



ФОРМУЛА

ИЮНЬ 2002

ФАРС В АВСТРИИ!

Фарсом закончился Гран При Австрии. Рубенс Баррикелло по команде из боксов пропускает вперед Михаэля Шумахера. Зрители встретили победителя свистом и улюлюканьем



РУБЕНС – НЕ ПЕРВЫЙ...

Все партнеры Михаэля Шумахера

ФЕЛИПЕ МАССА

“Я еще только учусь...”

МАКС МОСЛИ

заглядывает в будущее Ф-1

ALFA ROMEO BIMOTORE

Кавалерия против танков

ДОМ, КОТОРЫЙ ПОСТРОИЛ РОН

“Складной дворец” McLaren

НАЕЗД!

В Ф-1 – это обычное дело

Трулли и Физикелла

ИТАЛЬЯНЦЫ В ФОРМУЛЕ-1

ISSN 1560-3571
9 771560 357002

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 **Парад**
10 **Новости Гран При**
18 Сан-Марино
Идеальный шторм
30 Испания
Гонка без лидера
42 Австрия
Комедия абсурда
54 **Калейдоскоп**
56 Ледяной дом
Мобильный дворец McLaren
58 Круговая порука
Ни в одной энциклопедии нет списка подобных инцидентов
60 Летопись десятилетий
Десять мгноений 90-х годов
13 28 дней, которые не изменили ничего
В Гран При России можно только верить
Один на один
66 Сходство параллельных прямых
Физикелла и Трулли: геометрия менты
72 Итальянцы в Ф-1
Трагическое продолжение удачного дебюта
74 Везунчик Фелипе Масса
"Все хотят выступать за Ferrari"
Интервью
82 Макс Мосли
"Наша задача – сохранить Формулу-1"
- 84 Маттиас Шупп
"Ф-1 – это глобальный шаг"
Тема
86 "Убийство" по контракту
12 мая 2002 года, 15 часов 37 минут.
Формула-1 умерла...
88 Девять теней Шумахера
Вряд ли они будут являться Михаэлем по ночам
96 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
Техника
98 Истребитель танков
Alfa Romeo V61000: курьез или славная страница истории?
102 Новинки Гран При Сан-Марино
Просто, как колесо?
103 Новинки Гран При Испании
Рутинка
От А до Я
104 Ф-1 на поверку...
Является ли прибывший на Гран При автомобиль машиной Ф-1?
Большие гонки
106 Ф-3000
Четыре из четырех
109 CART
Торжество национальной идеи
111 Михаил Аleshин
"Экслостун пожелал мне удачи"
112 Статистика мирового автоспорта



www.formula-one.ru
Зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Оценочность в регистрации средств массовой информации ПИ № 77-11510

Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Пасарова-Медиа"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 445-0364
Факс: (095) 449-0709

Главный редактор
Вадим Катерин
v.katerin@formula-one.ru
Зам. главного редактора
Леонид Сеткин
l.setkin@formula-one.ru

Арт-редактор
Владимир Кузнецкий
Рутинка
Ольга Кропотова

Технический редактор
Владимир Макаров
v.makarov@formula-one.ru

Опелетный редактор
Борис Мурзин
b.murzin@formula-one.ru

Обсуждение
Александр Кабановский

Пресс-менеджер
Вадим Утекин
v.utekin@formula-one.ru

Рекламное обеспечение
Михаил Шебуков
Юлия Калашова
Сергей Москалев
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru

PR-обеспечение
Владимир Безуглов
vbf@formula-one.ru
Юридическое обеспечение
Юрий Рогозин
Служба распространения
Тел.: (095) 449-0395
distrib@formula-one.ru

Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на
1-е полугодие 2002 г. по объединенному
каталогу "Пресса России",
индекс 29608
(карточка подписки),
индекс 29108
(запросная подписка);
Для зарубежных подписчиков по адресу:
129110, Москва, ул. Галактиковского, 89
тел. +7-095-281-0137, 281-0345,
факс: +7-095-281-0788

Адрес для писем:
105037, Москва, ул. 54
E-mail: formula@formula-one.ru

Представительство:
Санкт-Петербург
Тел./факс: (812) 274-9358
Адрес: ул. Херсонская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY
Подписано в печать 17.05.2002 г.
Тираж 65000 экз.

Цена свободная
Подписка не несет ответственности
за содержание рекламных материалов

Мнение редакции не всегда
сопадает с мнением авторов статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

© "Формула" 2002

ПАРАД



ЧУДО!

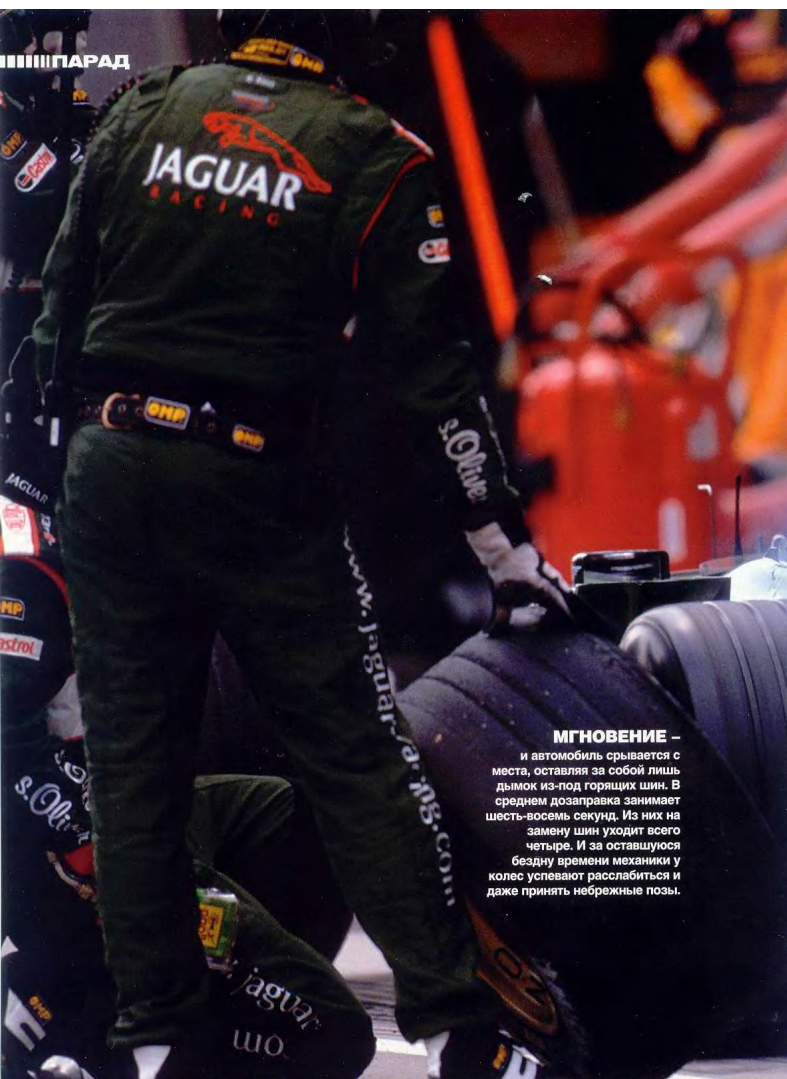
Именно этим словом главарь Ф-1 Сид Уоткинс назвал благополучный исход этой аварии для гонщика Jordan. Столкновение двух автомобилей носило крайне редкий, "нерасчетный" для конструкций безопасности характер: Sauber Ника Хайдфельда на огромной скорости задом врезался в борт автомобиля Такумы Сато и коробкой передач пробил боковую защиту Jordan. Чудо, что пролом пришелся чуть ниже правого колена гонщика. Кокпит оказался настолько разворочен, что Такуму довольно долго не могли извлечь из машины. И только в медицинском центре выяснилось, что японец отделался небольшими ушибами правого бедра. Чудо!

ПАРАД



ПО САМОМУ КРАЮ

порой приходится вести гонщика
автомобиль Формулы-1. Так, как это
делает Ник Хайдфельд, "вылизывая"
идеальную траекторию в одном из
поворотов австрийской трассы. Ведь в
борьбе за тысячные доли секунды дорог
каждый сантиметр. И лишь отточенное
мастерство позволяет гонщику
удержаться на самом краю.



МГНОВЕНИЕ – и автомобиль срывается с места, оставляя за собой лишь дымок из-под горящих шин. В среднем дозаправка занимает шесть-восемь секунд. Из них на замену шин уходит всего четыре. И за оставшуюся бездну времени механики у колес успевают расслабиться и даже принять небрежные позы.



БАРРИКЕЛЛО ДАЛИ ЕЩЕ ДВА ГОДА

Рубенс Баррикелло: "У меня есть два важных преимущества: я обладаю опытом и при этом достаточно молод. Я считаю, что могу стать чемпионом мира"



Накануне уик-энда Гран При Австрии команда Ferrari объявила о том, что Рубенс Баррикелло продолжит защищать ее цвета в 2003–2004 годах. Впервые с 2000 года, когда бразилец пришел в Scuderia, в Маранелло подписали с ним трудовое соглашение сразу на два сезона, и для Рубенса это явное свидетельство возросшего доверия к нему со стороны руководства команды. Это решение означает, что вплоть до окончания 2004 года нынешний костяк Ferrari останется полностью неизменным: еще в прошлом году команда продлила до конца сезона-04 контракты с Михаэлем Шумахером, спортивным директором Жаном Тодтом, техническим директором Россом Брауном и главным конструктором Рори Бирном.

Рубенс, как и положено, выразил оптимизм по поводу своего будущего в команде. Примеча-

тельно, однако, что объявлено о продлении контракта именно в Австрии. В прошлогодней гонке здесь бразилец по приказу команды пропустил Шумахера вперед, на второе место. И словно для того чтобы Баррикелло не забывал о том, какая роль ему уготована в Ferrari на ближайшие два сезона, в этом году команда попросила его отдать Михаэлю уже победу в гонке.



Михаэль Шумахер: "Я не участвовал в принятии этого решения, но очень рад, что команда вновь выбрала его. На мой взгляд, лучше Рубенса с этой работой сейчас не справится никто"

МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР: 100 ЛЕТ В FERRARI

Президент Ferrari Лука ди Монтеземоло то ли в шутку, то ли вполне серьезно предложил Шумахеру подписать с итальянской маркой контракт о бессрочном сотрудничестве. "Лука сказал мне, что если я хочу выступать за команду до ста лет, то у меня будет и такая возможность", — поделился радостью немецкий пилот. В этом свете будущее Рубенса Баррикелло, рассчитывающего рано или поздно получить в команде статус лидера, выглядит не слишком радужно.



Скончался Роб Уокер

В конце апреля в возрасте 84 лет скончался от пневмонии легендарный Роб Уокер, команда которого блистала в Ф-1 в 50–60-е годы. Выходец из семьи, производившей знаменитый виски Johnnie Walker, он не испытывал недостатка в средствах и снискал славу одного из самых успешных "частников" в истории "королевских гонок". Его команда покупала технику у производителей шасси и на равных противостояла заводским "конюшням" — прежде всего Ferrari, одержав девять побед на Гран При чемпионатов мира с 1958 по 1968 годы. За "конюшню" Уокера выступал легендарный Стирлинг Мосс, который на Гран При Аргентины 1958 года открыл счет победам команды. Уокер одним из первых сделал ставку на автомобили Соорег со среднеторной компоновкой, и в Буэнос-Айресе Мосс впервые в истории Ф-1 выиграл гонку именно на такой машине. Впоследствии Уокер участвовал в проектах других частных команд Гран При, а также занимался журналистской работой.



FIA вызывает Ferrari на ковер

На следующий день после скандального Гран При Австрии, на последнем круге которого Рубенс Баррикелло "подарил" победу в гонке своему напарнику Михаэлю Шумахеру, FIA вызвала руководство команды Ferrari, а также обоих "провинившихся" пилотов на ближайшее заседание своего Всемирного совета по автоспорту. 26 июня в Париже "хулигелей спортивного духа Ф-1", как Scuderia практически единогласно окрестили в паддоке, отчитают за "инциденты, имевшие место на последнем круге Гран При и в ходе последующей церемонии награждения".



Флавио Бриаторе: "Если FIA не подвергнет строгим санкциям команду, которая превращает спорт в фарс, то это будет означать, что Формулой-1 правит Ferrari"



Росс Браун: "Мы считаем, что поступили предельно честно, не став разыгрывать никаких спектаклей на пит-стопах. Мы готовы принимать такие решения, пока не выиграем чемпионат мира в личном зачете. Зачем нам два пилота? Чтобы выиграть Кубок конструкторов"



Дэмон Хилл: "Когда (в 1993 году) я выступал вместе с Аленом Простом, то помогал ему завоевывать свой четвертый чемпионский титул, и мне не раз приходилось забывать о том, что я гонщик. Но тогда никто не поднимал такой шумихи"



HONDA ГОТОВА К ПЕРЕМЕНАМ

Провал команд-партнеров компании Honda в первых гонках сезона-02 заставил японских мотористов задуматься над пересмотром всей концепции своей «формульной» программы. Как известно, команды BAR и Jordan имеют статус равноправных партнеров Honda и получают двигатели совершенно бесплатно, однако ни одна из них не является «заводской конюшней» японского автогиганта. «Формула-1 не приносит нам никаких положительных эмоций, и это нас очень расстраивает, — признался президент компании по исследованиям и разработкам Такео Фукуи. — Я считаю, что нам нужно подвергнуть нашу организацию серьезной перестройке». Это достаточно сдержанная официальная позиция. На неофициальном уровне представители гоночного подразделения Honda Racing Development с трудом скрывают возмущение политикой своих боссов, которые раньше придавали большое значение успехам на гоночных трассах, а теперь заботятся исключительно об объемах продаж серийных автомобилей. «Власть захватили люди из отдела маркетинга, которых интересует только то, как продаются их машины в каком-нибудь Будапеште», — сетуют представители HRD.

Наиболее очевидным шагом, на который может пойти Honda, станет прекращение сотрудничества с одной из команд. И, скорее всего, это будет Jordan. В пользу такого развития событий говорит и то, что недавно вице-президентом HRD был назначен Отмар Зафнауэр, до сих пор занимавший пост директора по эксплуатационным вопросам в BAR.



1 мая исполнилось восемь лет со дня трагической гибели бразильского гонщика Формулы-1 Айртона Сенны на Гран При Сан-Марино 1994 года. В преддверии этой печальной годовщины были уничтожены последние материальные свидетельства трагедии: команда Williams разобрала и, по всей видимости, сожгла возвращенный ей автомобиль FW16, за рулем которого разбился трехкратный чемпион мира, а итальянские власти по просьбе семьи Сенны передали огню шлем, который был на нем в момент аварии. Пламя поглотило обломки углеволокна, но память о бразильском Волшебнике навсегда останется в сердцах миллионов поклонников его гоночного таланта. Специально для них одна из голландских звукозаписывающих компаний при поддержке Фонда Айртон Сенны, который возглавляет его сестра Вивиан, выпустила компакт-диск, на котором собраны любимые песни Айртон, а также уникальные фрагменты интервью бразильца. В мае 2004 года, в десятую годовщину гибели Сенны, планируется провести концерт памяти бразильца, где выступят его любимые исполнители — Тина Тернер, Фил Коллинз, Энья, Крис Ри и другие музыканты.

ШПИОНЫ И РАЗВЕДЧИКИ

На Гран При Австрии руководитель команды McLaren Рон Деннис едва не попал впросак, когда двое сотрудников его команды были замечены у гаражей Williams с фотоаппаратами в руках. «Как же так, мистер Деннис, разве это не шпионаж?» — вопрошали журналисты, памятуя о том, как в Малайзии механики McLaren едва не устроили драку с «мирно прогуливавшимся» у их боксов сотрудником Ferrari. «Мои люди были одеты в командную униформу, так что это никакой не шпионаж, а просто сбор данных, — нашелся шеф «серебряных стрел». — Этим занимаются абсолютно все, и мы тоже не намерены упускать такую возможность».

Кстати, начиная с Гран При Австрии командам запретили накрывать свои автомобили чехлами в ожидании процедуры технического осмотра по окончании заездов. Так что теперь можно ожидать, что число фотографов-разведчиков у ограды закрытого парка автодромов Гран При существенно увеличится. Как бы не дошло до драки за удачный снимок...



«БОЛЬШОЙ ЦИРК» ПОДСЧИТЫВАЕТ ДОХОДЫ

Компания Formula One Administration, являющаяся промоутером этапов чемпионата мира Ф-1, обнародовала данные о своих доходах за минувший год. Возглавляемая хозяином «большого цирка» Берни Экклстоуном FOA заработала 206 миллионов долларов США, что на 12 процентов больше, чем в 2000 году.



ЯРНО-ВИНОДЕЛ

Пилот команды Renault Ярно Трулли стал владельцем виноградников на холмах близ своего родного города Пескара. На приобретенных 80 акрах итальянец будет выращивать виноград редкого сорта Монтепульчиано, который используется для производства терпкого красного вина Абрुццо.



ТЕНДЕНЦИЯ, ОДНАКО

Пару лет назад крашеными волосами обитателей пaddock удивляли Эдди Ирвинг и Жак Вильнев. В этом году за новым имиджем к парикмахерам решили обратиться Ральф Шумахер и Кими Райкконен: первый покрасился в золотистого блондина, а второй и вовсе побрился наголо.



СЮРПРИЗ ДЛЯ ЭДДИ

Проезжая на открытой платформе по автодрому "Каталунья" во время парада гонщиков, Эдди Ирвинг наверняка испытал легкое замешательство: на одном из ограждений была водружена простыня с надписью "Ирвинг, я беременна". На законный вопрос находившегося тут же комментатора гонщик среагировал мгновенно: "Наконец у нас получилось", – радостно выпалил Эдди в микрофон. Однако когда любопытные журналисты обступили главного плейбоя Формулы-1 с более настоятельными расспросами, пилот Jaguar не без некоторого смущения признался, что уже больше года хранит верность своей подруге Кэтрин, и вообще, мало ли что на заборе написано. Похоже, что это действительно была не более чем шутка. Поскольку под свежей надписью на простыне ясно читались буквы: "Марри, я беременна!" Сей вопль был когда-то обращен к знаменитому британскому комментатору Марри Уокеру, недавно ушедшему на покой в возрасте 77 лет. Конечно, надпись полустертая и довольно древняя. Но, вероятно, не настолько...

БРИТАНСКОЕ ВЕЛИКОДУШИЕ ПРОТИВ ИТАЛЬЯНСКОЙ ЖАДНОСТИ

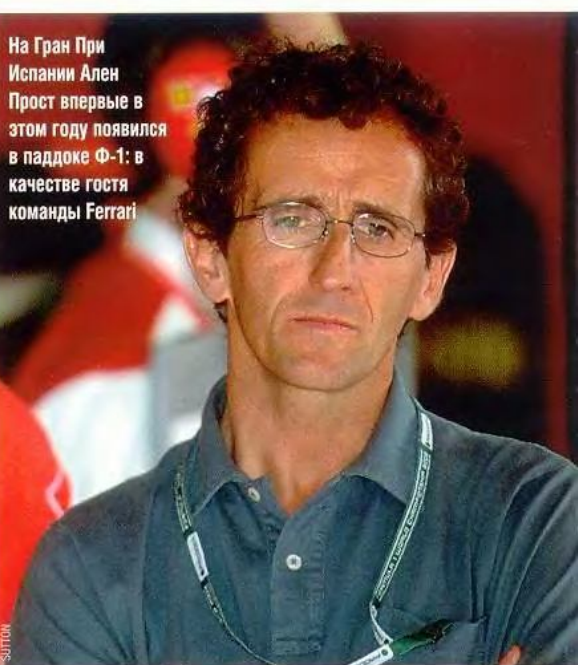
Поклонники гоночного таланта Михаэля Шумахера из его родного города Кернау допустили непростительную ошибку, когда без ведома своего кумира и его команды построили полномасштабную копию автомобиля Ferrari F399 образца 1999 года, да еще и стали сдавать машину в аренду организаторам различных выставок. Ferrari не оставила инициативность своих фанатов без внимания и... засудила их почти

на пять тысяч долларов за нарушение авторских прав.

Прознав о меркантильности своих коллег из Маранелло, в команде McLaren решили великодушно помочь незадачливому болельщику, среди которых несколько профессиональных автомехаников, и заказали у них копию гоночной машины Култхарда. На гонорар за выполненную работу они смогут оплатить назначенный судом штраф.



На Гран При Испании Ален Прост впервые в этом году появился в пaddocke Ф-1: в качестве гостя команды Ferrari



КУПИТЕ СЕБЕ НЕМНОЖКО PROST

Арбитражный суд Версаля провел серию аукционов по продаже имущества разорившейся "конюшни" Prost. Самые ценные активы Prost – гоночные автомобили последних моделей и запасные части к ним – были приобретены еще в марте британским бизнесменом Чарльзом Никерсоном, который впоследствии предпринял попытку выставить свою собственную команду в чемпионате мира. Посему лоты прошедшего аукциона были несколько скромнее. От продажи 12 автомобилей Prost (и ее предшественницы Ligier) разных лет организаторы выручили в общей сложности 1,052 миллиона евро. При этом максимальная сумма – 240 тысяч евро – была заплачена за машину AP03 образца 2000 года, за рулем которой выступал Жан Алези. Автомобиль оборудован двигателем Peugeot и полностью работоспособен. Помимо этого с молотка ушли несколько гоночных комбинозонах Алези и другая экипировка, а также мало на что годные запчасти.

Покупателями раритетов на первом аукционе стали, в основном, коллекционеры и поклонники Формулы-1, а на последующих торгах, которые прошли прямо на базе Prost в Гийанкуре, были проданы трейлеры и моторхоумы команды, различные инструменты и оборудование, а также офисная техника и мебель. Таким образом арбитражный суд пытается выручить средства для погашения задолженности Prost перед кредиторами, которая составляет около 30 миллионов долларов США.

ИНФОРМАЦИЯ ПРАВИТ МИРОМ

Этот расхожий тезис наверняка сидел в голове у амбициозных боссов команды McLaren, когда они решили доверить информационное обеспечение своего нового моторхоума одному из лидеров информационной индустрии агентству Bloomberg. Самая последняя деловая информация со всего мира будет поступать в лагерь McLaren, а также в новую штаб-квартиру команды в Уокинге не без помощи самой современной техники производства компании Canon, контракт с которой McLaren продлила в конце апреля.

СЛАБОЕ ЗВЕНО



Технический директор команды Toyota Густав Брюннер признал, что созданное под его руководством шасси TF102 пока остается слабым звеном самой молодой "конюшни" Формулы-1. Эти недостатки, по словам австрийца, не замедлили проявиться на "технических" трассах в Имоле и Барселоне, где сбалансированность характеристик шасси имеет особое значение. "Наш двигатель не вызывает

никаких нареканий, — заметил Густав. — Что касается шасси, то на создание полноценной инфраструктуры для его доводки требуется время". В свое время Брюннер спроектировал несколько весьма удачных автомобилей для команды Minardi, которая, увы, никогда не могла похвастать достойным мотором. Неужели теперь талантливого австрийского конструктора будет преследовать новый злой рок?



