

Формула

ШУМАХЕР И МОНТОЯ
Противостояние обостряется. Михаэлю и Хуану-Пабло оказалось тесно и в Малайзии, и в Бразилии. Борьба шла с переменным успехом, но плодами этой борьбы воспользовался другой Шумахер — Ральф

Май 2002

КАК СТАЛ ВЕСЕЛЫМ РОДЖЕР?

История команды Penske

АЙРТОН СЕННА

на пороге всемирной славы

СТРЕЛЯНЫЙ БОРОБЕЙ

Секрет молодости Пьера Дюпаскье

СМЕТАЯ ПЕСОК ИСТОРИИ

с легендарной трассы в Зандфорте

ГАДКИЙ УТЕНОК

Иногда и уродливый автомобиль прекрасен

ПОБЕДЫ И БЕДЫ

преследуют Ferrari

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571

9 771560 357002

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 **Парда**
8 **Фотоархив**
Айртон Сенна. Победитель!
- 10 **Новости**
18 **Гран При**
Малайзия
Время разбрасывать крылья
- 30 **Бразилия**
Жизнь прекрасна!
- 42 **Календарь**
44 **Экклстоун в Москве**
Миссия невыполнима?
- 46 **"Дежа вю"!** Москва-Сепанг-Москва
Гран При Малайзии. Где-то я все это уже видел...
- 49 **Диск преткновения**
Крупная деталь породила острые вопросы
- 52 **Королевская бухгалтерия**
Заглянуть в будущее Ф-1
- 54 **Команда**
Четыре жизни Седого Роджера
Великим гонщиком стать не удалось, и Пенске решил основать команду
- 64 **Неизвестный Сенна**
Айртон еще не называли великим. Но он уже был им
- 72 **Интервью**
Пьер Дюпаскье
"Возраст не имеет значения"
- 76 **Алекс Йонг**
"Деньги решают многое, но не все"
- 80 **Тема**
Долгая дорога в дюнах
Гонимой трассой Зандвоорт обзавелся благодаря... германской оккупации.
- 90 **Внешний блеск**
Как крадут скорость?
- 94 **Техника**
Красота по-итальянски
Ferrari 312 T4: самый уродливый автомобиль марки
- 101 **Новинки Гран При Малайзии**
Горение дровишек
- 103 **Новинки Гран При Бразилии**
В тени F2002
- 104 **Алло, автомобиль на связи!**
В Формуле-1 появилось "дистанционное управление"?
- 105 **Электроника на службе человеку**
Гонщики "теряют контроль" над автомобилем
- 106 **Большие топки**
Ф-3000
Бразильская вечеринка
- 109 **CART**
Сын за отца
- 112 **Статистика мирового автоспорта**



Зарегистрировано в Министерстве
Российской Федерации по делам печати,
телекоммуникаций и средств массовых
коммуникаций. Свидетельство о регистра-
ции средства массовой информации ПИ
№ 77-11510

Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Панорама-Москва"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3800,
445-4238, 445-0354
Факс: (095) 449-0709

Главный редактор
Вадим Котляров
v.kotlyarov@formula-one.ru
Зам. главного редактора
Леонид Ситник
l.sitnik@formula-one.ru

Арт-редактор
Владислав Кручинский
v.kruchinskiy@formula-one.ru
Редактор-корректор
Ольга Кропотова

Технический редактор
Владимир Макаев
v.mak@formula-one.ru

Ответственный редактор
Борис Мирзакан
b.mirzakan@formula-one.ru

Оборудователь
Александр Кабановский

Пресс-менеджер
Вадим Утемышев
v.utemyshev@formula-one.ru

Редакционное обеспечение
Михаил Шибуров
Юрий Колпаков
Сергей Кисорунев
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru

PR-обеспечение
Владимир Безухладников
v.bezukladnikov@formula-one.ru

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин
Юридическое обеспечение
Тел.: (095) 445-0350
dist@formula-one.ru

Подписка производится
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на
1-е полугодие 2002 г. по объединенному
каталогу "Почта России",
индекс 29606
(карточная подписка),
индекс 79180
(заочная подписка);
Для зарубежных подписчиков по адресу:
129140, Москва, ул. Гиперболическая, 39
тел.: +7-095-281-0137, 281-8345,
факс: +7-095-281-3798

Адрес для писем:
129027, Москва, а/я 54
E-mail: formula@formula-one.ru

Представительства:
Санкт-Петербург
Тел.-факс: (812) 214-8868
Адрес: ул. Харьковская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 12.04.2002 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



КРЫЛО К КРЫЛУ

бились на старте Гран При Малайзии Хуан-Пабло Монтойя и Михаэль Шумахер. Вместе с передним антикрылом в этой схватке Михаэль потерял и надежды на победу в гонке. Через две недели, в Бразилии, немец вернул "должок" колумбийцу. Продолжение следует?

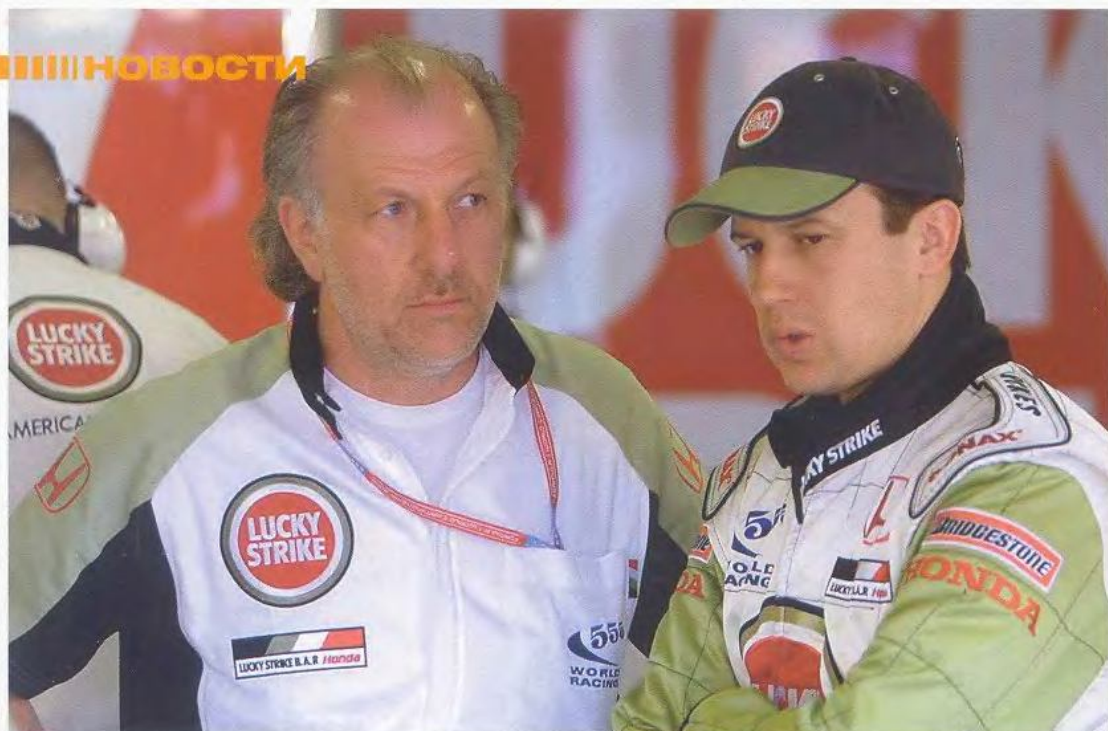






АЙРТОН СЕННА
Гран При Бельгии '91

Этот кадр сделан в момент величайшего триумфа Санны. Только что он одержал свою пятую победу в Арденнах. В его глазах счастье и пьянящее чувство победы! Через несколько месяцев Айртон в третий раз станет чемпионом мира. А еще через три года, в мае 1994-го, авария унесет жизнь Бразильского Волшебника... Со дня этой трагедии прошло уже восемь лет. И все что нам осталось теперь — память о его великолепных гонках, кадры кинохроники и тысячи фотографий. Таким он и остался в наших сердцах: ПОБЕДИТЕЛЕМ!



РИЧАРДС НАЧИНАЕТ ЧИСТКУ

По прошествии трех месяцев после назначения на пост руководителя команды British American Racing Дэвид Ричардс приступил к реформированию вверенной ему "конюшни" Формулы-1, добившись отставки директора по инженерным вопросам Малькольма Оустлера и главного конструктора Энди Грина. Новый шеф BAR не стал обвинять двух отставни-

ков в том, что они сделали ни на что не годный автомобиль, а лишь дипломатично заметил, что "Малькольм и Энди сами признают, что результаты их работы не оправдали ожиданий". Судьба Оустлера, под руководством которого создавались все машины BAR начиная с 1999 года, была предрешена еще до прихода Ричардса, когда стало известно, что на посту технического директора команды Малькольма сменит Джефф Уиллис из Williams. Помимо Оустлера и Грина под сокращение попали около 15 процентов рядовых сотрудников BAR.

Ричардс с самого начала работы в Брэкли заявил, что намерен активно использовать ресурсы своей компании Prodrive, и, возможно, проведенную им кадровую чистку следует рассматривать именно в таком ракурсе. При этом бывшему раллийному боссу удалось заручиться поддержкой совета директоров BAR и даже Жака Вильнева, еще недавно грозившего уйти из команды вслед за своим личным менеджером и предшественником Ричардса Крейгом Поллоком.

Что до самого Поллока, то он, похоже, окончательно разочаровался в BAR, у истоков создания которой он в свое время стоял, и даже заявил, что готов продать принадлежащий ему пакет акций команды. Возможно, покупателем "поллоковской" доли акций BAR станет именно Ричардс, который пока является лишь наемным работником команды.



Крейг Поллок: "Принять эти решения нужно было еще полтора года назад. Сейчас у Дэвида Ричардса развязаны руки, а я в мою бытность руководителем команды не имел такой свободы".



Жак Вильнев: "В действиях Дэвида Ричардса видна рука гонщика, а не босса гигантской корпорации, и это позволяет рассчитывать на то, что вслед за последними переменами придет и прогресс".

REYNARD ОБЪЯВЛЕНА БАНКРОТОМ

Череда банкротств в мировом автоспорте продолжается. Вслед за командой Prost о своей финансовой несостоятельности была вынуждена объявить компания Reynard, занимающаяся изготовлением шасси для целого ряда гоночных классов и, в частности, для команды Ф-1 BAR, а также для будущей "футбольной" серии Premier 1 Grand Prix. "Это худший день в моей деловой жизни, — признался шеф компании Эдриан Рейнард, назвавший в качестве причин банкротства не самую благоприятную рыночную конъюнктуру и слишком частые смены стратегии и менеджмента.

Теперь компании необходим новый инвестор, готовый вложить средства в ее развитие, иначе она будет ликвидирована. Значимость Reynard для автоспортивной "индустрии" позволяет надеяться на то, что компания не повторит печальную судьбу Prost. Несмотря на увольнение более ста сотрудников, Reynard продолжает работу под руководством назначенных судом внешних управляющих.



Кими собрался жениться



Пилот команды McLaren Кими Райкконен сделал предложение своей подруге Джени Дальман. Кими знаком с 20-летней моделью и победительницей конкурса красоты Мисс Скандинавия с осени прошлого года.



В ПОГОНЕ ЗА АСИММЕТРИЕЙ

Поддавшись давлению FIA, компания Michelin не осмелилась предоставить своим клиентам покрышки с асимметричными канавками в начале нынешнего сезона, но рассчитывает добиться разрешения на использование подобных шин в будущем. По словам пресс-атташе Michelin Энди Поупа, в Клермон-Ферране по-прежнему не считают асимметричные канавки не соответствующими правилам, но не хотят идти на конфронтацию с FIA

по ходу чемпионата, дабы не ставить в неловкое положение своих партнеров. Тем не менее к следующему сезону французские шинники намерены добиться однозначной формулировки на этот счет в техническом регламенте Ф-1. Между тем конкуренты из Bridgestone дали понять, что не намерены даже приступать к разработке покрышек с асимметричными канавками, "пока правила остаются такими, какие они есть сейчас".



FIA МЕНЯЕТ БУДУЩЕЕ ФОРМУЛЫ-1

На состоявшемся 20 марта в Париже очередном заседании Всемирного совета по автоспорту Международной автомобильной федерации (FIA) было принято сразу несколько решений, которые обещают существенно повлиять на зрелищность гонок чемпионата мира Формулы-1. Ряд давно ожидавшихся шагов призван сократить расходы гоночных "конюшен", однако реакция со стороны представителей различных команд была далеко не однозначной...

Решения Всемирного совета по автоспорту:

Спортивный регламент

Ограничение количества двигателей, используемых на Гран При. С 1 января 2004 года каждому гонщику разрешается использовать только один двигатель в течение трех дней уик-энда Гран При. Каждая замена двигателя в ходе уик-энда Гран При влечет за собой перемещение на 10 позиций вниз на стартовой решетке. FIA проведет консультации с командами, чтобы определить критерии понятия "замена двигателя" и исключить сборку двигателей на автодромах в ходе уик-энда Гран При. Использование запасного автомобиля приравнивается к использованию второго двигателя.

Шасси. FIA не намерена вносить какие-либо изменения в требования к шасси Формулы-1 на два ближайших года, 2003 и 2004.

Наказания, применяемые главными судьями. Главным судьям дано право наказывать пилота, виновного в том или ином инциденте, перемещением на 10 позиций вниз на стартовой решетке последующего этапа чемпионата (правило вступает в силу немедленно).

Старт прогревочного круга. Автомобиль, который не смог без вмешательства со стороны покинуть стартовую решетку в течение 30 секунд после того, как зажглись зеленые сигналы светофора, следует эвакуировать на пит-лейн (правило вступает в силу немедленно).

Нумерация. Нумерация гоночных автомобилей соответствует позициям команд в зачете Кубка конструкторов в предыдущем сезоне, за исключением номеров 1 и 2, права на которые имеет команда, за которую выступает чемпион мира.

Безопасность

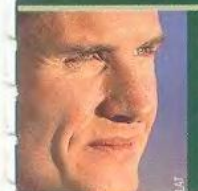
Устройство поддержки головы и шеи пилота (HANS). Использование устройства поддержки головы и шеи пилота (HANS) в чемпионате мира FIA Формулы-1 (а также Формулы-3000) является обязательным с 1 января 2003 года при условии, что все команды уведомят FIA, что никто из пилотов не считает это устройство мешающим ему выступать в гонках. FIA должна заключить лицензионное соглашение с компанией DaimlerChrysler, которое позволит использовать это устройство во всех международных гоночных категориях и классах.



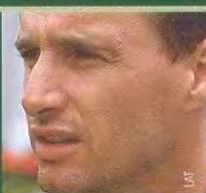
Жан-Жак Ис (Renault): "Разрешат ли нам заменить свечу в двигателе? Или подтекающую помпу? Нужно как можно скорее внести ясность в эти вопросы, потому что начало работы над силовыми агрегатами образца 2004 года не за горами".



Эдди Ирвайн: "Формула-1 — это спорт, а не Голливуд. Нам действительно нужно зрелище, но оно должно быть настоящим, а не искусственным".



Дэвид Култхард: "Идя на обгон, пилот в последнюю очередь будет думать о том, что если у него все получится, значит, ему повезло, а если нет — придется стартовать на десять позиций ниже в следующей гонке".



Патрик Хед: "Мое отношение к этому достаточно нейтральное, потому что, как я считаю, в конечном итоге статус-кво не изменится. Сильные команды все равно останутся впереди".



Эдди Джордан: "Это хорошее начало: одним махом мы сокращаем расходы и повышаем зрелищность".



Энрике Бернольди: "Оказавшийся в конце пелотона гонщик на сильной машине обязательно будет обгонять соперников. Но, например, в Монте-Карло обгонять намного сложнее, чем на других трассах, и это не совсем справедливо".

НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ



СТРОЙКА ВЕКА

Строительство новой ультра-современной штаб-квартиры команды McLaren под названием Paragon ("Образец"), куда уже в 2003 году переберутся все подразделения TAG McLaren Mercedes Group, выходит на заключительные этапы. К началу весны были практически закончены строительные работы, и началась отделка помещений общей площадью около 40 тысяч м². Выкопан и котлован под живописное искусственное озеро перед фасадом главного здания. Руководству компании не безразлично, какой пейзаж будут видеть сотрудники из окон. К концу весны вокруг комплекса будет высажено почти 100 тысяч деревьев. В проекте Paragon впечатляет абсолютно все, однако красноречивее всех эпитетов выглядят показатели трудозатрат на возведение новой базы McLaren, которая уже частично введена в эксплуатацию. С августа 1998 года, когда был дан старт проекту, на его реализацию было затрачено два миллиона человеко-часов!



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ



ДЕННИС БОРЕТСЯ СО ШПИОНАМИ

Едва не ставшая поводом для драки попытка одного из сотрудников команды Ferrari «шпионить» у боксов McLaren в один из дней Гран При Малайзии заставила шефа «конюшни» из Уокинга Рона Денниса вновь обратить внимание на актуальную для Формулы-1 проблему «шпионажа». «Сам я не видел произошедшего, но знаю, о ком идет речь, — заявил Деннис. — Обычно пытаются подсмотреть за тем, какую резину используют соперники. Однако это был специалист по аэродинамике, который уже не первый раз приходит к нашим гаражам и наблюдает за работой». Когда во время свободных заездов механики закатывали в боксы один из автомобилей, тщательно укрывая его всевозможными защитными экранами и кожухами, «шпион» как раз находился рядом. После отказа покинуть «территориальные воды» McLaren сотрудники команды попытались оттеснить чужака силой. К счастью, обошлось без серьезной потасовки. «В правилах не содержится никаких запретов на этот счет, но ребята и так были не в лучшем настроении из-за смены часовых поясов, а тут еще он, — оправдывает своих подчиненных шеф McLaren. — Нечего совать нос в чужие дела».

СЛУХ СЕЗОНА

Слухом сезона или первоапрельской шуткой номер один в мире Ф-1 безо всяких сомнений можно признать появившуюся в День смеха информацию о том, что компания Honda намерена возобновить сотрудничество с командой McLaren. Представители японского автогиганта решительно опровергли подобные слухи, а чопорные боссы McLaren, которая использовала моторы Honda до 1992 года, и вовсе сочли ненужным давать какие-либо комментарии.



А СУДЬИ КТО?

Спорные решения (либо отсутствие таковых) главных судей в ряде инцидентов на первых гонках чемпионата мира 2002 года заставили многих действующих пилотов Ф-1 заговорить о необходимости привлечь к «судейству» опытных профессионалов, на роль которых как нельзя лучше подошли бы бывшие пилоты Ф-1. Больше всех был возмущен Хуан-Пабло Монтойя, считающий себя дважды пострадавшим от неграмотного судейства: в Малайзии его оштрафовали за столкновение с Михаэлем Шумахером в первом повороте, а в Бразилии все того же Шумахера никак не наказали за то, что он «обломал» колумбийцу переднее антикрыло. «Нужны люди, достаточно смелые для того, чтобы

одинаково наказывать любого пилота, вне зависимости от того, за какую команду он выступает», — подчеркивает Хуан-Пабло.

В настоящее время порядок рекрутирования главных судей на Гран При не предусматривает привлечения экс-пилотов Ф-1, однако первый претендент на эту работу среди «бывших» уже объявился. Жан Алези, завершивший свою карьеру в Ф-1 в прошлом году, назвал возможность поработать вместе с FIA «большой честью», а менеджер 37-летнего француза Марио Миякава сообщил, что его подопечный имеет возможность работать на Гран При чемпионата мира, даже несмотря на то, что в этом сезоне он выступает в первенстве DTM.

РАЛЬФ «ПОПАЛ» НА 10 ТЫСЯЧ

Ральф Шумахер был признан виновным в дорожно-транспортном происшествии на одном из немецких автобанов в конце ноября прошлого года. На скользкой от дождя дороге пилот Ф-1 врезался в стоявший в хвосте пробки автомобиль, в результате чего пострадала пассажирка еще одной машины. «Типичное попутное столкновение», — таким был вердикт немецкой дорожной полиции, наложившей на гонщика штраф в 10 тысяч евро.





ТЕХАСО. 100 лет истории

В этом году компания Техасо отмечает 100-летний юбилей. В 1902 году в штате Техас вода стоила 10 центов за кружку, а нефть – 3 цента за баррель. Золотую лихорадку сменяет нефтяная. Те, кому повезло, сколачивали состояние за считанные дни. Именно звезду – символ штата Техас – с вписанной в нее буквой "Т" молодая компания стала использовать в качестве логотипа. Так возшла над миром звезда Техасо.

С 1903 по 1914 годы активы компании увеличиваются в 20 раз – с 3,5 до 75 млн долларов. В 1910 году открывается первая заправочная станция Техасо в Брукленде (Нью-Йорк). С тех пор их число во всем мире увеличилось до десятков тысяч. Техасо не останавливается в своем развитии даже в годы Великой депрессии. Техасо приобретает компанию Havaline, обладающую правами на производство моторного масла, свободного от вредных примесей.

С конца 70-х годов звезды Техасо становятся привычной частью окраски гоночных автомобилей серий CART, NASCAR, Indy 500, Формула-1. Первым профессиональным гонщиком, личным спонсором которого стала Техасо, был Эмерсон Фиттипальди, двукратный чемпион мира Формулы-1. В 1978 году Дженет Петри становится первой женщиной, одолевшей полную дистанцию Indy 500. Ее спонсором также была Техасо.

В 2001 году в результате слияния двух нефтяных гигантов – Техасо и Chevron – родилась компания ChevronTexaco, которая сразу же заняла доминирующее положение на мировом рынке производства горюче-смазочных материалов. Так за 100 лет из небольшой конторы, 12 служащих которой занимали три комнаты в железном бараке, Техасо превратилась в крупнейшую транснациональную корпорацию.

JAGUAR СТАВИТ НА АЭРОДИНАМИКУ



В руководстве команды Jaguar Racing справедливо считают аэродинамику главным фактором конкурентоспособности современного автомобиля Ф-1, и потому именно с работой на данном направлении связывают надежды на общий прогресс "конюшны". Следуя этому курсу, в середине марта Jaguar, наконец, ввела в эксплуатацию свою новую аэродинамическую трубу в Бистере: теперь там, а не в далекой Калифорнии, будут проводиться продувки. Этой работой будет руководить Бен Агатангелу, назначенный на пост руководителя отдела аэродинамики. Как отметил в этой связи управля-

ющий и технический директор Jaguar Понтер Стейнер, отныне у Милтон-Кейнса будет возможность "играть на одном поле с ведущими командами Ф-1".

"Дикой кошке" удалось переманить британца, который трудится в Формуле-1 с 1994 года и, как и многие его коллеги в современной Ф-1, является специалистом по гидродинамике, из Renault. 30-летний Агатангелу станет курировать работу главного специалиста по аэродинамике Марка Хэндфорда и главного конструктора Джона Расселла: при этом первый, возможно, и вовсе покинет команду.



Понтер Стейнер: "Аэродинамика является, пожалуй, единственным аспектом нашей подготовки, который действительно оставляет желать лучшего. Назначение Бена – это еще один шаг на пути к созданию надежной технической базы для достижения долгосрочных целей Jaguar Racing".

НЕВЕЛИКА РАЗНИЦА



Джонни Херберт (выступал за Jaguar в 2000 году): "Jaguar не только не добилась прогресса – такое ощущение, что команда сделала шаг назад. Это совершенно непостижимо, особенно если вспомнить о том, какие ресурсы имеет в своем распоряжении команда".

О том, что Агатангелу придется изрядно попотеть над совершенствованием автомобиля R3, свидетельствует хотя бы тот факт, что в Jaguar всерьез подумывали об использовании в нескольких гонках нынешнего сезона (начиная с Гран При Сан-Марино) прошлогодней машины R2. В конечном итоге от этого шага было решено отказаться. По мнению шефа команды Ники Лауды, разница оказалась не столь велика, чтобы городить огород. Однако Ники Лауда и его пилоты перед каждым Гран При остаются, наверное, самыми большими пессимистами в пaddockе Ф-1.



ФОРМУЛА-1 С ЧАСТОТОЙ 2 ГИГАГЕРЦА

31 марта в Сибири стартовал первый Гран При сезона – на трассу вышли более 400 гонщиков, а первым оказался местный школьник. “Не может быть!” – воскликнете вы. Вовсе нет – это чистая правда. Необходимо внести лишь маленькое уточнение – речь идет о Гран При Pentium 4.

Этот удивительный гибрид реальных автомобильных гонок и виртуальных состязаний за экраном монитора журналистам удалось опробовать 19 марта в московской гостинице “Аэростар”, а первый настоящий этап состоялся в последний день марта в Новосибирске. Каждый из участников состязания занимал место в кокпите настоящего гоночного автомобиля и управлял им с помощью руля и педалей.



Но машина при этом стояла на месте, а все перипетии гонки развивались на огромном экране, расположенном прямо перед носовым обтекателем. Полную реалистичность происходящему придавал суперсовременный компьютер – даже малейшее движение рулем или касание педали сказывалось на “движении” автомобиля, а если вылететь в гравийную зону безопасности, по корпусу машины пробегала мелкая дрожь. Кстати, “рассекали” участники Гран При за рулем действительно чемпионского автомобиля, правда, из соревнований классом пониже – “Эстонии-26”, на котором в прошлом сезоне Дмитрий Щеглов выиграл чемпионат России в Формуле-1600.

К участию в гонке допускался любой желающий, пришедший в новосибирский театр “Глобус” – доставали бы ноги до педалей. Усевшись в кокпит, спортсмен получал возможность дважды проехать круг по трассе, лучший результат заносился в протокол. Традиционно такие соревнования проводятся на “виртуаль-

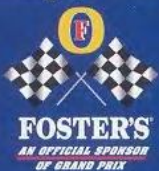


ном А1-Ринге” (в данном случае трасса воссоздавалась во всех подробностях программой Grand Prix 3 компании Microprose/Hasbro). Австрийское кольцо несложно запомнить – всего семь поворотов, зато достаточно разнообразных – от скоростного John Rindt до коварных “шпилек” Castrol и Remus. В итоге лучшим стал 17-летний Владислав Демченко, показавший результат 1'15.841 – хотя это время и не позволило бы пробиться на старт прошлогодней гонки Ф-1, в новосибирском этапе Гран

При Pentium 4 Владислав первенствовал более чем уверенно, ближайšie соперники – Михаил Поченков и Максим Аксанов – проиграли победителю почти полсекунды.

Надо сказать, что “виртуальная” гоночная серия получила поддержку и российской автофедерации, и федерации компьютерного спорта России, что, несомненно, повышает ее статус. Следующие этапы Гран При Pentium 4 пройдут в Москве (26 апреля, во время выставки Comtek), Самаре (май), Ростове-на-Дону (июнь), Екатеринбурге (август), Нижнем Новгороде (октябрь) и Санкт-Петербурге (ноябрь). Кроме того, учитывая огромный интерес к этим соревнованиям, их организатор – московское представительство компании Intel – приняло решение провести виртуальные гонки еще в ряде городов России. Каждый из победителей получит в награду компьютер на базе процессора Intel Pentium 4, а также приглашение участвовать в суперфинале, который состоится в столице в канун нового года.

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
 "Australian Open" – Ленинградский пр-т, 10, стр. 1

ДЕЛО В ШЛЯПЕ

"Место сдается" – такую надпись теперь может поместить на свою знаменитую красную кепку глава команды Jaguar Racing Ники Лауда. Компания Parmalat, логотип которой долгое время украшал головной убор австрийца, расторгла спонсорский контракт с трехкратным чемпионом мира. Итальянский производитель мясо-молочных продуктов и Лауда были неразлучны с конца семидесятых годов: компания не прекратила сотрудничества с Ники даже после того, как в 1985 году он завершил карьеру пилота Ф-1. Однако на Гран При Бразилии в конце марта руководитель Jaguar рассказывал по ладочку в кепке уже без привычной надписи. По какой причине Parmalat отказалась от рекламной площади на кепке Ники, неизвестно. Одно время ходили слухи, что надписи на головном уборе шефа "дикий кошки" вызвали недовольство высшего руководства Jaguar.



НЕУГОМОННЫЙ ДЖОННИ



Завершив карьеру в Формуле-1 еще в 2000 году, Джонни Херберт привлекает к своей персоне внимания больше, чем иной действующий гонщик Гран При. В середине марта 37-летний британец одержал свою первую победу после ухода из "большого цирка", выиграв престижную гонку спортпрототипов "12 часов Себринга" за рулем автомобиля Audi R8. До этого в последний раз Джонни поднимался на верхнюю ступеньку пьедестала почета на Гран При Европы 1999 года. В июне Херберт примет участие в "24 часах Ле-Мана", а 26 мая впервые выйдет на старт самой знаменитой гонки Америки – "500 миль Индианаполиса". Заручившись спонсорской поддержкой компании Western Union, Херберт подписал контракт с легендарной командой Duesenberg Brothers Racing, которая побеждала на "Старой кирпичнице" еще в двадцатые годы прошлого века. Джонни намерен добавить победу в "Инди-500" к имеющемуся в его активе трем выигранным Гран При Ф-1 и триумфу в Ле-Мане в 1991 году. "Я мечтаю об этом хет-трике – победах в Ф-1, Ле-Мане и "Инди-500" – с десяти лет, – признался Херберт. – До мечты остался всего один шаг".

ДОРОГОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

Бразилия славится своими красавицами. Но в этом году для организаторов Гран При Бразилии оказалось слишком дорогим удовольствием приглашение на гонку девушек-моделей, которых можно увидеть у каждого из 22 автомобилей на стартовом поле. Больше, чем кто-либо, были разочарованы фотографы, надеявшиеся запечатлеть бразильских красавиц на пленку. Кто-то из фотографов даже предложил к следующему году "скинуться" и профинансировать присутствие "стартовых девушек" на "Интерлагосе".



НАГРАДА НАШЛА ГЕРОЯ

В результате традиционного опроса спортивных журналистов, проведенного журналом "За рулем", лучшим автогонщиком России 2001 года был назван Александр Львов, чемпион страны в кольцевом классе "Туринг" (на счету петербуржца три победы в семи гонках про-



шлого сезона). Совсем немного уступил Львову раллист Станислав Грязин – также чемпион России и призер этапов ЧМ. Третьим стал бронзовый призер чемпионата Европы по кроссу на легковых автомобилях Илья Резниченко.

Williams Сенны на свободе



Итальянские власти вернули команде Williams автомобиль FW16, за рулем которого на Гран При Сан-Марино 1994 года разбился трехкратный чемпион мира Ф-1 Айртон Сenna. Напомним, что еще несколько лет назад были сняты обвинения в непреднамеренном убийстве с создателей FW16 – технического директора Williams Патрика Хеда и ее тогдашнего главного конструктора Эдриана Ньюи. Снятие ареста с машины Сенны, – пожалуй, последняя точка в расследовании обстоятельств его трагической гибели.



Benetton В 196 Герхарда Бергера, Гран При Сан-Марино-96

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

1996 Третий призер Кубка конструкторов

Mild Seven Benetton Renault

Уход

Михаэль Шумахера, перебрывшего зимой в команду Ferrari, стал серьезным ударом для чемпионской "конюшни". Mild Seven Benetton Renault. Но, несмотря на потерю своего лидера, британская команда и в 1996 году считалась одним из главных претендентов на победу в Формуле-1. На смену Шумахеру и Херберу из Ferrari в Benetton пришли ветераны Формулы-1 Жан Алези и Герхард Бергер. Перед началом сезона оба были полны надежды побороться за титул, но после первых же гонок выяснилось, что автомобилю, построенный под Михаэля Шумахера, являлся грозным оружием лишь в руках немца, чемпиона. В Сан-Паулу, Буэнос-Айресе, Имоле, Барселоне, Монреале, Невеере, Сильверстоуне, Хоккенхайме, Будапеште и Монце Бергер и Алези поднимались на

пьедестал. В Бразилии, Монако, Англии, Германии, Италии и Португалии пилоты Mild Seven Benetton Renault лидировали в гонках, пять раз они финишировали вторыми, но в итоге так и не смогли завоевать ни одного Гран При. Даже в самых, казалось бы, выигрышных ситуациях, как это было, к примеру, в Монако и Германии, фортуна поворачивалась к гонщикам Benetton спиной.

В Монте-Карло, где в дождливой гонке на уночке карликового княжества ошиблись и сошли с трассы почти все лидеры, Benetton Жака Алези лидировал с огромным преимуществом, но за 15 кругов до финиша не выдержала подвеска. Через два месяца на Гран При Германии в похожей ситуации оказался и второй пилот Benetton Герхард Бергер. На этот раз победа была еще ближе: до

финиша гонки оставалось всего два с половиной круга, когда на машине лидировавшего австрийца предательски сорвал чемпионский мотор Benetton. Восемь раз в 16 гонках техника подвела пилотов Benetton, но, несмотря на это, Бергер и Алези все-таки сумели навязать борьбу лидерам и удержать команду в тройке призеров Кубка конструкторов, лишь два очка уступив занявшей второе место Scuderia Ferrari и на 19 очков опередив оставшийся четвертым McLaren. Но главное, несмотря на все неудачи сезона-96, команда Mild Seven Benetton Renault и ее пилоты по-прежнему оставались одними из основных претендентов на победу в чемпионате мира и Кубке конструкторов следующего 1997 года.

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

1996

ПОПРОБУЙ ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО НА ВКУС

Гран При Сан-Марино



Гран При Италии



Гран При Германии



Статистика выступлений команды Mild Seven Benetton Renault и ее пилотов в 1996 г.

Команда/пилот	ГП	Стартов	ПК	Побед	ЛГП	КП	П	ПП	БК	ПР	Очков в КК/ЧМ	Место
Benetton Renault	16	32	1588	—	6	91	10	—	3	1	68	3
Жан Алези	16	16	814	—	5	60	8	—	2	—	47	4
Герхард Бергер	16	16	774	—	1	31	2	—	1	1	21	6

Условные обозначения: ГП — Гран При за сезон, ПК — пройдено кругов, ЛГП — лидерство в ГП, КП — круги лидирования, П — пьедесталы, ЛП — полу-позиции, ПР — первый ряд, БК — выстрелившие круги, КК — Кубок конструкторов, ЧМ — чемпионат мира.

Изысканное сочетание табака
Ощущение гармонии по-японски — это мир, в котором каждый элемент доведен до совершенства. Сигареты не исключение.

Неповторимый вкус Mild Seven сочетается в себе несколько секретов, один из которых — табак. При производстве Mild Seven в мешку идут отборные мировые сорта табака — Берлей, Виражиния, Ориентальские. Здесь также есть свои тонкости — это и пропорции смеси, создающей неповторимый аромат, и технологии обработки табачного листа.

В целом получается то, что признано мягким и чистым — фирменным вкусом сигарет Mild Seven.



Товар сертифицирован.
На правах рекламы.

MILD SEVEN

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ

ВРЕМЯ РАЗБРАСЫВАТЬ КРЫЛЬЯ

Даже следуя в точности по прямому пути, мы с трудом избегаем потаенных каменных преткновений; что же говорить о том, когда мы позволяем себе уклонение в сторону?

Пьер Буаст



Вокруг трассы болельщики не столько загорают, сколько утрали

Atas sebab-sebab keselamatan

Смена трассы

"По соображениям безопасности" – так переводится с малайского фраза, ставшая ключевой при подготовке к уже четвертому по счету ГП Малайзии Ф-1. В общем, сплошной "атас". В первую очередь это коснулось модернизации и без того самой современной и совершенной на сегодняшний день трассы. По всей ее длине была заменена "конвейерная" асфальт, закрывающая с наружной стороны шинные барьеры. В пяти поворотах были применены бордюры и водостоки новой конструкции. На короткой прямой между 11-м и 12-м поворотами был полностью переложен участок покрытия трассы длиной 60 м. Наконец, в пятидесяти точках были установлены новые защитные сетки для персонала и фотографов. Песчаные "улицы Австралии 01" пошли впрок.

Тем временем порожденный лесными пожарами смог достиг такой концентрации, что накануне гоночного уик-энда даже знаменитые небоскребы-близнецы Петронас в Куала-Лумпуре можно было разглядеть лишь в непосредственной близости. Дым грозил существенно ограничить видимость и на автодроме, поэтому на борьбу со стихией были дополнительно брошены сотни пожарных и множество техники, и благодаря усиленным опеборкам ко дню гонки воздух над Сепангом был вполне прозрачен.

Не остались в долгу и гонщики, собравшись в пятницу после обеда на традиционный брифинг, дабы заключить джентльменское

Жара. Удушающая жара. Невыносимая жара. Влажно-вязкий экваториальный воздух обжигает тебя словно горячий кисель. Расклевенное солнце печет так насаждаю, что все незащищенные одеждой участки кожи сгорают за считанные минуты. Даже в футболке и шортах жарко так, словно в шубе и валенках оказался в сауне. "Добавили жару" и органи-

заторы, развесив повороту огромные плакаты с изображениями Ferrari, McLaren и Williams на фоне полыхающего красно-оранжевого пламени. И наклеили там самым ленточные пожары, несколько дней бушевавшие неподалеку от Сепанга. Отчего над трассой и ее окрестностями постоянно висел сизый смог. Традиционные ливни, мощными потоками вытес-

кивающихся с небес ближе к вечеру, вместо облепления лишь напоминали пилотам о прошлогоднем "водном аде", который оказался не многим лучше обычного малайзийского пекла. На этот раз обошлось без "водных процедур". Однако оправдать рекламный лозунг этого этапа – "Самая горячая в мире гонка Формулы-1" – пилоты все же сумели.

**Get The Hottest
Tickets For
The Hottest F1
Race In
The World!**



В жарком малайзийском климате максимальные обороты кондиционеров и вентиляторов не менее важны, чем максимальные обороты моторов машин

ШИНГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

15.03.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

0–10 мин. 11 утра, а воздух – уже 30 °C. Пилоты совершают пробный круг, лишь Ferrari пока в боксах. Оба Jaguar остаются на трассе – 1'45.357 у де ла Росы и 1'45.221 у Ирвайна. Наконец выезжают и Баррикелло с М. Шумахером.

10–20 мин. Райкконен выезжает из боксов, но сразу же возвращается назад. Физикелла на первой строчке – 1'44.358. Minardi Уэббера вылетает с трассы и застревает в гравии. Бернольди сбрасывает разом три секунды – 1'41.247!

20–30 мин. У Култхарда на первом же быстром круге от перегрева выпускного коллектора загорелся капот двигателя. McLaren останавливается в 11-м повороте, его обволакивает дымом. Р. Шумахера закрутило в последнем повороте.

30–40 мин. М. Шумахер проходит круг за 1'39.462, и почти сразу его разворачивает. Мак-Нэш после пробного выезда все еще в боксах – механики устраняют неисправности электроники. Култхард сам притолкал свой McLaren на пит-лейн! Баррикелло срезает по гравии 13-й поворот.

40–50 мин. М. Шумахер улучшает – 1'38.626. Мак-Нэш наконец выехал на трассу. Хайдфельд сворачивает в боксы – проблемы с тормозами.

50–60 мин. Бернольди паркует свой Arrows в 9-м повороте – отказала электроника. Первая шестерка – М. Шумахер, Баррикелло, Хайдфельд, Бернольди, Баттон, Сато. Френтцен, несмотря на неполадки с электроникой, 7-й.

Вторая часть. 13.00–14.00

0–10 мин. Едва выехав из боксов, Уэббер становится жертвой отказа мотора. Оба McLaren на трассе, Райкконен 2-й – 1'39.120. Вновь закрутило М. Шумахера. Монтойа срезает 5-й поворот по траве. Рекорд дня у Райкконена – 1'38.540, это быстрее рекорда трассы в гонке.

10–20 мин. В 13-м повороте ошибается Култхард. К счастью, шотландцу удалось покинуть гравий, но пришлось сменить шины. Гонщики Williams пока за пределами первой шестерки.

20–30 мин. Райкконен ставит новый рекорд – 1'37.399! Култхард пока на три с половиной секунды медленнее – 1'40.948. Бернольди разворачивает на входе в 14-й поворот. Пытаясь избежать столкновения с Arrows, Масса выскакивает на гравий. Для обеих тренировок закончилась.

30–50 мин. Пилоты продолжают улучшать свои результаты. Прибавляют гонщики Williams – Ральф с 12-й перемещается на 3-ю строчку – 1'38.650. Монтойа 5-й (1'39.158). Баррикелло сворачивает с трассы в районе 9-го поворота – отказал мотор! Вильнев и Панис лишь 15-й и 16-й – у канадца отказала гидравлика, француз боролся с неполадками дросселя и КП.

50–60 мин. Ральф срезает поворот. У де ла Росы отказал мотор – испанец сходит в конце стартовой прямой. Сало с пустым баком и на свежей резине разбавляет “большую тройку” – 1'39.066.

Тяжелая доля гонщиков BAR: сколько ни старайся, сколько ни потей, все равно все насмарку

LUCKY STRIKE



соглашение о “ненападении” в первом повороте и таким образом избежать массового завала, аналогичного австралийскому. Из последующих бесед с пилотами стало известно, что договориться оказалось не просто: все соглашались с необходимостью избежать столкновения в первом повороте, но не все готовы были ради этого “поступить на принципах” в плане своей стартовой тактики. Отдельно – и весьма прилично – досталось Рубенсу Баррикелло за “плохое поведение” на старте ГП Австралии. Однако Михаэль Шумахер, отвечая на следующий день на вопрос, имел ли место такой разговор между гонщиками, зачем-то соврал и ответил: “нет”, чтобы днем позже публично покаяться в этой лжи.

На фоне всей этой суеты, повсеместной запарки и озабоченности празднично и беззаботно выглядели основные действующие лица команд Sauber и Minardi, для которых ГП Малайзии благодаря титульным спонсорам и, в случае с итальянской командой, еще и гонщику-малайзийцу имел статус домашней гонки. Обе команды проводили в Сепанге и Куала-Лумпуре бесчисленные шоу, общались с народом и сияли как начищенные самовары. Ну и, само собой, героем гоночного уик-энда был местный парень Алекс Йонг, от которого соотечественники ждали если уж не победы, то по крайней мере достойного места в очках, надежды на что во многих вселил финал австралийской гонки.

О важности резиновых изделий и движущей силы

Расстановка сил

Как полагают многие, сезон 2002 года станет “чемпионатом моторов”. В таком случае, несмотря на превосходное шасси, McLaren, скорее всего, в этом сезоне мало что “светит”.



На тренировках под колесами Williams буквально горела земля...



Михаэль Шумахер: “Ничего подобного прежде я не делал, но вчера я соврал. Просто хотелось как-то “загасить волну” в отношении моего напарника. Но затем о содержании нашего разговора все равно стало известно от других пилотов, так что теперь я должен извиниться”

Роковая инженерная ошибка, допущенная при конструировании нового мотора FO110M (за что Марио Иллиен уволил своего ведущего конструктора Саймона Армстронга), привела в итоге к весьма серьезным последствиям и, в частности, к необходимости ограничить максимальные обороты, из-за чего, по экспертным оценкам, двигатель Mercedes оказался на 60 л.с. слабее агрегата BMW. Как следствие, новая машина MP4-17 оказалась даже медленнее прошлогодней модели McLaren! Учитывая, что установить старый мотор на новое шасси невозможно в силу значительных конструктивных отличий, ближайшее будущее недавно еще чемпионской “конюшни” представляется весьма сомнительным. Что в очередной раз продемонстрировала квалификация, вчистую проигранная пилотами McLaren гонщикам не только Ferrari, но и Williams.

Сбываются, кажется, и худшие опасения критиков прошлогоднего решения Ники Лауды продать команде Arrows такие же, как и у Jaguar, двигатели Cosworth. 17-я и 20-я позиции гонщиков Jaguar на старте против 11-й и

...но полу-позиция все равно опять досталась Ferrari



16-й у недавних аутсайдеров на оранжевых машинах – это похоже на полный провал. Особенно на фоне десятого места в квалификации команды-дебютанта Toyota в лице Мики Сало и восьмого и двенадцатого “псевдобебютанта” Renault.

Не обошлось и без любопытных сюрпризов в плане традиционно решающего “шинного” фактора. Результаты, показанные гонщиками в тренировках и квалификации, в том числе и время полу-позиции, оказались существенно хуже прошлогодних – такое в последние годы случается нечасто! Причину этого, как говорят, надо искать в изменившихся характеристиках покрытия трассы. Но самое примечательное в другом. Время, показанное гонщиками на машинах, “обутых” в резину Bridgestone, ухудшилось в среднем на 0,6489 с, а гонщики, представляющие Michelin, были медленнее в среднем же всего на 0,1074 с. Можно вспомнить, что в Мельбурне и те, и другие превзошли прошлогодние результаты, но с такой же разницей – резина Bridgestone была быстрее в среднем всего на 0,5533 с, а Michelin – на 1,0899 с. В этом свете тенденция на сезон (по крайней мере, пока) складывается явно в пользу французских шинников.

Однако еще одна полу-позиция Михаэля Шумахера в очередной раз подтвердила очевидную истину: шины шинами, а машины – машинами.

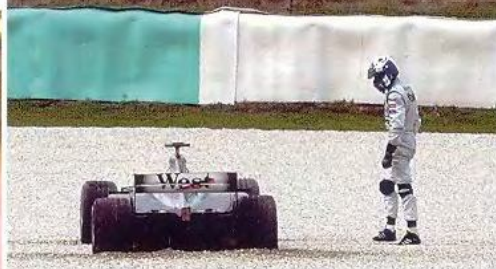


Эдди Ирвайн, как и его партнер по команде, выжимал из своей машины все, что можно. Но "дикая кошка" оказалась, увы, способна на немного



Дженсон Баттон принимал самое активное участие в настройках своей Renault. Как потом оказалось – не зря. Надо было еще самому с подвеской повозиться...

Вылет с трассы даже на огромной скорости завершился и для Дэвида Култхарда, и для его McLaren благополучно: безопасность трассы "Сепанг" – на высочайшем уровне



"Надежность наших машин не внушает мне уверенности перед гонкой", – сокрушался Алекс Ионг, Minardi которого сломалась уже на выезде с пит-лейн

16.03.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45

0–15 мин. После пробного круга первыми на трассу возвращаются Уэббер, Ионг и Ирвайн – вчера все трое оказались в нижних строчках протокола. Дольше других в боксах остается Бернольди.

15–25 мин. Уэббер показывает 1'43.719 – его лучшее пока время в Малайзии. Первым из топ-пилотов на трассу выезжает Култхард – 1'38.748. В боксах Arrows механики работают над машиной Френтцена. Лишь 9 тонщиков пока проехали круг на время.

25–35 мин. Бернольди 3-й – 1'40.241! Пилоты Williams один за другим оказываются на первой позиции – 1'38.380 у Ральфа и 1'37.804 у Монтои. Френтцен до сих пор в боксах. М. Шумахер выезжает на трассу и устанавливает лучшее время уик-энда – 1'37.288.

35–45 мин. Баттон 3-й – 1'37.829! Баррикелло под клетчатым флагом выходит в лидеры – 1'36.974, но это на полторы секунды хуже рекорда трассы в квалификации (1'35.220).

Вторая часть. 10.15–11.00

0–10 мин. Первым боксы покидает Френтцен – на его счету ни одного быстрого круга. Немец восьмой. Из-за проблем с тормозами Масса выскакивает на гравий после 13-го поворота. Renault Трулли крутит на асфальте. Р. Шумахер вновь лидер – 1'36.689.

10–20 мин. Ferrari Баррикелло разворачивает, но бразилец продолжает тренировку. Трулли, "обув" старые покрышки, с пробуксовкой стартует из боксов, чтобы нанести на асфальт слой резины. Монтоя первый – 1'36.556.

20–35 мин. Вильнев вылетает с трассы, но возвращается на асфальт. McLaren Култхарда зарылся в гравий между 13-м и 14-м поворотом. Френтцен заезжает в боксы, его Arrows дымится, затем внезапно показывают языки пламени – немец выпрыгивает из кокпита.

35–45 мин. Сато выскакивает на траву, мокрую после ночного дождя. Пилоты BAR пока лишь 19-й и 20-й. Williams, McLaren и Ferrari занимают всю первую шестерку.

ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

16.03.2002. Суббота. Квалификация

0-20 мин. Квалификацию открывают гонщики Миддл-1:40.617 у Йонга и 1:39.950 у Уэббера. Затем первую строчку по очереди занимают Сато, Трентли, наконец Райкконен — 1:37.175. Из-за прокола правого переднего колеса в 5-м повороте вылетает Масса. Кутларда и Монтон пересекли финишную черту — 1:36.711 у Миддл и на 0.112 милье у его соперника, Р. Шумахера — 1:36.080 (Паска Феттель еще в боксах. Масса выезжает на запасной машине. Его привезу отлучит багги — у основного Ретайл не в порядке мотор, и Макс Нид — из-за проблем с дифференциалом).

20-30 мин. М. Шумахер — 1:35.980. Паска проскакивает быстрый круг и возвращается в боксы — утром в КТ его BAR везла уже машина, уезла заминки, но и новый баркашит. Монтон вновь первый — 1:35.692. Выглядела разогретая на трассе. Первая шестерка — Монтон, М. Шумахер, Р. Шумахер, Баррикелло, Райкконен, Кутларда. Паска до сих пор не показал никакого времени. Баррикелло вытесняет на трассе.

40-50 мин. М. Шумахер — 1:35.266. Райкконен ошибается на быстрой трассе и прерывает попытку. Механики BAR готовят для Паска запасную машину. Монтон, Кутларда и Р. Шумахер улучшают время, но остаются на прежних позициях.

