансляций чемпионата Формулы-1 на РТР Петра Васильева, который заверил (эта информация, полагаем, порадует и наших читателей), что все квалификации и гонки будут в этом году показаны в полном объеме, причем гонки – непременно в прямой трансляции.

Борис Мурадов



Тройка призеров "гостевого заезда" на картах получила учрежденные спонсорами призы из рук главного редактора "Формулы" Вадима Котлярова



Генеральные спонсоры

Hertz

Pole Position

VOBS

Спонсоры

TRADITION

FOSTERS

Red Bull ENERGY DRINK

hp invent

NIVEA FOR MEN

All Capone

PINGO

West

Coca-Cola

KARLITA Slims

10 дюймов

Москва,
ул. Складочная д.1 стр. 6
Тел.: (095) 289-4347, 289-2434
www.kartingclub.ru

10 МГНОВЕНИЙ 80-х годов

Пришло время вспомнить наиболее яркие моменты еще одного десятилетия Формулы-1. Восьмидесятые – время безудержного роста скоростей, период быстрого расцвета и столь же стремительного заката турбомоторов, эпоха господства на гоночных трассах британских автомобилей McLaren и японских моторов Honda. Именно на эту декаду пришлось последние победы Lotus и Brabham и первые успехи Benetton. Первая половина 80-х запомнилась чередой трагических происшествий и громких скандалов, вторая – противоборством на гоночных трассах “великой четверки” – Пике, Мэнселла, Проста и Сенны, которые за пять сезонов позволили всем остальным пилотам добиться лишь 10 побед в Гран При.

Гонка десятилетия: Гран При Австралии, 1986 год

Финальный этап чемпионата-86 стал самым настоящим гоночным триллером. Перед гонкой лидер чемпионата Найджел Мэнселл опережал Алена Проста на шесть очков, а своего товарища по команде Нельсона Пике – на семь. Но на первых же кругах вперед вышел McLaren Кеке Росберга, этой гонкой завершившего свою карьеру в Ф-1. Первым в тройке преследователей поначалу был Пике, но на 23-м круге он не удержал свой Williams на трассе и пропустил соперников вперед. Недолго оставался впереди и Алэн Прост – десятью кругами позже он пробил шину и из боксов выехал четвертым. На середине дистанции Пике догоняет и обгоняет Мэнселла, а Прост подтягивается к пилотам Williams, и 25 кругов три машины следуют по трассе одна за

другой. Перед гонкой руководитель McLaren Рон Деннис распустил слух, что Good-year подготовил новые шины, которые позволят провести всю дистанцию без пит-стопов. Фрэнк Уильямс, конечно же, потребовал у шинников разъяснений, но те лишь недоуменно пожимали плечами. Но глядя на то, как уверенно лидирует Росберг, Фрэнк посчитал, что его обманули, и приказал своим пилотам продолжать гонку без заезда в боксы. Все коварство задумки Денниса стало понятным на 62-м круге (из 81), когда на McLaren Росберга не выдержала изношенная до предела шина. В Williams сразу же стали зазывать пилотов в боксы, но опоздали – на прямой Brabham Straight задняя левая покрывка на машине Мэнселла взрывается, и британец



выбывает из гонки. Пике бросается в боксы, а Прост поднимается за два круга с четвертого места на первое, доводит гонку до победы (установленные после прокола шины позволили больше не заезжать в боксы) и получает титул чемпиона мира.

Гонщик десятилетия: Алэн Прост

Француз дебютировал в гонках Гран При на первом этапе сезона-80, и на протяжении всего десятилетия в каждом чемпионате оставался одним из главных претендентов на титул. Трижды он побеждал (став первым французом-чемпионом мира), еще четырежды становился вторым, пропустив вперед сначала Нельсона Пике, затем Ники Лауду, и, наконец,



дважды своего “заклятого друга” Айртон Сенну. За время с 1981 по 1990 год Прост первенствовал в 46 Гран При, выступая за три разные команды – Renault, McLaren и Ferrari. Причем французам удавалось выигрывать в каждом из десяти сезонов – добиться такого не удавалось больше ни одному гонщику в истории Формулы-1.

Дуэль десятилетия: Гран При Испании, 1986 год



Стартовавший с поула-позиции Айртон Сenna возглавил гонку, а вот Найджел Мэнселл с третьего места опустился на пятое, пропустив вперед Нельсона Пике и Кеке Росбер-

га. Но очень быстро англичанин не только вернул утраченное, но опередил и Алена Проста, став вторым. А на середине дистанции Биг Найдж сумел-таки найти брешь в защите Сенны и возглавил гонку. Но бразилец, конечно же, и не думал сдаваться. Одна атака, другая, и Айртон вновь впереди. Более того, “под шумок” на второе место проскочил Прост. До финиша к тому моменту оставалось десять кругов, и Найджел решил рискнуть – он отправил-

ся в боксы за свежими шинами. После этого пилот Williams на каждом круге отыгрывал у Сенны по три секунды. Проста он обогнал, как кругового. И за полкруга до финиша догнал-таки Lotus лидера гонки. Но конфигурация трассы в Хересе оставляла Мэнселлу единственную возможность для обгона – в последней шпильке. Финишировали машины бок о бок. Преимущество победителя составило ничтожные 0,014 секунды. Им стал Сenna.

Разочарование десятилетия: возвращение Алана Джонса, 1985 год

Когда в 1985 году Карл Хаас решил покорить Формулу-1, он призвал под свои знамена известных и авторитетных в мире Больших Призов людей – шасси проектировал Эрик Бродли, менеджером стал Тедди Мейер, а гонщиком – чемпион мира 1980 года Алан Джонс. Австралиец еще четыре года назад завершил карьеру, но, глядя на триумфальное возвраще-

ние Ники Лауды, тоже решил трянуть старинной. Увы, к Джонсу судьба оказалась не столь благосклонна – за полтора сезона изрядно располневший австралиец, которому было уже почти сорок, лишь дважды пробился в зачетную шестерку. Зато четырежды он попадал в аварии и вылетал с трассы. Триумфа не получилось.



Курьез десятилетия: Гран При Монако, 1982 год

За двенадцать кругов до финиша положение в первой шестерке было достаточно стабильным. Но все изменилось, когда пошел дождь. Первой его жертвой стал на 65-м круге шедший пятым Кеке Росберг. Затем вылетает в повороте Tabac Дерек Дейли. У его Williams повреждено заднее крыло, а из КП течет масло, но британец возвращается на трассу и медленно движется в сторону финиша. Через три круга разбивает свой Tyrrell Микеле Альборето, а еще через пять выбывает из гонки



лидер – Ален Прост. Но самое невероятное произошло на последнем круге. Занимающий первое место Риккардо Патресе ошибается в Loews. Судьи решили откатить Brabham, который перегорал трассу, и на спуске к

Portier итальянцу удалось «с толкача» завести двигатель. Патресе продолжил борьбу, хотя и полагал, что занимает лишь третье место. Но у обоих пилотов, обогнавших Риккардо, – Дидье Пирони и Андреа де Чезариса, на последних километрах дистанции кончился бензин, и итальянец первым пересек линию финиша. Кстати, если бы Патресе все же прекратил гонку в Loews, то победа досталась бы Найджелу Мэнселлу, который до дождя занимал лишь 9-е место.

Трагедия десятилетия: Гран При Бельгии, 1982 год

На бельгийский Гран При Жиль Вильнев приехал лишь с одной целью – обогнать Дидье Пирони. Две недели назад в Имоле француз фактически украл у канадца победу, и теперь Жиль должен был показать всему миру, кто на самом деле быстрее и как нужно побеждать. Во время суботней квалификации Пирони удалось проехать круг лучше Вильнева. И хотя в абсолютной классификации они занимали места в конце первой десятки, это не игра-

ло для Жили никакой роли – он моментально выехал на трассу, и Ferrari, как красный ураган, понеслась вперед. В повороте Butte Вильнев настиг Йохена Массу. Тот предусмотрительно ушел с траектории и прижался к правой обочине. Но именно туда направил машину и Жиль – он всегда обгонял сам, а не ждал, пока ему уступят. Ferrari взлетела в воздух и буквально воткнулась носом в землю, а канадец вылетел из кокпита. Вечером того же дня

врачи госпиталя в Ловене проиграли борьбу за жизнь одного из самых ярких и неординарных пилотов в истории Ф-1.



Потеря десятилетия: Колин Чэпмен

Сын управляющего гостиницы, Колин Чэпмен вошел в историю Формулы-1 как один из самых талантливых конструкторов гоночных автомобилей. Он пришел в автоспорт в 22 года, после службы в Королевских ВВС, и построил свой первый гоночный автомобиль на базе Austin двадцатилетней давности. Машину он назвал Lotus – в честь древней легенды, в которой цветок лотоса творит новую вселенную. В Формуле-1 машины Чэпмена дебютировали в 1958-м, а еще два года спустя Стирлинг Мосс принес команде первую победу на

узких улочках Монако. После этого автомобили Чэпмена завоевали шесть чемпионских титулов и семь Кубков конструкторов, а также победили в гонке Indy 500. Идеи Колина буквально преобразили Ф-1 – он впервые применил в Ф-1 активную подвеску и монокок, стал использовать граунд-эффект, именно на Lotus появились первые рекламные наклейки. И, возможно, неугомонный Колин еще не раз удивил бы мир Ф-1, но сердечный приступ в декабре 1982 года прервал его жизнь. Но и самой смертью Чэпмен сумел посмеяться над судь-

бой – несколько месяцев спустя лондонский суд по иску компании Delorean приговорил британца к десяти годам тюрьмы за «возмутительное и неоднократное мошенничество».



Противостояние десятилетия: Ален Прост – Айртон Сenna



Что будет, если всепробивающая стрела встретит на своем пути непробиваемый щит? Ален Прост и Айртон Сenna могли в автогон-

ках все. Бразилец был непревзойденным мастером квалификаций и предпочитал с самого старта умяться вперед и лидировать до финиша. Француз же любил до поры оставаться в тени, а затем, переиграв соперников в тактике, одержать победу. Быть может, не доведись им выступать в одно время, каждый смог бы записать на свой счет по пять-шесть титулов.

Победа десятилетия: Ferrari, Гран При Италии, 1988 год

Энцо Феррари умер в августе 1988 года. Он так и не дождался победы своих машин в сезоне-88. На трассах царствовали McLaren-Honda Алена Проста и Айртон Сены, и бороться с ними в том чемпионате не могли ни гонщики из Маранелло, ни кто бы то ни было еще. Несколько недель спустя после смерти



Но вместо этого француз и бразилец подарили Формуле-1 несколько незабываемых сезонов. Они соперничали друг с другом, а все остальные словно выступали в другом классе. Что и говорить, Рон Деннис до сих пор испытывает крайне противоречивые чувства, вспоминая конец 80-х, когда француз и бразилец вместе ездили в McLaren.

Коммематоре состоялся Гран При Италии, первая и единственная гонка чемпионата, которую выиграли не пилоты команды Рона Денниса. Двойная победа в Монце досталась гонщикам Ferrari Герхарду Бергеру и Микеле Альборето. Лучше почтить память Старого Хозяина было невозможно.

Скандал десятилетия: Tyrrell, 1984 год

В сезоне-84 команда Кена Тиррелла оказалась единственной, использующей «атмосферные» моторы. Казалось бы, это обрекало Tyrrell на роль записного аутсайдера. На деле



же вышло по-иному. Пилоты команды Мартин Брандл и Штефан Беллофф раз за разом набирали очки, немец в Монако провел блестящую гонку и поднялся на нижнюю ступень пьедестала, а британец в Детройте и вовсе финишировал вторым. Соперники потребовали тщательной технической экспертизы, которая выявила невероятный по дерзости и масштабу подвох – в специальные резервуары автомобиля заливалась вода, предназначенная, яко-

бы, для охлаждения тормозов. Но в самом начале гонки она потихоньку сливалась на трассу, и облегченная таким образом машина мчалась вперед. На последней дозаправке вместе с горючим в бак заливали множество мелких свинцовых шариков, и автомобиль легко проходил весовой контроль. Наказание оказалось под стать преступлению – первый и пока единственный раз в истории Ф-1 команду дисквалифицировали на целый сезон.

22 февраля 2002 года

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ – САМОЛЕТЫ

Эдди Джордан заметно нервничал. Еще бы! Презентация нового шасси команды EJ12 уже началась, а самой машины еще не было не только на сцене, но и в городе, где проходило ее представление. Вместо нового автомобиля стоял стол, за которым сидели сам Джордан, Джанкарло Физикелла и Такума Сато, а над столом висел огромный экран. Пока Эдди и его пилоты отвечали на вопросы журналистов, на экран транслировался полет грузового Аэробуса. “Ну и при чем здесь авиация?” – этот вопрос вертелся на языке у всех собравшихся. Замысел всего действия стал ясен позже.

Первые сообщения о том, что Джордан собирается представить свою новую машину в аэропорту Брюсселя, вызвали легкое недоумение: мало того, что сама презентация откладывалась несколько раз, так еще и место было выбрано с явной целью сэкономить даже в малом. По крайней мере, так казалось многим журналистам, бывавшим ранее на всегда шумных, веселых и экстравагантных шоу, устраиваемых Jordan в преддверии очередного сезона. Роскошные залы лондонских театров уступили место железному чреву грузового ангара воздушных ворот бельгийской столицы. Трудные времена, которые в этом межсезонье недобрым словом поминали хозяева всех команд, больно ударили и по Jordan. Сокращение спонсорской поддержки от табачного производителя Galaher Ltd, чью марку сигарет Benson&Hedges рекламировали на протяжении шести лет желтые машины, поставило команду чуть ли не на уровень аутсайдеров чем-

пионата. Но ирландец не зря считается одним из самых талантливых топ-менеджеров в Ф-1. Всю зиму Джордан упорно искал замену своему главному спонсору. И все-таки нашел.

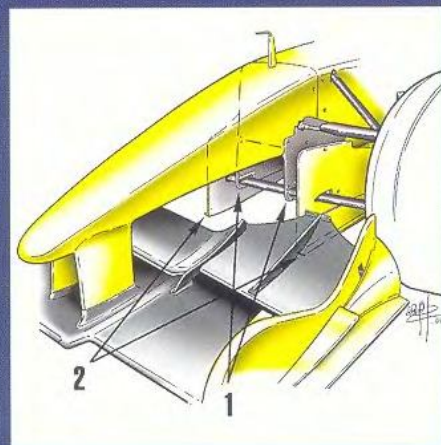
DHL (Dalsey, Hillblom, Lynn) – одна из крупнейших мировых курьерских служб, с 1998 года входит в компанию Deutsche Post, логотип которой уже два года красуется на бортах машин Jordan. Именно под этим знаком и прошло “авиашоу” в Брюссельском аэропорту. Самолет, окрашенный в красно-белые цвета DHL, уже подруливал к ангару, когда к Эдди подошел посыльный и вручил ему уведомление о доставке груза. Ирландец небрежно расписался в ведомости, двери ангара распахнулись, и многотонная машина въехала внутрь. Бригада грузчиков под руководством Физикеллы и Сато принялась выталкивать из недр самолета долгожданное “почтовое отправление”. Под оглушающую музыку и разноцветный дым с “посылки” сняли упаковку, и все впервые увидели новую расцветку команды. Похоже, что от бывлой агрессивности не осталось и следа. Укатали сивку крутые горки: ни тебе жгущих шершней, ни зубастых акул, ни ядовитых змей. Остался лишь кислотный желтый цвет. Название команды тоже претерпело изменение. Теперь оно звучит так: DHL Jordan Honda.

Кардинально изменился и кадровый состав команды. Из Benetton вернулся молодой, но уже опытный Джанкарло Физикелла. Его партнер Такума Сато является действующим чемпионом британской Ф-3. Вновь “воссоединился” с Jordan Гари Андерсон, который тру-

дился в ирландской “конюшне” с момента ее дебюта в Формуле-1 в 1991 году, а затем работал в других командах, в частности в Jaguar Racing и Reynard Motorsport. Кроме Андерсона в Jordan появились Роб Смитли (гонимый инженер Физикеллы) и Джеймс Кив (гонимый инженер Сато). Бывший менеджер тестовой команды Тим Эдвардс теперь возглавит гонимый коллектив, а старожил Jordan Эндрю Стивенсон займет должность главного механика.

Первое появление на тестах нового творения Эгбала Хамиди состоялось еще 21 января,

Нижний рычаг передней подвески имеет два отдельных узла крепления (1) и для большей жесткости выполнен непрерывным в средней части. Рычаг проходит сквозь боковые дефлекторы (2)





так что обводы автомобиля 2001 года уже хорошо изучены. Самым серьезным изменениям подверглась передняя часть шасси. Технический директор команды, впрочем, не считает обновление слишком серьезным: «EJ12 – это итог огромной работы талантливых и упорных людей. И хотя машина, на первый взгляд, выглядит сильно изменившейся, ее конструкция основана на дизайне EJ11. Естественно, мы провели ряд изменений, особенно в части передней и задней подвески». Что касается двигателя Honda RA002E, то представитель японской компании Тору Огава почти слово в слово повторил то, о чем уже поведал миру на презентации BAR, где представлял тот же самый агрегат. Господин Огава не упустил случая опровергнуть слухи о якобы существующем отставании в мощности, добавив: «У нас были некоторые проблемы до тестов, но мы с ними успешно справились. Этот мотор легче и мощнее прошлогоднего, у него изменился угол развала цилиндров, а значит, ниже расположен центр тяжести».

Наконец, взял слово и сам босс команды. «Это великий день для нас, – начал свою короткую речь Джордан. – Наше новое соглашение с DHL наглядно показывает, что этот спорт по-прежнему предоставляет уникальные воз-

можности для рекламы в мировом масштабе». Представляя новую пару гонщиков Jordan, старина Эдди не скупился на комплименты: «У меня такое ощущение, что здесь собралась одна семья. У нас есть два талантливых гонщика, а Джанкарло я вообще всегда считал будущим чемпионом. Такого гонщика, как Такума, я не видел на трассах последние лет десять – то, как он умеет побеждать, тот путь, который он прошел, то, насколько он посвящает себя делу – все это внушает мне восхищение». Когда речь зашла о прогнозах на наступающий сезон, не обошлось и без знаменитого ирландского юмора: «Не поймите меня превратно, я не сбрасываю со счетов Ferrari. Да, моя главная цель – добиться чемпионского титула, но я не безоглядный оптимист. Мы участвуем в мировом первенстве, и я не знаю, что нас ждет». И только когда один из журналистов попросил главу Jordan сравнить бюджет команды этого года с прошлогодним, в глазах Эдди заиграли бешеные искорки: «Я бы посоветовал не совать нос в чужие дела». Сразу после этого стало понятно, каких трудов стоило Джордану снарядить свой самолет по маршруту «Сидней-Токио» в рейс, длиною в целый сезон.

Дмитрий Ситник
Рисунок Джорджо Пиолы



АМЕРИКАНСКАЯ МЕЧТА



История взаимоотношений Формулы-1 и крупнейшей в мире автомобильной державы – США – сложна и запутанна. С одной стороны, нет в мире другой страны, которая удостоивалась бы чести принимать сразу по три (!) этапа чемпионата мира в год. С другой – в течение многих лет государство с богатейшими автоспортивными традициями высокомерно отворачивалось от европейских гонок. Сегодня, впрочем, "холодная война" уже позади. После восьми лет изгнания Формула-1 вернулась в Штаты, и вот уже янки вздыхают из-за отсутствия национальной команды или хотя бы гонщика в Ф-1. А ведь были времена, когда Америка имела в Европе и своих гонщиков, и свою команду.

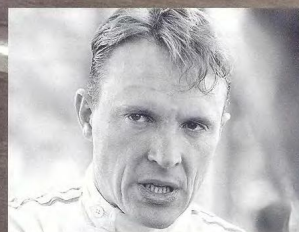
Патриот

Формально американские гонки чемпионата мира проводились еще с 1950 года, когда Indy 500 считался одним из этапов Ф-1. На самом же деле к Формуле-1 "тапистоки" Индианаполиса в те годы имели не больше отношения, чем к полету человека в космос. Единственное, что родило Ф-1 и ААА, как тогда назывался американский чемпионат, так это четыре колеса на машинах. За десять лет опин далекое "большое цирка" так и не соблазнили американских гонщиков и команды. Ситуация изменилась лишь в конце 50-х, когда "король автоспорта" лично пересекся с ними. В декабре 1950 года в Себринге был разыгран первый Гран При США Формулы-1, а на арену "большого цирка" вышли сильные американские гонщики, самым талантливым из которых, наверное, был долговязый калифорниец Дэнниел Скоттон Герин.

Вообще-то Дэн родился вовсе не в Калифорнии, а в местечке Порт-Джефферсон в Нью-Йорке. И именно там в начале 40-х учился автогонками, случайно увидев однажды соревнования миджестов на 1,5-мильном овале во Фринпорт. И быть бы Герину лет через пятнадцать одним из чемпионов ААА или USAC, не попади тогда в его руки книга Джорджа Монхауза и Флойда Климера об экзотических для американского мальчика европейских Гран При. "О, это было бесподобно! Я читал о дошедших Гран При года через два-три после того, как они закрепились, но все равно они так сильно отличались от трюковых гонок, которые были у нас в Америке. А что творили Карачинато, Розмайер и Нувалари. Просто потрясающе!" – вспоминал потом Герин, в 12 лет заболевший чуждыми тогда американцам европейскими Гран При.

В 1948 году Дэнгу исполнилось 17 лет, его отец, довольно известный в Нью-Йорке оперный певец, вышел на пенсию, и семья переехала на другой конец США – в солнечную Калифорнию, где Дэн начал впервые охотиться на скорость. Еще учась в школе, он каждую свободную минуту проводил на своем плато Боуинвилл, где тогда устраивались рекордные заезды на скорость. Вскоре, правда, Герин пришлось расстаться с гоноками. В 1952 году его призвали в армию, Дэн прослужил два

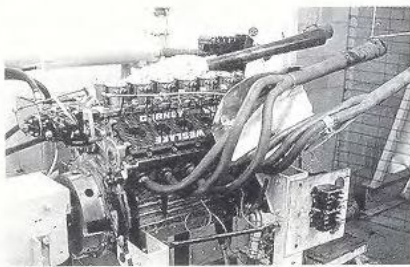
В 1965 году Герин впервые вывел свою команду на старт Indy 500. На арендованном у Коллина Чаллена (справа) Lotus 38 Дэн показал в квалификации третье время, но в гонке полетела КП и ему пришлось сойти с трассы уже на 43-м круге



года в войсках американских ПВО в Корее и лишь в 1955 году смог, наконец, начать карьеру гонщика. Всего за парилет выиграв несколько престижных стартов, Герни заработал репутацию одного из лучших молодых гонщиков страны, и в 1958 году американский дилер Ferrari Луиджи Чинетти пригласил бредившего европейским автоспортом Дэна выступить за его команду в "24 часах Ле-Мана". И хотя во Франции его напарник разбил машину, европейцы оценили Герни и на следующий год, по рекомендации Чинетти, Энцо Феррари взял американца в команду из Маранелло. Дэн потряс Европу дебютом в Формуле-1. Уже во второй гонке чемпионата мира Герни финишировал вторым, а по итогам сезона-59 набрал 13 очков и занял 7-е место в чемпионате, приняв участие всего в четырех этапах. Однако авторитаризм Коммендаторе пришлось не по душе демократичному американцу, и зимой он покинул Маранелло, перейдя в BRM. Затем были два сезона в Porsche, принесшие Дэну первую победу и третье место в мировом первенстве 1961 года, потом еще три в Brabham, где Герни постоянно и намного опережал Джеска Брэбэма. Ему нужно было просто остаться в команде еще на один сезон, и тогда Дэн почти наверняка выиграл бы чемпионат мира 1966 года. Но именно в этот момент он ушел из Brabham, чтобы по примеру Блэка Джеска создать собственную "копию" Формулы-1. "Тогда все создавали собственные команды – Брэбэм, Мак-Ларен, Сертиз, – это казалось стоящим делом", – скажет потом Дэн. При этом амбиции Герни простирались куда дальше удовольствия видеть свою фамилию на носу гоночного автомобиля. Даже будучи с детства поклонником европейских гонок, Герни оставался ярким патриотом своей страны и мечтал, чтобы в Европе побеждали американские пилоты на американских машинах.

Команда-мечта

Если с успехами американских гонщиков благодаря самому Герни и чемпиону мира 1961 года Филу Хиллу все было более или менее в порядке, то с машинами и "копиюшками" из-за океана в Старом Свете дела обстояли туго. Хотя первый автомобиль со звездами и полосами на борту – Christie WC-5 – дебютировал в Европе еще на ГП АКФ 1907 года, и до Второй мировой войны, особенно с 1910 по 1930 год, участие американских машин в Гран При по эту сторону океана не было такой уж редкостью, с учреждением Формулы-1 в Старом Свете возник острый дефицит на "янки". Утопичный проект переднемо-



Летом 1966 года Weslake выдавал на стенде от силы 364 л.с.

Eagle Герни преследует BRM Стюарта на Гран При Голландии 1966 года в Зандфорте. В начале гонки Дэн шел в лидирующей группе, но затем сошел с трассы из-за утечки масла

торного Scarab Ланса Ревентлоу в 1960 году умер во младенчестве. Немногим лучше сложилась в 1963–1964 годах и судьба команды Хью Пауэлла Scirocco. Но неудачи соотечественников не только не охладили, а лишь еще больше подхлестнули патриотизм Герни. "Гран При включают в себя некоторые элементы Олимпизма, – уверен Дэн. – Здесь вы выступаете за свою страну, и чувствовать это всегда было очень важно для меня. Поэтому мы и решили создать американскую команду".

Еще в 1964 году Дэн, наряду с победой в чемпионате мира мечтавший выиграть и "Борг Уорнер Трофи" – главный приз Indy 500, вместе с другим американским гонщиком Ф-1 Кэрроллом Шелби основали в городке Санга-Ана в Калифорнии гоночную команду All American Racers. Увы, в 1965 году покорить Indy 500 с первой попытки не удалось. Зато Герни заручился поддержкой американской шинной компании Goodyear и решил перейти в наступление сразу на двух фронтах: в USAC и Формуле-1. Причем именно от участия в европейских гонках Дэн ждал быстрого успеха. С 1966 года в Ф-1 стала действовать новая, "3-литровая" формула, и практически все команды – и новички, и сторожилы – оказались в равных условиях. Всем пришлось начинать с чистого листа, так что время для дебюта Герни выбрал благоприятное. Оптимизм Дэна подогревался и тем фактом, что главным конструктором AAR стал его близкий приятель Лен Терри – создатель знаменитых Lotus 38, на которых Герни и Джим Кларк в последний день весны 1965-го стартовали с первой линии в Индианаполисе, после чего "летучий шотландец" с блеском выиграл свою первую же Indy 500.



Уже к весне 1966 года, взяв за основу конструкцию Lotus 38, Терри построил для AAR две модификации первого Eagle ("Орел" – такое название автомобиль получил не только как символ Америки, но и за характерный нос, напоминающий по форме орлиный клюв): для USAC и Ф-1. В отличие от автомобиля Indy машина Гран При получила топливные баки меньшего объема, однако, несмотря на это, ее сухой вес получился почти на 23 кг больше, поскольку для увеличения жесткости Терри сделал ее монокок из 1,8-миллиметрового алюминия, в то время как на машине USAC использовал листы толщиной 1,6 мм. 3-литровый двигатель Формулы-1 Герни заказал в Суссексе на фирме Гарри Уэслейка, где работал еще один его старый знакомый – экс-инженер BRM Обри Вудс. Однако контракт был подписан только в октябре 1965-го и к первой гонке сезона в Монако Weslake, бо́льшая часть оборудования которой давно устарела, не успела подготовить свой 12-цилиндровый мотор, который по ожиданиям должен был развивать около 400 л.с. И Дэн предпочел поездке в Монте-Карло квалификацию очередной Indy 500, перенесла дебют команды в чемпионате мира в Спа.

В 1966 году из четырех стартовавших в Индианаполисе Eagle до финиша сумел добраться лишь один: Джерри Грант (№ 88) отстал от победителя на 33 (!) круга





В нескольких гонках сезона-67 на Eagle выступал старый приятель Герни – Брюс Мак-Ларен. На “Нюрбургринге” новозеландец уверенно опережал действующего чемпиона мира Джека Брэбзема, но затем на Eagle потек маслоспровод и Брюсу пришлось прекратить гонку



Останься Герни (слева) в 1966 году в Brabham, и он, скорее всего, выиграл бы один из двух следующих чемпионатов мира, победы в которых в итоге достались Брэбзему и Хьюму (справа)

В Индиане новое творение Терри зарекомендовало себя очень неплохо: Ллойд Руби квалифицировался во втором ряду, однако надежность Eagle оставляла желать лучшего и ни один из четырех “Орлов”, включая и автомобиль самого Герни, до финиша так и не добрался. Немногим лучше прошла и европейская премьера.

Первый полет

В Спа AAR смогла выставить лишь один сине-белый Eagle T1G под управлением самого Дэна, да и с тем пришлось изрядно помучиться. Мотор Weslake все еще не был готов, и Герни вынужден был поставить на машину расточенный до 2,75-литров 4-цилиндровый рядный Climax FPE, созданный еще в конце 50-х и выдававший от силы 235 л.с. К тому же уже после первых испытаний, которые прошли 8 мая в Гудвуде, выявился и его главный недостаток – сумасшедшая вибрация. К Гран При Бельгии исправить ситуацию Терри не удалось, и Дэну всю гонку приходилось бороться с постоянно нарастающей тряской двигателя. Кончилось это тем, что, стартовав с послед-

него места, Герни час стойко держался на залитой дождем бельгийской трассе в арьергарде нелотона, после чего его нервы не выдержали. “Эта вибрация достала меня. Я был в ужасе, иногда мне казалось, что внутри вот-вот что-то взорвется”. Американец припарковал своего дрожащего “Орла” на краю трассы, не заглушив двигатель, вылез из машины, подпер колесо булыжником и отправился погулять по обочинам, чтобы хоть как-то успокоить нервы. Из-за своей остановки Герни проиграл в итоге победителю более пяти кругов, и, даже закончив гонку седьмым, не попал в финишную классификацию.

В том же духе прошли и четыре следующих Гран При. Обиднее всего было то, что у Терри получилось действительно очень удачное шасси, да и сам Дэн горел желанием доказать конкурентоспособность своего детища, но все перечеркивало отсутствие нормального мотора. Тем не менее через три недели после Спа на скоростной трассе французского Гран При в Реймсе Герни каким-то чудом сумел принести своей команде первые два очка. Но мало того, что четверка Climax оказалась слабой, с этим еще можно было бы мириться, но она еще и не отличалась надежностью.

Перед гонкой в Брэндс-Хэтче, чтобы улучшить управляемость и увеличить максимальные углы поворота колес, Терри немного изменил геометрию передней подвески: изогнул рычаг нижней вилки и избавился от антиклевковой системы. Моторист AAR Джон Миллер, покопавшись в “кишочках” Climax, сумел довести его мощность до 245 л.с. В итоге в Англии и Голландии Eagle Герни стартовал с третьего и четвертого места, но оба раза поломки мотора перечеркивали все усилия команды. На “Нюрбургринге” же, где двигатель почти дотянул до финиша, а Дэн шел четвертым, на последнем круге “синий Орел” стал задыхаться – полетела система охлаждения, и Герни пришлось довольствоваться лишь седьмым местом.

В Монце наконец состоялся долгожданный дебют 12-цилиндрового Weslake и нового шасси Eagle T1G 102. AAR даже выставила вторую машину (правда, со старым Climax) для Фила Хилла, но большого облегчения Герни это не принесло. Хилл на старт не попал. А Weslake впервые установили на шасси только в Монце, и все тренировки Дэн потратил на устранение

проблем в топливной системе. А в гонке уже на восьмом круге в картере Weslake закипело масло. К тому же вместо ожидавшихся 400 л.с. мотор выдавал лишь 364. И все же долговязый Дэн не отчаивался: "Это, конечно, не совсем тот результат, которого мы ожидали, но мы постараемся довести V12 до ума".

Через месяц на домашнем для Eagle Гран При США в Уоткинс-Глене Герни снова выставил вторую машину: место Хилла занял пришедший из BRM Боб Бондюрант. Увы, но и в Нью-Йорке двойной удар "Орлов" не дал результатов. Weslake Герни, мощность которого Обри Вудс за эти четыре недели сумел довести до 375 л.с., перегрелся уже на 14-м круге. А Боба восьмью кругами раньше дисквалифицировали за помощь судей на трассе, которой он вынужден был воспользоваться, чтобы вернуться на асфальт после вылета.

Через три недели в Мехико-Сити, где 4-цилиндровый Climax в условиях высокогорья значительно меньше Weslake страдал от разреженного воздуха, гонщики Eagle поменялись машинами. В итоге Бондюрант, несмотря на все предосторожности (Дэн строго-настрого запретил раскручивать двигатель выше 8000 об/мин при потолке в 9500 об/мин), как и ожидалось, пал жертвой мотора: полетел бензонасос. Герни же, во второй раз в сезоне финишировав пятым, принес своей команде еще два очка и лишь седьмое место в Кубке конструкторов. Первый полет "Орла" получился не слишком впечатляющим.

Второе дыхание

Итоги сезона-66 разочаровали Дэна. "Мотор ни к черту, — злился Герни, — к тому же мы слишком стеснены в средствах и

В 1967-1969 годах канадец Эл Пис периодически стартовал в своих домашних Гран При на купленном у AAR Eagle T1G 101. На фото: Пис (№ 25) пропускает BRM Кариджа на тренировке ГП Канады 1968 года. Из-за поломки мотора на старт той гонки Эл так и не вышел



Дэн Герни за рулем Eagle T1G 104 на ГП Южной Африки 1968 года в Кьялами

не можем ускорить его доработку". И все же зимой 1967 года команда начала понемногу выбираться из кризиса. В придачу к двум уже имевшимся шасси T1G 101 и 102 Терри собрал в Санта-Ане еще два Eagle T1G 103 и 104. Причем последняя машина оказалась значительно легче предыдущих. Шелби и Герни удалось заключить спонсорский контракт с калифорнийской компанией Harvey Aluminium, благодаря чему Терри получил возможность использовать в строительстве машины более легкие и дорогие материалы. Монокок 104-й Лен частично сделал из магниевого сплава, корпус из алюминия, а систему выхлопа и рычаги подвески из титана, благодаря чему новый "Орел" получился более чем на 40 кг легче старших братьев. Впрочем, через несколько месяцев и 103-е шасси вместо стальной получило титановую подвеску. Кроме того, из магни-

ГП Бельгии '67. Несмотря на заминку на старте, где у Дэна заклинило коробку передач, единственную для Eagle победу в гонке чемпионата мира Герни одержал более чем уверенно, побив попутно рекорд трассы в Спа



евых сплавов были отлиты и некоторые детали двигателя. Мотористы Weslake вообще неплохо поработали: Вудс увеличил число оборотов своего двигателя до 10 500, мощность возросла до 413 л.с., да и проблему надежности, как уверял Уэслик, удалось решить. Теперь главным недостатком Weslake, наряду с ценой (моторы собирались вручную и стоили \$280 000) и по-прежнему солидным весом (несмотря на использование магния и алюминия, V12 весил почти 175 кг), была... их уникальность. Моторы, а всего в 1966–1967 годах для Eagle было собрано шесть двигателей, заметно отличались друг от друга, и хуже всего, что их детали не были взаимозаменяемы: "Каждый двигатель нам приходилось обслуживать по-своему", – вздыхал Герни. Была и еще одна проблема, которая, как выяснилось позже, оказалась роковой. "Двигатель не так уж плох, но нам никак не удается наладить систему смазки", – сетовал зимой Герни. На Weslake оказался слишком большой зазор между поршнями и стенками цилиндров, и если в конце 1966 года на масле Mobil мотор работал еще более или менее надежно, то когда зимой эта компания из-за финансовых проблем покинула Ф-1 и AAR пришлось перейти на смазочные материалы Castrol, моторы стали гореть как спички.