Физикелла ропщет на Bridgestone

Пилот Jordan Джанкарло Физикелла первым из представителей команд "второго эшелона" во всеуслышание заявил о явном фаворитизме шинников Bridgestone, которые всецело сосредоточились на сотрудничестве с Ferrari в ущерб интересам остальных своих партнеров. "Их покрышки подходят только Ferrari, и в этом вся проблема, — сетует итальянец. — Нам приходится мучиться с настройками шасси, а в поворотах возникает избыточная поворачиваемость".

АЛЕЗИ ДЕБЮТИРУЕТ В DTM

В конце апреля экс-пилот Ф-1 Жан Алези дебютировал в "кузовном" первенстве DTM: прошедшая в Хоккенхайме гонка принесла 37-летнему французу третье место, и при этом он стал лучшим из пилотов, выступающих на автомобилях Mercedes-Benz. В целом приятное впечатление от дебюта Алези подпортил только Кристиан Абт на Audi, сверхагрессивная манера езды которого стоила Жану нескольких позиций в начале гонки. Французскому ветерану "кузовные" нравы пришлись не по душе, и он уже пообещал научить своих новых коллег ездить более аккуратно: так, как это делают в Ф-1.



НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ



СЫТЫЙ ГОЛОДНОГО

Паддок Формулы-1 после финиша очередного Гран При напоминает караван, в спешном порядке собирающийся покинуть очередную стоянку и отправиться в путь. Собственно, так оно и есть: для большинства сотрудников "большого цирка" отмашка клетчатым флагом означает окончание напряженного гоночного уик-энда. Для большинства, но не для всех: журналистам еще нужно написать отчеты о прошедшей гонке. Делать это на голодный желудок мало кому нравится, но если в пятницу или субботу представители пищевой братии могут зайти в моторхоум любой из "конюшен" и перекусить, то воскресным вечером это весьма проблематично. Команда McLaren взялась решить эту проблему: теперь после гонки в новом моторхоуме "серебряных стрел" производится организованная раздача продовольственных "пайков". Для представителей прессы это стало приятной неожиданностью. Надо полагать, и команда получит в результате нечто больше, чем удовлетворение от доброго дела. Глядишь, сытый журналист с большим вниманием отнесется к проблемам изголодавшейся в последнее время без побед команды. А в выигрыше в конце концов останутся тысячи поклонников McLaren во всем мире.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ

...И МАССОВЫЕ УВОЛЬНЕНИЯ

Эдди Джордан: "Я почувствовал, что теряю команду, и потому был готов к самым решительным мерам. Моя цель - остаться в этом бизнесе в качестве независимого предпринимателя. Я считаю себя состоявшимся бизнесменом и умею зарабатывать деньги"

ОГОНЬ ПО ШТАБАМ

Руководитель команды Jordan Grand Prix Эдди Джордан конкретизировал свои планы по выводу "конюшни" из кризиса последних двух лет, начав, как водится, с основательной кадровой чистки. Перед Гран При Испании ирландец отправил в отставку управляющего директора команды Тревора Фостера, главного администратора Джона Патта и главного инженера Тима Холлоуэя. А еще в самом начале сезона Джордан отстранил от ведения дел и отправил в отпуск технического директора Эгбала Хамиди. Фостер и Патт "признаны виновными" в финансово-спонсорском неблагополучии команды, которая в этом году лишь за несколько недель до старта сезона кое-как златала дыры в своем бюджете для участия в чемпионате. Теперь Джордан намерен собственноручно заниматься коммерческими аспектами управления командой.

Что касается Хамиди и Холлоуэя, то, во-первых, автомобиль EJ12 получился, похоже, не слишком удачным, что само по себе неплохой повод отправить в отставку его создателей, а во-вторых, в команде уже есть люди, готовые заниматься технической стороной дела с новыми силами. Это пришедший из Prost директор по развитию Анри Дюран и оперативный технический директор Гари Андерсон, который вернулся в Jordan после нескольких лет не слишком успешной работы в других командах.

Jordan в поисках движущей силы

Взвесив все "за" и "против", Джордан, еще полгода назад взявший в команду "хондовского" протеже Такуму Сато, с мая начал чуть ли не в открытую искать нового поставщика двигателей. Поговаривают, что уже в следующем году на автомобилях Jordan появятся двигатели Cosworth: принадлежащая Ford британская моторостроительная фирма готова обеспечивать своей продукцией и третью команду, вдобавок к Jaguar и Arrows. "Эдди Джордан в последнее время особенно приветлив с нашими людьми", - поделился в паддоке Гран При Австрии один из представителей руководства Cosworth. Двигатели Cosworth, в отличие от техники Honda, будут для Джордана отнюдь не бесплатными. В этом году Arrows выложила за них около 20 миллионов долларов, а к следующему сезону эта сумма может еще возрасти: нужно расширять производство.

Вместе с высокопоставленными менеджерами, многие из которых работали в Jordan настолько давно, что считались чуть ли не личными друзьями Эдди, под сокращение попали и 15 процентов рядовых сотрудников команды: в общей сложности число отставников достигло 60 человек. Пока Джордан не ставит перед своей обновленной "конюшней", которая стала третьей в Кубке конструкторов в 1999 году, никаких конкретных целей: произошло слишком много перемен, чтобы определить новые ориентиры. И это еще не все: переговаривают, что по окончании сезона-02 Jordan прекратит сотрудничество с мотористами Honda...

Ники Лауда: "Эдди Джордан - не очень-то грамотный руководитель. В свое время вместо того чтобы заниматься делами своей команды, он продал 40 процентов ее акций за 20 миллионов фунтов стерлингов и занялся коллекционированием дорожных яхт"



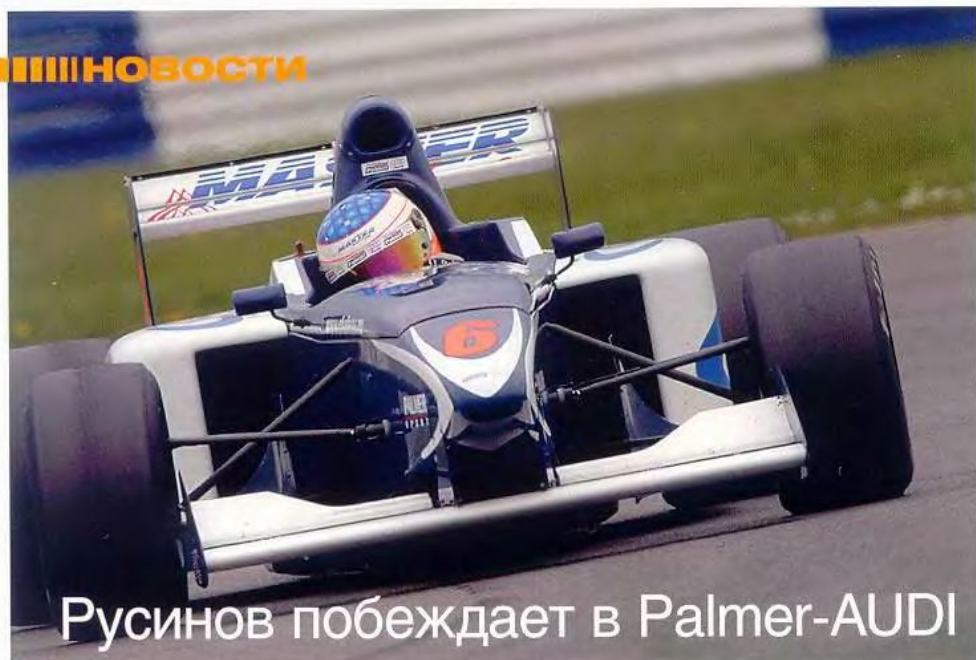
САТО ВЫПИСАЛИ НА СЛЕДУЮЩИЙ ДЕНЬ

Тяжелая авария, в которую попал во время гонки на Гран При Австрии Такума Сато, обошлась без тяжелых последствий. Ночь с воскресенья на понедельник пилот Jordan провел в университетской больнице Граца, однако уже с утра врачи, не обнаружив у него ничего серьезнее ушибов мягких тканей, разрешили ему отправиться домой в Англию. "Машина спасла мне жизнь, однако от нее мало чего осталось: я помню, что видел землю через дыру в полу!" - рассказал японец, покидая больничную палату. Учитывая характер повреждений автомобиля, Эдди Джордан назвал благополучный для гонщика исход аварии "чудом".



Анри Дюран: "У нашей машины нет открыто слабых мест, и в настоящее время мы работаем сразу на нескольких фронтах, стараясь сделать ее более конкурентоспособной"





Русинов побеждает в Palmer-AUDI

Продолжает набирать обороты гоночная карьера Романа Русинова. После двух лет в Формуле-Renault 20-летний пилот перебрался в британский чемпионате Формулы-Palmer-Audi. Во время первого этапа в Сильверстоуне российский пилот постоянно находился среди лидеров. Лишь ровеснику Русинова, молодому американцу Джоэлю Нельсону удавалось на равных бороться с нашим гонщиком. В первой гонке Нельсон смог-таки сдержать атаки Романа, а во второй Русинов с самого старта стал уверенно отрываться от преследователей и первым пересек финишную черту. Обменявшись победами в заездах, россиянин и американец делят первую строчку в чемпионате.



Слава спорту!

15 апреля в Москве в помещении развлекательного комплекса "Метелица" состоялась церемония представления ежегодной премии "Галерея российской спортивной славы" ("ГРОСС"), учрежденная газетой "Советский спорт". Вершителем судеб будущих лауреатов премии станет Координационный совет, в состав которого вошли известные спортсмены, политики, деятели культуры. Премия "ГРОСС" уже окрестили "спортивным Оскаром". Немало российских спортсменов достойны того, чтобы их имя было увековечено в "Галерее славы". Надеемся, что когда-нибудь там найдется место и для представителя отечественного автоспорта.



Первая российская моноформула: старт дан

В "лестенке" российского автоспорта появилась очень важная ступенька, заполнившая пустоту между картингом и машинами Формулы-1600. 13 мая на подмосковной трассе Мячково состоялась презентация новой гоночной серии – Формулы-"Русь". Рамные автомобили, созданные конструкторами компании АККС Моторспорт, оснащены двухлитровым двигателем Alfa Romeo мощностью 157 л.с.

"Машина отлично управляется и прощает ошибки – это как раз то, что нужно молодым спортсменам", – оценил новинку экс-пилот Формулы-3000 Виктор Маслов, проехавший на "Руси" десяток кругов по трассе.

Календарь моносерии состоит из 6 этапов, первый из которых пройдет 26 мая на "Невском кольце" в Санкт-Петербурге. Планируется, что участие в чемпионате примут около 15 пилотов.



В ПРЕДДВЕРИИ MIMS-2002

В период с 21 по 25 августа в выставочном центре на Красной Пресне пройдет мотор-шоу MIMS-2002, организаторами которого вновь выступают ОАО "АСМ-холдинг" и ITE Group Plc. Как и прошлогодний "Российский автосалон", "Московское мотор-шоу" нынешнего года одобрено союзом международных ярмарок UFI, членом которого с 1997 года является ОАО "АСМ-холдинг". Однако "Автосалоны", в отличие от "Мотор-шоу", обладают статусом официальных автомобильных выставок, внесенных в соответствующий календарь Международной организации производителей автомобилей OICA. Календарь OICA предусматривает проведение автомобильных салонов по полной тематике (легковые плюс коммерческие автомобили) раз в два года. Исключения сделаны только для Детройта и Женевы, где полномасштабные автомобильные выставки проводятся каждый год.

Но переход известных иностранных автомобильных фирм на двухгодичный цикл участия не приведет к полному отсутствию на выставке автомобилей этих фирм, поскольку значительно активизировались их российские дилеры. MIMS-2002 соберет свыше 500 участников (в том числе 280 иностранных), представляющих 22 страны мира. В нынешнем году на Красной Пресне будет заполнено пять павильонов и все открытые площади. Посетители смогут познакомиться с моделями Audi, BMW, FIAT, Ford, Hyundai, Mercedes, SsangYong, Skoda, Jaguar, Volvo и др., а также с продукцией отечественных производителей – VAZ, GAZ, UAZ, Ижмаш, "Автотор", КамАЗ, "АСМ-холдинг" и ряда тюнинговых и дизайнерских ателье. Как всегда, ожидается насыщенная экспозиция коммерческих автомобилей и пассажирского автотранспорта.

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ В Ф-1?

Наш соотечественник Сергей Злобин принял участие в двух первых этапах европейской Ф-3000 2002 года, которые, правда, сложились для гонщика неудачно – в квалификации первого этапа, на "Валлелунге", отказала машина. Вторую же гонку, в Нюрбурге, и вовсе отменили из-за погодных условий.

Однако выступления в Ф-3000 не являются для Злобина конечной целью в этом сезоне. Сергей уже провел переговоры с парой команд Ф-1, в результате которых была достигнута предварительная договоренность, что уже осенью россиянин сможет провести серию тестов.

Вот что заявил нашему корреспонденту глава Minardi, Джанкарло Минарди, во время ГП Сан-Марино: "В феврале, после гонки "24 часа Дайтоны" Сергей действительно заезжал в нашу штаб-квартиру в Фаэнце, и мы провели с ним предварительные переговоры, но о контракте пока речи не было".

Однако возможность его выступления за вашу команду в будущем вы не исключаете?

В принципе такая возможность существует. Мы провели переговоры, обговорили финансовые условия, высказали рекомендации по подготовке, дальше все зависит уже от гонщика и от его готовности проявить себя на уровне Формулы-1.





Benetton В197 Жана Алези, Гран При Аргентины-97

1997 Третий призер Кубка конструкторов

Mild Seven Benetton Renault

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

MILD SEVEN



№ 1

В мире среди сигарет
с угольным фильтром



Весь мир насаждаются тонким неповторимым вкусом MILD SEVEN, но не все знают, что главным принципом успеха было и остается одно – качество в нюансах. Это угольный фильтр, специальные сорта табака, особая мешка. И поскольку в японском качестве нет мелочей, то даже бумага, используемая в сигаретах, является одной из важных составляющих репутации MILD SEVEN. Это тончайшая сигаретная бумага, которая при сгорании не изменяет вкус табака, оставляя ощущение чистоты и мягкости. И даже чернила для маркировки наносятся специальным образом, что предотвращает их впитывание в бумагу и полностью исключает влияние на вкус сигареты. И это еще не все секреты MILD SEVEN!

ПОПРОБУЙ
ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО НА ВКУС

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ

Вопреки

всем трудностям, обрушившимся на MILD SEVEN Benetton Renault в межсезонье 1996–1997 годов, когда вслеп за Михаэлем Шумахером в Феррари ушли технический директор команды Росс Браун и главный конструктор Рори Бирн, в чемпионате мира 1997 года Benetton сумел не только защитить свое третье место в Кубке конструкторов, но и добиться победы в Гран При. После полуторогодичного перерыва (прежидущий Гран При для Benetton выиграл Михаэль Шумахер в 1995 году в Японии) топишк MILD SEVEN Benetton Renault вновь поднялся на высшую ступень пьедестала почета. Причем этим пилотом стал австриец Герхард Бергер, в 1986 году на Гран При Мексики принесший команде Benetton первую победу в Формуле-1.

На этот раз успех к Бергеру пришел на Гран При Германии в Хоккенхайме, где Герхарда вернулось за руль Benetton после

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

трех пропущенных по болезни гонок (в Канаде, Франции и Англии Бергер не стартовал из-за перенесенной синуситомии) и личной трагедии, связанной со смертью отца. В 1997 году благодаря мощному мотору Renault и особенностям шасси Benetton, отличающегося очень жесткой подавешкой, на скоростных трассах MILD SEVEN Benetton Renault выступала гораздо успешнее, чем на медленных автодромах. В Хоккенхайме же – на самой быстрой трассе чемпионата – соскучившемуся по гонкам Бергеру не было равных ни в квалификации, ни в гонке. В субботу, установив новый рекорд трассы, Герхард в упорной борьбе с Йорданом Джанкарло Физикеллой вырвал полу-позицию, опередив итальянца всего на 0,023 секунды. А в воскресенье и вовсе съездал хет-трик, выиграв гонку и показав быстрейший круг. Более того, совсем немного не хватило

австрийцу до второго в его жизни "Большого шлема" (полу-позиция + победа + быстрейший круг в гонке + лидерство от старта до финиша): Бергер промидировал 38 из 45 кругов гонки, но из-за пистопла все-таки вынужден был на семь кругов уступить место во главе пелотона Физикелле. Но и без "Большого шлема" победа Герхарда в Германии получиась более чем убедительной: на финише он опередил Михаэля Шумахера и Хаккинена почти на 20 секунд. Эта победа стала 27-й, но, увы, последней в истории Benetton. 19 из них на счету Михаэля Шумахера, три гонки выиграл Нельсон Пикет, две – Жюлиньи Херберт, одну – Сандаро Наннини. Бергер, так же как и Херберт, выиграл в команде всего два Гран При, но по иронии судьбы именно австриец принес Benetton и первую, и последнюю победу в Формуле-1.



1997

ГРАН ПРИ КАНАДЫ

ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ

ГРАН ПРИ ВЕНГРИИ

MILD SEVEN Benetton Renault

Статистика выступлений команды MILD SEVEN Benetton Renault и ее пилотов в 1997 г.

Команда/пилот	ГП	Стартов	ПК	Побед	ЛГП	КП	П	ПП	ПР	БК	Очков	Место в КК/ЧМ
Benetton Renault	17	34	1909	1	4	73	8	2	3	2	67	3
Жан Алези	17	17	947	–	2	32	5	1	2	–	36	4
Герхард Бергер	14	14	808	1	2	41	2	1	1	2	27	5
Александр Вурц	3	3	154	–	–	–	1	–	–	–	4	14

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



ЦЕЛИТЕЛЬ

Формула-1 потеряла человека, чья работа помогла многим пилотам вернуться в строй после аварий, которые, как казалось, поставят крест на их гоночных карьерах. В возрасте 64 лет скончался австрийский специалист по физической подготовке Вилли Дунгл, в свое время вышедший после тяжелейших аварий Ники Лауду, Герхарда Бергера, Джонни Херберта, Карла Вендлингера и многих других гонщиков и спортсменов. В клинике Дунгла в разное время тренировались Ален Прост, Айртон Сenna и Михаэль Шумахер. "Мы потеряли настоящего гения", – не скрывал скорби по своему спасителю Лауду, которого Дунгл "возродил из пепла" после аварии на "Нюрбургринге" в 1976 году.

SUTTON



ACER ТЕПЕРЬ С BAR

Новым техническим партнером команды British American Racing стал производитель компьютерной техники Acer. В минувшем сезоне тайваньская компания сотрудничала с обанкротившейся командой Prost Grand Prix, на автомобиле которой под ее маркой устанавливались двигатели производства Ferrari. Оставшись без партнера, но с желанием продолжать вкладывать деньги в такую "витрину" для своей продукции как Формула-1, Acer стала легкой добычей для рекламных менеджеров BAR.

ДЕЛО – ТАБАК

FIA решительно выступила против новой инициативы страдающих от законодательного бездействия депутатов Европарламента, которым пришлось в голову ввести общеевропейский запрет на рекламу табачных изделий посреди 2005 года, а не в конце 2006 года, как первоначально планировалось. "Получится, что в течение одного и того же сезона на Гран При в одной стране можно будет рекламировать сигареты, а в другой, где гонка проходит позже, эта реклама уже окажется под запретом, – предостерег президент FIA Макс Мосли. – Не исключено, что нам придется отменять отдельные Гран При, что приведет к самому настоящему хаосу".

По некоторым оценкам, сейчас каждый Гран При Ф-1 как "рекламная площадка" для табачных гигантов по своей совокупной эффективности эквивалентен рекламной кампании с бюджетом в пару сотен миллионов долларов США.



ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПОЕЗДКИ НА ВСЕ ГП ФОРМУЛЫ-1
 Автобусный тур на Гран При Венгрии (из Москвы)
 Экономичные туры на ГП Испании и ГП Германии
 Бронирование гостиниц и авиабилетов

Ассорти-ТУР

Москва, ул. Земляной вал, д. 27, стр. 3, оф. 15
 (м. Курская, 3 мин)
 тел.: 916-0606, 916-1220, 916-1331, 916-1033
 e-mail: assortif1@mail.ru

Лицензия № ТД 0009382 Сертификат соответствия РОСС RU.АЯ33.У55098

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

Дыши глубже!

С приходом теплых дней картинговые соревнования перемещаются с крытых трасс на естественные площадки. У гонок под открытым небом есть целый ряд достоинств – во-первых, большая площадь картодрома, и, следовательно, протяженность и интересная конфигурация трассы. Во-вторых, к вечеру там не устанавливается



бензиновый "смог". И, наконец, в-третьих (а для кого-то это самое важное), стоимость проката катков на открытых площадках ниже, чем на закрытых.

Перечисленными достоинствами в полной мере обладает картинг-клуб "Пилот", расположенный рядом со станцией метро Медведково. Уникальность клуба в том, что дорожка проложена не по асфальтовой площадке – справа и слева от трассы зеленеет трава. Своим клиентам "Пилот" предлагает услуги на любой вкус, а по воскресеньям проходят гонки Открытого чемпионата Москвы среди любителей, принять участие в которых может любой желающий, а главный приз – ВАЗ-21083. После двух этапов в чемпионате лидирует Михаил Щербаков (абсолютный зачет) и Александр Крамарский (класс "прокатные карты").

Хотите стать пилотом?



АСТАН
 tour!stic

Москва, Миусская пл., д. 7.
 Тел.: 913-9630, 913-9260
 astantour@mtu-net.ru

www.astantour.net

Тест-драйв за рулем болидов F1 и F3 в гоночной школе во Франции

ИДЕАЛЬНЫЙ ШТОРМ

Природа покоряется лишь тому, кто сам подчиняется ей...
Франсис Бэкон



Еще лет десять назад фамильный автодром Феррари в Имоле считался одним из лучших в Формуле-1, а гонки за Большой Гранд-при Сан-Марино почти всегда становились украшением чемпионата мира. Легендарная душа виражи старой Имолы предоставляла гонщикам великолепные возможности для обгонов, а знаменитая скоростная связка "Тамбуrello" - "Вильнев" - "Тоса" считалась одной из самых сложных участков на всех трассах Формулы-1. Увы, сегодня все это уже в далеком

прошлом. После трагедий Имолы-94 старый автодром подвергся основательной реконструкции. На первый взгляд, облик трассы не сильно изменился, лишь слегка смягчили острые грани, стоявшие жизни Ратценбергеру и Сенне. Но этого оказалось достаточно, чтобы гонки в Имоле утратили свою былую непредсказуемость и блеск. В этом же году преимущество Феррари оказалось столь велико, что результат Гранд-при можно было предвидеть еще задолго до старта.

12-14.04.2002

Провинциальные развлечения

Олег Козлов

"В провинции и дождь - развлечение", - утверждали полтора века назад братья де Гонкур. И были, в общем-то, правы. Имола по европейским меркам - самая что ни на есть глухая провинция, поэтому нет ничего удивительного, что все три дня Гранд-при сюда ли не главной заботой для интернационального населения падуа было изучение прогнозов итальянских метеорологов, которые, надо от-



дать им должное, смешили народ как могли. Каждое утро перед входом в гонимый городок его обитатели встречали привозной к дожде информации новый листок с прогнозом, который по традиции полностью противоречил предыдущему, но при этом, как потом выяснилось, оказывался не намного вернее своего предшественника. Так, по всем прогнозам вышло, что во время квалификации над Имолой должны были лить дожди, а на гонку и вовсе обещали шторм с грозой.