50-60 мин. Королью записки Паска наконец-то показывает результат (1:34.410). Пилоты готовятся к решающей попытке. Немало из первой шестерки не удается улучшить время, кроме Баррикелло, который под четкими флагами опережает Р. Шумахера — 1:35.891. М. Шумахер принес Феттель 150-ю подиумную позицию, но так и не смог побить собственный рекорд трассы (1:35.200).



Механики выжили до последней секунды "колдовали" над мотором McLaren Кутларда. Увы, "колдовство" не помогло — двигатель подвел шотландского гонщика

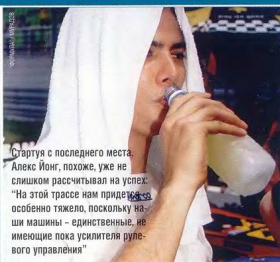
17.03.2002. Воскресенье. Гонка

9-10 мин. Пилоты пробуют основные машины, затем — запасные. Первым круг на трассе прокатывает Ральф — 1:41.452, затем его сменяют на первой позиции Сато, Кутларда, Баррикелло, М. Шумахер, Р. Шумахер. М. Шумахер ошибается, но удерживает машину на трассе.

15-30 мин. Йонг вылетает между 13-м и 14-м поворотами. Группы тренирует пилот, затем возвращаются на трассу и показывают лучшее время — 1:36.781. На пилотаже из-за проблем с гидравликой пролетел машина Уэббера. М. Шумахер возвращает свое первое место — 1:35.745, но вскоре его обгоняет Баррикелло — 1:35.611. Механики BAR устранили неисправность, сцепление на машине Панкиса, но француз не успевает выехать на трассу.

На предстартовый парад гонщики шли весело, с "амисольским" задором

...и прокатились затем красиво и с ветерком



Старту с последнего места. Алекс Йонг, похоже, уже не слишком рассчитывал на успех. "На этой трассе нам придется особенно тяжело, поскольку наши машины — единственные, не имеющие пока усилителя рулевого управления"



Никто не хотел уступать

Красная линия гонки

"Таким следует бороться, чтобы сохранить за собой превосходство", — утверждал Наполеон I. Михаил Шумахер, несмотря на то что ему явно свойственно нечто наполеоновское, с этой истиной считаться, однако, не захотел. И прогадал. Его "фирменная" тактика с резким уходом со старта на противоположную сторону трассы, будучи хорошо известной соперникам, оказалась той самой ямой, которую народная мудрость не рекомендует рыть другому. Прямоую траекторию Монтон Шумахер

заблокировал, но колумбиец был заметен быстрее и спокойно отъехал левее, но при этом к первому повороту оставил "общичную" минимальное пространство для маневра. Михаилу оставалось либо филигранно выскочить в это пространство, либо раньше тормозить, пропуская соперника вперед, либо бороздить колесами обочину, либо идти на таран. Вольно или невольно, он выбрал последнее.

На замедленном повторе инцидента, крупным планом продемонстрированного на мониторах пресс-центра автодрома (в "широкоэкранный" версию трансляции это не вошло), было отчетливо видно, как именно автомо-

бил Шумахера, недолговечный нирвал, ударил носовой частью по машине Монтон. В результате последняя осталась целой и невредимой, хотя и откатилась в середину пелотона. В то время как Феттель лишилась переднего антикрыла, застрявшего на некоторое время под днищем Williams, и Михаил был вынужден отправиться в боксы на замену носового обтекателя. Хуан-Пабло, пронесший мимо него, возмущенно хвастался.

Большое значение, в том числе и в связи участившего инцидента, вызвало постановление судейского решения наказать колумбийского гонщика штрафом (примененным, кстати,



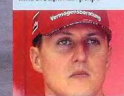
Оставшись по собственной неосторожности без переднего спойлера, четырехкратный чемпион мира стал легкой добычей для преследователей. Но едва "оперившись" вновь, Михаил быстро показал большинству из них, кто "хозяин" на трассах сегодняшней Формулы-1



Хуан-Пабло Монтон: "После вылета я успешно пробивался вперед, но потом мне сообщили о штрафе, пришлось сворачивать на пит-лейн, а потом снова всех обогнать. Полагаю, что после Австралии к судьям было столько претензий по поводу их "маткости", что на сей раз они решили проявить строгость"



Ральф Шумахер: "Михаэль предпринял на старте свой обычный маневр, но затем, когда он захотел перевернуться наружу, выкрутить было уже некуда, да и недостаточная поворачиваемость подвела. Это обычный гоночный инцидент, не заслуживающий штрафа"



Михаэль Шумахер: "Думаю, что с Хуаном Пабло обошлись излишне сурово. Случившись куда более экстремальные ситуации, по поводу которых ничего не было предпринято, а сегодня произошло лишь легкое касание, но оно возмело последствия"

ШИПГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

Такума Сато так жаждал добиться успеха, что мчался не разбирая дороги. В результате жертвой молодого японского "камикадзе" стал не только он сам, но и его товарищ по команде Джанкарло Физикелла



Взамен утраченного шанса на лидерство Хуану-Пабло досталось "трофейное" антикрыло



Ради "очкового дубля" на домашней трассе пилоты Sauber не щадили ни себя, ни резины

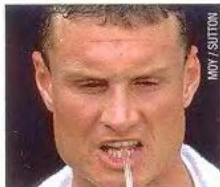


Закономерный финал крайне неудачного для гонщиков Jaguar уик-энда

впервые) – безостановочным проездом по пит-лейн. Стоит в этой связи отметить, что главный судья, подписавший "приговор" Хуану-Пабло, не кто иной как Назир Хуссейн, уже засветившийся необъективным судейством на ГП Великобритании в 1999 году (когда заслуженный штраф Михаэлю Шумахеру был назначен слишком поздно, что позволило ему победить), после чего он на год был отстранен от судейства. Так или иначе, но Монтюе столкновение и проезд по пит-лейн обошелся в совокупности в полуминутное отставание от лидера и лишило шансов на победу, хотя Шумахеру потеря переднего антикрыла стоила еще дороже.

"Падеж" антикрыльев в ходе ГП Малайзии имел массовый характер. Вслед за Шумахером-старшим в

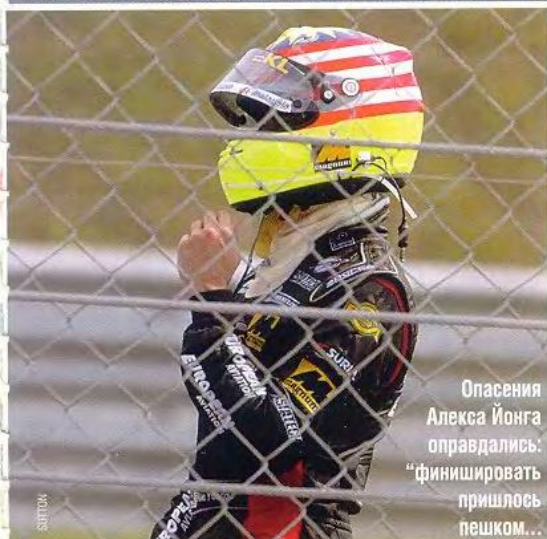
боксы отправились оба гонщика Jordan. Отменно начавший гонку Такума Сато после очередного поворота неожиданно для себя уперся в машину своего партнера по команде, наехал на того в буквальном смысле и таким образом "обескрылил" и Джанкарло Физикеллу, и себя самого. Но если японцу замена носового обтекателя стоила лишь кратковременного заезда на пит-стоп, то Физикелле для гораздо более долговременной и трудоемкой замены заднего крыла пришлось даже заехать непосредственно вглубь боксов. С убитым видом Джанкарло вылез было из машины, полагая, что гонка для него закончилась, но в результате антикрыло заменили и итальянец потерял "все-го" три круга.



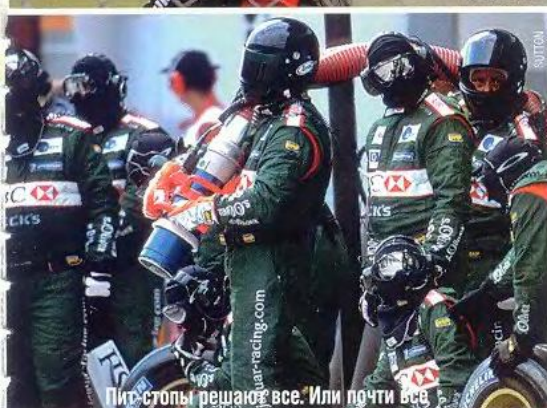
Дэвид Култхард: "Неожиданно один из цилиндров мотора перестал работать. Не знаю точно, в чем была проблема, но команда решила, что благоразумнее будет выйти из гонки"

Кими Райкконен был полон решимости выступить успешно, но у мотора его машины было иное "мнение"





Опасения
Алекса Йонга
оправдались:
"финишировать
пришлось
пешком..."



Пит-стопы решают все. Или почти все.



Затем нечто подобное принял по отношению к Панису Педро де ла Роса, но "оперение" BAR осталось неповрежденным, и Оливье благополучно продолжил гонку (пока спустя пару кругов все же не сошел из-за неполадок в сцеплении), а Jaguar, лишившись переднего антикрыла, "попелся" в боксы. И еще через два десятка кругов на трассе вновь оказалась известная деталь белозеленой окраски, потерянная на сей раз Эдди Ирвайном, с которым совсем не по-джентльменски обошелся отстающий на круг Алекс Йонг.

Тем временем вышедший в лидеры Баррикелло, демонстрируя уверенный пилотаж и отменные характеристики машины, успешно отрывался от преследующего его Ральфа Шумахера, за которым, в свою очередь, гнались Кими Райкконен, явно оправдывающий возлагаемые на него надежды, и Култхард. Но McLaren – сдается, как раз в силу упомянутых выше причин – постигла очередная неудача: сначала засбоил мотор на машине шотландца, потом эффектно взорвался двигатель финна.

Далее судьба гонки зависела главным образом от командных тактик оставшихся в гонке претендентов на победу. Выбранная Баррикелло тактика двух пит-стопов обеспечила ему отрыв в начале гонки, но затем вынудила пропустить на первую позицию Ральфа Шумахера, который, к тому же, на пару с Монтеей штамповал одни быстрейший круг за другим. Но и второе место бразильцу не улыбнулось – за шестнадцать кругов до финиша его постигла та же участь, что и Райкконена. Но если для двигателей Mercedes в последнее время это стало "обычным делом", то взрывы моторов Ferrari, надо признать, случаются нечасто.

От судьбы не уйдешь. Равно как и от Михаэля Шумахера, если судьба распорядилась перед самым финишем повредить подвеску



Ральф Шумахер: "Довольно трудно пилотировать тяжелую машину в течение длительного времени, но когда машина превосходно настроена, это оправдано. За все годы я лишь однажды прибег к тактике двух пит-стопов, и она не оправдала себя, и я пришел к выводу: если перед тобой свободная трасса, а соперник ненамного быстрее, то один пит-стоп всегда обеспечивает победу"

Отлично выступили гонщики Sauber, компенсировав неудачу первого этапа. "Очковый дубль" в домашней гонке дорогого стоит, и Петер Заубер по этой причине вечером в воскресенье сиял еще ярче, чем до этого. Причем если пятое место стартовавшего седьмым и уже имеющего хорошую репутацию Ника Хайдфельда было вполне предсказуемо, то шестое место новичка Филиппе Массы, ушедшего в гонку лишь с четырнадцатой позиции, стало триумфом для него и сюрпризом для остальных. Надо отдать ему должное: семь позиций ему "подарили" задержавшиеся в боксах и сошедшие совсем соперники, но решающую он отвоевал собственными усилиями.

Вновь "показал зубы" и еще один "младенец" – команда Toyota. Очков на сей раз ей, правда, не досталось, но уже стабильное седьмое место Аллана Мак-Ниша – это свидетельство очевидного успеха команды-дебютанта. А вот ни Minardi в целом, ни Йонгу в частности, увя-

повторить предыдущий успех и блеснуть перед "родной" публикой так и не удалось. Опасения относительно ненадежности техники оправдались.

И, напротив, повезло Шумахеру-старшему, которому прийти третьим вслед за своим младшим братом и его напарником помогла лишь досадная поломка Renault Дженсона Баттона. Британец уверенно провел гонку, но в самом конце дистанции его подвел автомобиль.

...Из машин гонщики не выходили, а будто выныривали, поскольку их комбинезоны были насквозь мокры от пота. И еще раз подумалось: победитель – всегда один, но даже просто финишировать в такой тяжелой гонке – это уже победа.

Борис Мурадов



Обоюдный успех, как видно, растапливает лед даже в самых сложных отношениях. Если, конечно, этот успех совпадает с "арифметикой по Ральфу Шумахеру": Он – № 1, Монтя – № 2



Куала-Лумпур
Автодром "Сепанг"

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



На этом Гран При...

Команда Ferrari в 150-й раз в своей истории выиграла квалификацию Гран При чемпионата мира.



Победитель 2001 г.: Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:47'34.801

Рекорд круга в квалификации (до 2002 г.): 1'35.220 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)

Рекорд круга в гонке (до 2002 г.): 1'38.543 (2000 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/15)

■ — быстрый круг в гонке ■ — время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Жарко. 11.00–14.00		Температура воздуха: 31–34 °C Температура полотна: 36–44 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	4 К. Райкконен	1'37.399/26	—	204.876	
2	3 Д. Култхард	1'38.038/18	0.639	203.541	
3	1 М. Шумахер	1'38.490/36	1.091	202.607	
4	5 Р. Шумахер	1'38.650/40	1.251	202.278	
5	24 М. Сало	1'39.066/36	1.667	201.429	
6	6 Х.-П. Монтойя	1'39.158/35	1.759	201.242	
7	2 Р. Баррикелло	1'39.279/25	1.880	200.997	
8	15 Дж. Баттон	1'39.714/32	2.315	200.120	
9	14 Я. Трулли	1'39.744/23	2.375	200.000	
10	7 Н. Хайдфельд	1'39.899/34	2.490	199.769	
11	25 А. Мак-Ниш	1'39.982/28	2.583	199.583	
12	17 П. де ла Роса	1'40.147/36	2.748	199.255	
13	20 Х.-Х. Френтцен	1'40.576/27	3.177	198.405	
14	9 Дж. Физикелла	1'40.815/39	3.426	197.934	
15	21 Э. Бернольди	1'41.095/19	3.696	197.386	
16	10 Т. Сато	1'41.111/43	3.712	197.355	
17	11 Ж. Вильнев	1'41.461/25	40.62	196.674	
18	12 О. Панис	1'41.473/27	40.74	196.651	
19	22 А. Ионг	1'41.805/38	4.406	196.010	
20	16 Э. Ирвайн	1'41.875/29	4.458	195.909	
21	8 Ф. Масса	1'41.917/22	4.518	195.794	
22	23 М. Уэббер	1'44.583/6	7.184	190.803	

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Ясно. Жарко. 9.00–11.00		Температура воздуха: 27–28 °C Температура полотна: 29–35 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	6 Х.-П. Монтойя	1'36.556/24	—	206.685	
2	4 К. Райкконен	1'36.648/26	0.092	206.468	
3	5 Р. Шумахер	1'36.689/26	0.133	206.381	
4	2 Р. Баррикелло	1'36.910/17	0.354	205.910	
5	3 Д. Култхард	1'36.976/23	0.420	205.770	
6	1 М. Шумахер	1'37.045/14	0.489	205.624	
7	15 Дж. Баттон	1'37.609/18	1.053	204.436	
8	9 Дж. Физикелла	1'38.215/24	1.659	203.174	
9	8 Ф. Масса	1'38.301/18	1.745	202.996	
10	7 Н. Хайдфельд	1'38.320/19	1.764	202.957	
11	24 М. Сало	1'38.366/23	1.810	202.862	
12	21 Э. Бернольди	1'38.478/20	1.922	202.632	
13	20 Х.-Х. Френтцен	1'38.613/10	2.057	202.354	
14	17 П. де ла Роса	1'38.734/29	2.178	202.106	
15	14 Я. Трулли	1'38.796/22	2.240	201.979	
16	10 Т. Сато	1'39.116/25	2.560	201.327	
17	16 Э. Ирвайн	1'39.319/30	2.763	200.916	
18	25 А. Мак-Ниш	1'39.349/27	2.793	200.855	
19	11 Ж. Вильнев	1'39.442/25	2.886	200.667	
20	12 О. Панис	1'39.490/24	2.934	200.570	
21	23 М. Уэббер	1'40.060/24	3.504	199.428	
22	22 А. Ионг	1'40.656/26	4.100	198.247	

КВАЛИФИКАЦИЯ

Ясно. Жарко. 13.00–14.07		Температура воздуха: 29–31 °C Температура полотна: 36–40 °C					
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня	
1	1 М. Шумахер	1'35.266/9	—	—	209.464	13:41.21	
2	6 Х.-П. Монтойя	1'35.497/11	0.231	0.242	208.957	13:45.30	
3	2 Р. Баррикелло	1'35.891/12	0.625	0.656	208.098	14:01.28	
4	5 Р. Шумахер	1'36.028/12	0.762	0.799	207.801	13:47.48	
5	4 К. Райкконен	1'36.468/11	1.202	1.261	206.854	13:35.45	
6	3 Д. Култхард	1'36.477/12	1.211	1.271	206.834	13:47.16	
7	7 Н. Хайдфельд	1'37.199/10	1.933	2.029	205.298	13:34.12	
8	15 Дж. Баттон	1'37.245/9	1.979	2.077	205.201	14:01.21	
9	9 Дж. Физикелла	1'37.536/12	2.270	2.382	204.589	13:34.49	
10	24 М. Сало	1'37.694/11	2.428	2.548	204.258	13:46.42	
11	20 Х.-Х. Френтцен	1'37.919/12	2.653	2.784	203.788	13:44.45	
12	14 Я. Трулли	1'37.920/11	2.654	2.785	203.786	13:17.03	
13	11 Ж. Вильнев	1'38.039/11	2.773	2.910	203.539	13:57.11	
14	8 Ф. Масса	1'38.057/10	2.791	2.929	203.502	13:56.55	
15	10 Т. Сато	1'38.141/11	2.875	3.017	203.327	13:37.41	
16	21 Э. Бернольди	1'38.284/10	3.018	3.167	203.032	13:54.50	
17	17 П. де ла Роса	1'38.374/12	3.108	3.262	202.846	13:29.44	
18	12 О. Панис	1'38.390/7	3.124	3.279	202.813	14:01.04	
19	25 А. Мак-Ниш	1'38.959/10	3.693	3.876	201.647	13:38.56	
20	16 Э. Ирвайн	1'39.121/11	3.855	4.046	201.317	14:01.12	
21	23 М. Уэббер	1'39.454/12	4.188	4.396	200.643	13:45.06	
22	22 А. Ионг	1'40.158/12	4.892	5.135	199.233	13:24.44	
		107%	1'41.935	6.669	7.000		

РАЗМИНКА

Ясно. Жарко. 9.30–10.00		Температура воздуха: 29 °C Температура полотна: 34 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	2 Р. Баррикелло	1'39.611/10	—	200.327	
2	1 М. Шумахер	1'39.748/14	0.137	200.052	
3	3 Д. Култхард	1'39.753/11	0.142	200.042	
4	14 Я. Трулли	1'39.791/9	0.180	199.965	
5	7 Н. Хайдфельд	1'39.935/12	0.324	199.677	
6	15 Дж. Баттон	1'40.192/10	0.581	199.165	
7	6 Х.-П. Монтойя	1'40.211/7	0.600	199.127	
8	17 П. де ла Роса	1'40.266/11	0.655	199.018	
9	5 Р. Шумахер	1'40.316/12	0.705	198.919	
10	20 Х.-Х. Френтцен	1'40.436/12	0.825	198.681	
11	8 Ф. Масса	1'40.493/11	0.882	198.569	
12	21 Э. Бернольди	1'40.621/12	1.010	198.316	
13	10 Т. Сато	1'40.783/13	1.172	197.997	
14	24 М. Сало	1'41.093/12	1.482	197.390	
15	9 Дж. Физикелла	1'41.466/15	1.855	196.664	
16	25 А. Мак-Ниш	1'41.510/12	1.899	196.579	
17	16 Э. Ирвайн	1'41.521/12	1.910	196.558	
18	11 Ж. Вильнев	1'41.600/12	1.989	196.405	
19	4 К. Райкконен	1'41.638/16	2.027	196.332	
20	12 О. Панис	1'42.101/5	2.490	195.441	
21	23 М. Уэббер	1'42.058/7	3.447	193.626	
22	22 А. Ионг	1'43.719/7	4.108	192.392	

ГОНКА

Ясно. Жарко. 14.00		Температура воздуха: 30–31 °C Температура полотна: 35–41 °C			
№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.	
1	5 Р. Шумахер	1:34'12.912	1'38.369/29	197.680	
2	6 Х.-П. Монтойя	+39.700	1'38.049/36	196.301	
3	1 М. Шумахер	+1'01.795	1'38.754/53	195.542	
4	15 Дж. Баттон	+1'09.766	1'40.011/28	195.270	
5	7 Н. Хайдфельд	+1 круг	1'40.575/18	194.126	
6	8 Ф. Масса	+1 круг	1'41.324/25	191.828	
7	25 А. Мак-Ниш	+1 круг	1'41.321/38	191.268	
8	11 Ж. Вильнев	+1 круг	1'42.373/45	190.797	
9	10 Т. Сато	+2 круга	1'41.181/51	189.753	
10	17 П. де ла Роса	+2 круга	1'40.675/52	189.697	
11	20 Х.-Х. Френтцен	+2 круга	1'40.267/54	187.613	
12	24 М. Сало	+3 круга	1'39.649/47	184.280	
13	9 Дж. Физикелла	+3 круга	1'41.410/49	183.844	
НК 2	Р. Баррикелло	НФ (39)	1'38.931/20	195.922	
НК 23	М. Уэббер	НФ (34)	1'43.125/20	186.970	
НК 16	Э. Ирвайн	НФ (30)	1'42.323/20	185.997	
НК 22	А. Ионг	НФ (29)	1'43.190/18	183.490	
НК 4	К. Райкконен	НФ (24)	1'39.800/21	195.005	
НК 21	Э. Бернольди	НФ (20)	1'41.891/19	192.087	
НК 3	Д. Култхард	НФ (15)	1'41.455/10	191.217	
НК 12	О. Панис	НФ (9)	1'43.567/9	188.283	
НК 14	Я. Трулли	НФ (9)	1'43.702/6	181.922	

ЧЕМПИОНАТ
В ЛИЧНОМ
ЗАЧЕТЕ

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

Внутрикомандные
протесты в квалификации

Пилот	Очки
М. Шумахер	1:1 Р. Баррикелло
Д. Култхард	1:1 К. Райкконен
Р. Шумахер	1:1 Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	1:1 Ф. Масса
Дж. Физикелла	2:0 Т. Сато
Ж. Вильнев	1:1 О. Панис
Я. Трулли	1:1 Дж. Баттон
Э. Ирвайн	1:1 П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	2:0 Э. Бернольди
А. Ионг	0:2 М. Уэббер
М. Сало	2:0 А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

КОМАНДА	Очки
1 BMW WilliamsF1 Team	22
2 Scuderia Ferrari Marlboro	14
3 West McLaren Mercedes	4
4 Jaguar Racing	3
5 Mild Seven Renault F1 Team	3
6 Sauber Petronas	3
— KL Minardi Asiatech	2
— Panasonic Toyota Racing	1
— Lucky Strike BAR Honda	0
— DHL Jordan Honda	0
— Orange Arrows	0

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

КРУГ ЗА КРУГОМ

М. Шумахер 1'35.285	Х.-П. Монтойя 1'35.497
Р. Баррикелло 1'35.481	Р. Шумахер 1'36.028
К. Райкконен 1'36.469	Д. Култхард 1'36.477
Н. Хайнфельд 1'37.199	Дж. Баттон 1'37.245
Дж. Физикелла 1'37.536	М. Сало 1'37.694
Х.-Х. Френтцен 1'37.919	Я. Трулли 1'37.920
Ж. Вильнев 1'38.039	Ф. Масса 1'38.057
Т. Сато 1'38.141	З. Бернольди 1'38.284
П. де ла Роса 1'38.374	О. Панис 1'38.390
А. Мак-Нисх 1'38.959	З. Ирвайн 1'39.121
М. Уэббер 1'39.454	А. Ионг 1'40.153

1

Arrows Френтцена остается на стартовом поле – немцу придется стартовать из боксов. В первый поворот Монтойя входит чуть впереди М. Шумахера. Колумбиец не оставляет немцу места, машины сталкиваются. Williams откатывается назад, Ferrari лишается переднего антикрыла. Баррикелло лидирует, опережая Р. Шумахера, Райкконена, Култхарда, Хайнфельда и Баттона. Трулли и Мак-Нисх выигрывают по пять мест. Вильнев, напротив, проиграл две позиции.



2

В конце стартовой прямой Сало (9-й) обгоняет Физикеллу, и почти тут же в Jordan итальянца сзади врезается Сато. Оба отправляются в боксы. Смена переднего антикрыла отбрасывает японца на 20-е место, Физикелла после замены заднего возвращается на трассу по последним. Мак-Нисх (12-й) обгоняет Массу, Панис (15-й) – де ла Росу.

3

Монтойя (9-й) обгоняет Трулли и Сало.

4

Сало (9-й) обгоняет Трулли. М. Шумахер показывает лучший круг.

6

Мак-Нисх (11-й) после упорной борьбы оставляет позади Бернольди.

7

Монтойя обходит Баттона и попадает в очковую зону. Судьи выносят колумбийцу штраф за столкновение с М. Шумахером. Мак-Нисх (10-й) обгоняет Трулли. Панис и де ла Роса сталкиваются в борьбе за 14-е место. Jaguar испанца отправляется в боксы для замены переднего антикрыла. Позади М. Шумахера (20-й) обгоняет Уэббера.

8

Трулли (10-й) сворачивает в боксы и теряет 5 позиций. М. Шумахер обгоняет Ионга в борьбе за 16-е место.

9

Монтойя (6-й) проезжает по пит-лейн и пропускает троих соперников. Трулли окончательно сходит из-за перегрева мотора.

10

Выбывает из гонки Панис (13-й) – на BAR француз вышел из строя сцепление. М. Шумахер обгоняет Ирвайна и становится 13-м.

12

Вильнев (12-й) также уступает атакам действующего чемпиона.

13

На McLaren Култхарда забарахлила электроника двигателя. Хайнфельд (5-й) опережает шотландца.

14

Р. Шумахеру удалось стабилизировать отставание от Баррикелло, которое составляет 6 с. Култхард (5-й) пропускает Баттона и Сало. М. Шумахер обгоняет Массу и становится 11-м.

15

В связи 1-го и 2-го поворотов М. Шумахер опережает Бернольди. Однако упорный бразилец контратакует в 4-м повороте и возвращает себе 10-е место. Монтойя (9-й) заставляет ошибиться Мак-Нисха и опережает его. Култхард заезжает в боксы и выбывает из гонки.

16

М. Шумахер продолжает продвижение вперед – на этот раз Бернольди не может сопротивляться и пропускает того на 9-е место.

18

На протяжении трех последних кругов Р. Шумахер и Монтойя поочередно устанавливали лучшее время круга, и в итоге оно осталось за колумбийцем.

19

Начинается первая волна пит-стопов. В боксах Хайнфельд (4-й), Мак-Нисх (8-й), М. Шумахер (9-й) и Ионг (14-й). Механики Ferrari действуют оперативнее своих коллег из Toyota, поэтому на трассу гонщики возвращаются 7-м, 13-м, 12-м и 15-м соответственно.

20

Монтойя обгоняет Сало и становится 5-м.

21

На пит-стопе Баррикелло (1-й), Монтойя (5-й) и Сало (6-й). Колумбиец теряет одно место, бразилец и финн – по два. Для Бернольди гонка закончена – в двигатель перестало поступать топливо.



22

Френтцен, занимающий 17-е и предпоследнее место, в боксах.

23

Пит-стоп отбрасывает Массу с 8-го на 12-е место. Вторично в боксы заезжает Ионг (в первый раз заправочная машина дала сбой).

25

Сало (6-й) из-за неполадок с электроникой теряет на пит-лейн несколько минут. На трассу финн возвращается лишь 16-м.

26

Вильнев (8-й) последним из пилотов Bridgestone заезжает на пит-стоп и опускается на три строчки вниз. Ионг (14-й) сносит обгоняющему его на круг Ирвайну (7-й) переднее антикрыло. Это стоит пилоту Jaguar 4 позиции.



27

Монтойя обгоняет Хайнфельда в борьбе за 4-е место.

30

Выбывает из гонки Ирвайн (12-й) – отказ гидравлики. Его недавний обидчик Ионг также сходит – малайзийца подвела КП. Уэббер (9-й) и Сато (12-й) первыми из тех, кто планировал останавливаться лишь однажды, заезжают на пит-стоп. Оба теряют по одному месту.

31

Р. Шумахер останавливается в боксах и возвращается на трассу в 5 с позади Баррикелло. Баттон (3-й) также теряет в боксах одно место, пропустив Монтойю. Хайнфельд 5-й, М. Шумахер 6-й.

35

Баррикелло во второй раз в боксах, Р. Шумахер вновь лидер гонки. Уэббер (11-й) вылетает с трассы из-за сбоя в работе электроники.

36

М. Шумахер (6-й) отыгрывает еще одно место после пит-стопа Хайнфельда.

37

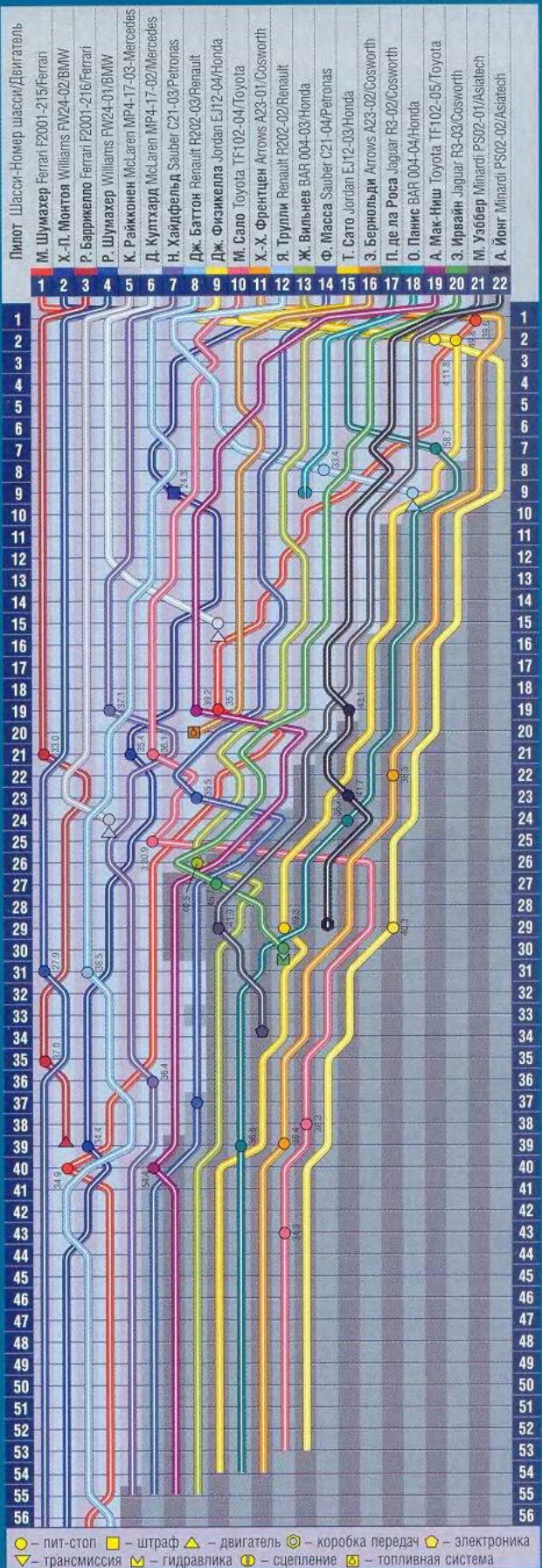
М. Шумахер уже 4-й – Баттон не смог сопротивляться натиску немца. Масса (8-й) останавливается в боксах, но сохраняет свою позицию.

39

Монтойя (3-й), только что установив очередной лучший круг, сворачивает на пит-лейн. На трассу пилот Williams возвращается позади М. Шумахера и Баттона.

40

Баррикелло (2-й) выбывает из гонки – задымил мотор его Ferrari. Поднявшийся уже до 2-го места М. Шумахер отправляется на пит-стоп и пропускает вперед проводящего блестящую гонку Баттона и Монтойю. Мак-Нисх (6-й) из-за заминки в боксах пропускает вперед Массу и теряет все шансы попасть в очковую зону.



44

Несколько кругов напряженной борьбы приносит Монтойе 2-е место. Но у М. Шумахера Баттон выигрывает более 20 с за 12 кругов до финиша.



54

Положение на трассе неизменно – впереди пара Williams, Баттон третий, опережая М. Шумахера на 10 с, замыкают шестерку два гонщика Sauber.

55

Баттон потерял скорость (не выдержала подвеска), М. Шумахер начинает последний круг в секунде позади Renault.

56

В 4-м повороте Баттон пропускает М. Шумахера. Ральф одерживает 4-ю победу в Ф-1, Монтойя приносит Williams первый с Эшторила '96 дубль, продолжается серия пьедесталов Ferrari, Масса открывает счет очкам.

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Ральф Шумахер



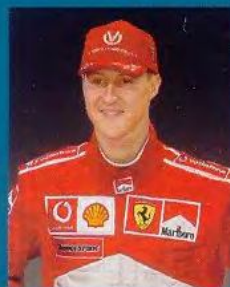
Гонка прошла почти идеально, это была словно детская игра. При том что в квалификации я был на 0,6 с медленнее Хуана, мне немного повезло, когда эта парочка впереди меня столкнулась. Но главное все же, что благодаря фантастической работе команды машина шла замечательно. К тому же эта трасса, несомненно, позволяет извлечь дополнительное преимущество из нашего мощного мотора, но я до сих пор не могу поверить, что ехал так быстро. На заправленной под один пит-стоп машине я был лишь чуть медленнее, чем Рубенс, использовавший стратегию двух дозаправок. Перед началом этого уик-энда мы беспокоились по поводу износа шин, и он действительно оказался очень сильным, но шины работали идеальным образом, а машина была столь прекрасно сбалансирована, что никаких проблем не возникло.

Хуан-Пабло Монтоя



Поскольку Михаэль на старте предпринял свой обычный и поэтому вполне ожидаемый маневр, резко сместившись вправо, пришлось объезжать его с другой стороны. В повороте я оставил ему достаточно места, но он задел меня. Поначалу я разозлился, полагая, что он умышленно недовернул, направив машину в мою сторону. Но мы уже обсудили с ним происшедшее, и Михаэль сослался на недостаточную поворачиваемость. Так что для меня это не более чем обычный гоночный инцидент, хотя и весьма досадный, поскольку машина была очень хороша. После этого столкновения я уже был думал, что гонка для меня закончилась. Затем я жал из всех сил, стремясь заработать хотя бы одно-два очка, а в итоге заработал шесть и показал лучшее время круга. Учитывая, насколько далеко оторвался Ральф, второе место – это лучшее, чего я мог достичь.

Михаэль Шумахер



Столкновение в первом повороте можно рассматривать двояко. Конечно, если бы Хуан-Пабло предоставил мне больше пространства, мы бы не столкнулись, но он не захотел этого сделать, и мы столкнулись. Никакой особой драмы я в этом не вижу, хотя и жаль, что в результате у меня оказалось оторвано переднее антикрыло и пришлось терять время на этом круге и дополнительном пит-стопе. Хорошо еще, что стратегия двух дозаправок позволила мне затем постоянно атаковать и прорываться вперед – ведь возможность для успеха есть всегда, поэтому бороться стоит до конца, несмотря ни на что. Конечно, мне повезло, когда на последней паре кругов Дженсон стал испытывать трудности с управлением машиной из-за неисправности подвески. Но если бы за несколько кругов до этого я перестал атаковать и расслабился, то уже вряд ли бы смог догнать и обогнать его.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Дженсон Баттон: На протяжении всей дистанции я жал из всех сил, хотя Williams и Ferrari были очевидно быстрее. После второго пит-стопа Монтой я решил, что будет безопаснее пропустить его, поскольку его скорость на прямых была значительно выше, а Михаэль был довольно далеко позади. После этого все шло, казалось, хорошо, пока за два круга до финиша я не ощутил неполадки в подвеске – машина словно осталась на трех колесах. Конечно, обидно и за себя, и за команду, что наш первый подиум ускользнул от нас, но и четвертое место – тоже хороший результат.



Ник Хайдфельд: Я удачно стартовал и даже едва не обошел Дэвида (Култхарда), прежде чем он успел захлопнуть "калитку", а затем гнал так быстро как только мог. Машина была великолепна, очень быстра и надежна, и даже когда Михаэль и Хуан-Пабло догоняли меня, я был способен защищать свою позицию. Конечно, всегда надеешься на большее, но и пятое место – отличный результат для команды после неудачи в Австралии. Думаю, я сделал максимум из того, что было для нас возможно.



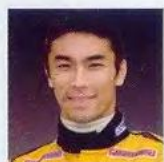
Фелипе Масса: Я очень счастлив завоевать мое первое очко в чемпионате уже во второй своей гонке! Говорят, я зацепил другую машину в первом повороте, но сам я ничего не почувствовал и смог избежать каких-либо неприятностей и в дальнейшем. Думаю, что мне немного мешала избыточная прижимная сила, поскольку я не мог никого обогнать на прямых, но после схода Бернольди мне уже ничего не мешало спокойно и успешно завершить гонку.



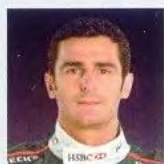
Аллан Мак-Ниш: Принимая во внимание стартовую позицию, я, конечно, весьма доволен своим результатом. Управлять машиной было легче, чем в квалификационных и тренировочных заездах, и я смог потягаться с теми, с кем пока даже и не рассчитывал соперничать.



Жак Вильнев: Мне удалось благополучно финишировать, и на сегодня похвастать нам больше нечем. Машина совершенно не держала трассу, а потом к тому же начались и проблемы с рулевым управлением. Совершенно ясно, что нам есть над чем поработать, если мы хотим улучшить результаты.



Такума Сато: В первом повороте я видел, как Toyota пошла на обгон Джанкарло, а в следующем оказался уже непосредственно позади него, и, к несчастью, наехал на его машину. Сломанное переднее антикрыло удалось заменить, но остались проблемы с рулевым управлением, которое также оказалось повреждено. Конечно, я очень доволен, что финишировал в первой десятке, но крайне расстроен тем, что лишил своего товарища по команде шансов заработать очки. Я извинился перед ним тотчас же после гонки, и его реакция была очень доброжелательной, что, я думаю, многое говорит о его замечательном характере.



Педро де ла Роса: Машина была хорошо сбалансирована, но я не смог избежать столкновения с Панисом. Я думал, что он оставит мне достаточно пространства для обгона, но это оказалось не так, и в результате мне ничего не оставалось, как врезаться в него. Это было моей ошибкой. А поскольку мне и без того предстояло два пит-стопа, я продолжал атаковать, но лишь только оказывался позади Jordan Sato, всякий раз терял прижимную силу.

ЖИЗНЬ ПРЕКРАСНА! И УДИВИТЕЛЬНА...



Старое и новое

Общий фон

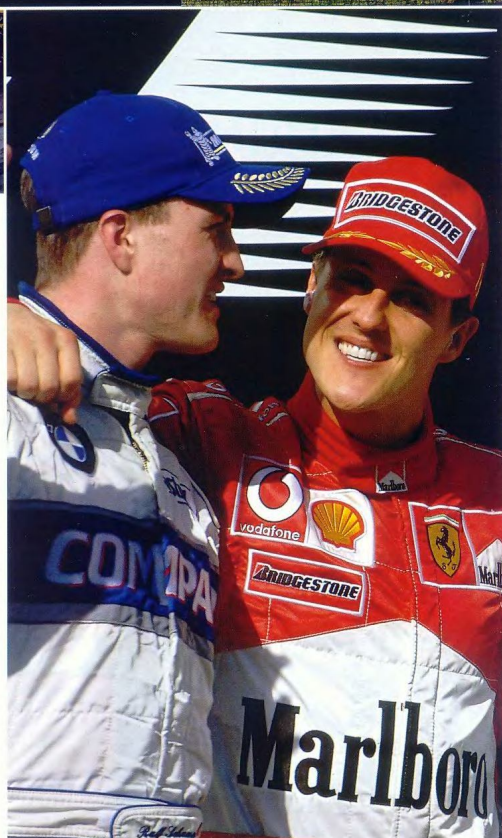
Наскучило Гран При Бразилии только и разговоров было, что о Ferrari F2002. Команда наконец решила привести на Гран При новый автомобиль. Модель 2002 года доказала свою надежность на тестах, апофеозом которых стала имитация гонки, в течение которой Микаэль Шумахер проехал 85 кругов без каких-либо проблем. Но поскольку новая машина существовала в единственном экземпляре, ее отдали, естественно, лидеру. Единственная "примесь" Баррикелло в этой ситуации состояла в том, что у каждого из гонщиков Ferrari в Бразилии был собственный запасной автомобиль. И, кроме того, Рубенс получил еще один повод криво улыбаться, рассказывая местным журналистам о том, как справились он и Фетти.

Тренировки начались с весьма эффектной демонстрации возможностей новинки. В первой половине питчных заездов Микаэль Шумахер за рулем F2002 "принес" ближайшему сопернику — Ральфу Шумахеру на Williams — более секунды. При этом второй гонщик Ferrari — Баррикелло — на проверенной прошлогодней машине вошел в протокол на последних, 22-й строчке с результатом... 52 минуты! Допущенная вина стала только началом сплошного конфуза, в который превратился для бразильцев его домашняя гонка. За весь уик-энд Рубенс ни разу не поднялся выше шестого места. В субботу утром, торопясь на трассу, он выехал с пит-лейн на красный свет, за что получил наказание: его лучший результат в предстоящей квалификации заранее аннулировали. Но и это не смогло послужить бразильцу оправданием провального для Ferrari восьмого места на старте: две его лучшие попытки были ближе друг от друга и вместе с тем дальше от арены быстрейших гонщиков. Апофеозом же невезения стал сход в момент лидирования в гонке. Объяснить все это исключительно разницей между прошлогодней и новой машинкой вряд ли возможно.

Эта гонка была полна интриг, но, увы, каждой из них чего-то не хватало, чтобы составить действительно переклающееся зрелище. Схватка, в которую вступили Шумахер-старший и Монтойя на старте, стремительно достигала чрезвычайной остроты, но разрешилась слишком быстро. В битве "стенка на стенку" между McLaren и Renault было все, что мы так любим в автоспорте: и острая

борьба в первом повороте, и полный внутреннего напряжения период преследования, и тактическая игра в период дозаспавки, и обгоны, и драматичная развязка на последних кругах. Жаль только, что эта эпическая батальная проходила в минуту от лидирующего дуэта Шумахеров. Наконец, третья, главная интрига, что завязалась в борьбе за победу в Гран При между двумя братьями, тлела внут-

ренним огнем всю гонку, медленно приближаясь к своей кульминации — обгону или попытке обгона на последних кругах, — к кульминации, которая так и не наступила, оставив легкое чувство неудовлетворения. У всех, кроме поклонников Микаэля Шумахера. Для них — и, конечно, для самого Микаэля — это был день, когда хотелось воскликнуть: жизнь прекрасна!



III ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

Михаэль Шумахер не сразу приспособился к новому автомобилю



Жизнь прекрасна! Чего не скажешь об окружающих трассу трущобах Сан-Паулу

В скорости на квалификации с Монтойей не смог потягаться никто



Рубенс Баррикелло: "Понятно, что я хотел бы получить новый автомобиль, поскольку после четырех дней тестов в Барселоне я почувствовал, что он лучше старого во всех отношениях. И конечно, мне досадно, что не я буду выступать на нем в своей домашней гонке. Но автомобиль только один. И в конце концов Михаэль - лидер чемпионата"



Эдди Ирвайн: "Единственная команда, которая сможет в этом году победить Ferrari, - это Michelin"

Михаэль Шумахер: "МЫ ТОЛЬКО ПРОБУЕМ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ, И НАМ ВСЕ ВРЕМЯ ПРИХОДИТСЯ УЧИТЬСЯ"



29.03.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00-12.00

00-10 мин. Невероятно жарко - почти 40 °С. Трасса пыльная и скользкая - сегодня будет немало вылетов. Первым пит-лейн покидает Сато, пересекая линию чуть раньше, чем загорается зеленый свет - за это его лучший результат в квалификации будет аннулирован. За японцем следуют остальные пилоты, лишь гонщики Ferrari традиционно не торопятся на трассу.

10-25 мин. Тренировку начинают новички: Сато (1'22.039), Уэббер и Мак-Нэш. Японец еще быстрее - 1'19.033. Затем из боксов выезжают более быстрые машины, Бернольди - 1'18.533, Масса - 1'18.360.

25-35 мин. Монтойа лучший - 1'17.661. Райкконен вылетает в первом повороте и глушит мотор. Р. Шумахер - 1'16.645! Проблемы с ПБС у Култхарда - шотландец также вне трассы. Красные флаги - судьи решили убрать McLaren Райкконена. Баррикелло выезжает на трассу и тут же вылетает (пробило шину) - тренировка для него закончена. Там же прокалывает колесо Монтойа, но ему удается добраться до боксов.

35-50 мин. Разворачивает Ferrari М. Шумахера. Minardi Йонга вылетает с трассы и глохнет. Пилоты McLaren пока за пределами первой шестерки, гонщики BAR и вовсе 16-й и 17-й. М. Шумахер - 1'15.627.

50-60 мин. Бернольди выскакивает с трассы. Масса устанавливает рекорд на первом секторе и показывает

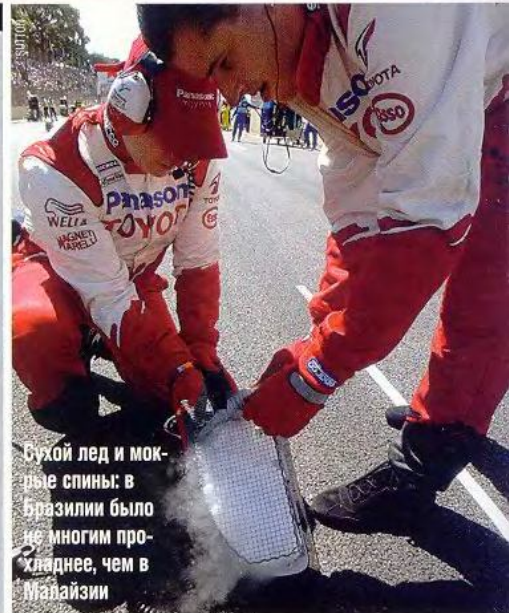
4-е время (1'17.081). Физикелла 3-й - 1'16.770, впереди лишь братья Шумахеры. Сато вылетает в Subida do Lago.

Вторая часть. 13.00-14.00

00-20 мин. Уже 44 °С. Одними из первых на трассе показывают Райкконен и Баррикелло - оба пропустили первый час. Финн показывает 4-е, а бразилец - 5-е время. Вновь ошибается Сато. Не повезло Трулли - итальянец случайно запустил программу контроля старта, и двигатель Renault заглох. На BAR Паниса барахлит двигатель - машина еле-еле ползет по трассе. Култхард лучший - 1'15.301! Райкконен в боксах - не в порядке топливный насос.

20-40 мин. Из-за сбоя в работе ПБС Баррикелло вылетает на траву. Култхард еще быстрее - 1'15.075.

40-60 мин. С пустым баком Мак-Нэш показывает 3-й результат - 1'15.450 и почти сразу же его Toyota разворачивается. Де ла Роса завертело на трассе. Райкконен, наконец, попадает в первую шестерку - 1'15.949, оставив за ее бортом Баррикелло. М. Шумахер ошибается в первом повороте - Ferrari вылетает на траву, но затем возвращается на асфальт. На Toyota Сало наконец-то устраняют проблемы со сцеплением, и финн покидает боксы. Гонщики Williams показывают второе и четвертое время. Лишь 18-й и 19-й пилоты Sauber - оба тренировались с полными баками.



Сухой лед и мокрые спины: в Бразилии было не многим прохладнее, чем в Малайзии



Шины превратились едва ли не в главное оружие



Renault всерьез претендует на роль лидера среди команд "второго эшелона"



А Jaguar едва держится, чтоб не скатиться в стан аутсайдеров

Словом, жизнь для пилотов Ferrari была не только прекрасной, но и удивительной.

Однако вернемся к заездам в пятницу. Во второй половине тренировки асфальт прогрелся, и в ход вступил совсем другой фактор, который в наступившем сезоне играет роль куда большую, чем разница между старыми и новыми автомобилями. Этот фактор – шины. Если утром в первой шестерке счет в матче Michelin–Bridgestone был 1:5, то после перерыва "игра" закончилась с результатом 5:1 в пользу французской "сборной". Это же соотношение держалось и во всех свободных заездах последующих дней. От "сухого" же поражения японцев регулярно спасал один-единственный гонщик.