Отчасти по этой причине на первый Гран При 1967 года, проходивший в январе на горном южноафриканском плато в Кьялами, Герни взял прошлогоднее шасси 101 со старым мотором Climax, гораздо лучше Weslake зарекомендовавшим себя осенью в условиях мексиканского высокогорья. И надо сказать, Дэн угадал: стартовав 11-м, он к середине дистанции шел в тройке лидеров и вполне мог рассчитывать даже на победу, если бы не поломка подвески. Тем не менее Большой Приз Южной Африки стал последней гонкой Eagle-Climax за заводскую команду. Вернувшись из Кьялами, Герни продал 101-е шасси канадскому гонщику Элу Пису, который выступал на нем вплоть до 1969 года.

В 1967 году Дэн (в центре) вместе с Марио Андретти и Гордоном Джонкоком стартовал из первого ряда Indy 500, но "Борг Уорнер Трофи" в итоге достался Фойту, стоявшему на старте лишь четвертым

Герни вместе со своим Eagle совершает круг почета после победы в "Гонке чемпионов" 1967 года



После зимних каникул у AAR словно открылось второе дыхание. Герни снова обрел вкус к гонкам, и когда весной дебютировал новый форсированный Weslake, к Eagle сразу же пришла первая победа. 12 марта Герни даже на прошлогоднем шасси 102, весившем на 80 кг больше минимального лимита, буквально в одни ворота выиграл не входящую в зачет чемпионата мира "Гонку чемпионов" в Брэндс-Хэтче. Более того, команда вполне могла сделать дубль, но в финале на T1G 103 шедшего вторым за Герни нового гонщика AAR Ричи Пинтера отказали тормоза. К сожалению, на майском Гран При Монако закрепить успех американцам не удалось: Пинтер не смог даже пройти квалификацию, а Герни продержался в гонке чуть более четырех кругов, после чего на Eagle вновь сломался бензонасос. Впрочем, о причинах провала в Монте-Карло Дэну задумываться было некогда: уже через шесть дней его команда должна была участвовать в квалификации очередной Indy 500, на которую Герни возлагал большие надежды.

AAR заявила в Индианаполисе четыре автомобиля: для Дэна, Пинтера, американца Джерри Гранта и ангажированного в Соорт молодого австрийца Йохена Риндта. Еще четыре Eagle выставили другие команды. В субботу Герни с первой же попытки показал лучшую скорость. И хотя этот результат продержался на поуле всего три минуты, перекрыть его в тот день смог лишь Марио Андретти. Когда же воскресная квалификация была отменена из-за дождя, стало ясно, что Дэн будет стартовать с первого ряда. Но Герни это не слишком обрадовало: из-за отмены заездов Пинтер, как и в Монако, не смог пройти квалификацию. "Скорее всего, ему просто не хватило времени, чтобы освоиться, – оправдывал товарища Дэн. – Это не просто, особенно здесь, в Индианаполисе, где на результат влияет множество факторов: желтые флаги, дождь, поломки – все это отнимает уйму времени". Впрочем, неудача в итоге постигла не только Пинтера. Из трех пилотов AAR, пробившихся на старт "пятисотки", ни один не увидел клетчатого флага, и через неделю, в очередной раз облизнувшись по "Борг Уорнер Трофи", команда ни с чем вернулась в Европу.

Начало конца

За поражения в Монако и Индиане Герни рассчитывал расквитаться в Зандфорте, где наконец-то должно было дебютировать облегченное шасси 104, но незадолго до Гран При Голландии команду ждало новое потрясение: подавленный неудачами в двух самых знаменитых гонках планеты, Пинтер заявил о своем уходе из спорта. Обескураженный таким поворотом событий, Герни ни словом не упрекнул друга: "Это только его личное решение, и если у Ричи хватило мужества на такой поступок, я снимаю перед ним шляпу".

В Зандфорт Дэн приехал не в лучшем настроении, но это не

помешало ему продемонстрировать силу нового Eagle и показать в квалификации второе время. Однако, несмотря на успех собственного автомобиля, куда более сильное впечатление на Герни произвел дебют в Гран При Lotus 49, оснащенного новейшей "восмеркой" Cosworth DFV. Уже в Голландии Дэн одним из первых оценил потенциал мотора, которому суждено будет стать самым успешным в истории Ф-1: "Пока Cosworth не намного мощнее нашего двигателя, думаю, сил на 20–25, но я уверен, этот только начало. У этого мотора большое будущее". В Зандфорте Eagle на равных боролся с Lotus Кларка и Хилла, пока очередная поломка топливной системы не заставила Герни съехать на обочину. Кто бы мог подумать, что через две недели "Орлов" ждет главная победа в истории команды. Но еще меньше можно было предположить, что именно эта победа станет началом конца Eagle.

Гонка в Спа стала триумфом Герни. Побив рекорд трассы, он одержал первую, и как потом выяснилось, единственную для Eagle победу в Гран При, привезя финишировавшему вторым Стюарту более минуты, а Кларку – целый круг. Этот успех стал первым для американских автомобилей в европейских Гран При начиная с победы Duesenberg Джимми Мерфи на ГП АКФ 1921 года. Но, как ни странно, оптимизма у уставшего от неудач американца не прибавилось. "Я не получил того удовольствия, которого следовало ожидать от победы в Бельгии, поскольку рассчитывал, что к тому времени побед будет гораздо больше", – признался потом Герни. Предчувствия не обманули Дэна. В истории Eagle триумф в Спа не стал поворотным. Он сделал предыдущие и последующие неудачи американской "конюшни" лишь еще больше обидными.

После Спа все пошло наперекосяк, и остаток сезона 1967 года команда провела в сплошных мятарствах. Из семи последних гонок Герни и эпизодически стартовавшие на Eagle Мак-Ларен, Пис и Скарфиотти смогли закончить лишь одну: Дэн финишировал третьим в Канаде. Особенно досадной была поломка полуси в Германии, где за три круга до финиша Герни лидировал с 45-секундным преимуществом. Механики выбивались из сил, исправляя одну неполадку за другой, но все тщетно. Единственным шагом, который мог бы вытащить команду из кризиса, была покупка у Cosworth их новых моторов. Но к середине лета стала остро ощущаться нехватка средств: Goodyear урезал финансирование проекта Ф-1. К тому же на



Гарри Уеслик и Дэн празднуют победу в "Гонке чемпионов". В качестве приза за победу в Брандс-Хэтче Герни получил 100 бутылок шампанского



На ГП США '68 Герни принес своей команде последние три очка в ее истории, но уже не на Eagle, а за рулем McLaren M7A

В конце весны – начале лета 1967 года Герни достиг вершины своей карьеры. Всего за месяц Дэн занял второе место в Indy 500, выиграл ГП Бельгии и "24 часа Ле-Мана" (на фото)

Дэна свалились личные проблемы, он поссорился с женой и, пытаясь сохранить семью, почти каждую неделю мотался туда-сюда через океан. Команда Ф-1 начала разваливаться.

Всю зиму 1968 года Герни протоптался на месте. Судорожно пытаясь выбраться из кризиса, Герни пригласил в AAR бывшего инженера Vanwall Дага Орчада, который должен был совершенствовать моторы Weslake. Однако тесты после первой гонки 1968 года в Кьялами, где Герни в очередной раз стал жертвой масляной системы, показали, что силы были потрачены напрасно. Единственное, чего удалось добиться Дагу, – увеличить скорость двигателя еще на 250 об/мин. Но прироста мощности это не дало: 12-цилиндровый агрегат ручной работы уже достиг своего потолка. Когда же весной на испытательном стенде BRM в Фолклинге выяснилось, что все это время Уеслик дурачил Eagle, завышая мощность своего мотора (на испытаниях Type 58 выдал от силы 390 л.с.), взбешенный Дэн решил порвать с Уесликом. Несмотря на финансовые затруднения, 1 мая Герни основал в английском Эшфорде собственную моторостроительную мастерскую, главным конструктором которой стал его старый приятель Вудс.

Гонку в Испании Eagle пришлось пропустить, но даже после того как Обри перебрал свой же мотор, новая версия Weslake Type 58, или, если угодно, Eagle Mark 1A V12, оказалась не намного лучше прежней. В монакской "рулетке" Дэну по традиции не повезло: полетело зажигание. После чего наступила неожиданная и быстрая развязка. Падение Eagle было тем более стремительным, что началось оно с небывалого взлета.



Камнем вниз

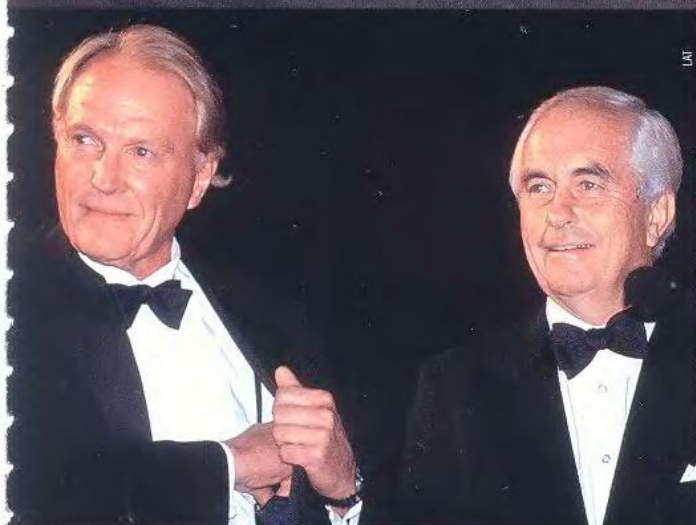
Через четыре дня после очередного провала в Монако Анзер и Герни принесли Eagle дубль в Indy 500. И этот успех... спровоцировал Goodyear на окончательный отказ от финансирования бесперспективной программы Ф-1. Поражения в Европе выглядели особенно уныло на фоне американского триумфа.

"Мой партнер Кэрролл Шелби и директор Goodyear, вставшие в Indy-эйфорию, решили, что лучший выход – это прекратить тратить деньги на Формулу-1 и направить их на USAC", – с горечью вспоминает Герни. – Я же никогда не умел разговаривать со спонсорами и выпрашивать у них деньги". Отступление Goodyear и "предательство" партнера повлияли на настроение Герни. Но если бы дело было только в этом!

В начале апреля в Хоккенхайме насмерть разбился лучший друг Дэна Джим Кларк. Меньше чем через два месяца в Индианаполисе погиб заменивший Кларка в Lotus Майк Спенс. Через полторы недели во время горной гонки оборвалась жизнь бывшего партнера Дэна по Eagle Луиджи Скарфиотти. Спустя еще месяц в Руане заживо сгорел в машине другой приятель Герни – Жо Шлессер. Эта цепь трагедий в 1968 году не подкосила Герни, но в судьбе его команды она сыграла роковую роль.



В 1999 году Алекс Баррон стал последним пилотом, выводившим машины AAR на старт гонок CART



Дэн Герни и Роджер Пенске на торжественном банкете в честь закрытия сезона CART 1996 года. В молодости оба они пробовали создать свои команды в Ф-1, но потерпели крах, на родине же их машины добились огромных успехов

“Летом 1968 года я оказался перед выбором: либо я трюю все, либо возвращаюсь в Америку”, – вспоминает Герни. Он действительно ненадолго вернулся в Штаты, занял второе место в Indy 500, выиграл две гонки USAC, разобрался с делами All American Racers и вновь бросился в Европу, к постели умирающей команды. Дэн бился словно рыба об лед, но все его усилия были напрасны. “У меня не было денег, не было двигателей, ничего не было...” – разводит руками Герни. Eagle T1G, которому пошел уже третий год, не мог больше бороться за победы, а выносливостью “Орел” не отличался и в свои лучшие годы. Лишь раз в четырех гонках Герни смог насладиться видом клетчатого флага: в Нюрбурге он финишировал девятым.

Наконец, в Монце Дэн сдался. Бесславно откатав первую тренировку на Eagle, он отправился в боксы McLaren и одолжил у своего друга Брюса одну из его машин. Однако организаторы не позволили Дэну заявить M7A вместо Eagle, и американец вынужден был вывести своего издыхающего “Орла” на его последний полет, который закончился столь же бесславно, как и большинство предыдущих. Последние три гонки за свою команду Герни доезжал уже на McLaren.

Впрочем, осенью у европейских поклонников Eagle забрехала была надежда: в Санта-Ане пришедший из Lola конструктор Тони Сауттейт засел за чертежи нового “Орла” для Ф-1 с полностью магниевым кузовом. Проект был уже почти готов, когда в ноябре 68-го Герни неожиданно закрыл команду. Дэн был все еще слишком подавлен гибелью друзей, и магниевый автомобиль, подобный тому, в котором в июле сторел на Гран При Франции Жо Шлессер, казался ему теперь слишком опасным.

Дэн ни секунды не сожалел о том пути, который он выбрал три года назад. “Мне не в чем себя упрекнуть. Мы сделали все что могли и выиграли две гонки Формулы-1 в Брэнде-Хэтче и Спа. Оглядываясь назад, я понимаю, что, несмотря ни на что, Eagle доставила мне куда больше восхитительных минут, чем разочарований. Это было здорово, очень здорово!” Однако многие считают, что именно команда-мечта помешала воплощению другой большой мечты Дэна Герни – выиграть чемпионат мира как гонщик. “Дэн был безмерно талантлив, – считает Марио Андретти. – Он был феноменальным пилотом, и мог гоняться на чем угодно: серийные автомобили, спортпрототипы, индикары, “формула-1”. И если бы он только сконцентрировал свои силы на гонках и не думал об этой чертовой команде, то он, а не я, стал бы вторым американским чемпионом мира”.

Еще какое-то время Герни продолжал выступать в гонках, в 1969 году он принес Eagle несколько побед в USAC, поездил в Ф-1 за McLaren, но после гибели Брюса в июне 70-го навсегда оставил спорт и сосредоточился на управлении своей американской командой. В Штатах его “орел” воспарил высоко: выиграл в 1974 году первенство USAC, три Indy 500 и продолжал выступать в CART до 2000 года. Словом, в отличие от “преждевременной” кончины европейской команды ее американская “сестра” дожила до вполне преклонного возраста и обрела покой на славных страницах истории автоспорта.

Владимир Маккавеев

All American Racers/ Anglo American Racers* (Eagle)



Команда основана.....в 1964 году
В Формуле-1.....с 1966 года
Дебют в гонке Гран При заводского
автомобиля1966 г., Гран При Бельгии –
Дэн Герни (НК)
Последняя гонка Гран При для автомобиля
Eagle до 2002 года1969 г., Гран При Канады –
Эл Пис (НФ)
Руководитель.....Дэн Герни
Штаб-квартира.....Санта-Ана, Калифорния, США
Европейская базаРей, Суссекс, Англия
Количество Гран При.....25
Общее число стартов машин в гонках.....32
Лучший результат
в квалификации2-е место – 1967 г. Гран При
Бельгии (Дэн Герни),
Гран При Нидерландов (Дэн Герни)
Лучший результат в гонке1-е место – 1967 г. Гран При
Бельгии (Дэн Герни)

* – в 1968 г. команда была переименована в Anglo American Racers

Пилоты, выступавшие на Eagle

Пилот	Старты: 32	Победы: 1	ПП: 0	БК: 2	Очки: 17
Дэн Герни (USA)	24	1	–	2	17
Брюс Мак-Ларен (NZ)	3	–	–	–	–
Боб Бондюрант (USA)	2	–	–	–	–
Эл Пис (CDN)	2(1)	–	–	–	–
Людвико Скарфиотти (I)	1	–	–	–	–
Ричи Гинтер (USA)	–(1)	–	–	–	–
Фил Хилл (USA)	–(1)	–	–	–	–

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



Выступления команды All American Racers/Anglo American Racers* и частных команд на Eagle в Формуле-1 в 1966-1969 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ: ГП/кр./км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1966	8	10	4	–	–	–	–	–	–	2	–	7	–	Дэн Герни/12; Боб Бондюрант/14; Фил Хилл/–	–
1967	11	16	13	–	2	1	–	1	–	–	–	7	3/19/329,8	Дэн Герни/8; Брюс Мак-Ларен/14; Людвико Скарфиотти/19; Ричи Гинтер/–; Эл Пис**/–	–
1968	5	5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Дэн Герни/21; Эл Пис**/–	Harvey Titanium
1969	1	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Эл Пис***/–	–
Всего	25	32	17	–	2	1	–	1	–	2	–	–	3/19/329,8		

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – поул-позиции; БК – лучшие круги; О – очки; КК – место в Кубке конструкторов; ЛГ – лидерство в гонках

* – кроме All American Racers (в 1968 г. – Anglo American Racers) автомобили Eagle на гонки ЧМ Ф-1 заявляли также команды: Castrol Oils Ltd. (**) и John Maryon (***)

**** – в 1968 г. Дэн Герни занял 4-е место на ГП США, выступая за Anglo American Racers на автомобиле McLaren M7A

Шасси Eagle 1966-1969 гг.

	Eagle T1G 101	Eagle T1G 102	Eagle T1G 103	Eagle T1G 104
Конструктор	Лен Терри	Лен Терри	Лен Терри	Лен Терри
Мотор	Coventry Climax FPF S4	Weslake Type 58 V12	Weslake Type 58 V12	Weslake Type 58 V12 (Eagle Mark 1A V12)
Шины	Goodyear, Firestone	Goodyear	Goodyear	Goodyear
Год постройки	1966	1966	1967	1967
Годы эксплуатации в ЧМ	1966–1969	1966–1967	1967	1967–1968
ГП	12	7	3	13
СТ	10	6	3	13
О	4	–	4	9
ПП	–	–	–	2
БК	–	–	–	1
Побед	–	–	–	–
Число и рабочий объем цилиндров, см³	4/2750	12/2997	12/2997	12/2997
Мощность, л.с.	190–255	364–390 (413*)	390 (409*)	400
Число об/мин	6750	9500–10000	10000	10000–10250
Диаметр цилиндра, мм	н.д.	72,8	72,8	72,8
Ход поршня, мм	н.д.	60,3	60,3	60,3
Число клапанов	8	48	48	48
Число передач	5	5	5	5
Колесная база, мм	2451	2451	2438	2438
Сухая масса, кг	525–535	570–580	575–580	530–540

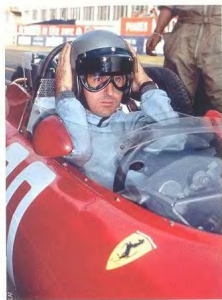
* – мощность по данным Weslake



ОДИН НА ОДИН

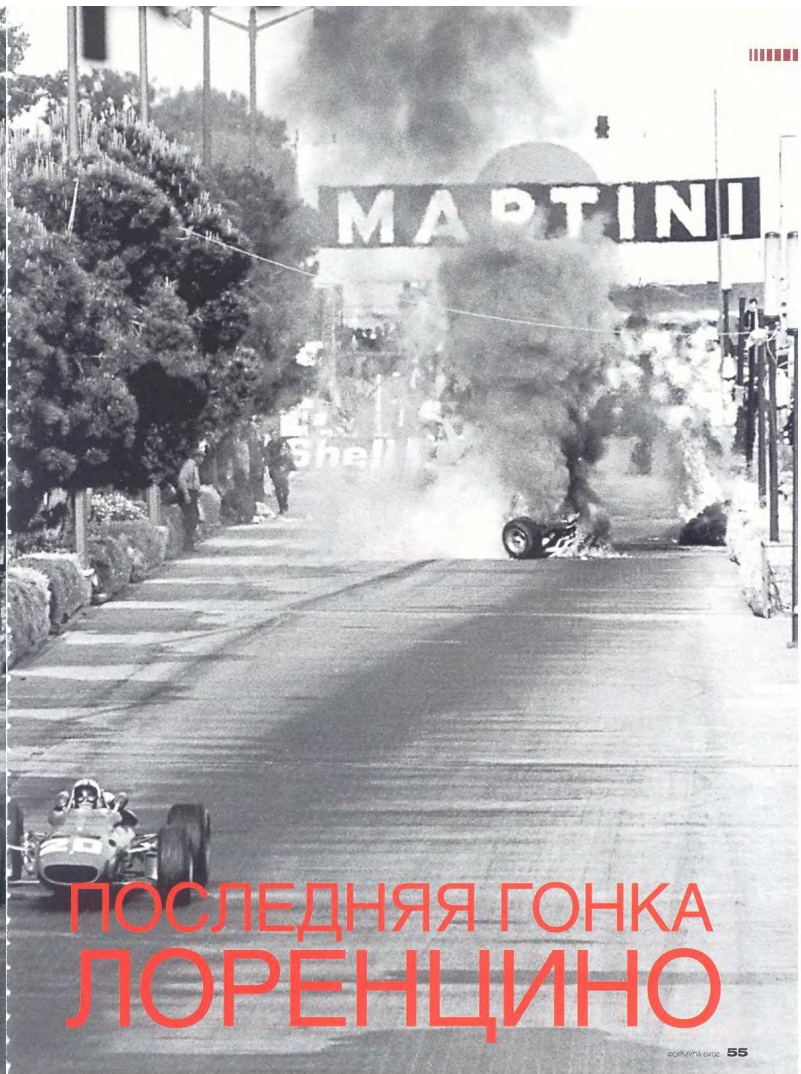
Лоренцо Бандини

Часы пробили час пополудни, когда Марджерит подошла к двери с цифрой 382 на третьем этаже отеля "Де Пари". Они всегда снимали именно этот номер, окна которого выходили на угол Бо-Арто и авеню Клеппини Алисы, подальше от гонимой трассы, чтобы Лоренцо мог как следует выпуститься в воскресенье перед гонкой, пока асфальт Монте-Карло с раннего утра утожат машины Ф-3. Марджерит зашла в номер разбудить мужа, но, к ее удивлению, он уже поднялся и, широко улыбаясь, стоял посреди комнаты в своем безупречно белом комбинезоне с бутылкой минеральной воды в руке. "Я обязательно выиграю сегодня, только бы мотор не подвел. — Лоренцо поднял сумку со шлемом. — Ты готова, дорогая? Пойдем, мне пора..."



Вроде все, как всегда...

Четверг, 4 мая 1967 года. Было около одиннадцати, когда кроваво-красный Fiat 124 Spyder Бандини выехал на залитые ярким солнцем и уже бурлящие предгонимой лихорадкой улицы Монте-Карло. Добравшись до площади Казино, итальянец припарковал машину у отеля "Де Пари", позвонил в номер и стал ждать жену. Марджерит летела самолетом до Ниццы, а оттуда до Монako добиралась автобусом. Обедить они отправились в "Асторико", небольшой уютный ресторанчик на авеню Сен-Мишель. Все пять лет, что Лоренцо участвовал в гонках в качестве, они обязательно приходили сюда. На этот раз, правда, времени в их распоряжении было не очень много, поэтому Бандини заказал только бифштекс с кровью, ошени да попросил официанта поговориться. Скоро должна была начаться тренировка, а Бандини хотел, как обычно, вникнуть в боксы незнакомого гонимого, чтобы поговориться с механиками и посмотреть, как они работают. Он любил наблюдать за работой команды. Это успокаивало его.



ПОСЛЕДНЯЯ ГОНКА ЛОРЕНЦИНО



До 1967 года монакская трасса всегда благоволила Бандини: в четырех первых гонках он ни разу не финишировал в Монте-Карло ниже третьего места. Лоренцо лидирует в Гран При Монако 1965 года, опережая Джека Брэбзема на Brabham и Джона Сертиза на Ferrari

Можно сказать, что вся карьера и большая часть жизни Бандини были связаны с одной «конюшней» — Ferrari, где он провел шесть последних сезонов. Лоренцо родился в небольшом ливийском городке Киренаика в Северной Африке, а затем вместе с родителями переехал на историческую родину — в Италию. Поселились они в Милане. Когда Бандини исполнилось пятнадцать, умер отец. Чтобы прокормить семью, Лоренцо устроился работать механиком в автосервис синьора Фредди и... влюбился в его дочь. Открытый, честный и легкий в общении, Лоренцо импонировал своему будущему тестю, и тот не особо возражал против ухаживаний за его дочерью. Он же помог Лоренцо начать карьеру автогонщика. В 1958 году на одолженной у тестя Lancia Appia Zagato Бандини выиграл в своем классе «Милле Милья», и пересел за руль Volpini Формулы-Junior. За два следующих сезона он выиграл Гран При Свободы на Кубе, домашний ГП Пескары, и в первый год нового десятилетия оказался за рулем Cooper Ф-1, принадлежавшего частной «конюшне» Scuderia Centro Sud. И тут же занял третье место в По. В ре-

зультате уже следующей весной Бандини пригласили в команду из Маранелло.

На протяжении многих лет в дни Гран При Ferrari использовала в качестве временной базы гаражи FIAT на восточной окраине княжества. Команда начала собираться в Монако еще рано утром в четверг, когда приятель Лоренцо, самый старый механик Scuderia Джулио Борсари, пригнал трейлер с гоночными Ferrari 312/67. К полудню в Монте-Карло прибыли и остальные механики во главе с техническим директором Scuderia Мауро Форгыери. Когда Лоренцо спустился на набережную Альберта I, команда была уже в полной боевой готовности, Бандини оставалось лишь запрыгнуть в кокпит и выехать на трассу. Однако, проехав несколько пробных кругов, Лоренцо вернулся на пит-лейн слегка разочарованным. «Слишком большая недостаточная поворачиваемость», — посетовал итальянец и попросил механиков заново отрегулировать стабилизатор поперечной устойчивости. Как всегда, они немного поспорили с Форгыери по поводу настроек, и Лоренцо вернулся на трассу. Он обожал Монако и обожал гоняться по этому

узкому асфальтовому лабиринту. Монако — Бандини был абсолютно убежден в этом — его трасса. На этот раз, правда, из-за проблем с новыми шинами Firestone дела у него не слишком заладились. Сначала Лоренцо едва не разбил машину в шпильке у заправочной станции: на торможении в конце прямой на набережной Ferrari занесло, задние колеса потеряли сцепление с трассой и 12-цилиндровый мотор огласил княжество протяжным воем. Затем уже в другой 180-градусной шпильке у вокзала Бандини зацепил колесом бордюр и повредил покрывку. Но несмотря на все неприятности, Лоренцо чувствовал себя на улицах Монако очень уверенно и однажды даже умудрился помахать рукой жене, которая наблюдала за тренировками у входа в отель «Де Пари». Да и время Бандини — 1'30.4 — оказалось всего на 0,6 с хуже его личного рекорда, установленного год назад на 2,4-литровой Ferrari. Словом, у Лоренцо были все причины быть довольным собой, поэтому вечер они с Марджерит и друзьями по традиции завершили ужином в «Астория». Однако долго не засиживались. Завтра первые тренировки начинались очень рано — в 7.30 утра.

Опасный поворот

Пятница, 5 мая 1967 года. Едва позавтракав, Бандини махнул рукой жене и, вскочив в свой красный Spyder, помчался к гаражам FIAT. Там Лоренцо пересел в гоночный Ferrari и погнал его на пит-лейн. Борсари и Форгьери на бумер Fiat поехали следом. Не секрет, что большинство механиков в душе несостоявшиеся гонщики, и, сворачивая с бульвара Луи II на набережную Этаз-Юни, Борсари, сидевший за рулем Fiat, не смог отказать себе в удовольствии на полной скорости бросить машину в быструю "эску" на набережной, за что тут же схлопотал по шанке от Форгьери. "Потише, Джулио! – полусухо предостерег его Мауро. – Ты же знаешь, "Шикана" – самый опасный поворот этой трассы".

Первой гонкой чемпионата мира, которую Бандини провел за рулем алой Ferrari, стал Гран При Монако '62. Это был его дебют в Монте-Карло, но, едва выехав на трассу, он почувствовал себя на улицах карликового княжества как рыба в воде. Лоренцо раз и навсегда влюбился в эту трассу, и она, похоже, отвечала ему взаимностью. Лишь раз итальянец не смог добраться до финиша – в 64-м на Ferrari полетела коробка передач. В остальных же трех гонках в Монте-Карло он неизменно финишировал на пьедестале: дважды вторым и один раз, в той самой дебютной гонке, – третьим. Наряду с военным аэродромом Цельтвега, где в 1964 году Лоренцо одержал свою единственную победу в Гран При чемпионата мира, Монако стала самой удачной для Бандини трассой мирового первенства. В Монте-Карло итальянец почти всегда опережал своих партнеров по коман-

де. Но при этом на протяжении многих лет он безропотно оставался в итальянской Ferrari на вторых ролях и, как Санчо Панса, служил верным оруженосцем заморским дон кихотам: американцу Хиллу, а потом и англичанину Сертизу. Лоренцо был идеальным вторым номером для Ferrari: открытый и доброжелательный, он был чужд интриг, которыми так славилась во все времена команда из Маранелло, и почти никогда не перечил Коммендаторе. Поэтому лишь зимой 1966 года, когда после крупной ссоры Сертиза с менеджером Эудженио Драгони Энцо выставил чемпиона мира на улицу и взял вместо него новозеландца Криса Амона, Лоренцо наконец вышел на первые роли в Scuderia.

Когда Форгьери и Борсари добрались до пит-лейн, там уже кипела работа. Мак-Ларен, Хилл и Кларк, пропустившие вчерашние тренировки, горели желанием наверстать упущенное. Вслед за ними выехал на трассу и Лоренцо. Гаражный переулок уже наполовину опустел, когда там появилась Марджерит и присоединилась к женам других гонщиков. Салли Каридж, несмотря на царившую на пит-лейн суету и рев машин на трассе, спокойно читала книгу. Бетти Хилл держала в руках секундомер и записывала результаты своего мужа. Марджерит тоже взяла в руки хронометр, однако прошло несколько минут, а Ferrari Бандини все не появлялась. Лишь когда Джим Кларк притормозил у боксов Ferrari, чтобы поговорить с Форгьери, она узнала, что Лоренцо, так и не сумевший приспособиться к новым шинам, ударил автомобиль о лестницу у Казино Сквер, разбил переднюю часть машины и, расстроенный, побрел, прихрамывая, в отель.

ГП Австрии 1964 года. Бандини мчится к своей первой и единственной победе в гонке ЧМ



Лоренцо прекрасно понимал, что для него тренировка на этом закончена.

Шаг от печали до радости

Суббота, 6 мая 1967 года. В субботу утром погода испортилась. С рассвета небо над Монако заволокли густые облака, воздух наполнился сыростью. Княжество утратило на время все свое искрящееся великолепие, а и без того неважное настроение Лоренцо еще больше ухудшилось. Впрочем, на работоспособности итальянца это почти не сказалось: стремясь реабилитироваться за вчерашнее фиаско, они с Форгьери как заведенные работали над настройками, и когда к обеду над Монте-Карло снова засияло солнце, Бандини сумел проехать круг за 1'28,3. Хотя и проиграв 0,7 с Джеку Брэбзу, Лоренцо показал второе время и обеспечил себе место в первом ряду завтрашней гонки.

Утреннюю хмурость Лоренцо как рукой сняло. Когда часа в четыре сияющий и одетый уже в гражданскую одежду Бандини вместе с Марджерит, восхитительной в белом костюме от Christian Dior, заглянули на временную базу Scuderia, он не скрывал своей радости, шутил с механиками и возлагал огромные надежды на завтрашнюю гонку.

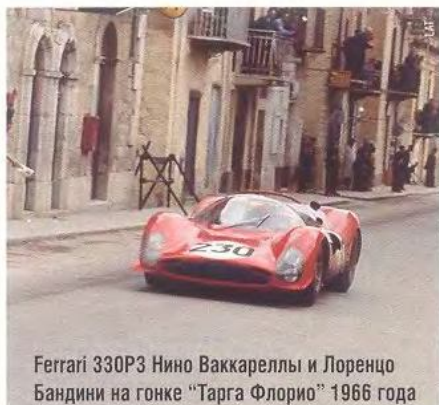
Лоренцо был уверен: это будет его сезон. Да и большинство специалистов перед началом чемпионата мира 1967 года в один голос называли Бандини в числе двух-трех основных фаворитов. И с каждым днем уверенность в успехе все крепла. С февраля по апрель Лоренцо в паре со своим новым партнером по Ferrari Крисом Амоном выиграл на Ferrari 330P4 два этапа чемпионата мира спортпрототипов: "24 часа Дайтоны" и "1000 км Монцы", показал лучшее время на тестах в Ле-Мане и занял второе место в "Гонке чемпионов" в Брэндс-Хэтче. "Он был блестящим пилотом и отличным парнем: очень приятным в общении и всегда готовым прийти на помощь. Лоренцо – один из лучших людей, которых я встречал", – скажет потом о Бандини Крис Амон. Впрочем, почему только Амон? Скорее всего, под этими словами могли бы расписаться все, кто знал Лоренцо.