Каждое утро, глядя на эти сводки, гонщики и механики дружно хватились за голову, причем не столько из-за перспективы дождевой гонки, сколько из-за все нарастающего состояния неопределенности. Что до дождя, то по-настоящему ни пугал лишь команда, использующие резину Michelin. После гонки в Бразилии почти все "конишны" провели трехдневные тесты в испанской Валенсии (лишь Феррари и Minardi предпочли итальянские трассы, да Atosws из-за нехватки средств вообще отказались от испытаний), где в один из дней получили возможность опробовать на сухой трассе новую дождевую резину. В итоге выяснилось явное превосходство на мокрой трассе японских шин: одна-две секунды на круге. "Холод и дождь меня не расстраивают, думаю, наши дождевые шины объективно лучше Michelin", - радостно потирал руки, глядя на небо Имолы, менеджер Bridgestone Акисао Сузуки.

Темой номер два в Имоле оставались перипетии бразильской гонки. Началось все в четверг, когда FIA, то ли стремясь примирить претендентов на титул, то ли еще больше столкнуть их лбами, пригласила Монтою и Михаэля Шумахера на пресс-конференцию. Оба пилота остались при своих мнениях и внов, хот-



ШИШ ГРАН ПРИ САН-МАРИНО

12.04.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

00–15 мин. Пасмурно, над трассой идет мелкий дождь. Первым из боксов выезжает Сато, за ним Мак-Нис и Монтойя... На трассе побывали все, кроме гонщиков Ferrari, на каждый прошел лишь по одному установочному кругу и вернулся в боксы.

15–30 мин. Сато устанавливает первый ориентир – 1'47.595, затем сбрасывает с этого времени три секунды и срывает в Variante Alta. Лучшее время у Физикеллы – 1'43.716. Узберер возвращается на трассу после вылета в Rivazza, BAR никак не удается прогреть передние шины, Вильнев борется с избыточной поворачиваемостью, вылетает в Tamburello, а через минуту его разворачивает при выходе на стартовую прямую. М. Шумахер первый: 1'39.831.

30–45 мин. Монтойя срывает Alta. Баррикелло 1-й: 1'39.031, через минуту М. Шумахер улучшает время: 1'37.717. Ральф страдает от недостаточной поворачиваемости своей машины и с интервалом в две минуты дважды вылетает на выходе из Alta. Оба Williams за пределами первой десятки.

45–60 мин. Дождь кончился, трасса подсыхает, пилоты начинают выезжать на "миксте". Сато вылетает в первой Rivazza, но возвращается. М. Шумахер улучшает время: 1'37.486. Физикелла 2-й: 1'38.093! Ирвайн вылетает на траву в Tosa, но возвращается на трассу. Williams Ральфа увязает в гравии в Acque Minerali. На трассе желтые флаги.

Вторая часть. 13.00–14.00

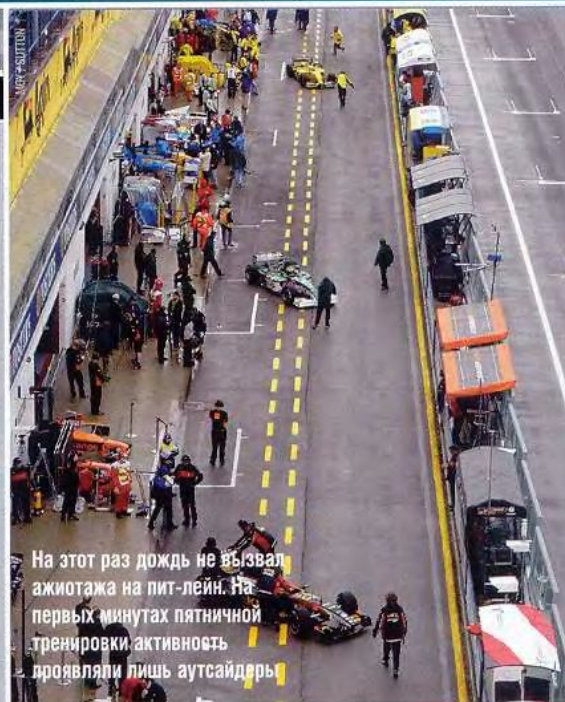
*Мак-Нис оштрафован на \$750 за превышение в 12:02 скорости на пит-лейн (+2,1 км/ч).

00–15 мин. В перерыве вновь пошел дождь, пилоты прибавили по 1 с. Первым выезжает Узберер, из-за отказа мотора он прошел пока лишь 7 кругов. Ральф и Монтойя продолжают пахать траву в Variante Alta, тем не менее колумбиец улучшает время: 1'39.480 и поднимается на 9-е место.

15–30 мин. Райкконен слишком активно атакует бордюры, и его дважды разворачивает на одном круге. Похожее творится и с Физикеллой, который вылетает сначала в Acque Minerali, кругом позже в Piratella, но возвращается на трассу. Хайдфельд вылетает на траву, Массу разворачивает на 360°. М. Шумахер улучшает время на 3-м секторе.

30–45 мин. При выходе из последнего поворота разворачивает на 180° Renault Трулли, она ударяется о стену и ломает переднюю подвеску и антикрыло. На трассе желтые флаги. Райкконен и Сато вылетают в Villeneuve, но оба продолжают тренировку. Монтойя снова вылетает в Alta. М. Шумахер улучшает время: 1'36.898, но на следующем круге, поскользнувшись на бордюре в Alta, разворачивается поперек трассы, но не может включить первую передачу и съезжает на траву.

45–60 мин. Мак-Нис вылетел в Tamburello, но вернулся на трассу. На выходе из "эски" Villeneuve на 540° крутануло Williams Монтойя, от которого едва увернулись шедшие следом Arrows и McLaren.



BARCELONA

Рубенс Баррикелло: "Новая Ferrari – это нечто потрясающее! Машина сегодня велась просто великолепно и отличалась лучшим балансом и настройками, какие я видел в своей жизни!"



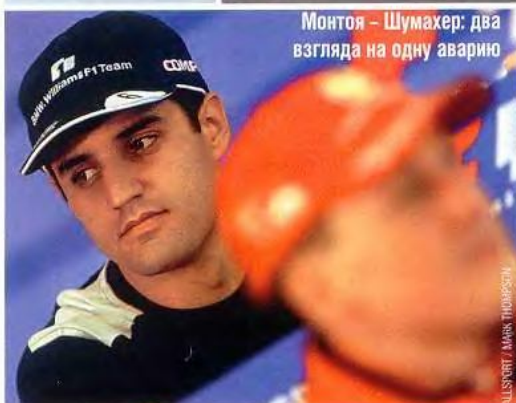
Михаэль Шумахер: "Мне, по большому счету, все равно, какая будет погода. Мы не ждем милостей от природы, хотя, конечно, посуху гоняться приятнее!"

Жан Тодт:

"МЫ ВПЕРВЫЕ ПРИВЕЗЛИ НА ГОНКУ ДВЕ НОВЫХ F2002, И НАША СИЛА ДОЛЖНА УДВОИТЬСЯ!"



Монтойя – Шумахер: два взгляда на одну аварию



После аварии Трулли пришлось перекалиброваться в эквилибристы



В пятницу мокрая трасса "съела" всю мощность моторов BMW



Имола – одна из любимых трасс Массы, и бразилец много ждал от этого Гран При, но уик-энд не заладился с самого начала. В пятницу Фелипе несколько раз разворачивался поперек трассы, а в субботу у него отказала гидравлика



Обгонять в Имоле нелегко, разве что на пит-лейн!



В отличие от Массы Мак-Ниси никогда не гонялся в Имоле и старался намотать как можно больше кругов на тренировках

13.04.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45

00–20 мин. Трасса еще не просохла после утреннего дождя, но ее температура быстро растет. Тренировки вновь открывает Сато, он же устанавливает первый ориентир: 1'50.851. Пилоты Jordan соревнуются друг с другом, Физикелла показывает 1'33.300, и до середины тренировки это время остается лучшим.

20–35 мин. Масса: 1'32.951. Вильнев: 1'32.799. Масса вылетает в Villeneuve, но возвращается на трассу. Хайдфельд, Баррикелло и М. Шумахер показывают лучшее время, у Михаэля: 1'30.696. Де ла Роза вылетает в Rivazza и увязает в гравии. На трассе желтые флаги. В Acque Minerali с асфальта соскальзывает Физикелла, но ему везет больше и итальянец возвращается на трассу.

35–45 мин. Асфальт сохнет, некоторые пилоты выезжают на "сухой" резине. Монтойя показывает второе время, затем вылетает в Acque Minerali, но возвращается на трассу. Минуту позже там же вылетает Баррикелло (судьи помогают ему выбраться обратно на трассу), и из-за проблем с

гидравликой останавливается Физикелла. У Ральфа (1'29.867) и Монтойи (1'29.718) – лучшие результаты уик-энда. М. Шумахер на "сухой" резине так и не выезжал.

Вторая часть. 10.15–11.00

00–15 мин. Трасса окончательно подсыхает. Трулли, Баттон, Ральф и Култхард сменяют друг друга на первой позиции. Масса вылетает в Acque Minerali и лишь через две минуты возвращается на трассу. Йонга разворачивается в Rivazza.

15–30 мин. Масса еще раз выезжает на трассу, показывает 15-е время и окончательно возвращается в боксы: проблемы с гидравликой. Монтойя и М. Шумахер улучшают время Култхарда. Дэвид отвечает: 1'23.550.

30–45 мин. Монтойя несколько раз цепляет землю в Alta. М. Шумахер улучшает время Култхарда: 1'23.256, но на следующем круге вылетает в Rivazza. Физикелла ошибается на выходе из Piratella и разбивает машину на спуске к Acque. На трассе желтые флаги. Йонга разворачивается в Trapiardo. На предпоследней минуте М. Шумахер снова ускоряется: 1'23.046. Хайдфельд показывает 4-е время.

и весьма сдержанно, но осудили друг друга за бразильскую аварию. Большинство других актеров "цирка" предпочли сохранить нейтралитет, по крайней мере, в общении с прессой. Но некоторые все-таки не удержались. Вильнев встал на сторону Монтойи (канадец, видимо, еще не забыл фирменную "защиту Шумахера" в Хересе 1997 года), Scuderia Ferrari, само собой, в полном составе поддержала Михаэля, Williams – Монтойю, за одним, впрочем, исключением, имя которому Ральф Шумахер.

Конечно, чью бы сторону ни принял немец, он все равно оказался бы в сложном положении. И в данной ситуации Ральфу правильнее было промолчать. Но гощик Williams не смог преодолеть искушения бросить камень в огород соседа, с которым ведет упорную борьбу за статус первого номера команды. "Я не пай-мальчик и тоже атакую, когда это необходимо. Но глупо рисковать аварией в борьбе за лидерство, если можно получить гарантированные шесть очков за второе место", – такова философия гонок по Ральфу Шумахеру! Впрочем, чтобы понять эту философию до конца, слова "когда это необходимо", видимо, следует переводить как: "если передо мной идет не Михаэль..."

Водные процедуры и солнечные ванны

Расстановка сил

Начало гоночного уик-энда в Имоле получилось каким-то нервным. Вместо светлой радости долгожданного возвращения Формулы-1 на "историческую родину", в Европу, гости и участники Гран При ежились на холодном ветру и то и дело косились на хмурое небо. Времена, когда свои новые машины большинство команд выставляло лишь на первые европейские гонки, ушли в прошлое. Но на этот раз европейская премьера получилась богатой на новинки. В Имоле, где решающую роль играет мощность моторов, почти все команды привезли новые версии своих двигателей, а Ferrari наконец-то выставила на старт и вторую F2002. Таким образом, Гран При Сан-Марино стал первым этапом 2002 года, в котором приняли участие все 22 новых автомобиля. И если правы специалисты, утверждающие, что первая европейская гонка станет зеркалом всего предстоящего сезона, то, признаюсь, мне жаль этот чемпионат.

Все три дня в Имоле "жеребцы из Маранелло" имели столь подавляющее превосходство над соперниками, включая Williams и McLaren, что оставалось только радоваться за итальян-

ских тифози, в экстазе размахивавших красными флагами на трибунах домашнего для Ferrari автодрома. Превосходство Bridgestone на холодном асфальте еще более подчеркивало достоинства красных автомобилей. В пятницу, когда заезды проходили на холодной и мокрой трассе, из клиентов Michelin в шестерку попали лишь два McLaren, но и те оказались почти в двух секундах позади машин из Маранелло. И даже на тренировке в субботу, когда вопреки прогнозам итальянского "гидрометцентра" над Имолой весь день светило солнце и трасса прогрелась до 25 °C, лишь два Williams смогли "уложиться" в секунду за парой Ferrari, но при этом было совершенно очевидно, что при необходимости пилоты Scuderia вполне способны прибавить и еще.

Достаточно заметить, что из четырех своих квалификационных попыток лишь последнюю, которая в итоге и принесла ему поул, Михаэль прошел чисто: на первом круге немец угодил в "пробку", а затем дважды ошибался сам. Баррикелло же и вовсе проехал лишь два быстрых круга за рулем запасной машины, ("У команды не было уверенности в надежности моего основного автомобиля, и его передали Михаэлю в качестве запасного"), после чего даже не счит нужным выезжать на

13.04.2002. Суббота. Квалификация

13.00-14.00 мин. Сессии открывают Берноцци и Ионг. На первом же круге на машине Эджога отказывает мотор, он бросает машину перед Алт, и на мотоцикле возвращается в боксы. Ионг, 128.499. Масса, 124.945. Вильямс, 134.220. Ральф, 122.651. Монтойе второй. Сохраняется небольшая вероятность дождя, и пилоты не спешат выезжать в боксы. Баррикелло на западной машине показывает лучшее время, 122.242. М. Шумахер выдает лучший первый сектор, но в Алт ему мешает дуга Роси, в итоге лишь 2-е время: +0.023 за Баррикелло.

14.00-15.00 мин. Монтойе, несмотря на недостаточную поворачиваемость, на поуле: 121.864! Тут же Ральф: 121.630. У Финакеллы отказала гидравлика, и он бросил машину перед Тоси. Куттерд, треть квалификаций прошедший в боксах, пока на его McLaren меняли мотор, показывает 3-е время. Баррикелло во второй попытке возвращает себе поул: 121.155. М. Шумахер на втором круге сбивается и проигрывает партнеру 0.538 с.

15.00-16.00 мин. Добравшись до боксов Финакелла возвращается на трассу на западной машине. Райконен развернуто при выходе из Ривалза, но он сумел избежать столкновения с отбойником и вернулся в боксы.

40-50 мин.

50-60 мин.

60-70 мин.

70-80 мин.

80-90 мин.

90-100 мин.

100-110 мин.

110-120 мин.

120-130 мин.

130-140 мин.

140-150 мин.

150-160 мин.

160-170 мин.

170-180 мин.

180-190 мин.

190-200 мин.

200-210 мин.

210-220 мин.

220-230 мин.

230-240 мин.

240-250 мин.

250-260 мин.

260-270 мин.

270-280 мин.

280-290 мин.

290-300 мин.

300-310 мин.

310-320 мин.

320-330 мин.

330-340 мин.

340-350 мин.

350-360 мин.

360-370 мин.

370-380 мин.

380-390 мин.

390-400 мин.

400-410 мин.

410-420 мин.

420-430 мин.

430-440 мин.

440-450 мин.

450-460 мин.

460-470 мин.

470-480 мин.

480-490 мин.

490-500 мин.

500-510 мин.

510-520 мин.

520-530 мин.

530-540 мин.

540-550 мин.

550-560 мин.

560-570 мин.

570-580 мин.

580-590 мин.

590-600 мин.

600-610 мин.

610-620 мин.

620-630 мин.

630-640 мин.

640-650 мин.

650-660 мин.

660-670 мин.

670-680 мин.

680-690 мин.

690-700 мин.

700-710 мин.

710-720 мин.

720-730 мин.

730-740 мин.

740-750 мин.

750-760 мин.

760-770 мин.

770-780 мин.

780-790 мин.

790-800 мин.

800-810 мин.

810-820 мин.

820-830 мин.

830-840 мин.

840-850 мин.

850-860 мин.

860-870 мин.

870-880 мин.

880-890 мин.

890-900 мин.

900-910 мин.

910-920 мин.

920-930 мин.

930-940 мин.

940-950 мин.

950-960 мин.

960-970 мин.

970-980 мин.

980-990 мин.

990-1000 мин.

1000-1010 мин.

1010-1020 мин.

1020-1030 мин.

1030-1040 мин.

1040-1050 мин.

1050-1060 мин.

1060-1070 мин.

1070-1080 мин.

1080-1090 мин.

1090-1100 мин.

1100-1110 мин.

1110-1120 мин.

1120-1130 мин.

1130-1140 мин.

1140-1150 мин.

1150-1160 мин.

1160-1170 мин.

1170-1180 мин.

1180-1190 мин.

1190-1200 мин.

1200-1210 мин.

1210-1220 мин.

1220-1230 мин.

1230-1240 мин.

1240-1250 мин.

1250-1260 мин.

1260-1270 мин.

1270-1280 мин.

1280-1290 мин.

1290-1300 мин.

1300-1310 мин.

1310-1320 мин.

1320-1330 мин.

1330-1340 мин.

1340-1350 мин.

1350-1360 мин.

1360-1370 мин.

1370-1380 мин.

1380-1390 мин.

1390-1400 мин.

1400-1410 мин.

1410-1420 мин.

1420-1430 мин.

1430-1440 мин.

1440-1450 мин.

1450-1460 мин.

1460-1470 мин.

1470-1480 мин.

1480-1490 мин.

1490-1500 мин.

1500-1510 мин.

1510-1520 мин.

1520-1530 мин.

1530-1540 мин.

1540-1550 мин.

1550-1560 мин.

1560-1570 мин.

1570-1580 мин.

1580-1590 мин.

1590-1600 мин.

1600-1610 мин.

1610-1620 мин.

1620-1630 мин.

1630-1640 мин.

1640-1650 мин.

1650-1660 мин.

1660-1670 мин.

1670-1680 мин.

1680-1690 мин.

1690-1700 мин.

1700-1710 мин.

1710-1720 мин.

1720-1730 мин.

1730-1740 мин.

1740-1750 мин.

1750-1760 мин.

1760-1770 мин.

1770-1780 мин.

1780-1790 мин.

1790-1800 мин.

1800-1810 мин.

1810-1820 мин.

1820-1830 мин.

1830-1840 мин.

1840-1850 мин.

1850-1860 мин.

1860-1870 мин.

1870-1880 мин.

1880-1890 мин.

1890-1900 мин.

1900-1910 мин.

1910-1920 мин.

1920-1930 мин.

1930-1940 мин.

1940-1950 мин.

1950-1960 мин.

1960-1970 мин.

1970-1980 мин.

1980-1990 мин.

1990-2000 мин.

2000-2010 мин.

2010-2020 мин.

2020-2030 мин.

2030-2040 мин.

2040-2050 мин.

2050-2060 мин.

2060-2070 мин.

2070-2080 мин.

2080-2090 мин.

2090-2100 мин.

2100-2110 мин.

2110-2120 мин.

2120-2130 мин.

2130-2140 мин.

2140-2150 мин.

2150-2160 мин.

2160-2170 мин.

2170-2180 мин.

2180-2190 мин.

2190-2200 мин.

2200-2210 мин.

2210-2220 мин.

2220-2230 мин.

2230-2240 мин.

2240-2250 мин.

2250-2260 мин.

2260-2270 мин.

2270-2280 мин.

2280-2290 мин.

2290-2300 мин.

2300-2310 мин.

2310-2320 мин.

2320-2330 мин.

2330-2340 мин.

2340-2350 мин.

2350-2360 мин.

2360-2370 мин.

2370-2380 мин.

2380-2390 мин.

2390-2400 мин.

2400-2410 мин.

2410-2420 мин.

2420-2430 мин.

2430-2440 мин.

2440-2450 мин.

2450-2460 мин.

2460-2470 мин.

2470-2480 мин.

2480-2490 мин.

2490-2500 мин.

ГРАН ПРИ САН-МАРИНО

После реконструкции трассы цена победы в квалификации в Имоле выросла во много раз, и теперь поул на этом автодроме почти столь же важен, как в Монако или Венгрии. Первый поворот зачастую здесь решает исход гонки. Так вышло и на этот раз. Михаэль сполна воспользовался преимуществом первой стартовой позиции, спокойно и уверенно возглавив гонку. Стоявшие справа на грязной стороне трассы Баррикелло и Монтойя слегка замешкались. Ральф же, строго следуя своей философии, атаковать брата особенно и не пытался, удовлетворившись обгоном его партнера по Ferrari.

Надо сказать, что те несколько капель, что упали на трассу за полчаса до старта, все-таки насторожили лидеров, поэтому все три первые команды предпочли перестраховаться и на случай возможного дождя залили баки почти под завязку, с таким расчетом, чтобы при необходимости иметь возможность оттянуть пит-стоп до середины дис-



Пьер Дюпаскье:
“Машины, обутые в Michelin, проявили себя так, как мы и ожидали, но Ferrari каким-то образом достигли просто невероятной скорости. После Бразилии все сходились во мнениях, что в Имоле они будут очень сильны, но мы не ожидали, что настолько...”

танции. Когда же дождь так и не пошел, пять из шести первых пилотов остались верны тактике двух пит-стопов (лишь Райкконен, возможно, планировал ограничиться одной дозаправкой, но из-за поломки выхлопной трубы и последующего схода выяснить это так и не удалось). В итоге перегоны между дозаправками у лидеров получились очень разными: первый растянулся до середины дистанции, а два последних оказались очень короткими – всего по 15–16 кругов. Впрочем, это уже мало что решало.

Михаэль ушел в отрыв еще со старта и, если не считать появившихся ближе к финишу проблем с рулевым колесом, переключатели которого никак не хотели изменять параметры работы электроники, то немец провел весьма скучную гонку, ставшую для него рекордной – 97-м Гран При за Ferrari. (Предыдущий рекорд – 96 ГП за команду из Маранелло – принадлежал Герхарду Бергеру). Что до Баррикелло, то

“Серебряные стрелы” уже не так быстры, как пару лет назад, и с каждой гонкой им на пятки все активнее наступают Renault и Sauber



Jordan, Toyota и Arrows стали главными неудачниками Гран При Сан-Марино

Энрике Бернольди:

“ЖАЛЬ, КОНЕЧНО, ЧТО ГОНКА ЗАКОНЧИЛАСЬ ДЛЯ НАС ТАК РАНО, НО СМОТРЕЛИСЬ МЫ В НЕЙ НЕПЛОХО”



На старте Френтцен буквально выдал из Физикеллу на траву



Бордюры Имолы оказались слишком высоки для “диких кошек” из Милтон-Кейнса



Ни Монтойя, ни Райкконен не смогли проявить себя в гонке



“Не знаю, что чувствует после домашней победы футбольная команда, но мы сегодня получили огромное удовольствие!” — ликовал после финиша Михаэль Шумахер



После многообещающего второго места на первой тренировке в пятницу гонка для Jordan закончилась полным фиаско



Двойная победа!