Все очень просто

Расстановка сил

Заезды в Бразилии всегда проходят искрометно. В том смысле, что из-под скачущих по неровному покрытию автомобилей искры летят снопами. Особенно по субботам, когда клиренс предельно уменьшается. Квалификация прошла с преимуществом гонщиков Williams. Михаэль Шумахер ни разу даже не отметился на первой строчке. Лидер Ferrari с огромным трудом зацепился за второе место на первой линии и даже не стал использовать

в конце заездов все 12 отведенных на квалификацию кругов, посчитав, что большего добиться все равно не сможет. И все стали дружно "жалеть" Михаэля.

Результаты Гран При Австралии и Малайзии еще раз наглядно подтвердили факт, который весь прошлый сезон столь упорно отрицался шинниками обеих компаний-поставщиков Ф-1. Если на холодном асфальте и в дождь увереннее чувствуют себя автомобили с японской резиной (что отрицали представители Michelin), то в жару явное преимущество получали машины на французских шинах (против чего протестовали специалисты Bridgestone). А поскольку солнце в Бразилии светило ничуть не менее ярко, чем в Малайзии, то шансов Ferrari начали "таять". Все только и гадали, сколько смен резины – две или три – будет делать Шумахер-старший, чтобы поддерживать в гонке темп, сравнимый со скоростью Williams на Michelin.

Теперь, уже после гонки, подводя итог всем этим разговорам, следует сказать, что специалисты (или люди, претендующие на роль таковых) были посрамлены и одновременно оказались совершенно правы. С одной стороны, преимущество Michelin действительно оказалось тотальным. Только один автомобиль на шинах Bridgestone сумел финишировать в

30.03.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45

00–15 мин. В этот раз в боксах задерживаются Райкконен, Вильнев и Ирвайн. Тренировку начинает Йонг – 1'19.802, затем первую строчку поочередно занимают Физикелла и Сато, но их спор прерывает Уэббер – 1'17.071! Бернольди вылетает в Reta Oposta. Ирвайн показывается на трассе и тут же фиксирует лучшее время – 1'16.343.

15–30 мин. Панис занял первую строчку лишь на минуту. Монтойя и Култхард еще быстрее, причем шотландец разменивает 1'15 – 1'14.736. Гонщики Ferrari покидают боксы и тут же показывают лучшее время – 1'14.137 у М. Шумахера, 1'14.189 у Баррикелло. Зато пилоты Toyota лишь 20-й и 21-й. Трасса временно пустует.

30–45 мин. Оба представителя Renault уверенно держатся в десятке, Баттон и вовсе 4-й. М. Шумахер еще чуть быстрее – 1'14.074. После ошибки Сато его Jordan замирает на асфальте зоны безопасности. Райкконен разом перемещается вверх на десятку позиций – 1'13.900! Но за пять секунд до конца тренировки М. Шумахер опережает молодого финна – 1'13.837.

Вторая часть. 10.15–11.00

00–15 мин. Большинство пилотов выехали на трассу, а Монтойя, сняв шлем, беседует с механиками. Р. Шумахер быстрее всех на первом секторе, а затем и на круге – 1'13.769 – это лучше прошлогоднего поула. Первые шесть позиций заняты гонщиками из "большой тройки" команд.

15–30 мин. На Arrows Френтцена останавливается двигатель. Сато вылетает в Ferradura. Jordan задевает стену и лишается носового обтекателя. На Sauber Хайндфельда возникла утечка воды – тренировка для немца завершена.

30–45 мин. Останавливается на трассе Sauber Массы. Баттон лучший – 1'13.714! Чтобы убрать машину Массы, судьи вывешивают красные флаги. Баррикелло, как и Сато накануне, покидает боксы на красный сигнал светофора и получает такое же наказание. Jaguar де ла Росы замер на вьезде с пит-лейн. Судьи откатили автомобиль в безопасное место. Пилоты один за другим пересекают линию финиша, Р. Шумахер чуть быстрее Култхарда – 1'13.543 против 1'13.563. Баттон и Трулли 3-й и 4-й.

первой восьмерке. Зато финишировал он первым. Ибо, с другой стороны, ничто не помешало Михаэлю Шумахеру пойти на один пит-стоп и выиграть этот Гран При, несмотря на то что в скорости основному сопернику он действительно уступал. Исход гонки по большому счету решил стартовый рывок, когда Шумахер-старший сумел оторваться от младшего брата на восемь секунд. В связи с этим возникает вопрос, насколько "невинны" были все эти разговоры специалистов о двух пит-стопах? Не предпринял бы Ральф дополнительных усилий на первых кругах, если бы точно знал, что Михаэль идет с той же тактикой? Тех усилий, которые он сделал в конце, чтобы вплотную приблизиться к лидеру Ferrari. Исход гонки опять решили несколько кругов, пройденных на пределе возможного. Просто, в отличие от Ральфа, Михаэль предпринял эти усилия вовремя. Все очень просто.

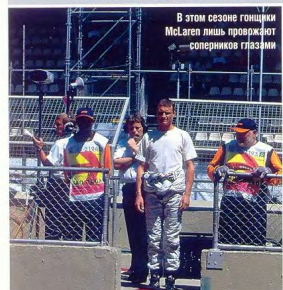
ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

30.03.2002. Суббота. Квалификация

00-20 мин. Ионг первым покрывает боксы через 7 минут после начала квалификации — 117.832. Мак-Нейл — 115.759. Сало на быстром круге вновь ошибается в Fittipaldi и высвобождает на полю безопасности. Йончеу не заезжает в боксы и после второго похода быстрого круга становится лидером квалификации — 115.286.

20-30 мин. Неполно минут левым остается Сало, но на трассу выехали лидеры: Куттхара — 114.992, Бернхардто — 113.935, Монтой — 113.554. Райкконен прерывает попытку и завершает в боксах — у McLaren проблемы с гидравликой. Трулси и Крэйвн также не заканчивают быстрый круг, потеряв много времени подол механиков медики. Р. Шумахер ставит рекорд уик-энда — 113.328. М. Шумахер тоже покрывает боксы — 113.424, второе время покрывает боксы.

30-45 мин. Первая шестерка: Р. Шумахер, М. Шумахер, Монтой, Куттхара, Трулси, Бернхардто. Бразил Райкконен пока не попадает в 107%.



В этом сезоне гонщики McLaren лишь проворают — соперники глазами

Михаэль Шумахер был единственной надеждой Bridgestone в Бразилии



Результаты разминки...



Хуан-Пабло Монтой.

"В Малайзии мы вошли в первый поворот колесо к колесу, его переднее антикрыло соприкоснулось с моим автомобилем, после чего МЕНА же и сдвинуло. Теперь же он подрезал меня и сбил мое переднее антикрыло, и наказывая не последовало! FIA просто удивляет меня. Простите, Михаэли, они никогда ничего не предпринимают. Я разочарован. Я думаю, что он честный гонщик, но теперь вижу, что это не так"



Михаэль Шумахер: "Я не почувствовал никакого контакта и не понял, как все это произошло. Я не видел самого маневра. Я ушел на внутреннюю сторону, чтобы не позволить ему пройти по внутренней траектории. Я оставил ему внешнюю часть трассы. Это все. Я не знаю, что случилось, и не понимаю, чем он так недоволен"

31.03.2002. Воскресенье. Разминка

00-15 мин. 22 машины покидают боксы для пробного круга. Затем гонщики проверяют и заезжают автомобили. Трасса пустует. Первый результат показывает Вильямс: через десять минут после начала разминки. Фиттипальди М. Шумахер (116.377), Бернхардто, Куттхара и Бернхардто. Ионг ошибается в Лагара.

15-25 мин. Лишь Р. Шумахер и Сало пока не зафиксировали время (у Торуа — проблемы с электромотором, а в Williams берут шины перед гонкой). Первая тройка неизменно: М. Шумахер (116.377), Бернхардто, Баттон и Райкконен. М. Шумахер — 115.866. Де ла Роса "выстреливает" на вторую строчку — 116.3911.

25-30 мин. Бернхардто, недовольно до этого показавший 8-й результат, ошибается в Senna's S. Алонсо врезается в стену. Тернет два колеса и вылетает. Брикселл, выходящий из жикета, К. мисту аварии слесит медицинской автомобилем, который останавливается на трассе. К. повороту приближаются М. Шумахер и Хайнцельс. Феттгай благодарно мигает жести аварии, а вот Sabelt окрику у Mercedes медслужбы возмущенную дари, говоря при этом пародию и заднюю подвеску. Монтой на запятой машине (у основной — утечка в топливной системе) показывает 4-й результат, но его тут же на 0.04 с опережает Р. Шумахер. Лишь 19-й и 22-й (гонщики Jordan — физическая спорт с логичными баками, а у Сало возникла утечка масла из дифференциала).



Самый "яркий" эпизод воскресной тренировки: Алонсо Бернхардто горит, а Sauber Хайнцельса сносит двери медицинскому автомобилю



29-31.03.2002

Герхард Бергер: "МОНТОЯ ПО-НАСТОЯЩЕМУ БЕЗРАССУДЕН. В ЭТОМ СЕКРЕТ ЕГО ПОПУЛЯРНОСТИ. НАШ СПОРТ НУЖДАЕТСЯ В ТАКИХ ЛЮДЯХ"



"Пограничный" конфликт

Красная линия гонки

Схватка за первый поворот между Михаэлем Шумахером и Хуаном-Пабло Монтойей являлась зеркальным отражением их сражения в предыдущей гонке в Малайзии и также происходила на грани, если не за гранью фола. И в этом германско-колумбийском "пограничном" конфликте уступил Монтойа. На этот раз именно он стоял на поуле и, как и Шумахер две недели назад, попытался пересечь сопернику путь. Но при всей решимости маневры колумбийца что-то не хватало — то ли скорости, то ли решимости идти до конца — чтобы снять все вопросы еще на стартовой прямой. После некоторого колебания Хуан тем не менее резким рывком подрезал соперника и в первый широк входил вперед. Это небольшое дополнительное уско-

рение привело к тому, что его автомобиль чуть снесло с траектории. Михаэль немедленно этим пользуется, и теперь уже его Феттгай, потеснив замешкавшийся Williams, скользнула на идеальную линию прохождения следующего, правого изгиба трассы. Тем не менее Хуан остался рядом и продолжал борьбу колесо в колесо. До сей поры мастерство и здравый смысл позволили гонщикам вести схватку бесконтактно. Следующий вираж был левым, автомобиль Михаэля оказался внутри поворота, и Феттгай вынужден был выехать вперед Williams.

Хуан и тут не сдался и за счет более быстрого разгона в аэродинамической тени соперника получил преимущество в скорости. Теперь этим преимуществом надо было как-то распорядиться. Благо, достаточно длинная "задняя" прямая давала для этого довольно и пространства, и времени. Колумбиец попытается выйти

III ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ



Перекрыть Шумахера
"кислород" на прямой
Монтоя не успел,
однако в первый
поворот все же
скользнул первым



Обломки переднего
антикрыла Williams
летят под колеса
преследователей



На первых кругах Баррикелло проходил всех
соперников играючи

Дэвид Култхард:
"НА 43 КРУГА Я ЗАСТРЯЛ
ПОЗАДИ ГОНЩИКОВ
RENAULT"



на ту сторону трассы, которая позволила бы его Williams войти в следующий поворот по внутренней траектории, а значит – победить. Но Михаэль не дремал и в свою очередь сместился к внутренней бровке. При этом – намеренно или вынужденно – Ferrari еще больше потеряла в скорости в сравнении с преследователем. Монтоя притормозить не успел, и переднее антикрыло его Williams улетело под колеса толпы преследователей.

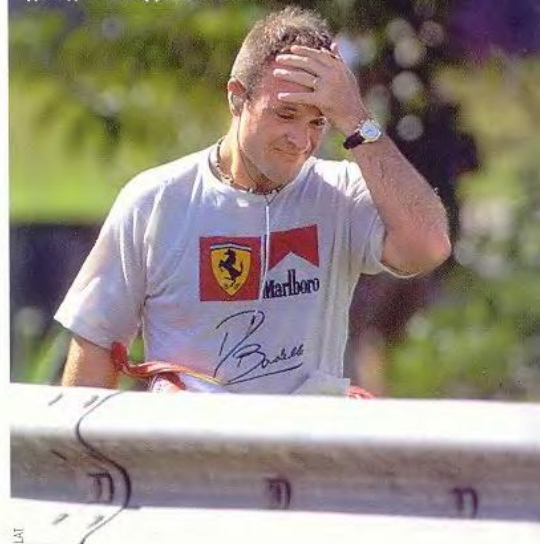
В довершение ко всем неприятностям на Williams колумбийца буквально с неба свалился британский флаг в виде упавшего на трассу воздушного змея. Юнион Джек, зацепившийся за верхний воздухозаборник, все еще гордо реял на ветру, когда колумбиец прибыл в боксы для замены переднего обтекателя.

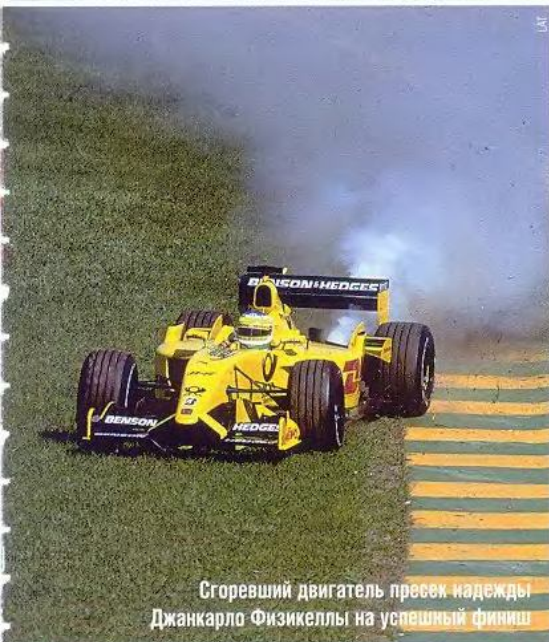
Думается, чего-то незаконного в схватке на "Интерлагосе" было не больше, чем в малайзийской стычке двух этих гонщиков. Но и не меньше. Однако на этот раз судьи не реши-

лись вынести по данному поводу какого-то суждения. Справедливости ради скажем, что в Бразилии на них легла бы гораздо большая ответственность. Если в Малайзии экзотический штраф в виде проезда по пит-лейн, наложенный на Монтою, никак не повлиял на исход гонки, то в Бразилии малейшая задержка, несомненно, лишила бы Михаэля победы.

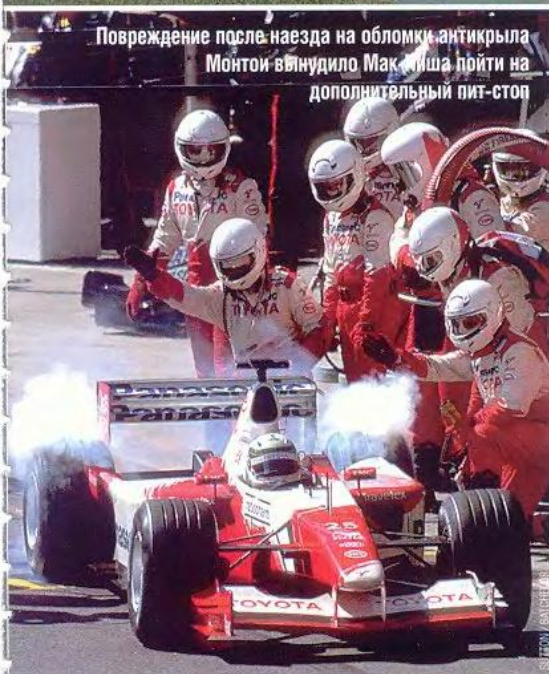
Отпустивший брата на 8 с Ральф стабилизировал это отставание. Далее все должны были решить дозаправки. Вернее, их количество. Относительно ранний (на 5 кругов до Ральфа) пит-стоп Шумахера-старшего говорит о том, что в Ferrari, как всегда, запланировали возможность переключиться на разные тактики, в зависимости от того, как пойдут дела. Дела шли прекрасно, и второго заезда не потребовалось. Все, что сумел сделать в этой ситуации Ральф, – нагнать Михаэля и финишировать непосредственно за его спиной. Несколько раз Шумахер младший, казалось, выходил на

"Здесь фантастическая публика. Жаль, что мне пришлось приветствовать ее, возвращаясь в боксы пешком", – досадовал Баррикелло





Сгоревший двигатель пресек надежды Джанкарло Физикеллы на успешный финиш



Повреждение после наезда на обломки антикрыла Монтой вынудило Мак Пирша пойти на дополнительный пит-стоп



Френтцен обходит де ла Росу. В скорости гонщики Jaguar уступали почти всем, но шины и единственный пит-стоп позволили им финишировать выше многих соперников

дистанцию атаки, но границу разумного риска так и не перешел.

Но вернемся к началу гонки. Интрига противостояния двух Шумахеров еще только намечалась, когда на трассе блистал Баррикелло. Провал в квалификации сделал тактику с двумя пит-стопами вполне оправданной. На легкой машине Баррикелло запросто расправлялся даже с такими соперниками, как оба McLaren и Williams Ральфа. На 12-м круге Рубенс догоняет Михаэля, который без лишних вопросов пропускает товарища по команде вперед. Трибуны ликуют! Кругом спустя преимущество Баррикелло достигает уже 1,5 с! По мере выработки топлива бразилец еще наращивает темп. 16-й круг он вновь проходит быстрее всех в гонке, и сразу после этого его Ferrari... резко замедляется. Баррикелло еще какое-то время пытается ехать, словно не веря, что с ним вновь произошло ЭТО, но в конце концов съезжает на обочину и выбирается из автомобиля. Затем он бежит вдоль трассы, словно все еще надеясь финишировать в очках. По пути он приветствует трибуны и, кажется, плачет. В Ф-1 родился еще один грустный анекдот из жизни гонщика, имеющего в Ferrari равный статус с Михаэлем Шумахером. По тому, как "поплыл" его автомобиль, было очень похоже, что в баках Ferrari просто-напросто кончилось топливо. Но это было бы уж слишком смешно, чтобы оказаться правдой. Команда сообщила о проблемах с гидравликой. Впрочем, топливная система, по большому счету, тоже гидравлика.

А вдали от борьбы за первое место разворачивалось захватывающее сражение между гонщиками McLaren и Renault, в котором французская команда попыталась стереть границу между середняками и командами-лидерами. Для начала оба Renault проявили завид-



Михаэль Шумахер:
"Мягко говоря, я был немного озадачен. Я вскинул руку, соблюдая определенную осторожность, поскольку знал, что Ральф находится прямо за мной. Но, оглядевшись, я не увидел флага, и на какую-то секунду мне подумалось, а вдруг надо ехать еще один круг?"

ную прыть на старте, взяв пару стоявших впереди McLaren в клещи, которые, сжавшись в первом повороте, заставили гонщиков "серебряных стрел" отступить. Однако вскоре Култхард, а затем и Райкконен обгоняют Баттона. А после серии дозаправок оба McLaren оказались впереди Renault Трулли. Райкконену, увы, добраться до финиша помешала поломка втулки колеса. Не удалось в полном составе финишировать и Renault: Трулли подвел двигатель.

Хуан-Пабло Монтойа, так и не доиграв свою роль "мавра" на первом круге, ушел в стан аутсайдеров. Далее он вел свою, мало связанную с окружающей его обстановкой, гонку, методично обходя одного за другим соперников. Но все, чего он смог добиться, — это 5-е место и

быстрейший круг в гонке.

Мика Сало вновь принес одно очко Toyota. Эдди Ирвайн и Педро де ла Роса финишировали соответственно на 7-м и 8-м местах, и 100%-ная надежность — единственное, чем отличились автомобили Jaguar в этой гонке. А вот Jordan Такумы Сато обгонами доказал преимущества в скорости не только над обеими "кошками", но и над Sauber Массы и BAR Паниса. Однако вторая дозаправка отбросила японца на 11-е место. Которое стало 10-м после схода Райкконена. Девятое место Сато "подарил" Вильнев, чей двигатель заглох за круг до финиша. Тем не менее канадец был классифицирован в десятке. Столкновение и внеплановый пит-стоп из-за недовольного топлива отбросили Minardi Уэббера за пределы первой десятки. Последним из финишировавших был Йонг. Кроме Sauber и BAR, в полном составе выбыла из гонки команда Arrows. Впрочем, еще один гонщик не увидел в этот день клетчатого флага. Это был... победитель Гран При.

Почетная обязанность завершить гонку была предоставлена местной знаменитости — Пеле. Однако виртуоз кожного мяча, увлеченный беседой, лишь рассеянно проводил глазами автомобили братьев Шумахеров. Впрочем, это маленькое недоразумение вряд ли испортило настроение лидеру Ferrari.

Михаэль Шумахер был счастлив. В честь его победы играют гимны. Министры-aborигены подносят дары. Рядом стоит ближайший соперник, в качестве которого выступает родной брат. Слева и на две головы ниже — другой гонщик, чье место только подчеркивает роли, на которых оказалась в этом сезоне некогда грозная команда. Михаэль смахивает набежавшую слезу. Ярко светит солнце. С верхней ступени пьедестала все кажется прекрасным. И эта бутристая трасса. И этот огромный, дымный город вдали. И перспективы чемпионата, только пересекшего границу, отделяющую три стартовые гонки от настоящей борьбы, которая начнется в Европе. Словом, жизнь прекрасна! И она продолжается!

Леонид Ситник

3 Гран При Бразилии

Gran Premio do Brazil

29–31/03/2002

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

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



На этом Гран При...
Михаэль Шумахер в сотый раз в
Формуле-1 поднялся на пьедестал
почета. На счету немца 55 побед, 29
вторых мест и 16 третьих.



Победитель 2001 г.Дэвид Култхард/McLaren MP4-16: 1:39'00.834
Рекорд круга в квалификации1'13.780 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке1'14.755 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)
■ – быстрый круг в гонке ■ – время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Ясно, Жарко 11.00–14.00		Температура воздуха: 28–31 °C Температура полотна: 36–41 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вср.	
1	Д. Култхард	1'15.075/35	–	206.625	
2	Х.-П. Монтойя	1'15.345/40	0.270	205.885	
3	А. Мак-Ниш	1'15.450/47	0.375	205.598	
4	Р. Шумахер	1'15.477/46	0.402	205.525	
5	М. Шумахер	1'15.827/35	0.552	205.117	
6	К. Райкконен	1'15.883/26	0.808	204.425	
7	Р. Баррикелло	1'15.933/26	0.858	204.291	
8	Дж. Баттон	1'16.054/37	0.979	203.966	
9	Ж. Вильнев	1'16.183/45	1.108	203.620	
10	П. де ла Роса	1'16.289/34	1.214	203.337	
11	Х.-Х. Френтцен	1'16.375/30	1.300	203.108	
12	Э. Бернольди	1'16.379/34	1.304	203.098	
13	О. Панис	1'16.391/44	1.316	203.066	
14	Э. Ирвайн	1'16.424/32	1.349	202.978	
15	М. Сало	1'16.529/33	1.454	202.700	
16	Дж. Физикелла	1'16.539/47	1.464	202.673	
17	Ф. Масса	1'16.548/41	1.473	202.649	
18	Н. Хайдфельд	1'16.573/37	1.498	202.583	
19	Т. Сато	1'17.624/41	2.549	200.336	
20	М. Уэббер	1'17.714/48	2.639	199.609	
21	Я. Трулли	1'17.979/22	2.904	198.930	
22	А. Ионг	1'18.426/39	3.351	197.797	

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Ясно, Жарко 9.00–11.00		Температура воздуха: 26–28 °C Температура полотна: 24–32 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вср.	
1	Р. Шумахер	1'13.543/28	–	210.930	
2	Д. Култхард	1'13.563/33	0.020	210.872	
3	Дж. Баттон	1'13.686/22	0.143	210.520	
4	Я. Трулли	1'13.714/29	0.171	210.440	
5	М. Шумахер	1'13.837/24	0.294	210.090	
6	К. Райкконен	1'13.882/21	0.339	209.962	
7	Х.-П. Монтойя	1'14.141/24	0.598	209.228	
8	Р. Баррикелло	1'14.189/17	0.646	209.093	
9	М. Сало	1'14.484/30	0.941	208.265	
10	Н. Хайдфельд	1'14.508/26	0.965	208.209	
11	Ж. Вильнев	1'15.131/35	1.588	206.471	
12	Дж. Физикелла	1'15.246/31	1.703	206.150	
13	Ф. Масса	1'15.270/19	1.727	206.090	
14	О. Панис	1'15.298/36	1.755	206.013	
15	П. де ла Роса	1'15.305/30	1.762	205.994	
16	Э. Бернольди	1'15.415/28	1.872	205.694	
17	Э. Ирвайн	1'15.534/22	1.911	205.098	
18	Т. Сато	1'15.641/22	2.098	205.079	
19	А. Мак-Ниш	1'15.892/34	2.349	204.401	
20	Х.-Х. Френтцен	1'15.933/13	2.390	204.291	
21	М. Уэббер	1'16.294/35	2.751	203.324	
22	А. Ионг	1'16.727/36	3.184	202.177	

КВАЛИФИКАЦИЯ

Ясно, Жарко 13.00–14.00		Температура воздуха: 31–33 °C Температура полотна: 36–45 °C					
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	Вср.	Время дня	
1	Х.-П. Монтойя	1'13.114/12	–	–	212.167	13:48.41	
2	М. Шумахер	1'13.241/9	0.127	0.174	211.799	13:55.09	
3	Р. Шумахер	1'13.328/12	0.214	0.293	211.548	13:26.24	
4	Д. Култхард	1'13.565/12	0.451	0.617	210.867	14:00.19	
5	К. Райкконен	1'13.595/11	0.481	0.658	210.781	14:00.14	
6	Я. Трулли	1'13.611/11	0.497	0.680	210.735	13:49.07	
7	Дж. Баттон	1'13.665/12	0.551	0.754	210.580	14:00.51	
8	Р. Баррикелло	1'13.935/9	0.821	1.123	209.811	13:24.08	
9	Н. Хайдфельд	1'14.233/12	1.119	1.530	208.969	13:49.26	
10	М. Сало	1'14.443/12	1.329	1.818	208.380	13:53.45	
11	П. де ла Роса	1'14.464/12	1.350	1.846	208.321	13:49.39	
12	Ф. Масса	1'14.533/12	1.419	1.941	208.128	13:48.56	
13	Э. Ирвайн	1'14.537/10	1.423	1.946	208.117	13:47.07	
14	Дж. Физикелла	1'14.748/12	1.634	2.235	207.529	13:46.02	
15	Ж. Вильнев	1'14.760/12	1.646	2.251	207.496	13:43.58	
16	А. Мак-Ниш	1'14.990/12	1.876	2.566	206.860	13:40.30	
17	О. Панис	1'14.996/11	1.882	2.574	206.843	13:41.22	
18	Х.-Х. Френтцен	1'15.112/12	1.998	2.733	206.524	13:58.08	
19	Т. Сато	1'15.296/10	2.182	2.984	206.019	13:19.43	
20	М. Уэббер	1'15.340/12	2.226	3.045	205.899	13:18.33	
21	Э. Бернольди	1'15.355/12	2.241	3.065	205.858	13:46.26	
22	А. Ионг	1'16.728/12	3.614	4.943	202.174	13:44.20	
		107%	1'18.232	5.118	7.000		

РАЗМИНКА

Ясно, Жарко 9.30–10.00		Температура воздуха: 28–30 °C Температура полотна: 25–30 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вср.	
1	М. Шумахер	1'15.866/16	–	204.471	
2	П. де ла Роса	1'16.391/14	0.525	203.066	
3	К. Райкконен	1'16.543/12	0.677	202.663	
4	Р. Шумахер	1'16.558/6	0.692	202.623	
5	Х.-П. Монтойя	1'16.608/12	0.742	202.491	
6	Р. Баррикелло	1'16.666/14	0.800	202.337	
7	Д. Култхард	1'16.679/15	0.813	202.303	
8	Х.-Х. Френтцен	1'17.007/15	1.141	201.441	
9	А. Мак-Ниш	1'17.222/13	1.356	200.881	
10	Э. Бернольди	1'17.290/11	1.424	200.704	
11	Дж. Баттон	1'17.361/11	1.495	200.520	
12	Ф. Масса	1'17.371/13	1.505	200.494	
13	Н. Хайдфельд	1'17.412/12	1.546	200.388	
14	О. Панис	1'17.482/13	1.616	200.206	
15	Э. Ирвайн	1'17.496/13	1.630	200.170	
16	Я. Трулли	1'17.676/15	1.810	199.706	
17	Ж. Вильнев	1'17.676/11	1.810	199.706	
18	М. Сало	1'17.994/11	2.128	198.892	
19	Дж. Физикелла	1'18.007/18	2.141	198.859	
20	А. Ионг	1'18.569/9	2.703	197.437	
21	М. Уэббер	1'19.034/11	3.168	196.275	
22	Т. Сато	1'19.071/7	3.205	196.183	

ГОНКА

Ясно, Жарко 14.00		Температура воздуха: 30–31 °C Температура полотна: 35–41 °C			
№	Пилот	Время	ЛК/№	Вср.	
1	М. Шумахер	1:31'43.663	1'16.235/38	200.098	
2	Р. Шумахер	+0.588	1'16.224/55	200.076	
3	Д. Култхард	+59.109	1'16.670/71	197.971	
4	Дж. Баттон	+1'06.883	1'16.396/70	197.695	
5	Х.-П. Монтойя	+1'07.563	1'16.073/60	197.671	
6	М. Сало	+1 круг	1'17.398/37	195.383	
7	Э. Ирвайн	+1 круг	1'17.569/60	195.216	
8	П. де ла Роса	+1 круг	1'17.575/70	194.580	
9	Т. Сато	+2 круга	1'17.320/51	194.161	
10	Ж. Вильнев	НФ (68)	1'17.131/26	194.460	
11	М. Уэббер	+3 круга	1'18.386/62	189.781	
12	К. Райкконен	НФ (67)	1'16.529/54	197.573	
13	А. Ионг	+4 круга	1'18.837/54	187.787	
14	Н. Хайдфельд	НФ (61)	1'17.782/59	193.529	
15	Я. Трулли	НФ (60)	1'17.063/45	196.973	
16	Ф. Масса	НФ (41)	1'19.189/11	191.618	
17	А. Мак-Ниш	НФ (40)	1'17.868/26	189.635	
18	О. Панис	НФ (25)	1'18.705/23	193.147	
19	Х.-Х. Френтцен	НФ (25)	1'17.568/14	190.130	
20	Э. Бернольди	НФ (19)	1'18.814/14	137.614	
21	Р. Баррикелло	НФ (16)	1'16.511/16	199.640	
22	Дж. Физикелла	НФ (6)	1'17.511/3	170.729	

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	24
2 Р. Шумахер	16
3 Х.-П. Монтойя	14
4 Дж. Баттон	6
5 К. Райкконен	4
= Д. Култхард	4
7 Э. Ирвайн	3
= М. Уэббер	2
9 Н. Хайдфельд	2
10 М. Сало	2
11 Ф. Масса	1
= А. Ионг	0
13 А. Мак-Ниш	0
14 П. де ла Роса	0
15 Ж. Вильнев	0
16 Т. Сато	0
17 Х.-Х. Френтцен	0
= Дж. Физикелла	0
= Р. Баррикелло	0
= Э. Бернольди	0
= О. Панис	0
= Я. Трулли	0

Внутрикомандные протесты в квалификации

М. Шумахер	2:1	Р. Баррикелло
Д. Култхард	2:1	К. Райкконен
Р. Шумахер	1:2	Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	2:1	Ф. Масса
Дж. Физикелла	3:0	Т. Сато
Ж. Вильнев	2:1	О. Панис
Я. Трулли	2:1	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	1:2	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	3:0	Э. Бернольди
А. Ионг	0:3	М. Уэббер
М. Сало	3:0	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

КОМАНДА	Очки
1 BMW WilliamsF1 Team	30
2 Scuderia Ferrari Marlboro	24
3 West McLaren Mercedes	8
4 Mid Seven Renault F1 Team	6
5 Jaguar Racing	3
6 Sauber Petronas	3
= KL Minardi Asiatech	2
= Panasonic Toyota Racing	2
= Lucky Strike BAR Honda	0
= DHL Jordan Honda	0
= Orange Arrows	0

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

КРУГ ЗА КРУГОМ

Х.-П. Монтойя	Р. Шумахер	К. Райкконен	Дж. Баттон	Н. Хайнфельд	П. де ла Роса	Э. Ирвайн	Ж. Вильнев	О. Панис	Т. Сато	Э. Бернольди
1'13.114	1'13.328	1'13.595	1'13.665	1'14.233	1'14.464	1'14.537	1'14.760	1'14.996	1'15.296	1'15.355
М. Шумахер	Д. Култхард	Я. Трулли	Р. Баррикелло	М. Сало	Ф. Масса	Дж. Физикелла	А. Мак-Ниш	Х.-Х. Френтцен	М. Уэббер	А. Йонг
1'13.241	1'13.565	1'13.611	1'13.935	1'14.443	1'14.533	1'14.748	1'14.990	1'15.112	1'15.340	1'15.728

1

2

3

4

5

6

7

8

10

12

13

14

15

16

17

18

20

21

22

24

25

26

27

28

30

33

34

38

39

41

42

43

44

45

46

56

60

61

62

68

70

71

М. Шумахер стартовал чуть лучше Монтойя. Колумбиец, обороняясь, поздно тормозит в первом повороте, и из Curva do Sol машины выходят бок о бок, а перед Subida do Lago сталкиваются. Пилоты Renault стартуют лучше гонщиков McLaren. Монтойя отправляется в боксы для смены носового обтекателя. Также на пит-лейн сворачивают Физикелла и Мак-Ниш – оба стали жертвами обломков Williams. Гонку возглавляют М. Шумахер, Р. Шумахер, Трулли, Баттон, Култхард и Баррикелло.



Баррикелло (6-й) обгоняет Култхарда в первом повороте.

Еще один обгон Баррикелло – бразилец оставляет позади Баттона и становится 4-м. В борьбе за 11-е место Сало опережает де ла Росу.

М. Шумахер опережает своего брата более чем на 4 с. Баррикелло на легкой Ferrari выходит уже на 3-е место, обогнав Трулли.

Ирвайн (10-й) пропускает вперед Сало и де ла Росу.

Очередной обгон в первом повороте – Баррикелло уже 2-й, опередив Р. Шумахера. М. Шумахеру бразилец уступает около 5 с.

Вильнев (13-й) обгоняет Ирвайна. На выходе из Pinheirinho взрывается мотор на Jordan Физикеллы.

Ирвайн теряет скорость – гонщика Jaguar обгоняет Френтцен.

Сато (17-й) после нескольких неудачных попыток обгоняет Паниса.

Вильнев (12-й) обгоняет де ла Росу. Из-за проблем с задней подвеской Бернольди заезжает в боксы и возвращается на трассу (21-м).

Култхард (6-й) обгоняет Баттона. Гонщики Jaguar продолжают терять позиции: де ла Роса (12-й) пропускает Френтцена.

М. Шумахер на прямой Reta Oposta пропускает Баррикелло вперед.

Сато (15-й) обгоняет Ирвайна.

Баррикелло показывает лучший круг: 1'16.511. Сало (10-й) обгоняет Массу.

Баррикелло теряет скорость в Laranja. Бразилец пытается дотянуть до боксов, но неудачно – отказ гидравлики. М. Шумахер вновь лидер, за ним следуют Р. Шумахер, Трулли и Култхард.

Йонг (17-й) ошибается, и мимо его Minardi проскакивает Монтойя.

Вильневу удается опередить Массу и подняться на 9-ю позицию.

Масса контратакует и восстанавливает положение.

Борьба продолжается – под атаками Вильнева Масса ошибается и пропускает еще и Френтцена. Сато (13-й) обгоняет де ла Росу.

В боксах Вильнев (9-й), Мак-Ниш (19-й) и Бернольди (20-й). Канадец теряет 7 мест, бразилец вовсе не возвращается на трассу.

Выбывает из гонки Френтцен (9-й) – также отказ подвески. Масса (10-й) после пит-стопа возвращается в гонку 15-м, позади Вильнева.

Останавливается BAR Паниса – поломка КП.

Поднявшийся уже до 9-го места Сато заезжает в боксы и возвращается на трассу 14-м, опередив Массу.

Отрыв между братьями Шумахерами стабилизировался – примерно 8 с. Култхард безуспешно пытается опередить Трулли, а Райкконен – Баттона. Монтойя обгоняет Ирвайна и попадает в первую десятку.

Еще один обгон Монтойя – колумбиец оставляет позади де ла Росу.

Р. Шумахер начинает догонять брата. Уэббер (12-й) сворачивает в боксы и возвращается на трассу 15-м.

В борьбе за предпоследнее (16-е) место Мак-Ниш обгоняет Йонга.

Пытаясь оторваться от Ральфа, М. Шумахер устанавливает лучший круг – 1'16.235. В первом повороте обгоняет Хайнфельда. В конце круга немец заезжает на пит-стоп и пропускает вперед пилотов Jaguar.

Мак-Ниш (16-й) разворачивается в Subida do Lago и выбывает из гонки. Монтойя (7-й) и де ла Роса (9-й) совершают пит-стоп. Колумбиец теряет одно, испанец 3 места. В Ferradura сталкиваются Масса и Уэббер, бразилец выбывает из гонки, а австралиец совершает пит-стоп.

Трулли (3-й) после визита в боксы откатывается на 6-е место.

В боксах Р. Шумахер (1-й) и Баттон (5-й). Немец продолжает гонку 2-м, в 3 с позади брата. Британец также теряет одну позицию.

Култхард (3-й) за счет более позднего пит-стопа опережает Трулли.

Райкконен (3-й) после пит-стопа опережает обе Renault. Вильнев (9-й) и Йонг (14-й) также в боксах.

Положение стабильно. Р. Шумахер медленно догоняет брата, установив при этом новый рекорд скорости – 1'16.224. У Хайнфельда (8-й) проблемы с тормозами – после пит-стопа немец лишь 12-й.

Лучший круг гонки окончательно за Монтойей (7-й) – 1'16.079. Вильнев (11-й) обгоняет де ла Росу. Йонг (15-й) вновь ошибается, но продолжает гонку.

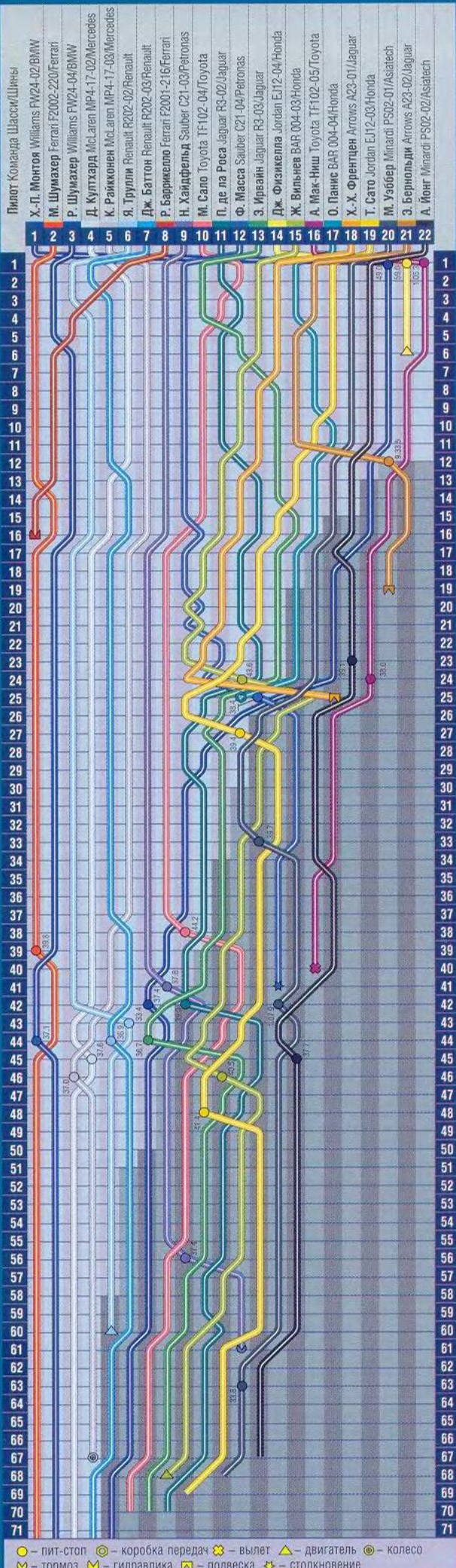
В конце стартовой прямой взрывается мотор на Renault Трулли (5-й).

Хайнфельд (12-й) выбывает из гонки – не выдержал тормозной диск.

На торможении перед Subida do Lago не выдерживает на McLaren Райкконена (4-й). Финн вылетает с трассы и прекращает гонку.

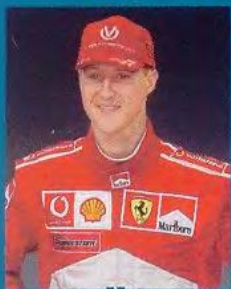
В первом повороте замирает BAR Вильнева (8-й) – отказ двигателя.

Михаэль и Ральф Шумахеры пересекают финишную линию. Следом отмахну клетчатого флага, который держит легендарный Пеле, получает Култхард.



ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



В двух первых поворотах борьба была просто захватывающей, и, что очень важно, честной. Я считал, что смогу перетормозить Хуана-Пабло, но он затормозил столь поздно, что едва удержался на трассе. Борьба продолжилась и во втором повороте, где нам обоим едва хватило места. Честно говоря, не знаю, что же случилось потом. Я сместился влево, занимая внутренний радиус перед входом в поворот, когда заметил, что он резко отстает. Никакого удара или касания я не почувствовал.

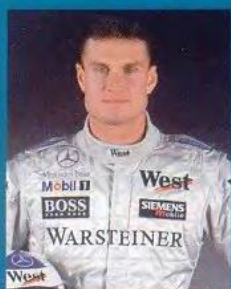
Пару раз в первом повороте я оказывался слишком близко позади других пилотов. Машине не хватало прижимающей силы – это было весьма опасно. Что касается финальной части гонки и борьбы с Ральфом, то я знал, что возможность обогнать может представиться только в первом повороте, поэтому в последнем повороте я всякий раз оттягивал торможение и ускорялся так, чтобы в дальнейшем не возникло проблем. На остальной части трассы я ехал спокойнее, поскольку там достаточно просто ошибиться на торможении, но нельзя обогнать, если соперник не допускает ошибок. Я знал, что не могу оторваться от Ральфа, да это было и незачем – достаточно лишь обезопасить себя от обгона. Эта тактика прекрасно работала.

Ральф Шумахер



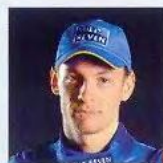
Признаться, прошлогодний поединок с Михаэлем в Монреале мне понравился больше – тогда я победил. После старта, когда он начал отрываться, я решил, что ему предстоит два пит-стопа. Но потом Рубене буквально пролетел мимо меня, и я действительно заволновался. Мы изменили кое-что в аэродинамике во время пит-стопа, и машина поехала гораздо лучше. Да и второй комплект шин оказался лучше первого. Думаю, в конце гонки я был даже чуть быстрее, но так и не смог подобраться на дистанцию атаки, хотя и старался проходить последний поворот максимально быстро. К тому же не все круговые вли на себя корректно. Я все время ждал, что Михаэль ошибется, но... С другой стороны, не хотелось идти в совсем уж безрасчетную атаку, поскольку шесть очков – это тоже немало. К сожалению, в нынешней Ф-1 быть быстрее – вовсе не значит обогнать.

Дэвид Култхард



Давненько я не поднимался на пьедестал. Гонка получилась непростой – на старте меня опередили оба пилота Renault, но затем Дженсон ошибся в последнем повороте, и мне удалось обогнать его. С Ярно все получилось совсем не так просто – хотя я и терял позади него примерно по секунде на круге, пришлось 43 круга ждать пит-стопов, чтобы оказаться впереди. На отрыв от Михаэля и Ральфа после этого я даже не смотрел – отыграть его было совершенно нереально. Честно говоря, когда я вылез из машины, то понял, что здорово устал. Хотелось даже попросить ускорить гимны или принести на пьедестал стул. Даже не знаю, почему так получилось, во время двух первых гонок все было нормально. Быть может, все дело в трассе – здесь достаточно непросто управлять машиной.

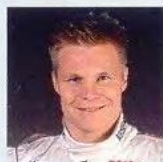
ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Дженсон Баттон: Это просто замечательно – финишировать впереди Williams. На первом комплекте резины машина вела себя как-то не так, поэтому во время пит-стопа мы сняли некоторые элементы переднего антикрыла, а также поставили уже использованные шины. После этого все встало на свои места и, полагаю, именно эти изменения и позволили мне сдерживать Монтою в конце гонки.



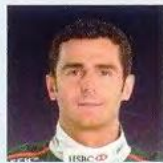
Хуан-Пабло Монтоя: Хотя мне и удалось заработать два очка, я, безусловно, разочарован тем, как сложилась гонка. Сегодня я стартовал с поула-позиции и установил лучший круг, эта гонка должна была стать для меня одной из лучших. Я ошибся в первом повороте, и Михаэлю удалось выйти вперед. Я попытался вернуть лидерство, но он пересек мою траекторию и машина лишилась переднего антикрыла.



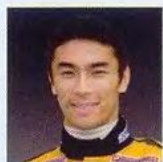
Мика Сало: В квалификации я рассчитывал выступить лучше, а гонкой очень доволен. Она получилась напряженной, но проблем, во всяком случае, заметных, не возникло. Что еще сказать? Не думаю, что заработанное очко можно считать везением – машина показала себя надежной и такой результат вполне заслужен. Между прочим, это та самая машина, на которой я провел австралийскую гонку.



Эдди Ирвайн: В этой гонке мы прежде всего стремились избежать проблем. Как правило, если в Интерлагосе просто добраться до финиша, это уже что-нибудь принесет. Но сегодня, к сожалению, не повезло – мы остались за чертой очковой зоны. Машину немного бросало на трассе, и было не всегда легко держать ее под контролем. Я, наконец, почувствовал, что R3 – это настоящий гоночный автомобиль, хотя, к сожалению, не самый быстрый.



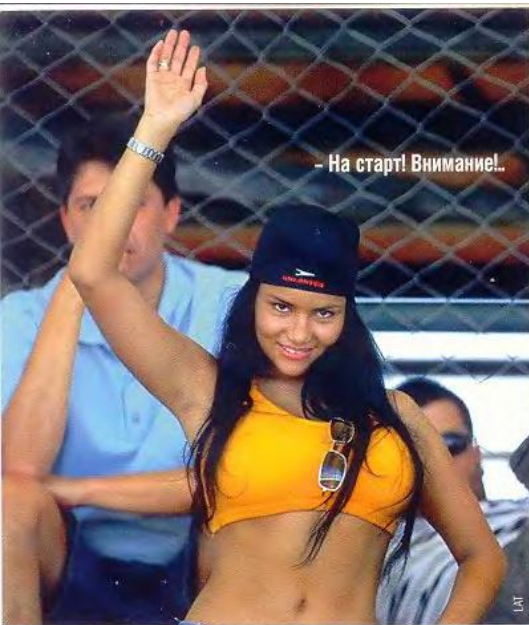
Педро де ла Роса: Я бы назвал гонку скучной. И хотя я почти всю дистанцию атаковал повороты, и сходов было немало, добиться лучшего результата с нашей техникой сегодня невозможно. После пит-стопа я терял время, так как шины начали пузириться неожиданно рано, и лишь на последних кругах ситуация постепенно пришла в норму.



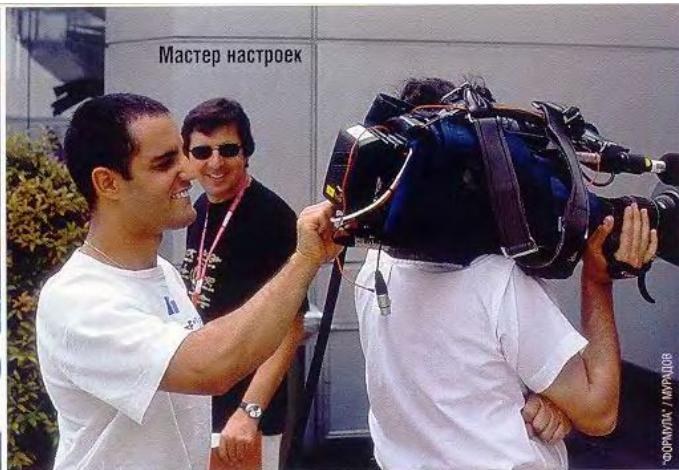
Такума Сато: Вчера я был здорово разочарован, но сегодня дела пошли гораздо лучше. На мой взгляд, тактика двух пит-стопов оказалась верной. Гонка мне понравилась, особенно же – первый круг, где было так много борьбы. В дальнейшем у меня был замечательный поединок с гонщиками Jaguar и Оливье Панисом. Физически я справился с гонкой очень хорошо, хотя шея все же немножко побаливает.



Жак Вильнев: Сегодня машина была, быть может, даже быстрее, чем вчера. Правда, на пит-стопе не захотела включиться первая передача, и я потерял около пяти секунд. Но даже несмотря на хорошие настройки, ехать достаточно быстро мне не удавалось. Ближе к финишу двигатель стал работать с перебоями, а на последнем круге смолк окончательно.



- На старт! Внимание!