На протяжении многих лет Лоренцо покорно оставался в Ferrari на вторых ролях. Однако на извилистых улочках Монте-Карло он выходил из тени и регулярно опережал своих партнеров по команде. Ferrari Бандини (№ 17) и Сертиза проходят шпильку у входа во время ГП Монако '65

ОДИН НА ОДИН

Лоренцо Бандини



Ferrari 330P3 Нино Ваккареллы и Лоренцо Бандини на гонке "Тарга Флорио" 1966 года

Чао, Лоренцино

Воскресенье, 7 мая 1967 года. В начале второго дня Лоренцо и Марджерит спустились в холл отеля "Де Пари" и направились к гаражам FIAT. Там Бандини сел за руль своей Ferrari под номером 18 и поехал в порт, в боксы, — говорят, эта короткая обкатка помогла итальянцу расслабиться перед стартом и именно поэтому он всегда лично перегонял свою машину на пит-лейн. Действительно, когда Марджерит снова увидела мужа на стартовой прямой, Лоренцо был совершенно спокоен. "Вокруг него толкались люди, но он абсолютно невозмутимо протирал свои гоночные очки и отвечал на их вопросы. Мне кажется, Лоренцо выглядел вполне обычно, как всегда перед стартом. Я же прохаживалась вокруг, и меня раздражала гордость оттого, что я его жена", — вспоминала потом Марджерит. Перед самым стартом Бандини поцеловал жену и улыбнулся: "Джю, — так он ее ласково называл, — сегодня я должен выиграть! Пока, увидимся позже!" "Чао, Лоренцино", — ответила Марджерит, коснувшись его головы и отошла в сторону.

Ровно за год до этой гонки, в мае 1966 года здесь же, в Монако снимались первые фрагменты фильма "Большой Приз", в котором Бандини выступал дублером актера, игравшего одну из главных ролей. Обычно гонщики очень суеверны и, если и снимаются в кино, то с большой неохотой выступают дублерами актеров, персонажи которых попадают в катастрофы. Бандини, можно сказать, повезло. Из четырех главных героев "Большого Приза" лишь его персонаж Нино Барлини (фамилию он, кстати, получил именно от Лоренцо) по сценарию избежал аварий. Но жизнь, увы, не кино, хоть порой она очень на него похожа... Когда этим утром Марджерит, закрывая дверь их номера в отеле "Де Пари", провожала взглядом спускавшегося по лестнице мужа, ей почему-то вдруг вспомнилась одна сцена из фильма. "На секунду мне представились холодные стены монашеской клиники и жена гонщика, ожидающая известий о состоянии своего разбившегося в "эске" на набережной мужа. "Господи, откуда у меня такие мысли? — испугалась я. — Надо надеяться, что сегодня ничего не случится".

Гонка началась для Лоренцо лучше некуда. Выиграв у Брэбэма дуэль в первом повороте, он со старта вышел в лидеры, в то время как мотор на машине трехкратного чемпиона мира с первых метров начал плевать маслом в шедших позади пилотов. На спуске к отелю "Мирабо" Джека развернуло, австралиец сумел было вернуться в гонку, но ненадолго. В "эске" на набережной его Vbrabham снова поскользнулся на собственном масле. Блэк Джек сошел с трассы, но на асфальте в "Шикане" осталось приличное масляное пятно, которое судьи кое-как засыпали цементом.

Бандини продержался в лидерах лишь чуть более круга. В отличие от квалификации, с залитым по самую горловину баком его автомобиль держался на трассе не слишком уверенно, и Лоренцо одного за другим пропустил Vbrabham Хьюма, BRM Стюарта и Eagle Терни. Затем, правда, двое последних сошли и проигрывавший после четверти дистанции около 15 секунд Бандини бросился в погоню за новозеландцем. Но несмотря на все усилия итальянца, его машина все же шла медленнее Vbrabham Денниса, который уверенно контролировал ход гонки. Чем ближе был финиш, тем явственнее Лоренцо понимал, что победа уходит от него. Надежда догнать Хьюма таяла с каждым кругом, Лоренцо нервничал, перетормаживал, путал передачи, но от этого лишь отставал еще больше. Перешел ли он в своей сумасшедшей погоне за Vbrabham ту тонкую грань, за которой риск становится смертельным, или просто эта грань оказалась слишком скользкой из-за разлитого на набережной масла? Ответа на этот вопрос мы уже никогда не узнаем.

На 82-м круге гонки Ferrari Лоренцо не вописалась в "эску" в порту и на полной скорос-

ти ударилась в обложенную тюками с соломой причальную тумбу. Это спасло Бандини от падения в море (как это случилось в кино), но уж лучше бы он все-таки упал в залив... От удара на Ferrari оторвались левые колеса, лопнул бензобак, машина перевернулась и вспыхнула.

Эпилог

Гигантские клубы черного дыма поднимались в небо выше самых высоких скал прибрежного княжества. Четыре долгих минуты, показавшиеся Марджерит вечностью, судьбы и пожарные тщетно пытались сбить пламя с Ferrari, под которой заживо горел ее муж. Лоренцо был еще жив, но он оказался зажат между асфальтом и перевернутой машиной и не мог самостоятельно выбраться из огня. Потом еще более четверти часа он пролежал на краю трассы, прежде чем на набережную добралась машина "скорой помощи", доставившая обгоревшего на 70% гонщика в больницу Княгини Грейс, холодные стены которой мерещились Марджерит утром.

Три дня спустя, в среду 10 мая 1967 года Лоренцо Бандини умер. Марджерит была у его постели до последней минуты, и она до сих пор не может без содрогания вспомнить той ужасной недели в Монако, что навсегда отняла у нее мужа: "Лоренцо погиб в момент высшего расцвета своей жизни и карьеры. В момент, когда у него, наконец, появилось все, о чем он так долго мечтал и ради чего столько работал. Он был в отличной форме, у него была хорошая машина, поддержка команды, но судьба так и не дала ему возможности всем этим воспользоваться".

Владимир Маккавеев



Чемпионат 1967 года Лоренцо начинал в качестве одного из фаворитов, но с его смертью умерли и мечты аспиринских тифози о третьем итальянском чемпионе мира. До сих пор последним итальянцем, выигрывавшим мировое первенство, остается Альберто Аскари, со времен последнего чемпионства которого прошло уже почти 49 лет...



Лоренцо Бандини опережает своего бывшего партнера Джона Сертиза на Honda и Йохена Риндта на Соорег во время своей последней гонки в Монако 7 мая 1967 года

Лоренцо Бандини

(Италия)

Дата рождения:21 декабря 1935 г.

Место рождения:Киренаика, Триполи,
Ливия

Дата смерти:10 мая 1967 г.

Место смерти:Монако

Карьера:

1958 г.Выиграл в своем классе "Милле-Милья" за рулем Lancia Appia Zagato; Формула-Junior: 3-е место в дебютной гонке в Сиракузах

1959 г.Формула-Junior: выступал за команду Stanguellini

1960 г.Формула-Junior: выиграл ГП Свободы на Кубе и ГП Пескары

1961 г.Чемпионат мира Формулы-1, 4 гонки в составе команды Scuderia Centro Sud (Cooper-Maserati), 0 очков; выиграл ГП Пескары (гонка спортпрототипов)

1962.Чемпионат мира Формулы-1, 3 гонки в составе команды Scuderia Ferrari (Ferrari), 4 очка, 12-е место в ЧМ; выиграл не входивший в зачет ЧМ Ф-1 ГП Средиземноморья в Энна-Пергузе

1963 г.Чемпионат мира Формулы-1, 7 гонок в составе команд: Scuderia Centro Sud (BRM) – 3 гонки и Scuderia Ferrari (Ferrari) – 4 гонки, 6 очков, 9-е место в ЧМ; гонки спортпрототипов: победитель "24 часов Ле-Мана", 2-е места в "Тарга Флорио" и "12 часах Реймса"

1964 г.Чемпионат мира Формулы-1, 10 гонок в составе команд: Scuderia Ferrari (Ferrari) – 8 гонок и North American Racing Team (Ferrari) – 2 гонки, 1 победа (ГП Австрии), 23 очка, 4-е место в ЧМ

1965 г.Чемпионат мира Формулы-1, 10 гонок в составе команды Scuderia Ferrari (Ferrari), 13 очков, 6-е место в ЧМ; гонки спортпрототипов: победитель "Тарга Флорио"

1966 г.Чемпионат мира Формулы-1, 7 гонок в составе команды Scuderia Ferrari (Ferrari), 1 ПП (ГП Франции), 2 БК (ГП Монако, ГП Франции), 12 очков, 8-е место в ЧМ

1967 г.Чемпионат мира Формулы-1, 1 гонка в составе команды Scuderia Ferrari (Ferrari), 0 очков; 2-е место на не входившей в зачет ЧМ Ф-1 "Гонке чемпионов" в Брэндс-Хэтче; гонки спортпрототипов: победитель "24 часов Дайтоны" и "1000 км Монцы"

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1:42

Гонки в Ф-1:42

Очков:58

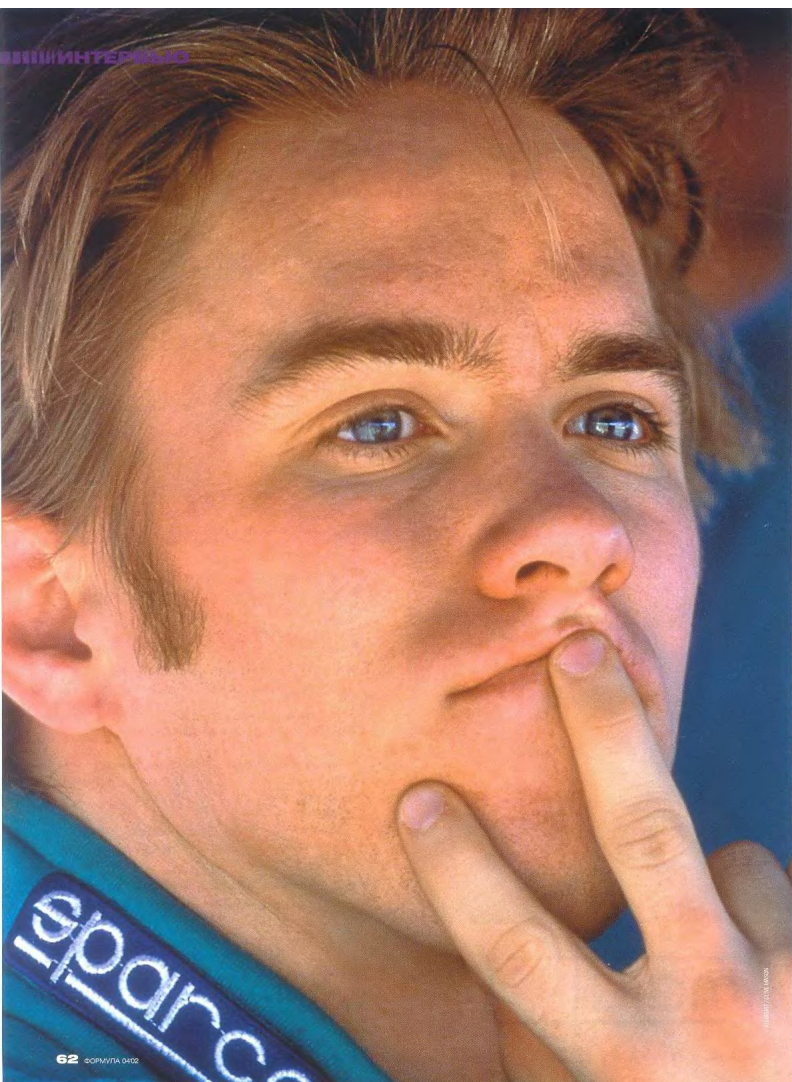
Побед:.....1

Полу-позиций:1

Быстрейших кругов:2

منصور





Ник Хайдфельд

"Не хочу об этом говорить"

Сказать, что Ник был расстроен – значит ничего не сказать. Выбор Дениса вызвал настоящую обиду. Кими Райкконен? Кто он такой? Разве он проехал тысячи километров на тестах за рулем гоночных спорткаров? Разве он работал в тесном контакте с Дэвидом и Микой в стремлении найти верные настройки? Разве его несколько лет прочили в команду McLaren в качестве "восходящей звезды Mercedes-Benz"?

Ты несколько лет носил форменную одежду McLaren, постоянно находился в контакте с Ронам Денисом и Норбертом Хаугом, с 1997 года тестировал автомобиль этой "конюшни". Так почему команда предпочла другого пилота?

За ответом на этот вопрос нужно идти к Рону. В последнее время все только и спрашивают меня о моем отношении к переходу Райкконена в McLaren. Я устал отвечать, что не хочу об этом говорить. Поэтому скажу просто: без комментариев.

Прежде чем добраться до Ф-1, ты прошел большой путь, включая Формулу-Ford, немецкую Формулу-3, международную Формулу-3000. Многие говорят, что сейчас Ф-3000 не нужна. И ставят в пример Джона Баттона и Кими Райкконена, пришедших в Формулу-1 из национальных чемпионатов. Это непростой вопрос... В некотором смысле Формула-3 и Формула-3000 дублируют друг друга, но в целом это далеко не одно и то же. В немецкой Формуле-3 я приобрел много полезных навыков, научился быть хладнокровным, иначе каждый мой старт заканчивался бы аварией. Но в Формуле-3 ты сам себе хозяин – там никто не будет требовать подчиняться командным приказам. В таких сериях очень много обгонов, много победителей из разных команд. Формула-3000 учит другому. Здесь ты член команды, и твоя победа зависит от того, насколько правильно ты относишься к советам с "капитанского мостика". Это при условии, конечно, что эти советы правильные. Если же ты не уверен в действиях команды, ты должен сам принимать решение – но тогда вся ответственность ложится на тебя. Именно поэтому, на мой взгляд, Формула-3000 дает куда более полное представление об автоспорте в целом.

Давай вернемся в 1999 год. Ты подписал контракт с командой Алена Проста. Почему ты решил стать пилотом именно этой команды?

У меня появилась перспектива. Я решил, что надо рисковать и начать выступать в Формуле-1 именно сейчас. Очень трудно угадать верный момент, чтобы войти в Формулу-1. Некоторые пилоты отклоняют предложения одних команд, считая, что им предложат места "топ-конюшни". Что касается меня, то я просто ухватился за приемлемый вариант. Prost меня тогда вполне устраивал.

Имел ли ты какие-нибудь контакты с Аленом? Может быть, ты знал, как работает его команда? Нет, я не слишком хорошо знал Проста.

Он был твоим любимым гонщиком? Не сказал бы, но как гонщик Алан Прост на самом деле заслуживает большого уважения.

Итак, все было хорошо осенью 1999 года, но вдруг ты понял, что у команды проблемы? Зимние тесты многое показали. Наша машина, к сожалению, не была такой быстрой, как хотелось, а добавок оказалась исключительно ненадежной.

А потом появились интервью, где ты открыто высказывал недовольство. Со стороны это выглядело как крик отчаяния: "Ну сделайте же что-нибудь с этим автомобилем!!!"

Нет, все было не совсем так. Я, конечно, был не очень доволен машиной, – но наибольшее удивление у меня вызвал тот факт, что проблемами никто не хотел заниматься. Мотористы иногда вообще игнорировали тесты, у шасси начали выявляться недостатки, которые никто не хотел исправлять. Когда же все шло без проблем, машина оказывалась просто медленнее всех. Иногда даже медленнее Minardi.

Обострение соперничества между тобой и Жаном Алези стало неожиданностью?

Неожиданность? Не думаю, что между нами вообще было какое-то соперничество. Меня просто удивило, что этот парень не слишком охотно делился информацией о настройках. Ведь мы же не в Ferrari!

После сезона в команде Алена Проста дела в Sauber пошли лучше?

Даже в Minardi было бы лучше. А тем более в Sauber. Я сам удивился, насколько быстрой оказалась машина. Кроме того, мы сделали очень важный шаг: автомобиль был надежным с начала сезона, а потому мы регулярно могли зарабатывать очки, а то время как наши соперники сходили с трассы. Как только ведущие команды исправили свои недостатки – мы откатились немного назад, но все равно стабильно завоевывали очки. В Sauber я получил то, чего у меня не было в Prost, – реальную поддержку команды.

А как складывались отношения с Райкконеном? Вы поддерживали друг друга?

Он достаточно самоуверенный человек и особо не нуждается в поддержке. Но это еще одна тема, которой я не хотел бы касаться.

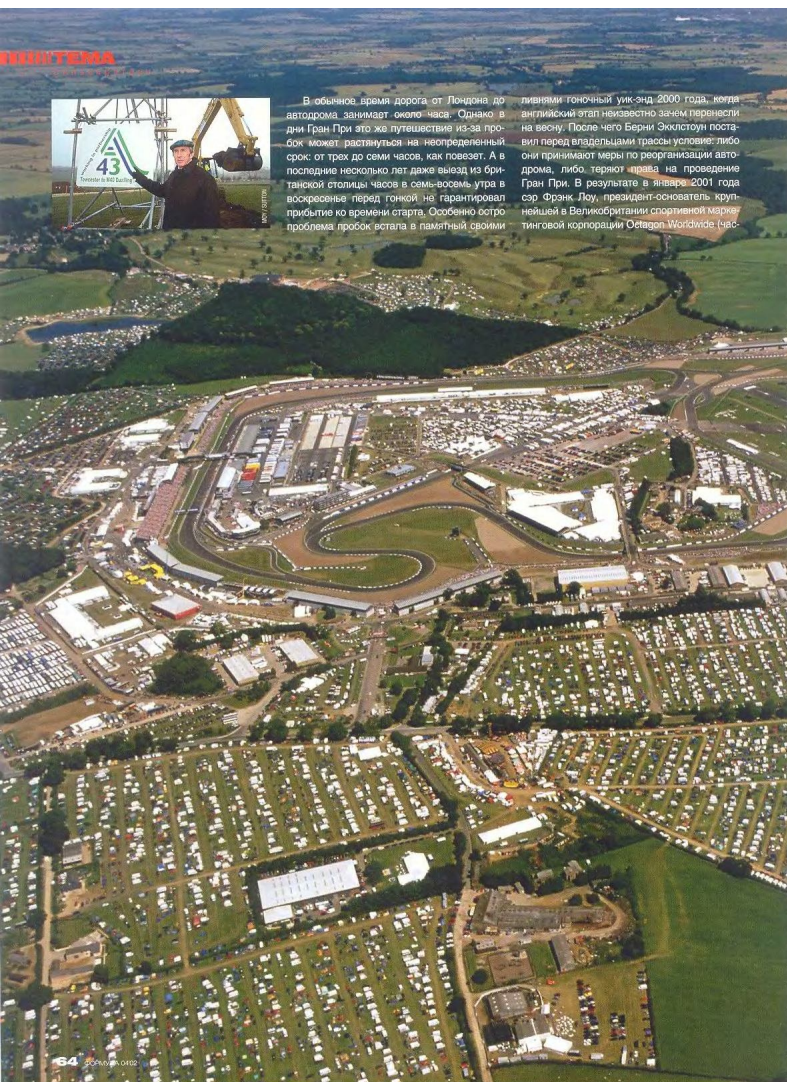
Похуже, ты не зря пользуешься репутацией не слишком словоохотливого человека?

Я понимаю, откуда возникло такое мнение. Задая журналиста – получить сенсационный материал? Но за дежурной сенсацией лучше идти к Эдди Ирвайну – у него наготове много слов, вокруг него всегда много девочек.

А как обстоят дела на личном фронте у тебя?

У меня есть подруга Патриция. Я встретил ее на дискотеке в своем родном городе – очень давно, еще когда был подростком. И с тех пор мы не расстаемся.

Максим Москин



В обычное время дорога от Лондона до автодрома занимает около часа. Однако в дни Гран При это же путешествие из-за пробок может растянуться на неопределенный срок: от трех до семи часов, как повезет. А в последние несколько лет даже выезд из британской столицы часов в семь-восемь утра в воскресенье перед гонкой не гарантировал приезда ко времени старта. Особенно остро проблема пробок встала в памятный своим

линиями гоночной тух-энд-2000 года, когда английский этап неизменно зачем перенесли на весну. После чего Берни Экклстоун поставил перед владельцами трассы условие: либо они принимают меры по реорганизации автодрома, либо теряют право на проведение Гран При. В результате в январе 2001 года сэр Фрэнк Лоу, президент-советатель крупнейшей в Великобритании спортивной маркетинговой корпорации Octagon Worldwide (на-

ти крупнейшей в мире рекламно-маркетинговой империи IPG), которой принадлежат большинство спортивных сооружений по всей Англии, включая знаменитую гоночную трассу "Брэндс-Хэтч", основал компанию Octagon Motorsports. С благословения президента британского клуба автогонщиков (BRDC) сэра Джека Стоарта Octagon Motorsports получила права на 15-летнюю аренду "Сильверстоуна". Главным условием этого договора

были инвестиции Octagon в реконструкцию "Сильверстоуна", общие затраты на которую в соответствии с одобренным 20 июня 2001 года мастер-планом должны были составить около \$120 млн. В прошлом году Octagon уже вложил в реконструкцию автодрома и подъездных дорог около 1 млн фунтов стерлингов. Однако первая часть мастер-плана, предусматривающая строительство новой четырехполосной 25-мильной до-

роги, которая, пройдя через Сильверстоун, соединит две крупные автомагистрали M1 и M40, обеспечения таким образом бесперебойный подъезд к автодрому сразу с двух сторон, будет завершена лишь в июне 2002 года и обойдется примерно в \$60 млн. Octagon, BRDC и Берни Экклстоун с FIA инвестируют в этот проект по \$20 млн каждый. Похоже, "Серебряный камень" вскоре может стать золотым.

“СЕРЕБРЯНЫЙ КАМЕНЬ”

Сильверстоун... Своей поистине мировой известностью эта маленькая деревушка, приютившаяся на одном из низких холмов в пяти километрах к югу от Таучестера, целиком обязана построенной рядом с ней в 1948 году одноименной гоночной трассе. Поклонники автоспорта даже придумали легенду, согласно которой свое название, в переводе означающее "серебряный камень", это место получило именно благодаря автодрому, ставшему одной из самых больших драгоценностей в сокровищнице британского автоспорта. Заметьте, не бриллиант, не жемчужина и не золотая жила, а именно камень. Камень в фундаменте.

В два раза медленнее Шумахера!

В последние годы «Сильверстоун» больше ругают, чем хвалят. Эту трассу называют безнадежно устаревшей, неудобной для зрителей и участников, приносящей организаторам одни убытки. Дошло до того, что Берни Экклстоун пригрозил вовсе отлучить этот автодром от Формулы-1, как позорящий репутацию ведущей автоспортивной державы мира. Однако в глазах поклонников Ф-1 «Сильверстоун» был и остается легендой. Именно с этим чувством приближались мы к знаменитому автодрому. С чувством, которое не могла омрачить ни отвратительная январская погода, когда дождь и ветер едва не сметали наш крошечный Fiat Punto с дороги, ни нагромождение строительной техники, разворотившей все подъездные пути к трассе. «Сильверстоун» обновляется. Большая стройка уже началась.

Пробившись сквозь «стада» дорожно-строительных «мастодонтов», то и дело перегораживавших нам путь, едва автомобиль свернул на ведущее непосредственно к Сильверстоуну шоссе, мы подъехали к офисам Octagon, где нас уже поджидал директор автодрома Брайан Пэллетт, любезно согласившийся исполнить роль гида в этой экскурсии. Воспользовавшись очередным перерывом в дождях, он предложил сразу приступить к центральному пункту ознакомительной программы и проехать пару кругов по трассе на его 230-сильном Audi Quattro A8. И через пять минут мы уже стояли на поул-позиции легендарного британского автодрома, откуда в разные годы стартовали почти все величайшие пилоты Формулы-1: Кларк, Стюарт, Прост, Сенна, Мэнселл, Шумахер...

«Газ» в пол, и мы стартуем. Холодный английский ветер немилосердно рвет флаги над

трибунами и порой заглушает глухой рев мощного немецкого мотора. Это, конечно, не автомобиль Формулы-1, но и не арендованный Fiat Punto, который здесь просто сдуло бы с полотна. Audi держит дорогу как влитой. Подвеска, правда, немного мягковата для гоночной трассы, из-за чего повороты кажутся «глубже», чем они есть на самом деле. Но зато лучше ощущаются боковые перегрузки: впечатление от крутого крена автомобиля в какой-то степени компенсирует разницу в скорости с машиной Формулы-1. Хотя разница эта, конечно, велика.

Разогнавшись по уходящей вниз стартовой прямой до 200 км/ч, немного оттормаживаемся и ныряем в очень скоростной правый поворот Copse – «Роща». Такое название он получил в честь близлежащей рощи Семи деревьев. «Это один из самых быстрых и хитрых поворотов «Сильверстоуна», – объясняет Брайан, – и чтобы пройти этот вираж на пределе, нужно очень хорошо его прочувствовать. Малейшее перетормаживание на входе чревато потерей времени. Здесь нужно постоянно балансировать на грани возможностей, но главная слож-



Последние несколько лет автомобильные пробки встречали гостей британского Гран При за много километров до автодрома



ность в том, что вход в Copse закрыт стеной с командными мостиками, поэтому если вы войдете в него слишком быстро, свою ошибку поймете только на выходе, когда исправить что-то будет уже почти невозможно. Машины Формулы-1 проходят этот вираж на пятой-шестой передаче на скорости около 250 км/ч. Он чертовски быстр, и на "формуле" здесь лучше держаться подальше от обочины. Стоит вам чуть зацепить бордюр, и машина тут же становится неуправляемой".

Выйдя из "Роши", мы вновь разгоняемся почти до двух сотен, но тут же тормозим до 80 км/ч перед тройной связкой скоростных поворотов Maggots-Beckets-Chapel (первый из этих поворотов "окрещен" по названию здешнего торфяника, а имя двум другим дали сохранившиеся неподалеку руины Беккетской церкви). На трассах чемпионата мира можно найти еще только одну подобную связку – на японской "Сузуке". Сами по себе три этих поворота не слишком сложны: здесь существует только одна траектория, обгонять практически невозможно. Единственное, что доставляет неудобства – сильная болтанка, когда вас на-

чинает швырять из стороны в сторону с перегрузкой в 2–3g. После чего вы выскакиваете на самую длинную прямую "Сильверстоуна".

Во время Второй мировой войны на месте нынешнего автодрома располагался тренировочный аэродром бомбардировочной авиации королевских ВВС Великобритании, а на том месте, где сейчас находится эта прямая, стояли авиационные ангары. Отсюда и ее название – Hangar Straight. Из-за перекинутого через трассу моста и значительного перепада высот прямая протяженностью 738 метров не кажется такой уж длинной, но относительно быстрый выход из Chapel позволяет развивать приличные скорости. Наш Quattro переваливает за 200-километровую отметку, взлетает наверх и... перед глазами вырастает отбойник.

"Это Stowe, – спокойно констатирует Брайан, – именно здесь три года назад на первом круте гонки разбился Шумахер". В этом месте особенно наглядна разница между видом сквозь лобовое стекло автомобиля и экраном телевизора. Не говоря об ощущениях, разумеется. Помню, когда в 99-м в пресс-центре "Сильверстоуна" я смотрел по телевизору



аварию Михаэля, казалось, что прежде чем удариться об отбойник, он преодолел просто гигантскую зону безопасности. Но когда ты сам сидишь в машине, на скорости за 200 км/ч влетающей на подъем к Stowe, и видишь прямо впереди по курсу вырастающие из-под земли отбойники, понимаешь, как же на самом деле близко они находятся от трассы.

Короткую прямую Vale ("Долина") и медленный левый поворот следом мы не замечаем, поскольку все еще находимся под впечатлением Stowe (это имя носит знаменитое местное учебное заведение). В чувство нас приводит лишь сумасшедшая боковая перегрузка на разгоне в Club (по названию резиденции Королевского автомобильного клуба, что расположена в Лондоне на улице Пэлл-Мэлл), после чего Audi вылетает на безымянную прямую, связывающую Club с Abbey.

"Именно здесь по первоначальному проекту должен был с 2003 года располагаться стартовый городок, – замечает Брайан. – Однако сегодня планы уже изменились. Сначала мы хотели построить между Bridge и Woodcote новый 1,5-километровый участок трассы для того, чтобы гонки стали более зрелищными и появилось еще несколько мест для обгонов, а также перенести на эту прямую весь стартовый комплекс с новыми боксами, паддоком и пресс-центром на 700 мест. Но затем, взвесив все "за" и "против", решили все-таки не трогать конфигурацию трассы и ограничиться лишь обновлением инфраструктуры. Пока, правда, работы начаты лишь на дорогах вокруг автодрома. К британскому Гран При этого года их реконструкция должна быть закончена, и лишь затем мы возьмемся за гоночное кольцо. Надеюсь, в 2003 году "Сильверстоун" вновь станет одним из самых современных автодромов мира. При этом трасса практически сохранит свой привычный вид, стартовый комплекс останется на прежнем месте, но будет полностью перестроен. Как только Гран При Великобритании-2002 завершится, старые боксы будут разрушены и на их месте начнется возведение нового здания, которое будет включать в себя новые гаражи, современный пресс-центр, административные офисы и гостевую зону. Кроме того, будет возведено несколько новых трибун, ведь некоторым из ныне существующих уже по 30–40 лет".

Поворот Abbey назван в честь расположенного неподалеку старинного Лаффилдского

Брайан Пэллет (вверху справа) в гараже гоночной школы "Сильверстоуна" – одной из крупнейших не только в Англии, но и во всей Европе

Реконструкцию самого знаменитого автодрома Великобритании Octagon начал с реорганизации его транспортных артерий. Новая скоростная четырехполосная трасса (внизу) длиной 25 миль пройдет как раз между Сильверстоуном и одноименным автодромом и свяжет два ведущих из Лондона шоссе M1 и M40







Комната управления гонкой (вверху) напоминает большую режиссерскую студию. Вся разница лишь в том, что люди, которые работают здесь во время гонок, управляют не телевизионной трансляцией, а всем спектаклем Гран При Формулы-1. Одно слово этих закулисных "режиссеров" может порой решить судьбу Большого Приза, а при определенных обстоятельствах и чемпионского титула

аббатства. До середины 90-х это был довольно скоростной левый вираж, но затем на его апексе выросла "эска", и теперь автомобили Ф-1 не разогнаются здесь быстрее 130 км/ч. Наша же Quattro с трудом удерживается в нем на скорости 60 км/ч и, тучно переваливаясь с боку на бок, выскакивает на прямую Farm – ту самую, где 13 мая 1950 года в присутствии короля Георга VI, королевы Елизаветы и еще 100 000 зрителей был дан старт первой гонки в истории чемпионатов мира Ф-1. Стартовый городок на "фермерской" прямой просуществовал, правда, всего несколько лет и в 1952 году был перенесен на северную прямую трассы, где располагается и по сей день. Участок кольца от Abbey до последнего поворота Woodcote (названного по местоположению отделения Королевского автоклуба графства Суррей) вообще менялся чаще и значительно всех остальных виражей "Сильверстоуна".

Началось все в 1975 году, когда после массового завала на ГП Великобритании-73 Woodcote – один из самых скоростных поворотов Формулы-1 – "притормозили" медленной S-образной связкой. Последняя, впрочем, не помешала Кеке Росбергу на Williams с турбо-мотором Honda десятью годами позже установить в "Сильверстоуне" абсолютный рекорд Ф-1 по средней скорости на круге: 258,983 км/ч. Напуганные организаторы весной 1987 года вновь перестроили "эску", за счет чего скорости на круге упали примерно на 3 км/ч. Однако это были еще цветочки по сравнению с теми изменениями, что изуродовали "Сильверстоун" в 1991 году, когда на месте "эски" выросла связка из четырех медленных поворотов: Bridge ("Мост") – Priory ("Монастырь") – Brooklands (название знаменитого

в прошлом британского автодрома) – Luffield, враз увеличившая время прохождения круга почти на 10 секунд.

Рекорд круга современного "Сильверстоуна" установил Михаэль Шумахер во время квалификации британского Гран При 2001 года: 1:20'447. Сделал он это на Ferrari F2001. Брайан Пэллетт на Audi Quattro A8 прошел ту же дистанцию за 2'53.42. В два с лишним раза медленнее. Однако темп, поверьте, вовсе не показался нам прогулочным. И лишь свернув на пит-лейн, мы смогли, наконец, перевести дух. "Кстати, – улыбнулся Брайан, когда мы уже медленно катили к боксам, – знаете, где в Англии самые большие штрафы за нарушения правил дорожного движения? В "Сильверстоуне"! Если во время соревнований вам взбредет в голову прокатиться по пит-лейн в обратную сторону, это обойдется вам в 50 000 фунтов".

В сердце британского автоспорта

Из действующих автодромов "Сильверстоун", бесспорно, самый известный и почитаемый в Англии. Недаром британцы окрестили его "Домом британского автоспорта". Но если "Сильверстоун" – это "дом", то его командный пункт – одновременно и мозг, и сердце. Комната управления гонкой – святая святых любой трассы. В дни соревнований она охраняется не хуже самого секретного военного объекта, и вход сюда заказан не только посторонним, но и большинству участников соревнований. Но сегодня гонок нет, и Брайан любезно открывает перед нами "запретные" двери.

В "Сильверстоуне" комната управления гонкой находится на втором этаже в ближнем к началу пит-лейн торце здания боксов. Это

"святилище" представляет собой небольшой зал, южную стену которого занимает "иконостас" из телевизионных экранов. Что-то вроде большой диспетчерской, позволяющей следить за всеми событиями на гоночной трассе. Или, скорее, режиссерской, откуда незримые и могущественные главные судьи могут влиять на эти события и даже вершить судьбы Гран При. Как это произошло, например, в 1998 году, когда Шумахера отправили на штрафную остановку в боксах уже после финиша гонки...

"Камеры рейс-контроля установлены во всех поворотах трассы, всего их 28, – уточняет Брайан. – И картинка с каждой записывается на свой видеомagneтофон. За три дня Гран При на пленку записывается в общей сложности около 500 часов видео. Именно отсюда судьи следят за ходом заездов и управляют действиями судей, пожарных и медиков при авариях и других внештатных ситуациях".

Этажом выше расположены офисы FOM, "спецслужбы" Экклстоуна и кабинет президента FIA Мосли, из окна которого открывается великолепный вид на пит-лейн и стартовую прямую. На том же "высоком уровне" находится пресс-центр, а под ним – боксы команд, построенные еще в 1975 году. И хотя в 1988 году гаражный комплекс "Сильверстоуна" был существенно модернизирован, что обошлось организаторам в 1 млн фунтов стерлингов (из 44 боксов сделали 39 более широких гаражей и возвели новый пресс-центр), сегодня вся инфраструктура "Сильверстоуна" уже безнадежно устарела и доживает последние дни.