Фрэнкен традиционно неплохо смотрелся на ГП Сан-Марино, но до финиша не добрался



В Имоле проблем у BAR не было, но и очков тоже

проигранный старт бразильца расстроил не сильно и, продержавшись вплотную за Ральфом до первой дозаправки, Рубиньо, захватив в боксы кругом позже пилота Williams, остался впереди, при том что механики Ferrari и Williams сработали синхронно: за 7.4 с. Возможно, сказалось преимущество нового, более вместительного по сравнению с прошлогодней машиной бака F2002, или же, что более вероятно, в Williams просто ошиблись, вместо Монтой, позиции которого никто особо не угрожал, застав первым в боксы Ральфа. Впрочем, в любом случае Ferrari была объективно быстрее Williams. За полтора десятка кругов, что разделяли первую и вторую дозаправки, Баррикелло довел свой отрыв от Ральфа до 11 секунд, и даже заминка на последнем пит-стопе, когда механики Ferrari провозились с задним левым колесом машины Рубиньо в два раза дольше положенного, не позволила немцу зацепиться за второе место.



Кими Райкконен: “Для меня эта гонка получилась очень пресной. Машина шла неплохо, но чтобы побороться с лидерами, скорости не хватало. Потом сломалась выхлопная труба, команда велела мне сойти, а в боксах были обнаружены следы воздействия выхлопных газов на подвеску”

Из тех же, кто сражался позади “большой тройки”, на этот раз оставившей на откуп середнякам одно-единственное место в очковой зоне, хотелось бы отметить двоих. Очередную великолепную гонку провел Баттон. Со своего девятого места на старте англичанин смог не просто прорваться в очки, но и опередить Култхарда, защитив благодаря третьему результативному финишу подряд и свое четвертое место в чемпионате. Блестящая гонка удалась и Массе, но бразильцу в отличие от Баттона просто не повезло. На протяжении всей гонки Фелипе был заметно быстрее и своего партнера по Sauber, и обоих гонщиков Renault, но лишь 11-е место в квалификации и не слишком удачный старт привели к тому, что, упершись в эту тройку на первых кругах, Масса потерял за их спинами кучу времени и в отчаянии уже на 16-м круге отправился на первый пит-стоп. Ранний визит в боксы, однако, так и не помог бразильцу опередить Renault, а вот с его парт-

нером по Sauber сыграл злую шутку. Перепутав команды и решив, что Sauber зазывает его на дозаправку, Хайдфельд кругом раньше свернул на пит-лейн. Но в боксах ждали Массу, поменять заправочную машину не успели, и тремя кругами позже Никку пришлось вернуться, чтобы залить топливо. На этом приключения немца не закончились. Разгоряченный Ник превысил лимит скорости в гаражном переулке и был наказан штрафным проездом по пит-лейн, после чего окончательно выбыл из борьбы за очки. Тем временем его партнер, так и не сумевший опередить Renault в боксах, ближе к финишу вновь достал Трулли, и за четыре круга до финиша Sauber с красным проблесковым маячком (после первого пит-стопа у бразильца заклинило контакт заднего фонаря, и он мигал всю оставшуюся гонку) блестяще прошел Renault итальянца на торможении перед Rivazza. Впрочем, итальянских болельщиков это не сильно расстроило. Главным в этот день для них был вождь дубль Ferrari.

Италия ликовала! Гонка развивалась по идеальному для Ferrari сценарию. Но последними в этот день посмеялись все же местные метеорологи. Ровно через час после финиша над автодромом, словно занавес, опустилась стена проливного дождя, и начался обещанный шторм. Однако запоздавший разгул стихии ни на что повлиять уже не мог. Поистине, что в Италии ни делается – все к лучшему, к лучшему для Ferrari! Впрочем, разразившаяся буря двумя часами раньше, это, возможно, только увеличило бы суммарное преимущество Ferrari и Bridgestone. Бывают дни, когда для кого-то все складывается просто идеально. И в этом году для итальянской команды таких дней выпадает все больше.

Владимир Маккавеев

4 Гран При Сан-Марино

21° Gran Premio Warsteiner di San Marino

12-14/04/2002

Имола (Италия)
Автодром им. Энцо и Дино Феррари

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



На этом Гран При...
Ральф Шумахер показал свой быстрейший круг в гонке на последнем круге. Это редчайший случай в истории Ф-1.



Победитель 2001 г.Ральф Шумахер/Williams FW23: 1:30'44.817
Рекорд круга в квалификации (до 2002 г.)1'23.054 (2001 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4-16)
Рекорд круга в гонке (до 2002 г.)1'25.524 (2001 г., Ральф Шумахер/Williams FW23)
■ — быстрейший круг в гонке ■ — время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Сыро		Температура воздуха: 11 °C		Температура полотна: 9 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	М. Шумахер	1'36.898/25	—	183.273	
2	Р. Баррикелло	1'37.094/28	0.196	182.903	
3	Дж. Физикелла	1'38.093/33	1.195	181.040	
4	Д. Култхард	1'38.747/30	1.849	179.841	
5	К. Райкконен	1'38.773/32	1.875	179.794	
6	Х.-Х. Френтцен	1'39.158/27	2.260	179.095	
7	Я. Трулли	1'39.204/25	2.306	179.012	
8	Ф. Масса	1'39.253/32	2.355	178.924	
9	Х.-П. Монтойя	1'39.480/24	2.582	178.516	
10	Р. Шумахер	1'39.518/29	2.260	178.448	
11	Т. Сато	1'39.764/42	2.866	178.008	
12	Н. Хайдфельд	1'39.971/29	3.073	177.639	
13	Э. Ирвайн	1'40.551/23	3.653	176.615	
14	Дж. Баттон	1'40.601/37	3.703	176.527	
15	Ж. Вильнев	1'40.787/39	3.889	176.201	
16	П. де ла Роса	1'40.809/30	3.911	176.162	
17	О. Панис	1'41.565/33	4.667	174.851	
18	Э. Бернольди	1'41.730/28	4.832	174.567	
19	М. Уэббер	1'41.969/26	5.071	174.158	
20	М. Сало	1'42.261/26	5.363	176.661	
21	А. Ионг	1'43.986/35	7.088	170.780	
22	А. Мак-Ниш	1'43.986/30	7.088	170.780	

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сыро		Температура воздуха: 18 °C		Температура полотна: 24 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	М. Шумахер	1'23.046/24	—	213.842	
2	Д. Култхард	1'23.550/27	0.504	212.552	
3	Р. Баррикелло	1'23.675/22	0.629	212.235	
4	Н. Хайдфельд	1'23.695/18	0.649	212.184	
5	Р. Шумахер	1'23.900/32	0.854	211.666	
6	Х.-П. Монтойя	1'24.078/33	1.032	211.218	
7	К. Райкконен	1'24.651/25	1.605	209.788	
8	Дж. Баттон	1'24.785/24	1.739	209.456	
9	Ж. Вильнев	1'24.965/29	1.919	209.013	
10	Х.-Х. Френтцен	1'25.178/25	2.132	208.490	
11	О. Панис	1'25.363/34	2.317	208.038	
12	Я. Трулли	1'25.520/21	2.474	207.656	
13	Дж. Физикелла	1'25.542/26	2.496	207.603	
14	Т. Сато	1'25.576/32	2.530	207.520	
15	Э. Ирвайн	1'25.768/19	2.720	207.061	
16	Э. Бернольди	1'25.781/33	2.735	207.024	
17	М. Сало	1'25.951/27	2.905	206.615	
18	П. де ла Роса	1'26.399/18	3.353	205.544	
19	М. Уэббер	1'27.022/21	3.976	204.072	
20	А. Мак-Ниш	1'27.138/29	4.092	203.800	
21	Ф. Масса	1'27.282/14	4.236	203.464	
22	А. Ионг	1'28.993/33	5.947	199.552	

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо		Температура воздуха: 18 °C		Температура полотна: 26 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'21.091/12	—	218.998	14:01.05
2	Р. Баррикелло	1'21.155/8	0.064	0.079	218.825 13:28.30
3	Р. Шумахер	1'21.473/11	0.382	0.471	217.971 13:47.46
4	Х.-П. Монтойя	1'21.605/12	0.514	0.634	217.619 13:47.56
5	К. Райкконен	1'22.104/11	1.013	1.249	216.296 14:00.14
6	Д. Култхард	1'22.490/12	1.399	1.725	215.284 13:46.17
7	Н. Хайдфельд	1'22.767/12	1.676	2.067	214.563 13:57.50
8	Я. Трулли	1'22.833/12	1.742	2.148	214.392 13:47.20
9	Дж. Баттон	1'22.857/12	1.766	2.178	214.330 13:47.50
10	Ж. Вильнев	1'23.116/11	2.025	2.497	213.662 13:44.32
11	Ф. Масса	1'23.681/12	2.590	3.194	212.220 13:57.04
12	О. Панис	1'23.821/12	2.730	3.367	211.865 14:00.52
13	Х.-Х. Френтцен	1'23.862/12	2.771	3.417	211.762 14:00.31
14	Т. Сато	1'24.050/10	2.959	3.649	211.288 13:56.16
15	Дж. Физикелла	1'24.253/11	3.162	3.899	210.779 13:56.57
16	М. Сало	1'24.328/12	3.237	3.992	210.591 13:53.36
17	А. Мак-Ниш	1'24.331/12	3.240	3.996	210.584 13:55.23
18	Э. Ирвайн	1'24.579/12	3.488	4.301	209.967 13:44.55
19	М. Уэббер	1'24.790/10	3.699	4.562	209.444 13:51.50
20	Э. Бернольди	1'24.808/11	3.717	4.584	209.400 13:29.39
21	П. де ла Роса	1'24.852/12	3.761	4.638	209.291 13:32.57
107%		1'26.767	5.676	7.000	
22	А. Ионг	1'27.241/11	6.150	7.584	203.560 13:54.13

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо		Температура воздуха: 16 °C		Температура полотна: 21 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	Р. Баррикелло	1'25.483/12	—	207.746	
2	М. Шумахер	1'25.966/13	0.423	206.732	
3	Х.-П. Монтойя	1'26.116/9	0.633	206.219	
4	Н. Хайдфельд	1'26.151/17	0.668	206.135	
5	Ф. Масса	1'26.179/11	0.696	206.068	
6	К. Райкконен	1'26.412/14	0.929	205.513	
7	Д. Култхард	1'26.443/14	0.960	205.439	
8	Ж. Вильнев	1'26.694/13	1.211	204.844	
9	Дж. Баттон	1'26.862/8	1.379	204.448	
10	Э. Бернольди	1'26.913/13	1.430	204.328	
11	Я. Трулли	1'27.106/11	1.623	203.875	
12	Р. Шумахер	1'27.106/14	1.623	203.875	
13	Х.-Х. Френтцен	1'27.231/12	1.748	203.583	
14	Т. Сато	1'27.400/13	1.917	203.189	
15	О. Панис	1'27.766/12	2.283	202.342	
16	Дж. Физикелла	1'27.861/14	2.378	202.123	
17	Э. Ирвайн	1'28.015/12	2.532	201.770	
18	М. Сало	1'28.478/15	2.995	200.714	
19	П. де ла Роса	1'28.599/11	3.116	200.440	
20	М. Уэббер	1'28.992/13	3.509	199.555	
21	А. Мак-Ниш	1'28.998/12	3.515	199.541	

ГОНКА

Солнечно. Сухо		Температура воздуха: 18-19 °C		Температура полотна: 22-25 °C	
№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.	
1	М. Шумахер	1:29'10.789	1'24.281/45	205.613	
2	Р. Баррикелло	+17.907	1'24.170/38	204.927	
3	Р. Шумахер	+19.755	1'24.718/62	204.856	
4	Х.-П. Монтойя	+44.725	1'25.040/31	203.908	
5	Дж. Баттон	+123.395	1'25.761/43	202.457	
6	Д. Култхард	+1 круг	1'25.896/48	202.259	
7	Ж. Вильнев	+1 круг	1'25.959/46	201.160	
8	Ф. Масса	+1 круг	1'26.279/34	200.928	
9	Я. Трулли	+1 круг	1'26.354/30	200.541	
10	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'26.301/61	200.317	
11	М. Уэббер	+2 круга	1'27.914/24	195.961	
НК 21	Э. Бернольди	НФ (50)	1'26.783/20	198.755	
НК 16	Э. Ирвайн	НФ (45)	1'27.461/29	198.124	
НК 4	К. Райкконен	НФ (44)	1'25.483/38	202.860	
НК 12	О. Панис	НФ (44)	1'26.189/25	198.352	
НК 17	П. де ла Роса	НФ (30)	1'27.104/30	197.671	
НК 24	М. Сало	НФ (26)	1'28.460/17	193.297	
НК 20	Х.-Х. Френтцен	НФ (25)	1'26.537/25	200.446	
НК 9	Дж. Физикелла	НФ (19)	1'28.741/12	196.280	
НК 10	Т. Сато	НФ (5)	1'30.158/4	184.411	
НК 25	А. Мак-Ниш	НФ (0)	—	—	

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	34
2 Р. Шумахер	20
3 Х.-П. Монтойя	17
4 Дж. Баттон	8
5 Р. Баррикелло	6
6 Д. Култхард	5
7 К. Райкконен	4
8 Э. Ирвайн	3
9 Н. Хайдфельд	2
10 М. Уэббер	2
11 М. Сало	2
12 Ф. Масса	1
13 Ж. Вильнев	0
14 А. Ионг	0
15 А. Мак-Ниш	0
16 П. де ла Роса	0
17 Т. Сато	0
18 Я. Трулли	0
19 Х.-Х. Френтцен	0
20 Дж. Физикелла	0
— Э. Бернольди	—
— О. Панис	—

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	3:1	Р. Баррикелло
Д. Култхард	2:2	К. Райкконен
Р. Шумахер	2:2	Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	3:1	Ф. Масса
Дж. Физикелла	3:1	Т. Сато
Ж. Вильнев	3:1	О. Панис
Я. Трулли	3:1	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	2:2	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	4:0	Э. Бернольди
А. Ионг	0:4	М. Уэббер
М. Сало	4:0	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	40
2 BMW WilliamsF1 Team	37
3 West McLaren Mercedes	3
4 Mild Seven Renault F1 Team	8
5 Jaguar Racing	3
6 Sauber Petronas	3
7 KL Minardi Asiatech	2
8 Panasonic Toyota Racing	2
9 Lucky Strike BAR Honda	0
10 DHL Jordan Honda	0
11 Orange Arrows	0

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

КРУГ ЗА КРУГОМ

М. Шумахер	Р. Шумахер	К. Райкконен	Н. Хайдфельд	Дж. Баттон	Ф. Масса	Х.-Х. Френтцен	Дж. Физикелла	А. Мак-Нэш	М. Уэббер	П. де ла Роса
1'21.081	1'21.473	1'22.104	1'22.767	1'22.857	1'23.581	1'23.852	1'24.253	1'24.331	1'24.790	1'24.852
Р. Баррикелло	Х.-П. Монтойя	Д. Култхард	Я. Трулли	Ж. Вильнев	О. Панис	Т. Сато	М. Сало	З. Ирвайн	З. Бернольди	З. Бернольди
1'21.155	1'21.805	1'22.490	1'22.833	1'23.116	1'23.821	1'24.050	1'24.328	1'24.579	1'24.808	1'24.808

1

М. Шумахер уверенно выиграл старт. Баррикелло и Монтойя чуть замешкались на правой грязной стороне трассы, на второе место вышел Ральф. Хайдфельд пропустил оба Renault, а вот Масса наоборот прорвался в десятку, опередив Вильнева. В борьбе за 14-е место Френтцен подрезал Физикеллу, и итальянцу пришлось выскочить на траву. Уже на стартовой прямой пелотон понес первую потерю: Мак-Нэш съехал на траву из-за отказа трансмиссии.



2

М. Шумахер начинает уходить от брата. Френтцен, на старте вырвавшийся вперед Сато, обгоняет японца, возвращая себе 13-е место, в борьбе за 17-е Физикелла опережает Ирвайна.

5

У Сато проблемы с коробкой передач, японец сворачивает в боксы. Полторы минуты команда пыталась перенастроить электронику, после чего Такума все же вернулся на трассу, но коробку заклинило на первой передаче и перед Villeneuve он съезжает на траву.

6

М. Шумахер увеличивает отрыв, выигрывая у Ральфа почти по секунде на круге. Баррикелло держится вплотную за немцем, Монтойя и Райкконен отстают от бразильца на пять секунд, а в трех секундах за ними Култхард, Трулли, Баттон, Хайдфельд и Масса умежаются в 3,5 секунды, при этом гонщики Renault сдерживают пару Sauber. В борьбе за 14-е место Бернольди обгоняет Сало.



16

М. Шумахер перекрывает рекорд трассы в гонке: 1'25.359. Масса (10-й) может идти явно быстрее Хайдфельда и пары Renault, но запертый за ними нерничает и пытается атаковать Ника. Команда решает позвать бразильца на пит-стоп, надеясь опередить Трулли и Баттона, но Хайдфельд (9-й) неправильно понимает команду из боксов и перед носом Массы ныряет на пит-лейн. Пит-стоп длится 17,2 с, но заправочная машина Ника не готова и он возвращается на трассу 16-м с пустым баком.

17

Масса (9-й) после планового пит-стопа (9,4 с) опускается на 13-е место, Хайдфельд, обогнав Физикеллу и Сало, выходит на 14-е.

19

Отрыв М. Шумахера от Ральфа и Баррикелло стабилизировался на уровне 12 с. Хайдфельд заезжает на дозаправку (8,4 с), возвращается на трассу 18-м в круге от лидера, да к тому же превышает скорость на пит-лейн, за что наказывается штрафным проездом по пит-лейн.

20

Физикелла (16-й) съезжает на траву в Тоса из-за падения давления в гидросистеме.

22

Трулли (7-й) и Бернольди (12-й) останавливаются для дозаправок (7,8 и 10,5 с) и возвращаются в гонку 11-м и 13-м.

23

В боксах побывали Баттон (7-й) (7,8 с) и Сало (14-й). Мика теряет четыре места, Дженсон – три, но выезжает на трассу впереди Трулли.

24

Хайдфельд проезжает по пит-лейн (штраф), но позиции не теряет.

25

Уэббер (15-й) побывал на дозаправке и опустился на два места вниз.

26

Панис (8-й) после дозаправки опустился на 11-е место. Френтцен (9-й) останавливается в Acque Minerali – упало давление топлива.

27

Вильнев (7-й) после визита в боксы откатывается на 10-е место. Сало (17-й), после пит-стопа потерявший 4-ю передачу, сходит из-за отказа КП.



29

Ирвайн (13-й) после первой дозаправки откатывается на 15-е место.

30

Райкконен (5-й) заезжает на дозаправку (10,8 с) и пропускает Култхарда. В боксах де ла Роса (13-й), но при старте у него ломается "утомленная" атаками высоких бордюров Имола полуось.

31

Лидеры братья Шумахеры (их разделяет 17 с), заезжают в боксы. Механики работают синхронно: по 7,4 с, оба пропускают своих партнеров по команде. Михаэль возвращается на трассу 2-м, Ральф – 4-м.

32

Очередь заправляться Баррикелло (1-й) (7,4 с) и Монтойя (3-й) (6,8 с). Оба вновь пропускают вперед своих партнеров, но Рубенс при этом возвращается на трассу 2-м на 1,5 с впереди Ральфа.

34

Култхард (5-й) последним из лидеров заезжает на первый пит-стоп (7,2 с) и пропускает Райкконена и Баттона.

37

Масса (9-й) после второго пит-стопа (11,6 с) пропускает пару BAR.

38

Хайдфельд (13-й) 4-й раз заезжает на пит-лейн для 2-й дозаправки.

40

Трулли (8-й) теряет два места из-за второй дозаправки.

41

Баттон (6-й) также побывал в боксах и опустился на 7-е место.

42

Уэббер (15-й) побывал на пит-стопах, и так и остался последним.

43

Бернольди (12-й) после пит-стопа опускается на одно место вниз.

44

У Райкконена (5-й) лопнула выхлопная труба, от нее отлетел кусок, и Кими вернулся в боксы, для него гонка закончена. Также сходит с трассы Панис, у которого провалилась педаль "газа", и мотор заглох.

45

Ирвайн (12-й) заезжает на пит-стоп и выбывает из гонки, у Эдди, как и у де ла Росы в момент начала движения, ломается полуось.

46

Михаэль (1-й) и Ральф (3-й) вновь заезжают на дозаправку на одном круге (7,4 и 7,2 с) и пропускают вперед своих партнеров.

47

Пропридирав круг, Баррикелло в свою очередь сворачивает на пит-лейн и, хотя механики завозились с задним левым колесом (13,9 с), успевает вернуться на трассу 2-м впереди Монтойя и Ральфа.

48

Монтойя (3-й – 7,4 с) и Вильнев (7-й) в боксах. Колумбиец пропускает вперед Ральфа, канадец сохраняет позицию.

49

Култхард (5-й) последним заезжает на вторую дозаправку (6,8 с) и уже на выезде с пит-лейн пропускает вперед Баттона.

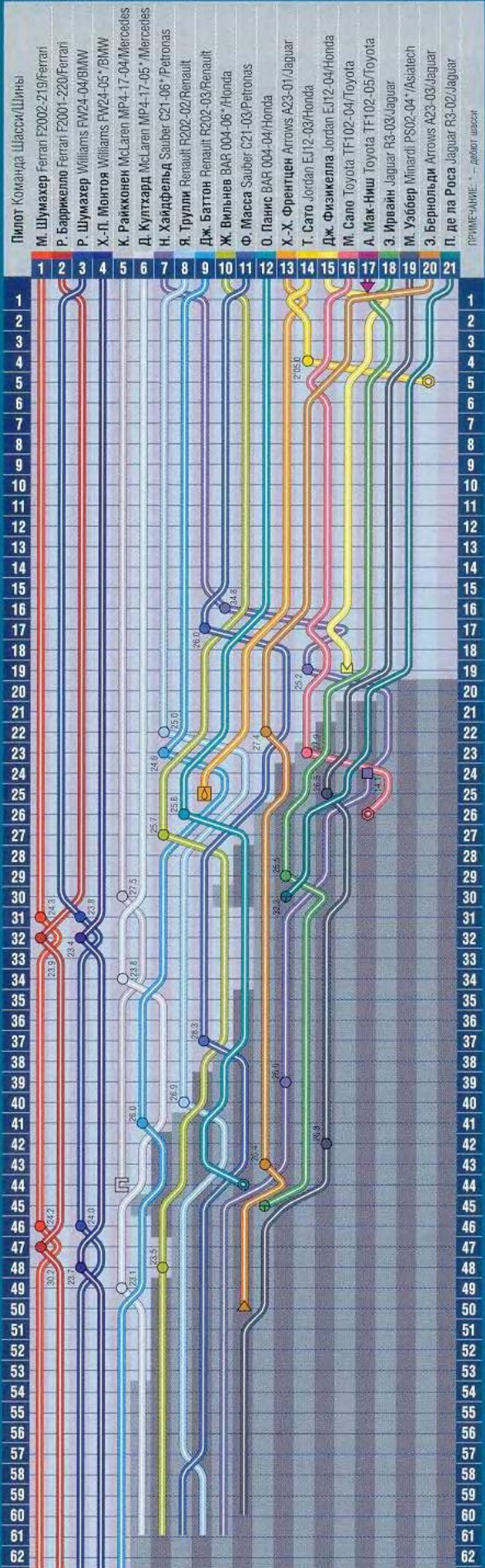
53

Мотор машины Бернольди теряет мощность, и он сходит в Rivazza.