Мастер настроек



- Да финн я!
Просто
загорелый



Массовая
поддержка

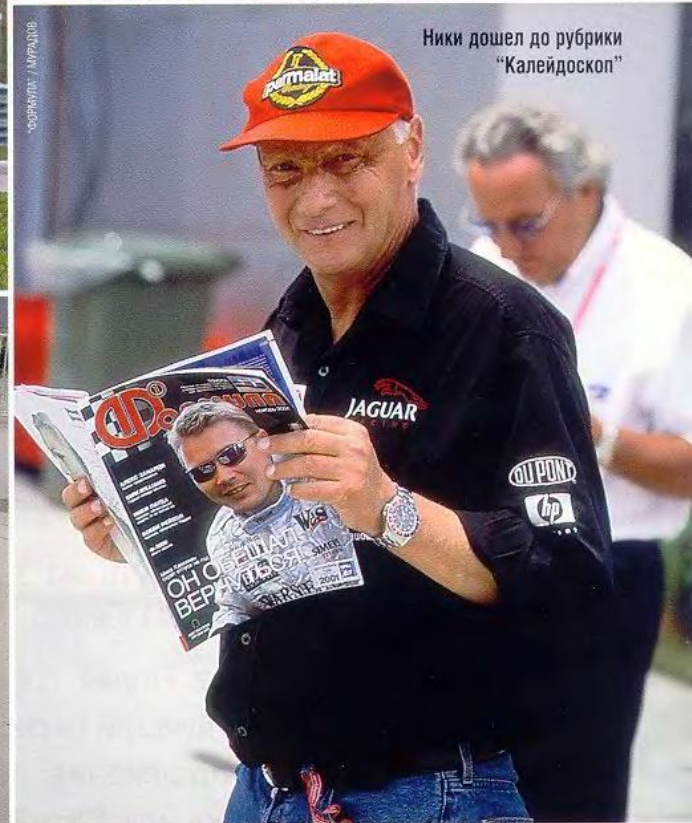


- Идиот! Это же не
блок сигарет!



Берни
крепко
держит
"Формулу"
в своих
руках

Уважаемые читатели, предлагаем вам принять участие в конкурсе
"Калейдоскоп", условия которого изложены на нашем сайте
www.formula-one.ru.
Подпись победителя апрельского
конкурса мы публикуем на фото со знаком 



Ники дошел до рубрики
"Калейдоскоп"



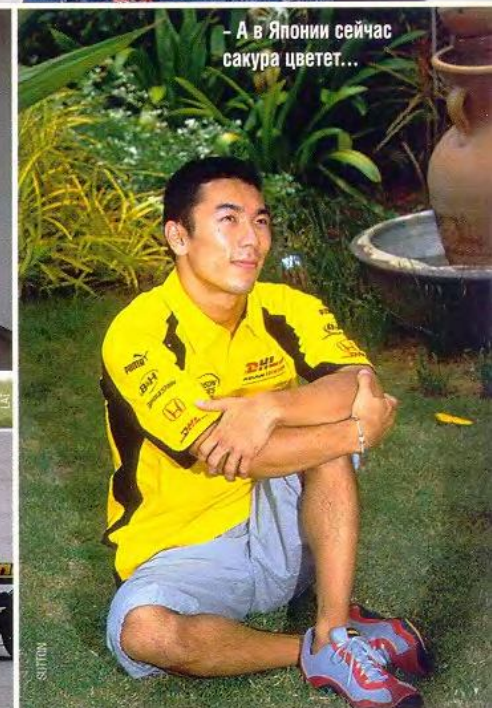
Разногласия
подожли к концу



Устал от славы



В Arrows большой конкурс на место в автомобиле

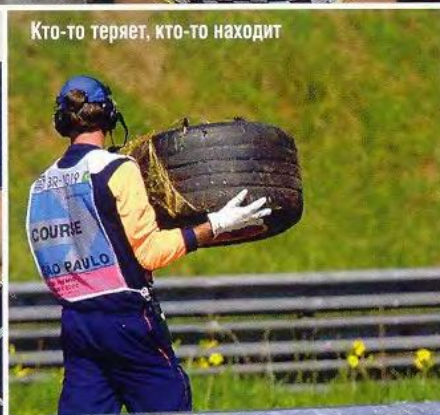


- А в Японии сейчас
сакура цветет...

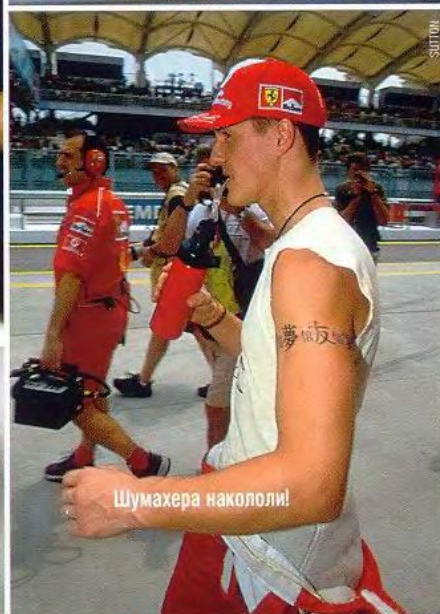


В этот раз запасная настроена под Дэвида...
Назаров Евгений, С. Петербург

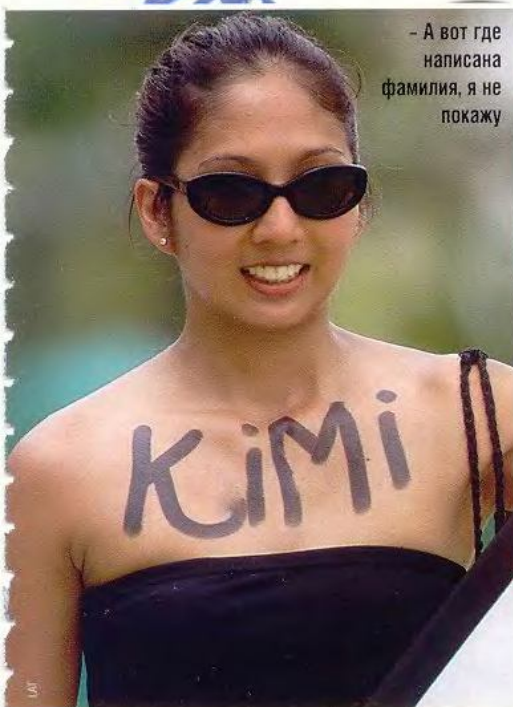
- И как на этой гармошке играть?



Кто-то теряет, кто-то находит



Шумахера накололи!



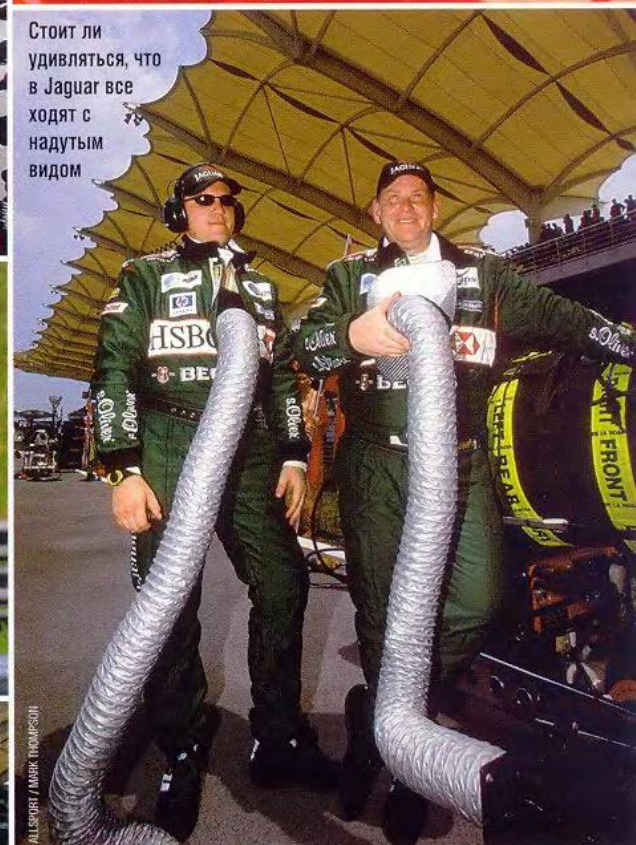
- А вот где
написана
фамилия, я не
покажу



Сногшибательный
напиток!



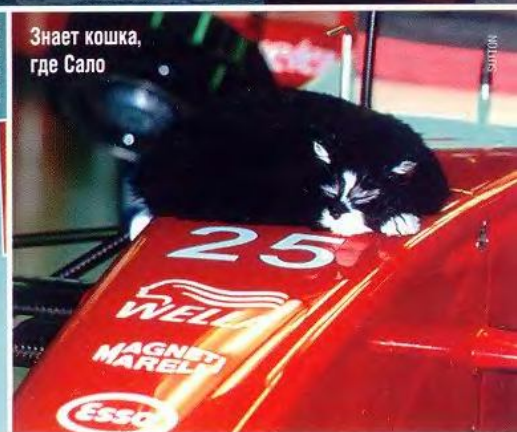
- F2001? Старье нам не нужно!



Стоит ли
удивляться, что
в Jaguar все
ходят с
надутым
видом



Узббер поймал-таки
свою золотую рыбку



Знает кошка,
где Сало

Вечером 21 марта сего года, передохнув пару дней после утомительного путешествия на Гран При Малайзии, на собственном самолете в Москву прибыл глава Администрации Формулы-1. Прибыл, как официально было заявлено, по приглашению мэра Москвы Ю. М. Лужкова для подписания договора на проведение в Москве ГП России.

Утром следующего дня высокие договаривающиеся стороны встретились за столом переговоров в московской мэрии. В соседнем зале внушительное число журналистов ожидало удачного завершения этих переговоров и последующего подписания договора, несколько экземпляров которого в красивых папках уже были разложены на "протокольном" столе. Однако появившийся спустя минут пять-десять руководитель пресс-службы мэрии огоршил: "Всем спасибо, все свободны. Подписание не состоится!"

Последовала немая сцена, сменившаяся бурей возгласов и вопросов. Первая мысль: "хозяина" Формулы-1 и мэра Москвы крепко и глупо подставили. Иначе как можно было организовывать такую встречу, если позиции оказались настолько не согласованы, что не позволили подписать договор?! Такие серьезные, многомиллионные дела так не делают. Но оставим эмоции и попробуем, отжав всю воду последующих заявлений для прессы, рассмотреть, что же получается в сухом остатке.

Подсчитали - прослезилась

В кратком виде официальная версия происшедшего, изложенная Ю. М. Лужковым, звучит так: "При проработке первоначального варианта соглашения нам было предложено выполнить всю работу к 2003 году. Но после изучения масштабов и объемов этой работы, всех необходимых мероприятий, в том числе экологического плана, мы пришли к выводу, что 2003 год для такого мощного строительства — слишком короткое время, и выполнить эту работу мы не успеем. А значит, требуется внести соответствующие изменения в договор".

Объяснение разумное. Странно только, что исполнителям проекта с московской стороны понадобилось больше года, чтобы осознать нереальность сроков осуществления этого проекта и в последние минуты (в буквальном смысле!) перед предполагаемым подписанием поставить об этом в известность мэра.

Были высказаны и крайние точки зрения. Федерация автоспорта и туризма России

(ФАСТР) выступила с прямыми обвинениями в адрес упомянутых исполнителей в лице столичного комитета по туризму и лично его руководителя Г. В. Антюфеева. В качестве причины провала вице-президент федерации И. В. Ермилин указал "непрофессионализм в подготовке спортивно-организационных вопросов, который был допущен организатором переговорного процесса между Правительством Москвы и FOA". По мнению ФАСТР, мэр Моск-



ЭККЛСТОУН В МОСКВЕ. Миссия невыполнима?

вы был попросту не в курсе деталей так и не подписанного договора, что и завело переговоры в тупик.

По не подтвержденной официально версии одна из таких "деталей", в частности, это гораздо большая (примерно в шесть раз), сумма промоутерского контракта, нежели та, на которую предварительно рассчитывали московские организаторы.

100 лет Формуле-1 в России!

Вообще же в том, что при подготовке договора именно московской стороной был допущен ряд просчетов, нет ничего удивительного. Вся информация по договору, естественно, держится в строжайшем секрете, но и многие высказывания (причем регулярно повторяемые) "российского босса Формулы-1", как именуется курирующий нагатицкий проект руководитель столичного комитета по туризму в пресс-релизах, распространяемых на мероприятиях с его участием, дают представление об уровне компетентности, на котором идет работа с этим проектом.

Вот некоторые из этих высказываний.

Цитата: "Россия участвовала в гонках Формулы-1 с начала века. В автомобильном музее Монако хранится половина автомобиля, на котором российская команда "Руссо-Балт" пришла первой в 1903 году. А в 1914 году была проведена гонка Формулы-1 непосредственно в России, в Лигово, под Санкт-Петербургом".

На самом деле: класс Формула-1 был учрежден ФИА лишь в 1947 году, а чемпионат мира проводится с 1950 года. Ни в 1914, ни, тем более, в 1903 году никаких гонок Формулы-1 нигде не проводилось и не могло проводиться, поскольку таковая тогда просто не существовала. Под Санкт-Петербургом в 1914 году состоялись гонки на Гран При Санкт-Петербургского автомобильного клуба. Что, согласитесь, не одно и то же. Что же касается "Руссо-Балта", то этот автомобиль под управлени-

ем Андрея Нагеля занял не первое, а девятое место. И, естественно, не в гонке Ф-1, и даже не в Гран При, а в ралли Автоклуба Монако (позднее Ралли Монте-Карло). К тому же не в 1903 (тогда легендарное ралли еще даже и не проводилось), а в 1912 году. Кроме того, в музее Монако вовсе не половинка того автомобиля, а часть плохо сделанного макета, лишь с виду отдаленно напоминающего "Руссо-Балт": ни рама, ни взятый от Delahaye радиатор, ни даже руль, расположенный почему-то слева, в то время как на "Руссо-Балте" он стоял справа, не имеют к настоящему "Руссо-Балту" никакого отношения. Автомобиль, на котором Нагель принимал участие в монакском ралли, с началом Первой мировой войны был переоборудован для нужд обороны и позднее пропал где-то на фронте.

Цитата: "Проводить соревнования Формулы-1 очень выгодно. Стоимость билетов на Гран При доходит до 40 тыс. долларов".

На самом деле: самые дорогие билеты на Ф-1 стоят не более 3 тыс. долларов. К тому же количество таких билетов столь мало, что доходы от их продажи не могут рассматриваться как основа для расчетов окупаемости проекта.

Цитата: "Автодром в Нагатино через несколько лет окупится и будет приносить городу доход. Мы уже имеем договоренности относительно проведения на нем целого ряда автоспортивных мероприятий и уверены, что так или иначе он будет задействован с достаточным постоянством". Там же, чуть позже: "Шум от гонок не будет беспокоить жителей соседних районов, поскольку не превысит экологических норм. К тому же речь идет всего о трех днях в году".

На самом деле: в целях защиты от шума планируется застекление окон близлежащих жилых домов звукопроницаемыми стеклопакетами на сумму \$13 млн. Об этом сказал сам Ю. М. Лужков за столом переговоров с Берни Экклстоуном (и также подтвердил префект Южного округа Москвы П. П. Бирюков), и это как раз и есть одно из "необходимых мероприятий экологического плана", о которых мэр упоминал, поясняя причины неподписания договора. Это не мешало непосредственному куратору проекта на пресс-конференции заявить, что информацией о сумме затрат на упомянутые цели он не располагает. Кроме того, так и не ясно: гонки будут проходить постоянно или же только три дня в году? Для справки: именно из-за проблемы шума было запрещено проведение автогонок на Ходынском поле в Москве.

А в остальном все хорошо...

Стоимость проекта, по неоднократным заявлениям российской стороны, составляет около \$100 млн. Это примерно столько же, во сколько обошлось строительство автодрома "Сепанг". Но при этом речь идет исключительно о стоимости строительства собственно автодрома. Упомянутые выше \$13 млн в эту стоимость не входят, но поскольку и их, и другие аналогичные расходы предполагается выде-



лить из городского бюджета, то реализация проекта обойдется городу куда в большую сумму. Например, предполагается 100%-я компенсация ущерба всем тем организациям, которые сейчас размещаются на доброй половине территории Нагатинской поймы, но которым придется переезжать. Нетрудно догадаться, что это тоже немалые затраты.

В основном к "денежной" же версии неподписания склоняются и большинство зарубежных аналитиков. Вот типичное мнение на сей счет из числа опубликованных: "Реализация проекта была отложена из-за проблем организаторов с финансированием, что выдвигает необходимость поиска новых инвесторов. Стоимость проекта оценивается примерно в \$150 млн, но московские власти надеются, что более привлекательный имидж российской столицы существенно увеличит доходы от туризма, изрядно упавшие в последние годы".

Между тем и Ю. М. Лужков, и Берни Экклстоун, как и подобает личностям такого масштаба, невзирая на встречу, которую трудно назвать удачной, очень достойно и дипломатично "сохранили лицо". Оба в один голос твердо заявили, что после того, как "будет исключено разное понимание ряда пунктов договора", последний непременно будет подписан не позднее 28 дней со дня этого заявления, то есть не позднее 19 апреля (этот номер журнала подписывается до этой даты, но когда он выйдет в свет, уже будет известно, подписан все же договор или нет), и ГП России сможет пройти в 2004 году.

Ясно одно: Берни Экклстоун очень хочет привезти Формулу-1 в Москву, однако прорабатывает и запасные варианты. Сразу же после Москвы он направился в Стамбул, где на столь же представительной встрече столь же высоко оценил шансы на организацию Гран При Турции. После чего продлил еще на пять лет договор с хозяевами автодрома им. Энцо и Дино Феррари в Имоле на проведение Гран При Сан-Марино — еще недавно основного кандидата на "вылет" в случае принятия решения о проведении ГП России.

Ясно и другое: мэру Москвы под силу воплотить в жизнь проект такого масштаба — это было им уже неоднократно доказано. Важно только, чтобы его изначально правильно информировали.

Борис Мурадов



“ДЕЖА ВЮ”!

Москва–Сепанг–Москва



Воскресное утро, около восьми часов. Шоссе, ведущее к автодрому, Заторов нет, но машин гораздо больше, чем в обычные дни. Крайний ряд занимают самодельные владения “миросов” и судорожно вцепившиеся в руль особы женского пола. Их не так уж и много, но достаточно, чтобы мешать гораздо большему числу участников движения. Почему-то именно этот, самый быстрый ряд они выбирают для своей неспешной езды. Остальные вынуждены обгонять их, протискиваясь между машинами на более загруженных полосах, довольно непредсказуемо шаркаясь при этом из сторо-

ны в сторону и образуя таким образом некое подобие хаотического “броуновского движения”. До боли знакомая картина... Вдоль – истинный вой sireны, еще издали заставляющий даже самых упорных освободиться от крайний ряд. Секундами спустя мимо на огромной скорости пронесется BMW. За стеклом передней двери – сосредоточенное лицо Ральфа Шумахера. Гонщик спешит на утреннюю разминку перед Гран При, и местные власти помогают ему этим путем грубого попарения принципов “американской демократии”. И это тоже знакомо до боли...

Запад есть Запад, Восток есть Восток

Международный аэропорт Куала-Лумпур восхищает своей красотой, ослепительностью и масштабами. Без сомнения, это крупнейший и самый современный на сегодняшний день аэропорт в мире, построенный с запасом на десятилетия вперед. Низкой суесть, вышесказанное, добродетельные служение. Замечательная “президия” к плоскостно расположенного совсем рядом крупнейшего и самого современного в мире автодрома. Все, как в Западной Европе или даже лучше. Пока не выйдешь из “западной” погранично-таможенной зоны в “восточную” пространство зала прилета. Тут сразу видишь от слова Ральфа Шумахера: “Запад есть Запад, Восток есть Восток”.

В одно мгновение тебя со всех сторон, словно рой надоедливых мух, окружают местные таксисты, заговорившим шепотом, до отвращения навязчиво предлагающие свои услуги, и при этом вопреки всем правилам и законам многократно завышая цены. Именно тогда у меня и возникло первое ощущение уже когда-то виденного.

Особенности национального Гран При. О приятном

Международный трассе “Сепанг” – такое полное название автодрома – действительно самое современное на сегодня сооружение подобного рода. Это касается всего – начиная с огромной общей площади, позволившей про-

ложить быстро, удобную для обгонов и безопасную трассу, и заканчивая просторными стационарными помещениями для команд, заманчиво традиционные европейские “мотор-боксы”. К тому же на территории автодрома повсюду просто очень красиво – унитарный по сути объект превращен в своего рода парк. Всей этой “насыщенной” красоте соответствует и красота “движения”. Так традиционный парад гонщиков, который в Европе представляет из себя чаще всего заурядный коллективный провоз по трассе участников Гран При на большой трассовой платформе под музыку из “Дьявольского Бонда”, в Сепанге был проведен с куда большим размахом. По трассе эффектно проехали 23 роскошных ретро-автомобилей, вышедших в период с



начала прошлого века до 1976 года. Возглавлял эту живописнейшую колонну лимузин, за рулем которого восседал сам председатель правления автодрома “Сепанг” Янг При Басир, а на пассажирском месте – Его Величество Верховный Правитель Малайзии Сери Падук Батиндз Янг Диперуан Аугунг Туангу Сайда Сирахаддин Фатра Джамалуддин.

Он же и открыл торжественную церемонию, предшествующую старту гонки – еще более живописное национальное шоу, которому мог бы позавидовать любой “парад физкультурников” на Красной площади советской эпохи. А перед самым стартом Его Величество – чрезвычайно, кстати, приятный господин – проществовал по стартовой решетке (в сопровождении всего пары охранников и одного “зонтоносца”) и лично поприветствовал гонщиков и первых лиц команд.



Его Величество идет “я народ”



Особенности национального Гран При. О неприятном

Воскресное утро преподнесло гостям автодрома сюрприз, который с любой точкой зрения трудно назвать приятным – засоренные и потому затопленные туалеты. Вода характерного бурого цвета и соответствующего запаха переливалась через края “фантовых изделий” и заполняла все “подножное” пространство, достигая уровня в несколько сантиметров. Англоязычная картина наблюдалась везде от падюк до трибун для почетных гостей. Немешай колесла, глянув на все это, в ужасе воскликнул: “Вот дерьмо! Ты когда-нибудь такое видел?” Я не стал отвечать на вопрос.

Кстати, о VIP-трибунах, за удовольствие сидеть на которых кызмались немалые деньги. Уже к середине гонки люди вынуждены, оставив свои дорогостоящие места, “вылезать” – возмущались один из гостей по имени Нордвин Ануар, стоя среди многих других у большого вентилятора в торговой зоне. – Я заплатил за билет на “Бриллиантовую” трибуну 1650 рингитов (более 400 долларов – Прим.



На такую
прямую можно
посадить аэробус

авт.), но, хотя было чрезвычайно душно, организаторы даже не потрудились установить там охлаждающие вентиляторы. Более того, на экране практически ничего нельзя было разглядеть, а акустические системы не позволяли толком ничего услышать. Поняв, что все равно не имею возможности следить за ходом гонки, я в конце концов предпочел уйти с трибуны сюда, чтобы хотя бы свежего воздуха плотненько. А тут еще эти затопленные туалеты!..»

Конец воскресного дня тоже оказался омрачен ситуацией, просто невозможной ни на одном другом Гран При чемпионата. Обычно в семь-восемь вечера после гонки и последующих пресс-конференций персонал команд, журналисты и другие непосредственно вовлеченные в процесс специалисты начинают постепенно покидать автодром, но многие в силу той или иной необходимости остаются здесь работать допоздна. Поэтому официальные микроавтобусы-челноки, предназначенные для бесплатной доставки упомянутой категории лиц в рамках заранее установленных маршрутов, непременно работают до «последнего пассажира». Но только не в Малайзии. Там уже около шести вечера местные водители «челноков» посрыгали со своих машин символику Ф-1 и заявили, что теперь будут обслуживать пассажиров только за деньги, причем не-

малые. Мол, гонка-то уже кончилась. Огромному числу людей оставалось лишь развести руками, нагруженными тяжелой поклажей. Крупный скандал предотвратило лишь обращение к представителям администрации FIA.

Перечислять прочие неурядицы – места не хватит, да и не хочется. Ведь на самом деле, хорошего в Малайзии куда больше, чем плохого. И люди там в массе своей очень милые, доброжелательные и трудолюбивые. Более того, собственно спортивная составляющая Гран При Малайзии отличается высочайшим уровнем – не зря еще в 1999 году FIA отметила его наградой за лучшую организацию. Просто плохое на этом фоне вызывает особенно острую досаду.

Воспоминания о будущем

Но дело, собственно, даже не в Малайзии. Просто меня постоянно не покидало ощущение, что все это я уже где-то видел. И прилетев обратно, в родное «Шереметьево», я сразу обнаружил то, чего все дни, проведенные в Малайзии, не хватало для полноты картины: хмурые, вызывающие ассоциации с кадрами уголовной хроники физиономии бугаев, предлагающих прибывшим пассажирам допотопные тележки для багажа (с собою в нагрузку) за N-ное количество долларов. По крайней мере, этого безобразия в Малайзии не увидишь. Там, как и во всем цивилизованном мире, пассажиры давно уже могут бесплатно пользоваться современными тележками, не оплачивая при этом ничьих навязанных услуг.

А на выходе из таможенной зоны меня тут же окружили надоедливые мухи-таксисты, покручивающие на пальцах ключи от машин и до отвращения навязчиво предлагающие свои услуги по запредельным ценам...

И я понял: как это ни печально, но в Малайзии без всякой машины времени мне представилась возможность краем глаза заглянуть

в наше собственное возможное будущее и на фоне до боли знакомого настоящего увидеть предполагаемый ГП России. Где за внешней византийской помпезностью наверняка будет править бал традиционный страшнейший бардак и наплеватьство на массового (то есть основного, главного!) зрителя. Где знаменитое безграничное радушие и гостеприимство, какого не встретишь нигде на Западе, в любой момент готово сорваться на столь же безграничное хамство. Дикарские нравы таксистов, полный хаос и затяжные заторы на дорогах на фоне лимузинов и спецэскортных для избранных, отсутствие элементарных удобств на фоне внешнего совершенства, загаженные туалеты на фоне красочных шоу – это по-нашему, по-азиатски.

Очень хочется, чтобы в календаре чемпионата мира вслед за Гран При Малайзии появился и Гран При России. Но чтобы не только появился, но и успешно, достойно проводился. Однако это тема уже другого материала.

Борис Мурадов





Решение Ferrari использовать на ГП Бразилии две разные машины принесло команде из Маранелло не только победу, но и массу головной боли. Мало того что пришлось везти в Сан-Паулу по сути две бригады механиков и в полтора раза больше запчастей, чем обычно – это, во всяком случае, вопрос исключительно финансового характера и внутреннее дело команды. Но возникли и другие сложности, решить которые лишь с помощью денег не удалось.

ДИСК ПРЕТКНОВЕНИЯ

Когда на предсезонной презентации конструктор гоночного автомобиля говорит, что 90% узлов и агрегатов подверглись переделке, все понимающе кивают головой. Но иногда оказывается, что это действительно так. В случае с Ferrari F2002 и F2001 даже колесные диски у новой и старой машин оказались несовместимыми. Как ни странно, этот факт доставил команде массу хлопот.

Михаэлю Шумахеру предстояло провести уик-энд, располагая основной F2002 и запасной F2001. Как известно, после пятничных тренировок команды должны выбрать, на каком типе шин они проведут два оставшихся дня Гран При. На субботние тренировки, квалификацию, разминку и гонку выделяется по семь комплектов псевдосликов, но в квалификации можно использовать лишь четыре (их случайным образом выбирает технический делегат FIA). Поскольку в любом случае гонщику не удастся совершить в квалификации

больше четырех попыток, такого количества шин вполне достаточно. Всем, но только не Шумахеру. Как поделить четыре комплекта между двумя машинами? По два на каждую? А вдруг основная машина на первом быстром круге откажет – тогда у Михаэля будет еще три возможности выехать на трассу, но всего два комплекта покрышек. Перебортировать колеса прямо по ходу заездов – не лучшее решение, если это вообще возможно.

Так что Жану Тодту оставалось только одно – попросить у FIA исключительного права использовать в квалификации двойную норму колес, по четыре комплекта для каждой из машин. В качестве аргумента в Ferrari ссылались на пункт 80с Спортивного регламента, где сказано, что пресловутые 16 псевдосликов в квалификации выделяются на каждую машину, а коль машин две, то и колес должно быть вдвое больше. Федерация после недолгих раздумий приняла точку зрения итальянской команды, что, конечно же, сразу вызвало недовольство у соперников Ferrari. «Мы их понимаем, можно даже сказать, сочувствуем, – вторил герою известного фильма Патрик Хед. – Но ведь в правилах, точнее, в том же пункте 80с, ясно сказано, что комплект из 28 шин на уик-энд выделяется гонщику, именно гонщику, а не автомобилю. Если у Шумахера будет восемь комплектов покрышек, это будет противоречить правилам. Пит-лейн тесен, и здесь нужно всегда учитывать мнение других».

В итоге было принято компромиссное решение – Ferrari получает «двойную норму» шин, но использовать можно лишь четыре

комплекта, правда, в любых комбинациях. Как только Михаэль, обув новые шины, покидает боксы (например, на F2002), тут же аналогичный комплект для F2001 надлежит вернуть представителям Bridgestone. Этот эпизод еще раз показал – перед законом все равны, но некоторые все же чуть равнее.

Александр Кабановский



Небольшая разница в размерах крепежных деталей дисков F2002 (сверху) и F2001 (внизу) породила большую проблему



На долю Шумахера команда выбила двойной «боекомплект» шин



Финансовая кухня "королевы автоспорта" всегда привлекала к себе повышенное внимание как специалистов, так и болельщиков. Природа человеческая такова, что за неимением собственных, мы с огромным удовольствием пересчитываем миллионы в чужих карманах. Но дело даже не в этом. Финансы – это самый верный показатель состояния, в котором находятся как отдельные команды, так и весь столь любимый нами спорт в целом. Ознакомиться с бухгалтерскими книгами "конюшен" Ф-1 – все равно, что заглянуть в их будущее и понять проблемы сегодняшнего дня.

Уже через несколько недель после старта очередного чемпионата в мировой прессе стали появляться цифры, касающиеся бюджетов команд и зарплат гонщиков Ф-1 на сезон 2002 года. Первое, что бросается в глаза – неожиданно "маленький" бюджет Toyota. В межсезонье ожидалось, что в этом году он превысит полмиллиарда долларов. На деле же Toyota не только не перекрыла бюджеты финансовых китов Ф-1 Ferrari и McLaren, которые вот уже более десяти лет держат пальму финансового первенства в "большом цирке", но и уступила другому новичку, Renault, вложившей в этом сезоне в команду Формулы-1 \$170 млн. Однако в будущем вклад Toyota будет постепенно расти, поскольку всего за ближайшие три года руководство японской компании, по слухам, собирается вложить в программу Ф-1 до миллиарда долларов. Плюс спонсорские вливания Panasonic (занимающей со своими

КОРОЛЕВСКАЯ

* – с учетом 2002 года; ** – доходы от ТВ-трансляций, призовые и т.д.; *** – для Honda и Exxon Mobil указан суммарный объем инвестиций компаний в программу Ф-1 на две команды BAR/Jordan, McLaren/Toyota

Команда	Прямые инвестиции, млн	Поставки партнеров, млн	Другие источники**, млн	Общий бюджет на 2002 год, млн	Крупнейшие партнеры и инвесторы, млн
Scuderia Ferrari Marlboro	\$224,850	\$34,550	\$43,0	\$302,400	Philip Morris (Marlboro) – \$87; Agnelli Group (FIAT) – \$85; Vodafone – \$41; Shell – \$29
West McLaren Mercedes	\$144,300	\$124,500	\$19,0	\$287,800	DaimlerChrysler – \$125; Reemtsma (West) – \$50; Exxon Mobil*** – \$58
BMW.WilliamsF1 Team	\$110,500	\$101,500	\$18	\$230,000	BMW – \$115; Compaq Computer – \$36
Sauber Petronas	\$55,150	\$32,200	\$17,0	\$104,350	Petronas Malaysia – \$38
DHL Jordan Honda	\$64,000	\$112,000	\$14,0	\$190,000	Honda – \$210***; Deutsche Post (DHL) – \$36
Lucky Strike B.A.R. Honda	\$98,250	\$123,150	\$14,0	\$235,400	Honda – \$210***; BAT (Lucky Strike) – \$88
Mild Seven Renault F1 Team	\$139,500	\$101,300	\$15,0	\$255,800	Renault – \$170; Mild Seven – \$30; ELF – \$27
Jaguar Racing	\$101,250	\$95,525	\$15,0	\$211,775	Ford Motor Company – \$125
Orange Arrows Ford	\$31,150	\$4,400	\$14,0	\$49,550	Orange – \$18
KL Minardi Asiatech F1	\$24,550	\$42,900	\$16,0	\$83,450	Asiatech – \$35
Panasonic Toyota Racing	\$163,200	\$53,200	\$22,0	\$238,400	Toyota – \$140; Panasonic – \$31; Exxon Mobil*** – \$58
ВСЕГО	\$1 156,700	\$825,225	\$207,0	\$2 188,925	

“жалкими” \$31 млн лишь 17-ю строчку в списке 200 инвесторов, приносящих командам Ф-1 по \$50 000 и более) тоже должны увеличиться, как только к команде придут первые успехи. Но в этом году, как это ни удивительно, Toyota потратит на Ф-1 ровно на треть меньше, чем другая японская фирма – Honda. Несмотря на отсутствие собственной команды, в 2002 году Honda собирается вложить в постройку и развитие своих моторов для BAR и Jordan около \$210 млн, что больше всего бюджета Jordan и примерно равно бюджету принадлежащей Ford команды Jaguar. Ни американцы, ни немцы из DaimlerChrysler и BMW сегодня уже не могут тягаться в объеме финансовых вливаний в Ф-1 с японцами, которые в 2002 году засыпали в финансовые закрома “большого цирка” в общей сложности около \$500 млн – четвертую часть от всего суммарного бюджета команд Формулы-1. И это еще без учета денег шинников Bridgestone, которые, по слухам, тратят на Ф-1 по \$100 млн в год.

При этом японцы предпочитают тратить собственные деньги. Доля спонсоров в их бюджетах составляет лишь около 20%. В итоге в номинации “крупнейший коммерческий спонсор” с огромным отрывом лидируют BAT и Philip Morris, вложившие соответственно в BAR и Ferrari \$88 и 87 млн. Это на 10–20 млн больше, чем те же компании тратили на Ф-1 еще два года назад. Что, впрочем, и не удивительно, ведь средний бюджет команды Ф-1 за эти годы тоже заметно вырос и уже приближается к \$200 млн. При этом положительный баланс отмечается почти у всех команд, включая даже Jordan, лишившуюся в этом году львиной доли финансовой поддержки B&N. Единственная “конюшня”, ушедшая в минус, – Arrows, бюджет которой уменьшился почти в полтора раза. Столь заметное похуждание кошелька Тома Уокиншоу предопределило крупнейшую финансовую революцию

этого сезона. Впервые с середины 90-х годов, когда Гран При покинули Pacific и Lola, Minardi выбралась с последней строчки финансового протокола. Итальянская команда благодаря деловой хватке Пола Стоддарта и финансовым вливаниям малайзийских спонсоров по сравнению с 2000 годом практически удвоила свой бюджет. Причем и до Sauber Стодарту и К° осталось рукой подать.

Удивительно, но швейцарская команда – безусловный лидер “второго эшелона” Ф-1 – является сегодня одной из самых бедных в “большом цирке”. И виной тому вовсе не слабые организаторские способности Петера Заубера (несмотря на разрыв с Red Bull за два последних года, бюджет команды вырос почти на \$25 млн), а скорее повальный приход в “большой цирк” мировых автогигантов, спровоцировавший новый виток “гонки финансовых вооружений” в Ф-1.

Примерно в тех же пропорциях, что и общие бюджеты команд, выросла за два последних года и зарплата пилотов. Сегодня им “скармливают” в среднем 6,3% бюджетного “пирога”. После бурного роста доходов гонщиков середины 90-х последние несколько лет этот процесс заметно затормозился. Самым высокооплачиваемым пилотом по-прежнему остается Михаэль Шумахер, банковский счет которого в этом году должен пополниться еще \$32 млн. В итоге, к концу своего 12-го сезона в Ф-1 Михаэль вплотную приблизился к 200-миллионной отметке, которая не покорялась еще ни одному гонщику в истории автоспорта. Выходит, что в среднем за Гран При немец получает \$1,1 млн. И это если учитывать только зарплату от команд, которая, по оценкам некоторых специалистов, составляет чуть более трети от общего годового дохода чемпиона мира. Остальное состояние Михаэль “сколотил” на контрактах с личными спонсорами и отчислениях от продажи сувениров. Так что если Шу-



ми будет и дальше поддерживать тот же темп, к концу карьеры он вполне может заработать свой миллиардный доллар.

Единственное, в чем Михаэль который уже год уступает коллегам – относительный прирост заработной платы. Увеличивать гонорары Красного Барона дальше уже некуда, а вот у всех остальных они постепенно растут. Так Жак Вильнев, которого стараются всеми силами удержать в BAR, за два года прыгнул с \$10 до \$21 млн. Удвоил сумму своего контракта с Williams и Ральф Шумахер. Однако, учитывая прижимистый характер Фрэнка Уильямса, высокая зарплата может сыграть и против немца, ведь Монтойа обходится команде из Гроу в три с половиной раза дешевле...

При этом с каждым годом финансовая политика по отношению к пилотам в Ф-1 становится все более демократичной. Постепенно растут доходы новичков (Масса получает в этом году в Sauber уже пятьсот, а не сто тысяч, как Райкконен в 2001-м), и уменьшается (с пяти до трех) число рента-драйверов. В результате уровень средней зарплаты пилота Ф-1 за два года вырос почти на 40% и достиг отметки в \$6,2 млн.

Словом, пока в финансовом плане будущее Формулы-1 выглядит безоблачным. Единственное, что внушает опасение – больно уж все хорошо. А долго хорошо быть не может. Что и показывает пример Prost. И еще одно замечание. Суммы контрактов почти всегда составляют коммерческую тайну. И откуда в открытой печати появляются эти цифры – известно одному лишь богу. Я не раз наблюдал, как покатывались со смеху руководители команд и гонщики, просматривая в различных журналах суммы собственных доходов, подсчитанные с точностью до третьего знака после запятой. Но видел также, как порой их лица становились донельзя серьезными.

Пауль Ранге

БУХГАЛТЕРИЯ

**** – доход Френтцена на 2002 год составляет сумму зарплаты от Arrows и компенсации за разорванный контракт от Jordan

Пилот	Возраст	Сезонов в Ф-1	Зарплата в 2000 году, млн	Зарплата в 2001 году, млн	Зарплата в 2002 году, млн	Общая зарплата за карьеру в Ф-1*, млн
Михаэль Шумахер	33	12	\$30	\$32	\$32	\$197
Рубенс Баррикелло	29	10	\$5,5	\$5,5	\$5,5	\$28,5
Дэвид Култхард	31	9	\$2,75	\$3	\$8	\$18,5
Кими Райкконен	22	2	–	\$0,1	\$8	\$8,1
Ральф Шумахер	26	6	\$6	\$7,5	\$12	\$32
Хуан-Пабло Монтойа	26	2	–	\$3	\$3,5	\$6,5
Ник Хайндфельд	24	3	\$1	\$1,1	\$1,5	\$3,6
Фелипе Масса	21	1	–	–	\$0,5	\$0,5
Джанкарло Физикелла	29	7	\$4	\$7	\$5	\$27
Такума Сато	25	1	–	–	\$1	\$1
Жак Вильнев	31	7	\$10	\$16,5	\$21	\$69
Оливье Панис	35	8	–	\$2,5	\$3	\$12
Ярно Трулли	27	5	\$3,25	\$3,5	\$6	\$15,75
Дженсон Баттон	22	3	\$0,3	\$3,5	\$4,5	\$8,3
Эдди Ирвайн	36	10	\$10	\$11,5	\$12	\$52
Педро де ла Роса	31	4	0	\$1	\$1,5	\$2,5
Хайнц-Харальд Френтцен	34	9	\$3,5	\$4	\$8****	\$31,25
Энрике Бернольди	23	2	–	0	\$0	\$0
Алекс Йонг	25	2	–	\$0	\$0	\$0
Марк Уэббер	25	1	–	–	\$0	\$0
Мика Сало	35	8	\$2,5	–	\$3,5	\$8,5
Аллан Мак-Ниш	32	1	–	–	\$1,5	\$1,5
			\$97,55	\$	\$138	\$524,5

ЧЕТЫРЕ ЖИЗНИ СЕДОГО РОДЖЕРА

Каждый человек проживает на Земле несколько жизней. Просто порой границы их настолько стерты, что трудно сказать, где заканчивается одна и начинается другая. Но бывает и наоборот. За свои 65 лет Роджер Пенске прожил уже четыре жизни в автоспорте, а сейчас для него начинается пятая...

Жизнь первая: гонщик

Фрэнк Пенске собравшись на этапе национального первенства SCCA 1958 года в маленьком американском городке Марилленд, наверняка обратил внимание на выступление никому не известного молодого гонщика по фамилии Пенске. Парень провалил на трассе заведомую прыть и вышел на второе место, когда из-под капота его машины вдруг застрелился дьявол, и гонщик медленно свернул на обочину. Вряд ли кто из присутствующих придал этому событию большое значение. Между тем именно так без малого полвека назад состоялся дебют в автоспорте человека, которому через много лет предстояло стать в американском автоспорте столь же харизматической фигурой, какой был для Европы Энцо Феррари. Причем карьера Пенске развивалась почти по тому же сценарию, что и карьера Коммендатора. Оба пришли в автоспорт как гонщики, но, в отличие от Энцо, не сумевшего

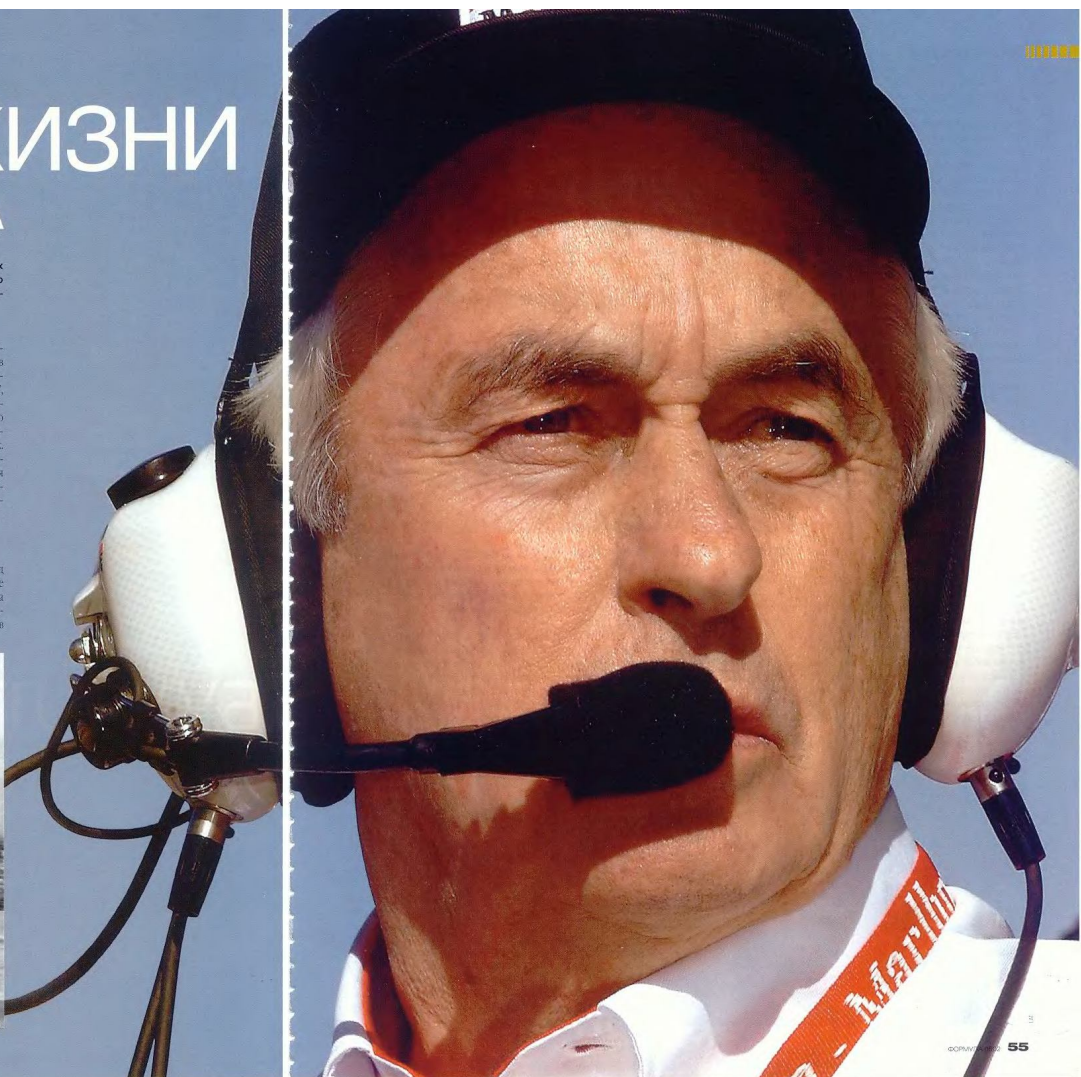
достичь больших высот в качестве спортсмена. Роджер дважды был чемпионом США в SCCA и дорожных гонках, дважды признавался различными изданиями "Пончиком года", даже стартовал в Формуле-1, но уже без особого успеха. Однако то, что для него стало бы предметом гордости, Пенске не удовлетворяло. Роджер мечтал войти в клуб великих. И уж коль стать великим пилотом ему оказалось не под силу, он решил, как в свое время Феррари, основать гоночную команду. Так завершилась его первая жизнь в автоспорте — жизнь гонщика.

Жизнь вторая: покорение Америки

В 1965 году, несмотря на несколько побед в NASCAR, Роджер усмирив свои гоночные амбиции и, повесив шлем на гвоздь, купил на заработанные за семь лет в автогонках деньги торговое представительство Chevrolet в



Роджер Пенске за рулем частного Cooper T53 во время Гран При США 1961 года — первой из двух гонок Седого Роджера в Формуле-1



Филадельфии. Покупая этот бизнес, Пенске обеспечивал себе надежные финансовые тылы, поскольку продажа машин Chevrolet – одной из самых популярных марок в США, сулила верный доход. На что потратить эти деньги – тоже было ясно. Роджер встретил друга, в котором воплотились его мечты о великом гонщике и в союзе с которым он вознамерился создать на базе своей компании великую гоночную команду. Этим другом был отличный гонщик и инженер Марк Донохью. Марк и Роджер в середине 60-х считались одними из самых известных и уважаемых людей в американском автоспорте, и их альянс, воплотившийся в 1966 году в команду Roger Penske-Sunoco Racing, журналисты мгновенно окрестили “дьявольским дуэтом”. “Это был один из сильнейших союзов в истории американского автоспорта”, – напишет в своей книге много лет спустя спортивный историк Тони Саккис. И действительно, в первом же своем сезоне Penske Racing едва не выиграла Can-Am. Лишь семи очков не хватило тогда Донохью, чтобы опередить в итоговом зачете Канадо-американской серии чемпиона мира Джона Сертиса.

В те времена Пенске еще не строил своих машин, а покупал у других фирм: Lola, McLaren, Porsche, Ford, Ferrari... Перебирал их до последнего винтика, почти всегда оснащал моторами Chevrolet и передавал в руки Марка, который выигрывал на них один чемпионат за другим. В 1967–1973 годах Донохью дважды выигрывал чемпионат США по шоссейно-кольцевым гонкам USRRC (United States Road Racing Championship), трижды – Trans-Am и один раз – Can-Am, побеждал в Indy 500, гонках NASCAR, USAC... Словом, за семь лет Марк и Роджер выигрвали в Америке почти все, и Пенске, который, несмотря на седину на висках, еще не утратил юношеского задора и жажды побед, в поисках новых вершин обратил свой взор на старушку Европу. Впрочем, была у Роджера и еще одна веская причина, чтобы перевернуть очередную, уже вторую страницу своей жизни в гонках...



Жизнь третья: Европа

Как удержать друга? Вот над каким вопросом ломал голову Роджер Пенске. После блистательной победы в Can-Am, где в 1973 году Марк Донохью выиграл шесть гонок подряд и набрал очков в два с лишним раза больше второго призера, завоевывать в Штатах было уже нечего. Марк утратил мотивацию и собирался завершить свою гоночную карьеру. Тогда-то Пенске и заявил о своих планах покорения Формулы-1.

Оба они – и Роджер, и Марк – уже имели представление о “большом цирке”. Карьера

Ford GT40, Ле-Ман 1967 года. На машинах Роджера Донохью добился выдающихся успехов в гонках спортпрототипов. Трижды в 1968, 1969 и 1971 годах он выигрывал Trans-Am и по разу в 1973 и 1974 годах – Can-Am и IROC

Пенске состояла из двух американских Гран При начала 60-х, в которых он с обидным постоянством уступал победителям по четыре круга. Донохью добился большего. В 1971 году, когда Роджер выставил для него на Гран При Канады McLaren M19A, Марк в первой же гонке финишировал на пьедестале. Через две недели в Уоткинс-Глене он принял участие и в Большом Призе США, но стартовать в гонке не смог, поскольку вынужден был уехать в Трентон на этап USAC. Тем не менее свидание с “королевой автоспорта” пришлось Донохью по душе, Пенске тоже был не прочь вернуться в “большой цирк”, и в начале 1974 года оба американца с головой окунулись в новый проект.