Помощь всегда рядом

Следующая остановка в нашем путешествии по автодрому – его медицинский центр. После упоминавшегося выше завала из 20 машин на ГП Великобритании-73, в котором сломал ногу Андреа де Адамич, автодромы Формулы-1 стали в обязательном порядке оснащаться стационарными медицинскими центрами. Медцентр "Сильверстоуна" является одним из лучших отделений "скорой помощи" всего графства Нортгемптоншир. Во время Гран При тут работает в общей сложности около 50 высококвалифицированных врачей. "Здесь также существует свой маленький командный пункт, – объясняет Брайан, – небольшая комната, где стоят несколько мониторов, на которые в случае аварии выводят картинку с места происшествия, чтобы в медицинском



Картдром "Сильверстоуна"



"Наша команда врачей – одна из лучших в Ф-1", – уверен Брайан

центре могли оценить ситуацию. Ведь все три дня Гран При вокруг трассы дежурит три десятка машин "скорой помощи" и полторы сотни медицинских бригад. Координировать их работу – задача не из легких... Далее по коридору расположены перевязочная, кафетерий, палаты для публики и гонщиков, рентгеновский кабинет, несколько операционных и ожоговый центр со специальной ванной, оборудованной системой регуляции температуры тела пострадавшего. Как правило, в этом медицинском центре оказывается только первая помощь и, при необходимости, делаются срочные операции, после чего пострадавших отправляют на вертолете (вертолетная площадка расположена прямо у входа) в клинику. Впрочем, здесь же оборудован и небольшой стационар на 15 коек".

Золотой век "Серебряного камня"

Отдельное место в жизни автодрома занимают его многочисленные гоночные школы и тренировочные центры, на которых живет не только светлое будущее британского автоспорта, но и сегодняшнее финансовое благополучие самого "Сильверстоуна".

"Помимо трассы Гран При со всеми ее ответвлениями, у нас есть три тренировочных кольца: небольшая "треугольная" шоссейно-кольцевая трасса (кольцо Stowe), кольцо для ралли-спринта, позволяющее проводить синхронные гонки – очень зрелищный вид автоспорта, а также трасса для внедорожников. Плюс стоящий всего в нескольких метрах от моего дома крытый картодром Daytona Karting – наверное, самое загруженное гоночное кольцо "Сильверстоуна", – продолжает свой рассказ Брайан.

Впрочем, и большие гоночные трассы пустуют редко. Чтобы представить, какой ажиотаж творится здесь в выходные дни при хорошей погоде, достаточно заглянуть в один из гигантских ангаров, стоящих в районе поворота Chapel и битком забитых всевозможными машинами: от "формулы-Ford 1600" до спортивных Lotus. Признаться, такого количества первоклассной гоночной техники (здесь находилось около полутора сотен различных автомобилей) в одном гараже лично мне видеть еще не приходилось.

Но это, как говорится, для продвинутой публики. "Мы проводим около 60 000 часов за-

ятий в год, – улыбается Брайан. – Нет отбоя и от простых любителей, которые просто хотят прокатиться по "Сильверстоуну". Так что даже в отсутствие гонок автодром работает с максимальной нагрузкой". Еще бы, ведь заплатив всего 125 фунтов стерлингов, любой болельщик после небольшого инструктажа может прокатиться по трассе Гран При на специально подготовленном Peugeot 306 GT6.

Последние годы подобным развлечениям в "Сильверстоуне" Остапон уделяет все больше внимания. Запланированная же на ближайшие два года генеральная реконструкция, по мнению президента BRDC сэра Джеки Стюарта, и вовсе станет "революционным шагом вперед в развитии британского автоспорта". Знаменитый автодром все больше и больше превращается из гоночной трассы в крупнейший в Англии спортивно-развлекательный комплекс.

Что же до легенды о происхождении названия "Сильверстоун", на проверку она оказалась досужим вымыслом. На самом деле имя деревушки на поросших лесом холмах Нортгемптоншира произошло много веков назад от слова silverstone, что на староанглийском языке значит "лесистая местность". Но в любом случае, одним лишь легендарным прошлым в современном мире не проживешь. И хозяева знаменитой трассы не забывают об этом. Так что золотой век в истории "Серебряного камня", возможно, только начинается.

Владимир Маккавеев
Вадим Устинов



Палата для пострадавших

Медицинский центр автодрома



Общие характеристики автодрома "Сильверстоун"

Площадь автодрома	324 га
Протяженность трасс:	
Трасса Гран При	5140 м
Международная трасса	3623 м
Южная трасса	3170 м
Национальная трасса	2637 м
Трасса Stowe	1281 м
Трасса ралли-спринта	1920 м
Средняя ширина дорожного полотна	15 м
Дорожное покрытие	Prixmat (каменная асфальтовая мастика)
Протяженность прямых:	
Старт/финиш	421 м
Hangar straight	738 м
Abbey	479 м
Farm	200 м
Средняя высота трибун	4 м
Общая емкость трибун	90 000 чел. (ГП, только воскресенье)
Емкость "сидячих" трибун	60 000 чел. (только ГП)
Площадь пaddock с пит-лейн	6 га
Боксы	39 стационарных гаражей





ВРЕМЯ ПЕРЕКЛАДЫВАТЬ КАМНИ

Календарь нынешнего сезона едва ли не дословно повторяет прошлогодний — почти те же даты и точно те же трассы. Впрочем, те ли? Косметические изменения на трассах Ф-1 происходят достаточно часто, но заметить их сложно, лишь в статистических справочниках длина круга меняется на метр-два. Другое дело — глобальная перестройка отдельных поворотов или даже целых секций. Такое случается реже, и, как правило, серьезные изменения конфигурации диктуются соображениями безопасности, т.е. связаны с чрезвычайными обстоятельствами — можно вспомнить хотя бы перестройку связки Tamburello-Villeneuve в Имоле после трагических событий сезона-94. Подобные работы требуют серьезных денежных вложений, поэтому неудивительно, что в «мирные» годы хозяева автодромов отнюдь не горят желанием менять имеющуюся конфигурацию. Но по ходу нынешнего межсезонья владельцы сразу трех трасс заявили о серьезных переделках. Откуда же исходит опасность, которую почувствовали владельцы автодромов?

«Нюрбургринг»

Надо сказать, немецкая трасса никогда ни у кого не вызывала особого недовольства — безопасная, быстрая, с интересными поворотами, она позволяла совершать обгоны и поэтому нравилась и гонщикам, и зрителям. Едва ли не единственным нареканием можно считать конфигурацию первого поворота — среднес-

коростная «эска» не слишком широка, и аварии на старте здесь происходили почти в каждой гонке. В сезоне-97 такое происшествие фактически стоило Михаэлю Шумахеру чемпионского титула, а два года спустя Sauber Педро Диница взлетел в воздух и упал на траву полосы безопасности вверх колесами. Именно первый поворот и решили реконструировать владельцы «Нюрбургринга».

Теперь место скоростного Castrol S, который гонщики преодолевали на 170 км/ч, займет 710-метровая связка, включающая «шпильку» и длинную дугу примерно в 210°. Перестроенный участок получил название Mercedes Arena, так что трудностей с финан-



«Южная петля» приобретает все более замысловатые очертания. Конечно, построить новые трибуны — важная задача. Но не стоит забывать и о том, что гонка на более длинной трассе будет состоять из меньшего числа кругов, то есть зрители увидят меньше событий на каждом участке трассы

сированием строительных работ, надо полагать, не возникло. Помимо переделки собственно трассы, в центре петли планируют построить новую трибуну, с которой будет отлично виден старт гонки. И хотя в медленной «шпильке» тоже может произойти столкновение, скорость, а, следовательно, и тяжесть последствий возможного происшествия будет гораздо ниже. Работы уже начались, и по графику (а сомневаться в том, что немцы его выдержат, не приходится), должны завершиться к началу мая.

«Хоккенхаймринг»

Немецкий автодром ждут наиболее масштабные перемены. Фактически, от старой трассы останется лишь Стадион, а четыре длиннющие прямые, соединенные связками медленных поворотов, уйдут в прошлое. До сих пор немецкую трассу справедливо называли уникальной — четырежды по ходу круга пилоты на ней развивали скорость 320 км/ч, и

Монца в руинах. Итальянцы стараются не терять времени даром и по ходу межсезонья перестраивают паддок. Конечно, легендарная трасса вряд ли потеряет свое место в календаре чемпионата, но лучше быть во всеоружии



Торжественное открытие работ на "Нюрбургринге". Руководство автодрома, представители властей федеральной земли Райнланд-Пфальц, немецкого клуба автогонщиков ADAC. Третий слева – неоднократный чемпион различных "кузовных" серий Клаус Людвиг

Длина круга на "Хоккенхаймринге" сокращается с почти семи километров до четырех с половиной. Поскольку трасса в целом стала более медленной, командам придется развернуть антикрылья, и максимальная скорость (гонщики будут развивать ее перед "шпилькой") по компьютерным расчетам составит около 310 км/ч



Длина трассы до 2002 г.: 6,825 км
Длина новой трассы: 4,574 км
Протяженность дистанции:
67 кругов/306,458 км



Ориентировочное время круга: 1'16.5

всякий раз после этого им приходилось тор- мозить почти до "сотни". Увы, но теперь об этой "изюминке", доставлявшей столько хлопот инженерам команд и столько удовольствия болельщикам, придется забыть – новый "Хоккенхаймринг" станет похож на большинство других автодромов. Останется всего одна прямая (точнее, дуга) с несколько странным названием Parabolika, которая по диагонали прорежет Черный Лес от выхода со Стадиона до Ayrton Senna Kurve. Правда, эта прямая будет сопоставима по длине с существующими на немецкой трассе сейчас. Участок от Ayrton Senna Kurve до Стадиона также изменит очертания – в его середине будет построен еще один изгиб в сторону леса. Так что бывший "гоночный автобан" скоро станет историей. Как и в случае с "Нюрбургрингом", немцы не только переделывают трассу, но и строят новые трибуны. Теперь зрители смогут комфортно расположиться и на лесных участках дистанции, а одна из трибун Стадиона станет почти в полтора раза выше. Торжественное открытие работ уже состоялось, закончиться они должны к концу мая – началу июня.

"Сузука"

Информации из Японии пока немного. Известно лишь, что будет реконструирован первый сектор трассы – послестартовый поворот – и следующая за ним связка из двух правых и двух левых изгибов "S" Curves. Это место, пожалуй, наименее интересное – обгоны здесь случаются гораздо реже, чем вылеты. Последние же весьма опасны, поскольку зоны безо-

пасности не слишком велики. Несколько раз гонщики, совершившие ошибку в "S" Curves, получали травмы, как, например, Найджел Мэнселл в 1987 году или Агури Сузуки десять лет спустя. Японцы не планируют кардинально перестраивать трассу, а лишь собираются чуть изменить повороты, придать полотну необходимый наклон и, разумеется, расширить зоны безопасности. Поскольку гонка на "Сузуке" традиционно замыкает календарь чемпионата мира, время у организаторов Гран При Страны восходящего солнца еще есть.

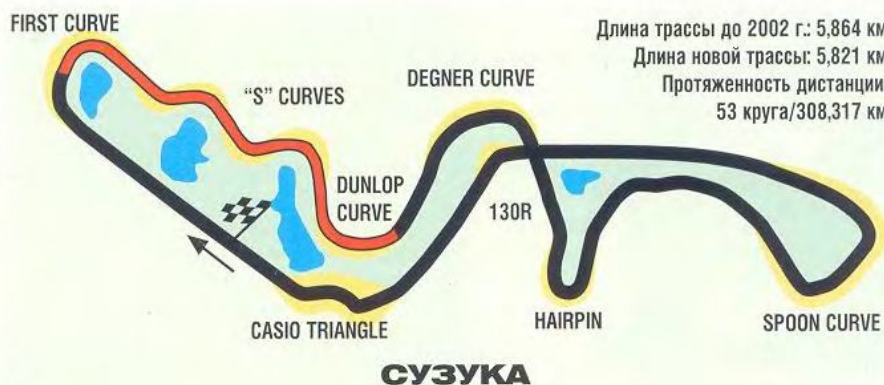
Еще две трассы меняются не столь масштабно – бельгийская становится короче на 12 метров, а канадская – на 60 (из-за этого в Монреале пилотам придется проезжать лишний круг). А уж реконструкция пaddock, автостоянок и подъездных путей проводится едва ли не на всех автодромах – от Великобрита-

нии до Австралии. Даже самая знаменитая трасса Формулы-1 – Монако – тоже может преобразиться в ближайшие годы. Власти карликового княжества, в котором буквально каждый квадратный сантиметр земли – на вес золота, планируют засыпать половину акватории старого порта. Это должно неизбежно привести и к изменению конфигурации гоночного кольца. Можно предположить, что после выхода из тоннеля трасса свернет налево в районе "эски" Nouvelle Chicane и выйдет к повороту La Rascasse.

Итак, трассы меняют свое лицо. Неизбежно возникает вопрос: почему подобные процессы происходят столь массово и начались именно сейчас? "Уже через пять лет число европейских Гран При сократится, а неевропейских – возрастет. Полагаю, Европа потеряет две или три гонки", – сказал недавно Макс Мосли, рассуждая о будущем Формулы-1. Число претендентов, объявивших свои претензии на получение в будущем своего Гран При во всем мире столь велико, что и "неевропейцы" не могут чувствовать себя спокойно. Организаторы Гран При почуяли опасность потерять права на проведение этого престижного и прибыльного мероприятия. Поэтому-то и гудят бульдозеры, снуют самосвалы с песком и неспешно ползают асфальтоукладчики по трассам Ф-1.

Александр Кабановский

Вряд ли конфигурацию зажатой между холмов "Сузуки" получится изменить значительно – на это просто нет места. Но японцы наверняка придумают что-нибудь интересное. Не забывая, конечно, о безопасности



Длина трассы до 2002 г.: 5,864 км
Длина новой трассы: 5,821 км
Протяженность дистанции:
53 круга/308,317 км

КРУТЯТСЯ ДИСКИ

Гоночный автомобиль Формулы-1 – конструкция невероятно сложная. Она состоит из тысяч узлов и сотен тысяч деталей. И едва ли не с каждой деталью, вплоть до обыкновенных гаек, за эти пятьдесят с лишним лет приключалось что-нибудь интересное. Не стали исключением и колесные диски. Пожалуй, самая громкая история произошла в 1952 году. Собственно, тогда это были еще не диски, а обода со спицами. Такая конструкция давала заметный выигрыш в массе. Именно такими колесами была оснащена Ferrari, которую итальянцы привезли в Индианаполис. Альберто Аскарри стартовал 19-м, но с первых же метров дистанции стал обгонять соперников одного за другим и к сороковому кругу поднялся до восьмого места. И в этот момент спицы не выдержали скорости и боковых нагрузок трековой гонки. К слову, на всех остальных автомобилях в том состязании уже использовались настоящие диски. Правда, они весьма слабо напоминали современные – ось колеса соединялась с ребордой сплошной металлической плоскостью.

В Европе такие конструкции появились к началу 60-х годов. А чтобы сделать колесо еще более устойчивым перед боковой нагрузкой, плоский диск вскоре сделали профилированным,

а затем стали применять вместо сплошных диски с несколькими (как правило, шестью) толстыми “спицами”. Для повышения прочности использовали магниевый сплав. В таком виде колесные диски просуществовали до начала 90-х годов. Но они достаточно часто менялись в размерах, следуя за эволюцией шин – сначала неукротимо росли вширь, а потом, повинуясь запрету, вновь уменьшились.



В ранние годы команды иногда самостоятельно отливали диски, как Соорет в середине 60-х. Но к началу 90-х в Ф-1 диски стали покупать у специализированных фирм. Именно таким фирмам и принадлежит авторство идеи, перевернувшей мир гоночных дисков. В начале 90-х практически одновременно итальянцы из компании OZ и немцы из BBS предложили командам Ф-1 кованые диски из магниевого сплава. Такой диск на четверть легче при той же прочности. OZ и BBS удалось сохранить доминирующее положение в Ф-1, постепенно вытеснив конкурентов. Лишь американской компании Enkei удалось сопротивляться натиску европейцев. Но в числе ее клиентов уже много лет значится лишь одна команда – McLaren.

OZ и BBS пришли в мир Формулы-1 по весьма похожему пути. Начинали с производства дисков “с претензией на спортивность” для дорожных машин, потом занялись производством настоящих спортивных колес, а там уже до Ф-1 было рукой подать. Диски OZ дебютировали в чемпионате мира в 1984 году на машинах Alfa Romeo. Однако основные достижения OZ связаны, конечно, с “кованым” периодом, когда оснащенные итальянскими дисками Williams выиграли за пять сезонов (с 1993 по 1997 год) 42 Гран При из 82 проведенных. Нам же можно с легкой грустью вспомнить 1995 год – тогда автомобили Jordan выступали на дисках марки OZ, произведенных на московском заводе ВИЛС. Увы, развития это сотрудничество не получило.

BBS, придя в мир Гран При в 1992 году, с самого начала сделали ставку на Ferrari. Так что за три последних сезона в активе немецкой компании два чемпионских титула и три Кубка конструкторов. Впрочем, их соперникам из OZ тоже есть чем гордиться – четыре года подряд их диски побеждали в Indy 500 и трижды выигрывали “24 часа Ле-Мана”. Ну а если учесть, что в сезоне-2002 у каждой из компаний по пять клиентов среди команд Ф-1, то можно с уверенностью утверждать – борьба на дисковом фронте в самом разгаре. Вот только вряд ли кто-то заметит ее на фоне поединков Michelin с Bridgestone и Ferrari с Mercedes и BMW. Разве что у кого-то из пилотов опять на полном ходу не выдержит колесо. Но это вряд ли случится.

Александр Кабановский



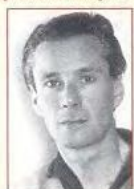
Лопнувшая шина остановила Williams Дэмона Хилла, когда он лидировал в Гран При Германии '93. Шины могут подвести, но диски – никогда



ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

Лесли Мэпп/Leslie Marr (Великобритания)



Род. 14.08.22 в Дареме, Гавелло Дарем, Англия, Великобритания

Профессиональный художник и гонщик-любитель. В 1952–1953 гг. за рулем собственного Connaught довольно активно выступал в различных британских гонках национального масштаба. Самым успешным для Лесли стал 1954 г., когда он финишировал 3-м в "Пловвер Трофи" и занял третье место в своем классе в гонке "Энтри-200". В том же году на ГП Великобритании Мэпп дебютировал в ЧМ Ф-1 (13-й). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1954–1955 гг. Выступал на автомобилях Connaught Type A, Type B (Leslie Marr). В 1956 г. отменился двумя великолепными выступлениями в Новой Зеландии: сначала без тренировок, стартовав из конца пелотона, умудрился финишировать 4-м в не входившем в зачет ЧМ Гран При Новой Зеландии, а затем занял третье место на "Леди Уинграм Трофи".

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Великобритании 1955 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место — ГП Великобритании 1954 г.; быстрые круги: —



Дэвид Мэрри/David Murray (Великобритания)

Род. 28.12.09 в Эдинбурге, Шотландия, Великобритания. Умер 05.04.73 в Лас-Пальмасе, Канарские острова, Испания

Эдинбургский бухгалтер, гонщик-любитель. В конце 40-х гг. начал выступать в автогонках (коляска, ралли, подъем на холм) за рулем собственных ERA и Maserati. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Великобритании 1950 г. (НФ). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950–1952 гг. Выступал на автомобилях Maserati 40LT (Scuderia Ambrosiana) в 1950–1951 гг., Cooper T20 (Ecurie Ecosse) в 1952 г. В мире автоспорта больше известен не как гонщик, а как тим-менеджер, основатель в 1952 г. легендарной шотландской команды Ecurie Ecosse в 1956–1957 гг., приписывающей Жака знаменитые победы в "24 часах Ле-Мана". Окончательно оставив автоспорт, Дэвид переехал на Канары, где умер в бедности в 1973 г.

ГП в ЧМ: 6; гонок в ЧМ: 4; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Великобритании 1951 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Эужен Мартен/Eugene Martin (Франция)



Род. 24.03.15 в Сюреэне, Франция

Инженер, в конце 40-х гг. на собственноручно подготовленной BMW-Frazer-Nash начал участвовать в автогонках, почти сразу в 1947 г. выиграл несколько гонок в Англемме и ГП Лисона. В 1950 г. Эужена пригласили в Talbot, на ГП Великобритании (НФ) он дебютировал в ЧМ Ф-1, но уже на второй гонке в Швейцарии попал в аварию и получил серьезные травмы, заставившие его на время оставить гонки. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1950 г. Выступал на Lago-Talbot T260 (Talbot). Несколько лет работал техническим директором в компании Salmon, в 1954 г. попробовал вернуться за руль гоночного автомобиля, но на ГП По снова попал в аварию и окончательно повесил шлем на гвоздь.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Великобритании 1950 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Пьерлуиджи Мартини/ Pierluigi Martini (Италия)



Род. 23.04.61 в Луго ди Романа, под Равенной, Италия

Племеник Джанкарло Мартини, в 1976 г. выступавшего в Ф-1, но разбившего арендованную Ferrari на первой же тренировке перед гонкой чемпионов. В автогонках дебютировал в начале 80-х гг. Несколько лет выступал в итальянской Ф-3. В 1983 г. стал чемпионом Европы в Ф-3 и перешел в Ф-2, где в первой же гонке финишировал 2-м. В ЧЕ Ф-2 1983 г. занял 10-е место. Уже в 1984 г. на ГП Италии (НПК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 10 ЧМ Ф-1 1984–1985, 1988–1995 гг. Выступал на автомобилях: Telemat TG184 (Telemat) в 1984 г., Minardi M185, M188, M188B, M189, M190, M191, M193, M193B, M194, M195 (Minardi) в 1985, 1988–1991, 1993–1995 гг., BMS Dallara 192 (Scuderia Italia) в 1992 г. Лучший результат в ЧМ — 11-е место в 1991 г. В 1986–1988 гг. выступал в МЧ Ф-3000 (4 победы, 2 ПП, 2 БК): вице-чемпион Ф-3000 1986 г. После ухода из Ф-1 продолжил карьеру в гонках на выносливость и соревнованиях кузовных автомобилей. В 1999 г. вместе с Янником Дальмасом и Йо Винкельхофом выиграл на BMW "24 часа Ле-Мана".



ГП в Ф-1: 124; гонок в Ф-1: 119; очки: 18; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП США 1990 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Сан-Марино, ГП Португалии 1991 г.; быстрые круги: —
Победы в других гонках: "24 часа Ле-Мана" 1999 г.; этапы МЧ (ЧЕ) Ф-3000 в Имоле, Муджелло, Харахе в 1986 г., Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1988 г.

Тони (Энтони) Марш/Tony (Anthony) Marsh (Великобритания)



Род. 20.07.31 в Стаурбридже, графство Уорчестер, Англия, Великобритания

Долголетний и популярный в Англии гонщик. В 50-е гг. очень активно выступал в ралли, триале, гонках спринт-каров и серии "подъем на холм". Выиграл за рулем Cooper три чемпионата Великобритании в гонках "подъем на холм". В 1957 г. с успехом выступал в гонках Формулы-2 в Англии и на континенте. Чемпион британской Ф-2 1957 г. На ГП Германии того же года (15-й (4-й в Ф-2)) на Cooper T43 Ф-2 дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1957–1958, 1961 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T43 F2 (Ridgeway Managements, Tony Marsh) в 1957–1958 гг., Lotus 18 (Tony Marsh) в 1961 г. В 1960 г. выиграл не входивший в зачет ЧМ "Луис-Эванс Трофи" в Брандс-Хатче. После ухода из Ф-1 в 60-е гг. за рулем 4,3-литрового Marsh-Oldsmobile собственной конструкции выиграл еще три британских чемпионата серии "подъем на холм".

ГП в Ф-1: 5; гонок в Ф-1: 4; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Германии 1958 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП Германии 1958 г.; быстрые круги: —
Победы в других гонках: "Луис-Эванс Трофи" 1960 г.

Йохен (Йоахим) Масс/Jochen (Joachim) Mass (Германия)

Род. 30.09.46 в Дорфене, близ Мюнхена, Германия
Самый талантливый немецкий пилот 70-х гг. Карьеру автогонщика начал в начале 70-х в гонках легковых

автомобилей. В 1972 г. выиграл чемпионат Европы в гонках "кузовов" ETCC (4 победы: в Спа, Зандфорте, Сильверстоуне и Харахе). В том же году дебютировал в ЧЕ Ф-2 и выиграл две гонки спортпрототипов: "Турист Трофи" и "24 часа Спа". Участвовал в 3 ЧЕ Ф-2 1972–1973, 1977 гг.: вице-чемпион Европы 1973 г. (4 победы, 3 ПП, 4 БК).



На ГП Великобритании 1973 г. (НФ/НС) на Surtees TS14A дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 9 ЧМ Ф-1 1973–1980, 1982 гг. Выступал на автомобилях: Surtees TS14A, TS16 (Surtees) в 1973–1974 гг., McLaren M23, M26 (McLaren) в 1974–1977 гг., ATS HSI (ATS) в 1978 г., Arrows A1, A2, A3 (Arrows) в 1979–1980 гг., March 821 (March/RAM) в 1982 г. Лучший результат в ЧМ — 6-е место в 1977 г. После ухода из Ф-1 с блеском продолжил выступления в гонках легковых автомобилей (чемпион Германии 1985 г.) и гонках спортпрототипов (двукратный вице-чемпион мира 1984, 1989 гг.). В конце 80-х в гонках на выносливость был наставником и выступал в одном экипаже с М. Шумахером, Фрэнценом и Вендлингером. Позднее руководил командой в ETCC. В настоящее время работает комментатором Ф-1 на RTL и периодически участвует в гонках.



ГП в Ф-1: 114; гонок в Ф-1: 105; очки: 71; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Южной Африки, ГП Испании 1976 г., ГП Бразилии 1977 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 2
Победы в Ф-1: 1 — ГП Испании 1975 г.

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2: в Киннекулле ("Шведский Золотой кубок"), Хоккенхайме ("Йохен Ринд Трофи") 1973 г., Хоккенхайме ("Джим Кларк Трофи") и Норбурге ("Зифельские гонки") 1977 г.; гонки спортпрототипов: "Турист Трофи" и "24 часа Спа" 1972 г., "12 часов Себринга" 1987 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: В Энна-Пергузе ("Кубок Флорио") 1975 г., в Муджелло, Валлепунге, Монце, Энна-Пергузе ("Кубок Флорио"), Дижоне, Зальцбурге в 1976 г., Сильверстоуне, Уоткинс-Глене, Брандс-Хатче в 1977 г., Сильверстоуне в 1978 г., Спа, Фудзи в 1982 г., Норбурге, Спа в 1983 г., Сильверстоуне, Моспорт-парке в 1984 г., Муджелло, Сильверстоуне, Селангоре в 1985 г., Хересе, Брно, Норбурге, Саудун-парке в 1988 г., Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана"), Харахе, Норбурге, Донингтона, Мехико-Сити в 1989 г., Спа, Мехико-Сити в 1990 г.

Педро Матуш-Шавеш/Pedro Matos-Chaves (Португалия)

Род. 27.02.65 в Порту, Португалия

Карьеру автогонщика начал в 1980 г. с картинга. В 1985 г. выиграл Toyota Starlet Trophy. На следующий год стал чемпионом Португалии и Иберии в Формуле-Ford 1600. В 1987–1988 гг. стартовал в британской Ф-Формулы 1600: в 1988 г. стал бронзовым призером чемпионата. В 1989–1990 г.



участвовал в международном и британском первенствах Ф-3000. Чемпион британской Формулы-3000 1990 г. В том же году занял 16-е место в МЧ Ф-3000. На ГП США (Финикс) 1991 г. дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1991 г. Выступал на Coloni C4 (Coloni). Ни в одной из гонок не смог пройти даже предквалификацию. После ухода из Ф-1 в 1992 г. выступал в МЧ Ф-3000, затем в 1993–1995 гг. — в Indy Lights (4-е место в 1993 г.). В 1996 г. пересел за руль кузовных автомобилей. Ви-

це-чемпион испанского чемпионата легковых автомобилей STCC 1996 г. С 1998 г. стартовал в чемпионате мира и чемпионате Португалии по ралли. Двукратный чемпион Португалии по ралли 1999, 2000 гг.

ГП в Ф-1: 13; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в предквал.: 32-е место — ГП США 1991 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Гастон Маццакане/ Gaston Mazzacane (Аргентина)



Род. 08.05.75 в Ла-Плате, Аргентина

Карьеру автогонщика начал в конце 80-х гг. с картинга. Вице-чемпион Аргентины по картингу 1990 г. В 1992 г. занял 4-е место в аргентинском чемпионате легковых автомобилей САР. Вице-чемпион южноамериканской Ф-3 1993 г. (5 побед, 3 ПП). Чемпион итальянской Ф-2000 (3 победы, 4 ПП). В 1994–1995 гг. выступал в итальянской Ф-3, лучший результат — 11-е место в 1995 г. В 1996–1998 гг. участник международного чемпионата Ф-3000, лучший результат — 19-е место в 1998 г. В 1999 г. выступал в Кубке мира в гонках спортивных автомобилей SRWC (1 победа, 10-е место в чемпионате), работал тест-пилотом в Minardi Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Аргентины 2000 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 2000–2001 гг. Выступал на автомобилях: Minardi M02 (Minardi) в 2000 г., Prost AP04 (Prost) в 2001 г.

ГП в Ф-1: 21; гонок в Ф-1: 21; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Малайзии 2001 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП Европы 2000 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап Кубка мира в гонках спортивных автомобилей (SRWC) в Маны-Куре в 1999 г.

Карлос Мендигеги/ Carlos Menditeguy (Аргентина)



Род. 10.08.15 в Буэнос-Айресе, Аргентина. Умер 28.04.73

Карлос был очень разносторонним спортсменом. Наибольших успехов достиг в пловле, где входил в шестерку лучших игроков мира. В 1951 г.

Кубке Перона попробовал себя в качестве автогонщика и с тех пор до конца 50-х гг. периодически стартовал в гонках. В ЧМ дебютировал на ГП Аргентины 1953 г. (НФ). Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1953–1958, 1960 гг. Выступал на автомобилях: Gordini 16 (Gordini) в 1953 г., Maserati A6GCM/250F, 250F (Onofre Marimon, Maserati, Scuderia Sud Americana) в 1954–1958 гг., Cooper T51 (Scuderia Centro Sud) в 1960 г. Лучший результат в ЧМ — 14-е место в 1957 г.

ГП в ЧМ: 11; гонок в Ф-1: 10; очки: 9; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Аргентины 1956 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Аргентины 1957 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап чемпионата мира спортпрототипов в Буэнос-Айресе в 1956 г.

Харри Меркель/Harry Merkel (Германия)



Род. ????

Один из самых малоизвестных пилотов, стартовавших в чемпионатах мира. Участвовал всего в одном ГП ЧМ Ф-2. В 1952 г. на двухлитровом BMW-Eigenbau (Willi Krakau) Харри был заявлен на ГП Германии, но так и не принял участия даже в тренировках.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: —; очки: —; лучший рез. в квал.: НСК; лучший рез. в гонке: НС; быстрые круги: —

Артуро (Артуро Франческо) Мерцарио/Arturo (Arturo Francesco) Merzario (Италия)

Род. 11.03.43 в Чивенне, Комо, Италия



Сын строительного подрядчика, Артуро, по прозвищу Маленький Арт, дебютировал в автогонках в 1969 г. за рулем Fiat Abarth в гонках GT и горных гонках. В том же году на 2-литровом Abarth победил в ГП Муджелло, благодаря чему в 1970 г. получил приглашение выступать за команду Ferrari в гонках спортивных автомобилей. В 1972 г. на Abarth Art стал чемпионом Европы в 2-литровом классе. В том же году после блестящих побед на этапах чемпионата мира спортпрототипов "1000 км Спа" и "Тагра Флорио", Энцо Феррари доверил Мерцарио Ferrari 312B2 Формулы-1 и на ГП Великобритании 1972 г. (6-й) Артуро дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 1972-1979 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 312B2, 312B3 (Ferrari) в 1972-1973 гг., Williams FW01, FW02, FW03, FW04 (Williams) в 1974-1975 гг., Fittipaldi FD03 (Fittipaldi) в 1975 г., March 761, (Ovoro) в 1976 г., Williams FW05 (Wolff) в 1976 г., Shadow DN8 (Shadow) в 1977 г., March 761B, Merzario A1, A1B, A2 (Merzario) в 1977-1979 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 - 12-е место в 1973 г. В 1977 г. основал в Милане собственную гоночную команду, в 1977-1979 гг. стартовавшую в Ф-1 (в 1977 г. - на March, а в 1978-1979 гг. - на автомобилях, сконструированных под руководством самого Артуро). В 1980 г. из-за финансовых проблем вынужден был вместе с "конюшней" покинуть Ф-1 и сосредоточиться на управлении командой, которая выступала в Ф-2, а позднее в Ф-3000. В середине 90-х неожиданно вернулся за руль. В 1995 г. выиграл этап итальянского чемпионата спортпрототипов на Валлеlunghe и гонку Кубка Maserati Bi-turbo. Через два года одержал победу на этапе ISRS (International Sports Racing Series) в Брно. Стартовал в ISRS вплоть до 1999 г.



ГП в Ф-1: 84; гонок в Ф-1: 57; очки: 11; лучший рез. в квал.: 3-е место - ГП Южной Африки 1974 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место - ГП Италии 1974 г.; быстрые круги: -

Победы в других гонках: гонки спортпрототипов: "9 часов Рента" в 1972 г., "Тагра Флорио" в 1975 г.; этапы чемпионата мира спортпрототипов в Спа, Пикколо ("Тагра Флорио") в 1972 г., Монца в 1974 г., Дижоне, Монце, Зина-Пергузе ("Кубок Флорио"), Нюрбурге в 1975 г., Дижоне, Зина-Пергузе ("Кубок Флорио"), Зинториле и Ле-Кастеле в 1977 г.; этап ISRS в Брно в 1997 г.

Франсуа Мигро/Francois Migault (Франция)

Род. 04.12.44 в Ле-Мане, Франция



Французский рабочий, в 1970 г. Мигро окончил гоночную школу и стал выступать на Тесло во французской Ф-3. В 1971 г. пересел за руль Формулы-2: занял 4-е место в Альби, 5-е в Руане, 11-е место в чемпионате Европы. В 1972 г. на ГП Великобритании (НС) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1972, 1974-1975 гг. Выступал на автомобилях: Connew PC1 (Connew) в 1972 г., BRM P160E, 201 (BRM) в 1974 г., Hill GHT (Hill), Williams FW03 (Williams) в 1975 г. В 1975 г. финишировал 3-м в "24 часах Ле-Мана", в 1976 г. занял в знаменитом марафоне уже второе место. Продолжал периодически участвовать в автогонках (IMSA и др. гонки спортпрототипов) до конца 90-х гг.