58

В борьбе за 8-е место Масса проходит в Rivazza Трулли,



● – полуось ● – коробка передач — выхлопная система ● – акселератор
▼ – трансмиссия — гидравлика ▲ – двигатель □ – давление топлива — штраф

62

М. Шумахер одерживает 4-ю победу в Имоле; Ferrari делает первый дубль в сезоне. Быстрейший круг в гонке остается за Баррикелло; V макс. на прямой – за Вильневом: 307,9 км/ч; лучшие результаты на секторах у Р. Шумахера (1-й), Баррикелло (2-й) и М. Шумахера (3-й).

ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



“Мы не ожидали, что будем так доминировать сегодня после достаточно плотной квалификации, и я думал, что гонка сложится гораздо труднее. Но Bridgestone привезла сюда совершенно новые шины, которые стали гораздо меньше изнашиваться, и дали нам значительное преимущество на этой трассе. Мы вполне могли пройти гонку и с одним пит-стопом. Но зачем? Для нас самой лучшей сегодня была гонка с двумя дозаправками. Нужно было учитывать возможное изменение погоды, поэтому такая тактика представлялась более гибкой и мы решили следовать ей до конца. Сегодня все сработало идеально: шины, команда и, думаю, у нас немало поводов для гордости. В прошлом году мы провалились в Имоле, и теперь вернули долг тифози. Для меня это особенный, рекордный Гран При за Ferrari, и я горжусь тем, как он прошел”.

Решение следовать ей до конца. Сегодня все сработало идеально: шины, команда и, думаю, у нас немало поводов для гордости. В прошлом году мы провалились в Имоле, и теперь вернули долг тифози. Для меня это особенный, рекордный Гран При за Ferrari, и я горжусь тем, как он прошел”.

Рубенс Баррикелло



“Я очень доволен результатом, особенно после неудач в первых гонках, где я не набрал ни одного очка. Думаю, на старте я среагировал на светофор не хуже Михаэля, но я был на грязной стороне трассы и не смог помешать Ральфу пройти меня в первом повороте. Обогнать здесь невозможно, поэтому все, что мне оставалось, — следовать за ним до первого пит-стопа. Потом я сделал фантастический круг перед заездом в боксы, и после дозаправки оказался впереди Ральфа.

После второй дозаправки, где у нас возникла проблема с гайкой заднего левого колеса, я сконцентрировался на пилотировании и старался не допустить ошибки. Машина вела себя здорово и шла все быстрее и быстрее, хотя не знаю точно, каким было мое время, поскольку уже после шестого или седьмого круга у меня отключилась телеметрия. В дальнейшем у меня были проблемы с обгоном на круг Ирвайна, который не пропускал меня на протяжении пяти поворотов. А затем команда посоветовала мне побречь двигатель, и на последних кругах я немного сбросил скорость”.

Ральф Шумахер



“Мы расстроены, но, думаю, что сегодня мы сделали все что могли. Третье место — это максимум, на что мы могли рассчитывать. У нас была хорошая тактика и, обогнав Рубенса на старте, я ехал впереди него до моего первого пит-стопа. Я пытался оторваться, но он держался очень близко и я особо не рисковал, прекрасно понимая, что если что-то пойдет не так, это сыграет ему на руку. Потом он заехал в боксы на круг позже меня и в итоге оказался впереди. Это не было ошибкой команды, просто Ferrari сегодня были быстрее. Перед финишем, правда, увидев, что Рубенс сбросил скорость, мы подумали было, что у них появились проблемы, но на самом деле он просто берег машину и контролировал свой отрыв от меня. Оба пит-стопа у нас получились достаточно удачными, не хуже, чем у Ferrari. Двигатель, покрышки, шасси — все было на высоте, но чтобы обогнать Scuderia, этого оказалось явно недостаточно. Нам придется еще много поработать, если мы хотим выиграть у них в следующих гонках.

Потом он заехал в боксы на круг позже меня и в итоге оказался впереди. Это не было ошибкой команды, просто Ferrari сегодня были быстрее. Перед финишем, правда, увидев, что Рубенс сбросил скорость, мы подумали было, что у них появились проблемы, но на самом деле он просто берег машину и контролировал свой отрыв от меня. Оба пит-стопа у нас получились достаточно удачными, не хуже, чем у Ferrari. Двигатель, покрышки, шасси — все было на высоте, но чтобы обогнать Scuderia, этого оказалось явно недостаточно. Нам придется еще много поработать, если мы хотим выиграть у них в следующих гонках.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Хуан-Пабло Монтоя: Я немного разочарован, так как ожидал большего от этой гонки. Но сегодня не мог выступить лучше, поскольку постоянно приходилось бороться с дисбалансом машины. Автомобиль очень хорошо смотрелся на разминке, но стремясь к большему, мы на свою беду решили затем внести в настройку некоторые изменения, но, к сожалению, просчитались и они не помогли нам достичь желаемого прогресса.



Дженсон Баттон: Фантастика! Я очень доволен сегодняшним результатом. Машина была в высшей степени надежной, благодаря чему я смог всю гонку с первого до последнего круга идти на максимуме. Очень приятно финишировать впереди одного из McLaren исключительно благодаря собственной скорости. Определенно, пока это моя лучшая гонка в этом сезоне.



Дэвид Култхард: На протяжении всей гонки мне явно не хватало сцепления с трассой. На старте проявилась большая недостаточная поворачиваемость, и потребовалось некоторое время, чтобы избавиться от нее, но потом в поворотах у моей машины начало сносить задний мост. Перед гонкой для увеличения скорости на прямых мы как обычно уменьшили угол атаки антикрыльев, но это не особенно помогло. Сегодня я выжал из машины все что мог, но мне так и не удалось удержать свою позицию.



Жак Вильнев: Жаль, что Оливье не смог добраться до финиша, но в целом у нас получился хороший Гран При. Здесь у нас был новый двигатель, и мы достаточно сильно выглядели в сегодняшней гонке. Трасса и шины также очень подходили машине, поэтому вдвойне досадно, что уик-энд, который прошел без каких бы то ни было серьезных проблем, не принес нам очков.



Фелипе Масса: Сегодня я выложился в гонке по максимуму, и в принципе доволен своим восьмым местом, но было бы куда приятнее после стольких усилий все же завоевать хотя бы очко. В начале гонки я легко держался за Ником и парой Renault, причем мы оба явно теряли время. Ближе к финишу, когда я понял, что есть шанс обогнать Трулли, решил: все или ничего. В итоге я остался вполне доволен этим обгоном.



Ярно Трулли: Мне удалось очень хорошо стартовать, но два пилота передо мной — думаю, это были Монтоя и Райкконен — помешали мне, в результате чего Култхард прошел меня на торможении перед первым поворотом. На протяжении первых пяти кругов машина работала действительно здорово, но затем начала понемногу сдавать, возможно, из-за перегрева коробки передач. Я в очередной раз разочарован гонкой, хотя уже то, что я наконец все-таки финишировал, и вселяет некоторый оптимизм.



Ник Хайдфельд: Мне показалось, что команда вызвала меня по радио на первый пит-стоп, но я ошибся — в боксах меня никто не ждал, и мне пришлось вернуться туда тремя кругами позже. Затем за превышение скорости я получил штраф в виде проезда по пит-лейн. Обидно, потому что я чувствовал, что Renault сдерживали нас в начале гонки, даже несмотря на то, что на моей машине была небольшая избыточная поворачиваемость. По мере работы горючего она постепенно уменьшалась, но что можно было сделать с четырьмя пит-стопами?



У богатых - свои причуды

Общая фото

Самым заметным событием в дни, предшествующие гонке, стало торжественное открытие новой главной трибуны автодрома вместимостью 10 тыс. зрителей, построенной за рекордный срок 6 месяцев. А также обратил на себя внимание обновленный пресс-центр, который теперь стал самым большим на трассах чемпионата мира. «Просто невероят!» – воскликнул восхищенный увидевшими Берни Экклстоун. – Это очень важно для Барселоны. Новая трибуна, да и вообще эта трасса, наряду с малайзийской – лучшие и самые современные на сегодняшний день в чемпионате Ф-1».

На Гран При Сан-Марино воображение гостей своим новым моторшоумом порадовал McLaren. В Испании ее ближайший в этом сезоне конкурент – Renault – решил «дать бой» в пaddock. Гостевая зона французской команды буквально ломилась от диванчиков каталонской кухни от лучшего местного ресторана. Кроме того, известный ценитель женской красоты Флавио Бриаторе привез на ПИ Испания эффективную красавицу Патрисию Мантеролу – мексиканскую полу-актрису, соблазнившую всех своей улыбкой, приторной грудью и божественными разрезами юбки до самого верха бедер.

Что касается роскошного «Сладкого дворца» McLaren стоимостью 5 млн фунтов, то он вызвал не только восхищение. В то время как самой команде, ее гостям и журналистам новинка пришлось явно по вкусу (в день гонки, кстати, в нем весело отпраздновали день рождения менеджера West по словам прессы Павла Турека, получившего поздравления и от журнала «Формюла»), болельщики были иного мнения, вывесив в зоне первого поворота огромный плакат: «Проклятие McLaren! Помешайтесь моторшоум, получите результаты!».

Между тем что-то неладное творится в «королевстве McLaren» не только в техническом плане. Похоже, между старым и новым гонщиками этой команды обнаружился не менее серьезный холодок, чем между пилотами Williams, о чем можно судить по их упорному нежеланию «замечать» друг друга. Так, Дэвид Култхард на просьбу сравнить двух своих партнеров-финнов отвечает: «Мика Хаккинен – двукратный чемпион мира, в настоящее время в годичном отпуске, проживает в Монako, женат, имеет ребенка. К сожалению, о Кими я так много не знаю, так что, извините, сравнивать их не могу».

ГОНКА БЕЗ ЛИДЕРА

Людям все в конце концов надоест, даже то, чем они поначалу восхищались. Ж. Лабрюйер



Может ли быть гонка без лидера? Формально, конечно, нет. Фактически же, как оказалось, да. Поскольку сказать, что Михаэль Шумахер был лидером гонки на Гран При Испании, как-то язык не поворачивается. Четырехкратный чемпион мира, со старта оторвавшись на недосягаемое для соперников расстояние, не столько лидировал, сколько просто ехал сам по себе.

А тем временем аналитики и заправилы Формулы-1 уже напряженно чешут за-

тылки, усматривая очевидную взаимосвязь между беспредельным превосходством Шумахера-старшего и угрозой падения зрительского интереса к чемпионату в целом по причине слишком уж затянувшегося отсутствия какой-либо спортивной интриги в чемпионате. Ибо, перефразируя известную поговорку, можно сказать: что немцу – забава, то шоу-бизнесу (коим во многом является чемпионат мира Ф-1) – смерть.

ШИГРАН ПРИ ИСПАНИИ



Новая главная трибуна произвела впечатление даже на выдавшего виды Берни Экклстоуна



Субботняя тренировка началась с красных флагов, вывешенных после отрыва переднего антикрыла на Minardi Узббера



Мощь BMW не помогла Williams приблизиться к Ferrari. А в пятницу гонщики Фрэнк Уильямс вообще оказались на 15-м и 17-м местах!



В квалификации переднее антикрыло отлетело и на Minardi Йонга, после чего шеф команды заявил, что его люди на заводе в Фазнице будут работать всю ночь

Пол Стодарт

“ХОРОШО, ЧТО У НАС ЕСТЬ САМОЛЕТ, И К УТРУ МЫ УСПЕЕМ ДОСТАВИТЬ СЮДА МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ДЕТАЛИ”.

26.04.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

00–15 мин. По традиции последних гонок первым тренировку открывает Сато, но на первом же круге у него отказывает электронный датчик в двигателе (проблемы электропроводки) и японец съезжает на траву: для него тренировка закончена. На трассе желтые флаги. Йонг устанавливает первый ориентир: 1'27.300, но его время тут же дважды перекрывает Мак-Ниш: 1'23.481 и 1'23.051.

15–30 мин. Лучшее время удается Массе: 1'21.364. Фелипе возглавляет протокол на протяжении 10 мин, пока его время один за другим не перекрывает Баррикелло: 1'20.742 и М. Шумахер: 1'20.681. Френтцена разворачивает в Repsol, но он продолжает тренировку. Йонг вылетает на гравий в La Saixa, на трассе желтые флаги.

30–45 мин. Идет рутинная работа над настройками. Култхард заносит в 12-м повороте, и его McLaren выбрасывает на трассу кучу грязи. Йонг снова вылетает на гравий в La Saixa, в повороте вновь появляются желтые флаги, но майлэйзнец возвращается на асфальт.

45–60 мин. Характеристики асфальта немного ухудшились, и лучшими остаются результаты, показанные пилотами Ferrari в середине сессии. Масса вылетает на гравий в одном из поворотов, но возвращается на трассу. У Узббера отказала гидравлика. После первой тренировки гонщики Williams лишь на 12-м (Ральф) и 15-м (Монтойя) местах.

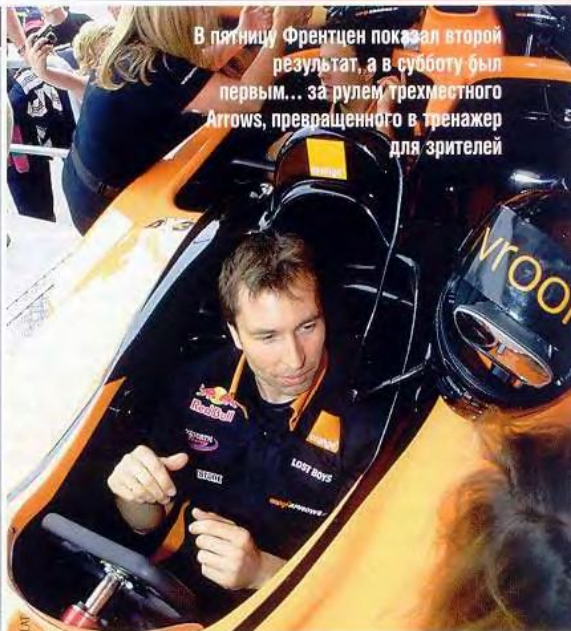
Вторая часть. 13.00–14.00

00–15 мин. Первым на трассе появляется Трулли, потерявший утром много времени из-за отказа мотора. За ним Физикелла и Сало, который утром мучился из-за проблем с управлением. Через несколько минут на трассу впервые после утренней поломки выезжает Сато. М. Шумахер проезжает по траве в Elf, но быстро возвращается на асфальт. Култхард вылетает на гравий в La Saixa, но также своим ходом возвращается в боксы.

15–30 мин. Баттон проходит круг за 1'20.609 — всего на 0,012 с медленнее лучшего времени Шумахера и выбирается на 2-е место. М. Шумахер устанавливает окончательный лучший результат дня: 1'20.380. Сато проезжает свой первый быстрый круг, в шестерке лучших оба Arrows.

30–45 мин. Култхард в 13:31 превышает скорость на пит-лейн (+3,1 км/ч), и судьи штрафуют его на \$1000. В 13:35 скорость на 6,2 км/ч превышает и Вильнев. Канадцу придется заплатить \$3500. Бернольди показывает абсолютно лучшее время на первом секторе, Френтцен выдает 2-е время на круге: 1'20.450 — всего на 0,08 с медленнее М. Шумахера. Панис показывает 5-е время. На Toyota Сало обнаружилась утечка масла.

45–60 мин. На Sauber Хайдфельда потек радиатор, и он вновь теряет время в боксах. Трулли вылетает на гравий в одном из поворотов, но благополучно возвращается на трассу. Пилоты Michelin, за исключением Баттона, полностью провалились: Williams лишь 15-й и 17-й. По окончании тренировки братья Шумахеры, Монтойя, Физикелла, Баттон и Мак-Ниш отправляются на допинг-тест.



В пятницу Френтцен показал второй результат, а в субботу был первым... за рулем трехместного Arrows, превращенного в тренажер для зрителей

К поражению готовы!

Расстановка сил

Каталонская трасса – нелегкое испытание для машин Ф-1. С одной стороны, ее покрытие весьма абразивно, что, особенно при наличии целого ряда высокоскоростных поворотов, требует применения шин жесткого типа и “убивает” их очень быстро. С другой стороны, очень длинная финишная прямая в сочетании с теми же быстрыми поворотами делают особенно важной, помимо мощности мотора, аэродинамическую эффективность автомобилей. А некоторая волнистость покрытия чревата нарушением настроек и поломками, что и дало о себе знать сполна не только в самой гонке, но и в тренировках и квалификации.

В субботу у Minardi сами по себе стали отваливаться антикрылья. Первичный анализ этих поломок показал, что причиной их стал, скорее всего, заводской брак (хотя позже, после подобного происшествия с McLaren Райкконена стало очевидно, что проблема все же и в неровностях трассы), и, поскольку после разминки времени на получение новых деталей с завода у команды уже не было, Пол Стoddарт принял мудрое решение снять свои машины с гонки.

Так одна из команд выбыла из борьбы, да же и не вступая в нее. Но и вообще настрой,

царящий в дни тренировочных и квалификационных заездов перед ГП Испании, можно было охарактеризовать очень коротко: все единодушно и заведомо “сдались” Михаэлю Шумахеру еще до старта гонки. Большинству гонщиков было в пору вторить булгаковскому коту Бегемоту: “Сиж, никого не трогаю, примус починаю”. Тем более что почти все машины по сравнению с Ferrari как раз и выглядели чем-то вроде “примусов на колесах”. И в основном это было заметно, конечно же, по отставанию от графика Scuderia двух других топ-команд.

На испанской трассе как нигде рельефно проявилась существующая ситуация с техникой: у BMW/Williams – самый мощный мотор, но не самое лучшее шасси. У McLaren – хорошее шасси, но мотор подкачал – несовершенен и слаб. У Ferrari же “в полном шоколаде” и то, и другое, да еще и самая быстрая и эффективная на сегодняшний день трансмиссия. Плюс дополнительная “маленькая деталь” в лице Михаэля Шумахера. Которая и позволяет Ferrari № 1 быть хоть немного, но быстрее



Пол Стoddарт: “Это очень трудное решение для KL Minardi Asiatech, но когда речь идет о безопасности, других аргументов быть не должно”.

такой же и практически одинаково настроенной Ferrari № 2 – в том числе и в квалификации на трассе “Каталунья” (справедливости ради надо отметить, что настройки, позволившие Михаэлю завоевать очередной поул, он, по его собственному признанию, позаимствовал у Рубенса).

При этом сам Михаэль, да и руководство Ferrari воздавали должное шинникам Bridgestone, чья резина явно имела преимущество применительно к барселонской трассе. Если же отвлечься от “шинного фактора”, то касательно Williams можно было бы предположить, что одной из причин столь существенного отставания

этой команды от Ferrari в квалификации и то, что она не использует специальные, более мощные, но недолговечные “квалификационные” версии моторов (их еще называют “моторы Kleenex” по аналогии с одноразовыми салфетками: использовал и выбросил).

Монтой же, который изначально виделся главным соперником Михаэлю Шумахеру, но на основной машине которого в довершение ко всему прочему забарахлило зажигание, лишь в последний момент на запасном автомобиле вырвал себе четвертую позицию, чему



Култхард в квалификации уступил шестое место Баттону и... остался доволен автомобилем

27.04.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.50

00–15 мин. Тренировку, как обычно, открывает Сато, который сегодня работает с гоночным инженером запасного автомобиля Домиником Харлоу (основной инженер японца Джеймс Кей срочно улетел в Англию, где у него родился ребенок). Мак-Нэш устанавливает первый ориентир: 1'21.725. Сато отвечает, трижды улучшая его время, в итоге: 1'21.072.

15–20 мин. Бернольди выдает лучшее время: 1'20.030. В 9:18 Сато превышает скорость на пит-лейн (+2,8 км/ч), его штрафуют на \$750. Почти сразу тренировка прерывается на пять минут красными флагами: на стартовой прямой у Уэббера оторвалось переднее антикрыло, к счастью, это случилось до зоны торможения и Марк, погасив скорость, сумел добраться до боксов. Мак-Нэш глохнет на выезде с пит-лейн – проблемы со сцеплением.

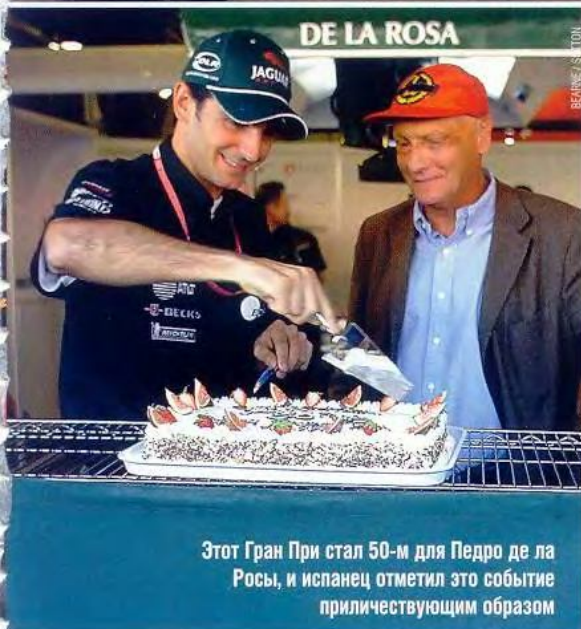
20–45 мин. Вильнев улучшает время Бернольди на 0,03 с. Тут же М. Шумахер показывает результат еще на 1,5 с быстрее: 1'18.478. Единственный, кто может ему ответить – Баррикелло: 1'18.048. В конце сессии Михаэль подтягивается к напарнику, но не догоня-

ет: 1'18.434. По-прежнему проблемы у Jaguar: де ла Роса готовит к квалификации запасную машину.

Вторая часть. 10.15–11.00

00–15 мин. По сравнению с первой сессией температурные условия не изменились, по-прежнему прохладно: 15 °C и гонщики не спешат выезжать на трассу. Улучшают время и поднимаются в шестерку оба Sauber. Монтой ошибается на торможении в La Caixa, блокирует колеса и портит комплект резины.

15–30 мин. М. Шумахер немного улучшает свое время: 1'18.408, но остается 2-м, за ним гонщики McLaren. Мак-Нэш, потерявший много времени из-за проблем со сцеплением, возвращается на трассу, но серьезных улучшений не добивается. Массу заносит в последнем повороте, но он справляется с машиной. Хайдфельд проходит блестящий круг: 1'18.144 – 2-е время. Френтцен показывает 4-е время: 1'18.900. Сато вылетает в повороте Renault, ударяется об отбойник и застревает в гравии. На последних минутах многие улучшают свои результаты. Култхард вытесняет М. Шумахера из тройки: 1'18.386. Но Михаэль уже под клетчатым флагом отвечает: 1'18.226 и остается 3-м.



Этот Гран При стал 50-м для Педро де ла Росы, и испанец отметил это событие приличествующим образом



“Если честно, то я немного озадачен, как мне удалось оказаться на 15-м месте в квалификации”, – это признание Эдди Ирвайна лучше всего характеризует незавидное состояние, в котором пребывает Jaguar

сам удивился: "Уж не знаю, как это получилось, но получилось".

Слова, немалые гонимцы, помимо пилотов Ferrari, выражали достоянную уверенность в успехе. Но даже то, что удалось выжить в квалификации, например, Эдди Ирвайну из крайне непослушного Jaguar R3, оказалось напрасным — топливо, взятое сдвигами на пробую из его машины, не соответствовало заявленному ранее образцу, в результате за что Ирвайну в полном соответствии с правилами передвинули на последнее место на стартовой решетке.