Роджеру удалось заручиться финансовой поддержкой одного из крупнейших американских банков First National City Bank. Но Пенске прекрасно понимал, что управлять командой с американской базы Penske в Ридинге значило заранее обрекать себя на неудачи. Постоянные перелеты между Старым и Новым Светом отнимали бы уйму денег и време-

На первых порах Пенске приходилось быть и менеджером и механиком-информатором своей команды. Роджер на командном мостике Penske во время гонки Indy 500 1969 года





Роджер самолично измеряет клиренс Lola Донохью в Индианаполисе '69

ни, а главное – не позволяли бы оперативно совершенствовать машину. Поэтому весной 1974 года на деньги FNCB Роджер купил небольшую мастерскую по производству машин Формулы-5000 в Пуле, Великобритания, превратив ее в европейскую штаб-квартиру Penske Ф-1. И через пару недель на новой базе команды в графстве Дорсет главный конструктор “конюшни”, бывший чертежник Brabham Джефф Феррис засел за чертежи первого Penske Формулы-1. Несмотря на упущенное в межсезонье время, Роджер не хотел переносить дебют команды еще на год и торопил Ферриса, чтобы успеть принять участие в двух последних гонках чемпионата на североамериканском континенте. К осени машина была готова.

Джефф неплохо справился со своей задачей. PC1 получился достаточно консервативным, но в то же время простым в обслуживании автомобилем, какой и был необходим команде на первых порах. Типичный “автомобиль-клин” с очень низкими радиаторами и высоким кокпитом, PC1 оказался не слишком быстрым. Как и планировал Роджер, команда дебютировала в канадском Моспорт-парке, где Донохью квалифицировался на

предпоследнем ряду, а в гонке, хоть и отстал на два круга, но все-таки финишировал 12-м. Через две недели на домашнем Гран При США в Уоткинс-Глене Penske Марка стоял на старте уже 14-м. И хотя до финиша гонки Донохью не добрался – сломалось крепление рычага задней подвески – и Роджер, и спонсоры остались довольны дебютом. Но увы, на проверку возможности доводки у PC1 оказались весьма скромными.

Джефф ищет компромисс

Зимой Феррис построил в Пуле еще одно шасси PC1-02, которое получило более широкую по сравнению с 01 базу и новую геометрию задней подвески. Кроме этого, Джефф сместил назад масляные радиаторы, убрал под обтекатели рычаги передней подвески и немало доработал аэродинамику, оснастив ма-

Один из сильнейших тандемов в истории американского автоспорта: Роджер Пенске и Марк Донохью во время тренировок перед Indy 500 '69

шину высоким “воздухозаборником-каминном” над головой гонщика и новым задним антикрылом. Но уже на первых этапах чемпионата в Южной Америке стало ясно, что максимум, на что может рассчитывать Penske с такой машиной, – место в десятке. И если в ужасающей жаре Буэнос-Айреса Донохью благодаря своему таланту и физической выносливости еще сумел вытаскивать выкрашенную в цвета национального флага США Penske с 16-го места на 7-е, то на скоростной ухабистой трассе “Интерлагоса” американцев ждало полное фиаско, которое едва не стоило Марку жизни. Крепление заднего антикрыла не выдержало вибрации, и Донохью лишь чудом сумел избежать серьезной аварии.

Пришедшие в бешенство Роджер, Марк и главный менеджер швейцарец Хайнц Хоффер, управлявший командой в отсутствие часто задерживавшегося в Америке Пенске, устроили Феррису хорошую “промычку мозгов”. В итоге к следующей гонке в Кьялами тот подготовил новую модификацию машины, с увеличенной на три дюйма колесей и удлинненной за счет пятитюймовой вставки между двигателем и коробкой передач базой. Однако скорости эти усовершенствования не принесли, и уже в Испании команда вернулась к короткобазной машине, а в Монако и вовсе привезла шасси с передней колесей на пять дюймов уже базовой. Но судорожные метания Ферриса в поисках



После аварии на "Остеррайхринге" от March Марка осталась лишь груда искореженного железа

компромисса успеха так и не принесли. В трех следующих гонках Донохью лишь раз добрался до финиша на 11-м месте. Потом Марк неожиданно для всех финишировал пятым в Андерсторпе, принес машинкам Penske первые два очка в Ф-1 и поселил в сердце Роджера робкий лучик надежды, который, впрочем, угас столь же быстро, как и вспыхнул.

В Зандфорте дебютировала новая узкобазная машина PC1-03, но лишь восьмое место в Голландии и поломка полуоси в Ле-Кастеле окончательно уверили Роджера в том, что совершенствуя PC1, команда лишь теряет время. Поэтому ожидая, пока Феррис закончит работу над новой машиной, Пенске просто купил у Макса Мосли March 751, выкрасил его в цвета своей команды и выставил на старт в Сильверстоуне. "Роджера никогда особо не заботило: носит автомобиль его имя или нет, в этом отношении он был совершенно не честолюбив. Для него главное было выиграть, а на чем — это уже второй вопрос", — считает Рик Мирз, который много лет выступал за Penske в серии USAC и CART. И хотя объективно March был не намного лучше Penske, на тестах в Сильверстоуне он показал время почти на две секунды быстрее PC1, а первая же гонка принесла Донохью еще два очка, хотя... до финиша американец не добрался.

Стартовав лишь 15-м, Марк вышел на пятое место, когда над Сильверстоуном начался ливень. Из шестерки лидеров на одном только

56-м круге четверо, включая и Марка, вылетели с мокрой трассы. В гонке осталось всего пять машин, три из которых отставали от лидировавшего Эмерсона Фиттипальди уже на два круга, четвертая — на круг, и судьи вывесили красный флаг. Так, даже не доехав до финиша, Донохью остался на пятом месте, проиграв один круг победителю. Увы, это были последние очки Марка в Ф-1. В Германии на его March лопнула шина, а еще через две недели на "Остеррайхринге" произошла трагедия, повлиявшая на судьбу всей команды Penske...



Роджер Пенске, Джон Уотсон и Стирлинг Мосс на Гран При Австрии 1976 года

Австрийский ад

Погода в Шпильберге стояла отменная. Теплое летнее солнце, только недавно озарившее белоснежные вершины Альп, еще не успело как следует разогреть асфальт "Остеррайхринга". Воскресная утренняя разминка была уже в разгаре, когда на входе в первый поворот на скорости под 300 км/ч на March Марка неожиданно взорвалось переднее колесо. Накренувшись, как подбитая птица, неуправляемая машина пронеслась над полосой безопасности, перелетела через отбойник и, сбив двух человек, в бешеном вальсе закувыркалась по полю. Один из пострадавших погиб на месте, второго с тяжелейшими травмами отправили в больницу. Марк, казалось, пострадал куда меньше. Когда его вытащили из ма-

шины и привели в чувство, Донохью мог сидеть и говорить, но в машине "скорой помощи" по дороге в больницу он вновь потерял сознание, а два дня спустя скончался в госпитале Граца.

Трагедия в Шпильберге повергла в шок всю Америку. Вдова Марка Иден подала в суд на шинную компанию Goodyear. Причины аварии вроде бы не вызвали сомнений, но только четверть века спустя после смерти мужа Иден наконец получила от Goodyear финансовую компенсацию в несколько миллионов долларов. У Пенске же после гибели лучшего друга опустились руки. Формула-1 была Роджеру больше не нужна. Наоборот, каждая гонка приносила ему теперь огромные мучения, напоминая о смерти Марка, в которой он чув-



В Австрии '76 Джон Уотсон одержал первую из своих пяти побед в Ф-1. К сожалению, для Penske эта победа оказалась единственной

ствовавший и долю своей вины. Ведь это он сделал все возможное, чтобы Донохью остался в автогонках. Но в этот проект было вложено столько сил многих людей, что Роджер просто не имел права выставить их всех теперь на улицу, и он все-таки нашел в себе силы продолжить борьбу. Правда, теперь Penske была уже другой командой – командой без Марка.

Еще не оправившаяся от австрийской трагедии американская «конюшня» пропустила итальянский Гран При в Монце. Воспользовавшись перерывом, Роджер велел Феррису ускорить работу над новым автомобилем, рассчитывая заменить March уже на последней гонке сезона в США. Однако когда машину впервые выкатили на пит-лейн Уоткинс-Глена, механики March не смогли сдержать улыбок: PC3 оказался точной копией March 751. Растерявшийся Феррис вместе с присоединившимся к нему американцем Доном Коксом просто «слизали» свою конструкцию с автомобиля Херда до последней заклепки. Единственное, что отличало его от March: немного иная конструкция задней подвески, сохранившая фирменные черты PC1, и коробка передач Hewland FGA (на 751-й стояла FG). Несчастные механики Penske как могли отпугивались от язвительных насмешек, обещая, что в гонке

машина поедет быстрее March, но до гонки PC3 не дотянул.

На смену Донохью Пенске увел из попавшей в финансовый кризис Surtees талантливого ирландца Джона Уотсона. И в квалификации тот показал 12-е время – лучшее в истории команды. Однако во время воскресной разминки на PC3-01 сгорел мотор. Роджер явно не рассчитывал на такой поворот событий: второй машины у команды просто не было и Джону пришлось пересечь на старую PC1, два дня до этого пылившуюся в паддоке в качестве рекламного экспоната FNCB, у которого фото-

графировались болельщики. Максимум чего смог добиться Уотсон в гонке – девятое место, в двух кругах отставания от победителя.

Жизнь продолжается

За зиму в Пуле было построено еще два шасси PC3: 02 и 03. И хотя Роджер прекрасно понимал, что машина, скопированная у March, успеха его команде не принесет, первые шесть гонок 1976 года Уотсону пришлось провести на ней. Правда, в Кьялами Джон даже заработал два очка. Но настоящий звездный час Penske наступил летом, когда в Андерсторпе дебютировала новая PC4. Даже на вид «четверка» смотрелась куда элегантнее «трешки», хоть и была тяжелее ее на шесть килограммов. Феррис и Кокс на этот раз построили очень низкий и узкий монокок и отказались от портящего аэродинамику высокого воздухозаборника над головой гонщика, заменив его аккуратными «жабрами» по обе стороны капота двигателя. В Швеции, где Уотсон, правда, так и не смог раскрыть всего потенциала PC4 (на первом же круге гонки в мотор попал песок, из-за чего заклинило дроссельную заслонку), на машине стояло еще и необычное, скопированное у Ferrari навесное переднее антикрыло. Однако уже три недели спустя в Ле-Кастеле оно было заменено более традиционным, база машины увеличилась на несколько дюймов. И это наконец принесло успех.

В субботу Уотсон впервые в истории Penske сумел квалифицироваться в десятке лучших, а в воскресенье, выиграв ожесточенную схватку за третье место с Brabham Карлоса Паса и получив в награду «Трофей Этьена Эгнера» – приз самому активному гонщику, поднялся на пьедестал. После финиша, правда, обнаружилось, что пять из шести первых машин, за исключением Brabham Паса, не соответствуют регламенту. Перед гонкой механики так увлеклись, увеличивая клиренс, что задние антикрылья оказались чуть выше нормы. Приняв во внимание массовый характер нарушения, комиссары поначалу решили оставить результаты гонки в силе, ограничившись лишь



Penske PC4 Уотсона обгоняет McLaren Ханта по внешнему радиусу в повороте Tarzan в Зандфорте

отчетом в FIA. Но после того как владелец Brabham Берни Экклстоун подал протест, судьи все-таки дисквалифицировали самого злостного нарушителя – Penske. К несчастью, на машине Уотти крыло оказалось выше, чем на других, на целых 1,5 см перекрыв допустимый максимум. И лишь апелляция, поданная Penske в FIA, все-таки восстановила справедливость, и через несколько месяцев третье место во Франции Джону вернули. Впрочем, к тому моменту оно уже отошло в тень более громких успехов ирландца.

В Брэнде-Хэтче Уотсон вновь был одним из лучших и, хотя из-за вылета с трассы и лишнего пит-стопа финишировал лишь четвертым, после дисквалификации Ханга вновь оказался в тройке. В Германии из-за проблем с тормозами Джон не смог подняться выше седьмого места. Зато в Австрии, куда после прошлогодней трагедии команда приехала не в лучшем настроении, Penske ждал триумф.

Будто в напоминание о гибели Донохью в первом повороте «Остеррайхринга», где оборвалась жизнь американца, выросла тормозная «эска». Судьба на этот раз явно благоволила Penske. В субботу Уотти пробился на первый ряд стартового поля, всего 0,82 с не дотянув до поула Ханга, а в воскресенье, пролидив 45 из 54 кругов гонки, принес американским машинам первую со времен Eagle победу в Формуле-1. К сожалению, для Penske, так же как и для «орла» Дэна Гэрни, первый успех оказался и последним.

В Зандфорте, где на старт впервые вышли сразу два Penske (голландец Бой Хайе арендовал у Роджера старый PC3-02), Джон шел вплотную за лидировавшим Хантом, когда начала барахлить коробка передач. В Монце его пятничное квалификационное время было аннулировано из-за превышения октанового числа топлива в баке Penske. В субботу пошел дождь, и Уотти пришлось стартовать 26-м, да и то лишь потому, что Роджер смог уговорить Гая Эдвардса из Hesketh не выходить на старт. В Канаде на Penske вновь обру-



шились проблемы с коробкой передач. И только в Штатах все начало налаживаться. Хотя команда ошиблась с аэродинамическими настройками и чересчур сильно развернула заднее антикрыло, фактически лишив Уотсона возможности атаковать соперников в конце прямых, Джон на новенькой PC4-02 финишировал шестым. На последней гонке сезона в Японии он и вовсе стартовал со второго ряда и не попал в призеры лишь из-за поломки мотора. Увы, несмотря на это, гонка у подножия Фудзиямы стала последней для

Джон Уотсон, ГП Франции '76. Даже несмотря на многообещающее выступление в 1976 году, лишившись по окончании сезона поддержки своего титульного спонсора, Penske покинула Ф-1

команды Penske в Формуле-1. По завершении чемпионата First National City Bank отказался продлевать контракт. А искать новых спонсоров Роджер, после смерти Донохью порядком подрастерявший свой интерес к Формуле-1, уже не захотел.

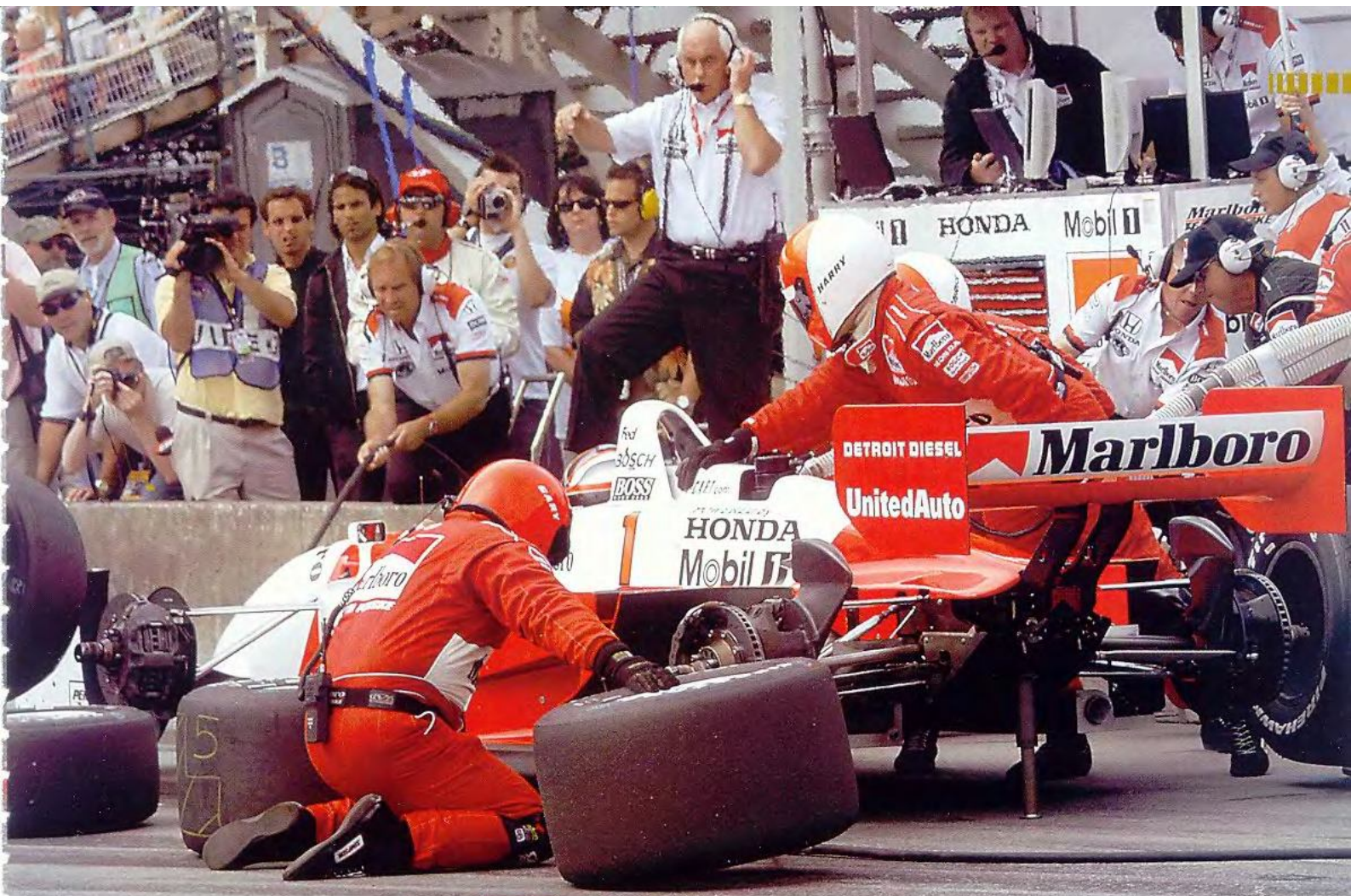
Продав два своих Penske PC4 немецкому дельцу Хансу-Понтеру Шмиду, собиравшемуся дебютировать в Формуле-1 со своей командой ATS, и раскидав по частным коллекциям старые PC1 и PC3, Роджер открыл первую страницу своей четвертой и пока самой успешной жизни в автоспорте.

Жизнь четвертая: патриарх

Вконец посевев и заметно располнев за три года в Формуле-1, зимой 76-го Роджер окончательно вернулся в Америку, где весьма скоро достиг таких высот, которые в Формуле-1 ему даже и не снились. На родине он сконцентрировал все свои силы на команде USAC, и за пару лет Penske превратилась в безоговорочного лидера американских гонок.

На старте Indy 500 1988 года пилоты Penske Рик Мирз (№ 5), Дэнни Салливан (№ 9) и Эл Анзер (№ 1) оккупировали весь первый ряд стартового поля. Победа же в гонке досталась Мирзу





Penske – единственный автомобиль CART, за руль которого садился Айртон Сenna. Сenna и Эмерсон Фиттипальди на тестах в Финиксе, 23 декабря 1992 года

Уже через год после ухода команды из Ф-1 Том Снева на купленном Роджером McLaren M24 принес Penske первый чемпионский титул в USAC, а в 78-м повторил свой успех уже за рулем сконструированного Феррисом Penske PC6. Англичанин, поднаторевший за три года работы на посту главного конструктора в команде Ф-1, с первой же попытки построил машину, которая вкупе со следующей моделью PC07 – близняшки PC6, но уже с граунд-эффектом – вскоре вошла в двадцатку самых удачных конструкций за всю историю американского автоспорта. Когда же к Penske присоединился и легендарный Рик Мирз, выступавший за команду на протяжении следующих

полутора десятилетий и выигравший для нее три из четырех первых чемпионатов CART, команда Седого Роджера и вовсе стала непобедимой.

За четверть века, что минуло с момента ухода Penske из Формулы-1, Капитан Роджер достиг со своей «конюшней» таких высот, которые вряд ли в ближайшие годы покорятся какой-нибудь еще команде Америки. 110 побед в гонках IndyCar (11 из них в Indy 500), 11 чемпионских титулов, плюс

вечный рекорд, который уже невозможно побить: в 1994 году пилоты Penske заняли в CART три первых места – таков итог выступлений легендарной команды, которая в 2001 году завоевала свой 11-й чемпионский титул.

Сегодня Роджер уже мало чем напоминает того стройного парня с голливудской внешностью и ранней проседью в волосах, что три с половиной десятилетия назад основал в Пенсильвании свою маленькую команду. Теперь он скорее походит на грузного капиталиста-миллионера с обложки советского журнала «Крокодил». Владелец заводов, газет, пароходов... За эти годы маленький автосалон Chevrolet в Филадельфии разросся до размеров гигантской корпорации, включающей в себя девять компаний, которые приносят Пенске по \$10 млн в год. Роджер – ярчайший пример человека, который сделал себя сам, как любят говорить американцы. Настоящий ко-

Автогонки по-прежнему останутся главной страстью Роджера, и сегодня, как и 30 лет назад, он руководит командой со своего капитанского мостика

роль Америки, точнее автомобильной Америки! «Роджер – великий человек! – уверен Рик Мирз, после завершения карьеры оставшийся работать в Penske Racing консультантом. – И он создал великую команду! Мне, правда, порой кажется, что большинство людей абсолютно не понимают его. Они считают, что Роджер – сухарь-бизнесмен с железной хваткой, который дерет со своих сотрудников по три шкуры. Он и на самом деле очень требователен, но прежде всего – к самому себе. К подчиненным же он относится как к родным детям. У Роджера большое сердце...»

Чем старше человек становится, тем тяжелее ему менять установившееся течение жизни. Однако подчас обстоятельства оказываются сильнее. Выиграв в 2001 году очередной титул в CART, Penske неожиданно покинула чемпионат. Титульный спонсор команды концерн Philip Morris потребовал перейти из «европеизированного» CART в «чисто американскую» серию IRL. Что оставалось делать Роджеру? Отказаться от поддержки могущественного Marlboro, о которой мечтают все гоночные команды планеты? Возможно, лет сорок назад он так бы и поступил. Но Пенске-бизнесмен, у которого за плечами была уже не одна, а целых четыре жизни в автоспорте, решил по-другому и, не колеблясь, открыл пятую страницу своей жизни в гонках.

Владимир Маккавеев

Penske Racing

Команда основана в 1966 году
В Формуле-1 с 1971 года
Дебют в гонке Гран При заводского автомобиля 1974 г., Гран При Канады – Марк Донохью (12-й)
Последняя гонка Гран При для автомобиля Penske до 2002 года 1977 г., ГП Канады – Дэнни Онгас (7-й)
Руководитель Роджер Пенске
Штаб-квартира Ридинг, Пенсильвания, США
Европейская база Пул, графство Дорсет, Англия
Количество Гран При (для автомобилей) 40
Общее число стартов машин Penske в гонках 44
Количество Гран При для команды Penske 33
Общее число стартов машин команды Penske в гонках 32
Лучший результат в квалификации 2-е место – 1976 г. ГП Австрии (Джон Уотсон)
Лучший результат в гонке 1-е место – 1976 г. ГП Австрии (Джон Уотсон)



Пилоты, выступавшие на машинах Penske в Ф-1

Пилот	Старты: 44	Победы: 1	ПП: –	БК: –	Очки: 23
Джон Уотсон	17	1	–	–	20
Марк Донохью	11	–	–	–	2
Жан-Пьер Жарье**	10(1)	–	–	–	1
Ханс Биндер**	2(1)	–	–	–	–
Дэнни Онгас**	2	–	–	–	–
Бой Хайе**	1	–	–	–	–
Ханс Хейер**	1	–	–	–	–

* – в скобках указано количество Гран При, в которых пилот не прошел квалификацию или не стартовал в гонке, ** – пилоты, выступавшие на Penske не за заводскую команду

Выступления команды Penske и команды ATS на шасси Penske в Формуле-1 в 1974-1977 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
1974	2	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Марк Донохью/–	First National City Bank
1975	10	10	2	–	–	–	–	–	–	1	–	12	–	Марк Донохью/15; Джон Уотсон/–	First National City Bank
1976	16	17	20	–	–	1	–	2	–	1	1	5	1/45/265,9	Джон Уотсон/7; Бой Хайе**/–	First National City Bank
1977*	12	12	1	–	–	–	–	–	–	–	1	12	–	Жан-Пьер Жарье/19; Ханс Хейер /–; Ханс Биндер/–; Дэнни Онгас**/–	ATS
Всего:	40	44	23	–	–	1	–	2	–	2	2	–	1/45/265,9		

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – поулы-позиции; БК – лучшие круги; О – очки

* – в 1977 г. на шасси Penske выступали гонщики команды ATS; ** – гонщики, выступавшие не за заводскую команду

Выступления команд Penske-White Racing* и Penske Cars на шасси других фирм в Формуле-1 в 1971, 1975 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Шасси	ЛГ: ГП/кр./км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1971	2	2	4	–	–	–	–	1	–	–	–	McLaren M19A	–	Марк Донохью/16; Давид Хоббс/–	Sunoco
1975	3	3	2	–	–	–	–	–	1	–	–	March 751	–	Марк Донохью/15	First National City Bank
Всего:	5	5	6	–	–	–	–	1	–	1	–		–		

Шасси Penske 1974-1976 гг.

	Penske PC1	Penske PC3	Penske PC4
Конструктор	Джефф Феррис	Джефф Феррис, Дон Кокс	Джефф Феррис, Дон Кокс
Количество шасси	3	3	2
Шины	Goodyear	Goodyear	Goodyear
Год постройки	1974	1975	1976
Годы эксплуатации в ЧМ	1974–1975	1975–1976	1976–1977
ГП	12	7	22
СТ	12	7	25
О	2	2	19
ПП	–	–	–
БК	–	–	–
Побед	–	–	1
Мотор	V8 Ford Cosworth DFV	V8 Ford Cosworth DFV	V8 Ford Cosworth DFV
Число и рабочий объем цилиндров, см³	8/2993	8/2993	8/2993
Мощность, л.с.	465	465	465
Число об/мин	10 500	10 500	10 500
Диаметр цилиндра, мм	85,6	85,6	85,6
Ход поршня, мм	64,8	64,8	64,8
Степень сжатия	11,0	11,0	11,0
Число передач	5	5	5
Коробка передач	Hewland FG400	Hewland FGA400	Hewland DG400
Шасси	полумонокок	монокот	монокот
Колеса спереди/сзади	1473/1524	1372/1473	1422/1473
Колесная база, мм	2540	2489	2692
Сухая база, кг	582	584	590



Выступления команды Penske в IndyCar (USAC, CART):

Стартов в гонках (Всего/USAC/CART*):950/151/799
 Побед в гонках (Всего/USAC/CART*):110/12/98
 Побед в Indy 500:11: 1972 г. (Марк Донохью); 1979 г. (Рик Мирз);
 1981 г. (Бобби Анзер); 1984 г. (Рик Мирз);
 1985 г. (Дэнни Салливан); 1987 г. (Эл Анзер);
 1988 г. (Рик Мирз); 1991 г. (Рик Мирз); 1993 г.
 (Эмерсон Фиттипальди); 1994 г. (Эл Анзер-мл.);
 2001 г. (Хелиу Каштру-Невеш)

ПП в гонках (Всего/USAC/CART*):135/14/121
 Финишей в первой пятёрке (Всего/USAC/CART*):424/63/361
 Финишей в первой десятке (Всего/USAC/CART*):578/491/87

* – включая Indy 500, не входившие в зачет чемпионата CART

Пилоты Penske, побеждавшие в USAC/CART

Пилот	Годы	Старты: 950	Победы: 110
Рик Мирз	(1978–1992)	192	29
Дэнни Салливан	(1985–1990)	92	12
Эл Анзер-мл.	(1994–1999)	101	12
Бобби Анзер	(1979–1981)	37	11
Эмерсон Фиттипальди	(1990–1996)	109	11
Пол Трейси	(1991–1994; 1996–1997)	77	11
Хелиу Каштру-Невеш	(2000–2001)	42	7
Жиль де Ферран	(2000–2001)	42	4
Марк Донохью	(1968–1973)	27	3
Том Снева	(1975–1978)	54	3
Эл Анзер	(1983–1989)	58	3
Гарри Беттенхаузен	(1972–1974)	26	2
Марио Андретти	(1976–1980)	23	2

Выступления команды Penske в серии CART и в Indy 500 в 1979–2001 гг.

Год	Пилоты	Титульный спонсор	Автомобиль	Двигатель	Гонок	Побед	ПП	Ф5	Ф10	Место в чемпионате
1979	Бобби Анзер	Norton	Penske PC7	Cosworth	14	6	7	12	13	2
	Рик Мирз	Gould	Penske PC7	Cosworth	14	3	2	13	14	1
	Марио Андретти		Penske PC7	Cosworth	1	0	0	1	1	11
1980	Марио Андретти	A.B. Dick	Penske PC9	Cosworth	4	1	2	2	2	16
	Бобби Анзер	Gould	Penske PC9	Cosworth	11	4	4	8	8	2
	Рик Мирз	Gould	Penske PC9	Cosworth	12	1	0	8	10	4
1981	Рик Мирз	Gould	Penske PC9B	Cosworth	11	6	2	9	10	1
	Билл Элсан	A.B. Dick	Penske PC9B	Cosworth	8	0	0	4	5	2
	Бобби Анзер*	Norton	Penske PC9B	Cosworth	12	1	4	4	7	7
1982	Рик Мирз	Gould	Penske PC9B	Cosworth	12	4	9	9	9	1
	Кейвин Коуган	Norton	Penske PC10	Cosworth	12	0	2	5	7	6
1983	Эл Анзер	Hertz	Penske PC11	Cosworth	13	1	0	10	10	1
	Рик Мирз	Pennzoil	Penske PC11	Cosworth	13	1	1	5	8	6
1984	Рик Мирз	Pennzoil	March 84C	Cosworth	11	1	2	7	9	5
	Джонни Ратерфорд	Pennzoil	March 84C	Cosworth	3	0	1	1	1	22
	Майк Такуэлл	Pennzoil	March 84C	Cosworth	2	0	0	0	0	–
	Эл Анзер	Hertz	March 84C	Cosworth	16	0	0	4	9	9
1985	Дэнни Салливан	Miller	March 85C	Cosworth	15	2	2	8	10	4
	Рик Мирз	Pennzoil	March 85C	Cosworth	5	1	2	3	3	10
	Эл Анзер	Hertz	March 85C	Cosworth	14	1	1	10	11	1
1986	Дэнни Салливан	Miller	March 85C	Cosworth	17	2	2	8	10	5
	Рик Мирз	Pennzoil	March 85C	Cosworth	17	0	4	5	8	8
	Эл Анзер		March 85C	Cosworth	5	0	0	0	0	–
1987	Эл Анзер	Commins	March 86C	Chevrolet	3	1	0	2	2	13
	Дэнни Салливан	Miller	March 86C	Chevrolet	15	0	0	6	6	9
	Рик Мирз	Pennzoil	March 86C	Chevrolet	15	1	0	6	10	5
1988	Дэнни Салливан	Miller	Penske PC17	Chevrolet	15	4	9	11	11	1
	Рик Мирз	Pennzoil	Penske PC17	Chevrolet	15	2	4	6	10	4
	Эл Анзер		Penske PC17	Chevrolet	3	0	0	1	2	19
1989	Дэнни Салливан	Miller	Penske PC18	Chevrolet	13	2	1	6	9	7
	Рик Мирз	Pennzoil	Penske PC18	Chevrolet	15	3	5	11	14	2
	Джефф Брэбэм		Penske PC18	Chevrolet	1	0	0	0	0	39
	Эл Анзер		Penske PC18	Chevrolet	4	0	0	0	3	14
1990	Эмерсон Фиттипальди	Marlboro	Penske PC19	Chevrolet 90	16	1	2	7	12	5
	Дэнни Салливан	Marlboro	Penske PC19	Chevrolet 90	16	2	4	8	10	6
	Рик Мирз	Pennzoil	Penske PC19	Chevrolet 90	16	1	3	10	14	3
1991	Эмерсон Фиттипальди	Marlboro	Penske PC20	Chevrolet 91	17	1	2	7	11	4
	Рик Мирз	Marlboro	Penske PC20	Chevrolet 91	17	2	6	8	12	5
	Пол Трейси	Marlboro	Penske PC20	Chevrolet 91	3	0	0	0	1	21
1992	Эмерсон Фиттипальди	Marlboro	Penske PC21	Chevrolet 92	16	4	2	7	10	4
	Пол Трейси	Mobil 1	Penske PC21	Chevrolet 92	11	0	1	4	4	12
	Рик Мирз	Marlboro	Penske PC21	Chevrolet 92	8	0	0	2	5	13
1993	Эмерсон Фиттипальди	Marlboro	Penske PC22	Chevrolet 93	16	3	2	11	12	2
	Пол Трейси	Marlboro	Penske PC22	Chevrolet 93	16	5	2	8	9	3
1994	Эл Анзер-мл.	Marlboro	Penske PC23	Ilmor D***	16	8	4	11	13	1
	Пол Трейси	Marlboro	Penske PC23	Ilmor D***	16	3	4	9	9	3
	Эмерсон Фиттипальди	Marlboro	Penske PC23	Ilmor D***	16	1	2	11	13	2
1995	Эл Анзер-мл.	Marlboro	Penske PC24	Mercedes-Benz	16	4	0	8	11	2
	Эмерсон Фиттипальди	Marlboro	Penske PC24	Mercedes-Benz	16	1	0	4	7	11
1996	Эл Анзер-мл.	Marlboro	Penske PC25	Mercedes-Benz	16	0	0	8	12	4
	Пол Трейси	Marlboro	Penske PC25	Mercedes-Benz	14	0	3	4	6	13
	Эмерсон Фиттипальди	Marlboro	Penske PC25	Mercedes-Benz	12	0	0	2	3	19
	Ян Магнуссен	Marlboro	Penske PC25	Mercedes-Benz	4	0	0	0	1	24
1997	Эл Анзер-мл.	Marlboro	Penske PC26	Mercedes-Benz	17	0	0	4	7	13
	Пол Трейси	Marlboro	Penske PC26	Mercedes-Benz	16	3	2	5	10	5
1998	Эл Анзер-мл.	Marlboro	Penske PC27	Mercedes-Benz	19	0	0	4	7	11
	Андре Рибейру	Marlboro	Penske PC27	Mercedes-Benz	18	0	0	0	3	22
1999	Эл Анзер-мл.	Marlboro	Penske PC28/Lola	Mercedes-Benz	17	0	0	1	4	21
	Тарсо Маркеш	Marlboro	Penske PC28	Mercedes-Benz	6	0	0	0	1	28
	Гонсало Родригес	Marlboro	Penske PC28	Mercedes-Benz	1	0	0	0	0	33
	Алекс Баррон	Marlboro	Penske PC28	Mercedes-Benz	2	0	0	0	0	27
2000	Жиль де Ферран	Marlboro	Reynard d2K-I	Honda HR1	20	2	5	8	14	1
	Хелиу Каштру-Невеш	Marlboro	Reynard d2K-I	Honda HR1	20	3	3	6	11	7
2001	Жиль де Ферран	Marlboro	Reynard 01i	Honda HR1	22	2	5	12	16	1
	Хелиу Каштру-Невеш*	Marlboro	Reynard 01i	Honda HR1	22	4	3	7	11	4
Всего					799	98	121	361	491	

Примечание: Ф5 – финишей в пятёрке; Ф10 – финишей в десятке; * – в 1981 и 2001 гг. Анзер и Каштру-Невеш выиграли Indy 500, не входившие в зачет CART; ** – моторы Ilmor использовались во всех гонках чемпионата-94, кроме Indy 500, где этот же мотор в официальной заявке значился как Mercedes-Benz

ОДИН НА ОДИН
АДВОКАТ СЕННА

Холодным зимним утром 1981 года смуглый темноволосый молодой человек остановил машину у небольшого здания на шоссе Лондон—Норвич в Снеттертоне и, помедлив секунду, направился к двери. Чтобы добраться сюда, он проехал полмиллиарда километров, но это было только начало долгого пути...

НЕИЗВЕСТНЫЙ СЕННА

64 sbornik.ru/online



Бразилец в Англии

Молодой человек вскоре должен был исполнить 21 год, звали его Айртон да Силва, и прибыл он в Англию на Бразилию. Дескать, вот он, отсюда, ведь в кафе Ральфа Форда, где заведует сынштейн в Англии голландский командант Формулы-Форд – Ван Гиенен. Почти все молодые британцы, бредущие в те годы на лайнере Дюна Кларк и Деск Стюарт, рано или поздно обязательно случались с этим зверь. Да и не только британцы. В последние годы здесь переселилось немало юных, чашки кумаров были замечены Хуан Мануэль, Филиппи и Эмерсон Фитингалди. Причем с каждым годом латиноамериканцев становилось все больше. Пасе, Морено, Бозель, Айртон, как говорится, и в Остендерте тоже загляд.

«Помню, когда в 77-м у нас тоился бразилец Шинку Серра, он постоянно говорил о парне по фамилии Септа, — вспоминает Ральф. — Он пришел, обязательно придет», — повторял Серра. Через пару лет Айртон действительно приехал. И когда он впервые переступил порог моего офиса, я уже достаточно знал о нем. Шинку все уши прожужжал мне о том, как хорош Септа. Несмотря на это, при первом знакомстве Айртон показался мне чересчур самоуверенным. Но уже через десять минут я понял, что это не была пустая самодеятельность. Этот парень точно знал, что и как ему нужно делать, чтобы стать чемпионом».

Они договорились, что Айртон попробует свои силы во всех трех британских чемпионатах Формулы-1600, проводимых Королевским автоклубом и судоходными компаниями P&O и Townsend-Thoresen. Айртон считал для себя и



После грозы в Матлоби
арке 22 марта взбешенный
Сенна едва не подрался с
Зэрике Мансиллой

15 марта 1981 года. Брэндс-Хэтч. Айртон, Лиллиан и партнер Сенны по команде Van Diemen Альфонсо Толедадо после первой победы Айртона в Ф-1600. Своего первого триумфа, как и многих последующих, Человек Дождя добился на мокрой трассе (вверху справа)

15 августа 1981 года, Донингтон-парк
 Шиху Серра дает последние советы Сенне
 перед стартом одной из последних гонок
 "Таунсенд Торесен"

новой матери и жены Диниане жили к югу от Морвары и начали потихоньку приспособляться к новому для себя миру. Так первые месяцы оказались, наверное, самыми сложными его жизни. Он еще плохо говорил по-английски, к тому же теперь ему пришлось привыкнуть к множеству новых для него вещей: машин (привык как гоночным, так и дорожным — с правым рулем), трассам, даже к новому имени. По настоянию отца, с боем отстоявшего сына в Европе, Айртон да Силва выступил в гонках под девичьим фамилией своей матери — Селло. Но англичанам и это имя не казалось совсем сложным, и в конце концов Айртон привык к своему новому имени. Айртон привез в Америку двух братьев. Айртон привез брата. А вот с сестрами и предположении ядаливой барьеры все оказалось так сложное. Хотя надо отдать ему должное: первое знакомство Айртон начал очень хорошо.

«Опыт», «протипит», конечно, сильно помогли мне, но в основном это касалось лишь одной детали — топливного насоса. В итоге я выиграл — вспомнил почти моментально», — вспоминал потом Джинс. В этом Ф-Форд и Гарриин потонули. Но основа управления «формулы» все-таки сложилась сильно отбрасывая от карты. Чтобы справиться с новой машиной и незнакомым трассам, потребовалось время. И 1 марта на своей первой в жизни гоночной в Гранд-Хэтчере Гаррии квалификация в середине стартового поля, а на финише приехал пятым, позавидова своим партнерам по Van Diemen. Во второй гоночной в «Тракстоне» Джинс уже третьим. Но как только Формула-1600 вернулась на уже знакомую ему трассу в Гранд-Хэтчере, Гаррии одержал свою первую победу.

«Тогда произошла и драма», — вспоминает его механик Падди Доддс. — И уже сразу после



«...не старая стало понятно, что сегодня Сенне не будет равных. А когда он наконец пересек первым финишную линию, ко мне бросилась его обезумевшая от счастья жена Лилиан. Эта хрупкая девушка была в таком экстазе, что едва не оторвала меня, здорового мужчину, от земли. А вообще она была очень даже ничего... и отлично готовила. Помню, она лепила по какому-то особому бразильскому рецепту просто восхитительные банановые шпирозы и вносила их нам в боксы. Поверьте, ничего вкуснее я в жизни не пробовал...»

«Лилиансговорила по-английски еще хуже Сенны. Но она была соблазнительной девочкой, с та-кими формами и истинно бразильской задницей, что когда она прогнулась по палуду, не было ни одного мужика, который бы не остановился поглядеть на нее... — составляется в Падди фотограф нашего журнала Кит Саттон, именно с той самой дождевой гонки начинавший работать личным «фотолюбительским» Айртоню. — В Трактосе Сенна сам подошел ко мне и предложил поработать на него. Ему нужны были фото с гонок для бразильской прессы и поиска спонсоров».

“Я возвращаюсь в Бразилию...”

С каждой гонкой он ехал все быстрее и быстрее. Но большие успехи поражало, насколько точно он уже в столь юном возрасте оценивал свои возможности. «Однажды после тестов он заявил мне: "Я мог проехать на две десятых быстрее здесь и отыграть еще три в этом повороте. Но я не стал этого делать, ведь сегодня только тесты. В квалификации же я проеду на пять десятых быстрее", — вспоминает Пеласи.



22 августа 1982 года, Деннис Рашен и Айртон Сенна (вверху слева) перед стартом датского этапа европейской Ф-2000

Сенна на поул-позиции в Сильверстоуне (вверху справа). В 1982 году в трех гонках на этой трассе Айртон одержал три победы, выиграл два поула и показал три быстрейших круга



Айртон Сенна и Кит Саттон отмечают победу Сенны в чемпионате европейской Ф-2000, 22 августа 1982 года

– И действительно, он проехал ровно на полсекунды быстрее. Удивительно, но он всегда точно знал, сколько он может еще прибавить”.

Кроме того, уже тогда в Айртоне начали проявляться те качества, что потом так восхищали поклонников и раздражали недоброжелателей в Ф-1: агрессивный, порой взрывной характер (достаточно вспомнить мартовскую гонку в Снеттертоне, где он едва не подрался со своим партнером по команде Энрике Мансильей после того, как аргентинец подрезал его на трассе) и удивительное умение ездить в дождь.

“Однажды в Снеттертоне я смотрел гонку Ф-1600, – вспоминает тим-менеджер команды Van Diemen Ф-2000 Денни Рашен. – Сенна лидировал, он шел всего на несколько ярдов вперед преследователей. Но тут пошел дождь, и на следующем круге он опережал остальных уже... на полкруга. “Бог ты мой!” – сказал я себе и тут же пошел познакомиться с ним. Я предложил ему на следующий год пересечь на “Ф-2000”, пообещав “полный пакет”, европейский и британский чемпионаты, всего за 10 000 фунтов – сущие гроши, по сравнению с тем, что платили другие гонщики”.

“Помимо потрясающего умения контролировать машину на мокрой трассе, Айртон всегда великолепно стартовал, – продолжает Ральф Фермин. – Как только загорался зеленый свет, он тут же выигрывал несколько метров. Кроме того, на первых же кругах, пока другие раскисивались, выбирая свой темп и прогревая резину, он показывал лучшие круги и фактически выигрывал гонку. Уже где-то к середине сезона и я, и Падди точно знали: перед нами будущий чемпион мира”.

В последний день августа Айртон, тремя неделями раньше выигравший первенство RAC, одержав свою 12-ю победу в сезоне, за этап до конца выиграл и чемпионат Townsend-Thoresen (в P&O Гарри проехал лишь одну гонку). Он стал первым бразильцем, сумевшим за один сезон выиграть сразу два чемпионата британской Ф-Ford. После церемонии награждения диктор по автодрому Брайан Джонс подошел к Сенне с микрофоном: “Ну что, Айртон, ты блестяще выступил в Ф-1600, теперь тебя ждет дорога наверх, в Формулу-3?” “Нет, – ответил Сенна. – Я завязываю с гонками и возвращаюсь в Бразилию...”

Айртон и сам был безумно расстроен таким поворотом событий, но что ему оставалось делать? Отец, который финансировал его весь этот сезон, отказался давать деньги на следующий и требовал вернуться в Бразилию, взяться наконец за ум и окончить университет. Своих сбережений у Сенны не было, и дальше жить в Англии, а тем более выступать в гонках было не на что. Со спонсорами же в Бразилии в те годы было неважно: в Латинской Америке разразился грандиозный экономический кризис. Курс бразильского реала за один только год упал более чем в тысячу раз. Да и в самой Бразилии богатые даже не плакали, а рыдали – страна увязла в 100-миллиардных долгах. Какие уж тут автогонки! В общем, осенью 1981 года бразильский д’Артаньян, потерпевший к тому же очередное, уже четвертое фиаско на чемпионате мира по картингу в Парме, возвращался в свою заморскую “Гасконь” самым несчастным человеком на свете, в отчаянии даже отказавшись от уча-

стия в фестивале Формулы-Ford в Брэнде-Хэтче. И быть может, мир так никогда бы и не услышал о человеке по имени Айртон Сенна, если бы тогда, зимой 81-го, судьба все-таки не сжалилась над ним.

Назад в будущее

“С октября по февраль я аккуратно помогал отцу в его бизнесе, но все эти месяцы грезил Англией и мечтал вернуться в гонки”, – вспоминал потом Сенна. То ли Айртон в конце концов сумел убедить отца, то ли Милтону да Силва просто надоело видеть постоянную грусть в глазах сына, но через пять месяцев он наконец сдался и предоставил Айртону возможность самому решать свою судьбу, а тот, естественно, тут же выбрал гонки. Затем был небольшой семейный совет, на котором родители благословили бразильца на подвиги (“Я просто сумел убедить их, что в мои гонки вложено уже слишком много денег; а вернуть их я смогу, только попав в Формулу-1”, – шутил потом Айртон), и через несколько дней он уже вновь летел через океан, навстречу своим будущим победам.

На этот раз он приехал в Англию уже один, без Лилиан: незадолго до его возвращения в Европу они разошлись. “Она была из очень хорошей семьи, привыкла к комфорту и прислуге и оказалась абсолютно не готова к роли домохозяйки в нашем доме в Норфолке”, – с горечью признался Сенна после развода. Впрочем, злые языки потом уверяли, что Лилиан просто надоело, что Айртон уделял ей меньше внимания, чем своим машинам.

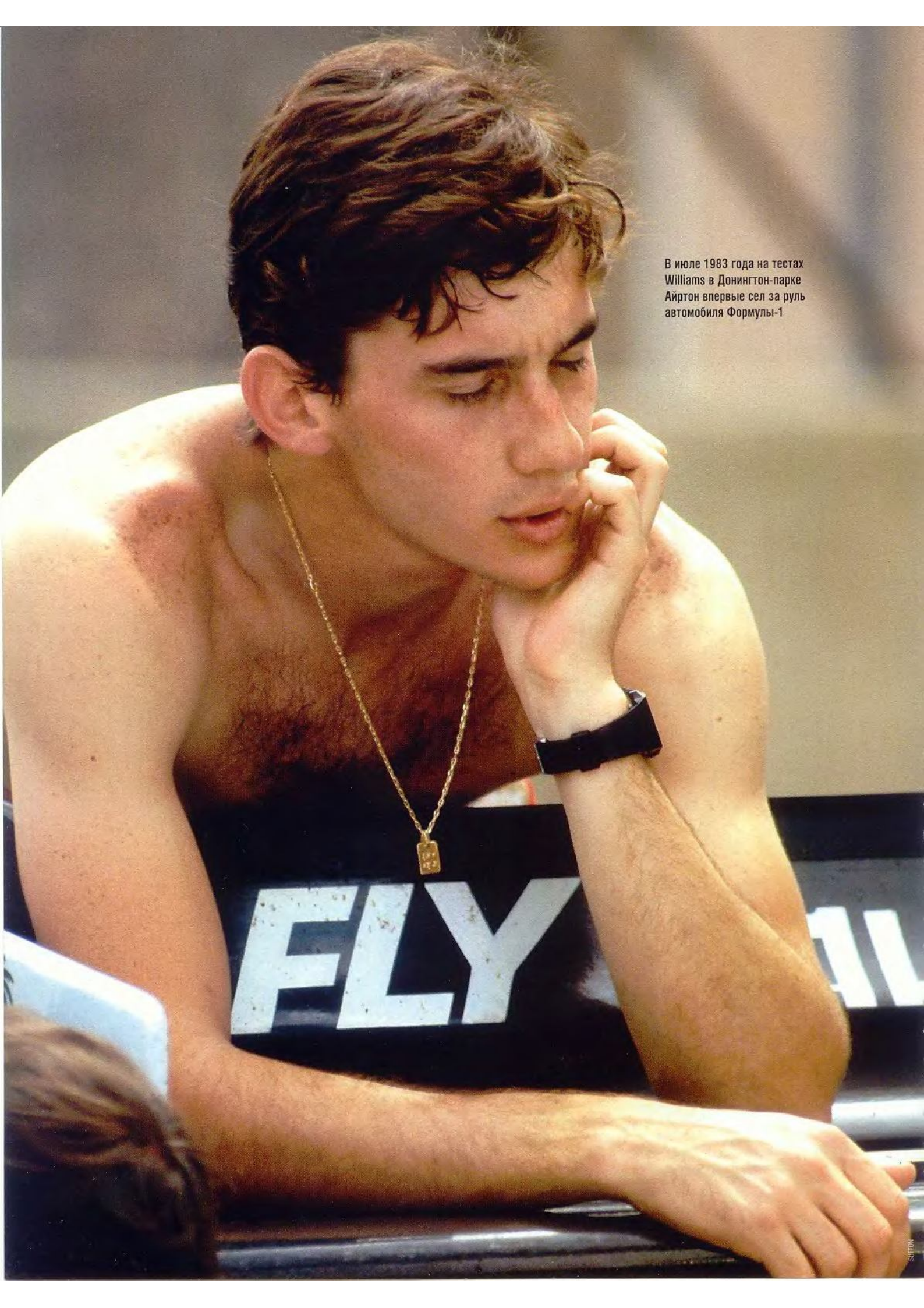
После блестящей победы в Ф-1600 перед Айртоном открылось множество путей. Его приглашали к себе команды Ф-Ford 2000, Ф-3 и даже Ф-2... “Приглашение в Формулу-2, конечно, польстило моему самолюбию. Но там



Ralt RT3 Сенны на тренировке в Олтон-парке, 1983 год

27 марта 1982 года, Айртон
Сенна после блестящей победы
в Олтон-парке





В июле 1983 года на тестах Williams в Донингтон-парке Айртон впервые сел за руль автомобиля Формулы-1



гоняются заводские команды, и очень много зависит от машины и мотора. Если ты не попадешь "в масть", можно загубить всю карьеру, — не по годам здраво рассуждал Сенна. — Формула-3 — более соблазнительный вариант: машины там примерно равны. Но чтобы добиться успеха в "трешке", нужно предварительно намотать на тестах много километров, а времени на это у меня нет. Остается Ф-Форд 2000..." Приняв решение, Айртон, недолго думая, отправился к Денни Рашену и, подписав контракт с его командой Rushen Green Racing, с первой же гонки начал громить своих соперников.