ГП в Ф-1: 16; гонок в Ф-1: 13; очки: -; лучший рез. в квал.: 14-е место - ГП Великобритании 1974 г.; лучший рез. в гонке: 14-е место - ГП Франции 1974 г.; быстрые круги: -

Роберто Миерес/Roberto Mieres (Аргентина)

Род. 03.12.24 в Мар-дель-Плате, Аргентина

Выходец из богатой аргентинской семьи. Как и почти все аргентинские гонщики в молодости активно зани-



мался другими видами спорта: теннисом, регби, греблей и парусным спортом. Проявил себя незаурядным теннисистом, но и автогонщик из Роберто получился неплохой. В 1950 г. он выиграл чемпионат Аргентины в гонках спортпрототипов и вместе с Фанкио и Гонзалесом попал в состав гоночной команды, которую президент Перон отправил "покорять Европу". Однако в Старом Свете Миерес отметился лишь 4-м местом в незачетном ГП Женеви и вынужден был вернуться на родину. Лишь в 1953 г. его пригласили в Gordini заменить травмированного Жана Бери, и на ГП Нидерландов (НФ) Роберто дебютировал в ЧМ Ф-2. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1953-1955 гг. Выступал на автомобилях: Gordini 16 (Gordini) в 1953 г., Maserati A6GCM/250F, 250F (Roberto Mieres, Maserati) в 1954-1955 гг. Лучший результат в ЧМ - 8-е место в 1954, 1955 гг. В 1954 г. отметился также четвертым местом в незачетной гонке "Интернэшнл Трофи" и вторым местом в ГП Буэнос-Айрес-Сити. В 1955 г. занял 2-е место в незачетном ГП Турина и 3-е место на гонках в По и Бордо. В 1956 г. выиграл в своем классе "1000 км Буэнос-Айреса". Годом раньше занял 4-е место в общем зачете. Продолжал участвовать в американских гонках (в основном в CUSA) вплоть до 1963 г., когда оставил автоспорт, полностью сконцентрировавшись на парусном спорте.

ГП в ЧМ: 17; гонок в ЧМ: 17; очки: 13; лучший рез. в квал.: 6-е место - ГП Монако, ГП Великобритании 1955 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место - ГП Швейцарии, ГП Испании 1954 г., ГП Нидерландов 1955 г.; быстрые круги: 1

Чет (Честер) Миллер/Chester (Chester) Miller* (США)



Род. 19.07.02 в Детройте, штат Мичиган, США. Погиб 15.05.53 на тренировке перед Indy 500 в Индианаполисе, штат Индиана, США

Карьера автогонщика начал в 20-х гг. с гонок милджетов. В 30-х-40-х гг. был одним из самых популярных пилотов Америки, но в Европе практически не известен. В 1930 г. дебютировал в серии AAA (CART) и Indy 500. В 1938 г. финишировал третьим в Indy 500, еще несколько раз в конце 30-х гг. попадал в первую шестерку на финише "пятисотки". В 1950-1953 гг. участвовал в 4 Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). Выступал на автомобилях: Kurtis (Novi Poreluba/Jean Marcenac, Novi Pure Oil/Lewis Welch) в 1951-1952 гг. В 1950 г. участвовал в тренировках, но не прошел квалификацию. В 1952 г. показал самую высокую среднюю скорость в квалификации, но до финиша гонки так и не добрался. Через год разбился на тренировке перед очередной "пятисоткой" в Индианаполисе.

ГП в ЧМ: 4; гонок в ЧМ: 2; очки: -; лучший рез. в квал.: 27-е место в Indy 500 1952 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: 1

Андре Мильо/Andre Milhoux (Бельгия)



Род. 09.12.28 в Брессу, Бельгия

Андре выступал в гонках спортивных и серийных автомобилей. Был очень популярен у себя на родине. В 1953 г. вместе с Полем Фремом выиграл в своем классе (автомобили с объемом двигателя в 2 литра) "Милле Милья". В 1955 г. финишировал 2-м в классе 1,5-литровых автомобилей в "24 часах Ле-Мана". За руль "формулы" сел лишь однажды, да и то случайно - на ГП Германии 1956 г. заменил в кюлите Gordini 32 (Gordini) получившего травму на тренировке соотечественника Андре Пилетта. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1956 г. Ушел из автогонки в 1958 г. после аварии на тренировке перед ГП Спа. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: -; лучший рез. в квал.: 21-е место - ГП Германии 1956 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: -

Герхард Миттер/Gerhard Mitter (Германия)

Род. 30.08.35 в Шендлене, Германия. Погиб 01.08.69 на тренировке перед немецким Гран При на Нюрбургринге, Нюрбург, Германия

Один из лидеров немецкого автоспорта второй половины 60-х гг. Карьеру автогонщика начал в конце 50-х гг.



В 1960 г. выиграл чемпионат Германии в Формуле-3. Трехкратный чемпион Европы 1966-1968 гг. в горных гонках. С блеском выступал в гонках на выносливость, где был членом заводской команды Porsche. В 1967 г. занял 15-е место в первом ЧЕ Ф-2. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Нидерландов 1963 г. (НФ). Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1963-1967, 1969 гг. Выступал на автомобилях: Porsche 718 (Ecurie Maarsbergen) в 1963 г., Lotus 25, 44 (Ф-2) (Lotus, Ron Harris Lotus) в 1964-1966 гг., Brabham BT23 (Ф-2) (Gerhard Mitter) в 1967 г., BMW 269 (Ф-2) (BMW) в 1969 г. Лучший результат в ЧМ - 12-е место в 1963 г. В 1966 г. выиграл не входивший в зачет ЧМ Ф-1 ГП Австрии. Летом 1969 г. из-за поломки подвески Миттер попал в ужасную аварию на тренировке перед ГП Германии на Нюрбургринге, стоившую ему жизни.

ГП в Ф-1: 7; гонок в Ф-1: 5; очки: 3; лучший рез. в квал.: 11-е место - ГП Германии 1966 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место - ГП Германии 1963 г.; быстрые круги: -

Победы в других гонках: ГП Австрии 1966 г.; этап чемпионата мира спортпрототипов: "Тагра Флорио" 1969 г.

Стефано Модена/Stefano Modena (Италия)



Род. 12.05.63 в Модене, Италия

Спортивную карьеру начал в начале 80-х гг. с картинга. В 1986 г. дебютировал в итальянской Формуле-3 и сразу же добился блестящих результатов: занял 4-е место в чемпионате Италии, финишировал 2-м на ГП Монако Ф-3, выиграл Кубок Европы Ф-3 в Имоле. На следующий год Модена с блеском победил в международном чемпионате Ф-3000 (3 победы, 1 БК, 41 очко). В том же 1987 г. на последней гонке сезона в Австралии (НФ) Стефано дебютировал за рулем Brabham BT56 в ЧМ Ф-1. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1987-1992 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT56, BT58, BT59 (Brabham (MRD)) в 1987, 1989-1990 гг., EuroBrun ER188 (EuroBrun) в 1988 г., Tyrrell 020 (Tyrrell) в 1991 г., Jordan 192 (Jordan) в 1992 г. Лучший результат в ЧМ - 8-е место в 1991 г. После ухода из Ф-1 продолжил карьеру в итальянских, немецких и европейских кузовных чемпионатах. Стартовал в ITC, DTM, ITC, GSTC, GST, IST, GTCCM.

ГП в Ф-1: 81; гонок в Ф-1: 70; очки: 17; лучший рез. в квал.: 2-е место - ГП Монако 1991 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место - ГП Канады 1991 г.; быстрые круги: -



Победы в других гонках: Кубок Европы Ф-3 в Имоле в 1986 г.; этапы МЧ Ф-3000: на Валлеlunghe (ГП Рима), в Бирмингеме и Имоле в 1987 г.

Сильвио Мозер/Silvio Moser (Швейцария)

Род. 24.04.41 в Цюрихе, Швейцария. Умер 26.05.74 г. в Локарно, Швейцария



Мозер громко заявил о себе в 1964 году, когда с успехом выступал в Формуле-3 и выиграл на своем Lotus Формулы-Junior все четыре гонки и чемпионат серии Tempogada Ф-2. В 1965 г., выступая в Ф-3, победил в Сиракузах, Ла Шатре и Розарио. Затем перешел в Ф-2, в которой без особого успеха выступал до 1974 г. в 1968 г. занял 15-е место в ЧЕ Ф-2. На ГП Германии 1966 г. (НС) за рулем Brabham BT16 Формулы-2 дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1966-1971 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT16 (Ф-2), BT20, BT24 (Silvio Moser, Charles Voegel, Moser RT) в 1966, 1968-1969 гг., Cooper T77 (Charles Voegel) в 1968 г., Bellasi (Moser RT, Jolly Club Switzerland) в 1970-1971 гг. Лучший результат в ЧМ - 16-е место в 1969 г. В 1974 г. Сильвио должен был вернуться в Формулу-1 за рулем Brabham BT42 с командой Breitscher, но в конце апреля во время гонки "1000 км Монцы" на "Аутодромо Национале", возвращаясь на пит-лейн, слишком рано расстегнул реми-

безопасности на своей Lola T292 и, попав в глубокую аварию, получил тяжелые травмы головы, от которых через месяц, не приходя в сознание, скончался. ГП в Ф-1: 19; гонок в Ф-1: 12; очки: 3; лучший рез. в квал.: 13-е место - ГП Франции, ГП Италии, ГП Мексики 1969 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место - ГП Нидерландов 1968 г.; быстрые круги: -

Робин (Роберт) Монтгомери-Чаррингтон/Robin (Robert) Montgomery-Charrington (Беликоритания)



Род. 23.06.15 в Лондоне, Англия, Великобритания

Гонщик-любитель. В Англии был известен как Монти. Глобестерский фермер, в молодости Роберт получил блестящее образование в Итонском колледже. В начале 50-х стал участвовать в автогонках за рулем 1100-кубового Cooper. Периодически за руль его бело-голубого (гоночные цвета США) автомобиля садился жена Монти, что породило потом массу споров среди историков. На ГП Бельгии 1952 г. (НФ) на собственном Aston-Butterworth единственный раз в жизни принял участие в ГП ЧМ Ф-2 в Спа. В том же году занял 3-е место на не входившем в зачет ЧМ ГП Освободившихся в Шиме, несмотря на то что на последнем круге у него кончилось топливо. По окончании сезона ушел из гонок и эмигрировал на родину своей жены в США. ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: -; лучший рез. в квал.: 15-е место - ГП Бельгии 1952 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: -

Андреа Монтермини/Andrea Montermini (Италия)

Род. 30.05.64 в Сассуоло, Италия



Автоспортом стал заниматься в середине 80-х гг.: картинг. В 1987 г. дебютировал в итальянской Формуле-Alfa Romeo, одержав три победы, занял 3-е место в чемпионате. В 1989 г. выступал в итальянской Ф-3: 1 победа (в Риме), 4-е место в чемпионате Италии, 2-е место на ГП Монако Ф-3. Три следующих сезона провел в международном чемпионате Ф-3000: 3 победы, 5 ПП, 4 БК. Вице-чемпион МЧ Ф-3000 1992 г. В 1993 г. выиграл Кубок мира Ф-2 в Канаде, стал пилотом-тестом Benetton-Ford Ф-1. В 1993-1994 гг. выступал в серии CART: лучший результат - 18-е место в чемпионате 1993 г. На ГП Испании 1994 г. дебютировал в ЧМ Ф-1, заняв в кюлите Simtek место погибшего Роланда Ратценбергера. Однако уже на тренировке попал в ужасную аварию и получил серьезные травмы ног. В Ф-1 вернулся весной 1995 г. в составе Pacific. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1994-1996 гг. Выступал на автомобилях: Simtek S941 (Simtek) в 1994 г., Pacific PR02 (Pacific) в 1995 г., Forti GH01 95B, GH03 (Forti) в 1996 г. После завершения карьеры в Ф-1 участвовал в гонках спортпрототипов (PSR, ALMS, "24 часа Ле-Мана"), CART. Дважды в 1998, 1999 гг. финишировал 6-м в Ле-Мане. ГП в Ф-1: 28; гонок в Ф-1: 19; очки: -; лучший рез. в квал.: 20-е место - ГП Европы, ГП Японии 1995 г.; ГП Бразилии 1996 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место - ГП Германии 1995 г.; быстрые круги: -

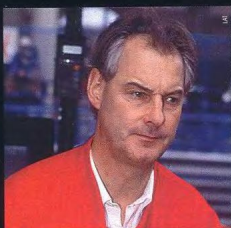


Победы в других гонках: гонка Ф-3000 в Буэнос-Айресе в 1992 г.; этапы МЧ Ф-3000 в Барселоне, Спа и Альбасте в 1992 г.; этапы Professional Sportscar Racing в Паикс-Лик и Себринге в 1997 г.

*-пилоты, выступавшие только в Indy 500 (здесь и далее не приводятся пилоты, не прошедшие квалификацию в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 в 1950-1960 гг.)
Сокращения: НС - не стартовал в гонке; НСК - не стартовал в квалификации; НПК - не прошел квалификацию; НПКК - не прошел предквалификацию; ДК - дисквалифицирован; НФ - не финишировал; НК - не классифицирован в гонке; ЧМ - чемпионат мира; МЧ - международный чемпионат; БК - быстрый круг; ПП - пол-позиции. Примечание: все данные по состоянию на 01.10.01.



С.Тарханов. 2001.



Коммандаторе утратил веру в своих соотечественников. Баста! Если итальянцы научились делать гоночные автомобили и всего их умения хватать только на двигатели, он наймет англичанин. Любой из них — Энцо Феррари в этом не сомневался ни минуты — с радостью согласится работать в Маранелло. Так летом 1981 года в конструкторском бюро Ferrari появился 37-летний инженер Харви Постлутэйт.

Прощайте, заклепки!

Доктор Пи, как называли Постлутэйта в пиджаче-Формулы-1, был действительно рад, что уехал из Ренна, где работал на вечное изобретение в средствах «конюшню» братьев Фиттингалди. В Маранелло, считал Харви, у него будет гораздо большая свобода в выборе технических решений. Но то, что англичанин увидел на заводе Ferrari, его неприятно поразило. Коллеги Постлутэйта называли технологию, по которой собирали шасси знаменитых «гарцующих жеребцов», «настоящим каменным веком». Действительно, трубчатая пространственная ферма, обернутая для усиления алюминиевым листом, тонорщившаяся радиами заклепок — такую конструкцию применяли

в Маранелло с 1964 года. В начале 80-х подобный псевдомонкок уже не мог обеспечить требуемую жесткость на кручение. Плитские перетрусы, действовавшие на машин, оснащенные внутренней аэродинамикой, приводили к тому, что заклепки выгибались и разбалтывались. А в результате страдала управляемость машины. Улещившись созданием турбомотора, итальянцы совсем упустили из виду шасси, так что мощные и быстрые Ferrari 126CK выигрывали соперникам из Renault, Brabham, Williams.

Постлутэйт знал, как помочь делу. Еще шесть лет раньше, во время работы в Hesketh, он использовал торцевые пластины заднего антикрыла из углепластика. В феврале и марте

1981 года деботировали Lotus 88 и McLaren MP4, монококи которых были полностью изготовлены из этого материала. Разумеется, Харви хотелось построить новый Ferrari с углепластиковым монококом. И Коммандаторе не возражал. Однако пришлось повременить. «Необходимый опыт и знания для этого у меня были», — говорил впоследствии Постлутэйт. — А вот у команды они полностью отсутствовали. Я сказал господину Феррари, что если уж братья ксерее за такую конструкцию, то необходимо делать все самим. Чтобы не зависеть от поставщиков. И пока мы начали работу в этом направлении, я решил построить новое шасси из сотовых материалов. Такие конструкции я хорошо знал».



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ТОРГОВЫЙ БАНК



Первая гонка закончилась для 126C2 неудачей. Перони упустил «бронзу» за несколько кругов до финиша. Вильнева (на снимке) и вовсе продержался на трассе лишь 10 минут

Доктор Пи имел в виду технологию, которую авиационисты впервые применили еще в начале века. Между двумя тонкими листами алюминия, как к сэндвичу, зажат полусантиметровый слой сот из алюминиевой фольги. Вместо металла он собирался использовать соты из номекса, композитного материала, который в Маранелло кзалось поставить европейское отделение американской компании Hexcel.

Впервые Постлутэйт применил такую конструкцию, работая в 1978 году в команде Вальтера Вольфа. Затем повторил через два года, проектируя Fittipaldi F8. Так же был изготовлен и монокок нового Ferrari: легкий и прочные панели алюминиево-пластикового сэндвича сгибали в форме лежащей на боку буквы U, соединяя вместе по осевой линии. Дополнительную жесткость придавали монококу возмущающего сечения переборки из углепластика. Размеры и форма несущей конструкции почти не изменились, зато монокок изготовленный по канонам «английской школы», оказался на 4,8 кг легче привычной итальянцам алюминиевой фермы.

Монтаж необходимого оборудования в Маранелло занял больше полугода. И еще месяц



На третьем этапе чемпионата в Лонг-Биче Ferrari наконец-то добралась до финиша. Но Вильнева лишили третьего места из-за нестандартного заднего антикрыла

УРОК АНГЛИЙСКОГО



В Лонг-Биче '83 заменивший в Scuderia Вильнева Патрик Тамбз впервые в карьере стартовал с поула. Увы, но на 26-м круге Кеке Росберг выбил Ferrari француза с трассы. Второй пилот итальянской команды Рене Арну финишировал в гонке третьим, пропустив вперед пару гонщиков McLaren, которые стартовали с 22-й и 23-й позиции (!)

потребовался, чтобы собрать первый автомобиль модели 126C2. Первый "тардующий же-ребец", спроектированный англичанином.

Итальянское сердце

Название машины расшифровывалось так: 6-цилиндровый, с углом развала цилиндров 120 градусов, гоночный (83-летний Энцо Феррари упрямо настаивал, что буква С в аббревиатуре означает Corsa, а вовсе не Compressor), 2-го поколения. Ее мотор сконструировали опытные специалисты Франко Рокки и Вальтер Сальварони, а также Анджолино Маркетти под непосредственным руководством директора гоночного отделения Ferrari Мауро Форгуери. Именно этого итальянского инженера, автора трех чемпионских машин второй половины 70-х, и отстранил Коммендаторе от проектирования шасси.

По правде говоря, к двигателям Форгуери никогда претензий не было. Первый в истории Scuderia турбонаддувный агрегат не стал исключением. Синьор Мауро выбрал 6-цилиндровую V-образную схему, потому что она позволяла сделать мотор короче 4- и 8-цилиндрового, а значит, коленчатый и распределительные валы получались короче и прочнее. По сравнению с "восьмеркой" у V6 меньше движущихся частей, что позволяет снизить потери на трение. Меньшая, в отличие от "четверки", площадь каждого из поршней обеспечивает меньшие термические нагрузки, а потенциально обеспечивает большую общую площадь поршней. Что в свою очередь позволяет увеличить число оборотов снижением хода поршней.

Форгуери и его команда выбрали очень широкий угол развала в 120 градусов — чтобы разместить два турбокомпрессора (инженеры Renault уже убедились, что две небольшие турбины позволяют заметно уменьшить запаздывание реакции мотора на педаль "газа"), электронных систем зажигания и впрыска топлива.

В то же время столь любимой в Маранелло горизонтально-оппозитной схеме окончательно дали отставку — в отличие от нее 120-градусный блок позволял без проблем размещать внутри шасси аэродинамические профили.

В конце 1980 года новинка развивала 540 л.с. при 11 000 об/мин — на 30 л.с. больше 3-литрового 12-цилиндрового безнаддувного мотора Ferrari. Правда, она оказалась на 15 кг тяжелее (175 против 160). Но гораздо важнее, что на средних оборотах в 7500 об/мин турбодвигатель на 100 л.с. превосходил своего "атмосферного" предшественника. Что же касается максимальной мощности, то в 1981 году ее удалось довести до 560 л.с. при 11 500 об/мин, а к следующему сезону итальянские моторостроители обещали прибавку еще в 20 л.с.

Кроме того, инженеры в Маранелло разработали эффективную систему, позволявшую улучшить отклик двигателя. На извилистых, "медленных" трассах турбомоторы зачастую проигрывали безнаддувным соперникам именно из-за медленного разгона на выходе из поворотов. Итальянцы сумели сделать так, что при закрытой педали "газа" внутри турбины поддерживался процесс сгорания, не позволяя ей снизить обороты. Правда, у такого решения была своя оборотная сторона — быстро изнашивались и выходили из строя лопасти турбины и подшипники.

В остальном конструкция двигателя не отличалась от 3-литрового "оппозитника": блок из легкого сплава, служивший несущим элементом конструкции шасси, алюминиевые гильзы цилиндров, четыре клапана на цилиндр, приводимые двумя верхними распределителями в каждой головке. И в общем и целом сохранил его главную положительную черту — надежность. Ведь даже в первом сезоне 1981 года, когда детские болезни новой конструкции были неизбежны, турбомоторы Ferrari 126C2 отказывали всего семь раз — совсем не плохо для начала.



Последний круг гонки в Имоле — Жиль Вильнев лишился победы, а Дидье Пирони — друга





8 мая 1982 года. Квалификация Гран При Бельгии.
Никто еще не знает, что и красному автомобилю
под № 27, и его пилоту на этом свете отмерено
лишь несколько минут



Чтобы разместить в автомобиле достаточное для "прожорливого" турбомотора количество топлива, кокпит был смещен вперед. При серьезных столкновениях у пилота практически не оставалось шансов на благополучный исход



На двух последних гонках сезона-82 за рулем Ferrari в последний раз в Ф-1 появился Марио Андретти. В Монце (на снимке) итальянский ветеран стартовал с поула и финишировал третьим

Пять раз в 22 гонках оба пилота 126C2 и 126C2B поднимались на пьедестал почета. В Имоле '83 Тамбэ финишировал первым, а Арну пропустил еще и Алена Проста



Красное и черное

А вот дебют в гонках 126C2 прошел без блеска. На старте Гран При Южной Африки Жиль Вильнев и Дидье Пирони заняли 3-е и 6-е места, в самой гонке держались 3-4-м, но потом у канадца вышел из строя подшипник турбины, а у француза начались проблемы с подачей топлива.

Прошло еще два этапа, а на счету Scuderia было одно-единственное очко, да и то полученное из-за дисквалификации сразу двух машин соперников в Бразилии. И только бойкот английских команд итальянской гонки в Имоле позволил Ferrari одержать первую победу: Пирони выиграл Большой Приз Сан-Марино, Вильнев финишировал вторым. Увы, с того самого дня, 25 апреля 1982 года, начались для команды из Маранелло несчастья.

Вильнев, оскорбленный обманом Пирони, не послушавшегося приказа из боксов, больше не разговаривал с коллегой. Через две недели на мокрой трассе в бельгийском Зольдере, стремясь во что бы то ни стало опередить обидчика в квалификации (до сих пор счет в их заочной дуэли был 14:5 в пользу канадца), Жиль столкнулся с March Йохена Массы. Ferrari взмыл в воздух, упал, вонзившись носом в землю, и переломился пополам. Выжить в этой аварии у Вильнева шансов не было.

Итальянские журналисты тут же обвинили во всем... Постлтуэйта. Мол, сотовая конструкция монокока слишком хрупка. Напрасно Доктор Пи доказывал, что при таком стечении обстоятельств не выдержал бы никакой монокок, что сравнительные испытания показали — шасси 126C2 немного прочнее его предшественника. Харви никто не слушал. Особенно после того как ровно через три месяца в Германии точно в такую же аварию попал Пирони. И к счастью, "всего лишь" сломал обе ноги.

Квалификационные заезды, во время которых это произошло (Дидье только что установил лучшее время, поул-позишн во время воскресной гонки так и осталась пустовать), Коммендаторе смотрел по телевизору дома, в Маранелло. "Адьо, Мондиаль", — тяжело вздохнув, произнес он по-французски, прощаясь с надеждой на чемпионский титул. Кто бы мог подумать тогда, что через полтора месяца Энцо получит Кубок конструкторов, а пилот Ferrari станет вице-чемпионом мира?

В середине сезона 126C2 заметно прибавила. Совместно с инженерами Agip специалистам Scuderia удалось разработать систему впрыска воды в камеру сгорания, заметно повысившую мощность. Не сидел сложа руки и Постлтуэйт. В Канаде (там Пирони добыл первый поул сезона) на Ferrari появилась совершенно новая передняя подвеска — место массивных рокерных рычагов, работавших, по сути, как одна большая поперечная рессора, заняли треугольные рычаги и тянущие штанги. Управляемость машины заметно улучшилась, а главное — серьезно уменьшился износ шин, что для Ferrari, только что после четырехлетнего сотрудничества с Michelin перешедшего на покрышки Goodyear, оставалось постоянной головной болью.

"Жеребцы из Маранелло" действительно помчались. Заменявший Вильнева Патрик Тамбэ выиграл в Германии, был вторым в Италии, третьим в Англии, четвертым в Австрии и Франции. А присоединившийся к команде в сентябре Марио Андретти заработал еще один поул в Монце и финишировал там третьим.

В результате Ferrari опередила McLaren на пять очков. А ведь пилоты команды выходили на старт всего 22 раза из 32 возможных! Если бы не обрушилась на итальянскую команду фантастическая серия несчастий, аварий, по-



ломок, просто невезения, никогда не стать бы Росбергу чемпионом мира. Судите сами. В Бразилии Вильнев лидировал 29 из 63 кругов и вылетел с трассы, зацепив колесом грязную обочину. В Лонг-Биче его лишили "бронзы", дисквалифицировав за нестандартное заднее антикрыло. Там же Пирони зацепил бетонный барьер и повредил подвеску. В Бельгии Дидье не стартовал – в Ferrari был траур по Жилию. В Монако он лидировал, когда на последнем круге заглох мотор. В Зандфорте Тамбэ лишили очков неполадки в системе впрыска воды. В Австрии Патрик проколол шину и с последнего места пробился на четвертое. В Гран При Швейцарии и в Лас-Вегасе он вообще не смог выйти на старт: невыносимо болела спина – машины эпохи граунд-эффекта были настоящими костотрясами с очень жесткой подвеской и огромными боковыми перегрузками.

Если подсчитать все эти потерянные очки, можно представить себе картину абсолютноного, полного, безраздельного преимущества Ferrari 126C2 в чемпионате. Коммендаторе же пришлось довольствоваться Кубком конструкторов. После всех несчастий утешение, согласитесь, слабое. Но старик не любил оглядываться назад, а здравый смысл подсказывал Феррари, что черная полоса в истории его команды не может длиться вечно.

Вторая попытка

Зимой в Маранелло основательно поработали, чтобы приспособить машину к новым требованиям, окончательно запретившим граунд-эффект. "Контрреволюцию" в правилах должна была компенсировать революция в конструкции принципиально нового для Ferrari шасси. Но работы над изготовлением углепластикового монокока затягивались, а потому решено было модернизировать существующее шасси. Поэтому на старте первого этапа сезона-83 стояли два алых Ferrari с индексом 126C2B.

Несмотря на старое название, машина сильно отличалась от предшественницы. Мощность мотора увеличилась до 620 л.с. при 11 800 об/мин. Для медленных трасс, таких как в Лонг-Биче, специально разработали огромное заднее антикрыло, существенно увеличивавшее прижимную силу. В апреле появился

облегченный кузов и система зажигания, а на правом борту горловина топливного бака – Scuderia взяла на вооружение тактику Brabham с дозаправкой и сменой шин в ходе гонки. Наконец, 1 мая тянущие штанги сменили рокерные рычаги и в задней подвеске, существенно улучшив управляемость. Словом, к лету 1983 года в этой машине уже трудно было узнать 126C2, дебютировавший в январе 82-го.

Но старое имя словно притягивало неприятности. В Лонг-Биче Тамбэ спокойно лидировал, экономя бензин и покрышки, когда в него сзади врезался Williams Росберга. В Монако Патрик просто обязан был выиграть, но целых четыре круга не мог поменять "дождевые" шины на слики – в боксах в это время механики пытались починить сломанную подвеску 126C2B Рене Арну. В Детройте мотор Тамбэ заглох на старте – где-то в системе впрыска воды испарялся бензин. Арну лидировал там 22 круга, на 23-м отошел провод в системе впрыска топлива.

И все же "английский Ferrari" был сильнейшей машиной чемпионата. Что и доказал в Канаде, где Арну лидировал 67 из 70 кругов, а Тамбэ показал лучшее время круга и если бы не перегревшаяся задняя покрышка, конечно, не довольствовался бы "бронзой". Главная проблема для нас сейчас, – сказал тогда Постлтуэйт, – убедить самих себя, что новый 126C3 лучше нашей теперешней машины".

Пятидневный перерыв, разделявший канадскую и английскую гонки в календаре сезона-83, в Маранелло, судя по всему, использовали именно для этого. И в Сильверстоуне дебютировал первый Ferrari с углепластиковым монококом. А "двойка" отправилась в заводской музей. У нее прекрасный послужной список: в 22 гонках пять побед, семь поулов-позишн и 118 очков. Болельщики Scuderia до сих пор, нет-нет, да и подсчитывают на досуге те очки, что волею злой судьбы недобрали Вильнев, Пирони, Тамбэ, Арну и Андресетти. Однако 126C2 выполнила свою задачу – урок английского, преподанный в Маранелло Харви Постлтуэйтом, не прошел даром. Не было бы его, кто знает, пригласили бы в Ferrari Росса Брауна, Рори Бирна и Михаэля Шумахера?

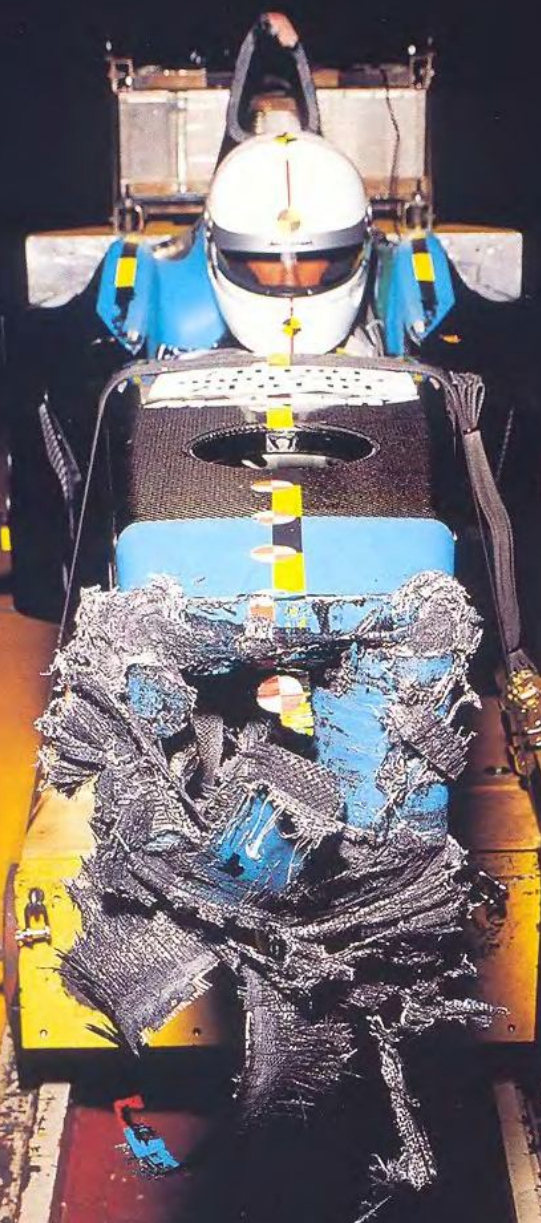
Александр Мельник



Технические характеристики Ferrari 126C2 (126C2B)

Двигатель	4-тактный, 6-цилиндровый, V-образный (120°),
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм.....	81/48,4
Рабочий объем, см³.....	1496,4
Степень сжатия.....	6,7:1
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	580/11 800 (620/11 500)
Система газораспределения.....	4 верхних распределительных вала, 4 клапана на цилиндр
Система питания	2 турбокомпрессора KKK, непосредственный впрыск топлива Lucas-Ferrari с электронным управлением, впрыск воды в камеру сгорания Agip-Emulsistem
Зажигание	электронное, Magneti Marelli-Raceplex
Масса, кг	175
Коробка передач	механическая, 5-6-ступенчатая, с поперечным расположением валов, расположена между двигателем и главной передачей
Подвеска	независимая, на нижних треугольных и верхних рокерных (треугольных с толкающими штангами) рычагах с амортизаторами и пружинами внутри кузова
Тормоза.....	вентилируемые чугунные диски Brembo, 4-поршневые алюминиевые скобы Brembo
Шины.....	Goodyear, 23,5-10,0-13 спереди, 26,0-15,5-15 сзади
Топливный бак, л.....	240, расположен между монококом и двигателем
База, мм	2657,8 (2856)
Колея спереди/сзади, мм	1787,4/1644
Длина/ширина/высота, мм	4333/2100/1025
Масса, кг	595





УДАРНЫЙ ТРУД

Редко кому из посторонних удастся заглянуть за закрытые двери лабораторий, где проводят крэш-тесты автомобилей Ф-1. Команда McLaren предоставила нам такую возможность

ILFORD

7 3 5

400 DELTA PROFESSIONAL

ILFORD

8

8A

9

9A

10

10A

11

11A

12

Крэш-тесты (испытания на прочность с разрушением) – дорогостоящее занятие. Спроектировать и изготовить шасси автомобиля Формулы-1 только для того, чтобы за несколько недель до первой гонки разбить его о стену? На первый взгляд это кажется неоправданно расточительным. Однако каждый год подобная процедура спасает немало жизней.

За последние несколько лет Формула-1 стала гораздо более безопасным спортом благодаря пересмотру технического регламента после гибели Айртона Санны в 1994 году. Команды Ф-1 проводят и собственные исследования проблем безопасности, результаты которых впоследствии находят применение даже в конструкции обычных дорожных машин. В 1998 году при участии FIA были введены новые процедуры крэш-тестов для дорожных автомобилей, произведенных Европейским союзом. Тем самым спорт внес свой вклад в повышение «живучести» серийных машин.

В автогонках крэш-тесты являются эффективным способом подтверждения того, что команды изготавливают свои автомобили в соответствии с требованиями безопасности. Техническим регламентом предусмотрены пять видов ударных испытаний автомобиля Ф-1: на лобовой, боковой и задний удар, а также испытания на удар рулевой колонки и коробки передач. Все эти испытания проводятся на одном шасси. Чтобы гарантировать это, представители федерации «вживляют» в материал монокока транспондер – радиопередатчик, по которому и опознается автомобиль. К использованию в течение сезона допускаются только точно такие, «меченые» автомобили. И любые изменения, вносимые в их конструкцию, должны быть защищены дополнительными испытаниями.

Первыми обычно проводятся испытания на лобовой удар. Для своих тестов McLaren использует оборудование Исследовательской лаборатории транспорта в Кроуторне, Великобритания. Процесс подготовки довольно длительный, и внутри помещения, напоминающего авиационный ангар, атмосфера спокойной деятельности смешивается с безмолвным ожиданием чего-то волнующего.