Воскресная тренировка оказалась богатой на происшествия. Феррари Михаэля Шумахера добралась до боксов на буксире

27.04.2002. Суббота. Квалификация

13.00-14.04
00-20 мин. Трасса постепенно прогревается, и пилоты не спешат покидать боксы. Первым через 12 минут на трассу выезжает Трулли за рулем запоздавшего Renault — основной машине итальянца утром не хватило скорости на длинной стартовой прямой. Время Рено: 1:19.168 — на 1,3 быстрее, чем у Рубенса.
20-25 мин. Икит выезжает на трассу, но, пройдя круг, возвращается в боксы из-за проблем с антикрылом. Несмотря на приличную недостаточную поворачиваемость, на промежуточном повороте Баррикелло: 1:19.026. Сего опережает двумя десятками секунд и не улучшает время Баррикелло. Рубенс разогнавшись перед носом Паниса, Оливье вылетает с трассы и пережигает диалог БАР. Масса и Хайнфельд, сменяют друг друга на промежуточном повороте, время Ника: 1:18.188.
25-35 мин. Куттладер, Р. Шумахер и Баррикелло один за другим значительно улучшают время Sauber, результат Рубенса: 1:16.933. М. Шумахер слегка ошибается в первой повороте и остается вторым: 1:17.190. Макс Ниси широко наезжает на бордюры в последнем повороте, вылетает и слезка с бордюра отбойника. Все это происходит прямо перед носом Монтой, который из-за сбоя в зажигании на основной машине выехал на запасной и показывает лишь 8-е время.

35-40 мин. Последним на первую попытку выезжает Баттон и, несмотря на небольшую избыточную поворачиваемость и скорости поворотов, показывает 6-е время.
40-50 мин. Машину Икит погнали, он возвращается на трассу и с первой же попытки попадает в 107%. Во второй попытке Баррикелло не улучшает результат, т.е. на втором секторе терпит время. Рубенс обходит Куттладера в борьбе за 4-е место. Монтой улучшает свое время, но он по-прежнему 8-й. В 13:48 Икит слишком широко заезжает в последний поворот. Minardi подпрыгивает на бордюре, и у него ломается переднее антикрыло. Сессия прервана красными флагами.
50-60 мин. Почти все пилоты уходят на свой последний быстрый круг. Ураивай, в 13:57 превращает скорость на пил-лайн: 315,7 км/ч с квалификационным рекордом трассы, установленный Вильямсом еще в 1997 году: 316,364 и завоевывает свой 46-й поул в Ф-1. Хайнфельд, улучшитель времени, не остается 7-м. Масса не смог улучшить свое время из-за ошибки в Первой. Уже под впечатлением дилеммы Баттон возникает между сессиями McLaren. Монтой поднимается с 8-го места на 4-е, а Трулли — с 20-го на 9-й. Максимальная скорость на прямой у Паниса: 316,0 км/ч, лучше время на всех трех секторах у М. Шумахера.



Для Тойоты Мак-Ниса разминка закончилась аварией



Никонен, в воскресенье утром Minardi ждала очередная поломка антикрыла — на этот раз заднего

Пол Стордарт принимает решение снять команду с гонок

28.04.2002. Воскресенье. Разминка

9.30-10.05
11-го из несогласия пробой топлива Castrol, взлетел из бокса Жагер Иованца, имеющийся у FIA обзавая в 19:30 27.04.02, делавшая лишний раз его квалификационных результатов (15-е место: 1:18.779) и отправил в конец стартового погла. Но шансы побориться у Эдди еще остались: в отличие от де-ла-Роса он выбрал на гоноку жесткий тип Michelin. Большинство гонокеров обрывают зазоры на колесах. Удивительно, но в McLaren, Williams ни стороны под пилотов, успевшие в квалификации своим партнерам. Первый ориентир ставит Вильямс: 1:24.227. Тут же его время улучшает Монтой: 1:22.904 (коэффициент продолжит работать над настройками и экспериментировать с давлением в шинах) и Физикелли: 1:22.545. Масса лучший: 1:21.742. Баррикелло, М. Шумахер и Хайнфельд обменяются быстрыми кругами, в итоге лучший остается за Рубенсом: 1:20.495. Трулли и де-ла-Роса обходятся запасные машины, на которых будут стартовать в гонке. Сего также ездит на запасной, пока на основной исправляют дефекты подвески.
10-20 мин. М. Шумахер сдает на обочину на выезде из Valeo Sabadel — на его основной P2002 оказалась гидравлика. Также же проблемы и у Баррикелло. После внеочередных попыток пилоты вытесняются у Уайлдера и Йогса Minardi срочно отправил антикрыло для укрепления в Флаучу, но на этот раз за минуту до конца боксов перед первым поворотом у Уайлдера отрывается заднее крыло и Марк вылетает с трассы. Сессия вновь прерывается красными флагами.
20-30 мин.

Ирония судьбы по-бразильски

Красная линия гонки

Старт ГП Испании ознаменовался подлинной трагедией. Нет, ни капли крови, к счастью, не пролилось, но зато сразу по линии одного из гонокеров текли ручьи. Когда все машины ушли на промежуточный круг, на стартовой решетке остались Феррари Рубенса Баррикелло. Мотор машины работал, но с места она, несмотря на все усилия пилота и механиков, не сдвигалась, и ее пришлось откатить к боксам. Но даже оттуда бразильцу стартовать не удалось.

И в то время как его партнер по команде уже вновь отрывался от заведомо более слабых на данной трассе соперников, Рубенс, единственный, кто мог бы составить Михаэлю конкуренцию, выбыл из гонок, в отчаянии буквально обвисая слезами, и скрывался в недрах моторхому подальше от всех.

Надо, однако, заметить, что Михаэль Шумахер и сам стартовал на запасной машине из-за проблем с гидравликой основной машины ему пришлось возвращаться в боксы на буксире, раздраженно отказавшись от жаждавших запечатлеть этот факт фотографов. Но "красный барон", в отличие от Баррикелло, стояла на "поломкой" "вопреки", что уже в гонке дало ему возможность в очередной раз продемонстрировать настолько велико, безоговорочно и неоспоримо его преимущество даже на извечной и поперек испанской трассе.

Ну а поскольку гонка таким образом проходила фактически без участия Михаэля Шумахера, который даже после пит-стопов сохранил свое лидерство, о нем, пожалуй, до самого финиша больше и упоминать не имеет смысла. Тем более что он и сам высказал позже аналогичное мнение: "Да, согласен, что из-за столь подавляющего преимущества Ferrari, исключая борьбу за первое место, гонка стала немного скучноватой. Но, в-первых, такое бывало и раньше, а, во-вторых, в гонке борются не только за первую позицию, но также и за другие, и это не менее увлекательное зрелище".



Кили Райхенос: "Понятия не имею почему, но на прямой заднее антикрыло ни с того ни с сего оторвалось. Меня это, однако, не слишком волнует, поскольку подобного рода вещи случаются крайне редко"

Михаэль Шумахер

"МНЕ НЕ БЫЛО СКУЧНО, ПОСКОЛЬКУ Я МОГ НАБЛЮДАТЬ ВПЕРЕДИ СЕБЯ СРАЖЕНИЕ ЗА ШЕСТОЕ МЕСТО"

Однако и в эту зрелищную борьбу далеко за спина чемпионом мира судьба довольно быстро внесла свои коррективы, значительно проредив число претендентов на очковые позиции. Первой ее жертвой (после Баррикелло) стал Райхенос, чей McLaren, не иначе как зарывшись от



Первый поворот гонка прошла без происшествий



На 11-м круге Такума Сато не смог справиться с недостаточной поворачиваемостью Jordan



"R3 не прощает ошибок", - ворчал Ирвайн. Ни один из Jaguar не добрался до финиша



Рон Деннис
"СЕГОДНЯ ВСЕ КОМАНДЫ-ЛИДЕРЫ СТОЛКНУЛИСЬ С ПРОБЛЕМАМИ"

"В течение минуты после аварии Кими мы перерыли нашу базу данных и выяснили, что на автомобиле Дэвида стоит новое антикрыло и гонщику ничто не угрожает", - поведал Рон Деннис о действиях команды в этот критический момент

Minardi, уже на четвертом круге лишился оперения.

Незадолго до середины дистанции в очковой зоне стало меньше и на одного пилота Williams. Ральф Шумахер, допустив "глупую", по его собственной оценке, ошибку, вылетел в гравий, повредил переднее антикрыло и, пропустив вперед Монтою, который по-прежнему был заметнее медленнее своего партнера, отправился в боксы, вернувшись на трассу уже лишь тринадцатым.

Однако и для Хуана-Пабло шанс финишировать вторым оказался под большим сомнением из-за инцидента, произошедшего во время его второго пит-стопа, когда шеф-механик Williams Карл Гэйден, выполняющий также функцию "выпускающего" или, как его называют на профессиональном жаргоне, "человека с чупа-чупсом", поторопился дать Монтое



Хуан-Пабло Монтоя: "К счастью, моя рука была все еще на клавише сцепления, и я смог остановиться тотчас же, как только увидел перед своей машиной механика"

сигнал к старту. Заправка была еще не завершена, и Хуан-Пабло тронулся вперед, когда заправочный шланг находился еще в горловине. Увидев это, Гэйден вновь опустил "леденец" и, видимо, уже чисто машинально, подставил под переднее колесо дернувшейся машины ногу, словно пытаясь ее тем самым остановить. В результате его ступня оказалась прямо под колесом, да так там и осталась, потому что Монтоя, среагировав на ситуацию, тут же затормозил.

"Выпускающий", а вслед за ним и еще один механик, не успевший отскочить, упали, причем Гэйден,

когда колесо приподняли и ступню освободили, сделал попытку встать, но вновь упал, корчась на земле от боли. К нему тут же прибыла бригада медиков с носилками, однако позже стало известно, что оба механика счастливо избежали каких-либо серьезных поврежде-

В длинной очереди претендентов на последнее место в очковой зоне преуспел Френтцен



ний. И когда уже во время "сворачивания" техники перед отъездом я увидел работающего вместе со всеми Гэйдена и спросил о его самочувствии, он подтвердил это: "Все нормально. Просто было немного больно".

Так или иначе, но Монтойа задержался у боксов не намного дольше обычного, что позволило ему в конце концов сохранить второе место. Третьим к финишу пришел Култхард. После первого пит-стопа шотландец вернулся на трассу не только на свежем комплекте шин, но и, казалось, со свежими силами, вновь бросился в бой, который до этого безуспешно вел с Дженсоном Баттоном, одновременно обороняясь от наседавшего сзади Ярно Трулли. На сей раз его атаки оказались успешными: он блестяще прошел Баттона в конце прямой "старт-финиш", нырнув внутрь поворота из "воздушного мешка" за Renault. Причем проделал это столь уверенно, что Баттону даже пришлось довольно резко вильнуть носом машины в сторону, чтобы избежать соприкосновения колесами. Вслед за Култхардом молодой джентльмен пропустил вперед своего партнера по команде, а затем с Дженсоном, машина которого буквально на глазах теряла скорость, очень лихо расправился Ник Хайдфельд, которому принципиально важно показать в этом сезоне, что в McLaren взяли "не того" пилота. Выезжая после второго пит-стопа на трассу буквально "ноздря

в ноздю" с Баттоном, немец из Sauber проявил завидную выдержку и умение эффективнее "рвать когти" и опередил англичанина из Renault. А спустя полтора десятка кругов разделался и с его партнером-итальянцем.

Однако некоторое время после второго пит-стопа Дженсону еще удавалось оставаться "на плаву" и ближе к финишу главная борьба могла развернуться уже между ним, рвущимся в очковую зону Массой и, что стало даже еще большей сенсацией, представителем Arrows (команды, которая на протяжении уже 15 гонок не зарабатывала очки) — Френтценом. Баттону поначалу даже удавалось понежноту отрываться от занятых междоусобной борьбой преследователей. Новичок из Sauber оказался крепким орешком для пилота Arrows, и в результате после того, как оба гонщика Renault, испытывавшие проблемы со своими машинами, остались позади, Масса был вознагражден даже не одним, а двумя очками!

Ближайший же преследователь, отличившийся ранее обгоном Бернольди Жак Вильнев



Дженсон Баттон:

"В начале гонки машина страдала от недостаточной поворачиваемости в быстрых поворотах и избыточной в медленных. Правильно настроить машину в ходе пит-стопов так и не удалось, а потом еще отказала гидравлика, рулить стало очень тяжело, а под конец возникло ощущение, что электроника отключилась окончательно"

отставал от этой "горячей" пары, а стало быть и от границы заветной очковой зоны примерно на семь секунд, когда его опередил на круг Михаэль Шумахер. К этому моменту 57-я победа в карьере действующего чемпиона была уже фактически обеспечена, и Михаэль, как сам потом рассказывал, просто-напросто немного сбросил темп, расслабился и стал получать удовольствие, наблюдая за разворачивающейся впереди него баталией. Для полноты картины ему не хватало разве что бокала с коктейлем в руке и соломинки во рту.

Так, без лишней суеты Шумахер и въехал в финишный створ, причем на ГП Испании Михаэль отхватил себе престижный "Большой шлем" — как обладатель поула, быстрой круга в гонке, лидера с первого до последнего круга и победителя.

Только борьбы с соперниками, в которой он мог бы, как бывало раньше, блеснуть всеми гранями своего таланта, в его исполнении болельщики так и не увидели. А жаль. Вот только его ли это вина?

Борис Мурадов

Инцидент в боксах не помешал Монтойе финишировать вторым



Все внимание фотографов было сосредоточено на дозаправке лидера, и никто не успел снять происшествие в боксах команды Williams

В Испании гонщики Sauber набрали 5 очков!



Проблемы с машиной заставили Баттона сначала пропустить Култхарда, а затем и всех остальных, оставшихся на трассе



Для Arrows и шестое место — триумф

Барселона Автодром "Каталунья Монтмело"

Длина круга4,730 км
Количество кругов65
Общая длина307,323 км
Финиш/старт0,127 км
Функционирует с 1991 г.
Организатор Гран При:
Circuit de Catalunya – RACC
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
20 км к северу от Барселоны
Почтовый адрес:
Circuit de Catalunya, Mas La
Moreneta, Apartat de Correus 27,
E-08160 Montmelo (Barcelona) -
SPAIN
Тел.(+34) 93 571 9700
Адрес в Internet:
www.circuitcat.com



На этом Гран При...

Педро де ла Роса провел свою 50-ю гонку в Формуле-1. Очки испанец набирал лишь в пяти из них, четырежды финишировав 6-м и один раз – 5-м.

Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:31'03.305
Рекорд круга в квалификации (до 2002 г.)1'16.525 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)
Рекорд круга в гонке (до 2002 г.)1'21.151 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
■ – быстрый круг в гонке ■ – время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.		Температура воздуха: 19–23 °C		Температура полотна: 20–24 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	М. Шумахер	1'20.380/45		211.843	
2	Х.-Х. Френтцен	1'20.450/26	0.070	211.659	
3	Дж. Баттон	1'20.693/38	0.313	211.022	
4	Р. Баррикелло	1'20.742/42	0.362	210.893	
5	О. Панис	1'20.758/46	0.378	210.852	
6	Э. Бернольди	1'20.834/34	0.454	210.653	
7	К. Райкконен	1'20.996/34	0.616	210.232	
8	Дж. Физикелла	1'21.169/37	0.789	209.784	
9	Ф. Масса	1'21.197/34	0.817	209.712	
10	Я. Трулли	1'21.278/27	0.898	209.503	
11	Э. Ирвайн	1'21.294/27	0.914	209.461	
12	Д. Култхард	1'21.298/32	0.918	209.451	
13	Н. Хайдфельд	1'21.301/30	0.921	209.443	
14	Т. Сато	1'21.351/20	0.971	209.315	
15	Р. Шумахер	1'21.409/38	1.029	209.166	
16	Ж. Вильнев	1'21.413/32	1.033	209.155	
17	Х.-П. Монтойя	1'21.623/31	1.243	208.617	
18	М. Сало	1'22.082/28	1.702	207.451	
19	П. де ла Роса	1'22.094/35	1.714	207.420	
20	М. Уэббер	1'22.459/37	2.079	206.502	
21	А. Мак-Ниш	1'22.564/37	2.184	206.240	
22	А. Ионг	1'23.269/35	2.889	204.493	

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо.		Температура воздуха: 13–15 °C		Температура полотна: 14–17 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	Р. Баррикелло	1'18.048/17		218.173	
2	Н. Хайдфельд	1'18.144/22	0.096	217.905	
3	М. Шумахер	1'18.226/17	0.178	217.676	
4	Д. Култхард	1'18.386/17	0.338	217.232	
5	Дж. Баттон	1'18.499/17	0.451	216.919	
6	Х.-Х. Френтцен	1'18.900/21	0.852	215.817	
7	К. Райкконен	1'18.993/20	0.945	215.563	
8	Ф. Масса	1'19.043/16	0.995	215.427	
9	О. Панис	1'19.144/23	1.096	215.152	
10	Э. Бернольди	1'19.266/27	1.218	214.820	
11	Дж. Физикелла	1'19.319/21	1.271	214.677	
12	Р. Шумахер	1'19.367/16	1.319	214.547	
13	Ж. Вильнев	1'19.468/27	1.420	214.274	
14	Х.-П. Монтойя	1'19.574/14	1.526	213.989	
15	Т. Сато	1'20.168/25	2.120	212.403	
16	П. де ла Роса	1'20.198/27	2.150	212.324	
17	Я. Трулли	1'20.484/24	2.436	211.570	
18	Э. Ирвайн	1'20.799/26	2.751	210.745	
19	М. Уэббер	1'20.963/11	2.915	210.318	
20	М. Сало	1'21.133/20	3.085	209.877	
21	А. Мак-Ниш	1'21.219/14	3.171	209.655	
22	А. Ионг	1'21.700/19	3.652	208.421	

КВАЛИФИКАЦИЯ

Переменная облачность. Сухо.		Температура воздуха: 17–21 °C		Температура полотна: 17–21 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'16.364/9		222.984	14:01.41
2	Р. Баррикелло	1'16.960/9	0.326	222.036	14:00.47
3	Р. Шумахер	1'17.277/9	0.913	1.196	220.350 14:04.46
4	Х.-П. Монтойя	1'17.425/10	1.061	1.389	219.928 14:04.50
5	К. Райкконен	1'17.519/11	1.155	1.512	219.662 14:04.37
6	Дж. Баттон	1'17.638/7	1.274	1.668	219.325 14:04.43
7	Д. Култхард	1'17.662/11	1.298	1.700	219.257 13:37.34
8	Н. Хайдфельд	1'17.851/12	1.487	1.947	218.725 14:02.30
9	Я. Трулли	1'17.929/9	1.565	2.049	218.506 14:05.06
10	Х.-Х. Френтцен	1'18.121/12	1.757	2.301	217.969 14:04.29
11	Ф. Масса	1'18.139/11	1.775	2.324	217.919 13:31.26
12	Дж. Физикелла	1'18.291/12	1.927	2.523	217.496 14:05.08
13	О. Панис	1'18.512/12	2.108	2.760	216.994 13:56.13
14	Э. Бернольди	1'18.515/12	2.151	2.817	216.875 14:01.58
15	Ж. Вильнев	1'18.847/12	2.483	3.252	215.962 14:00.53
16	П. де ла Роса	1'18.885/12	2.521	3.301	215.858 13:33.03
17	М. Сало	1'18.897/12	2.533	3.317	215.825 13:43.47
18	Т. Сато	1'19.002/12	2.638	3.455	215.538 13:46.35
19	А. Мак-Ниш	1'19.025/11	2.661	3.485	215.476 13:45.23
20	М. Уэббер	1'19.802/9	3.482	4.502	213.378 13:45.50
21	А. Ионг	1'21.415/7	5.051	6.614	209.150 13:38.49
22	Э. Ирвайн	ДК			

РАЗМИНКА

Облачно. Сухо.		Температура воздуха: 14–16 °C		Температура полотна: 13–16 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	Р. Баррикелло	1'20.229/12		212.242	
2	Н. Хайдфельд	1'20.857/13	0.628	210.594	
3	М. Шумахер	1'20.884/11	0.655	210.523	
4	Ф. Масса	1'21.068/12	0.839	210.045	
5	Х.-Х. Френтцен	1'21.729/13	1.500	208.347	
6	Р. Шумахер	1'21.846/9	1.617	208.049	
7	Э. Бернольди	1'21.872/11	1.643	207.983	
8	О. Панис	1'21.996/13	1.767	207.668	
9	Т. Сато	1'22.072/14	1.843	207.476	
10	Дж. Баттон	1'22.155/11	1.926	207.266	
11	Дж. Физикелла	1'22.207/15	1.978	207.135	
12	Х.-П. Монтойя	1'22.397/17	2.168	206.658	
13	Ж. Вильнев	1'22.461/15	2.232	206.497	
14	К. Райкконен	1'22.642/12	2.412	206.045	
15	М. Сало	1'23.002/12	2.773	205.151	
16	Д. Култхард	1'23.082/14	2.853	204.954	
17	П. де ла Роса	1'23.091/15	2.870	204.912	
18	Я. Трулли	1'23.149/11	2.920	204.788	
19	Э. Ирвайн	1'23.284/10	3.055	204.457	
20	М. Уэббер	1'23.517/12	3.288	203.886	
21	А. Мак-Ниш	1'23.849/13	3.620	203.079	
22	А. Ионг	1'24.596/13	4.367	201.286	

ГОНКА

Перем. облачность. Сухо.		Температура воздуха: 22–23 °C		Температура полотна: 26–30 °C	
№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.	
1	М. Шумахер	1:30'29.981	1'20.365/49	203.753	
2	Х.-П. Монтойя	+35.630	1'21.740/47	202.425	
3	Д. Култхард	+42.623	1'21.931/45	202.166	
4	Н. Хайдфельд	+1'06.697	1'22.860/29	201.281	
5	Ф. Масса	+1'18.973	1'22.186/28	200.832	
6	Х.-Х. Френтцен	+1'20.430	1'22.320/43	200.779	
7	Ж. Вильнев	+1 круг	1'22.827/47	200.454	
8	А. Мак-Ниш	+1 круг	1'23.160/46	199.474	
9	М. Сало	+1 круг	1'22.524/47	197.934	
10	Я. Трулли	НФ (63)	1'22.155/25	199.601	
11	Р. Шумахер	НФ (63)	1'22.697/27	197.916	
12	Дж. Баттон	НФ (60)	1'22.607/26	199.346	
13	О. Панис	НФ (43)	1'22.872/26	200.222	
14	Э. Ирвайн	НФ (41)	1'24.167/28	195.196	
15	Э. Бернольди	НФ (40)	1'23.507/26	194.000	
16	Т. Сато	НФ (10)	1'24.198/10	198.295	
17	Дж. Физикелла	НФ (5)	1'24.493/3	187.785	
18	К. Райкконен	НФ (4)	1'23.524/3	186.175	
19	П. де ла Роса	НФ (2)	1'25.944/2	183.666	
20	Р. Баррикелло	НС			
21	М. Уэббер	–			
22	А. Ионг	–			

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	44
2 Х.-П. Монтойя	23
3 Р. Шумахер	20
4 Д. Култхард	9
5 Дж. Баттон	8
6 Р. Баррикелло	6
7 Н. Хайдфельд	5
8 К. Райкконен	4
9 Э. Ирвайн	3
10 Ф. Масса	3
11 М. Уэббер	2
12 М. Сало	2
13 Х.-Х. Френтцен	1
14 Ж. Вильнев	0
15 А. Мак-Ниш	0
16 А. Ионг	0
17 П. де ла Роса	0
18 Т. Сато	0
19 Я. Трулли	0
20 Дж. Физикелла	0
21 Э. Бернольди	–
22 О. Панис	–