Шесть первых гонок британского чемпионата он закончил со 100-процентным результатом: шесть побед, шесть поулов и шесть "быстрейших кругов". Особенно замечательной была его победа 9 апреля в Снеттертоне. Айртон, как обычно, вырвался вперед со старта, но тут позади произошел завал. За круг судьи не успели до конца расчистить трассу от гравия и обломков. Сенне пришлось проехать прямо по ним, после чего он вдруг резко сбросил скорость и откатился секунд на двадцать назад. "Мы подумали, что он вернется в боксы, — вспоминает Рашен. — Но не тут-то было".

Гонку возглавил партнер Сенны по RGR Кенни Эндриус. "Я выигрывал у Сенны секунд 15, едва различал его в зеркалах и уже начал было верить в победу, — вспоминает Кен, — но вскоре он догнал и обошел меня". И только после гонки Рашен и Эндриус узнали, чего на самом деле стоила эта победа Сенне. Когда в начале гонки он наехал на обломки, один из них повредил передние тормоза, и всю оставшуюся гонку на его машине работали только тормоза задних колес. Поэтому-то он и потерял в начале двадцать секунд, пока привыкал к новым "особенностям" своего автомобиля, но затем даже на покaleченной машине сумел выиграть гонку.



Несмотря на многочисленные предостережения Дика Беннеттса (вверху справа), в 1983 году Сенна едва не проиграл титул в Ф-3: пять раз он не добирался до финиша гонок, четырежды разбивал машины. А 19 июня в Кэдвелл-парке Айртон вообще не смог выйти на старт гонки, уже на тренировке превратив свой Ralt в груды металла (вверху). В тех же 15 гонках, где он все-таки доезжал до финишного флага, бразилец одержал 13 (!) побед

Аллен Берг, Сенна и Мартин Брандл на пьедестале в Сильверстоуне, 30 мая 1983 года



Удивительно, но если в Бразилии Сенна постоянно мечтал об Англии, то теперь в Европе ужасно скучал по родине, особенно весной и осенью. Теплолюбивый бразилец никак не мог до конца приспособиться к холодному климату Туманного Альбиона. Он никогда не садился в машину, не разогрев предварительно свои перчатки и балаклаву на радиаторе, ненавидел ранние тесты, потому что никак не мог заставить себя холодным утром вылезти из теплой кровати. Порой он просто ненавидел Англию с ее вечными туманами и мечтал о жарком солнце Бразилии. Но деваться было некуда, ведь только через сито английских гонок он мог пробиться в Формулу-1. И с каждым днем он шаг за шагом приближался к своей мечте.

Еще в конце марта, по совету Саттона, Сенна разослал менеджерам команд Ф-1 небольшие пресс-релизы о себе. И вскоре начали приходить первые отклики. Айртоном всерьез заинтересовались Рон Деннис, Фрэнк Уильямс, Берни Экклстоун и Алекс Хокридж. Последний даже предложил бразильцу сесть за руль Toleman уже следующей весной. Но Сенна не спешил, он еще не чувствовал себя готовым к дебюту в Ф-1. К тому же его не прельщало начинать карьеру в команде-сердячке, как-им тогда была Toleman. "Я не хотел просто стать еще одним пилотом Ф-1, — говорил Сенна. — Я хотел быть победителем, и надеялся получить машину, которая позволила бы мне выигрывать гонки".

Впрочем, была у Айртонa и еще одна мечта — побить в Ф-1 Нельсона Пике, который еще в Бразилии взбесил юного да Силву своим пренебрежительным высокомерным отношением. "Однажды я обязательно побую этого ублюдка", — заявил как-то Айртон Рашену. А в дру-

гой раз задумчиво спросил у Денни: "Как ты думаешь, кто из нас лучший гонщик: я, Шикку Серра или Нельсон Пике?" "Ну, не знаю", — замаялся Рашен. И Айртон ответил сам: "Знаешь, у меня огромное преимущество над ними обоими, ведь я занимаюсь картингом с четырех лет!"

В свои 22 он действительно занимался картингом уже 18 лет. И этот сезон стал последним для Сенны-картингиста. После очередного провала на чемпионате мира в шведском Кальмаре, где у него лопнула шина, Айртон завершил свою картинговую карьеру. Впрочем, шведская неудача в том сезоне оказалась для Сенны лишь неприятным исключением. В целом, 1982 год бразилец завершил еще лучше, чем предыдущий. Одержав 21 (!) победу в 27 гонках, Айртон выиграл и британский, и европейский чемпионаты Формулы-Ford 2000, а в середине ноября в Тракстоне сел за руль Ralt Формулы-3 команды Дика Беннеттса. "Эта гонка была очень важна для меня, — вспоминал Сенна. — Формулу-3 тогда показывали по британскому телевидению, и при благоприятном результате она могла очень помочь мне собрать бюджет на следующий сезон". Результат первой гонки превзошел даже самые радужные прогнозы. Поул-позиция, быстрейший круг в гонке, лидирование со старта до финиша, победа — таким получился дебют Гарри в британской Ф-3, его последней ступени на пути в Ф-1.

На пороге

В 1983 году Сенна подписал контракт с West Surrey Racing — одной из сильнейших команд британской "трешки" и начал новый сезон в уже привычной роли главного фаворита. Однако здесь он впервые за три года в Англии

ОДИН НА ОДИН

Айртон Сenna

встретил серьезное сопротивление. Человеком, который смог на равных противостоять юному Бразильскому Волшебнику, оказался будущий пилот Ф-1 и чемпион мира в гонках спортпрототипов англичанин Мартин Брандл, выступавший тогда за команду Ф-3 Эдди Джордана. Подоплека этого противостояния усугублялась еще и тем, что Джордан стал первым, кто год назад усадил Сенну (причем совершенно бесплатно) в машину Ф-3, но после того как Айртон выбрал WSR, затаил на бразильца обиду и только и мечтал о том, чтобы не дать ему выиграть титул.

Чемпионат вроде бы начался для Сенны лучше некуда. И хотя победы теперь давались ему куда тяжелее, чем в Формуле-Ford, Айртон продолжал выигрывать одну гонку за другой, иногда совершая для этого маленькие чудеса. Так однажды в Сильверстоуне Сenna сумел дважды обойти Брандла в Stowe, а затем в Becketts... по внешней траектории. "Это было невероятно! Он был уже двумя колесами на траве, но упрямо несся вперед", — вспоминает схватку с Сенной в Becketts Мартин. Выиграв девять первых гонок, Айртон побил рекорд Пике, одержавшего в 78-м восемь побед подряд. Но затем последовала полоса неудач. Причем, как позднее и в Ф-1, Айртон подводила его чрезмерная нацеленность на победу. Для Сенны не существовало других мест, кроме первого, и в своем стремлении к победе он часто переходил грань разумного риска.

"Я толковывал ему, что выиграть все гонки невозможно и иногда лучше довольствоваться вторым местом, чем вообще не получить ни одного очка, но все впустую", — сетовал Дик Беннеттс. В итоге за сезон Сenna лишь дважды финишировал вторым, зато в шести гонках вообще не смог добраться до финиша. И хотя он одержал больше всех побед, за этап до конца чемпионата вперед с преимуществом в одно очко вышел Брандл, который хоть и выиграл меньше гонок, зато стабильно набирал очки там, где Сenna сходил с трассы. Но финиш сезона все-таки остался за бразильцем.

Сначала уверенно выиграв последнюю гонку британской Ф-3 в Тракстоне, Айртон обошел-таки Брандла в чемпионате. Затем была блестящая победа в Гран При Макао, где Сenna, в ночь накануне тренировок прилетевший с тестов Brabham, на совершенно незнакомом городском кольце более чем уверенно выиграл обе гонки, побив абсолютный рекорд трассы. Потом Сенну ждали бесплодные переговоры с Экклстоуном, Деннисом и Уильямсом, очередные тесты Toleman в Сильверстоуне, на которых он почти на секунду перекрыл время Дерекка Уорика, и восторженная характеристика Рори Бирна: "Он великолепен! Нам просто необходимо заполучить его".

В начале ноября 1983 года темноволосый молодой человек остановил машину на одной из улиц в центре Лондона и, помедлив секунду, направился к двери небольшого офиса команды Ф-1 Toleman. За этой дверью безвестного бразильца ждала всемирная слава. Но пока это было только начало.

Владимир Маккавеев



Все гонки Айртона Сенны 1981–1983 гг.

1981 год

Формула-Ford 1600 (Van Diemen)

Дата	Чемп.	Трасса	Автомобиль	МГ	Комментарий
01/03	P&O	Брэндс-Хэтч	Van Diemen RF80-Ford	5	
08/03	TT	Тракстон	Van Diemen RF81-Ford	3	
15/03	TT	Брэндс-Хэтч	Van Diemen RF81-Ford	1	1-я победа
22/03	TT	Мэллори-парк	Van Diemen RF81-Ford	2	ПП
05/04	TT	Мэллори-парк	Van Diemen RF81-Ford	2	
03/05	TT	Снеттертон	Van Diemen RF81-Ford	2	ПП
24/05	RAC	Олтон-парк	Van Diemen RF81-Ford	1	БК
25/05	TT	Мэллори-парк	Van Diemen RF81-Ford	1	
07/06	TT	Снеттертон	Van Diemen RF81-Ford	1	БК
21/06	RAC	Сильверстоун	Van Diemen RF81-Ford	2	
27/06	TT	Олтон-парк	Van Diemen RF81-Ford	1	БК
04/07	RAC	Донингтон-парк	Van Diemen RF81-Ford	1	БК
12/07	RAC	Брэндс-Хэтч	Van Diemen RF81-Ford	4	БК
25/07	TT	Олтон-парк	Van Diemen RF81-Ford	1	БК
26/07	RAC	Мэллори-парк	Van Diemen RF81-Ford	1	БК
02/08	TT	Брэндс-Хэтч	Van Diemen RF81-Ford	1	
09/08	RAC	Мэллори-парк	Van Diemen RF81-Ford	1	БК
15/08	TT	Донингтон-парк	Van Diemen RF81-Ford	1	
31/08	TT	Тракстон	Van Diemen RF81-Ford	1	ПП, БК
29/09	TT	Брэндс-Хэтч	Van Diemen RF81-Ford	2	БК

Итоговый зачет

Чемпионат RAC FF1600

Место	пилот	очки
1	Айртон Сенна	95
2	Рик Моррис	85
3	Энрике Мансилья	63

Чемпионат Townsend Thoresen FF1600 (TT)

Место	пилот	очки
1	Айртон Сенна	210 (222)
2	Рик Моррис	156

Прочие гонки: чемпион Бразилии по картингу; 4-е место на ЧМ по картингу в Парме; авария на Кубке чемпионов по картингу в Джесоло; победитель Гран При Швейцарии по картингу

1982 год

Формула-Ford 2000 (Rushen Green Racing); Формула-3

Дата	Чемп.	Трасса	Автомобиль	МГ	Комментарий
07/03	PB	Брэндс-Хэтч	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
27/03	PB	Олтон-парк	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
28/03	PB	Сильверстоун	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
04/04	PB	Донингтон-парк	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
09/04	PB	Снеттертон	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
12/04	PB	Сильверстоун	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
18/04	EFDA	Зольдер	Van Diemen RF82-Ford	НФ	ПП, мотор
02/05	EFDA	Донингтон-парк	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
03/05	PB	Мэллори-парк	Van Diemen RF82-Ford	1	БК
09/05	EFDA	Зольдер	Van Diemen RF82-Ford	НФ	ПП, БК, вылет
30/05	CR	Олтон-парк	Sunbeam Talbot T1	1	БК
30/05	PB	Олтон-парк	Van Diemen RF82-Ford	НФ	прокол
31/05	PB	Брэндс-Хэтч	Van Diemen RF82-Ford	1	БК
06/06	PB	Мэллори-парк	Van Diemen RF82-Ford	1	БК
13/06	PB	Брэндс-Хэтч	Van Diemen RF82-Ford	1	БК
20/06	EFDA	Хоккенхайм	Van Diemen RF82-Ford	НФ	ПП, авария
26/06	PB	Олтон-парк	Van Diemen RF82-Ford	1	БК
03/07	EFDA	Зандфорт	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП
04/07	PB	Снеттертон	Van Diemen RF82-Ford	2	
10/07	PB	Кастл-Комб	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
01/08	PB	Снеттертон	Van Diemen RF82-Ford	1	БК
08/08	EFDA	Хоккенхайм	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
15/08	EFDA	Остеррайхринг	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
22/08	EFDA	Юлландсринг	Van Diemen RF82-Ford	1	ПП, БК
30/08	PB	Тракстон	Van Diemen RF82-Ford	1	БК
05/09	PB	Сильверстоун	Van Diemen RF82-Ford	1	БК
12/09	EFDA	Монделло-парк	Van Diemen RF82-Ford	1	БК
26/09	PB	Брэндс-Хэтч	Van Diemen RF82-Ford	2	БК
13/11	F3	Тракстон	Ralt RT3-Toyota	1	ПП, БК

Итоговый зачет

Чемпионат Race British FF2000 (PB)

Место	пилот	очки
1	Айртон Сенна	376
2	Келвин Фиш	271

Чемпионат Европы EFDA FF2000 (EFDA)

Место	пилот	очки
1	Айртон Сенна	140
2	Келвин Фиш	83
3	Кор Эузер	57



Прочие гонки: 14-е место на ЧМ по картингу в Кальмаре, чемпион Порту-Алегре по картингу

1983 год

Формула-3 (West Surrey Racing/Marlboro Teddy Yip (ГП Макао))

Дата	Чемп.	Трасса	Автомобиль	МГ	Комментарий
06/03	MB	Сильверстоун	Ralt RT3-Toyota	1	БК
13/03	MB	Тракстон	Ralt RT3-Toyota	1	ПП
20/03	MB	Сильверстоун	Ralt RT3-Toyota	1	ПП, БК
27/03	MB	Донингтон-парк	Ralt RT3-Toyota	1	ПП, БК
04/04	MB	Тракстон	Ralt RT3-Toyota	1	ПП
24/04	MB	Сильверстоун	Ralt RT3-Toyota	1	ПП, БК
02/05	MB	Тракстон	Ralt RT3-Toyota	1	ПП, БК
08/05	MB	Брэндс-Хэтч	Ralt RT3-Toyota	1	ПП, БК
30/05	MB	Сильверстоун	Ralt RT3-Toyota	1	ПП, БК
12/06	MB	Сильверстоун	Ralt RT3-Toyota	НФ	авария
19/06	MB	Кэдвелл-парк	Ralt RT3-Toyota	НС	ПП, авария на тренировке
03/07	MB	Снеттертон	Ralt RT3-Toyota	НФ	БК, авария
16/07	MB	Сильверстоун	Ralt RT3-Toyota	1	ПП, БК
24/07	MB	Донингтон-парк	Ralt RT3-Toyota	2	ПП, БК
06/08	MB	Олтон-парк	Ralt RT3-Toyota	НФ	БК, авария
29/08	MB	Сильверстоун	Ralt RT3-Toyota	1	ПП
11/09	MB	Олтон-парк	Ralt RT3-Toyota	НФ	ПП, авария
18/09	MB	Тракстон	Ralt RT3-Toyota	НФ	ПП, мотор
02/10	MB	Сильверстоун	Ralt RT3-Toyota	2	
23/10	MB	Тракстон	Ralt RT3-Toyota	1	ПП, БК
20/11	MGP	Макао	Ralt RT3-Toyota	1	ПП, БК

Итоговый зачет

Чемпионат Marlboro British F3 (MB)

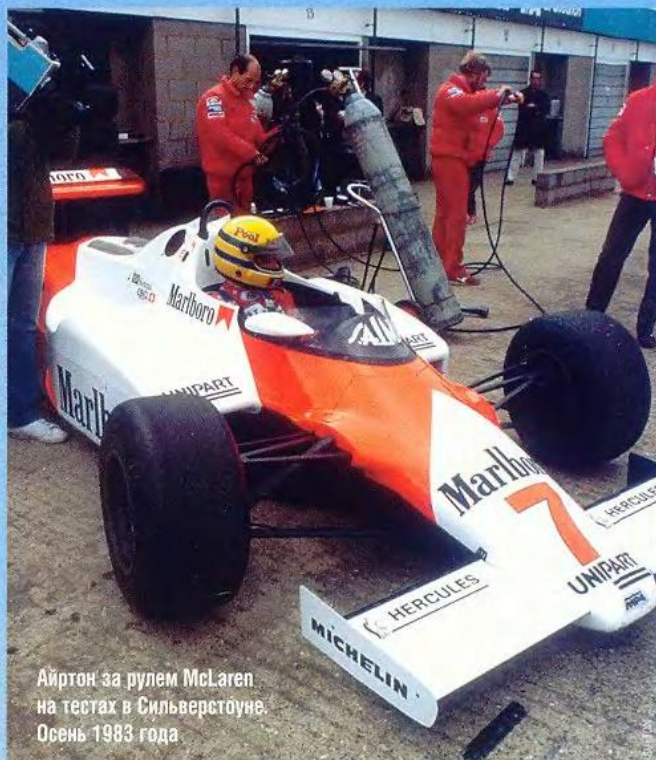
Место	пилот	очки
1	Айртон Сенна	132
2	Мартин Брандл	123 (127)
3	Дэви Джонс	77

Прочие гонки: 14-е место на ЧМ по картингу в Кальмаре, чемпион Порту-Алегре по картингу



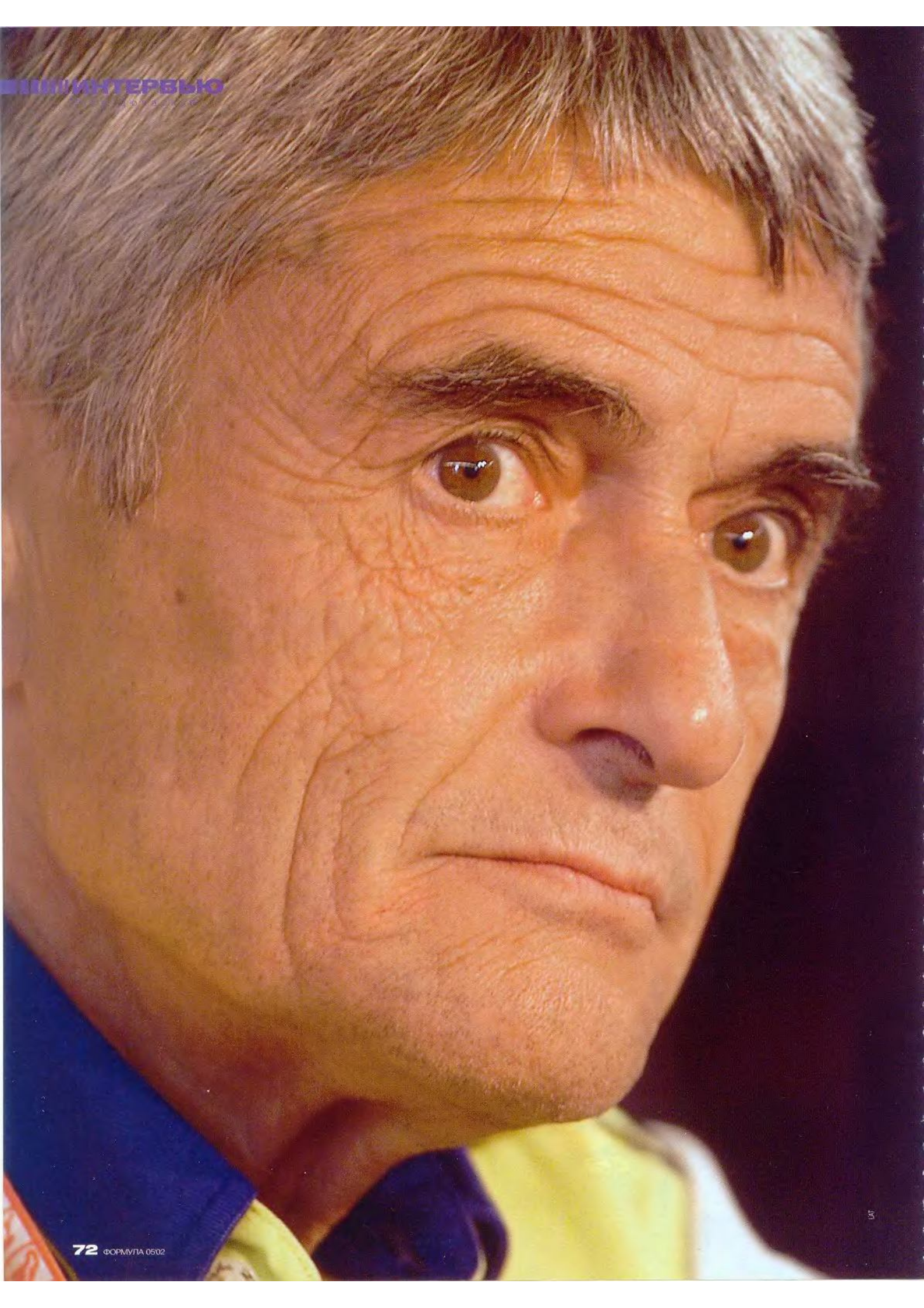
Тесты автомобилей Ф-1 в 1983 г.:

Дата	Автомобиль	Трасса	Время Сенны	ЛВ
19/07	Williams FW08C-Ford	Донингтон-парк	—	—
25/10	McLaren MP4/1C-Ford	Сильверстоун	1'13.9	1'14.267 (Н. Лауда)
~11	Brabham BT52B-BMW	Ле-Кастеле	1'07.9	—
~11	Toleman TG183B-Hart	Сильверстоун	1'11.54	1'12.528 (Д. Уорик)



Айртон за рулем McLaren на тестах в Сильверстоуне. Осень 1983 года

Сокращения: Чемп. – чемпионат; МГ – место в гонке; ПП – поул-позиция; БК – самый быстрый круг в гонке; НФ – не финишировал; НС – не стартовал; CR – гонка знаменитостей; MGP – Гран При Макао; ЛВ – лучшее время, показанное на этом автомобиле пилотом на квалификации Гран При на этой трассе в 1983 г.



Пьер Дюпаскье

“Возраст не имеет значения”

“Если бы Пьер родился не человеком, а птицей, быть бы ему воробьем. Но это был бы очень смелый, даже гениальный воробей”, – довелось мне как-то услышать от босса одной из топ-команд Ф-1, прозвонившего эти слова с доброй улыбкой. В самом деле, спортивный директор компании Michelin – человек маленького роста, чрезвычайно живой, подвижный, постоянно “порхающий” из бокса в бокс, совершенно неутомимый, очень быстро и эмоционально говорящий. Ни дать ни взять – воробей. Причем стреланный.

Родившийся в 1937 году, Пьер начал свою взрослую жизнь со службы в рядах французской армии в разгар боевых действий в Алжире. Его непоседливость и неуемная энергия дали о себе знать уже тогда: вместо того чтобы спокойно следовать принципу “солдат спит – служба идет”, он выучился пилотировать реактивные самолеты, получил соответствующий диплом, но... впоследствии предпочел крыльям колеса, в 1962 году поступив на работу в отдел исследований и развития компании Michelin в Клермон-Ферране.

“Уже тогда это была большая компания, – вспоминает Дюпаскье. – Еще мой отец всегда пользовался дорожными картами Michelin, и они потом еще долго хранились на чердаке нашего дома”.

А спустя 11 лет этот маленький, но обладающий огромным творческим потенциалом человек стал спортивным директором компании, и в тот же год Michelin выиграла свой первый из 16 титулов в чемпионате мира по ралли. Сегодня Пьер Дюпаскье – один из наиболее авторитетных и уважаемых людей в автоспорте. Когда же в Формуле-1 упоминают “человечка Michelin”, будьте уверены – имеют в виду именно его, а не символического Бибендума. Его профессиональная репутация чрезвычайно высока, его мнение ценится в буквальном смысле на вес золота – золота победы. К тому же мсье Дюпаскье, как и подобает истинному французу – сама любезность, в чем мне довелось убедиться в процессе продолжительного личного – как формального, так и неформального – общения в дни Гран При Малайзии, принесшего Michelin первый победный “дубль” с момента возвращения этой прославленной марки в Формулу-1.

Господин Дюпаскье, в какой степени решение Michelin вернуться в Ф-1 было инициировано вами лично?

В весьма относительной степени. Конечно, мнение спортивного директора – не последнее в таком вопросе, но все же на принятие этого решения главным образом повлияло не столько мое личное мнение, и даже не столько стратегическая позиция компании, сколько настойчивые пожелания наших постоянных партнеров из числа пришедших в последние годы в Ф-1 крупнейших автопроизводителей. Когда столько людей хотят видеть Michelin в качестве партнера-поставщика, очень трудно сказать “нет”.

Стала ли первая победа гонщика из “обоймы” Michelin уже в начале прошлого сезона большим сюрпризом для вас?

Нет, это не было таким уж сюрпризом. Ведь уже в первых гонках прошлого сезона – в Австралии и Малайзии – стало очевидно, что гонщики и машины Williams способны соперничать с ведущими командами, а значит – и побеждать. Это, в свою очередь, стало большим стимулом в нашей работе, и мы с еще большей энергией стали делать все, чтобы и со своей стороны обеспечить победу. Которая и не замедлила состояться уже в третьей гонке прошлогоднего чемпионата.

В этом году у Michelin в Ф-1 стало еще на две команды больше, так что теперь вы поставляете шины большинству команд чемпионата – шести из одиннадцати. Более того, Суперкубок Porsche с этого года также перешел на шины Michelin. Можно ли, таким образом, говорить о твердой тенденции к доминированию Michelin над Bridgestone?

Если говорить об автоспорте в целом, то, пожалуй, можно говорить и о доминировании над всеми прочими производителями шин. Ведь в прошлом году мы выиграли чемпионат мира по кольцевым мотогонкам в классе 500 см³, чемпионат мира по ралли, победили в Ле-Мане, а теперь, действительно, еще и расширили свое присутствие в Формуле-1, которое оказалось весьма успешным с первого же года. Это, несомненно, позволяет считать Michelin основным производителем шин в автоспорте.

Но, с другой стороны, возьмем, к примеру, первую гонку этого сезона. Пятеро из финишировавших в первой шестерке гонщиков – Монтойя, Райкконен, Ирвинг, Уэббер, Сало – представляли Michelin, но победил-то все равно Михаэль Шумахер, представляющий Bridgestone. Не боитесь ли вы, что с учетом продолжающегося явного превосходства техники Ferrari и их первого пилота, какими бы прекрасными ни были шины Michelin, они обречены на поражение в чемпионате?

О, если бы все зависело только от способности Михаэля зарабатывать очки, то нам было бы просто невозможно выиграть чемпионат. Но, во-первых, на наших шинах выступают гонщики с огромным потенциалом, также способные побеждать, в чем уже не раз можно было убедиться, а, во-вторых, и за победой, и за поражением никогда не стоит кто-то один, это всегда результат командной работы. И те колоссальные усилия, которые сейчас предпринимают наши партнеры – McLaren, Williams, да и вернувшаяся в чемпионат Renault, позволяют с достаточной уверенностью рассчитывать на успех.

Когда стало известно о переходе McLaren в число ваших партнеров, представители Ferrari заявили, что им это даже на руку, поскольку позволит теперь сотрудничать с Bridgestone с более высокой степенью открытости и взаимного доверия, а следовательно – добиваться еще лучших результатов. Ваше мнение по этому поводу?

Мы придерживаемся иной, противоположной точки зрения. Если оценивать результаты только по машинам одной топ-команды, то трудно понять, что именно предопределяет тот или иной результат: шины, шасси, аэродинамический пакет, мотор или что-то еще. Невозможно наверняка выяснить, благодаря чему выигрываешь или проигрываешь. Другое дело – сотрудничать, к примеру, с тремя командами равно высокого уровня. Если машины этих команд одновременно показывают неважные результаты, то можно





ALLSPORT

предположить, что проблема именно в шинах. Но если при одинаковом выборе типа резины плохое время и управляемость демонстрируют автомобили какой-то одной из них, то значит, проблема не в покрышках, а в самих машинах. Такой подход гораздо более плодотворен в плане долговременной работы. Конечно, замечательно иметь в качестве партнера команду-лидера, но когда она располагает столь исключительной техникой, практически невозможно сравнивать результаты и извлекать из этого информацию, позволяющую улучшить характеристики и работу шин.

А насколько сложная задача – изготовить шины, одинаково соответствующие техническим характеристикам и особенностям столь разных машин, как Williams и Jaguar, McLaren и Minardi?

Эти машины не такие уж и разные. Разница между ними измеряется килограммами и миллиметрами, но она не принципиальна, поскольку по большому счету все машины конструктивно развиваются в одном и том же направлении. Техническо-конструктивная основа автомобилей Ф-1 – это шасси, двигатель и аэродинамический пакет. И если одна из команд каким-либо радикальным образом улучшает их характеристики, то это отражается на всей Формуле-1 в целом. Соответственно и мы, улучшая характеристики шин применительно к машинам конкретной команды, делаем их таким образом лучше для всех наших партнеров.

Кстати, прокомментируйте, пожалуйста, вызвавшую столько пересудов историю с вашей новой разработкой – шинами с асимметричными канавками.

Удивительно, что эта разработка наделала столько шума. Ведь на самом деле она была всего лишь одной из многих: стремясь улучшить характеристики наших шин, мы постоянно придумываем какие-то технические новшества. Как и все, кто работает в Формуле-1. Появилась новая идея – надо сразу ее предложить и опробовать. Но необходимо иметь уверенность, что она соответствует правилам. Поэтому сначала надо обратиться в FIA, спросить: «А что вы думаете насчет этого?» И бывает, они отвечают: «О нет, это не годится». Что ж, ладно, мы придумаем что-нибудь еще. Так было и на сей раз, ничего из ряда вон выходящего, но почему-то именно эту историю так раздули. У кого-то, наверное, были причины это сделать. Сами мы не слишком распространяемся на такие темы.

Во время тренировочных и квалификационных заездов, равно как и по ходу самой гонки, вас можно видеть в боксах то одной, то другой команды. Руководствуетесь ли вы каким-либо определенным расписанием таких «визитов», или же появляетесь в боксах конкретной команды лишь по мере необходимости?

Наши специалисты постоянно находятся в боксах всех наших партнеров, постоянно держат ситуацию под контролем и делают свою работу. У меня лично какого-либо определенного расписания нет. Я иду в боксы той или иной команды, когда там что-то происходит, когда там как раз работают над машиной, когда мне необходимы какие-то специальные данные – например, если хочу оценить полученные результаты, проверить состояние резины после большого количества пройденных кругов – или мое присутствие требуется в связи с какой-то проблемой. Но так или иначе, я захожу в боксы всех наших партнеров, поскольку, как я уже говорил, лишь в сравнении можно понять, что происходит и что требуется. При этом мы уделяем всем командам равное внимание, не выделяя одних за счет других, и наши партнеры, зная это, абсолютно доверяют нам.

Вероятно, доверие в особой степени важно в отношении вас лично? Ведь если рядовые специалисты Michelin в основном постоянно закреплены за командами, то вы, бывая в боксах всех команд-партнеров, являетесь своего рода потенциальным «переносчиком секретов»...

Да, но исключительно потенциальным. Мое дело – давать рекомендации по эксплуатации наших шин, а не, скажем, по настройкам машин, в отношении чего теоретически я мог бы «поделиться информацией», пусть даже невольно. В любом случае, подобное совершенно исключено, иначе бы мы тут же остались вообще без единого партнера. Я могу на основе обобщения полученной мной информации использовать ее лишь в целях улучшения конструкции и характеристик шин, то есть, опять же, для всеобщей пользы.

Насколько это легко – ко всем относиться одинаково? Ведь как человек, а не как глава спортивного отделения Michelin, вы же наверняка имеете какие-то личные предпочтения.

Нет, никаких личных предпочтений, в этом и заключается профессионализм. Я настолько давно работаю в этой области, что, конечно, отлично всех знаю, и со всеми у меня прекрасные отношения, со многими уже в течение трех десятков лет – с Фрэнком Уильямсом, Реном Деннисом, Патриком Хедом... В наших отношениях много личного, но это ни в коей мере не влечет каких-либо предпочтений. Если тебе кто-то не нравится, не стоит с ним и работать.

Довольно часто гонщики, когда их постигает неудача, первым делом кивают на шины – мол, подвели. Обидно ли бывает такое слышать?

Да, это очень скверно. Конечно, если проблема действительно в шинах, то гонщик имеет полное право так говорить. Если же нет, то... Понятно, что проще всего все свалить на резину, нежели на машину, а тем более – себя самого, если на самом деле проблема в тебе.

Кто из гонщиков, выступающих на резине Michelin, на ваш взгляд, сильнейший? На кого «ставите» в чемпионате?

Здесь тоже нет никаких предпочтений. Можно говорить о пятёрке или даже десятке топ-пилотов, и все они очень способны, талантливы. Мы рассчитываем на них на всех.

В этом году исполняется 40 лет, как вы работаете в Michelin, а самому вам уже 65. Поделитесь секретом, как в таком уже немолодом возрасте вам удается сохранять столь колоссальную энергию, которой могут позавидовать молодые? Вас в пору называть «господином Michelin Energy»... (Имеется в виду название популярной модельной линии дорожных шин, – прим. ред.)

Ха! Кто вам сказал, что я не молод? Да, мне 65, и что? Возраст не имеет значения. Не думаю, что здесь есть какой-то особый секрет. Я всегда говорю, что или ты можешь что-то делать, или не можешь. И если можешь, то стараешься делать это с удовольствием и наилучшим образом, чтобы побеждать. Каким бы ни был твой возраст, надо просто постоянно быть в деле, и именно это дает жизненную энергию. Тем более, если работаешь в таком сверхэнергичном бизнесе как Формула-1.

Борис Мурадов



Алекс Йонг

“Денги решают многое, но не все”

Приход Алекса Йонга в Формулу-1 вызвал множество критиколлов и скептических замечаний. Он не так уж и юн — ему “уже” 25, да и команда, предоставившая ему место — “тертая с концы”, но все же, когда в конце прошлого сезона молодой и малоизвестный широкой публике малайзиец на оставшемся три гонки сменил не слишком выдающегося, но многоопытного и стабильного Баро Маркеса, это стало маленькой сенсацией. При этом большинство специалистов и любителей Ф-1 увидели в Алексе не многообещающее дарование, вроде Юки Райкконена или Фернандо Алонсо, а оверсайз “денежный мешок” в кожаных перчатках, какими были Риндиро Россет или Гастон Машагане.

До недавних пор, уже выступления Йонга поднимали масла в огонь, раздуваемый скептиками. И даже его седьмое место в ГП Австралии, едва не ставшее шестым, не изменило отношение к первому в истории Формулы-1 малайзийскому пилоту. Более того, даже в самой Малайзии и даже накануне домашней гонки, судя по местной прессе, это отношение по-прежнему трудно было назвать благожелательным. Но это, по крайней мере внешне, вовсе не отразилось на настроении Алекса. Более того, во время нашей “застольной беседы” на вечеринке Michelin в подвале Гран При Малайзии он произвел впечатление на удивление живого и открытого человека.

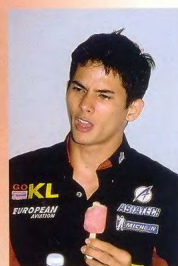
Алекс, в Мельбурне у тебя был шанс завоевать свое первое очко. Как случилось, что ближе к концу гонки тебя вдруг так легко обошел Мика Сало?

— Это было сразу после моего пит-стопа: я увидел, что маршалы неистово машут синими флагами, и решил, что это по мою душу. По радио в этот момент слышимость была скверной, я понятия не имел, кто позади меня и на какой позиции, и, повинувшись синим флагам, посторонился. И только потом узнал, что флагами сигнализали не мне, а Педро де ла Росе, отстававшему на четыре круга и сдерживавшему Микку Сало.



Чувствуешь ли ты себя более комфортно и уверенно в родных для тебя климатических условиях, “убийственных” для других пилотов?

— На домашней трассе — если, как в моем случае, нет никакого опыта выступления на ней — напротив, выступать даже труднее. Больше ощущаешь давление со стороны зрителей, свою ответственность. Что же касается климата, то мне здесь тоже не слишком комфортно. Достаточно было посмотреть, каким “азмыленным” я выбрался из машины после тренировки, чтобы убедиться, что для меня эта страшная жара и влажность столь же “убийственны”, как и для других пилотов.



Как ты можешь прокомментировать тот факт, что твои земляки не оказывают тебе столь безоговорочной поддержки, как австралийцы Марку Уэбберу?

— На самом деле это не совсем так. Хотя в общем это, наверное, верно. Однако надеюсь, дело не в отношении людей ко мне лично. Надо иметь в виду, что в Малайзии нет столь давних традиций автоспорта, как в Австралии и Европе, люди здесь еще просто не столь органично его воспринимают, а уж “свой” пилот в Формуле-1 для них и вовсе экзотика. Но, с другой стороны, в этом году на автодроме пришло гораздо больше зрителей, чем в прошлом, и многие из них, сиемо надеяться, пришли именно на “своего” пилота.

Оказывает ли тебе какую-либо поддержку, как национальной “перепроходку”, правительство Малайзии?

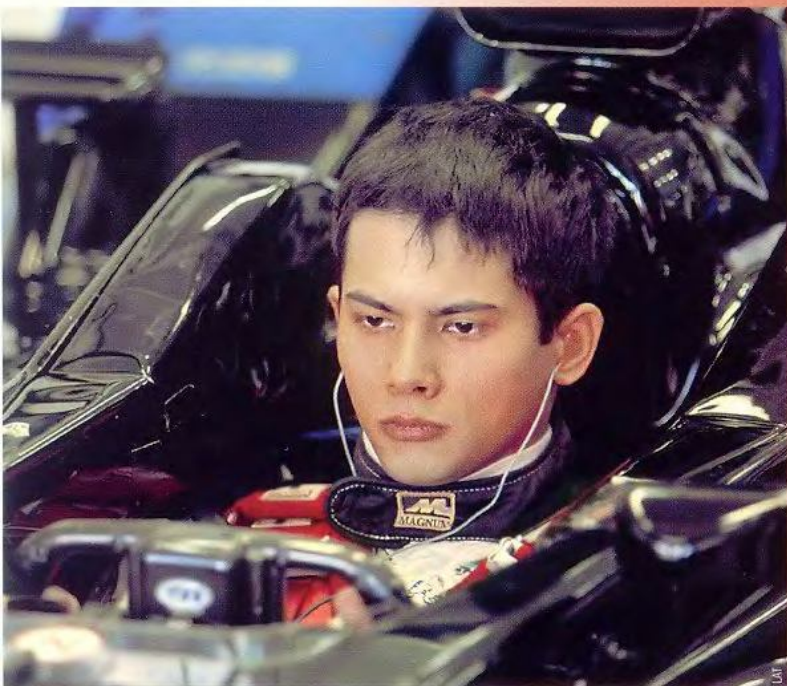
— Если речь идет о финансовой поддержке, то нет. Поддержка сугубо моральная, но очень сильная, без нее я, думаю, не смог бы достичь своего сегодняшнего положения. В частности, министр по делам молодежи и спорта очень содействовал привлечению конкретной материальной поддержки от частного сектора.

Мы в России также надеемся на приход в недалеком будущем в Формулу-1 своего, российского гонщика. В этой связи было бы любопытно узнать механизм твоего прихода в команду Ф-1. Все ли решили деньги?

— Мой менеджер чуть больше года назад, когда я еще выступал в Формуле-Nippon, начал с переговоров об участии в тестах. Переговоры закончились результативно, и уже в июле я смог приступить к пробам, после чего мне и предложили место в Минарди. Что же касается спонсорских денег, которые я с собой привнес, то они, конечно, сыграли огромную роль. Думаю, иначе сейчас получить место гонщика в Ф-1 просто невозможно. Особенно это актуально для таких маленьких команд, как Minardi, где любая сумма на счету. Но справедливости ради надо заметить, что разговоры о спонсорской поддержке начались лишь тогда, когда я приступил к тестам, а до этого оценивались лишь мои способности. Так что деньги решают многое, но далеко не все.

И каково было так “вдруг” оказаться в Формуле-1?

— Даже уже стоя на старте Гран При в Монце, я все еще не верил, что это произошло. Ведь все действительно случилось очень скоро. Необходимый минимум тестов, поиск спонсоров — вот и вся подготовка. Но эти месяцы дались мне очень нелегко, так что перед своим первым стартом в Формуле-1 я волновался гораздо меньше, чем перед первыми тестами. В Италии команда уже знала, на что я способен, а тогда мне еще только предстояло себя



показать. Причем сразу. А ведь мне впервые в моей гоночной карьере предстояло тормозить левой ногой!

Затем во главу угла встала более глобальная задача — быстро и органично интегрироваться в команду в разгар сезона. Я старался изо всех сил и думаю, что убедил всех в своем потенциале и результатами, показанными на тестах, а еще и тем, что прошел квалификацию во всех трех гонках, в которых принял участие в прошлом сезоне. Удалось установить и хорошее понимание с механиками и инженерами в плане технического взаимодействия. Самой большой трудностью для меня было управлять прошлогодней Minardi PS-01 с полной уверенностью и на должной скорости. Та машина изначально подгонялась под Фернандо Алонсо, я в ней себя чувствовал далеко не лучшим образом. Но в любом случае было очевидно, что по итогам сезона я займу последнее место, так что я не тешил себя иллюзиями. В этом же году я уже имею возможность всесторонне приспособить машину под себя. К тому же это вообще совершенно иной автомобиль, обладающий гораздо большей прижимной силой и оснащенный хоть и не самым лучшим, но все же более мощным, чем в прошлом году, мотором.

Насколько автомобиль Ф-1 сложнее в настройках машин «младших» Формул?

Конечно, работая над настройками Minardi, я узнал много нового, но на самом деле оказалось, что машины Ф-1 легче настраивать, чем, например, машины знакомой мне Формулы-Nippon, с которыми приходится иной раз изрядно поломать голову. В Ф-1 возможности настройки столь многообразны и так много инженеров над ними работают, что машина очень предсказуема и понятна в любой момент.

Ты сказал, что в прошлом году времени на должную подготовку было мало. Чувствуешь ли ты себя достаточно подготовленным сейчас?

В конце прошлого сезона мне не хватало не только опыта управления машиной Ф-1. Я чувствовал, что и моя физическая форма не настолько хороша, как могла бы быть. Поэтому помимо участия непосредственно в гонках и тестах, огромное внимание я уделяю физической подготовке, направленной на укрепление мышц и сердечной деятельности. Качаюсь на тренажерах, занимаюсь аэробикой, атлетикой — в основном, бегом, стараюсь поднять свою подготовку на более высокий уровень.

В этот момент к нашей беседе подключился отец Алекса Ханифа Йонг, который в прежние годы был также и его менеджером:

Да, это правда, Алекс постоянно качается на тренажерах. Причем в последние две недели особенно интенсивно. Чтобы помочь ему в этом, вместе с ним занимается и его нынешний менеджер Саймон Манджер, в прошлом игрок в регби.

Сам Алекс утверждает, что его не слишком расстраивает столь активная критика в его адрес со стороны земляков. Но вас, как отца, наверное, это не может не расстраивать.

Да, Алекса это действительно не слишком беспокоит. Он понимает, что даже чемпион мира, Михаэль Шумахер, подвергается нападкам, причем даже в Германии. Ведь это естественно, что болельщики всегда жаждут большего от своих идолов. В то же время, конечно, есть люди, которые с самого начала предрекали и, наверное, желали моему сыну неудачи. И они, наверное, были бы рады, если бы он оправдал эти предсказания. Но я надеюсь, Алекс докажет в течение сезона своими выступлениями, что они ошибаются. И он сам, и команда обещали выложиться на все 100%, и я верю, что так и будет. Да, сейчас они — аутсайдеры, но думаю, они способны преподнести сюрприз, которого никто не ждет.

Алекс, а как ты оцениваешь шансы команды Minardi и свои шансы удержаться в ней, а в дальнейшем, быть может, и перебраться в другую команду?

Сам я достаточно в себе уверен. Но это Формула-1: здесь никогда не знаешь, что тебя ждет в будущем. И, конечно, я очень рассчитываю на прогресс команды в целом. Прошлый сезон мы и так закончили последними, так что хуже уже некуда, остается надеяться только на лучшее.

Борис Мурадов



ДОЛГАЯ ДОРОГА В ДЮНАХ

Странно, но, несмотря на жесточайшие баталии, которые здесь разворачивались, это место располагает к умеренному созерцанию. В парке вокруг бесшумно топит даже падающий рев моторов и пронзительный визг резины. Так и тишет, припарковав машину у бордюра с внутренней стороны этой живописнейшей "шпильки". Пересек трассу и поворачивать по ходу движения широкой гранитной стене безопасности повисше, откуда стартовая прямая видна как на ладони. А там присесть и, вдыхая всюкой с моря свежий бриз, широк от уже сошедшего к закату яркого солнца и глядя на беспрестанно проносящиеся мимо спортивные машины, мысленно прокрутить "ленту" о провозможных здесь событиях четвертьвековой давности. Именно отсюда, кстати, было бы лучше всего наблюдать за одной из самых памятных гонок того времени с участием легендарного Жюль Вильяме.

В тот августовский день 1979 года Жюль был очень напуган. Наскочил ему не удалось проскочить достаточно быстро, и на стартовой решетке он сбился лишь шестым за гоночным Renault-Rene Arnoux, Аланом Джонсом, Кэсом Редгером (оба на Williams), Жан-Пьером Жабуэ (также на Renault) и своим товарищем по команде Дэвидом Шестером. Так что настрой, с которым он ожидал зеленого сигнала светофора, был самым боевым: либо гоним в кустах, либо гоним в кулаках!

И вот сигнал загорелся, моторы завыли, и огромный выхлоп рванул так, что из "шпильки" Жан-Пьер вышел уже вторым. Впереди остался лишь Александрин Александрович Джонс, и раз за разом оказавшись сзади, Жан-Пьер в тот же поворот Вильяме ударило дугами обогнал его по внутренней траектории. Когда же на десятом круге он окончательно убедился в бесплодности этих попыток, то сделал то, что до него никто не удавалось никому — обошел Алана стороной.

В течение последующих 38 кругов Жюль уверенно удерживал лидерство, однако затем медленный провал заднего колеса поставил

под сомнение все шансы уже второй победы. Отчаянная борьба с раскатышей каботажной поворачиваемостью своей Ferrari и преследованием со стороны Джонса, Вильяме в конце концов ошибся, задел бордюр, и на скорости 225 км/ч его вынесло в траву. Канадец сумел все же поймать машину и вернуться на трассу уже позади Джонса, но еще он в очередной раз минувшей шпильки, как прокатилось колесо не выдержало и лопнуло, и теперь уже на скорости свыше 270 км/ч Ferrari вынесло с трассы все в той же "шпильке" Жан-Пьер. Однако и это не остановило Вильяме: под восхищенные вопли зрителей он на трех оставшихся колесах поехал дальше — правда, уже не к победному финишу, а лишь в боксы. Победа — третья подряд в том сезоне — досталась все же Алану Джонсу, но только эта вошла в историю Формулы-1 именно благодаря одному из самых красивых и бесстрашных выступлений Жюль Вильяме на одной из самых красивых и сложных трасс чемпионата мира, какой по праву считается Зандфорст.