С помощью узлов, предназначенных для крепления двигателя, монокок привинчивается к вагонетке, которую затем устанавливают на рельсовый путь. Чтобы при ударе нос не задрался вверх, используются дополнительные крепежные пояса. На месте двигателя сзади вагонетки размещено устройство сбора и записи данных. Руководитель лаборатории транспортных технологий McLaren Питер Хогман, контролирующий ход испытаний, крепит к монококу носовой обтекатель, покрашенный в бирюзовый цвет. Вместе со специальной масштабной разметкой эта окраска облегчает обработку результатов скоростной киносъемки.

Настала очередь познакомиться с «храбрым-испытателем». Его роль исполняет специально предназначенный для подобных целей манекен «Гибрид III». Полное его имя – антропоморфное испытательное устройство (АИУ). Манекен представляет собой механический



Оператор проверяет, подходят ли условия освещенности для скоростной съемки

Передняя часть монокока притягивается книзу, чтобы исключить задираание при ударе



Одна из кинокамер скоростной съемки (2000 кадров в секунду)

Манекен должен быть одет по всем правилам, включая нижнее белье, перед тем, как его посадят в кабину и подключат к компьютеру



аналог человеческого тела, воспроизводящий его размеры, вес (75 кг), жесткость и способность поглощать энергию удара. "Манекен при воздействии нагрузок, возникающих при аварии, ведет себя так же, как и человеческое тело в смысле получаемых ускорений, отдачи, деформаций и взаимных перемещений членов", – объясняет Питер. Провода ведут к датчикам, которые сообщают бортовому компьютеру об ускорениях тела, груди и головы манекена при ударе вагонетки. На основании этих данных FIA допускает конструкцию к использованию в гонках.

Ограничения FIA по ускорениям при ударном нагружении очень суровы: среднее отрицательное ускорение вагонетки не должно превышать 40g, максимальное отрицательное ускорение груди манекена ограничивается величиной 60g, действующей не более 3 миллисекунд. При деформации первых 15 см носового монокока отрицательное ускорение не должно быть больше 5g.

"Время – критический фактор, если вести речь о травмах головы, – рассказывает Питер. – Человеческое тело способно вынести очень большие ускорения в течение очень короткого периода времени. Но не наоборот. Человек может выжить при ударном воздействии в 80g в течение 3 миллисекунд, но более длительное воздействие становится опасным".

Прибавим к этому, что монокок, узлы креплений ремней безопасности и огнетушитель после удара должны остаться в целости и сохранности. Теперь можно понять, почему команда волнуется: пара миллиметров или миллисекунд могут перечеркнуть многомесячный напряженный труд.

Манекен облачают в точную униформу, "усаживают" в специальный ложемент, такой же, что используют и гонщики Ф-1, и подключают к измерительной аппаратуре. Первоначально он отливается по форме тела из полиуретановой пены – желатинообразного вещества – которая затвердевает по мере остыва-



Манекен занимает свое место в кабине

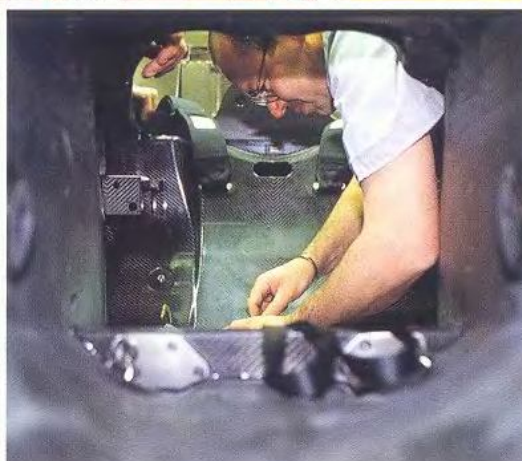


Стоп-кадры процесса испытаний: носовой обтекатель как будто проходит сквозь стену



Полностью собранная установка перед испытанием проходит взвешивание

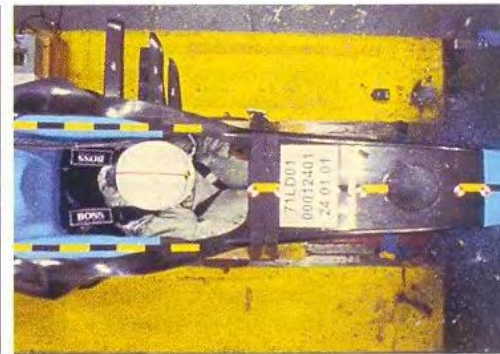
Последние проверки монокока, который при ударах выполняет роль ячейки безопасности





Атмосфера спокойной деятельности смешивается с безмолвным ожиданием чего-то волнующего

Меньше чем за четверть секунды половина носового обтекателя превращается в пыль



Хроника удара

■ **10 миллисекунд (мс).** Ремни безопасности начинают натягиваться на плечах и груди манекена.

■ **20 мс.** Отрицательное ускорение груди начинает стремительно расти, в то время как голова движется вперед и ускоряется до 3g на 25-й мс.

■ **48 мс.** Начинает увеличиваться смещение груди, достигая максимума на 69-й мс. Через 83,3 мс вагонетка испытывает максимальную перегрузку – 26,7g

■ **90 мс.** Нагрузка на ремни безопасности со стороны манекена начинает уменьшаться, ударное воздействие закончилось, и манекен отбрасывается обратно на сиденье.

■ **98 мс.** Ускорение головы достигает 39g. Максимальное смещение груди на 104-й мс составляет 32 мм.

■ **200 мс.** Шлем ударяется о подголовник, вызывая кратковременный рост перегрузок. Манекен становится неподвижным через 215 мс после начала удара.

Все эти события произошли меньше чем за четверть секунды. Человеческий глаз способен перефокусироваться с одного предмета на другой за полсекунды. Моргает человек за 25 мс.

ния на воздухе. Затем по этой форме изготавливают сиденье из углепластика.

В топливный бак заливается вода, имитирующая бензин, и вагонетка со всем своим «скарбом» устанавливается на рельсы, где ее осматривают и взвешивают представители FIA. Носовой обтекатель измеряется и фотографируется для базы данных федерации.

Важные мероприятия всегда обрастают традициями. Испытание на лобовой удар – не исключение. Всем присутствующим предлагается оставить на носовом обтекателе метку в том месте, до которого, по мнению каждого, произойдет разрушение конструкции. Тот, чье предсказание оказалось наиболее точным, получает привилегию поставить для всех выпивку на командной вечеринке.

Наступает момент последних приготовлений: устанавливается свет, настраивается камера скоростной съемки – ее 2000 кадров в секунду оказывают неоценимую помощь при последующем анализе эксперимента. Затем все удаляются в смотровую зону, где замирают с самыми напряженными лицами. «Это в высшей степени волнующее событие, – признается Питер. – Обычно я включаю какую-нибудь торжественную музыку, чтобы подчеркнуть драматизм момента». Последние проверки – и оператор нажимает светящуюся зеленую кноп-

ку, после чего вагонетка оттягивается назад лебедкой. Одновременно поднимается груз, падение которого должно вагонетку разогнать. Как только оборудование встало на исходные позиции, начинается 5-секундный обратный отсчет. При сигнале «ноль» загорается красный сигнал, и оператор нажимает кнопку «Пуск». Все следят не дыша как начинает опускаться груз, вагонетка срывается с места и стремительно ускоряется. Мощный удар – и носовой обтекатель как будто проходит сквозь стену.

Осмотр повреждений показывает, что, к счастью, разрушений не так много: смят лишь пахнувший горелым носовой обтекатель. Так и должно быть. Невероятно, но ноги манекена даже не сдвинулись с места при ударе. «Все прошло лучше, чем я ожидал, – ликует Питер. – Носовой обтекатель разрушен, но при этом он уменьшает отрицательные ускорения до приемлемой величины».

Осталось выяснить последнее – кто ставит выпивку? Крэш-тесты – дорогостоящее занятие. Особенно для механика по прозвищу Шейки.

Эмма Нирсон

Фото Тода Хамбла-Смита

По материалам и с согласия журнала Racing Line компании TAG McLaren Grope (www.mclaren.com)

ЕЩЕ РАЗ О ЗОЛОТОЙ СЕРЕДИНЕ

Двигатель Формулы-1 — поистине шедевр инженерного искусства. Если "тягово-оруженность" моторов "гражданского" назначения обычно не превышает 100 л.с. на 1 литр рабочего объема двигателя, то уровень форсировки современного силового агрегата автомобиля Формулы-1 позволяет "снимать" до 280 л.с. с каждого литра. Максимальная мощность при этом достигает 850 л.с. при массе в 100 кг. За счет чего же инженерам Формулы-1 удается выжать из обычных, по сути, двигателей внутреннего сгорания такие "вкусные" цифры?

Можно ли на поставленный вопрос ответить просто и доступно? Можно. Высокие характеристики двигателя Формулы-1 достигаются преимущественно за счет того, что частота вращения коленчатого вала, на которой двигатель развивает максимальную мощность, доводится до 17 000–18 000 оборотов в минуту. Это в 3–3,5 раза больше, чем у "гражданских собратьев". А чем больше частота вращения, тем чаще в цилиндре двигателя происходит процесс сгорания топлива с последующим совершением нормируемой механической работы, следовательно, тем выше мощность двигателя. Если бы максимальные частоты вращения двигателя Ф-1 составляли традиционные 5000–6000 об/мин, то при прочих равных условиях и уровень литровой мощности был бы более приличен — 70–80 л.с./л.

"Как все просто!" — восклицает обрадованный читатель. Зная себе, добавь оборотов, раскручивай двигатель да снимай с него желанные лошадиные силы. Непонятно, что ж так мучаются многоопытные двигателисты Honda, Jaguar и Renault? Отчего так и не смогли добиться в Ф-1 успеха специалисты Renault? Есть ли в крайней мере четыре причины, которые не позволяют с легкостью воспользоваться "секретом" повышения мощности?

Причина первая: при увеличении частоты вращения в двигателе возрастают механические



Компьютерные системы автоматизированного проектирования – незаменимые помощники конструктора. Но только помощники. Заменить самого конструктора им пока не по силам

потери мощности. Причем довольно существенно. Дабы почувствовать, что это такое, прокрутите двигатель вашего автомобиля “кривым стартером”. Быстрее! Еще быстрее! Тяжело? И какова же была при этом частота вращения коленчатого вала? 35 оборотов в минуту? А теперь представьте себе пресловутые 18 000. Добавьте колоссальные нагрузки рабочих процессов, которые отсутствуют при свободном прокручивании. Например, на поршень двигателя Формулы-1 при его движении в цилиндре действует переменная боковая сила, прижимающая его к стенке цилиндра, максимальная величина которой измеряется тоннами. Впечатляет? Не забудьте и крайне “злой” характер этой силы, склонной часто менять свое направление (см. рис. 1). Все это приводит к тому, что помимо тех 850 л.с., ко-

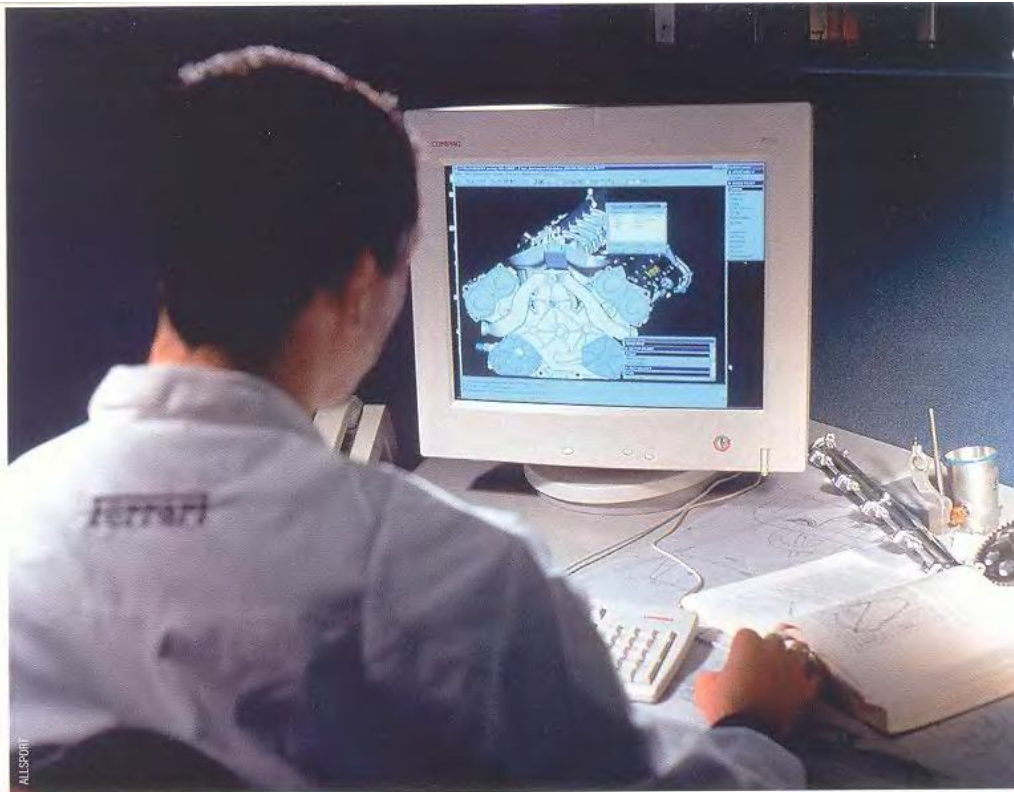


Рис. 1 Нагрузки, действующие на поршень



торые доходят до трансмиссии автомобиля, еще не менее 230 л.с. растрачиваются на прокручивание двигателем самого себя. Из них примерно 60% тратится на “шевеление” поршнями. А отсюда следует, что повышение частоты вращения – палка о двух концах. Увеличили частоту – возросла как мощность, получаемая в цилиндрах двигателя, так и мощность, потребная для преодоления механических потерь. И если рост последней оказался больше, чем первой, то эффективная мощность двигателя снижается.

Причина вторая: с повышением частоты вращения резко возрастают силы инерции, действующие в кривошипно-шатунном и газораспределительном механизме двигателя. При высоких частотах вращения ускорения и перегрузки, которые действуют на некоторые детали, становятся просто пугающими. Так, за время в 0,001 с поршень разгоняется с места до скорости 160 км/час, а за последующие 0,001 с его скорость вновь падает до нуля. Затем все повторяется в обратном направлении. А потом опять, и опять... Нестерпимые мучения при этом доставляет поршню сила инерции, достигающая в двигателях Ф-1 величины в 10 т и выше (это превосходит нагрузку на

поршень в момент взрыва топливовоздушной смеси в цилиндре). И действует эта сила то в одном, то в другом направлении (см. рис. 1). Мечущийся в возвратно-поступательной “агонии” поршень передает эти “муки” на остальные детали кривошипно-шатунного механизма и стенки цилиндра. На рис. 1 показана суммарная вертикальная нагрузка на поршень двигателя Формулы-1 при частоте вращения 18 000 об/мин. Столь впечатляющие величины, достигающие в конце такта выпуска 10 тонн и выше (три груженные “Газели”), обуславливаются не давлением газов на поршень, а колоссальной силой инерции, порывающей в этот момент сорвать поршень с шатуна и расплющить его о головку цилиндров.

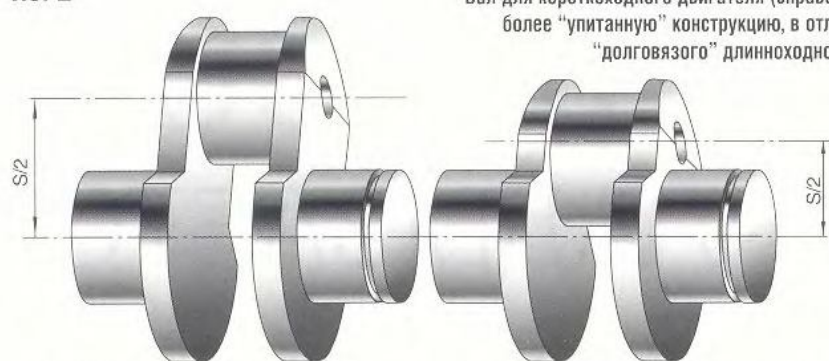
Причина третья заключается в повышенном износе деталей двигателя при высоких частотах вращения коленчатого вала. Достаточно заметить, что за время, что потратил Михаэль Шумахер на своей Ferrari для преодоления дистанции, скажем, Гран При Италии (около 307 км), каждый из поршней его двигателя “прополз” порядка 150 км, а коленчатый вал совершил 1,6 миллиона оборотов. При этом детали двигателя были подвергнуты воздействию механических нагрузок, измеряе-

мых тоннами, скорости изменения которых достигали 10 000 т/с. А прибавив к этому, что условия смазки некоторых деталей, например, поршневой группы, нельзя отнести к идеальным (режим трения часто оказывается близким к сухому), можно понять, почему чуть ли не после каждой серии заездов на автомобиль Ф-1 устанавливают новый двигатель, а старый (вернее, то что от него осталось) отправляется на завод, где подвергается полной разборке и дефектоскопии.

Причина четвертая: обратно пропорционально частоте вращения изменяется время открытия клапанов двигателя (при неизменных фазах газораспределения). Так, при 18 000 об/мин время, в течение которого впускной клапан двигателя остается в открытом состоянии, составляет 0,002 с. За это время автомобиль Формулы-1 при скорости 360 км/час успевает проехать лишь 20 см. И за этот миг цилиндр должен успеть наполниться свежим зарядом, количество которого является фактором, во многом определяющим мощностные характеристики двигателя. А раз с увеличением частоты вращения время на процессы газообмена уменьшается, приходится принимать специальные меры для обеспечения эффективного наполнения цилиндров топливовоздушной смесью и очистки их от отработавших газов. Иначе при увеличении частоты вращения наполнение цилиндра может уменьшаться столь резко, что мощность начнет не увеличиваться, а снижаться.

Из вышесказанного следует, что простое увеличение максимальной частоты вращения двигателя может не только понизить его надежность и эффективность, но и привести к падению, а не возрастанию, его мощности. Однако двигатели Ф-1 все же ухитряются работать при столь колоссальных частотах вращения (иногда достаточно надежно) и, кроме этого, имеется явная тенденция к увеличению этого показателя чуть ли не до 20 000 об/мин. В чем же секрет?

Рис. 2



Вал для короткоходного двигателя (справа) имеет более "упитанную" конструкцию, в отличие от "долговязого" длинноходного вала

Не берясь анализировать всю конструкцию столь сложного агрегата, остановимся только на одном, но очень существенном, параметре – отношении хода поршня к диаметру цилиндра, обозначаемом как S/D . Ход поршня S – это расстояние, которое проходит поршень при перемещении из крайнего нижнего положения в крайнее верхнее.

Как известно, рабочий объем двигателя Формулы-1 ограничен 3000 см^3 . Всего цилиндров в двигателе 10. Несложно вычислить, что объем одного цилиндра составляет около 300 см^3 . Но эти 300 кубиков могут быть получены при различных сочетаниях хода поршня к диаметру цилиндра, например, при ходе поршня 72 мм и диаметре цилиндра 72 мм. В этом случае S/D будет равно 1. Кстати, как раз примерно такое отношение S/D характерно для большинства современных "гражданских" двигателей. Но только не для Формулы-1.

Чтобы обеспечить работу двигателя на высоких частотах вращения, отношение S/D в двигателях Формулы-1 составляет примерно 0,47–0,50. В результате диаметр цилиндра примерно равен 93 мм, а ход поршня – 44 мм.

Это дает снижение отрицательного влияния перечисленных выше четырех факторов, не позволяющих простому двигателю петь в унисон с агрегатом Ф-1. Судите сами: за один оборот коленчатого вала поршень проходит путь $44+44=88 \text{ мм}$, а не $72+72=144 \text{ мм}$, как если бы S/D было равно 1. Значит, меньшее количество мощности тратится на механические потери, и снижается износ поршневой группы. Уменьшается средняя скорость перемещения поршня: в двигателях Формулы-1 при 18 000 об/мин она составляет примерно 26 м/с (для сравнения: в двигателе автомобиля Honda Civic 1,6 она составляет 19 м/с при 6300 об/мин). Кроме того, уменьшаются ускорения, с которыми перемещается поршень, а, следовательно, и силы инерции, действующие на него. Значительный диаметр цилиндра позволяет спроектировать впускные и выпускные клапаны большего диаметра, а значит, улучшить качество процессов газообмена на сверхвысоких частотах вращения. Наконец, коленчатый вал в этом случае получается более "коренастым", следовательно, более жестким и прочным (рис. 2).

Однако и этот "секрет секретов" имеет обратную сторону. Поршень большого диаметра при прочих равных условиях будет тяжелее поршня меньшего диаметра. А повышенная масса оборачивается увеличенными значениями сил инерции: с чем боролись... Есть неприятность и по существу: большой диаметр цилиндра при малых ходах поршня обуславливает скверную форму камеры сгорания. Она получается широкой и плоской. Приходится инженерам ломать голову над ее оптимизацией, чтобы заставить топливовоздушную смесь сгорать быстро и качественно, а не растягивать это удовольствие вплоть до момента открытия выпускного клапана с последующей демонстрацией языков пламени сдувшей позади машину. Так что и уменьшение параметра S/D само по себе не дает очевидного выигрыша. Что же тогда делать? В чем же все-таки секрет этих чудо-двигателей?

Секрет заключается совсем не в том, что тот или иной параметр двигателя Формулы-1 сделан экстремальным, а в том, как конструкторы сумели с этой экстремальностью справиться. В двигателе Формулы-1 все доведено до предела – в том числе и совершенство. Везде найдена единственно верная золотая середина, позволяющая уравновесить плюсы и минусы того или иного технического решения. И поиск этой середины происходит в рамках действующего технического регламента, технологических возможностей и располагаемого бюджета. Прибавьте к этому, что требующих оптимизации параметров в двигателе гораздо больше, чем очков у Михаэля Шумахера, и вы поймете, почему инженеры Формулы-1 считаются лучшими в мире специалистами в своей области.

Артем Краснов



FERRARI 2002:

ДЕБЮТ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

В Австралии этот автомобиль мы так и не увидели. Гонщики Ferrari начали сезон на прошлогодних машинах. Однако несколько появлений на предсезонных тестах и показ на презентации в Маранелло позволили оценить основные отличия нового "итальянского жеребца" от предшественника.

Слухи о том, что наиболее революционным изменениям подвергнется передняя часть машины, оказались лишь слухами. Ferrari в противоположность McLaren зашла "с тыла". Рори Бирл сконцентрировал усилия на решении проблемы "аэродинамической блокировки" задних колес, доставившей команде немало хлопот в прошлые годы. Полному пересмотру подверглись центральная и задняя часть машины. Скажем сразу, кардинальная переделка — это не результат гениального озарения, снизошедшего вдруг на британского конструктора итальянской "конюшни". К тому были материальные предпосылки. А именно — уменьшившиеся габариты новой коробки передач.



Еще со времен Джона Барнарда, а точнее с 1996 года, картер КП всех Ferrari сваривался из листов титана. На этот раз предпочтение отдано литой конструкции по типу той, что два года назад была применена Minardi. Более компактная КП привела к тому, что по сравнению с F2001 боковые понтоны в задней части резко сжимаются, так что между ними и ведущими колесами образуется исключительно широкий канал. Конструкторам осталось как можно грамотнее распорядиться "высвободившимися" объемами, упорядочив течение воздушного потока в районе задних колес. Так, инженеры Ferrari отказались от ставшей уже привычной за последние три года схемы задней подвески (рис. 1). Связанные с тягой (1) амортизаторы установлены не вертикально, а горизонтально и к тому же под хвостовым обтекателем. Узлы крепления углепластиковых рычагов (2, 3) выполнены в виде лезвия ножа.

Огромная работа была проведена по отработке внутренней аэродинамики боковых понтонов. Необходимо было добиться хорошей теплоотдачи новых радиаторов, не увеличивая лобовое сопротивление машины. Длина боковых понтонов немного увеличилась, поскольку вперед сместился кокпит, что

позволило установить топливный бак увеличенной емкости, обеспечивающий большую свободу тактического маневра. В зоне воздухозаборников боковины заметно выше и сильнее скруглены.

Еще одна интереснейшая новинка — вырезы в корпусе боковин для отвода горячего воздуха от радиаторов совмещены с отверстиями для выхода выхлопных труб (рис. 2). Причем терминалы выхлопной системы (1) не срезаются по уровню боковин, как раньше, а торчат в виде "перископов". Таким образом, отработавшие газы теперь направляются не вверх, а горизонтально. Для защиты рычагов задней подвески от жара служат сужающиеся термостойкие экраны (2). Сверху весь этот комбинированный узел прикрыт от набегающего потока "акульими плавниками" (3), напоминающими те, что некоторое время использовались в прошлом сезоне Jordan. Вероятно, в сумме такое решение дает какой-то выигрыш.

Передняя подвеска (рис. 3) представляет собой дальнейшее развитие конструкции, применявшейся в прошлом году. Передняя часть нижних треугольных рычагов крепится к центральному килу (1). На нем имеются гнезда (2) для регулировки pedalного узла. В верхней части кузова сохранились два отверстия, через которые механики получают доступ к механизму изменения клиренса (3). Верхние рычаги в зоне крепления имеют крыловидную форму (4). Длина реактивной тяги (5) также регулируется. Что касается разговоров о появлении двух боковых килей вместо одного центрального для крепления нижнего рычага, то слухи пока так и остались слухами.

Монокок F2002 изготовлен по той же конструктивной схеме, что с успехом была опробована на шасси 214, на котором Шумахер стартовал в прошлогодней гонке на "Сузуке". Это позволило увеличить вес балласта до 60 кг. Что касается непосредственно формы кузова, то в наибольшей степени изменилась передняя часть боковой защиты кокпита и конфигурация дуги безопасности, утратившей сильный наклон вперед. На F2002 устанавливается и новый руль. Несмотря на разрешение двухсторонней телеметрии, на нем прибавилось еще четыре тумблера.

Разумеется, все это лишь внешние, видимые "невооруженным глазом" отличия. Самые главные изменения и новинки скрыты под обтекателем. Как, например, новая коробка передач — главная изюминка конструкции 2002 года. Пусть она оказалась не такой революционной, как утверждали слухи (поговаривали, что

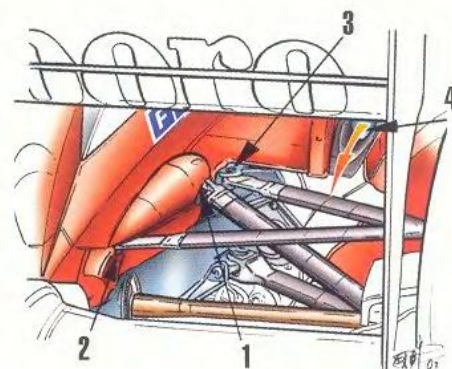


Рис. 1

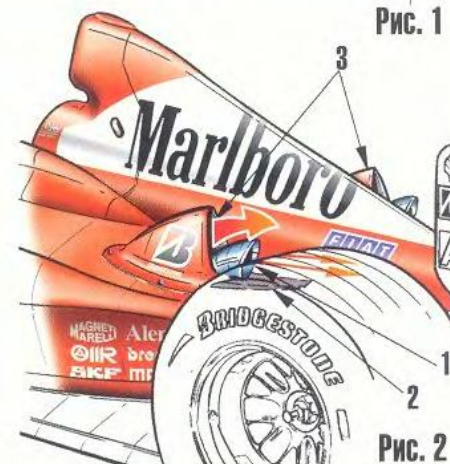


Рис. 2

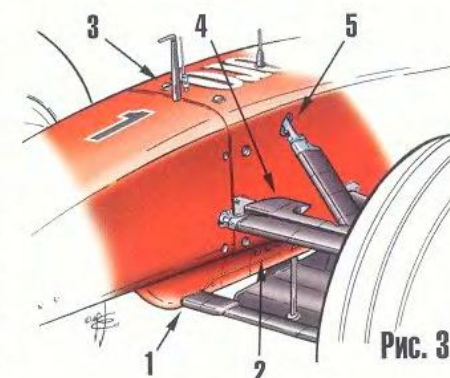


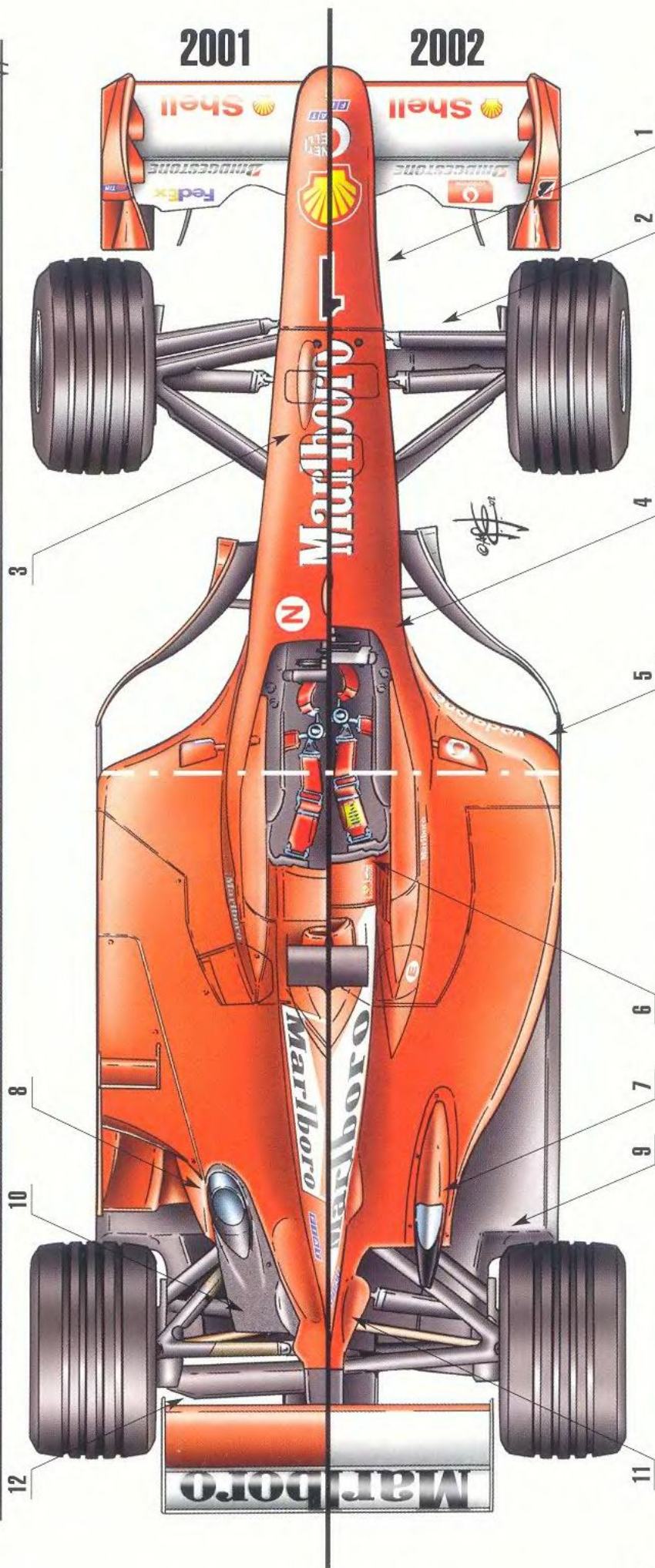
Рис. 3

Ferrari намерена объединить двигатель и трансмиссию в одном картере), однако даже эта "умеренная новизна" уже доставила команде немало хлопот. Ведь именно огрехи в работе КП, проявившиеся в тестах, и заставили Ferrari отложить дебют F2002 на неопределенное время.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

F2001 И F2002

РАЗЛИЧИЯ: ПУНКТ ЗА ПУНКТОМ



Носовой обтекатель (1) F2002 слегка сужен, приподнят несколько выше и не имеет выраженной кривизны в нижней части. На презентации машина имела то же переднее антикрыло, что и в прошлом году. Видоизменена конструкция передней подвески (2), но ширина рычагов по-прежнему не столь велика, как на машинах некоторых других команд. Иначе расположены внутренние элементы подвески, что выдает отсут-

ствие наплывов (3) в верхней части кузова. Кокпит (4) смещен вперед для увеличения емкости бензобака (6). Увеличена длина и кривизна боковых понтонов (5). На смену "ломтикам колбасы" (8) пришли новые терминаторы выхлопной системы. Они выведены в "акульи плавники" (7), через которые отводится и горячий воздух от радиаторов. Размеры экрана (10), защищающего рычаги задней подвески от раскален-

ных отработавших газов, существенно уменьшены. Ширина канала, отводящего кузов от задних колес (9), напротив, значительно возросла. Новая коробка передач более компактна, а амортизаторы, как на Minardi последних лет, расположены под хвостовым обтекателем (11). После первой гонки 2001 года рычаги задней подвески F2001 приобрели крыловидную форму (12). На F2002 они пока не столь широки.

Гран При Австралии

ВПЕРВЫЕ НА АРЕНЕ!

“Большой цирк” дал первое представление сезона в Австралии. Впервые “актеры” предстали перед публикой в полном боевом облачении. Один только “мистер X”, Ferrari F2002, отложил свой дебют на неопределенное время. Негласный мораторий установлен на использование вновь разрешенной аппаратуры двухсторонней телеметрии. Ее обладатели, команды Ferrari, McLaren и Williams, предпочли ограничиться пробными включениями.

FERRARI

Использовались прошлогодние передние антикрылья. Лишь в пятницу было опробовано переднее антикрыло от F2002 (рис. 1). Сплошной элерон имел заднюю кромку с глубокими вырезами (1), а в периферийных зонах — небольшие треугольные закраины (2). Новую конфигурацию получила и внешняя по отношению к торцевой пластине ножевидная зона (3). Еще один элемент конструкции от F2002 — дефлекторы за передними колесами.

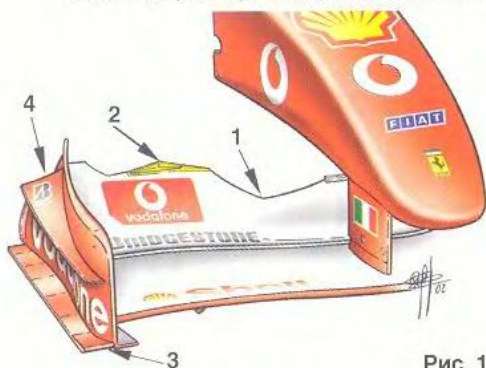


Рис. 1

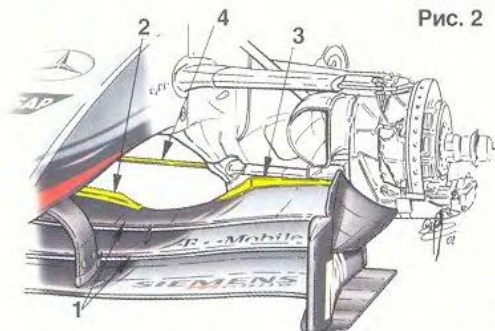


Рис. 2

McLAREN

Наибольшим сюрпризом стало переднее антикрыло (рис. 2), выполненное в стиле Ferrari со двойными элеронами (1). Однако на задней кромке второго элерона сохранилась странная зубчатая закраина, впервые появившаяся на McLaren во время прошлогоднего Гран При Испании. Остались и “угловые” закрылки (3). Между киями, к которым крепятся нижние треугольные рычаги перед-

Рис. 3



ней подвески, смонтирована усиливающая титановая распорка (4).