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	4:1	Р. Баррикелло
Д. Култхард	2:3	К. Райкконен
Р. Шумахер	3:2	Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	4:1	Ф. Масса
Дж. Физикелла	4:1	Т. Сато
Ж. Вильнев	3:2	О. Панис
Д. Култхард	3:2	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	2:2	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	5:0	Э. Бернольди
А. Ионг	0:5	М. Уэббер
М. Сало	5:0	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

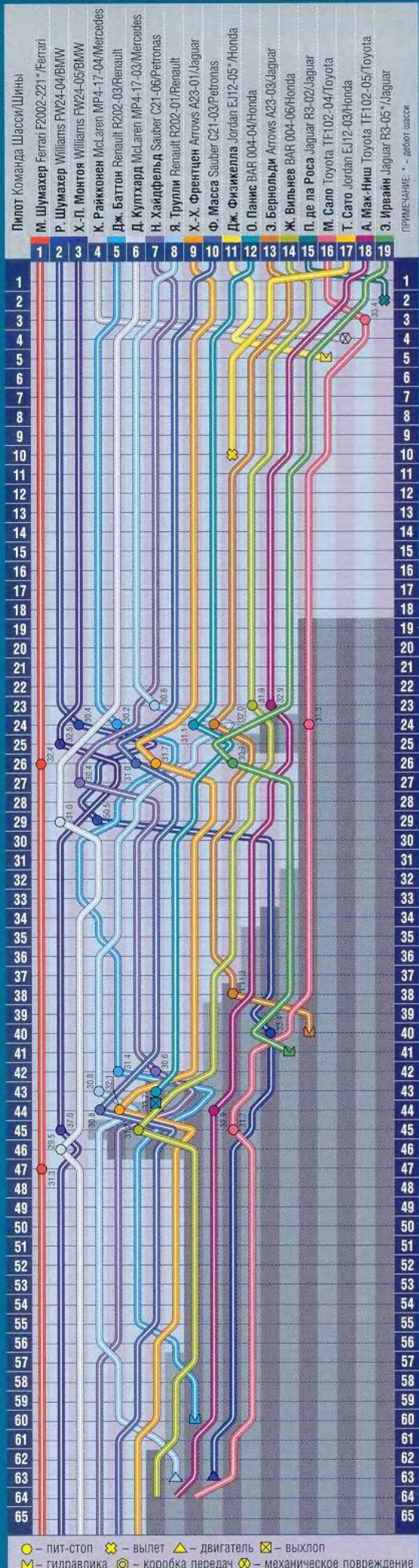
Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	50
2 BMW WilliamsF1 Team	43
3 West McLaren Mercedes	13
4 Mild Seven Renault F1 Team	8
5 Sauber Petronas	8
6 Jaguar Racing	3
7 KL Minardi Asiatech	2
8 Panasonic Toyota Racing	2
9 Orange Arrows	1
10 Lucky Strike BAR Honda	0
11 DHL Jordan Honda	0

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

КРУГ ЗА КРУГОМ

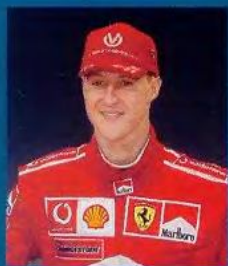


- После трех поломок антикрыльев руководство Minardi из соображений безопасности решило отказаться от участия в гонке. На старт выходит 20 пилотов, гонку начинают лишь 19: на старте прогнорного круга Баррикелло не смог включить первую передачу, Ferrari откатили на пит-лейн. М. Шумахер из-за отказа основной машины стартует на запасной.
- М. Шумахер выигрывает старт у брата. Баттон атакует и почти проходит Райкконена, но финн все-таки перетормаживает его. В первом повороте первые шесть пилотов сохраняют свои позиции. Трулли в борьбе за 7-ю обгоняет Хайдфельда, Масса проходит Френтцена, Панис – Физикеллу, де ла Роса откатывается на последнее место, Сато наоборот – прорывается с 17-го места на 13-е.
- М. Шумахер оторвался от брата уже на 2,2 с.
- Де ла Роса (19-й) вылетает в 7-м повороте и застревает в гравии. Сало (16-й) из-за прокола левого заднего колеса сворачивает в боксы и возвращается на трассу последним (18-м).
- На стартовой прямой у Райкконена (4-й) отрывается заднее антикрыло, но финн успевает погасить скорость, и возвращается в боксы.
- Физикелла (11-й) останавливается в боксах: на Jordan упало давление в гидросистеме, отвечающей за работу КП.
- Сато (11-й), со старта страдавший от недостаточной поворачиваемости в скоростных поворотах, вылетает с трассы в последнем повороте. Отрыв М. Шумахера от Ральфа около 10 с.
- Отрыв М. Шумахера от Ральфа уже 20 с. Монтойя все ближе подбирается к Ральфу: между ними 1,6 с. Трулли (6-й) (8,4 с), Вильнев (12-й) и Мак-Нис (13-й) открывают первую волну дозаправок и возвращаются на трассу соответственно 11-м, 13-м и 14-м.
- На одном круге пять пилотов: Ральф (2-й) (8,2 с), Баттон (4-й) (8,0 с), Панис (9-й), Бернольди (10-й) (9,4 с) и Сало (15-й) заезжают на пит-стоп и возвращаются в гонку на 7-м, 8-м, 11-м, 12-м и 15-м местах.
- После пит-стопа (10,4 с из-за проблем с правым передним колесом) Монтойя откатывается со 2-го места на 5-е.
- В боксах побывали М. Шумахер (1-й) (9,4 с), Масса (4-й), Френтцен (7-й) и Ирвайн (10-й). Михаэль сохранил лидерство, Фелипе откатился на 8-е, Хайнц-Харальд – на 10-е, а Эдди – на 14-е место.
- Хайдфельд (3-й) после пит-стопа (8,0 с) опускается на 7-е место.
- Култхард (2-й) после пит-стопа возвращается на трассу 4-м. Р. Шумахер (3-й) ошибается в Сапсе, вылетает на гравий и вынужден сменить шины и носовой обтекатель (28,3 с). На трассу Ральф возвращается 13-м.
- Отрыв М. Шумахера от Монтойя – 23 с, Баттон (3-й) из-за проблем с гидравликой сбавил темп, его терзает Култхард. Вильнев (11-й) атакует Бернольди. Ирвайн (13-й) после пит-стопа становится 15-м.
- На торможении перед первым поворотом Култхард по внутренней траектории слип-стримом проходит Баттона и выходит на 3-е место.
- Баттон (4-й) потерял темп и пропускает вперед Трулли.
- В борьбе за 10-е место Вильнев в первом повороте проходит Бернольди, который кругом позже заезжает в боксы на 40-секундный пит-стоп и вскоре сходит с трассы с потекшей гидросистемой.
- Р. Шумахер (13-й) в боксах: снова меняют носовой обтекатель (10,8 с).
- Ирвайн (14-й) сходит с трассы из-за проблем с гидравликой.
- Баттон (5-й) и догнавший его Хайдфельд (6-й) синхронно сворачивают на второй пит-стоп. Механики Sauber работают на 0,8 с быстрее, пилоты бок о бок приближаются к выезду с пит-лейн, где места хватает лишь для одной машины, и Хайдфельд выходит вперед (9-й).
- В боксы заезжают Трулли (4-й) (8,4 с) и Панис (7-й) (9,4 с). Ярно возвращается на трассу 6-м, у Оливье при выезде с пит-лейн отказывает выхлопная система, и он съезжает на траву.
- Масса (4-й), Френтцен (5-й) (9,8 с) и Мак-Нис (10-й) заезжают на вторую дозаправку и возвращаются в гонку на 8-м, 9-м и 10-м местах.
- Монтойя (2-й), Вильнев (6-й) и Сало (11-й) после дозаправок возвращаются на трассу на 3-м, 9-м и 12-м местах. Во время дозаправки Монтойя сбивает главного механика Williams Карла Гэйдена.
- Култхард (2-й) после дозаправки (7,8 с) пропускает вперед Монтойю.
- М. Шумахер (1-й), чей отрыв от Монтойя уже более 70 с, последним из всего пелотона заезжает на второй пит-стоп и сохраняет лидерство.
- Масса (7-й) проходит Баттона (6-й) в Repsol, но англичанин контратакует в Seat и возвращает себе 6-е место. М. Шумахер на 0,796 с улучшает рекорд трассы в гонке: 1'20.355.
- После нескольких кругов борьбы за 6-е место Баттон обрывает скорость и пропускает вперед Массу и нагнавшего их Френтцена.
- Вслед за Баттоном сбросил скорость и Трулли: мотор Renault теряет мощность и Ярно пропускает на 4-е место Хайдфельда.
- Вильнев (9-й) обгоняет Баттона.
- Масса (6-й) и Френтцен (7-й) обгоняют Трулли. Баттон (9-й) пропускает Мак-Ниса и медленно съезжает на траву.
- Вильнев (8-й) обгоняет Трулли, который кругом позже останавливается в боксах с отказавшим мотором.
- М. Шумахер одерживает 57-ю победу в карьере, 4-ю в Каталонии и завоевывает 3-й «Большой Шлем». У Ральфа на последнем круге задымил двигатель, и он съезжает на обочину. Быстрейший круг в гонке у М. Шумахера; максимальная скорость на прямой – у Райкконена: 324,1 км/ч; лучшее время на каждом секторе у М. Шумахера.



ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



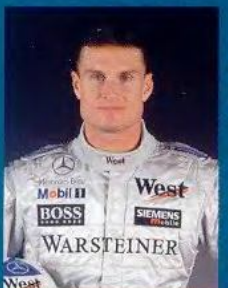
В квалификации мы были почти на секунду быстрее ближайших соперников, но у меня не было уверенности, сохранится ли это преимущество также и в гонке, или же по мере прохождения дистанции скорость начнет падать, как это было последние несколько раз. Но теперь я должен сказать, что шины Bridgestone, изготовленные для этой трассы, не только отлично проявили себя в квалификации, но и сохраняли свои свойства в течение всей гонки. К тому же эта трасса вообще наилучшим образом подходит для наших машин. Все это и позволило мне уверенно лидировать с начала до конца гонки. Однако я не чувствовал себя одиноким, отнюдь. Особенно в конце дистанции, когда догнал целую группу гонщиков, ведущих борьбу за шестую позицию. Росс Браун по радио посоветовал мне держаться в стороне от этой схватки, да и сам не собирался туда лезть: куда интереснее было наблюдать сзади за захватывающими перипетиями их борьбы – и не мешать им.

Хуан-Пабло Монтоя



Гонка была для нас однозначно трудной. Полагаю, удалось сделать все, на что я был способен. С другой стороны, гонка прошла весьма удачно, если, конечно, не считать досадного происшествия с нашим главным механиком, угодившим мне под колесо, но и с ним, насколько мне известно, все в полном порядке. Учитывая, что весь уик-энд мы отчаянно боролись с нашим отставанием, которое отбросило нас на 12-ю или 14-ю позицию и в гонке позволяло надеяться максимум на одно-два очка, я более чем доволен своим вторым местом. К тому же было очевидно, что на сей раз мы просто бессильны бороться с Ferrari, которая была слишком быстрой, в то время как наши машины были неплохо настроены, но все же недостаточно быстры.

Дэвид Култхард



Еще в пятницу мне стало ясно, что попасть на пьедестал на этой трассе смогу лишь в том случае, если у машин наших соперников возникнут проблемы с надежностью. Так и случилось, но таковы автогонки. Единственным, с кем я серьезно смог побороться, был Дженсон, которого после первого пит-стопа мне удалось обогнать в первом повороте. Я заметил, что он, в силу того, что его машина испытывает некоторую недостаточную поворачиваемость, входит в этот поворот слишком широко, но я был слишком далеко, чтобы воспользоваться этим. Поэтому на следующем круге я постарался максимально приблизиться к нему в предыдущих двух поворотах – в обычных условиях из-за этого я был бы чуть медленнее на выходе из последнего поворота, но здесь Дженсон вновь зашел в него слишком широко, а я был уже достаточно близко, чтобы воспользоваться "воздушным мешком" позади него, и он был очень корректен в момент обгона. Короче говоря, я его просто "перетормозил".

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Ник Хайдфельд: Я хорошо стартовал, пит-стопы прошли прекрасно, и я славно поборолся с ребятами из Renault. Машина также показала себя с самой сильной стороны – с ней не возникло никаких технических проблем, а настройки были точны и полностью себя оправдали. Мы демонстрируем весьма неплохую скорость с начала сезона, так что заработанные сегодня очередные очки вполне закономерны.



Фелипе Масса: Замечательно финишировать пятым всего лишь в пятом моем Гран При! Когда я преследовал Баттона, а на меня, в свою очередь, наседали Френтцен, резина стала держать дорогу чуть хуже, чем в начале гонки, но я знал, что обгонять на этой трассе трудно, так что мне нужно было лишь не терять концентрацию. В какой-то момент мне показалось, что я уже обошел Баттона, но потом посмотрел в другую сторону и обнаружил, что он по-прежнему впереди. Однако затем мне все же удалось его опередить, равно как и сдерживать атаки Френтцена.



Хайнц-Харальд Френтцен: Команда превосходно поработала над машиной, и в течение всего уик-энда мы демонстрировали, что можем бороться с соперниками, так что перед гонкой я был настроен весьма оптимистично. И не зря: круг за кругом я имел возможность уверенно атаковать соперников, особенно Массу. Хотя обгонять здесь очень трудно, я все же старался сделать это изо всех сил. Думаю, для нас настал поворотный момент: машина явно способна на большее, надо лишь поработать над квалификационными настройками.



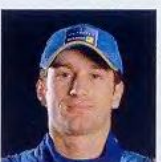
Жак Вильнев: Гонка прошла хорошо, мы были сильнее, нежели в квалификации. Бернольди разозлил меня тем, что вытолкнул меня в траву, после чего, оставаясь за ним, я потерял кучу времени. Поначалу я был также недоволен поведением машины, однако во время первого пит-стопа ее аэродинамические настройки немного поправили, и управление улучшилось. Я смог проходить круг гораздо быстрее, но к этому моменту уже слишком отстал от ближайших соперников.



Аллан Мак-Ниш: Учитывая позицию, с которой пришлось стартовать, результат гонки можно считать хорошим. По ходу дистанции немного ухудшился баланс машины, но в целом она стала быстрее. Но главное, пожалуй, то, что финишировали обе наши машины, и это очень позитивный для команды опыт.



Мика Сало: Я вполне доволен, хотя мне и пришлось заезжать на дополнительный пит-стоп из-за прокола заднего левого колеса, что практически испортило мне гонку. Жаль, потому что машина была очень хороша, и я показывал весьма достойное время прохождения круга. Затем я потерял много времени, не имея возможности обойти Ральфа Шумахера, у которого были какие-то проблемы, но потом он сошел, и я доволен, что финишировал девятым.



Ярно Трулли: В целом гонка сложилась для меня хорошо – машина работала исправно, и я был удовлетворен своим темпом. Правда, проблема с двигателем проявилась с самого начала, но до середины дистанции мне удавалось с ней справляться. Однако затем мотор стал работать все хуже и хуже, и в конце гонки я уже ничего не мог с этим поделать.

КОМЕДИЯ АБСУРДА



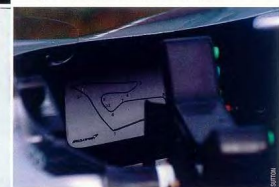
Довести что-либо до абсурда — это нужно уметь. Тем, кто принял решение "горизонтально" Рубенса Баррикелло перед самым финишем ГП Австрии, приказав ему пропустить вперед Михаэля Шумахера, это удалось с блеском. Вот только блеск этот оказался в глазах миллионов наблюдавших за гонкой любителей Формулы-1 более чем сомнительным. И первую это пришлось осознать, увы, самому Михаэлю — когда он увидел адресованные

ему жесты возмущения на трибунах, услышал упреки и свист, заглянул в полные слез и невыразимой обиды глаза Баррикелло и попытался хотя бы символически воздать своему партнеру должное, уступив ему высшую ступень пьедестала и отдав главный приз. И тут дело даже не в том, что несправедливо поступили с Баррикелло. Но ведь и четырехкратный чемпион мира явно не заслужил такого к себе отношения — как к марионетке.

На гонку, как на праздник!

Поскольку, нигде больше в местах проведения Гран При окрестности не впечатляют столь сильно. "Декорации" трассы "А1" — это совершенно безмятежное, покрытое зелеными лугами и "интересными" деревушками предгорье Альп с заснеженными вершинами. Когда здесь к авторису, это зрелище наряду с идеальным качеством дорог на-

Величие победы измеряется степенью ее трудности.
М. Монтен



стольно заворачивает, что забываешь обо всем на свете, в том числе и о надвигающемся скоростном режиме.

В реальный мир тебя возвращает полосатый жезл жандарма, веселию, но неспроста налагающего на тебя внушительный штраф за превышение скорости и этап по-авторскому, в шуток победившего тебя. "Ничего нового! Это пустыня. Вот за превышение скорости еще километров на 20 в час мы бы вас — пиф-паф! — расстреляли бы на месте. А так — счастливого пути, и поосторожнее в горах". После такого напутствия уже как-то и не очень расстраиваешься. Тем более что, к примеру, и Рубенс Шумахера, живущего ныне в Австрии, жандармы и полицейские штрафуют столь же немилосердно, поясняя: "Нарушение в его 'исполнении' особенно злостно. Ведь при проезде по пик-леин, где штрафы за превышение скорости несравненно выше, он почему-то соблюдает правила, а на обычных дорогах часто не считает нужным это делать". Впрочем, эти мелочи не могли испортить прекрасный праздник под названием Гран При Австрии.

Это в самом деле подлинный праздник — Шпилиберг, Штирия, вся Австрия в течение всего гоночного уик-энда буквально, как говорится, "стоит на ушах", радиостанции и телеканалы испускают о Формуле-1 без умолку, жизнь в окрестных кемпингах кипит со страшной силой, пиво льется рекой, народ ликует. Самый настоящий праздник! Жаль, что под самый конец кое-кто все же его испортил.

Главным событием внутри замкнутого в живописнейших предгорьях пространства Формулы-1 в ходе "альпийского уик-энда" стало объявление о продлении контракта Petronas с Рубеном Баррикелло еще на два года. Тем самым был положен конец всем слухам и разговорам о судьбе места второго пилота в чемпионской команде. И тем же самым было положено начало той комедии абсурда, которая разыгралась на трассе "А1" в воскресенье.

III ГРАН ПРИ АВСТРИИ

10.05.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

00–15 мин. Солнечно и жарко — асфальт уже прогрелся до 25 °C. Тренировку открывают пятеро дебютантов А1-Ринга, а также Физикелла. Йонг проезжает круг за 1'21.232, но это время тут же улучшают Сато и Уэббер. У японца 1'14.871. Пилоты не торопятся выезжать на пыльную и скользкую трассу.

15–30 мин. Р. Шумахер и пилоты Sauber сменяют друг друга на первой строчке. Швейцарская команда использует в этой гонке новую версию мотора и аэродинамический пакет. Хайдфельд, которому сегодня исполняется 25 лет, проходит круг за 1'14.033. Затем первую строчку поочередно занимают Бернольди, Мак-Ниш, Ральф и Монтойя. Обе Ferrari покидают боксы и тут же выходят вперед — 1'12.876 у Баррикелло и 1'12.271 у М. Шумахера.

30–45 мин. Панис 3-й, а Вильнев лишь 21-й — канадцу никак не удастся найти верные настройки. У Хайдфельда лучшее время на втором секторе, а затем немец и вовсе опережает М. Шумахера — 1'12.129! Сато 5-й. Ральф пробует разные типы резины.

45–60 мин. Уэббер ошибается в Rindt. Машина вылетает на гравий, разворачивается и вновь выскакивает на трассу. Новые мягкие шины позволяют М. Шумахеру сбросить больше секунды — 1'11.072! У Бернольди прокол. Вильнев поднимается до 9-го места. Баррикелло блокирует на торможении передние колеса, выскакивает на гравий в Gosser и глохнет. Там же ошибается Масса. Желтые флаги.

Вторая часть. 13.00–14.00

00–15 мин. Сато ошибается, едва покинув боксы, и резко тормозит, чтобы выпрямить камешки из воздухаборников. Ральф промахивается в Castrol, там же крутит Мак-Ниша. Физикелла отклоняется от траектории и соскальзывает на гравий. Монтойя выскакивает с трассы в Remus, М. Шумахер ошибается несколько раз по ходу одного круга, но затем показывает время 1'10.597. Бернольди 4-й.

15–30 мин. Монтойя и Райкконен по очереди показывают 2-е время. Баррикелло тут же покидает боксы и выходит в лидеры — 1'10.549. Arrows Френтцена вылетает в Remus, повредив днище — механикам требуется около четверти часа на устранение неисправности. Не везет Хайдфельду — отказ генератора. М. Шумахер вновь на гравии. Физикелла теряет управление в первом повороте и превращается в зрелище. Череду вылетов продолжают Култхард, Р. Шумахер и Френтцен (на запасной машине).

30–45 мин. Ошибается Масса. Лидируют Баррикелло, М. Шумахер, Монтойя, Райкконен, Бернольди, Култхард. Баррикелло тренирует старт на выезде с пит-лейн. Панис выскакивает в гравий, М. Шумахера крутит на выходе из Remus. Мак-Ниш с пустым баком 5-й — 1'11.158. Бернольди ошибается в Castrol. Баррикелло ставит рекорд на первом секторе, но не заканчивает круг, уткнувшись в Сало (19-й), у которого всю тренировку барахлит рулевое управление. Монтойя из-за сбоя электроники блокирует колеса и выскакивает с трассы в Remus. Френтцен покидает боксы на основной машине и почти сразу ошибается. Последним вылетает на гравий Вильнев.



Показав по итогам пятничной тренировки третье время, Хуан-Пабло Монтойя тем самым заранее определил свое место на подиуме



Рубенс Баррикелло
"Я ВЫПЕТЕЛ С ТРАССЫ, КОГДА СЛИШКОМ РЕЗКО ЗАТОРМОЗИЛ, ЗАБЛОКИРОВАВ ПЕРЕДНИЕ КОЛЕСА"

На скользкой и требующей особой внимательности к управлению трассе "А1" в пятницу днем и утром в субботу гонщики практиковались не столько в быстрой езде, сколько в вылетах





Ничего, что машины Jaguar вновь оказались медленнее всех, кроме Minardi. Зато на фоне зеленых альпийских предгорий они очень красиво смотрелись

Такума Сато, наблюдая в ходе тренировок за вылетами соперников, еще не знает, что ждет его на одном из поворотов коварной австрийской трассы



11.05.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45

00–20 мин. После установочного круга трасса пустует. Одним из первых тренировки начинает Физикелла – вчера он был лишь 18-м после ошибки в середине второго часа. Однако итальянец недолго остается в лидерах, М. Шумахер – 1'11.959. Немца поддерживают Ральф – 1'11.180 и Френтцен – 1'11.651.