Военно-морской курорт

Городок Зандворт, давший название легендарной трассе, расположен на изрезанном песчаными дюнами побережье Северного моря, всего в нескольких километрах от "тюльпановой столицы" — Харлема, который в свою очередь "подпирает" Амстердам. Пылкову не только юза своей живописности, но и в силу своего расположения это один из самых популярных морских курортов в Нидерландах. Разномастных отелей здесь больше, нежели деревень, которые плохо растут на песчаных дюнах. Зато, если взобраться на самую высокую песчаную гору в центре амбидора, можно увидеть всю трассу целиком и обнаружить, что стартовая прямая проходит строго параллельно берегу моря.

Небольшие гонки проводились по улицам Зандворта еще в 30-х годах прошлого века. Но настоящей трассой, пригодной для проведения гонок класса Гран При, городок обязан тем, как ни грустно это звучит, благодаря герман-



Бобби Грант и Герт Виллемс на Гран При Зандворта 1948 года



27 августа 1970 года. Жиль Вилье на "хромиющей" на заднее колесо Ferrari отчаянно обороняется от Алана Джонса

скому вторжению в годы Второй мировой войны. Местные жители рассказывают, что Мар Зандворта Ван Аальф, дабы горожан не ушли на работу в Германию, предложил немцам построить днушее через дюны к морю шоссе, на котором те могли бы проводить праздники в честь очередной одержанной победы. Впоследствии оно было соединено с другими дорогами, которые использовались вермахтом для доступа к своим береговым оборонительным позициям, где были установлены мощные артиллерийские батареи.

Именно эти дороги, расширив и построив их, использовал после войны для устройства в Зандворте автогоночной трассы Джон Хугенхолд — самый известный в то время специалист в этой области. Трасса, протяженная между дюнами, получила "голландский" со значительными перепадами высот, что придавало ей особый характер.

Первая гонка здесь — в "свободном классе" на Гран При Зандворта — состоялась уже в 1948 году, и победителем ее стал самый популярный, эк-

зотичный гоночный тех времен — швейцарский пилот Вирн из Меселли 4-й. В следующем году гонка, выигранная Луисом Виллером на Ferrari, проводилась уже для машин Формулы-1, но лишь еще три года спустя Зандворт принял Гран При Нидерландов в качестве этапа чемпионата мира. После чего, вплоть до 1985 года, бывшая При Страна тюльпанов размычалась здесь ежегодно за исключением лишь 1954, 1956, 1957 и 1972 годов.

Сегодня у зандвортской трассы менее почетное звание. Здесь по-прежнему проводятся гонки, но уже в более скромных классах. Главной из них можно считать, пожалуй, гонку Формулы-3 Marlboro Masters. В свое время, кстати, ее победителями становились Дэнни Кунтхард (1991 год), Неро Ланн (1992 год) и Йос Ферстаппен (1993 год), а в прошлом году — нынешний пилот Jordan Такума Сато. Закрывала же в конце октября прошлой год "бу-рторно-гоночный" сезон очень зрелищная гонка "Зандворт-500", после чего до начала нового сезона трасса поступила уже в безраз-

дельное распоряжение общества, базирующегося там автогоночной школы RSZ — Rennsportschool Zandvoort, под "крышей" которой не только учатся "чайники", но и тренируются профессиональные спортсмены (в том числе и Йос Ферстаппен в свободное от Формулы-1 время своей жизни).

Инструктор этой школы Мартен Янсен любезно согласился стать моим гидом в ознакомительной поездке по прославленной трассе. Он же и прокатит меня по ней "с ветерком" на своей Subaru Impreza Turbo (2 л, 211 л.с., полный привод), прежде чем мне удастся самому сесть за руль. В принципе, надо заметить, на зандвортскую трассу нельзя выезжать и "погонять" по ней любому желающему, как, например, на старом "Нордборгтринге" — для этого надо непременно пройти курс занятий с инструктором вышеуказанной школы. Но даже суровые голландцы не чужды привычке "Есть зная, что нельзя, но очень хочется, то можно". Особенно, когда исклю-

чение на правил просит сделать журналист "формульного" издания. И, особенно, если "одождать" машину у куда менее суровой, симпатичной молодой голландки из числа учащихся школы, что ваш корреспондент и сделал, получив в результате возможность с максимальной скоростью проехать десяток кругов на Porsche 944 Turbo S 1989 года выпуска.

Об этой машине стоит сказать особо. Хотя и не самая выдающаяся из всех моделей Porsche, это все же очень достойная спортивная машина. Выпущена она была в количестве всего около двух тысяч экземпляров и "зависла", в отличие от обычной "944-й" по гоночной спецификации Turbo Cup. Турбированный мотор объемом 2,5 л, мощностью 250 л.с. и крутящим моментом 282,3 Н·м при 4000 об/мин позволяет ей разогнаться до 100 км/час за 5,4 с и развивать максимальную скорость 260 км/час. Все это, конечно, далеко не характеристики машин Ф-1 и даже современных спортивных автомобилей, но

лично мне за все время на зандвортской трассе мало не показалось.

На крутых виражах

Хотя, в отличие от классической "911-й", переднеприводная "944-я" отличается прекрасной поперечной равновесностью 50/50, все-таки заднеприводная машина с "фирменным" характером Porsche, к тому же после чуть менее мощного и полноприводного Subaru, способна доставить массу столь острых ощущений в поворотах вроде Tarzan, что с исприичем, кроме шлема, выкрутитесь и потупитесь. Этот поворот не зря был и остается одним из самых известных в истории Ф-1 — наряду с таким, как Eau Rouge в Спа, Le Mans или Parabolica в Монце. Именно Tarzan, которым заканчивается скоростная стартовая прямая, предоставляет возможность для обгонов, многие из которых наряду с тем, который исполнил Жиль Вилье, добились Формулы-1 поминают до сих пор.

"Старт Гран При 1977 года мог стать для Марио Андретти залогом победы: его Lotus стоял на подиумной позиции... — рассказывает Мартен, который в юности видел эту гонку своими глазами. — Но Андретти заглох перед стартом, и продолжил стартовавшего тренера Джеймса Ханта на McLaren. Марио, стремясь вернуть утраченное лидерство, пробовал обогнать соперника, где только было можно и на шестом круге пошел ва-банк и попытка в "шпильке" Tarzan обоить Ханта, вопреки обыкновению, снаружи. Но то, что спустя пару лет удалось Жиль Вилье, не удалось Андретти — гоношник столкнулся. В результате, правда, поврежденная



В начале 2001 года. Астон Черка на Гран При Зандворта 2001 года. Астон Черка на Porsche 944 Turbo S получил последние инструкции перед стартом



28 августа 1977 года. Марио Андретти в отчаянной и тщетной попытке обойти Ники Лауду по внешней траектории.

машина Хатти замерла в тисках, а Андретти, зорко следя за происходящим, все же потерпел несколько мест, к нему вновь пришлось догонять лидера – на сей раз Ники Лауду из Ferrari. Спустя еще десяток кругов Марио собрался было в том же месте и таким же образом попытаться обогнать и его, однако тут у него «слух» мотора, он сошел, а гоноку выиграл Лауда.

Что ж, Лада и впрямь стоит того, чтобы прогнать его в гоночном режиме. Если, конечно, делать это грамотно. Это редкое удовольствие, от которого, как говорится, голова свисает напроц, Однако маленькая ошибка, усугубленная к тому же песком, который наносит сюда при сильном ветре с моря, и без всяких обгонов может быть пре-

ята тем, что сорвет уже всю машину в целом и по-настоящему.

Именно эта коварная «шпилька» в свое время едва не стала последней в и без того не слишком удачной гоночной карьере британца Дерек Деппа, когда его Tyrrell комыл вверх и рухнул, по счастью, только на барьер из шин – «мелкий посыл» спас жизнь гонщика. Десятью лет раньше, в ходе Гран При 1970 года, похожее «сальто-мортиале» совершил Де Томасо Пирса Карика. Но тому не повезло: машина загорелась – «сальто» оказалось и впрямь смертельным.

Кстати, именно по соображениям безопасности трассу закрывали дважды. В 1955 году Гран При здесь состоялся спустя всего неделю

после ужасной аварии более 80 зрителей трагедии во французском Ле-Мане, из-за которой затем отменили гонки в Швейцарии (где запрет на их проведение действует и по сей день), Германии, Франции и Испании, и в следующие два года организаторы заандорфского этапа ЧМ также отказались от его проведения. Однако уже в 1958 году трасса вновь вернулась в календарь чемпионатов, хотя никаких изменений и не претерпела. И стремительная карусель Формулы-1 завертелась среди песчаных дюн с еще большей скоростью.

Вообще же Заандорфт всегда был истинно «пыльным» трассой, требовавшей большого мастерства. И не случайно из 30 проваившихся здесь Гран При ЧМ во всех, кроме шести, побеждали чемпионы мира (в том числе четыре раза – Джим Кларк, и по три – Джек Стюарт и Ники Лауда) либо претенденты на этот титул, в то время как в той же скоростной Монце за тот же период 12 раз первыми были «случайные» гонщики.

Пять «со всей дури» здесь сложено. Почти сразу за закрученным вправо 180-градусным поворотом Tarzan катятся в следующую, причем уже левую «шпильку» Hugenholz, названную в честь «отца» трассы, после чего тебя ждет тоже непростая «эска» Rob Slotemaker, в свою очередь выводящая к так же очень известному правому повороту Scheidek, где благода-

ря резкому спуску особенно ощущается характерный для Заандорфта перепад высот. За ним следует еще один, еще более крутой правый поворот Marlboro, который теперь выводит на трассу в ее новейшей конфигурации. Прежний же, оригинальный участок трассы вел к скоростному повороту Tunnel Oost – одному из самых печально известных в истории Ф-1.

Огонь в конце «Туннеля»

В 1971 году Жаки Икс после длительного перерыва вернул победу команде Ferrari, завоеванную в долгой и нудной дождевой гонке, по ходу которой бельгиец отчаянно боролся с Педро Родригесом из ВЕМ. Бонингал постоянно обгоняли друг друга на грани фола, оставив всех прочих далеко позади, и лишь когда трасса стала чуть подсохнуть, превосходство Ferrari в мощности над ВЕМ оказалось решающим. Но то, что тогда не случилось трагедии, можно считать счастливым случаем. Особенно если учесть, что Жаки Икс был подлинным «сорин-головкой» и не подерживал требований Джеки Стюарта, тогдашнего главы Ассоциации гонщиков Гран При (GPDA) повысить уровень безопасности на трассах, в частности – считать неизбежной установку барьеров Аппсо.

Признанная небезопасной, трасса на берегу Северного моря в 1972 была закрыта на реконструкцию, на которую были затрачены миллионы гульденов и в ходе которой в числе прочего была построена медленная «эска» Panoramia взамен скоростного поворота Stalenveld и установлены-таки барьеры Аппсо. Однако трагедия все же произошла, как только в следующем году Заандорфт вновь принял Гран При Нидерландов.

Это была всего лишь вторая гонка в Ф-1 чемпиона Формулы-3 Роджера Уильямсона. Молодой англичанин, пилотирующий арсен-



Реконструкция трассы не предотвратила гибели Роджера Уильямсона

лованный Match, выглядел очень неплохо, но на восьмом круге из-за неисправности подвески он не удержал машину в повороте Tunnel Oost. Match Уильямсона занесло и выбросило с трассы на барьер – тот самый новый барьер Аппсо, призванный повысить безопасность гонок – и протаранило вдоль него, после чего автомобиль развернувшись поперек трассы, перевернулся и встала как сучка.

«Я тогда был еще совсем мальчишкой, и не видел этого сам, но мой отец работал здесь врачом и рассказывал мне об этом ужасном случае в подробностях, – вспоминает мой «тид» Мартен – Пожарного расчета, поскольку это не предусматривалось правилами того времени, рядом не было, был лишь так называемый пожарный наблюдатель – буквально в считанных шагах от горюющей машины, но ему не разрешили выходить на трассу, пока не будет остановлена гонка. Да и вообще все окржающие растерялись или просто не решились подойти к машине. Лишь дедом Уильямсона Дэвид Перли, увидев, что случилось, остановился, выскочил из машины и попытка перевернуть пылающий автомобиль. Но все было тщетно – он, как и мой отец, и его коллеги, сразу доставленные к месту аварии, так и не смог подойти достаточно близко и освободить Роджера от ремней. Позже помочь ему кто-либо был уже бессильен – парень горел



зданию. А героически пытавшийся спасти его Перли был удостоен за храбрость медали Са. Бора.

Perestroika

Несмотря на эту дикую трагедию, гонки на Гран При Нидерландов продолжали проводиться в Зандфорте до 1985 года, после чего трасса окончательно была признана несоответствующей правилам безопасности и ряду других требований FIA. Последняя, провальная гонка, как "по заказу", выдалась на редкость острой и красивой. Подом раннее, когда чемпионом мира с перевесом всего в пол-очка стал Никит Лауду, здесь победил Алан Прост.



Лигер Ладфита выжимает на траву Williams Райттемана на ГП 1981 года. Борьба колес в колесе, который так славился "Тарзан", теперь лишь история Формулы-1

На сей раз они поменялись местами: чемпионом в итоге стал Прост, но гонку в Зандфорте выиграл Лауду. И как выиграл! Стартовав с 10-й позиции, он неудержимо рвался вперед, пока не вышел в лидеры, но великолепный поединок с Простом продолжался до самой финишной черты, которую два гощика пересекли с разницей лишь в 0,2 с! Это была последняя победа Лауду в Гран При, и это был последний сезон не только для него, но и для Зандворта.

Спустя несколько лет по требованию зрителей окружающей среды трасса была урезана вдвое, а на месте ее отсеченного "туловища" и "головы" (если "ногами" считать

прибрежную часть, возмущающую прямую "старт-финиш") планировалось жилищное строительство. Однако планы эти почему-то так и не были воплощены в жизнь, и отрезанный кусок трассы, огороженный колючим ограждением и запертый на замок, оставался в запустении, прорастая травой. Новая, укороченная трасса с ее скучными легкими поворотами (хорошо, хоть Targa остался не один ни в каком сравнении с прежней, все чаще стали раздаваться голоса, призывающие к возрождению Зандворта и возвращению его в календарь ЧМ Ф-1, и — ура! — в начале 1999 года были выполнены работы по восстановлению большей части старой, петляющей в дюнах трассы и полной реконструкции стартового комплекса, а также построены ЧП-подъезды, которых раньше здесь очень не хватало.

В сегодняшней своей конфигурации трасса, в "старое доброе", но трагичное время уходящая к злополучному повороту Tunnel Oost, сворачивает сначала к морю, а затем обратно и опять к морю, как бы повторяя изнутри себя саму и обогнув себя, таким образом, еще двумя головокружительными "шпильками" — даже в спортивном кресле Porsche меня то и дело бросало то в одну, то в другую сторону, а машина порывала поехать какою-то своим, более удобным ей путем. Затем следует довольно длинная прямая, соединенная двумя



Зандвортский "Борис" Мартен Янсен — серьезный человек

короткими дугами "перешейками" с "инженерной", оригинальной частью трассы в районе поворота Bob Moelker (первый из этих "перешейков" образует веревочку "шпильку" малого, так называемого "национального кольца" длиной 2911 км, а второй остался от недавней короткой конфигурации). Наконец после "эски" Nissan под наудачный визг шин выезжаясь к повороту Mitsubishi, где вновь встретиться с прежней, оригинальной трас-

сой и отсюда, поддавая "газу", устремляешься к очень быстрому повороту Bos Uit.

Вот в этом-то повороте и зарыта та самая собака, мешающая Зандворту вернуться в календарь чемпионата мира Ф-1. Посетивший трассу в апреле 1999 года инспектор FIA по безопасности Роланд Брюнсерг счел ее пока несоответствующей современным стандартам главным образом из-за недостаточной для Формулы-1 ширины поворота Bos Uit. Там, где "со свистом", но благополучно пролетают машины "малышки" Формулы и спортивные автомобили, машины Ф-1 запросто могут "увиснуть" за пределами полотна, а это на такой скорости может закончиться очередной трагедией. "Да и своим ученикам я тоже всегда говорю: "В этом месте горячиться не стоит", — замечает Мартен Янсен.

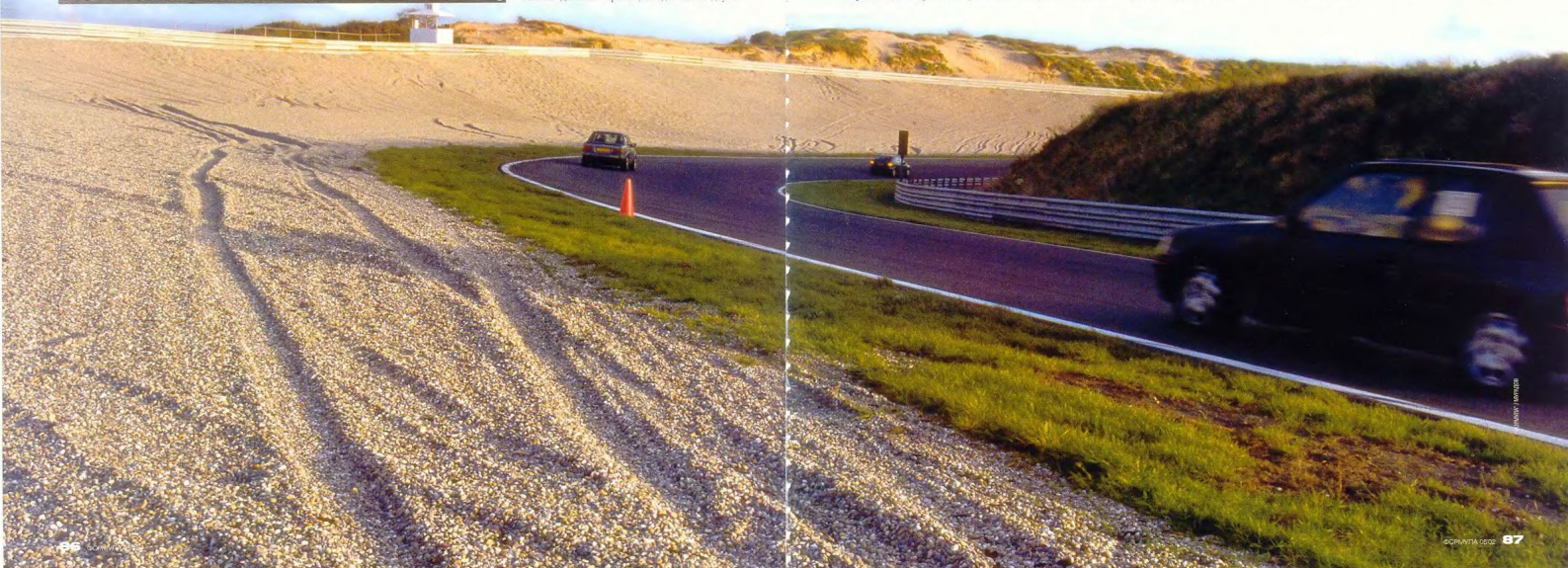
Кстати, рекорд сегодняшнего большого "кольца Гран При" — 121.568 — принадлежит Луке Бадоеру, который установил его на машине F2000 в ходе проводившихся в последние годы рекламных "демо-звезд" Festival. Такого Cato в прошлом году проехал эту дистанцию на Dallara F301 с мотором Honda Mugen за 1'35.240. Для сравнения: лучшее время, показанное на той же дистанции на серийном, но очень "заряженном" автомобиле Renault Clio Sport 3.0 V6 — 1'54.803, а на совсем уж простенькой Toyota Yaris 1.3 — 2'10.189.

Праздник, который всегда с тобой

...Отстегнув ремни безопасности, сняв шлем, выйдя из так и порывавшей куда-то "скакнуть" машины и вновь почувствовав под собой недвижимую земную твердь, я, признаться, ощутил заметную дрожь в коленях, а также, несмотря на прохладную погоду, взмокал от пота. Но удовольствие от испытанного все равно было выше этих "мелочей". И тем более было еще приятнее вновь взобраться на одну из дюн, присесть там и наблюдать, как мимо бесшумно пролетают машины, в одной из которых я сам только что знакомился с этой трассой, а чуть дальше так же бесшумно плещет холодное Северное море.

Вернется ли трасса в Зандфорте в чемпионат мира или нет (ведь даже если она получит соответствующую лицензию, в очередь выставилось уже и без того множество претендентов, включая Москву), она с ее славной историей и замечательным расположением все равно останется одной из самых легендарных трасс в истории Ф-1. И побывать там, проехать по ней — настоящий праздник.

Борис Мурадов
Редакция выражает благодарность за помощь в подготовке материала компании Vauxhall BV.



АВТОДРОМ "ЗАНДФОРТ"

Зандфорт, 24 километра западнее Амстердама



Изменения трассы:

1948–1971 гг. длина круга 4,193 км
 1973–1978 гг. взамен скоростного поворота Stalenveld построена медленная "эска" Panorama – длина круга 4,226 км
 1979 г. построена временная "эска" Schechter – длина круга не изменилась
 1980–1988 гг. на месте Schechter построена постоянная "эска" Marlboro – длина круга 4,252 км
 1989–1999 гг. трасса укорочена (построен перешеек между Hunserug и Nissan – длина круга 2,570 км)
 1999–2002 гг. восстановлена прежняя длина трассы, 4,300 км, но по сравнению с оригинальной полностью изменена конфигурация между "шпилькой" Hugenholtz и скоростным поворотом Bos Uit. Также заново перестроен стартовый городок.

Победители автогонок на Гран При Зандфорта и Нидерландов, проводившихся на автодроме "Зандфорт" в 1948–1985 гг.

	Класс	Гонка	Гонщик	Автомобиль
1948	FL	Гран При Зандфорта	Принц Бира (SM)	Maserati 4CL
1949	F1	Гран При Зандфорта	Луиджи Виллорези (I)	Ferrari 125
1950	F1	Гран При Нидерландов	Луи Розье (F)	Lago-Talbot T26C-DA
1951	F1	Гран При Нидерландов	Луи Розье (F)	Lago-Talbot T26C-DA
1952	WC F2	Гран При Нидерландов	Альберто Аскари (I)	Ferrari 500
1953	WC F2	Гран При Нидерландов	Альберто Аскари (I)	Ferrari 500
1955	WC F1	Гран При Нидерландов	Хуан Мануэль Фанхио(RA)	Mercedes-Benz W196
1958	WC F1	Гран При Нидерландов	Стирлинг Мосс (GB)	Vanwall VW10
1959	WC F1	Гран При Нидерландов	Йо Боннье (S)	BRM P25 (59)
1960	WC F1	Гран При Нидерландов	Джек Брэбэм(AUS)	Cooper T53-Climax
1961	WC F1	Гран При Нидерландов	Вольфганг фон Триппс (D)	Ferrari Dino 156
1962	WC F1	Гран При Нидерландов	Грэм Хилл (GB)	BRM P57
1963	WC F1	Гран При Нидерландов	Джим Кларк (GB)	Lotus 25-Climax
1964	WC F1	Гран При Нидерландов	Джим Кларк (GB)	Lotus 25-Climax
1965	WC F1	Гран При Нидерландов	Джим Кларк (GB)	Lotus 33-Climax
1966	WC F1	Гран При Нидерландов	Джек Брэбэм (GB)	Brabham BT19-Repco
1967	WC F1	Гран При Нидерландов	Джим Кларк (GB)	Lotus 49-Ford
1968	WC F1	Гран При Нидерландов	Джеки Стюарт (GB)	Matra MS10-Ford
1969	WC F1	Гран При Нидерландов	Джеки Стюарт (GB)	Matra MS80-Ford
1970	WC F1	Гран При Нидерландов	Йохен Риндт (A)	Lotus 72-Ford
1971	WC F1	Гран При Нидерландов	Жаки Икс (B)	Ferrari 312B2
1973	WC F1	Гран При Нидерландов	Джеки Стюарт (GB)	Tyrrell 006-Ford
1974	WC F1	Гран При Нидерландов	Ники Лауда (A)	Ferrari 312B3
1975	WC F1	Гран При Нидерландов	Джеймс Хант (GB)	Hesketh 308-Ford
1976	WC F1	Гран При Нидерландов	Джеймс Хант (GB)	McLaren M23-Ford
1977	WC F1	Гран При Нидерландов	Ники Лауда (A)	Ferrari 312T2
1978	WC F1	Гран При Нидерландов	Марио Андретти (USA)	Lotus 79-Ford
1979	WC F1	Гран При Нидерландов	Алан Джонс (GB)	Williams FW07-Ford
1980	WC F1	Гран При Нидерландов	Нельсон Пике (BR)	Brabham BT49-Ford
1981	WC F1	Гран При Нидерландов	Ален Прост (F)	Renault RE30
1982	WC F1	Гран При Нидерландов	Дидье Пирони (F)	Ferrari 126C2
1983	WC F1	Гран При Нидерландов	Рене Арну (F)	Ferrari 126C3
1984	WC F1	Гран При Нидерландов	Ален Прост (F)	McLaren MP4/2-TAG Porsche
1985	WC F1	Гран При Нидерландов	Ники Лауда (A)	McLaren MP4/2B-TAG Porsche

ВНЕШНИЙ БЛЕСК

Форма автомобиля Ф-1, несомненно, соответствует его содержанию. Но в мире, где все должно быть совершенно, даже этого мало. Окраска – первое, на что обращают внимание большинство людей, глядя на гоночный автомобиль. А чаще всего – единственное. Именно поэтому она столь важна...

Внешность бывает обманчива. Но специалистам цеха окраски команды McLaren не нужно ничего обманывать. Их задача – лишь подчеркнуть мощь и стремительность автомобиля Формулы-1. Именно они создают тот самый черно-серебряный образ, который буквально завораживает взгляд как поклонников команды, так и соперников. Они превращают груду черного углеродистого пластика в произведение искусства, игра серебряного света и черной тени которого должна быть столь же великолепной, как и то, что под ней скрыто. И Джордж Лэнгтон, заведующий цехом окраски, охотно соглашается с тем, что эта работа требует настоящего таланта. "У нас в штате на постоянной основе работают художники, умеющие работать с аэрографом, – повествует местный Микеланджело о своем коллективе. – Именно они и создают все "специфические" при окраске автомобиля, а также отвечают в команде за все прочие оформительские работы, связанные с покра-

ской. Чтобы создать шедевр, который не просто раздражает глаз пестротой, а действует на уровне подсознания, необходим недюжинный талант".

Окрасочная камера представляет собой довольно просторное и ярко освещенное помещение с прозрачными дверями, в центре которого стоит полноформатная углеродистая модель автомобиля Ф-1. В течение всего сезона она служит эталоном при окраске всех машин и их деталей. Размещение каждого логотипа выверено до миллиметра в точном соответствии с требованиями спонсорских контрактов. Общий вид автомобиля разрабатывается совместно с отделом трафика и утверждается на соответствие образу команды лично шефом McLaren Рональдом Деннисом и управляющим директором Мартином Уитмаршем. После этого ничто не должно меняться. Окраска любой вновь изготавливаемой детали должна точно соответствовать утвержденной схеме. Для этого



"Чтобы создать шедевр, который не просто раздражает глаз пестротой, а действует на уровне подсознания, необходим недюжинный талант"



Spray booth
No.2



Окрасочный цех чем-то напоминает ядерную лабораторию. Именно здесь создается "взрывной" образ автомобиля Ф-1

эталонная модель выполнена разборной, и любую ее часть можно заменить на соответствующую деталь. Таким образом достигается точная совместимость всех линий.

Перед покраской углепластиковые детали подвергаются пескоструйной обработке, чтобы подготовить поверхность к грунтовке. После нанесения грунта на лицевые поверхности с помощью шаблонов наносится разметка, выделяющая зоны различного цвета. Затем детали крепятся к модели. Роль кисти выполняет специальный пневмопистолет HVLP, который полностью отвечает природоохранным требованиям по вредным выбросам. В завершении поверхность покрывается двойным слоем лака. Окрашенная камера снабжена нагревателями, которые в течение часа сушат изделие при температуре 65 °C, тем самым существенно экономя время.

Затем приклеивают стикеры с логотипами спонсоров. Стикер-ы изготавливаются следующим образом: хранящийся в электронном виде логотип наносится с помощью компьютерного графопостроителя на отливку из винилового материала. Работающие в цехе покраски люди прекрасно осознают, что в целях экономии веса краска должна наноситься как можно более тонким слоем. Знают они, также и о том пагубном влиянии, которое может оказать на аэродинамику край отклеившегося стикера. Поэтому все эти операции проводятся предельно внимательно.

Эталонная модель McLaren MP4-16 образца 2001 года вполне может послужить украшением выставки современного искусства

Наклейка стикеров настолько длительная и деликатная процедура, что ее проведение требует специальных навыков. Этот процесс отличается от покраски как скульптура от живописи. Однако на «оформительском фронте» в McLaren трудятся гении-универсалы. «Каждый из работающих здесь людей – мастер, способный справиться с любым заданием, – повествует Джордж. – Обычно тот, кто окрашивает данную деталь, отвечает также и за наклейку на нее стикера. Это облегчает нам жизнь в период отпусков или в начале года, когда обилие работы заставляет трудиться в несколько смен».

Одними автомобилями поле деятельности специалистов покрасочного цеха не исчерпывается. Они красят все оборудование боксов, включая бутылки для питья, продукцию негочных подразделений TAG McLaren Group, например – аудиосистемы, и даже изготавливают указатели пожарных выходов в штаб-квартире команды. «Почти все работы, связанные с покраской, мы проводим своими силами, – подчеркивает Джордж. – И даже то оборудование, что полностью изготавливается поставщиками, окончательную отделку проходит у нас, например – грузовики Mercedes-Benz или шлемы гонщиков, на которые мы наносим логотипы спонсоров».

Вот уж действительно тот случай, когда наведение внешнего блеска не является показухой.

Эмма Пирсон

Фото Теда Хамбла-Смита

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



В отличие от T4 предшествующая модель 1978 года по всеобщему мнению была изысканно красивой. Но красота Ferrari 312 T3 оказалась обманчивой. Именно с этим автомобилем команда потеряла Кубок конструкторов, уступив его Lotus. Не помогли даже новые радиальные шины Michelin, под которые и был "схроен" T3. Вель соперники применили гораздо более сильное новшество: Lotus 78/79 с гравитационным эффектом. На пути же использования "влияния земли" в Ferrari стояло то, что многие годы являлось самой сильной стороной и составляло гордость команды – ее главная движущая сила – оппозитный 12-цилиндровый двигатель.

“Дюймовые” силы

Для автомобилей Ferrari, спортивных и гоночных, цифра 12 всегда была культовой. Двигатели с дюймовыми цилиндрами являлись фирменным знаком этой марки. Но один из них был совершенно особенным. Его цилиндры располагались один против другого. Такую схему в Европе называют “боксер”. Мотор, изготовленный в 1969 году специально для автомобиля Формулы-1 1970 года, нес заводское обозначение 312B. По традиции первая цифра обозначала рабочий объем в литрах, вторая – количество цилиндров, а буква “B” говорила, что мотор этот – типа боксер.

Двигатель имел, разумеется, два распределительных вала в каждой головке цилиндров,

четыре клапана на каждый цилиндр, причем угол между радиальными выпускными и впускными клапанами был очень мал – 25 градусов. В результате газовые каналы получились почти прямыми, что позволило получить очень высокое значение коэффициента наполнения цилиндров. Полным же служил высокооктановый бензин, и степень сжатия возросла до 11,5.

Для снижения механических потерь первые два и последние два коренных подшипника коленчатого вала были роликовыми. Сам коленчатый вал, достаточно длинный, в средней части опирался на два подшипника скольжения, дабы исключить его деформацию. Ради снижения массы шатуны изготавливали из титанового сплава и применяли скользящие па-

рушники подшипников. Была в этом решении и обратная сторона: роликовые подшипники могли смазываться маслом под низким давлением, а подшипники скольжения требовали подачи масла под высоким давлением. Иными словами, необходимо стали две независимые системы смазки. Это мотор безболезненно развивал обороты до 12 000 по тем временам.

Главной структурной особенностью двигателя, служившего частью ниспущей конструкции, была его высокая базовая жесткость. Для этого алюминиевый картер был выполнен с разъемом по продольной вертикальной плоскости. Половины картера стягивались инверсионными шпильками. В отличие картера проходили

ли продольные полости – они не только играли роль трубопроводов системы охлаждения, но и одновременно служили подкреплительными элементами.

Мауро Формери, главный конструктор гоночного отдела Ferrari, исповедовал давнюю философию Ferrari, которую безраздельно наследовал сам Командант: утверждал, что самое главное в гоночном автомобиле – это мощный двигатель. Шасси и аэродинамически совершенный кузов являлись как бы внешними атрибутами силового агрегата. Десять сезонов, постоянно модернизируясь, служил команде 312B. Мощности этого мотора, который на фирме потешительно величали “Дюймовой”, на последней стадии возраста с

450 до 515 л.с. В этом отношении он постоянно был лидером. Однако настали времена, когда одной лишь мощности для победы в Ф-1 оказалось недостаточно.

Внутреннее содержание

На трассах появились машины с гравитационным эффектом. “Влияние земли” заключалось в создании под днищем разрежения, присасывавшего автомобиль к дороге. Перетекание воздуха под днище ограничивалось запатентованными “боксами”, закрывавшими просвет между асфальтом и кузовом. Создавалось же это разрежение с помощью так называемой внутренней аэродинамики – профилированных



КРАСОТА ПО-ИТАЛЬЯНСКИ

Прототип Ferrari 312 T4, шасси 037, был продемонстрирован публике 15 января 1979 года. Преполненная волевыми итальянская общественность была поражена. Безобразия этого автомобиля. Один из журналистов даже назвал его “гигантской газокопильной”. Некоторые до сих пор уверены, что T4 – самая безобразная из когда-либо созданных моделей Ferrari. Однако есть люди, готовые поклясться, что это не так



Шектер и Вильнев были одной из самых “спетанных” пар в истории Ferrari. Тройка в 1979 году они делали победный дубль

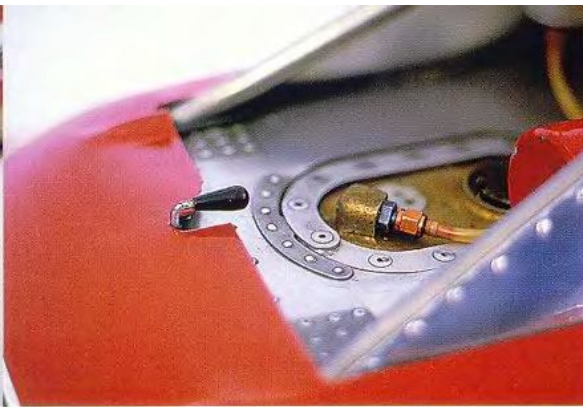
Результаты выступлений гонщиков команды Ferrari на машинах модели 312 T4 в гонках чемпионата мира 1979 г.

На студийных фото - шасси 312 T4 № 040, на котором Шектер выиграл в Бельгии, Монако и Италии

Дата и трасса	Дж. Шектер	Ж. Вильнев
3 мая, Кьялами	2	1
8 апреля, Лонг-Бич	2	1
29 апреля, Харама	4	7
13 мая, Зольдер	1	7/сход
27 мая, Монако	1	сход
1 июля, Дижон	7	2
14 июля, Сильверстоун	5	14/сход
29 июля, Хоккенхайм	4	8

Дата и трасса	Дж. Шектер	Ж. Вильнев
12 августа, Остеррайхринг	4	2
26 августа, Зандфорт	2	сход
9 сентября, Монца	1	2
30 сентября, Монреаль	4	2
7 октября, Уоткинс-Глен	сход	1
Место в личном зачете	1	2
Место в Кубке конструкторов		1





Задние шины шириной 480 мм – против 380 мм сегодня – обеспечивали прекрасное сцепление

Отделка мелких деталей – показатель технической культуры

по типу крыла туннелей, которые на высокой скорости буквально отсасывали воздух из-под днища.

Беда двигателя 312B заключалась в том, что он был плоский и широкий, что крайне затрудняло размещение профилированных туннелей внутри кузова. В аналогичной ситуации, кстати, оказалась Brabham, использовавшая для своих автомобилей плоские двигатели Alfa Romeo. Дошло до того, что по требованию команды специалисты миланской компании вынуждены были спешно перепроектировать агрегат, расположив цилиндры под углом 60° и таким образом сузив мотор. Конструкторы Ferrari пошли по другому пути. Они не стали полностью переделывать схему, а лишь изготовили узкую модификацию оппозитника: 680 мм в ширину, 650 мм – в длину.



Новая машина, которую Форгиери и его конструкторы подготовили к сезону 1979 года, получила обозначение 312 T4 (Т – означало поперечную (трансверсальную) коробку передач). Монокок был изготовлен по той же технологии, что использовалась и в предыдущих моделях, но сделан более узким, чтобы выкроить место под донные туннели. Его основу составлял несущий корпус из дюралюминиевых листов, соединенных на клею и проклепанных по швам. К задней стенке монтировался картер двигателя, который в блоке с главной передачей и коробкой передач служил продолжением силовой схемы. Защитная дуга изготовлялась из титана и по бокам была обложена алюминиевыми панелями для повышения жесткости и создания поверхности для размещения разъемов системы связи и аварийных выключателей. Пространство под днищем с четырех сторон ограничивали «юбки» из износостойкой резины (некоторые источники утверждают, что юбки имели окантовку из керамики).

Необходимость размещения внутренних воздухопроводов привела к тому, что шасси при-

шлось делать весьма широкими и, как следствие, колея получилась непривычно большой: 1700 мм спереди и 1600 мм сзади. Это и придавало машине характерный «разлапистый» облик.

Чтобы организовать эффективные потоки воздуха внутри кузова, бортовые радиаторы (левый водяной, правый – масляный) пришлось сместить вперед – они находились по бокам сиденья гонщика. Таким образом выкраивалось место для воздухопроводов между радиаторами и мотором.

По примеру Lotus 79 топливный бак был размещен в отсеке между кабиной и двигателем. Однако для прожорливой «Дюжины» одной топливной емкости было недостаточно, поэтому по бокам были расположены две дополнительные «канистры» – еще один пример

Это было время, когда на первое место вышла «внутренняя аэродинамика». Внешние обводы не отличались большим изяществом

Сильно сдвинутая вперед позиция гонщика также портила внешний вид 312 T4

плохого конструкторского решения. Такие вещи, будто придуманные вдогонку, частенько случались в Маранелло при проектировании шасси, вся идеология которого подгонялась под двигатель. Хотя в данном случае решение было вполне оправдано: от боковых баков, конечно, конструкция раздавалась «в талии», но не шире, чем головки цилиндров следовавшего прямо за топливным отсеком двигателя.

Проверка боем

Пока в гигантской аэродинамической трубе компании Pininfarina под Туринном полно-размерный T4 проходил последние испытания, сезон команда начала на прошлогоднем T3, доработанном под «псевдограунд-эффект». В нем присутствовали все внешние атрибуты граунд-эффекта, включая профилированные туннели и аэродинамические «юбки», вот только никакого эффекта все это не давало.

Джоди Шектер, вместе с Жилем Вильневом выступавший в 1979 году за Ferrari, изначально был против использования граунд-эффекта в гонках. Авария на старте первой гонки сезона в Аргентине, в которой Джоди получил небольшую травму, не позволившую ему принять участие в рестарте, лишь подлила масла в



Минимум рекламы:
среди немногих избранных
— Agip и Michelin

Спортивный аскетизм
кабины



огонь. Южноафриканец, измученный борьбой с нестабильным автомобилем, начал было громогласно выступать против граунд-эффекта. Но, вероятно, не все машины вели себя на трассе так же плохо, как промежуточный Т3, поэтому поддержки со стороны других гонщиков Шектер не получил. А вскоре и пилот Ferrari забыл о своем недовольстве, так как дебют Т4 на домашнем для Джоди Гран При Южной Африки ознаменовался триумфом: Вильнев выиграл, Шектер пришел вторым. Победным дублем Ferrari закончилась и следующая гонка — в Лонг-Биче.

Несмотря на резвый старт, Т4 в 1979 году не был автомобилем, не имевшим соперников. Очень часто Williams FW07 и Ligier JS11 оказывались быстрее. А появившийся на Гран При Франции Renault с турбодвигателем затмил скоростью и мощностью всех. Но итальянский автомобиль обладал достаточной надежностью (лишь пять сходов на двоих за сезон), чтобы регулярно набирать очки. Пять гонок с Гран При Франции до Гран При Юландии Ferrari не выигрывала, однако ее пилоты сумели ос-

таться в числе претендентов на чемпионство. И третий за сезон дубль в Монце (лидиравший Renault задержали проблемы с электроникой) позволил итальянской команде получить оба титула: чемпионом стал Шектер, а второе место Вильнева гарантировало убедительную победу Ferrari в Кубке конструкторов — 113 очков против 75 у Williams. Такого успеха команда из Маранелло смогла вновь добиться лишь в 2000 году, то есть 21 год спустя!

Вершина эволюции

Необходимость оставаться на одном уровне с грозными и быстрыми соперниками заставляла специалистов Ferrari постоянно ис-

Четыре очка отделили Вильнева от чемпионского титула. Большого ему не позволили добиться несколько поломок и ошибки, вроде той, что он допустил на Гран При Испании

Славный путь 312 Т4 начался с триумфа в ЮАР, где Вильнев и Шектер финишировали на первом и втором местах

кать способы совершенствования автомобиля. В ходе сезона Т4 постоянно подвергался изменениям. Уже на первой гонке в Кьялами итальянская команда пробовала выпускать на трассу автомобиль в конфигурации без переднего антикрыла. Однако эксперимент не удался: машина не только стала нестабильной, но и потеряла в скорости на прямых.

Интересно, что перед решающей домашней гонкой в Монце в распоряжении каждого из гонщиков было предоставлено два шасси: пара обычных Т4 и пара модифицированных Т4В с вынесенными от главной передачи в задние колеса тормозами и пересмотренной в связи с этим геометрией подвески. Выхлоп-



ные трубы были прижаты ближе к коробке передач, в результате чего появилось больше пространства для внутренних туннелей. Шектер в Монце выбрал проверенный Т4, а Вильнев предпочел модифицированный автомобиль. Вообще же за сезон было построено 5 шасси — 037, 038, 039, 040 и 041, из которых все, кроме 039, к концу года были переделаны в модификацию В.

Это был последний сезон, когда побед мог добиваться компромиссный автомобиль. Оснащенный 12-цилиндровым оппозитником Т5 (в эту модификацию с более узким монококом, измененной подвеской, новым кузовом и антикрыльями были переделаны три из пяти построенных 312 Т4) в 1980 году оказался настоящей катастрофой — всего 8 очков и 10-е место в Кубке конструкторов. Граунд-эффект и турбодвигатели вступили в свои права, и в Ferrari начали работать над моделью 126 с турбированной «шестеркой».

Лев Шугуров

Джонатан Уолтерс,

фото Алекса Пакзайнича

По материалам журнала F1 Racing с согласия Haymarket Magazines Limited





Конструктор: Мауро Форгиери

«До конца 1978 года Энцо Феррари возражал против использования эластичных «юбок», потому как считал, что они противоречат духу правил. Зимой 1978 года мы встретились с представителями FIA, чтобы прояснить ситуацию, и они дали добро на использование «юбок». Немало часов мы провели в аэродинамической трубе, и наконец T4 родился.

Сперва этот автомобиль мне не слишком понравился, но Коммендаторе сказал: «Иногда, знаешь ли, и безобразнейшие машины становятся самыми быстрыми». Он оказался прав.

T4 был быстрым, надежным, легким в настройке автомобилем. Его самая большая проблема? В отличие от Lotus мы не имели большого опыта в использовании «юбок». Наша аэродинамика хорошо работала на ровных и быстрых трассах, но на неровных и медленных – это был кошмар! Весь сезон мы рвали на себе волосы от досады, но решения так и не нашли. И тем не менее мы победили, и я горжусь, что работал в такой команде и с такими гонщиками, как Джоди и Жиль».

Всего шасси № 040 приняло участие в девяти Гран При 1979 года и лишь однажды подвело Шектера поломкой подвески в последней, уже ничего не решавшей гонке сезона

Гонщик: Джоди Шектер

«Все говорят, что оппозитный 12-цилиндровый двигатель Ferrari был мощнее Cosworth DFV V8, который использовало большинство наших соперников. Но лично я в этом не уверен. После пары первых гонок я сказал Старику (Энцо Феррари), что, по моему, его двигатель не так быстр, как DFV, но переводчик не посмел перевести мои слова. Я повторил, и переводчик снова промолчал! Люди боялись Старику, а он относился к своим 12-цилиндровым двигателям как к святыне. И если бы до него дошла критика, могли полететь головы.

Однако в Сильверстоуне, где Williams поехали много, много быстрее нас, состоялся нелепый разговор. Я пожаловался, что ошибка с сигналом заезда в боксы позволила соперникам обогнать меня. Слухи об этом просочились в итальянскую прессу, и началось настоящее сумасшествие! В понедельник утром Старик собрал у себя в кабинете совещание, а мы с Жилем встретились еще раньше, чтобы обсудить, как себя вести в этой ситуации. Старик принялся искать виновных, и я сказал: «Слушайте, зачем тра-

тить силы на борьбу друг с другом! Ведь мы должны бороться с соперниками!» Он замолчал – и вдруг заявил, что согласен со мной. После этого мы начали обсуждать вопросы обтекания воздушным потоком днища автомобиля, что было насущной проблемой в дни граунд-эффекта, и убедили Мауро Форгиери (конструктора автомобиля) передвинуть выхлопные трубы.

Он сделал это, мы испытали новые настройки в Монце – и все стало значительно лучше. Больше оборотов и больше прижимной силы. Больше скорости на прямых и больше сцепления с трассой. Это был определенный скачок. Я выиграл в Монце, Жиль пришел вторым, и это решило исход чемпионата.

Все, что я почувствовал тогда – это огромное облегчение. Я привел машину в закрытый парк, наклонился и поцеловал ее. Вдруг подходит Марко Пичинини (в то время работавший в Ferrari управляющим командой) и говорит: «Судьи нашли что-то незаконное в конструкции заднего антикрыла и могут дисквалифицировать автомобиль». Меня точно палкой по голове ударили. Но это была только шутка. Должен сказать, неудачная шутка. И я не оценил ее.

Когда я теперь смотрю на этот автомобиль, то в голову мне приходит только одно слово: красота! Есть машины безобразные, есть – красивые. T4 – красавица!»



Рулевое колесо фирмы Мото в те времена еще никто не называл чудо-рулем. На нем помещался всего один тумблер



Ferrari 312 T4 Технические характеристики:

Шасси

Вес (без топлива, воды и масла), кг	595
Вес монокока, кг	45
База, мм	2703
Колея спереди/сзади, мм	1700/1600
Объем топливного бака, л	185
Радиаторы	Autohuler
Аккумуляторы	Varley
Приборы	Borletti

Двигатель	12-цилиндровый оппозитный
Вес, кг	160
Рабочий объем, см ³	2991
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	78,5x51,5
Клапанный механизм	20 HC
Число клапанов на цилиндр	4
Степень сжатия	11,5
Мощность, л.с./об/мин	510/12 000
Поршни и кольца	Mahle/Borgo
Подшипники	Clevite/Vandervell
Впрыск топлива	Lucas/Marelli Dinoplex
Свечи	Champion
Горюче-смазочные материалы	Agip

Трансмиссия

Коробка передач	5-ступенчатая (не считая задней), поперечная
Вес коробки передач	55 кг
Сцепление	Borg & Beck
Приводные валы	Lobro

Подвеска

Передняя подвеска	независимая, на треугольных рычагах с пружинами внутри кузова
Задняя подвеска	независимая, на нижних треугольных рычагах с одной связью вверху с пружинами внутри кузова
Амортизаторы	Koni
Тормоза	Lockheed
Тормозные суппорты	Ferodo
Шины	Michelin
Ширина передних/задних шин, мм	330/480

При трех победных Гран При лишь один раз, в Монако, Шектер стартовал на шасси № 040 с полупозиции. 312 T4 в 1979 году отличалась не столько скоростью, сколько надежностью

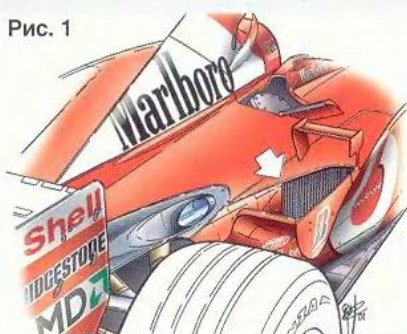


Гран При Малайзии

ГОРЯЧИЕ ДЕНЕЧКИ

Перед Гран При Малайзии в боксах команд наблюдалась настоящая запарка. Необходимо было восстановить машины, пострадавшие во время массового завала на старте гонки в Мельбурне, а беспощадное малайзийское солнце жарило и жарило. В такой атмосфере не до кардинальных перемен.

Рис. 1



FERRARI

На машине Баррикелло в заводских условиях была заменена дуга безопасности, на которую на старте Гран При Австралии пришелся удар взлетевшего Williams Ральфа Шумахера. На трассе "Сепанг" тормоза не перегружены работой, поэтому и в квалификации, и в гонке применялись диски CCR уменьшенной толщины. Во время пятничных свободных заездов, а затем и в гонке использовались боковины кузова с неравными по величине отверстиями (большее — с правой стороны) для отвода горячего воздуха от радиаторов (рис. 1).