Команда McLaren оказалась единственной, не установившей воздухозаборники “бараны” для охлаждения передних тормозных механизмов. Новые суппорты производства AP по-прежнему размещены горизонтально и отличаются меньшим весом по сравнению с теми, что используются другими британскими командами.

На боковых понтонах (рис. 3) появились “миниканделябры” в стиле Williams. Изменилась также система отвода горячего воздуха от радиаторов. Размеры выходного отверстия (всего существует 3 варианта) могут меняться в зависимости от температурных условий.

WILLIAMS

Впервые появились передние антикрылья (рис. 4) с изогнутыми торцевыми пластинами в стиле Ferrari (1). Новой является и законцовка крыла (2) с прорезью внутри, а также небольшая закраина на задней кромке элерона (4). С внутренней стороны “шайбы” монтировались внушительных размеров треугольные крылышки (3). Необычными для Williams являются узлы крепления рычагов задней подвески в виде лезвия ножа.

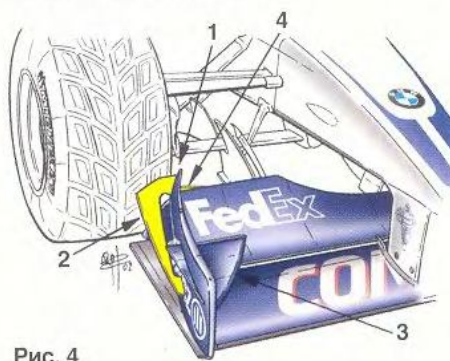


Рис. 4

JORDAN

Передняя переборка монокока (рис. 5) имеет необычную ступенчатую форму (1), которую повторяет вырез (2) на носовом обтекателе. Рулевая колонка (3) закреплена на уступе переборки. Два кия (4), служащих для крепления нижних рычагов передней подвески, по длине лишь немного уступают тем, что используются на машинах команды Arrows. Между киями смонтирована усиливающая распорка. Внутри системы рычагов подвески закреплены крупноразмерные дефлекторы (5).

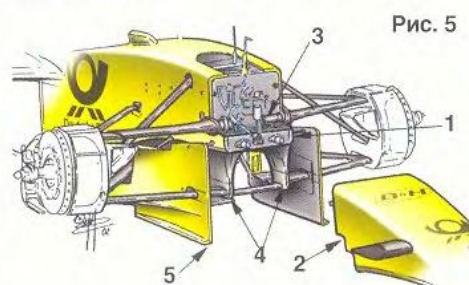


Рис. 5

BAR

Только на машинах команды BAR рулевая колонка крепится непосредственно к днищу монокока. Вместо наискось срезанных терминалов выхлопной системы используются высоко выступающие над кожухом мотора круглые патрубки (рис. 6).

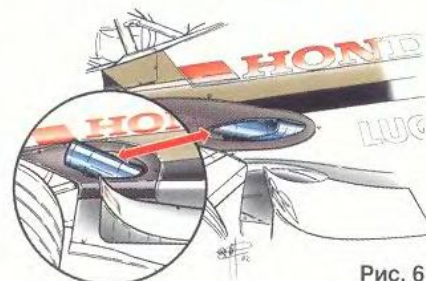


Рис. 6

ARROWS

Обращают на себя внимание огромные кили (1), к которым крепятся нижние рычаги передней подвески (рис. 7). Так создается основной канал, упорядочивающий воздушную струю, которая обтекает машину снизу. Миниканалы образуются опускающимися до уровня базовой плоскости дополнительными навесными элементами (2), которые использовались в квалификации и гонке.

JAGUAR

Модифицирована задняя подвеска. Разрезными остались лишь верхние треугольные рычаги, тогда как нижние — цельные. Это временное решение, поскольку предстоит изменить расположение тормозных суппортов (пока относительно дисков они смонтированы наклонно вверх). Новым оказался и диффузор.

MINARDI

Minardi вернулась к схеме передней подвески с толкающей штангой и наклоненными вперед амортизаторами. В верхней части “дымоходов” появились маленькие крылышки. Терминалы выхлопной системы выведены теперь не в центральный канал диффузора, а направлены вверх.

TOYOTA

Toyota — единственная команда, подготовившая уже 5 монококов. Видоизменилась форма переднего антикрыла и отверстий для отвода горячего воздуха от радиаторов. Выходные отверстия вентиляционных каналов тормозных дисков фирмы CCR теперь имеют овальную форму, но размеры этих отверстий меньше, чем на Ferrari.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

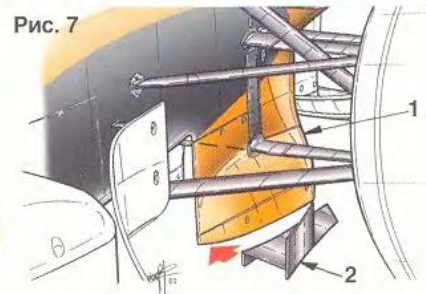


Рис. 7

Точка опоры

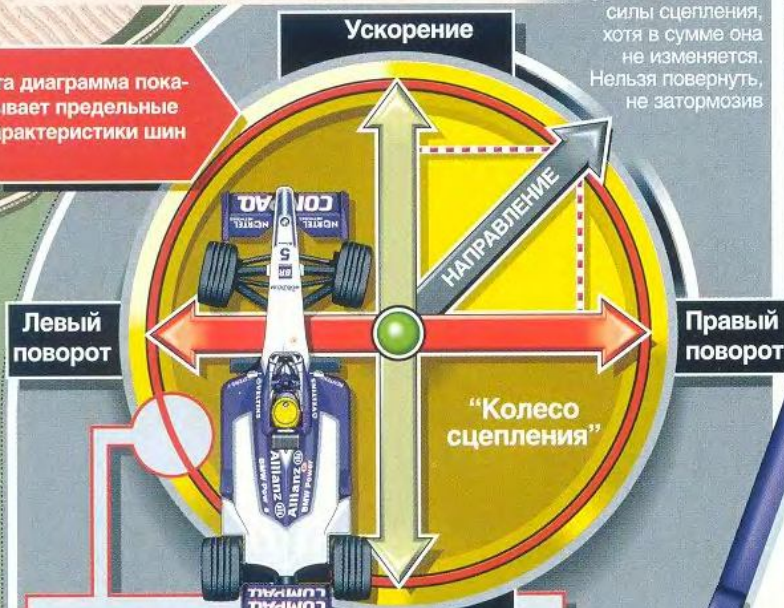
Никакие ухищрения конструкторов, двигателистов и электронщиков не помогут, если четыре простеньких с виду детали гоночного автомобиля не выполнят свою задачу. Казалось бы, что такого – кусок резины? Но чтобы перевернуть автогоночный мир, прежде всего нужна точка опоры

Силовой контакт

Ключом к пониманию термина “сцепление с трассой”, по крайней мере в теории, является простой график под названием “Колесо сцепления”

Поворот уменьшает прямую и боковую составляющие силы сцепления, хотя в сумме она не изменяется. Нельзя повернуть, не затормозив

Эта диаграмма показывает предельные характеристики шин



Шины имеют предельный уровень своих характеристик. Окружность изображает максимальную способность шин к сцеплению с полотном трассы. Круг остается кругом вне зависимости от состава резиновой смеси и состояния полотна. Меняется только его радиус

Диаграмма показывает связь между скоростью и углом поворота. Оптимальное сцепление в повороте достигается только за счет уменьшения скорости. Чем круче поворот, тем резче торможение. Выход за пределы круга – в любом направлении – приводит к скольжению шин

Из-за деформации шин угол поворота колесных дисков и реальный угол поворота слегка отличаются. Поэтому гонщик должен поворачивать руль несколько круче, чем надо. Эта разница называется углом скольжения (А). Поскольку задние колеса не являются поворотными, их угол скольжения отличается от угла скольжения передних колес (В)



Учет угла скольжения важен при балансировке автомобиля. Недостаточная поворачиваемость ведет к перегреву передних колес, избыточная поворачиваемость – к перегреву задних

Теплое место

Горячие кромки Горячая середина



После каждой серии заездов на тестах и тренировках специалисты измеряют температуру шин. Слишком горячие края говорят о том, что шины подспущены. Слишком горячая середина свидетельствует, что шины перекачаны

Равномерный нагрев



Рецепт успеха

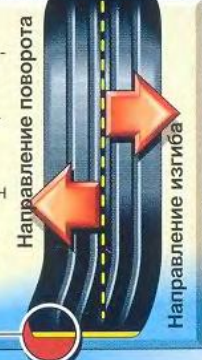
Для обеспечения хороших сцепных качеств важен как состав резиновой смеси, так и структура шины. Большая или меньшая мягкость резины зависит от содержания специальных масел и углерода (и того, и другого в гоночных шинах гораздо больше, чем в дорожных). А если вы хотите повысить выносливость – добавьте серы



Боковина поддерживает форму шины под нагрузкой, а также обеспечивает оптимальную рабочую температуру

Пятно контакта обеспечивает сцепление с трассой, а боковины, изгибаясь, воспринимают нагрузку. Многослойный каркас шин спроектирован для оптимальной передачи нагрузки через боковину на колесный диск

Пятно контакта



Дождевые шины должны эффективно “осушить” трассу, прежде чем войти в контакт с ее поверхностью



Задняя шина может за то же время выбросить 25 л – всего четыре колеса отводят 80 л в секунду!

Graphic: © Russell Lewis

ПРИДЕРЖИВАТЬСЯ ПРАВИЛЬНОЙ ЛИНИИ



Забудьте о фантастических двигателях, о головоломной электронике, о сексуальных аэродинамических обводах автомобилей Ф-1. Самая главная деталь в "формуле" — это колесо. Именно четыре колеса и позволяют двигаться всей этой сверхдорогой груде металла, приборов и пластика, т.е. делают автомобиль автомобилем.

Что толку в 850 л.с. двигателя, если шины не смогут "приложить" эту мощь к асфальту! Сцепные свойства — вот вопрос вопросов для шинных компаний. Абразивные характеристики — или износостойкость — тоже важны, но все это лишь второстепенные проблемы. Хотя, разумеется, никто не говорит, что автогоночные шины не должны быть совершенны во всех аспектах. Ни один тип современных автогоночных шин не запускается в производство без детального исследования их поведения на скоростях до 500 км/ч при имитации самых жестких условий езды.

Резина, которую используют в Ф-1, аналогична той, что применяется в шинах обычных дорожных автомобилей. Разница состоит в добавках: специальные масла и углерод применяются в резиновых смесях Ф-1 в гораздо больших количествах. Сера используется в качестве наполнителя, она предотвращает истирание резины. Без серы резиновых ошметков, которые покрывают всю трассу после гонки, было бы гораздо больше.

Второй важный момент — структура. Без правильно рассчитанной структуры шина в условиях гонки не выдержит и нескольких минут. Здесь есть ряд принципиальных моментов.

Прежде всего, шины должны обладать оптимальной упругостью, т.е. быть достаточно гибкими, чтобы обеспечить ровную и устойчивую езду, но в то же время достаточно жесткими, чтобы выдержать значительную нагрузку. Если шина не сможет сохранить форму под нагрузкой, протектор окажется не в состоянии правильно сформировать пятно контакта с полотном трассы. И вне зависимости от качеств резины никакого сцепления не получится. Бо-

лее того, для каждой трассы шинники подбирают специфическую структуру. На ровном и скользком асфальте Маньи-Кюра, например, нужна более гибкая шина, чем в Монце.

К дождевым шинам предъявляются те же требования, но эти шины, кроме того, должны эффективно "выдавливаться" воду между протектором и асфальтом. В противном случае возникнет эффект аквапланирования, и автомобиль просто "ульвет" с трассы. Рисунок протектора при этом делают таким, чтобы он не просто эффективно удалял воду, но и делал это с минимальным сопротивлением, а значит с минимальными потерями скорости.

Если сцепления не имеют задние шины — автомобиль не поедет, если передние — им невозможно будет управлять. В этом смысле очень важно распределение нагрузки между передними и задними шинами. Баланс достигается не только средствами аэродинамики. Задние шины делают шире и, следовательно, обладают большим пятном контакта и большим сцеплением. Неправильный баланс, кроме ухудшения динамических характеристик автомобиля, приводит к повышенному износу шин. Если пятно контакта меньше, чем нужно для оптимального восприятия приходящей на него нагрузки, шины начинают нерасчетно деформироваться, проскальзывать и истираться, если больше — то повышенное сопротивление скажется на скорости. Неправильный баланс приводит к недостаточной или избыточной поворачиваемости, что также вредит шинам. Избыточная поворачиваемость, например, приводит к перегреву, а это грозит началом процесса "закипания" — термического разложения резины.

Очень важен правильный подбор давления. У перекачанной шины пятно контакта и, следовательно, сцепление уменьшается. Недокачанная шина не способна удержать автомобиль на траектории. Кроме того, изменение высоты дорожного просвета может значительно изменить характеристики автомобиля. И не обязательно в лучшую сторону.



Очень часто в комментариях после финиша гонщики жалуются на "плохой комплект резины", который достался им после очередного пит-стопа и который ухудшил характеристики автомобиля. Выходит, шинники подсушили брак? В действительности, "плохие" шины ничуть не хуже других, но рассчитано их использование на ту балансировку автомобиля, что была на старте Гран При. Но часто случается, что в ходе гонки по тем или иным причинам настройки автомобиля сбиваются. И вся с таким трудом найденная система взаимодействия автомобиля с шинами рушится. Однако с этим можно бороться.

Давление воздуха в шинах должно корректироваться в соответствии с данными телеметрии, поступающими с автомобиля перед пит-стопом. Скажем, если возникла недостаточная поворачиваемость, то нужно либо снизить давление в передних шинах, либо повысить в задних. Речь идет о десятых долях атмосферы. В обычных условиях подобные меры могут показаться смешными, но в Формуле-1 десятая атмосферы может отделить финиш в очках от вылета с трассы. Ведь что бы ни говорили о мощи двигателя и умной электронике, только шины позволяют гонщику держаться на трассе правильной линии.

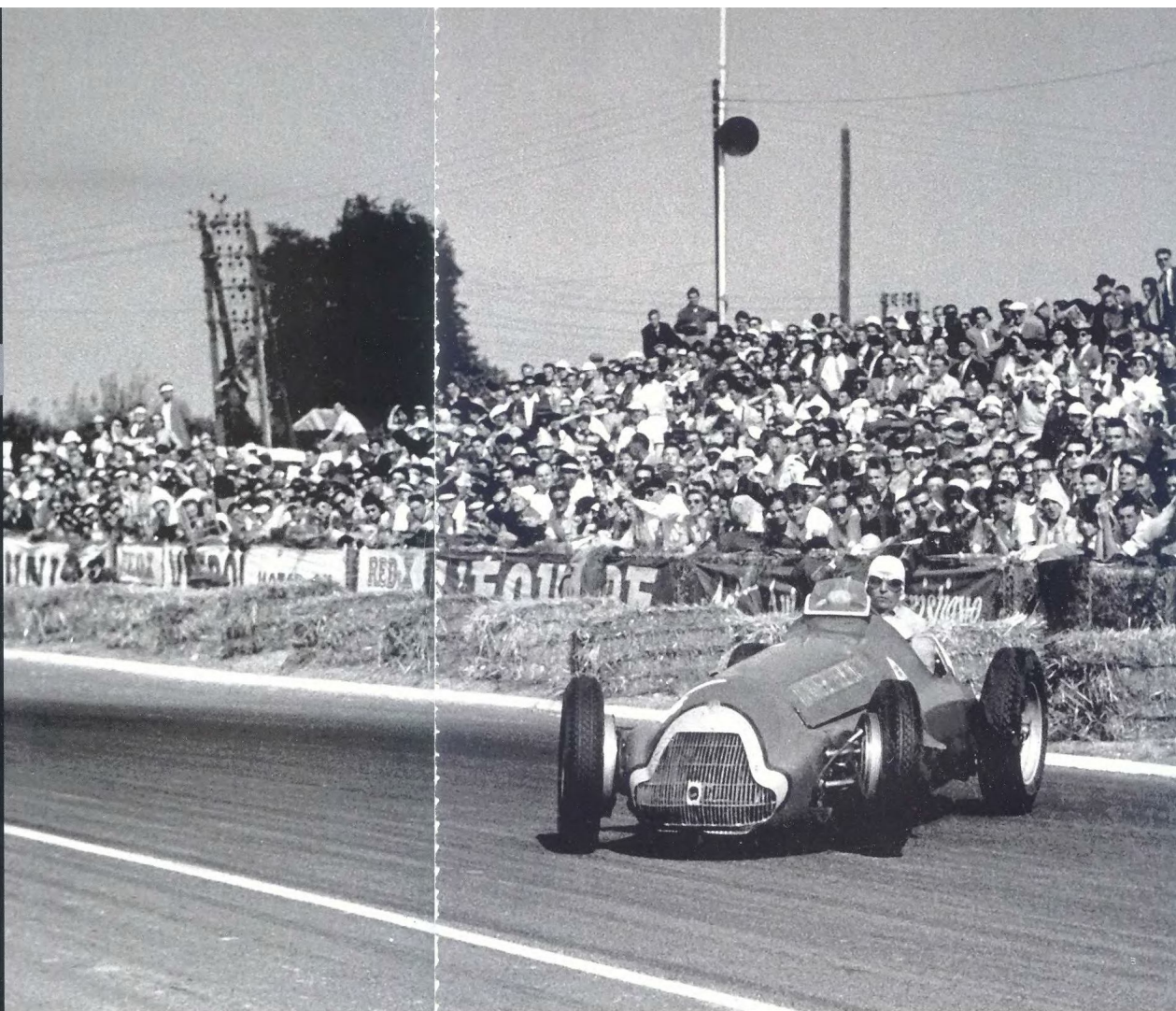
Расселл Льюис



ГРАН ПРИ АКФ '51

Alfa Romeo 159, Луйджи Фаджиоли

Автоспорт пятидесятих годов иногда преподносил сюрпризы, которые сегодня трудно себе представить. В 1950–1951 годах итальянец Луйджи Фаджиоли принял участие в семи Гран При ЧМ Ф-1 за рулем великопепных "Альфетт". Пять раз в шести первых гонках он финишировал на втором и третьем местах (только в Монако-50 он угодил в аварию и до финиша не добрался), но так ни разу и не смог выиграть Гран При. Лишь в своей последней гонке на Гран При АКФ '51 в Реймсе Луйджи финишировал вне призовой тройки. На финиш он приехал 11-м и последним, проиграв победителю целых 22 круга... но через несколько минут все же получил лавровый венок победителя Гран При. В те времена гонщики могли меняться машинами, и на Гран При АКФ '51 этот тактический ход привел к победе. Уже на первых кругах у лидера Alfa Romeo Хуана Мануэля Фангио возникли проблемы с системой зажигания. Кругов десять Мазстро стойко боролся с собственной машиной, но затем все-таки остановился в боксах, проторчал там 11 минут, пока меняли магнето, и, казалось, совсем потерял шансы на победу в гонке. Однако менеджеры Alfa нашли выход. На 22-м круге в боксы для дозаправки и смены колес заехал только что вышедший на второе место третий пилот Alfa Romeo Луйджи Фаджиоли. Пока механики заправляли его "Альфетту" под № 8, за руль сел Фангио и, вернувшись на трассу третьим, выиграл гонку. Фаджиоли же, вместе с машиной Фангио унаследовавший от аргентинца и его огромное отставание, финишировал последним. Но поскольку выигравший автомобиль Фангио и Фаджиоли вели поочередно, победителями Гран При были объявлены оба гонщика... Эта "победа" оказалась единственной в чемпионате мира для 53-летнего Луйджи, ставшего самым великовозрастным победителем Гран При ЧМ Ф-1.



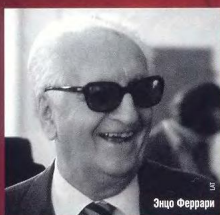
ПРЕВРАТНОСТИ СУДЬБЫ

Энцо Феррари и Джузеппе Джилера. Их биографии служат подтверждением одного из основных положений неэвклидовой геометрии Лобачевского — параллельные прямые сходятся. Сорок лет назад результатом пересечения судеб двух культовых персонажей авто- и мотоспорта стал исключительно интересный совместный проект: Ferrari Формулы-1 с 8-цилиндровым мотором воздушного охлаждения.

2 марта 1961 года главное спортивное издание Италии Gazzetta dello Sport вышло с броским заголовком на первой полосе: «Инцидент между Ferrari и Gilera». Речь шла о создании двигателя Ф-1 воздушного охлаждения на основе двух созданных мотоциклетных моторов.

Автором идеи был инженер Карло Кити, тот самый, которому годом ранее удалось, казалось бы, невозможное: убедить Коммендатора Феррари в необходимости отказаться от переднемоторной компоновки машин Формулы-1 в пользу заднемоторной. Феррари, утверждавший, что только если способ был толкать тележку вперед себя, вынужден был внять доводам специалиста, уже четвертый год после перехода из Alfa Romeo являвшегося главным конструктором фирмы из Маранелло.

Теперь Кити доказывал, что двигатели с воздушным охлаждением практически достигли потолка своего КПД. Единственный способ поднять мощность — использование «воздушников». Богатый опыт создания мощных моторов такого типа имелся у фирмы Gilera из расположенного рядом с Монцей городка Аркоре. Установить контакт между Маранелло и



Энцо Феррари



Джузеппе Джилера

Аркоре было тем проще, что Энцо Феррари и Джузеппе Джилера связывала многолетняя дружба. Еще во время Второй мировой войны Джилера закупил у Феррари оборудование для своего предприятия. Оба possели почетное неофициальное звание Коммендаторе (его удостоивались выходцы из небогатых семей, достигшие высот в своей профессиональной деятельности), и оба были увлечены спортом. Джилера неоднократно заявлял: «Для меня спорт — это жизнь. Все остальное не имеет значения». Действительно, создание на его заводе мотоцикла участвовал в соревнованиях во всех без исключения существовавших тогда категориях и классах.

В точном отделе Gilera работало около пятидесяти специалистов высочайшей квалификации. В разгар спортивного сезона они приходили на работу к восьми часам утра и оставались на заводе тех пор, пока назначенная на день программа не была выполнена. Часто эти энтузиасты возвращались домой за полночь. Причем порядок был один для всех — от главного инженера до токаря. Нередко поздно вечером появлялся сам Коммендаторе Диле-

ра, чтобы лично присутствовать при стендовых испытаниях новых моторов, обсудить детали будущих проектов и просто приобрести своих сотрудников полюбившимся по плану.

Дружба Джилера и Феррари была настолько крепка, что даже из Маранелло, приехавшие на тесты в Монцу, получали свободный доступ не только на завод, но и в закрытое для посторонних гоночное отделение фирмы из Аркоре. Им предоставлялось все необходимое для доводки машин оборудования и инструменты.

В жизни двух Коммендаторе были и трагические параллели. Оба в один год потеряли подававших большие надежды сыновей, которые были почти ровесниками (Дино Феррари шел 24-й, а Ферруччо Джилера — 26-й год) и умерли от неизлечимых болезней.

Далее линии жизни Феррари и Джилера разошлись. Первый, чтобы заглушить боль утраты, еще активнее занялся делами фирмы. Второй, который был старше на 11 лет, не смог оправиться от удара судьбы. Gilera медленно сдала позиции, и в конце 60-х была продана Piaggio. Официальный уход Gilera из



Первый заднемоторный Ferrari Dino 246P 1960 года (справа). Ferrari Dino 156 (в середине) стал чемпионом мира в 1961 году. Но 156-я образца 1962 года (внизу) уже не могла бороться с лидерами



А ведь если бы проект 201 удался, в модельном ряду Ferrari тех лет появился бы совсем другой, удивительный автомобиль



спорта произошел еще раньше — в 1957 году, после сорока лет участия в гонках.

Однако контакты между Маранелло и Аркоре на этом не прерывались. И прежде всего благодаря иерархии главного инженера Gilera Франко Пассони. Развивавшийся в 1926 году, он совсем молодым пришел на завод, где старшим механиком работал его отец. За короткое время Пассони прошел все ступени карьеры, и в 1949 году после отставки инженера Пьетро Ремора Коммендаторе Джилера доверил 23-летнему молодому человеку руководство проектами бора. Именно Пассони руководил работами по доводке появившегося еще перед началом Второй мировой 4-цилиндрового мотора объемом 500 см³ с двумя распределителями в головке блока. Этот двигатель и заинтересовал специалистов Ferrari.

Нико сказать, что в 50-е годы мотоциклетные технологии передово использовались в спортивном автомобилестроении. Вернее, мекс в начале 50-х в гонки Mercedes-Benz очень помогли наработки фирмы NSU, чьи 2-цилиндровые мотоциклы доминировали тогда в классах 125 и 250 см³. Надсадившая шу-

му в Формуле-1 в 1957–1959 годах команда Vanwall черпала идеи из того же источника. Головки блоков с двумя распределителями установленных на ее машинах 2,5-литровых двигателей очень напоминали те, что можно было видеть на 1-цилиндровых моторах мотоциклов Norton Manx. Проектировал их один и тот же человек, Эрик Рихтер. Модернизация свелась к установке спроектированной системы зажигания (timing gear) и замене воздушного охлаждения на жидкостное. По некоторым данным, несколькими годами ранее, когда фирма Lapina намеревалась принять участие в гонках Формулы-1, ее инженеры тщательно изучали 1-цилиндровые Norton Manx 500, чтобы по-нять их секреты.

А заимствование было взаимным. Так, спроектированный в конце 1960 года 1,5-литровый V6 Ferrari сумел развить целых 1200 выходящих 200 «лошадей» при 10 000 об/мин, т.е. с литра его рабочего объема снималась мощность порядка 130 л.с. В то же время 500-кубовые моторы воздушного охлаждения фирмы Gilera второй половины пятидесятых развивали более 70 л.с. на 11 000 об/мин, а значения их «литровой» мощности превышала 140 л.с. Еще оборотистее были моторы Gilera меньшего объема: 350-кубовые раскручивались до 12 000 об/мин, а 125-кубовые — до 13 000 об/мин. Поэтому вполне реальным представлялось создание 1,5-литрового двигателя для машин Формулы-1 максимальной мощностью 220–250 л.с. И это лишь в качестве первого шага. В дальнейшем можно было рассчитывать на подлинные мощности до 250 и более «лошадей». Итра стоила еще свеж и потому, что не нуждавшаяся в водяном радиаторе и охлаждающей жидкости «воздушник» обещал немалый выигрыш в весе, а Ferrari как раз в этом приоритетном более легким и устойчивым машинам британской команды.

Получившему колдовое обозначение «201» совместному проекту Gilera и Ferrari был дан зеленый свет. В Маранелло ответственным за это направление работ был назначен Франко Ровини. На стыке 1960–1961 годов не было дня, чтобы между ними и Франко Пассони не проходил обмен информацией. Главным инженером Gilera лично проводил изготовление из дерева макета 4-цилиндрового мотора, чтобы показать их Энцо Феррари. На первых порах определялась удельная мощность будущего двигателя, рассматривались диаграммы газодинамических процессов, подбирались профили лопастей распределителей, оптимизировались механизмы.

Проекту машины, на которой предполагалось установить 8-цилиндровый «воздушник», был присвоен номер 567. Двигатель должен был располагаться поперечно за кабиной гонщика с углом наклона вперед в 55° вместо 30°, как у мотоциклетных 4-цилиндровых версий. Это позволяло сместить весь центр тяжести всей конструкции. Редкая «вожжа» принадлежала к семейству моторов «квадро», т.е. с одинаковой величиной диаметра цилиндра и хода поршня (62 мм). Унитарный объем цилиндра составлял 187,2 см³, а общий рабочий



Мотоциклы марки Gilera весьма успешно выступали в гонках в конце 50-х годов

объем — 1497,6 см³. Четыре 2-камерных карбюратора Weber обеспечивали приготовление рабочей смеси. 3 апреля 1961 года все в той же Gazzetta dello Sport появилась новая статья Канестрини, сопровождаемая на этот раз черепашкой выполненной Фрино Ровини. После информации о необычной Ferrari опубликовал еженедельник Auto Italiana, а в 1962 году и американский журнал Car & Driver. Только тогда Энцо Феррари нехотя признал, что подобный проект действительно существовал.

Почему Коммендаторе использовал прошедшее время? В 1961 году внутри Ferrari назревал очередной скандал, завершившийся уходом восьми ключевых сотрудников фирмы, среди которых был и автор идеи использования мотора воздушного охлаждения Карло Кити. Стоит ли говорить, что после этого проект «201» был свернут. Чемпионат 1962 года Ferrari, сделавшая ставку на доработанную версию обычного V6, проиграла. Как знать, не случись массового исхода из Маранелло, история Формулы-1 в начале 60-х могла бы сложиться иначе.

Михаил Ярославцев



Другая история о Ferrari и мотоциклах больше напоминает анекдот. В 1953 году на выставке в Милане появился красивый мотоцикл, украшенный знаменитым логотипом. Однако никакого отношения к одноименной команде он не имел. Кто-то человек, выпускавший эту модель, действительно звали Феррари. Но не Энцо, а Фрателли. Однофамилец Коммендатора выпускал мотоциклы с 1951 по 1954 год, но особых успехов на этом поприще не добился. Вот такие превратности судьбы



Как оградить трассу, чтобы, с одной стороны, надежно защитить зрителей, а с другой – не поставить под угрозу жизнь гонщика дополнительными преградами? Зоны вылета и гравийные ловушки бесконечно широкими не сделаешь, и необходимость в каких-то барьерах, способных по возможности мягко остановить потерявший управление автомобиль, остается.

К БАРЬЕРУ!

Когда автомобиль “в лоб” врезается в жесткую преграду на скорости 100 км/ч – это равносильно падению с высоты почти 40 метров. С увеличением скорости “высота” возрастает в квадрате, так что, сталкиваясь с препятствием в конце скоростной прямой, пилот “падает” уже с высоты нескольких сотен метров.

Над этой проблемой задумывались давно. Начиналось все с заборов, соломенных тюков и земляных насыпей. Точнее, с самого начала не было вообще ничего – на заре Формулы-1, когда пилоты выходили на старт в матерчатых шлемах и зачастую не использовали ремни безопасности, о зрителях и подавно мало кто думал. Те, в свою очередь, не оставались в долгу – например, в Южной Америке болельщики частенько бегали через трассу прямо перед несущейся машиной, демонстрируя таким образом собственную удалость. Достаточно быстро подобному безумию удалось все же положить конец, появились насыпи и тюки солом. Однако несколько трагедий быстро убедили в недостаточности этих мер ни с точки зрения безопасности зрителей, ни для спасения гонщиков.

Когда в 1970 году FIA окончательно запретила использование солом, у организаторов Гран При осталось лишь два варианта ограждений – традиционные бетонные барьеры и

предложенные компанией Armco энергопоглощающие профилированные “рельсы” из легко гнущегося металла. У каждой конструкции были как сильные, так и слабые стороны.

Бетонный барьер при всех своих очевидных недостатках обладает одним преимуществом – он является исключительно надежным средством ограждения прямых, особенно стартовой. Ведь зрители там находятся практически вплотную к трассе, и для сколь угодно существенной “зоны отчуждения” просто нет места. С другой стороны, если происшествие случается на прямой, то автомобиль с большой степенью вероятности ударится в такой барьер не “в лоб”, а по касательной. И даже если скорость в момент удара будет выше 300 км/ч, ее геометрическая составляющая, перпендикулярная стене, окажется не такой уж и большой. Но главное, автомобиль при контакте не останавливается мгновенно. Машина просто скользит вдоль стены, постепенно теряя энергию. Именно поэтому бетонные



“Стена чемпионов” в Монреале. На этот раз не повезло победителю британской Ф-3 1991 года Рубенсу Баррикелло

Приложение "О" к Международному спортивному кодексу

Пункт 8

Безопасность трасс

Безопасность трассы – это комплекс мероприятий, направленных на защиту зрителей, гонщиков, официальных лиц и персонала в течение соревнования. При определении мер безопасности должны приниматься во внимание характеристики трассы (местоположение, примыкающие территории, здания и сооружения), а также скорость, которая достигается в каждой точке трассы. Тип рекомендованных ограждений трассы зависит от имеющихся площадей и вероятного угла удара. Общий принцип состоит в следующем: если возможный угол удара мал, предпочтителен непрерывный и ровный вертикальный барьер. Если же возможный угол удара велик, то следует использовать систему замедления (то есть гравийные "ловушки") и остановки (то есть барьеры из шин). В таких случаях необходимо обеспечить достаточные площади еще на стадии проектирования.

Зрители должны размещаться на уровне полотна трассы или выше. Если зона для зрителей расположена на склоне, он не может быть круче 22,5°, если только склон не имеет ступенчатый профиль или не оборудован трибуной. Зрители должны находиться за металлическим или другим подобным ограждением высотой не менее 1,2 метра, а также позади одной или двух линий защиты трассы, одобренных FIA. Все зоны трассы, открытые для зрителей, должны быть надежно ограждены непрерывными барьерами, как и зоны, где нахождение зрителей запрещено.

DE JAGER / SUTTON



Авария Лучано Бурти в Спа '01. Еще десять лет назад гонщик получил бы тяжелые травмы, сейчас же все ограничилось легким сотрясением мозга

барьеры столь популярны на американских овалах, а в Ф-1 можно вспомнить хотя бы знаменитую стенку при выходе на финишную прямую в Монреале – каждый год несколько пилотов разбивают об нее свои автомобили, но никто не получает травм. Иное дело – лобовой удар. Тут перспектива повстречаться с бетоном гонщикам улыбается мало.