WILLIAMS

В пятницу на обеих машинах перед правым задним колесом устанавливались датчики для замера температуры покрышек (рис. 2).

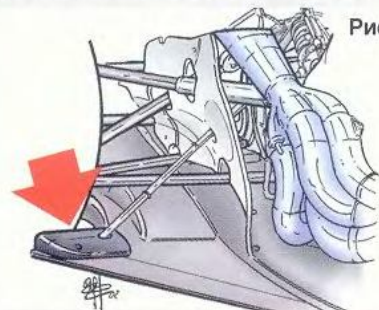


Рис. 2

Подобная система была впервые применена 4 года назад Ferrari и уже использовалась Williams на прошлогоднем Гран При США.

SAUBER

Опробовались два варианта диффузора. Выбор пал на новый. Как и использовавшийся в Австралии, он имеет конфигурацию центрального канала в виде приплюснутой буквы

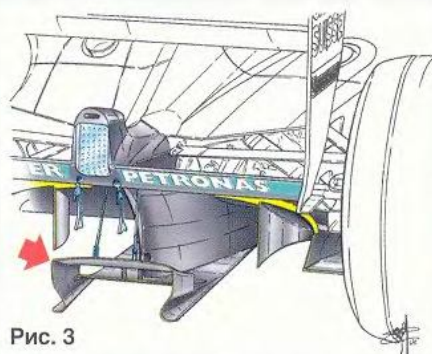


Рис. 3

омега (рис. 3). На обеих машинах в гоночной конфигурации устанавливались тормозные диски CCR уменьшенной толщины, а также длинные и узкие "дымоходы".

JORDAN

Сато выступал на машине с шасси № 3, которое в перерыве между стартовыми Гран При отремонтировали на заводе в Британии.

BAR

Была изменена конструкция пилон заднего антикрыла, который, не выдержав нагрузки, сломался на машине Вильнева во время гонки в Австралии.

RENAULT

В гонке использовался мотор, который в Австралии устанавливался на машинах лишь на время квалификации. Изменилась конфигурация диффузора и торцевых пластин заднего антикрыла. В их нижней части появились небольшие направленные по ходу движения выросты. Иначе смонтированы и три плоско-

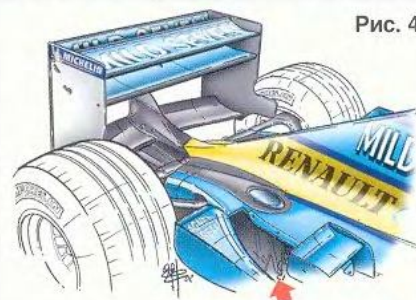


Рис. 4

сти в верхней части короба, в то время как нижняя по-прежнему наклонена вперед. Для ускоренного отвода горячего воздуха от радиаторов в боковинах кузова были выполнены отверстия увеличенного размера (рис. 4). Модифицирована и конструкция задней подвески, имеющей вертикально расположенные амортизаторы и горизонтально установленные торсионы.

JAGUAR

В пятницу были опробованы "дымоходы", совмещенные с "миниканделябрами", которые имели традиционный для Jaguar изгиб плоскостей (рис. 5).



Рис. 5

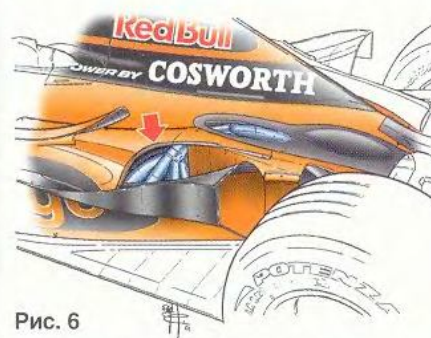


Рис. 6

ARROWS

На машинах монтировался новый кожух мотора с огромными вырезами для отвода горячего воздуха от радиаторов (рис. 6). Через эти отверстия отлично были видны выхлопные трубы двигателя.

MINARDI

В квалификации на машинах устанавливались "дымоходы", интегрированные с "ми-



Рис. 7

никанделябрами", но перед гонкой "дымоходы" были заменены на абсолютно новые (их даже не успели покрасить), более вытянутые и без навесных плоскостей (рис. 7).

TOYOTA

Как и в Австралии, опробовались два разных типа задних и передних антикрыльев. Что касается последних, то был выбран новый вариант с двумя законцовками на торцевых пла-

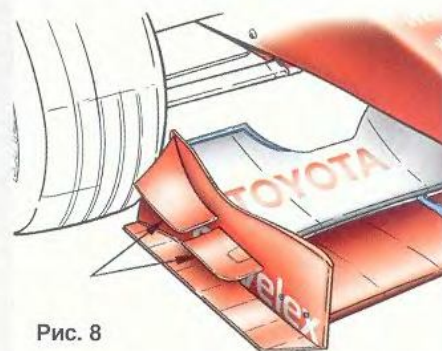


Рис. 8

стинах (рис. 8). Кроме того, вырезы в боковинах кузова для отвода горячего воздуха от радиаторов имели увеличенные размеры.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Гран При Бразилии

В ТЕНИ F2002

Во время Гран При Бразилии не было недостатка в "тактических" изменениях в конструкции машин. Но все затмил долгожданный дебют Ferrari F2002.

FERRARI

В Бразилию были привезены четыре полностью укомплектованные машины, одна из которых – F2002. Еще одно шасси того же типа, что использовалось в прошлом году в Японии, находилось в запасе в разобранном виде. Опробовались три варианта переднего антикрыла, в том числе и новое с одним элероном, которое на короткое время устанавливалось на F2001 при подготовке к Гран При Австралии. В гоночной конфигурации машины имели модифицированное переднее антикрыло старого образца с полукруглым вырезом в элероне, облегчающим приток воздуха к боковому понтону. Испытывались также три типа задних антикрыльев. После тренировки в пятницу предпочтение было отдано двум новым вариантам конструкции. На F2002 элерон в зоне, примыкающей к торцевым пластинам, имел диагональные срезы (3 на рис. 1) для снижения аэродинамического сопротивления, причем на машине, подготовленной для гонки, площадь вырезанных сегментов была увеличена. По центру на задней кромке этого элерона отсутствовала небольшая закраина. Для улучшения отвода горячего воздуха от радиаторов в верхней части боковых понтонов были сделаны небольшие отверстия, закрытые обтекателями (1 на рис. 1), которые демонтировали перед гонкой (1 на круглой врезке). Одновременно были установлены "дымоходы" со

Рис. 2



срезанной вершиной (4 на круглой врезке). Как и F2001, новая машина оснащалась датчиками для измерения температуры покрышек ведущих колес. Датчики монтировались и в нижней части шасси, и в задней оконечности лоткообразных дефлекторов (2 на рис. 1). Обращает на себя внимание исключительно малая высота боковых понтонов F2002 в задней части. Это стало возможным благодаря тому, что масляные и водяные радиаторы установлены не просто веером, как на F2001, но и наклонены вперед (рис. 2).

McLAREN

Команда осталась довольна характеристиками новых покрышек Michelin для ведущих колес. Интересная деталь: только McLaren начиная с Гран При Австралии устанавливает датчики давления в шинах на всех четырех дисках. Во время гонки по мере износа протектора увеличение давления может дости-

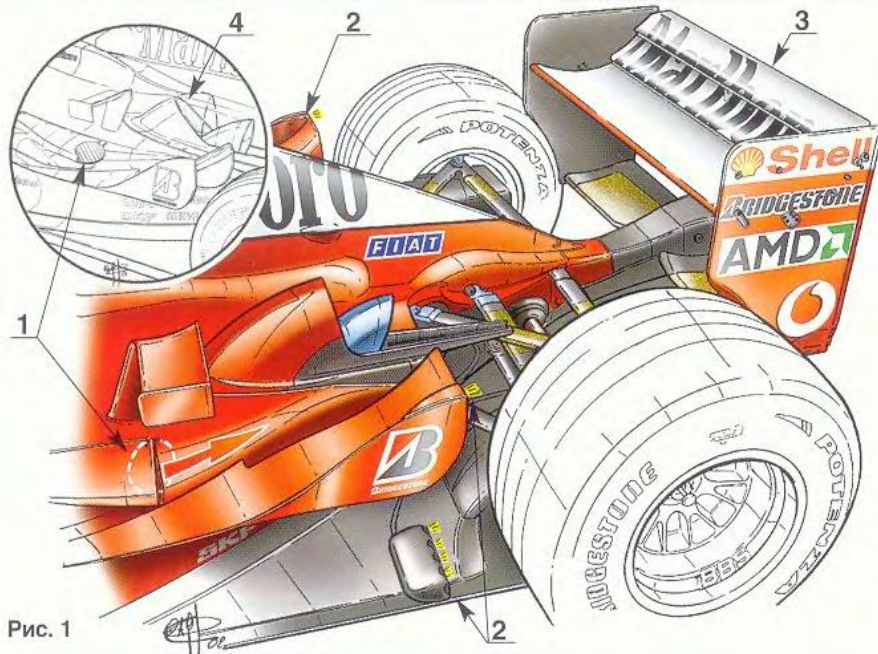


Рис. 1

гать 0,6 бар. После тренировки в пятницу Райкконен сменил машину с шасси № 3 на запасную с шасси № 4.

WILLIAMS

Williams – единственная из команд-лидеров, которая привезла в Бразилию лишь три машины. Шасси № 3 использовалось в это время для проведения тестов. Как и в Малайзии, только FW17 не имели дополнительных вырезов в боковых понтонах для отвода горя-



чего воздуха от радиаторов, что говорит о прекрасно налаженной работе системы теплообмена двигателей BMW.

SAUBER

На всех трех машинах произошел возврат к прежней конфигурации центрального канала диффузора в виде не сжатой по вертикали греческой буквы "омега".

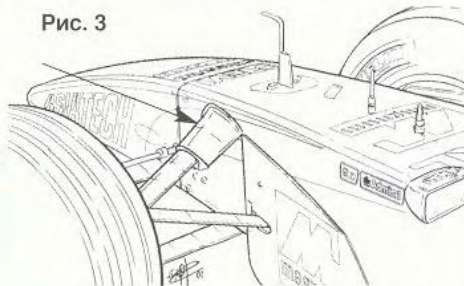
ARROWS

Увеличена длина сдвоенного дефлектора, находящегося внутри системы рычагов передней подвески. Однако в гонке элементы в новой конфигурации использовал только Френтцен.

MINARDI

Тяги передней подвески машин в гоночной конфигурации имели обтекатели (рис. 3), аналогичные по форме тем, что ис-

Рис. 3



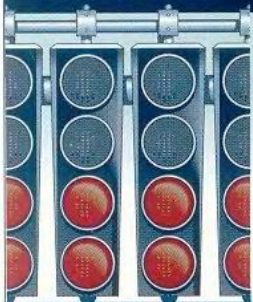
пользуются Toyota. Удвоено количество крупноразмерных дефлекторов перед управляемыми колесами. Монтировались "дымоходы" двух типов, один из которых являлся производным от "малайзийского" варианта. Видоизменили и переднее антикрыло. Увеличилась длина законцовок с внешней стороны торцевых пластин, тогда как с их внутренней стороны появилась пара крылышек, напоминающих те, что используются Williams, но значительно меньшего размера.

Джордж Пиола
Рисунки автора

Алло, автомобиль на связи!

С 2002 года FIA узаконила использование ранее запрещенной передачи информации от боксов к машине. Как и в случае с управляющей электроникой, разрешенной в прошлом сезоне, это может принести значительную пользу пилотам и командам...

Сделай сам



Единственной областью, где "подсказкам" из боксов нет места — мгновение старта Системы, автоматически распознающие сигнал старта, запрещены

Вам сообщение!..

Система "телеметрии в реальном времени" гораздо эффективнее и принесет командам заметное преимущество. Прежде электроника автомобиля непрерывно передавала информацию (S). Теперь компьютер в боксах может подтвердить (OK) получение пакета данных (S1), и тут же начнется передача следующего (S2)

Приговор переключателям

Для примера рассмотрим процесс выбора соотношения топливной смеси для двигателя

Как было...

1: Инженер посылает указания по радио; 2: гонщик принимает инструкции; 3: гонщик устанавливает переключатель на руле в нужное положение; 4: это действие подтверждается по радио или телеметрией "машина-боксы"

Как это будет теперь...

1: Инженер посылает закодированную радиокоманду; 2: электроника автомобиля принимает сигнал, совершает необходимые действия и шлет подтверждение

Кнопкам пора на пенсию?

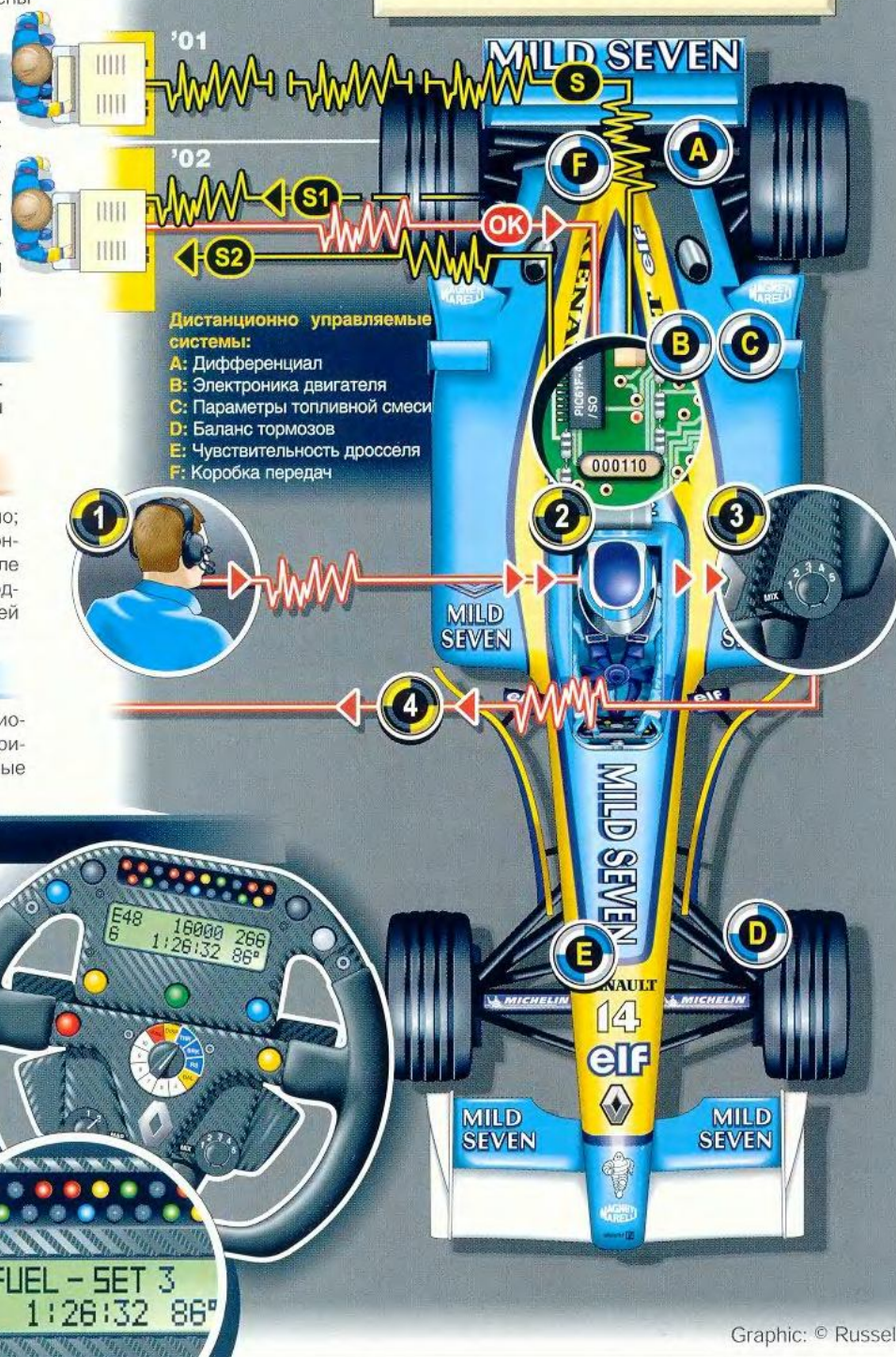
Теперь инженер может изменять большинство регулировок из боксов, поэтому кнопки и рычажки на руле станут в большинстве своем не нужны

Однако ключевые переключатели сохраняются, чтобы в случае отказа систем телеметрии гонщик смог взять ситуацию под свой контроль

Напиши мне!

В дальнейшем телеметрия "боксы-машина" позволит команде посылать гонщику текстовые сообщения, дублируя радиосвязь

Что же такое телеметрия "боксы-машина"?



ЭЛЕКТРОНИКА НА СЛУЖБЕ ЧЕЛОВЕКУ



Приверженцам борьбы пилотов "по гамбургскому счету" приходится вновь сдавать позиции – с 2002 года правила FIA разрешают использование телеметрии (передачи данных) от боксов к машине. Другими словами, электронными системами автомобиля на трассе теперь можно управлять прямо из боксов.

Как и всегда, в этом случае есть немало аргументов "за" и "против" принятия такого решения. Но нравится это кому-то или нет, теперь инженерам команд Ф-1 доступно еще одно средство технологической борьбы. Главный инженер Renault Пэт Симондс согласился пролить свет на некоторые тонкости, связанные с телеметрией, а также развеять пару популярных мифов.

Суть в том, что внести необходимые, по мнению инженеров команды, изменения в работу такого сложного механизма, как автомобиль Формулы-1, теперь можно вовсе без участия пилота. Есть, правда, одно существенное исключение – процедура старта. Любая система, которая может распознать момент, когда погасли светофоры, или же автоматически запустить специальную программу электронного старта машины, решительно запрещена правилами. Реагировать на стартовый сигнал гонщики должны самостоятельно.

Ну а после этого за дело берется электроника. Надо сказать, что такое развитие событий позитивно сказывается на безопасности соревнований, поскольку гонщику теперь не надо отвлекаться на переключение множества рычажков, тумблеров, кнопок и прочих устройств, и он может полностью сконцентрироваться на вождении.

Также следует непременно отметить, что, несмотря на многочисленные слухи, автомобиль совершенно определенно не управляется из боксов. Инженеры команды могут влиять лишь на работу отдельных узлов – двигателя,

коробки передач, дифференциала – да и то в весьма ограниченном диапазоне.

Окончательное решение, что и когда именно следует предпринять, лежит на плечах инженеров, отвечающих за работу того или иного узла. И хотя выводы, сделанные этими людьми, будут моментально исполнены электронными системами, сам процесс принятия решения по-прежнему остается привилегией человека. Никакая техника, пусть даже самая современная, здесь не поможет – приходится полагаться на знания и интуицию.

Как мы все знаем из собственного (как правило, горького) опыта, любая компьютерная система рано или поздно дает сбой. Если такое случится во время гонки, пилоту придется самостоятельно контролировать работу агрегатов. В теории все выглядит просто: из боксов следует команда, относящаяся, например, к работе коробки передач. Если компьютер получает в ответ сигнал об ошибке, означающий, что КП работает в прежнем режиме, с командного мостика по радио связываются с пилотом, который вручную переводит необходимый тумблер в нужное положение.

Передаваемые автомобилю радиокomанды, конечно же, закодированы настолько, насколько это вообще возможно. Можно только представить, какое преимущество могла бы получить команда, сумевшая перехватить, а главное – "взломать" телеметрию соперника. Впрочем, затраченные усилия в данном направлении, скорее всего, пропадут впустую – в Ф-1, мягко говоря, готовы к подобным "электронным войнам". И FIA в том числе.

Конечно же, электроника не всесильна. К примеру, никакая передача информации не в силах повлиять на гоночную тактику – ведь топливо-то через компьютер из боксов в бак не пошлешь. Ну и, конечно же, телеметрия не в силах устранить механические отказы.

Надо сказать, что системы передачи данных не потребуют от команд больших затрат: единожды создав миниатюрные бортовые приемники сигналов и надежное программное обеспечение, можно в дальнейшем без серьезных вложений эксплуатировать их, внося лишь небольшие необходимые изменения.

Итак, понятно, что новая система, безусловно, облегчит жизнь инженерам. Но как к ней относиться гонщикам, чья власть над автомобилем нынче еще более ограничивается? Уже появились недовольные голоса – не каждому пилоту будет приятно, если машина вдруг станет работать иначе, а тебе об этом скажут через полкруга по радио. С другой стороны, у гонщика далеко не всегда есть возможность внимательно следить за работой всех систем и анализировать, что именно нужно изменить. В принципе, он всегда может взять управление системами на себя. Вот только окажутся ли его решения лучшими и более своевременными, чем те, что "нашептывают" автомобилю из боксов.

Расселл Льюис





Энге, Бюрда и Родриго Сперафико – на предсезонных тестах Ф-3000 эти три пилота постоянно значились в числе лидеров. Они же стали и главными героями первой гонки чемпионата в Бразилии

БРАЗИЛЬСКАЯ ВЕЧЕРИНКА

Уже в пятницу Бюрда и Энге подтвердили свою хорошую форму и с разницей всего в 0,064 с легко оккупировали первый ряд стартового поля. Родриго показал на тренировках четвертое время, проиграв лидерам чуть менее 0,5 с, но зато опередив своего брата Рикардо, в тени которого он прозябал несколько последних лет. Лучшим же из дебютантов, а их в Ф-3000 в этом году целых восемь, оказался швед Бьорн Вирдхайм, заменивший в Arden нашего Виктора Маслова и в первой же квалификации, на совершенно незнакомой трассе умудрившийся показать пятый результат. Впрочем, успех Бьорна вполне объясним: Arden, на Lola которой двуглавых орлов и надписи "РОССИЯ" в этом году сменили наклейки чешских и шведских спонсоров, вообще смотрелась в Бразилии лучше других команд. Причем в гоночной конфигурации машина Arden была настолько быстра, что если бы не технические проблемы, Энге и Вирдхайм вполне могли рассчитывать на дубль. Но, увы...

Бьорн заглох на старте, ушел в гонку последним, но, несмотря на это, умудрился прорваться сквозь весь пелотон и финишировал пятым, намного опередив других новичков, для которых дебютный Гран При сложился по-разному. Шмидт, Кьеа и Мюллер ничем особенным себя не проявили. Монтейру финишировал чуть лучше, попав в десятку, а двоюродный брат Рикардо и Родриго – Алекс Сперафико – так и не смог показать свою истинную силу из-за проблем с ограничителем оборотов двигателя. Кроме Вирдхайма отличились

пожалуй, лишь Бриско и Нгуен. Причем тест-пилот Toyota запомнился лишь своими молодецкими выходками: пару раз Райан едва не вылетел сам, затем при обгоне на круг практически вынес с трассы Алекса Сперафико, а за пять кругов до финиша столкнулся в первом повороте со своим партнером по Nordic Золтом Баумгартнером, после чего на трассе появился пейс-кар. А вот австралийский вьетнамец Нгуен, для которого эта гонка вообще стала лишь десятой в жизни (в картинге Роб не ездил, и до дебюта в Ф-3000 вся его карьера состояла из девяти гонок немецкой Ф-VW), отличился в прямом смысле слова, в конце гонки одного за другим обогнав Бриско и Кьеа. И это даже несмотря на то, что из-за плохо подогнанного сиденья ближе к финишу у него так затекли ноги, что после клетчатого флага Роба даже пришлось отвезти в медицинский центр.

За победу же боролись более опытные пилоты. Энге уже на первом же круге сумел перетормозить в Subida do Lago Бюрду, вышел в лидеры и стремительно отрывался от преследователей, пока на 29-м круге у чеха не отказал бензонасос. Второй фаворит – Бюрда еще в начале гонки проколол шину, побывал в боксах и откатился в самый конец пелотона. Гонку же возглавил третий герой предсезонных тестов Родриго Сперафико, еще на первом круге сумевший опередить стартовавшего перед ним Марио Хаберфельда. В итоге ровно через год после своего дебюта Родриго одержал первую для себя и вторую для своей команды Durango победу в Ф-3000 (первую гонку для ита-

Бразилия: круг за кругом

- 1Бюрда сохраняет лидерство в первом повороте, но в Subida do Lago Энге все же проходит француза. Родр. Сперафико в борьбе за 3-е место прошел Хаберфельда. Бьорн Вирдхайм заглох на старте, ушел в гонку последним. Порядок лидеров: Энге, Бюрда, Родр. Сперафико, Хаберфельд, Токкачело, Маурисиу.
- 6Токкачело (5-й) ошибается и пропускает Маурисиу и Пиццонию.
- 7Бриско заносит в повороте, он опускается с 12-го места на 15-е.
- 8А. Сперафико и Кьеа сталкиваются колесами в борьбе за 19-е место.
- 9Бюрда (2-й) проколол шину и отправился на пит-стоп. А. Сперафико (19-й) сталкивается с Бриско (20-й) и сходит с трассы. Вирдхайм уже 9-й.
- 13Пиццония тцетно атакует Маурисиу (4-й) в первом повороте. Нгуена (13-й) разворачивает, он теряет два места.
- 14Бюрда (19-й) показывает самый быстрый круг в гонке.
- 17Вирдхайм проходит Рик. Сперафико в борьбе за 8-е место.
- 22Вирдхайм становится 7-м, обогнав Пантано, который тут же пропускает и Рик. Сперафико.
- 25Саленс, борющийся с Мюллером за 12-е место, возвращается в боксы.
- 27Вирдхайм (7-й) обгоняет Токкачело (6-й).
- 29Энге (1-й), выигрывавший около 14 с, сбрасывает темп и останавливается в боксах. Лидером становится Род. Сперафико.
- 30Баумгартнер и Бриско сталкиваются колесами в Senna's S, Lola венгра перерегорирует трассу, появляется пейс-кар. Маршаллам все же удается растолкать машину Золта, и он доезжает до боксов.
- 33Рестарт: лидеры сохраняют свои позиции, Кьеа (13-й) пропускает Нгуена и Бюрду.
- 35Родр. Сперафико одерживает первую победу в Ф-3000.



Родриго Сперафико: "Я безумно счастлив, хоть и понимаю, что моя победа стала возможной лишь благодаря проблемам, с которыми столкнулись Томаш и Себастьян, я же просто оказался в нужном месте в нужное время. Думаю, остальные гонки этого сезона будут гораздо сложнее, ведь удача не всегда будет на нашей стороне..."

льянской "конюшни" выиграл Соилье Айяри в Австрии '98). Другой бразилец, Марио Хаберфельд, для которого этот сезон уже четвертый в Ф-3000, впервые поднялся на пьедестал почета. Общими же усилиями бразильцы, которых в этом году в "малом цирке" собралось аж шестеро, установили в домашней гонке абсолютный рекорд Ф-3000, став первой нацией, забравшей себе четыре первых места в гонке. И это еще при том, что сильнейший бразильский пилот Рикардо Сперафико в шестерку так и не попал. Впрочем, самого Рика это ничуть не опечалило: "Сегодня машина была не слишком хороша, надеюсь, нам еще удастся ее улучшить. Но я по-настоящему рад за Родриго. Он заслужил эту победу и, думаю, сегодня мы закажем грандиозную вечеринку..."

Елена Маккавеева

1-й этап Сан-Паулу, "Интерлагос"

29-30/03/2002

Дистанция: 35 круга по 4.309 км = 150,785 км

Гонщик	Команда	МК	Время
1 Родриго Сперафико	Durango Formula	4	53'24.481
2 Марио Хаберфельд	Team Astromega	3	+0.739
3 Рикарду Маурисиу	Red Bull Junior Team	8	+3.901
4 Антонио Пиццония	Petrobras Junior Team	7	+5.220
5 Бьорн Вирдхайм	Arden International	5	+5.431
6 Энрико Токкачело	Coloni F3000	6	+6.544
7 Рикардо Сперафико	Petrobras Junior Team	9	+6.775
8 Джорджо Пантано	Coloni F3000	10	+7.666
9 Тиагу Монтейру	Super Nova Racing	15	+8.934
10 Патрик Фризахер	Red Bull Junior Team	17	+9.348
11 Александр Мюллер	Durango Formula	13	+9.676
12 Райан Бриско	Coca Cola Nordic Racing	11	+11.060
13 Роб Нгуен	Team Astromega	12	+11.361
14 Себастьян Бюрда	Super Nova Racing	1	+11.436
15 Николас Кьеа	PSM Racing Line	19	+12.581
16 Тони Шмидт	PSM Racing Line	16	+15.306
НК Золт Баумгартнер	Coca Cola Nordic Racing	20	НФ/30 (авария)
НК Томаш Энге	Arden International	2	НФ/29 (бензонасос)
НК Давид Саленс	European Minardi F3000	14	НФ/25 (дифф.)
НК Александр Сперафико	European Minardi F3000	18	НФ/9 (авария)

ПП: С. Бюрда – 1'26.056; БК: С. Бюрда – 1'27.323 /14



Из-за отказа бензонасоса Энге так и не закончил свою первую гонку Ф-3000



ALSPORT

Бразилии вскоре появился другой кумир – Эмерсон Фиттипальди.

Постепенно звезда Тониньо начала клониться к закату. Он все больше времени уделял заботам о своем автодроме, помогал молодым гонщикам в команде Drago Motorsport (где одним из его подопечных был Жиль де Ферран), занимался в картинговой школе с мальчишками. В одной из детских групп этой школы и начал осваивать азы управления гоночной машиной его сын – Кристиано. Поначалу для да Матты-младшего картинг не стоял на первом месте в ряду его увлечений. Кристиано уделял больше времени занятиям музыкой, как всякий бразилец любил играть в футбол, подавал надежды в качестве пловца, а наибольших успехов добился в гимнастическом зале, где тренировался под руководством матери. Его имя даже занесли в список самых перспективных гимнастов, составляемый национальным олимпийским комитетом.

Дети часто повторяют судьбу своих отцов. «Яблоко от яблони недалеко падает», – гласит народная мудрость. Для Кристиано, старшего из трех сыновей Антонио и Марии Луизы да Матта, карьера отца всегда казалась какой-то неполной. Стать звездой национального масштаба честолюбивому молодому человеку было недостаточно. Ему хотелось добиться международного признания. И отнюдь не на гимнастическом помосте. Но решение сосредоточиться только на гонках Кристиано принял, возможно, слишком поздно. Только в 17 лет он выиграл свой первый крупный турнир. В то время, когда сверстники уже выступали в чемпионатах различных национальных Формул, да Матта все еще выступал в чемпионате штата по картингу. Кристиан Фиттипальди, который лишь на два года старше своего тезки, в 1991 году выиграл чемпионский титул Ф-3000, а да Матта в том же году стал «всего лишь»

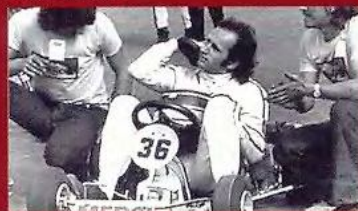
СЫН ЗА ОТЦА

Предсказывать в начале года, кто получит Кубок Вандербилта за победу в чемпионате серии CART, – дело практически безнадежное. А уж в сезоне-02 – и подавно. После перехода в IRL чемпиона CART двух последних лет Жилья де Феррана шансы на титул лучшего гонщика Америки есть почти у каждого пилота. И все-таки в этом довольно длинном списке претендентов можно указать человека, которому эта победа нужна больше, чем остальным.

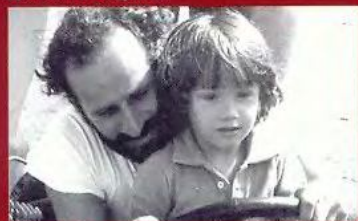
Когда-то Айртон Сенна на вопрос, кто оказал наибольшее влияние на его гоночный стиль, кратко ответил: «да Матта». Это признание великого гонщика стало наилучшей оценкой Антонио да Матты, человека, так до конца и не раскрывшего весь свой талант. Неоднократный чемпион Бразилии в кольцевых гонках разных классов, он начиная с 60-х годов более тридцати лет царствовал на бразильских автодромах. Именно Тониньо мог бы стать первым бразильским чемпионом Формулы-1, если бы не тяжелый перелом обеих ног, полученный в последней гонке перед переездом в Европу. Восстановление заняло почти два года. Автоспортивная жизнь ушла далеко вперед, не став ждать чудо-гонщика, и в



Первые шаги



Да Матта-старший



Отец и сын



1998 год. Первых успехов в Северной Америке да Матта добился в Indy Lights

чемпионом Бразилии по картингу в классе В. В 1993 году Рубенс Баррикелло уже делал первые шаги в Формуле-1, а Кристиано выиграл бразильское первенство Формулы-Ford. А ведь между ними и вовсе год разницы. Но да Матта не спешил наверстывать упущенное время. На лестнице, ведущей к вершинам автоспорта, новичок не пропустил ни одной ступени.

«Когда я выступал в Бразилии, имя моего отца открывало двери любой команды, – вспоминает о начале своей карьеры Кристиано. – Он очень много сделал для того, чтобы я стал настоящим гонщиком. Думаю, что отец видел в моих успехах продолжение своей спортивной жизни». Семья да Матта в тот период полностью подчинилась одной цели: вырастить чемпиона. Они ездили за Кристиано на все этапы чемпионатов, не жалуясь на неудобства. К кочевой жизни своих родных привык еще да Матта-старший, исколесивший почти всю Южную Америку за годы в автоспорте. В 1994 году к Кристиано приходит первая заметная победа: он выигрывает чемпионат Бразилии в Формуле-3, имея в соперниках таких в будущем известных пилотов как Рикардо Зонта и Хелиу Каштру-Невеш.

Задача-минимум была выполнена – Бразилия вновь покорила клану да Матта. Впереди была Европа. Путь большинства латиноамериканских гонщиков в элиту автоспорта лежит через британскую серию Ф-3. Но там же многие и заканчивают свою карьеру. Здесь очень важно угадать с командой. Вернее, не угадать, а рассчитать наверняка, чтобы не потеряться среди десятков других соискателей удачи. Команду West Surrey Racing называли «кузницей чемпионов». Через нее в Европу попали Айртон Сенна и Рубенс Баррикелло, в ней ковались победы Мики Хаккинена, ее школу прошли Эдди Ирвайн и Педро де ла Роса. Благодаря связям отца, Кристиано попал в эту «племенную конюшню». Но европейский этап в карьере гонщика не заладился с первой гонки. И дело даже не в том, что бразилец не смог привыкнуть к новой обстановке, другому отношению к себе со стороны команды, более жесткой конкуренции.

«На меня просто махнули рукой, – Кристиано не любит вспоминать европейский период своей жизни. – Команда проводила последний сезон в Ф-3, и все работали спустя рукава.



Да Матта и Баррикелло



Начало большого пути



Первые победы

При этом я еще как-то умудрился выиграть одну гонку». Несмотря на неудачный сезон, на следующий год да Матта получает место в команде Pacific Racing, выступающей в Ф-3000. Как казалось, сделан еще один шаг по направлению к заветной мечте – стать пилотом одной из команд Формулы-1. Но по итогам чемпионата можно было смело ставить крест на всех надеждах выбиться в высший свет европейских гонок. Только 8-е место в общем зачете, ни одной победы, а самое главное – полное невнимание со стороны спонсоров. Отцу и сыну пришлось пересечь Атлантику в обратном направлении.

Но да Матта не собирался возвращаться в родную Бразилию «на ците». «В то время в чемпионате Indy Lights выступал Тони Канаан, с которым я долгое время соревновался в Бразилии и Европе. Он-то и посоветовал мне попытать счастья в США», – так Кристиано оказался в «младшей» серии главных американ-

Именно по совету Тони Канаана да Матта решил попробовать свои силы в США



ских гонок CART. «Я как будто оказался снова в Бразилии, – радовался да Матта. – Всюду меня окружают знакомые лица пилотов, с которыми гонялся еще на картах. Тут нет той атмосферы нездорового соперничества, что так угнетала меня в Европе». Для открытого, дружелюбного молодого человека серия Indy Lights предоставляла отличный шанс проявить все свои способности. И результаты не заставили себя долго ждать. В первый же сезон он выиграл три гонки и звание лучшего новичка сезона. На следующий год он убедительно побеждает в серии, лидируя в чемпионате с первой и до последней гонки.

Наконец, талант Кристиано замечают боссы «больших гонок». Кэл Веллс, совладелец команды Arciero-Wells Racing, искал восходящую звезду, способную заменить погибшего в 1996 году Джефа Кросноффа. На эту роль он уже перепробовал нескольких кандидатов, но все неудачно. Веллс следил за гонщиками из «младших» серий, и наибольшее впечатление на него произвел молодой да Матта. «Своей страстью на трассе, самоотдачей в работе над машиной он так напоминал Джефа, что руководство нашей команды единогласно решило пригласить на место пилота Кристиано», – вспоминал после мистера Веллса.

В 1999 году в какой-то мере мечты семьи да Матта начали сбываться. Как раз в это время спортивное отделение фирмы Toyota, которая поставляла двигатели в новую команду Кристиано, подготовила силовой агрегат, способный на равных конкурировать с моторами

1999 год. С этого сезона компания Toyota рассматривала да Матту как символ своих успехов в Америке



2001 год. В каждой гонке да Матта уже считается одним из претендентов на победу

Honda и Ford. И хотя четвертое место на этапе в Назарете и 18-е в итоговой таблице чемпионата – не бог весть какие достижения, но для японских моторов это явилось лучшим результатом с 1996 года, когда Тойота начала участвовать в заокеанских гонках. Отныне да Матта стал для этой фирмы чем-то вроде рекламной модели.

Хотя на фоне захлестнувшей Америку Монтой-мании – кolumбиец выиграл чемпионский титул в год своего дебюта – скромные достижения другого новичка серии выглядели не столь эффектно. Но фаворитом в глазах японцев все равно остался Кристиано. Когда Карл Хаас и Пол Ньюман затеяли генеральную реконструкцию своей некогда славной команды, скатившейся в середнячки, все решения давались им непросто. Болезненный разрыв с многолетним лидером команды, Майклом Андресетти, переход на двигатели Тойота – все обещало, что сезон-2001 станет для команды абсолютно провальным. Так бы и случилось, если бы “в нагрузку” к моторам руководство японской фирмы не привело в Newman/Haas Racing своего протеже. Выбор нового пилота одобрил и главный спонсор команды – нефтяная компания Техасо, которая поддерживала да Матту еще в бразильской Ф-Ford.

Первый же этап на новой трассе в мексиканском Монтеррее показал, что Кристиано сполна оправдывает возложенную на него задачу – вывести команду из кризиса. Обычно спокойный в жизни, любящий уединенные велосипедные прогулки, бразильский гонщик преображался на глазах, если перед стартом

видел переполненные трибуны автодрома. Нелучайно все три победы, одержанные Кристиано в 2001 году, пришлось на такие популярные среди болельщиков гонки, как Монтеррей, Серферз-Парадайс и Фонтана. Победы, благодаря которым он занял пятое место в личном зачете. Этот результат особенно значим для команды, так как у второго пилота Newman/Haas Racing Кристиана Фиттипальди сезон получился просто кошмарным: ни одной победы (лучшее достижение – третье место в Портленде) и 15-я строчка в итоговой таблице о рангах.

Чемпионат-2002 вновь начался с победы Кристиано. Среди тех, кто первым поздравил его, был и Антонио да Матта. Он давно оставил свой прежний бизнес и занимается только делами старшего сына. Отец и сын делят на двоих все радости и трудности спортивной жизни. И, значит, победа в чемпионате им нужна вдвое больше.

Дмитрий Ситник



Кристиано Монтьеро да Матта

(Бразилия)

Дата рождения 19 сентября 1973 года
Место рождения Белу-Оризонти, Бразилия
Место жительства Майами, США
Web site: www.damatta.com
Рост 165 см
Вес 59 кг
Семейное положение холост
Хобби гитара, горный велосипед, видеоигры

Любимый вид спорта, помимо автогонки..... триатлон
Любимые блюда цыпленок по-бразильски, мороженое с шоколадом
Любимые напитки..... апельсиновый сок
Любимая муз. группа Led Zeppelin
Любимый фильм..... "Форрест Гамп"
Самое запоминающееся событие в карьере победа в Фонтане в 2001 году

Карьера:
1990–1992 гг. Участник и победитель чемпионатов Бразилии по картингу
1993 г. Чемпион бразильской Формулы-Ford (9 гонок, 4 победы, 4 ПП)
1994 г. Чемпион бразильской Ф-3 (9 гонок, 4 победы, 7 ПП)
1995 г. 8-е место в британской Формуле-3 (1 победа)
1996 г. 9-е место в международном чемпионате Ф-3000 (лучший финиш на этапе – 4-е место в По)
1997–1998 гг. Чемпионат Indy Lights. Лучший новичок 1997 г. и чемпион серии 1998 г. (27 гонок, 7 побед, 3 ПП)
1999 г. Серия CART: команда Arciero-Wells (20 гонок, 32 очка, 18-е место)
2000 г. Серия CART: команда PPI Motorsport (20 гонок, 1 победа, 112 очков, 10-е место)
2001 г. Серия CART: команда Newman/Haas Racing (20 гонок, 3 победы, 141 очко, 5-е место)

Всего за карьеру в CART:
Стартов 60
Очков 285
Побед 4
Поул-позиций..... – (л.р. – 2-й)
Заработал призовых..... \$2 471 000
Примечание: все данные представлены на 01.01.02



2002 год. Да Матта и Фиттипальди на пьедестале почета первого этапа чемпионата CART. Победивший в этой гонке да Матта – претендент №1 на общую победу в серии



1993 год. Бразильская Ф-Ford



1994 год. Бразильская Ф-3



1996 год. МЧ Ф-3000

Сервер новостей
о Формуле-1 и
Интернет-магазин
www.f1-shop.ru

Адреса магазинов с
продукцией команд
Формулы-1



Книга года
ФОРМУЛА-1
2002



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

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

Ростов-на-Дону:
ул. Нагибина, 32/2, Супермаркет
"Афина", 3 эт., тел.: 8 (8632) 43-62-22

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

Екатеринбург:
Виз-бульвар, д. 13, ТЦ ЭМА, 3 эт., "Формула-1"
тел.: (3432) 58-08-89

Самара:
ул. Ульяновская, д. 18, ТЦ "Вавилон", 4 эт.

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

Киев:
ул. Льва Толстого, д. 11/61, "Формула 1",
тел.: 26-31-26

Пермь:
run@permonline.ru

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

Челябинск:
ул. Каслинская, д. 26, "Deutsch Auto"
тел.: 35-69-35

Приглашаем к сотрудничеству региональных представителей

Тесты выдающихся моделей, единичных дорогих суперкаров, раритетных выставочных концептов, немислимые экспедиции в разных частях света. Все наши репортажи – это воплощение собственных идей, стопроцентно наше "блюдо", которое предстоит "отведать" только и исключительно читателям "Автопанорамы"!

автО
ПАНОРАМА
май 2002 AUTOPANORAMA

Alfa Romeo 147 1.6 TS 5d
Opel Omega 3.2 Executive
Peugeot 307 SW
Renault Symbol
Skoda Superb 2.8

Johnson Controls
Настоящее и будущее
автомобильных
интерьеров
Оценки ставит биржа
Чем выше
качество
автомобильных
интерьеров



Французский
суперкар

Mega
Monte Carlo V12

В ПРОДАЖЕ С ПЕРВОГО ЧИСЛА КАЖДОГО МЕСЯЦА

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

Мировой автоспорт

Чемпионат мира по ралли



4-й этап: 21-24.03.2002

Rally Catalunya - Costa Brava
Дистанция: 1948,95 км/394,98 км – 18 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 Ж. Паницци (F).....	Peugeot 206 WRC	3:34'09.0
2 Р. Бернс (GB).....	Peugeot 206 WRC	+37.3
3 Ф. Бугальски (F).....	Citroen Xsara	+1'13.5
4 М. Гренхольм (FIN).....	Peugeot 206 WRC	+1'42.7
5 П. Сольберг (N).....	Subaru Impreza WRC 01	+2'01.6
6 К. Мак-Рей (GB).....	Ford Focus RS WRC 02	+3'27.3
17 С. Грязин (RUS).....	Toyota Corolla WRC	+17'17.9

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 М. Гренхольм.....	21
2 Ж. Паницци.....	20
3 Р. Бернс.....	13

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Peugeot.....	52
2 Ford.....	25
3 Subaru.....	20

NASCAR: "Кубок Уинстона"

5-й этап: 17.03.2002

Carolina Dodge Dealers 400
"Дарлингтон Рейсвей", Дарлингтон, Южная
Каролина, США
400 миль/293 круга по 1,366 мили
П: 3:10'29, 293 круга, V ср.: 202,889 км/ч
ПП: Р. Крейвен: 28,912, V ср.: 273,730 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 С. Марлин (USA).....	Dodge	180
2 Э. Седлер (USA).....	Ford	170
3 К. Хорвик (USA).....	Chevrolet	165
4 Д. Эрхардт-мл. (USA).....	Chevrolet	165
5 Р. Ньюман (USA).....	Ford	155
6 Дж. Джонсон (USA).....	Chevrolet	150
7 Р. Уоллас (USA).....	Ford	146
8 М. Кенсет (USA).....	Ford	142
9 Дж. Гордон (USA).....	Chevrolet	148
10 Б. Эллиотт (USA).....	Dodge	134

7-й этап: 08.04.2002

Samsung/RadioShack 500
"Техас Мотор Спидвей", Форт-Ворт, Техас, США
500 миль/334 круга по 1,5 мили
П: 3:31'01, 334 круга, V ср.: 228,813 км/ч
ПП: Б. Эллиотт: 27,802, V ср.: 312,571 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 М. Кенсет (USA).....	Ford	180
2 Дж. Гордон (USA).....	Chevrolet	170
3 М. Марлин (USA).....	Ford	170
4 Р. Рэдд (USA).....	Ford	165
5 Т. Спарт (USA).....	Pontiac	160
6 Дж. Джонсон (USA).....	Chevrolet	150
7 С. Марлин (USA).....	Dodge	151
8 Дж. Спенсер (USA).....	Dodge	142
9 Б. Эллиотт (USA).....	Dodge	143
10 Т. Лабонте (USA).....	Chevrolet	134

Общий зачет

Пилот	Очки
1 С. Марлин.....	1082
2 М. Кенсет.....	1012
3 Дж. Джонсон.....	963



Indy Racing League



2-й этап: 17.03.2002

Bombardier ATV Copper World Indy 200
"Финикс Интернашнл Рейсвей", Аризона, США
200 миль/200 кругов по 1 миле
П: 1:43'00,0278, V ср.: 187,495 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 Х. Каштру-Невеш (BR).....	D/C	200
2 Ж. де Ферран (BR).....	D/C	200
3 С. Хорниш-мл. (USA).....	D/C	200
4 Э. Салазар (RCH).....	D/C	200
5 Эл. Анзер-мл. (USA).....	D/C	200
6 Ж. Лазье (USA).....	D/C	200
7 Б. Лазье (USA).....	D/C	200
8 Б. Бот (USA).....	D/C	199
9 Р. Тредвей (USA).....	G/C	196
10 Х. Нода (J).....	G/C	196

Общий зачет

Пилот	Очки
1 С. Хорниш-мл.	141
2 Х. Каштру-Невеш	115
3 Ж. де Ферран	112
D – Dallara; C – Chevrolet; G – G Force; I – Infiniti	

3-й этап: 24.03.2002

Indy Racing League 400
"Калифорния Спидвей", Фонтана, Калиф., США
400 миль/200 кругов по 2 миль
П: 2:13'49,2106, V ср.: 355,665 км/ч
П: 2:13'49,2106, V ср.: 288,627 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 С. Хорниш-мл. (USA).....	D/C	200
2 Ж. Лазье (USA).....	D/C	200
3 Л. Рэдд (F).....	G/I	200
4 Ж. де Ферран (BR).....	D/C	200
5 Х. Каштру-Невеш (BR).....	D/C	200
6 Ф. Жиаффоне (BR).....	G/C	200
7 Б. Лазье (USA).....	D/C	200
8 С. Шарп (USA).....	D/C	200
9 Дж. Вассер (USA).....	D/C	200
10 Дж. Уорд (USA).....	G/C	200

Чемпионат спортивных автомобилей FIA



1-й этап: 07.03.2002

Автомобиль "Каталунья Монтмело", Барселона, Испания
383,130 км/81 круг по 4,730 км
П: 1:35,428, V ср.: 178,363 км/ч
Б: Ф. Монтани/О. Беретта: 1:35,161/41, V ср.: 178,938 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
1 С. Бюрда (F)/Ж.-К. Буйон (F).....	Courage C60/SR1	2:30 05.567
2 Ф. Монтани (F)/О. Беретта (F).....	Oreca Dallara/SR1	+1 круг
3 Я. Мак-Келлар-мл. (GB)/Б. Берридж (GB).....	Lola B98/SR1	+43 круга
4 Я. Ламмерс (NL)/В. Хиллебранд (NL).....	Dome S101/SR1	+43 круга
5 Д. Коттас (F)/Б. Деричебур (F).....	Courage C60 JX/SR1	+44 круга
6 М. Заволди (I)/П. Перони (I).....	Lucchini/SR2	+44 круга

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Ж.-К. Буйон.....	20
2 С. Бюрда.....	20
3 О. Беретта.....	15

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Pescarolo Sport.....	20
2 Team Oreca.....	15
3 Bob Berniège Racing.....	12