Металлические "рельсы" типа Armco, пришедшие в Формулу-1 с обычных дорог, пона-

чалу казались едва ли не идеальным решением. Легкие в установке, хорошо гасящие скорость, они очень быстро прижились на большинстве трасс. При ударе такой барьер деформировался, тая скорость автомобиля не моментально, как стена, а постепенно – перегрузки в таком случае гораздо меньше, а значит, и шанс получить травму тоже уменьшается. Однако стать синонимом слова "безопасность" у Armco не вышло по двум причинам. Во-первых, металлические "рельсы" были хоть и весьма прогрессивным по отношению к тюкам с соломой, но одноразовым средством безопасности. Ведь после каждой аварии погнутый (а то и поломанный) барьер нужно заменять, а сделать это быстро просто невозможно. Однако окончательно репутацию металлических "рельсов" испортила авария Йохена Риндта в Монце-70. Клиновидный Lotus австрийского пилота, вылетев с трассы на огромной скорости перед поворотом "Параболлика", проскочил под барьером, и уже ничто не смогло спасти жизнь одному из самых талантливых гонщиков того времени. Впрочем, сказать, что Armco окончательно исчезли с трасс Гран При, все же нельзя. Эти конструкции широко применяются в качестве вспомогательного средства на опасных участках, или если по тем или иным причинам невозможно разместить в опасном месте трассы традиционную гравийную полосу с барьером из шин. Один из самых ярких примеров – гонка в Монako, где "рельсы" пусть и не без проблем, но справляются со своей задачей.

И тут нашлось решение до смешного простое и поразительно эффективное. Место впереди металлических барьеров заняли... старые покрышки, которые уже на протяжении 30 лет стоят на страже безопасности пилотов. Впервые шины появились на гоночных трассах в США в первой половине 70-х, и сразу показали себя с самой лучшей стороны. Связки шин эффективно поглощают энергию, сжимаясь подобно пружине. Восстановить барьеры из шин после аварии можно в течение нескольких минут. К тому же старые покрышки



Лонг-Бич '76. Один из первых шинных барьеров в Ф-1. Обратите внимание на то, что покрышки уложены "елочкой"



Барьеры Armco, установленные в районе поворота Prima Variante в Монце, отлично справились со своей задачей – после касательного удара Sauber Кими Райкконена во время пятничной тренировки ГП Италии '01 пострадали лишь рекламные плакаты



Пример по-немецки образцового подхода к безопасности. На "стадионе" "Хоккенхаймринга" несколько рядов покрышек аккуратно закрыты лентой

почти ничего не стоят, что весьма существенно для организатора гонок – ведь в идеале трассу нужно оградить на всем протяжении с двух сторон, а это больше 10 километров.

Итак, шины – это идеальное защитное ограждение? К сожалению, все не так просто. Достаточно вспомнить лишь несколько совсем недавних происшествий на гоночных трассах. На Гран При Канады-97 автомобиль Оливье Паниса потерял управление на скорости около 200 км/ч и врезался в барьер из шин. Удар получился скользким, но машина уткнулась в резину и вместо мягкой амортизации ее резко отбросило в сторону, а гонщик из-за сильной боковой перегрузки получил переломы обеих ног. Если бы, к слову, на этом месте оказался простой бетонный барьер, то последствия почти наверняка не были бы столь тяжелыми. Совсем недавно, во время гонки в Спа-2001, немало неприятных минут пережил Лучано Бурти, когда его Prost невероятным образом "поднырнул" под шины. Автомобиль тогда пришлось буквально выдергивать назад трактором.

Недавно группа европейских специалистов провела исследование безопасности барьеров из шин. Были взяты несколько старых передних обтекателей от машин Ф-3000, и на специальной тележке их били на скорости 80 км/ч о барьер из трех рядов покрышек. Исследователи пришли к следующим выводам: идеальная конструкция барьера представляет собой несколько рядов покрышек, скрепленных болтами, причем шины в каждом "столбце" нанизаны на общую пластиковую трубу (это вдвое повышает количество поглощаемой барьером энергии). А самое главное – вся эта конструкция с наружной стороны закрыта широкой и прочной, так на-

зываемой "конвейерной", лентой из плотного материала. Эта лента практически не проявляет себя при фронтальных столкновениях, зато помогает избежать описанных выше неприятностей при касательных ударах и предотвращает "подныривание".

Вообще, форма носового обтекателя доставила исследователям немало неприятных сюрпризов – он так и норовил, подобно стилету, прошить насквозь ряды покрышек, начисто перечеркивая научные построения. К слову, во многом именно из-за такой "остроносости" современных машин Ф-1 Михаэль Шумахер и получил перелом ноги в Сильверстоуне два года назад. Обтекатель скользнул в щель между покрышками, вызвав вдобавок к фронтальной боковую перегрузку, и этого напряжения кость уже не выдержала. Между прочим, даже при ударе в барьер со скоростью 80 км/ч зафиксированная пиковая перегрузка составила более 25g, а Ferrari немецкого пилота двигалась в тот момент в два с половиной раза быстрее. Надо сказать, исследователи честно признали, что для полного воспроизведения условий такого сложного столкновения, да еще на высокой скорости, одного закрепленного на тележке носового обтекателя недостаточно. Увы, но на покупку шасси, пусть даже и не новых, денег у них не нашлось...

Представить себе автогонки без аварий просто невозможно. Так было на самых первых соревнованиях автомобилей, так будет и в будущем. К тому же, что ни говори, без происшествий Формула-1 смотрелась бы отнюдь не столь захватывающе. Другое дело, что хотелось бы избежать неприятных последствий. Недавно была предложена еще одна идея, которая должна сделать гонки более безопасными, – перед главным барьером из шин на расстоянии двух метров устанавливается еще одна преграда из 1–2 рядов покрышек. Поскольку эти ряды не упираются в стенку, то замедлять автомобиль они будут еще более плавно, позволяя погасить примерно 15–20% скорости автомобиля перед ударом об "основной" барьер. Что и говорить, техническая мысль в Ф-1 не стоит на месте, будь то невероятно сложная электроника гоночного автомобиля или простые, казалось бы, защитные барьеры из шин.

Александр Кабановский

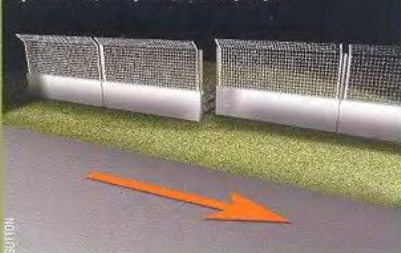
Традиционная конструкция



Клетка для "большого цирка"

Барьер остановит автомобиль. Но что делать с его обломками, которые после столкновения разлетаются во всех направлениях? Для защиты зрителей и судей в этом случае служат специальные сетки. Увы, но и они не всегда справляются со своей работой. После гибели судьи на Гран При Австралии в прошлом году специалистами Зеленого континента предложен целый ряд улучшений к существующей конструкции сеток. Все они направлены на то, чтобы не допустить повторения трагедии.

Организация прохода в барьере



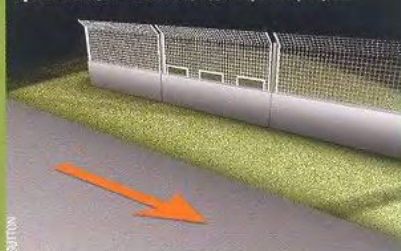
Организация судейского поста (вид спереди)



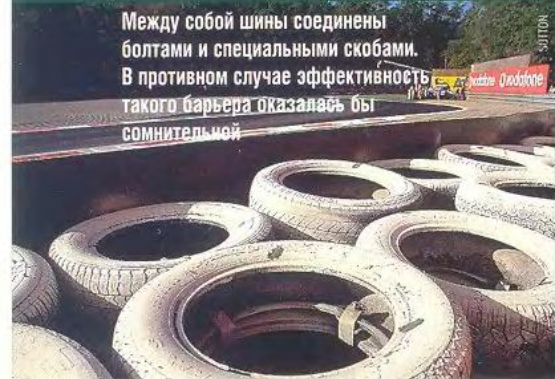
Организация судейского поста (вид сзади)



Организация "бойниц" для фотографов



Между собой шины соединены болтами и специальными скобами. В противном случае эффективность такого барьера оказалась бы сомнительной



КОМАНДЫ И ПИЛОТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ЧЕМПИОНАТА FIA ФОРМУЛЫ-3000 СЕЗОНА-2002



Технические характеристики

Шасси	 Lola B2/50 (углеволоконный монокок)
Год выпуска	 2002
Подвеска	 независимая, с толкающими штангами на стальных поперечных треугольных рычагах разной длины
Тормоза	 Brembo, дисковые, вентилируемые
Шины	 Avon, слик
Колесные диски	 OZ литые из магниевых сплавов, передние: 13x12, задние: 13x13,5
Электроника	 PI, данные выводятся на дисплей на рулевом колесе
Рулевое управление	 руль регулируемой высоты; рейка-шестерня с конической зубчатой передачей
Минимальная масса	 645 кг без балласта (мин. лимит – 660 кг)
Высота	 950 мм
Колесная база	 3000 мм
Передняя/задняя колея	 1555/1485 мм
Топливный бак	 ATL, 120 л
Двигатель	 Zylek KV-V8, 8-цилиндровый, V-образный, блок из алюминиево-магниевых сплавов
Угол развала цилиндров	 90°
Число клапанов	 32
Объем двигателя	 2993 см³
Диаметр цилиндра/ход поршня	 88x61,5 мм
Степень сжатия	 13,6:1
Лимитатор оборотов двигателя	 9000 об/мин
Максимальная мощность	 470 л.с. при 8750 об/мин
Максимальный крутящий момент	 407 Нм при 7000 об/мин
Максимальный ресурс работы	 3200 км
Длина/ширина/высота двигателя	 545 мм/660 мм/440 мм
Вес	 125 кг
Топливо	 Elf, неэтилированное, спецификация: FIA/FT5-1999
Максимальная скорость	 около 290 км/ч
Время разгона с 0 до 100 км/ч	 3,1 с
Коробка передач	 Hewland, шестиступенчатая с ручным последовательным переключением передач



LOLA B2/50

Календарь гонок

	Дата	Дистанция	Место проведения	Трасса
1	29-30/03	35 кругов/150,815 км	Сан-Паулу, Бразилия	"Интерлагоас"
2	12-13/04	31 круг/152,923 км	Имола, Италия	Им. Энцо и Дино Феррари
3	26-27/04	32 круга/151,360 км	Барселона, Испания	"Каталунья Монтикло"
4	10-11/05	35 кругов/151,410 км	Шпильберг, Австрия	"А1-Ринг"
5	23-25/05	45 кругов/151,650 км	Монако	Монте-Карло
6	21-22/06	30 кругов/154,320 км	Нюрбург, Германия	"Нюрбургринг"
7	05-06/07	30 кругов/154,230 км	Сильверстоун, Великобритания	"Сильверстоун"
8	19-20/07	36 кругов/152,850 км	Маньи-Кур, Франция	"Маньи-Кур"
9	26-27/07	33 круга/150,942 км	Хоккенхайм, Германия	"Хоккенхаймринг"
10	16-17/08	38 кругов/151,050 км	Будапешт, Венгрия	"Хунгароринг"
11	30-31/08	22 круга/152,834 км	Спа, Бельгия	"Спа-Франкоршам"
12	13-14/09	24 круга/138,752 км	Монца, Италия	"Аудотромо Национале"

ФОТО: SUTTON, LAT, ALLSPORT, RUSSELL LEWIS F1 GRAPHICS, "ФОРМУЛА"/МАККАБЕЕВ

Сокращения: ПП – полу-позиция, БК – быстрый круг; л.р. – лучший результат; ЧМ – чемпионат мира; КК – Кубок (чемпионат мира) конструкторов; МЧ – международный чемпионат

ПРИМЕЧАНИЕ: ЗВЕЗДОЧКОЙ (*) ОТМЕЧЕНЫ НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ДАННЫЕ



Nordic Racing Ltd

Владелец Дерек Маур
Штаб-квартира Трэтфорд, Англия
www.nordicracing.com
Дебют 1993 г.

Гонки	 144	ПП	 5
Очков	 181	Чемпионских титулов	 1
Побед	 6	Командных титулов	 1



Райан Бриско
(Австралия)
Родился 24.09.81 в Сиднее, Австралия
Карьера: чемпион Австралии, Океании, Северной Америки и Италии по картингу 1994–1999 гг.; участник чемпионатов мира и Европы по картингу; чемпион итальянской Ф-Ренолт 2001 г.; тест-пилот Toyota Ф-1
www.ryanbriscoe.com

Гонки	
Побед	
ПП	
Очков	



Золт Баумгартнер
(Венгрия)
Родился 01.01.81 в Будапеште, Венгрия
Карьера: вице-чемпион немецкой Ф-Ренолт 1997–1999 гг.; участник немецкой Ф-3 2000–2001 гг.; л.р. – 9-е место в 2000 г.; в 2001 г. выступал в Ф-3000 за команду Prost
www.zsolt.baumgartner.hu



Гонки	 7
Побед	 (л.р. – 13-й)
ПП	 (л.р. – 17-й)
Очков	

Petrobras Junior Team

Владелец Карстен Ри
Штаб-квартира Гристон, Англия
www.petro-f3000.com
Дебют 1997 г.

Гонки	 54	ПП	 9
Очков	 199	Чемпионских титулов	 1
Побед	 9	Командных титулов	



Антонио Пиззонья
(Бразилия)
Родился 11.09.80 в Манаусе, Бразилия
Карьера: 2-й в серии Barber Dodge в 1996 г.; Ф-Vauxhall: чемпион Великобритании 1998 г.; Ф-Ренолт: 2-й в ЧЕ, чемпион Великобритании 1999 г.; чемпион брит. Ф-3 2000 г.; тест-пилот Williams
www.antonio-pizzonia.net

Гонки	 12
Побед	 1
ПП	 1
Очков	 22



Рикардо Сперифико
(Бразилия)
Родился 23.07.79 в Толедо, Бразилия
Карьера: брит. Ф-Ford: чемпион зимней серии 1996 г.; вице-чемпион Великобритании 1997 г.; 1998–1999 гг.: южноамериканская Ф-3: 3 победы; чемпион итальянской Ф-3000 2000 г.; 4 победы, 4 ПП
www.chez.com/formula1land/ris.htm



Гонки	 12
Побед	 1
ПП	 2
Очков	 24

ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

I этап 8-10/03/2002

Мексика,
Монтеррей
Фундидора-парк

Дистанция: 3,386x85=287,81 км



Нововведения в правилах чемпионской серии CART 2002 года вызвали массу споров. Во-первых, разрешено использование антипробуксовочной системы. Вторая поправка касается квалификации. Отныне обладатель поула на дорожных и уличных трассах будет определяться по итогам двух часовых заездов в течение пятницы и субботы. Каждый гонщик может проехать не больше 15 кругов в течение одной серии. Все пилоты будут квалифицироваться в общей группе. Места будут распределяться по лучшему времени за два дня, но победители каждого дня займут места в первом ряду стартового поля вне зависимости от результатов других гонщиков, и за каждую такую победу начисляется по одному очку. Восьминутный штраф, налагаемый на гонщика, совершившего аварию во время квалификации, отменен. Теперь виновный в появлении красных флагов карается снятием лучшего результата. И, наконец, еще одно новшество обязывает гонщиков совершить три обязательных дозаправки и смены резины в течение одной гонки через равное количество кругов.

Новые правила начали работать в первый же день первого, мексиканского этапа. Пока-

завший лучшее время Кристиан Фиттипальди был лишен первого места за разворот в девятом повороте, вызвавший остановку заездов. После этого очко за победу в пятничной квалификации и гарантированный старт с первой линии обеспечил себе Адриан Фернандес. В субботу из-за дождя никому не удалось улучшить свои результаты. Из тех немногих, кто решился все же вывести свои машины на мокрый асфальт автодрома, быстрее всего вновь стал Фернандес, получив и второе квалификационное очко.

Новые правила повлияли и на ход гонки. Все пилоты отмечали, что обязательные три остановки в боксах делают состязание более изощренным в тактическом плане. Дистанция делится на три равные части (в Монтеррее эти отрезки получились по 27 кругов). Можно делать традиционные для CART "пит-стопы под желтым флагом", даже если гонка была приостановлена в самом начале, можно затягивать дозаправку, но на каждом отрезке нужно хоть раз наведаться в боксы. Причем две дозаправки не должны разделять более 27 кругов. Об этом-то и забыл Патрик Карпентье. Уже на первых кругах, когда после столкновения между Браком, Беллом и Вассером над трассой появились желтые флаги, канадец свернул на пит-лейн. Ранняя остановка позволила ему возглавить пелотон после первой серии дозаправок. Видимо, увлекшись лидерством, Патрик пропустил роковой отсчет в 27 кругов и проехал мимо своих механиков, уже готовивших смену резины и заправочное оборудование. И тут же увидел перед собой черный флаг, означающий в CART 10-секундный штраф.

Второе происшествие, повлиявшее на определение победителя, случилось на последних кругах. Кристиано да Матта, стартовавший пятым, с середины дистанции вырвался вперед. Даже после легкого столкновения с автомобилем Накано бразилец продолжал улучшать рекорд автодрома. Отрыв от преследователей составлял семь секунд, когда на 78-м круге трассу не поделили Тора Такаги и отставший на два круга Тони Канаан. Обломки автомобилей разлетелись по асфальту, и судьи

вывесили желтые флаги. Преимущество да Матты мгновенно улетучилось. Франкитти тут же сел на колесо Лолы бразильца и уже готовился к атаке, когда из боксов вырвался все тот же Такаги. Теперь уже он отставал от пелотона на два круга, но в гоночной горячке позабыл об этом и вклинился между машинами лидеров. Синие флаги, которыми размахивали перед потомком самурая, похоже, только прибавляли ему решимости во что бы то ни стало не пропустить идущую сзади машину. Под надежным прикрытием японца да Матта и завоевал победу на этапе в Монтеррее.

Дмитрий Ситник

Фернандес и Таглиани: борьба колесо в колесо



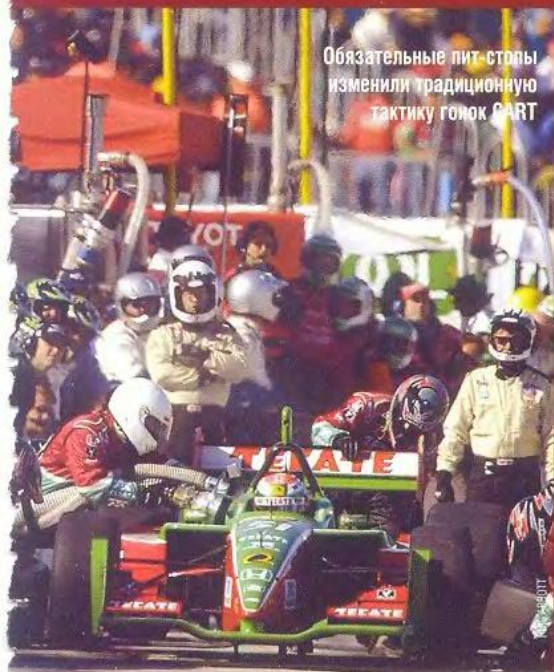
Tecate/Telmex Grand Prix of Monterrey

Пилот	Шасси, Двигатель	СП	Время
1. К. да Матта	Lola B02K Toyota	5	1:58:30.642
2. Д. Франкитти	Reynard K2i Honda	2	+1.979
3. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	4	+3.244
4. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	6	+3.785
5. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	3	+7.261
6. С. Диксон	Lola B02K Toyota	14	+9.427
7. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	17	+9.937
8. П. Трейси	Reynard K2i Honda	19	+10.318
9. М. Палис	Lola B02K Cosworth	18	+11.076
10. О. Сервия	Lola B02K Toyota	11	+12.717
11. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	7	+1 кр.
12. М. Андретти	Reynard K2i Honda	16	+1 кр.
13. А. Фернандес	Lola B02K Honda	1	+1 кр.
14. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	15	+2 кр.
15. С. Накано	Lola B02K Honda	20	+2 кр.
16. Т. Канаан	Reynard K2i Honda	13	+10 кр. авария
17. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	12	+23 кр. электр.
18. К. Брак	Lola B02K Toyota	8	+84 кр. авария
19. Т. Белл	Reynard K2i Toyota	9	+85 кр. авария
20. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	10	+85 кр. авария

Положение в чемпионате после I этапа

1. К. да Матта	21	8. П. Трейси	5
2. Д. Франкитти	16	9. М. Палис	4
3. К. Фиттипальди	14	10. О. Сервия	3
4. М. Журден-мл.	12	11. Б. Жункейра	2
5. А. Тальяни	10	12. А. Фернандес	2
6. С. Диксон	8	13. М. Андретти	1
7. П. Карпентье	6		

Примечание: СП – стартовая позиция



Обязательные пит-стопы изменили традиционную тактику гонок CART



Был в гоночной карьере Хаккинена весьма любопытный, но ныне почти забытый на фоне прочих его автоспортивных подвигов эпизод. Когда в 1993 году молодой финн, уйдя из уже бесперспективной на тот момент команды Lotus и предпочтя место тест-пилота в одной из лучших команд того периода McLaren, "отсиживался" во время Гран При перед телевизором, его пригласили принять участие в двух этапах впервые проводившегося в тот год "Суперкубка Porsche" на так называемой "гостевой" машине – в роли своеобразного "свадебного генерала". А он взял да и выиграл обе гонки – и в Монако, и на "Хунгароринге". Причем оба раза стартовав с поула-позиции, а на венгерской трассе показав к тому же и лучшее время круга...

Культовые "покатушки"

Судя по тому, какими уверенными были победы молодого тогда аса "королевских гонок", гонки на Porsche – это "семечки" по сравнению с "твердым орешком" Ф-1. Но с другой стороны, что ни говори, Porsche – это одни из самых динамичных в мире спортивных автомобилей и вообще культовая марка, в том числе и в России (где, как и в других странах, существует клуб владельцев Porsche, которые регулярно устраивают любительские гонки). Не говоря уж о том, что основателем этой марки был тот самый профессор Фердинанд Порше, чей конструкторский гений дал жизнь легендарным Auto Union, на которых немецкие гонщики в свое время одерживали многочисленные победы в Гран При и устанавливали мировые рекорды скорости.

Так что можно считать вполне логичным, что именно этапы "Суперкубка Porsche", помимо чемпионата "дочерней" для Ф-1 Формулы-3000, проходят как "гонки сопровождения" чемпионата Формулы-1. Более того, они проводятся тогда, когда Ф-3000 уже покидает арену "большого цирка", в самый "горячий" день гоночного уик-энда при самом большом скоплении зрителей – в воскресенье, между утренней разминкой Ф-1 и непосредственно Гран При. Заезд представляет собой 70-километровый "спринт" для двух десятков машин (их число, как и число команд, варьируется от

этапа к этапу, причем за одну команду может одновременно выступать и только один, и сразу несколько гонщиков). Схема начисления очков более щедрая, нежели в Ф-1: 20–18–16–14–12–10–9–8–7–6–5–4–3–2–1. По итогам сезона (десять европейских этапов и этап в США – с учетом особой популярности автомобилей Porsche среди американцев, которые на них разве что не молятся) обладатель наибольшего числа очков и, соответственно, Суперкубка, получает также денежный приз от компании Porsche – более полу-миллиона евро.

В прошлом году эта сумма досталась 25-летнему немецкому гонщику Йоргу Бергмайстеру, выступающему за команду Infineon Team Farnbacher (1-е место в командном зачете), выигравшему семь этапов и набравшему 195 очков.

Ни гонки без гостя

Заводской команды Porsche в Кубке, как таковой, нет, но компания на каждую гонку приглашает за руль двух "гостевых" машин – так называемых VIP Carrera, за которыми закреплены номера 1 и 2, – различных знаменитостей, как правило, из той страны, где проходит этап. Так, например, в прошлом сезоне на трассе А-1 в Шпильберге выступал австриец Ханс Кнауус – горнолыжник-ас, пятикратный обладатель Кубка мира и серебряный призер Олимпиады в Нагано, а на трассе в Спа –

Немецкая "принцесса" при дворе "королевы автоспорта"



Технические характеристики Porsche 911 GT3 Cup

Шасси	996
Снаряженная масса, кг	1140
Объем бака, л	64
Двигатель	бензиновый оппозитный V6 24V с многоточечным впрыском
Рабочий объем, см ³	3598
Макс. мощность, л.с./об/мин	370/7200
Макс. момент, Нм/об/мин	370/6250
Макс. число об/мин	8000
Трансмиссия	6-ступенчатая механическая с самоблокирующимся дифференциалом 40/60%
Шины	слики Michelin, передние – 245/645 R18, задние – 305/660 R18
Макс. скорость, км/час	286
Разгон 0–100 км/час, с	менее 4



Раллийная техника пилотирования – далеко не самая оптимальная для кольцевых автогонок. В этом уже на первом круге гонки в Сильверстоуне в 2000 году смог убедиться раллийный ас Ричард Бернс, основательно разбив предоставленную ему VIP Carrera

Индианаполис, 30 сентября 2001 года. Свежеиспеченный чемпион "Суперкубка Porsche" Йорг Бергмайстер празднует свою победу, выиграв семь этапов из одиннадцати

бельгийка Ванина Икс, гонщица-любительница и дочь легендарного Жаки Икса, выступавшего за Ferrari, Lotus и другие команды Ф-1. Очки почетным гостям не начисляются, но результативный финиш, в том числе и победа, как в случае с Хаккиненем, полноправно отражается в итоговом протоколе.

Помимо вышеназванных лиц, кстати, за рулем "гостевых" машин "отметились" в свое время Ральф Шумахер, Эдди Ирвайн, Жак Лаффит, Йохен Масс, чемпионы мира по ралли Мики Бязон, Стиг Бломквист, Вальтер Рерль, Ари Ватанен и Бьорн Вальдегаард, будущий (на тот момент) чемпион Ричард Бернс и будущая победительница ралли Париж–Дакар Ютта Кляйншмидт, а также звезды шоу-бизнеса, например, Крис Ри.

Однако никому из этих замечательных людей не удалось, подобно Хаккинену, одержать победу в гонках "Суперкубка". Так, Ванина Икс, хотя и была третьей в гонке "24 часа Спа" годом раньше и затем собиралась дебютировать в "24 часах Ле-Мана", хоть и выступала на своей родной трассе, реконструкцией

которой, кстати, занимается после ухода из гонок ее отец, финишировала лишь 17-й, предпоследней. За десять кругов дистанции она отстала от победителя на 49 секунд, в то время как первая тройка финишировала менее чем в шести секундах. Так что далеко не каждому, как Мике, удастся с первого же раза поладить с весьма своенравными Porsche, задействованными в "Суперкубке".

Porsche! Как много в этом звуке!..

Об этих автомобилях, мотор которых так неповторимо рычит при разгоне и буквально поет на полных оборотах, конечно же, стоит рассказать подробнее. Их "прапрадедушка", самый первый Porsche 356, появившийся в 1948 году, был сконструирован непосредственно великим профессором Фердинандом Порше и послужил основой для последующей эволюции этой уникальной машины в 1965 году уже под руководством сына профессора Ферди в знаменитую, культовую модель 911. С 1971 года наиболее спортивным модифика-

циям 911-й стало присваиваться название Carrera RS – в честь знаменитого мексиканского гоночного тура 50-х Carrera Pan-Americana, где Porsche одержал победу в 1953 году (RS – аббревиатура гоночного департамента компании RennSport). А для современных версий Porsche 911 (на базе шасси 993 и затем 996), название Carrera стало уже "родовым". Модель 911 GT3, которая с 1998 года является базовой для автомобилей, участвующих в "Суперкубке", сохранила классическое заднее расположение двигателя, хотя теперь жидкостное охлаждение окончательно заменило традиционное для 911-й "классики" воздушное.

Примечательно, что гоночный Porsche 911 GT3 Cup на 90% состоит из стандартных частей базовой дорожной версии – настолько выдающимися характеристиками обладает оригинал. Внешние изменения касаются главным образом заднего антикрыла – у него иная конфигурация, предусматривающая семь вариантов настройки, и значительно большая площадь – и носовой части, специальный дизайн которой позволил улучшить аэродинамический баланс и уменьшить "взлетный" эффект передней оси. Причем капот с задним антикрылом, двери и задние стекла изготовлены из пластика, а лобовое стекло более тонкое, чем в базовой версии, что существенно облегчает конструкцию в целом и позволяет за счет этого усилить элементы безопасности. Кроме того, горячий воздух от увеличенного центрально-расположенного радиатора отводится вверх, а не выпускается под днище к двигателю (что чревато его перегревом). Шестискоростная ручная коробка передач позаимствована от более мощной модели 911 GT2.

И еще одно изменение: в этом сезоне поставщиком шин для "Суперкубка Porsche" (равно как и для дорожных машин) вместо Pirelli стала компания Michelin, как бы подкрепляя свое успешное возвращение и экспансию в Ф-1, так что теперь полное название соревнований – Michelin Porsche Supercup.

Борис Мурадов

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

Мировой автоспорт

Чемпионат мира по ралли

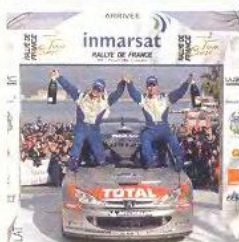
3-й этап: 7-10.03.2002

Rally De France – Tour De Corse
Дистанция: 938,03 км/357,70 км – 16 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 Ж. Паници (F).....Peugeot 206 WRC		3:54'40.3
2 М. Гранхольм (FIN).....Peugeot 206 WRC		4:40.5
3 Р. Бернс (GB).....Peugeot 206 WRC		4:52.4
4 Ф. Бугальски (F).....Citroen Xsara		5:02.2
5 П. Сольберг (N).....Subaru Impreza WRC		5:28.2
6 К. Сайнс (E).....Ford Focus RS WRC 02		5:32.8

Личный зачет:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 М. Гранхольм	18	1 Peugeot	36
2 Т. Макинэн	10	2 Ford	20
3 Ж. Паници	10	3 Subaru	16
4 К. Сайнс	9	4 Mitsubishi	5
5 Р. Бернс	7	5 Hyundai	1
6 Х. Ровалпера	6	6 Skoda	0



NASCAR: "Кубок Уинстона"

1-й этап: 17.02.2002

Daytona 500
Дейтона Интернэшнл Спидвей, Дейтона-Бич,
Флорида, США

500 миль/200 кругов по 2,5 мили
П: 3:29'50, 200 кругов, V ср.: 230,089 км/ч
ПП: Д. Джонсон; V ср.: 299,066 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 У. Бертон (USA).....Dodge.....		180
2 Э. Седлер (USA).....Ford.....		170
3 Дж. Бодин (USA).....Ford.....		165
4 К. Буш (USA).....Ford.....		165
5 М. Уолтрип (USA).....Chevrolet.....		160
6 М. Мартин (USA).....Ford.....		150
7 Р. Ньюман (USA).....Ford.....		146
8 С. Марлин (USA).....Dodge.....		152
9 Дж. Гордон (USA).....Chevrolet.....		143
10 Дж. Бенсон (USA).....Pontiac.....		134

2-й этап: 24.02.2002

Subway 400
Норт Каролина Спидвей, Рокингем,
Северная Каролина, США

400 миль/393 круга по 1,017 мили
П: 3:27'40, 393 круга, V ср.: 185,843 км/ч
ПП: Р. Крейвен; V ср.: 251,070 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 М. Кенсет (USA).....Ford.....		185
2 С. Марлин (USA).....Dodge.....		175
3 Б. Лабонте (USA).....Pontiac.....		165
4 Т. Стюарт (USA).....Pontiac.....		160
5 Р. Крейвен (USA).....Ford.....		160
6 Дж. Бертон (USA).....Ford.....		150
7 Дж. Гордон (USA).....Chevrolet.....		146
8 Р. Уоллас (USA).....Ford.....		142
9 Б. Хамилтон (USA).....Chevrolet.....		138
10 К. Уоллас (USA).....Chevrolet.....		134

Общий зачет

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 С. Марлин	645	6 М. Кенсет	540
2 Р. Ньюман	571	7 К. Буш	535
3 У. Бертон	565	8 Р. Уоллас	531
4 М. Мартин	557	9 Дж. Бертон	520
5 Т. Стюарт	544	10 Дж. Джонсон	517



Indy Racing League

1-й этап: 02.03.2002

20th Anniversary Grand Prix of Miami

Хомстед-Майлс Спидвей, Хомстед, Флорида, США

300 миль/200 кругов по 1,5 мили
П: 2:08'16,442, 200 кругов, V ср.: 225,830 км/ч

Пилот	Автомобиль-двигатель	Круги
1 С. Хорниш-мл. (USA).....Dallara-Chevrolet.....		200
2 Ж. де Ферран (BR).....Dallara-Chevrolet.....		200
3 Х. Кауфман-Невеш (BR).....Dallara-Chevrolet.....		200
4 Дж. Уорд (GB).....G Force-Chevrolet.....		199
5 Э. Салазар (RCH).....Dallara-Chevrolet.....		199
6 Т. Шектер (ZA).....G Force-Infini.....		198
7 Ф. Жиакфоне (BR).....G Force-Chevrolet.....		198
8 А. Баррон (USA).....Dallara-Chevrolet.....		198
9 А. Ларззаро (USA).....Dallara-Chevrolet.....		197
10 А. Даре (BR).....Dallara-Chevrolet.....		195

Общий зачет

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 С. Хорниш-мл.	52	2 Ж. де Ферран	40
3 Х. Кауфман-Невеш	35	4 Дж. Уорд	32
5 Э. Салазар	30	6 Т. Шектер	28
7 Ф. Жиакфоне	26	8 А. Баррон	24
9 А. Ларззаро	22	10 А. Даре	20

Чемпионат России по ралли

3-й этап: 01-03.03.2002

Ралли "Снежная Карелия", Петрозаводск,
республика Карелия
Дистанция: 313,0 км/166,8 км – 10 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 Е. Васин (RUS).....Subaru Impreza WRC		1:25'40
2 А. Лесников (RUS).....Subaru Impreza WRC		1:19
3 А. Кузнецов (RUS).....Mitsubishi Lancer		2:15
4 М. Новиков (RUS).....Mitsubishi Lancer		3:00
5 Г. Денисов (RUS).....Mitsubishi Lancer		3:35
6 С. Алясов (RUS).....Subaru Impreza		3:58

Общий зачет:

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 А. Лесников	35	3 М. Новиков	22
2 Е. Васин	35	4 С. Успенский	20
3 М. Новиков	22	5 Г. Денисов	20
4 С. Успенский	20	6 С. Алясов	16



Автозаправочные комплексы

Бритиш Петролеум –

это великолепный сервис и широкий спектр услуг по разумным ценам, это удобное и быстрое обслуживание.

Остановившись у заправочного комплекса на несколько минут, Вы сможете заправить свой автомобиль любым топливом, помыть машину, подкачать шины и воспользоваться пылесосом.

Оплачивая бензин, Вы сможете приобрести в супермаркете любые товары – от продуктов питания до автопринадлежностей, а также выпить чашечку кофе в нашем кафе «Светофор».