20–35 мин. Баррикелло быстрее всех – 1'10.902! Масса, Бернольди и Култхард сменяют друг друга на третьей строчке. Гонщики McLaren выходят вперед – 1'10.593 у Райконена и 1'10.795 у Култхарда. М. Шумахер отвечает – 1'09.499, это быстрее рекорда трассы! Френтцен 6-й.

35–45 мин. Масса слишком широко входит в последний поворот. М. Шумахер еще быстрее – 1'09.001. Баррикелло устанавливает лучшее время на втором секторе, но сворачивает в боксы. Френтцен под клетчатым флагом 4-й – 1'10.764. Он уступает Баррикелло и Райконену, но опережает Массу и Култхарда. В 9:43 судьи штрафуют Уэббера на \$1000 за превышение скорости на пит-лейн (+3.6 км/ч).

Вторая часть. 10.15–11.00

00–15 мин. Как и в пятницу, вторая часть тренировки изобилует вылетами. Первым ошибается Йонг в повороте Rindt. Бернольди сидит на стене пит-лейн – на его Arrows проблемы с КП. Скачет по гравию McLaren Райконена. М. Шумахер – 1'08.864. Гонщики Williams пока за пределами первой десятки. Сато ошибается в Berger – на трассе желтые флаги. Новая версия двигателя Honda позволяет Панису показать время 1'10.216 (4-й).

15–30 мин. Преимущество М. Шумахера по-прежнему бесспорно – 1'08.433. Монтойя вылетает в повороте Berger. Йонг улучшает свое время, но уступает Уэбберу более секунды. Марк также ошибается в последнем повороте.

30–45 мин. М. Шумахер слишком широко заходит в последний поворот и выскакивает на гравий. Также вылетает с трассы Култхард. Френтцен и М. Шумахер едва не сталкиваются. Бернольди разворачивает на выходе из последнего поворота. Arrows замирает поперек трассы. Желтые флаги.

Взрыв мотора на Renault Ярно Трулли стал причиной вылета Рубенса Баррикелло и приостановки квалификации



Красные дерутся – только тешатся?

Расстановка сил

В техническом плане гонка по трассе "A1" тоже представляет из себя прямую противоположность предыдущей, испанской. Покрывшие австрийской трассы скользкое, с тенденцией к недостаточной поворачиваемости, машинам на ней не хватает "цепкости", что требует применения более мягкого состава резины. В то же время крутые повороты, соединяющие длинные прямые, не щадят колеса, особенно передние: центробежная сила настолько велика, что резина с внешней стороны канавок стирается очень активно, покрываясь волдырями, еще больше ухудшающими сцепление колес с покрытием трассы. При этом около 70% дистанции гонщики проходят в режиме "педал в пол", трасса изобилует подъемами и спусками, и посему также очень требовательна и к тормозам. Надо сказать, что часто вся эта "теория" на практике остается незаметной для неискушенных зрителей. Однако на сей раз все "прелести" альпийской трассы получили в гонке более чем наглядное воплощение.

Если же говорить о соотношении сил по итогам тренировочных и квалификационных заездов, то здесь особых сюрпризов не случилось. Хотя, конечно, вновь обратил на себя

внимание тот факт, что в "зачете моторов Cosworth" гонщики еще недавно "никакой" команды Arrows снова далеко оторвались от соперников из "навороченной" Jaguar, заняв очень достойные места в самой середине стартовой решетки, в то время как "дикие кошки" опять оказались отброшенными в самый хвост, сумев опередить лишь Minardi. Как говорится, слабого каждый обидеть может.

Зато Sauber, выведя на трассу ГП Австрии машины с новой спецификацией мотора (хотя и по-прежнему прошлогодней – Ferrari "выдает" их по одной, постепенно), выглядели еще увереннее, что, быть может, в какой-то мере и подвело в гонке обоих гонщиков, настроив их на легкий успех.

Что же касается команд-лидеров, то ожидалось, что несмотря на более прохладную, нежели в Испании, австрийскую погоду (на самом деле, между прочим, в Шпильберге в дни уик-энда было даже жарче, чем в иные дни в Барселоне), "обутое" в более теплолюбивую резину машины Williams смогут

на равных биться с Ferrari с их "морозоустойчивыми" шинами. В принципе, эти ожидания оправдались, хотя и не в такой мере, как могли бы. В частности, из-за серьезных неполадок в двигателе основной машины Монтойя вынужден был, как и в Барселоне, пересаживаться в ходе квалификационных заездов в запасную, настроенную под Ральфа, что в определенной степени, конечно же, повлияло на конечный результат.

В схожей ситуации оказался и лидер чемпионата. Отчаявшись добиться привычного превосходства за рулем своей основной машины (шасси № 219), Михаэль поспешно пересел в запасную (шасси № 221), ту самую, на которой он двумя неделями раньше выиграл ГП Испании, но и это не помогло: Баррикелло все равно был быстрее. То ли техника вдруг почему-то "обиделась" на лидера Ferrari, то ли его пресловутое мастерство оказалось все же не всемогущим в сравнении с явно возросшим мастерством Рубенса.

Вообще же стартовое поле обещало самое драматичнейшее развитие событий в воскресенье. Перед "великим и ужасным" Михаэлем



Рубенс Баррикелло:
"В Имоле и Барселоне наши результаты были очень близки, и Михаэлю удавалось все же опередить меня. "Но только не сегодня!" – сказал я себе на сей раз и постарался еще сильнее"

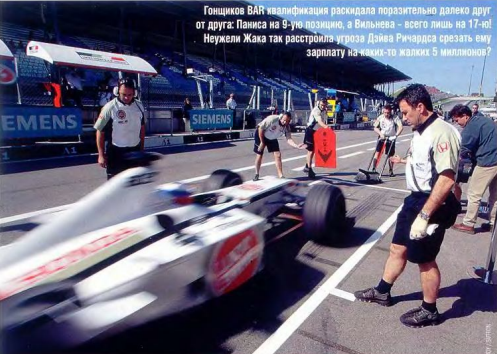
Шумахером расположились два "вторых номера", командный и семейный, позави – основной соперник из Williams. И то и другое должно было заставить его "третью попытку". За синевой Баррикелло, а у Монтя, наоборот, вперед, оказались оба основных соперника – оба Шумахера, что тоже обещало неспокойные коллизии. Дальше в интригующем соседстве оказались бывшие партнеры-соперники, а теперь принципиальные соперники Ник Хайлфелд и Куплхард, который, в свою очередь, опередил на две позиции не менее принципиального соперника-партнера в лице "ветерана" МсЛатен Дэвида Куплхарда. А за Райконеом пристроился Фелипе Масса, а без того уже наступающий ему на пятки в качестве подожидателя наибольшие надежды молодого пилота. Одним словом, оставалось издаться лишь на то, что эта доска смес, на стоявшая на очень серьезном соперничестве, а то и на очевидно сложном не слишком благоприятных взаимоотношениях, не ковернется в первые секунды и минуты гонки.



Ральф Шумахер был очень доволен своим Williams, но удивлялся: "Я ожидал, что мы будем ближе к Фетелай, чем в Испании, но не пас считывал, зная место на стартовой решетке между ними".

11.05.2002. Суббота. Квалификация

13.00-14.10
00-20 Трасса нагрелась до 30°C. Через 10 минут после начала квалификации Уайлбер ставит первый ориентир – 1:13.294, на 2 секунды медленней, чем утром. На трассе Купл и, неожиданно рано, Монтя. Оба не завершают быстрый круг – у Куплмобиль бардакит двигатель, малайзийца разорывает в Боргер. Механики Williams перенестируют под Монтю запарную машину, персонально предназначенную Ральфу Сато – 1:10.841.
20-30 Минуте быстрейший на двух первых секторах, но ошибается в последнем повороте и не улучшает времени Сато. Зато это по очереди удается Бернхольдц, Ральфу, Райконею и Куплхарду (1:09.413). Фетелай, на борту которого только установлен новый двигатель, вылетает в первом повороте и едва избегает контакта с Бернхольдом. Масса сбивается и прерывает попытку. Двигатель на Ральфу Трелли взрывается в Ринд и заливает трассу маслом, на котором поскользывается Баррикелло и Френцель (немцы повреждают машину). Ковачевы финиши. Делать минуте сразу убрали трассу масла. М. Шумахер до сих пор покинул Соко, а еще семеро пилотов не попадают в 107%. Механикам Анжало урлоло, починить машину Френцель, их коллеги из Ральфш готовят Трелли запасной болт.



Гонщике ВАР квалификация раскидала поразительно далеко друг от друга: Паниса на 9-ую позицию, а Вильянея – всего лишь на 17-ю! Неужели Жака так расстроила угроза Дэвида Ричардса срезать ему зарплату на каких-то жалких 5 миллионов?



Томительные минуты работы медиков. Можно было подумать, что с Такумой Сато случилось самое ужасное

12.04.2002. Воскресенье. Разминка

9.30-10.00
00-10 Солнце уже высушило трассу после ночного дождя. Гонщики проверяют осязание и заводные автоматы. Вильянея, который с самого начала ухищра не может отключить правые настройки, остается на трассе. Купллард и Ирайш приспосабливаются к кандаду и поочередно занимают первую ступень. Все трое пока медленнее 1:13. У Фетелайш опаздывает датчик выхлопной системы – его замену приходится переждать в запасную машину.
10-20 В середине тренировки лидерство Фетелайш 1:12.028 у М. Шумахера, который поочередно обходит основную и запасную машины, и 1:12.355 у Баррикелло. Монтя пока остается в Соко, зато в первой четверти оба Алонсо и Вильянея. Канадец готовит к гонке запасную машину. Трелли, наоборот, использует восстановленную основную.
20-30 Френцель устанавливает лучшие время во второй секторе. Баррикелло – 1:10.878. Ральф выкатывает на трай в Соко. Гонщике Williams тренируются на джиджиде шинах и поочередно занимают место лишь в конце второй четверти, а в первой четверти представители Фетелайш (Баррикелло вновь, лучший – 1:10.876), Sauber и Alonso. Лучший гонщик Michelin – Куплхард (1:4).



Профессор Сид Уоткинс: "ЭТО ПРОСТО ЧУДО, ЧТО ПРИ ТАКОМ СТРАШНОМ СТОЛКНОВЕНИИ ТАКУМА ИЗБЕЖАЛ СЕРЬЕЗНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ"

Жертвоприношение

Красная линия гонки

Если в пекле на стене висит ружье, оно непременно должно выстрелить – утерли классик. В австрийской комедии абсурда "ружье" выстрелило дважды.

Причем первый "выстрел" – столкновение Такумы Сато и Никса Хайлфелд – едва не превратил красивый автогонный спектакль в трагедию. Стоит заметить, что технический директор Sauber Вилли Рамфшхедом предупреждал еще в четверг: "Шпицльда Remis – отличное место для обгона на торможении, но тормозить надо очень аккуратно, чтобы машина непременно крепко "держалась" колесами за трассу". Жаль, что Никса Хайлфелд в этот момент, наверное, не было поблизости.

Либо же во время гонки он был слишком возбужден по случаю только что отпразднованного дня рождения и приобретения "мечты детства" – новелетого Porsche 911 GT2, либо просто азартно ошибся. Любопытно, что сам Ник в тот же четверг "пообщался" с "Порше "A1" отличается довольно длинными прямыми, пережимаемыми весьма медленными поворотами, так что, думаю, во втором повороте может случиться что-то очень интересное".

Ник оказался человеком слова: сказано – сделано. В очной и на автозодной попытке резко снизить скорость с 300 км/час на высшей передаче до 65 км/час на первой Хайлфелд утратил контроль над машиной, ее занесло, выбросило с трассы внутрь шиньшлы, а затем бросило прямо наперерз уже выходя-

щему из поворота Такуме Сато, и в небо взметнулся "фейерверк" из желтых и голубых обломков. Ничего себе, отметил Ник день рождения!

Впрочем, в тот момент кем было не до иронии сердца замер в оцепенении самого худшего. Хайлфелд остался цел и невреден. Но на нем просто лица не было, столь сильно переживал он за Сато, вокруг которого, сначала, долго оставался в колее, а потом недвижимо лежащего на носилках, продолжали суетиться медики. Да и нам, стоящим в нескольких метрах от происшедшего рывка с раскромсанным Jordan, было, что и говорить, не по себе. Но, слава богу, для японского гонщика все обошлось лишь небольшим потрясением. Автомобиль безопасности ушел с трассы, и гонка продолжалась.



Ник Хайлфелд: "Когда машина безопасности ушла с трассы, мы с Куплхардом оказались в борту на подъеме к шпильке. В этот момент я увидел клубы дыма из-под колес машины жестко тормозящего прямо перед нами Йонга и, возможно, навалил на педаль тормоза слишком резко. В то время как тормоза были еще холодными. Машина потеряла управление, и ее понесло задом наперед!"



Эдди Джордан: "Я даже и предположить не мог, что мы сможем сегодня заработать очки, и меня одолевают смешанные чувства. С одной стороны, авария Сато была ужасной, и я не успокоюсь, пока профессор Сид Уоткинс не сообщит, что с Такумой все в порядке, а с другой – Джанкарло сегодня ездил как чемпион, и это дало команде столь необходимый нам всем моральный подъем!"

ШИГРАН ПРИ АВСТРИИ

Авария, безусловно, внесла в гонку особую остроту. Хотя зрители в районе первого поворота с самого начала «жмурились» в предвкушении чего-то подобного. Но несмотря на «конфликтный пасьянс» на стартовом поле, «традиционного» в последние годы столкновения в послестартовом повороте не случилось, хотя новому пилоту Sauber пришлось для этого уступить прежнему и «добровольно-принудительно» прокатиться по траве. Когда же в следующем повороте за пределы трассы оказался «выдавлен» Хайнц-Харальд Френтцен, это стоило ему множества потерянных позиций, но и его обидчика, Жака Вильнева, судьи наказали «модным» в этом сезоне штрафом – безостановочным проездом по пит-лейн.



Кими Райкконен:
«Понятия не имею, что случилось, но у двигателя неожиданно и полностью упали обороты»

Непосредственно же старт удачно сложился для Михаэля Шумахера, который (равно как и Баррикелло) выбрал тактику двух пит-стопов и на заведомо более легкой машине без проблем сразу же отобрал вторую позицию у своего брата. И тем самым уже изначально заложил возможность финишной «аферы»: ведь если бы Ральфу удалось защитить свою позицию, то Баррикелло не пришлось бы жертвовать своими десяти очками «в пользу богатых».

Вторым же героем старта стал как раз Хайдфельд, опередивший не только Монтою, но и, вслед за Шумахером-старшим – Шумахера-младшего, разбив, таким образом, четверку топ-пилотов на одноцветные пары. Но уже на следующем круге, чересчур



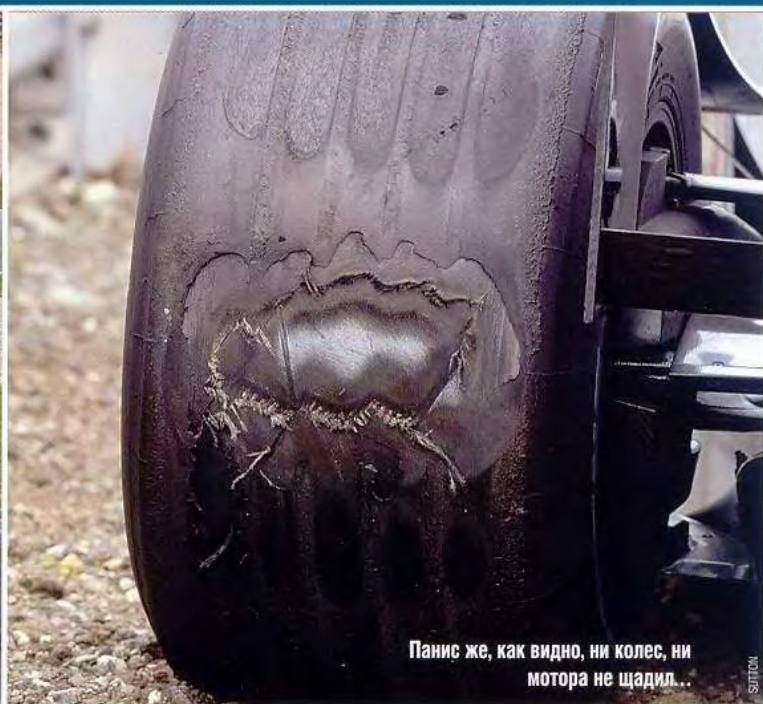
За то что Жак Вильнев столь бесцеремонно выставил Френтцена «за дверь», судьи не стали церемониться и с ним, что заведомо лишило многократного экс-чемпиона вполне реальных шансов на «очковый» финиш. До которого, впрочем, он все равно не доехал бы из-за взорвавшегося мотора



Уже второй раз с начала сезона зрители получили максимум удовольствия: и без того весьма интересная гонка со множеством обгонов и сходов оказалась «украшена» еще и эффектной аварией, которая сполна пощекотала им нервы, но закончилась для гонщиков «хэппи-эндом»



Длительное пребывание на трассе машины безопасности позволило Хуану-Пабло Монтоэ "схитрить" – сэкономить шины, "пересидеть", а за счет этого и опередить своего партнера по команде



Панис же, как видно, ни колес, ни мотора не щадил...

увлекшись скоростью, зашел в первый поворот слишком широко и пропустил обоих гонщиков Williams обратно. А заодно пропустил мимо ушей этот предупредительный "звоночек", к которому стоило бы прислушаться.

Тем временем его бывший партнер по команде и один из героев ГП Австрии прошлого года после короткой и яркой, но безрезультативной борьбы с Култхардом вынужден был припарковать свой McLaren у отбойника: в очередной раз подвел мотор Mercedes.

После этого на протяжении полутора десятка кругов гонка проходила спокойно, а самыми заметными ее эпизодами были эффектные обгоны Жаком Вильневом на заправленной под два пит-стопа машине одного гонщика за другим.

Но затем Жаку пришлось отбыть наказание, и все его труды оказались напрасными. Но проблемы канадца – сущая ерунда по сравнению с бедой его товарища: полыхнувший посреди трассы BAR Оливье Паниса потребовал выезда машины безопасности. И гонщики один за другим спокойно поехали на пит-стоп.

Те же, кто не успел или не захотел заехать в боксы вслед за первым выездом машины безопасности, смогли комфортно сделать это во

время ее вторичного появления. Именно это, как обычно в таких случаях и бывает, во многом и предопределило последующий исход гонки, в том числе и судьбу третьего призового места: оба гонщика Williams в отличие от большинства решили не проводить пит-стопа под желтыми флагами, но Хуан-Пабло оказался хитрее – экономия бензина при движении за машиной безопасности позволила ему "пересидеть" на трассе Ральфа, а резина жесткого типа – провести гонку на одном комплекте шин от старта до финиша!

Помимо упомянутого выше, самыми острыми эпизодами ГП Австрии стали также эффектные взрывы моторов на машинах Алекса Йонга и все того же Вильнева и упорная борьба Физикеллы с Култхардом: неужели у McLaren дела с мотором обстоят настолько плохо, что даже на этой трассе Дэвиду с трудом удавалось сдерживать атаки гонщика Jordan.

Наконец, как и предполагается в хорошей постановке, перед самым ее финалом преслову-

тое ружье грохнуло вновь, на этот раз с куда большим "шумом". На курок нажал Росс Браун (который потом отдувался перед журналистами с лицом убитого горем человека). А жертвой стал прекрасно проводивший весь уик-энд Баррикелло. М. Шумахеру в ходе гонки так и не удалось обогнать своего "помощника". Но за считанные метры до финиша под всеобщий возмущенный гул бразилец пропускает вперед своего "вельможного" партнера. Красивая "пьеса" закончилась одиозной комедией абсурда, переплетенной с классической мелодрамой "маленького человека". Тысячи зрителей встретили финал свистом. В приличных театрах, между прочим, в подобных случаях принято возвращать деньги за билеты. Хотя вряд ли это может компенсировать моральный ущерб. И нет сомнений, что "эхо" прогремевшего в австрийских Альпах выстрела еще не раз аукнется.

Занавес!

Борис Мурадов



Жак Вильнев: "В этой гонке я чувствовал себя лучше, чем в предыдущие дни уик-энда. Дело в том, что я уже просто забыл, что значит гоняться по-настоящему, и сегодня смог хоть отчасти это вспомнить"



Михаэль Шумахер ликвидировал последнее "белое пятно" в географии своих побед – пересек финишную черту ГП Австрии первым. Но вот победил ли?



Зрители в полном восторге...

Шпильберг Автодром "А1-Ринг"

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



На этом Гран При...

Хуан-Пабло Монтойя финишировал на пьедестале, преодолев всю дистанцию Гран При на одном комплекте резины

Победитель 2001 г.Дэвид Култхард/McLaren MP4-15: 1:27'45.927
Рекорд круга в квалификации (до 2002 г.)1'09.562 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке (до 2002 г.)1'10.843 (2001 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4-16)
■ – быстрый круг в гонке ■ – время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сухо		Температура воздуха: 16-23 °C			
11.00-14.00		Температура полотна: 18-32 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
8 1	2 Р. Баррикелло	1'10.549/39	—	220.748	
2 1	М. Шумахер	1'10.579/44	0.030	220.654	
3 6	Х.-П. Монтойя	1'10.613/45	0.064	220.548	
4 4	К. Райкконен	1'10.657/40	0.108	220.411	
5 25	А. Мак-Ниш	1'11.140/44	0.591	218.914	
6 21	Э. Бернольди	1'11.244/28	0.695	218.595	
7 17	П. де ла Роса	1'11.336/40	0.787	218.313	
8 12	О. Панис	1'11.382/66	0.833	218.172	
9 3	Д. Култхард	1'11.416/45	0.867	218.068	
10 10	Т. Сато	1'11.537/42	0.988	217.699	
11 16	Э. Ирвайн	1'11.608/43	1.059	217.484	
12 5	Р. Шумахер	1'11.652/46	1.103	217.350	
13 20	Х.-Х. Френтцен	1'11.743/29	1.194	217.074	
14 15	Дж. Баттон	1'11.770/47	1.221	216.993	
15 8	Ф. Масса	1'12.013/50	1.464	216.260	
16 7	Н. Хайдфельд	1'12.023/28	1.474	216.230	
17 14	Я. Трулли	1'12.155/47	1.606	215.835	
18 9	Дж. Физикелла	1'12.193/26	1.644	215.721	
19 24	М. Сало	1'12.375/48	1.826	215.179	
20 22	А. Ионг	1'12.564/52	2.015	214.618	
21 11	Ж. Вильнев	1'12.574/44	2.025	214.589	
22 23	М. Уэббер	1'13.219/47	2.670	212.698	

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно, Сухо		Температура воздуха: 16-20 °C			
9.00-11.00		Температура полотна: 18-27 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1 1	М. Шумахер	1'08.433/42	—	227.574	
2 2	Р. Баррикелло	1'09.146/32	0.713	225.227	
3 5	Р. Шумахер	1'09.216/43	0.783	225.000	
4 6	Х.-П. Монтойя	1'09.288/32	0.855	224.766	
5 20	Х.-Х. Френтцен	1'09.426/25	0.993	224.319	
6 8	Ф. Масса	1'09.526/32	1.093	223.996	
7 7	Н. Хайдфельд	1'09.592/32	1.159	223.784	
8 4	К. Райкконен	1'09.752/28	1.319	223.271	
9 12	О. Панис	1'09.780/48	1.347	223.181	
10 11	Ж. Вильнев	1'09.873/40	1.440	222.884	
11 25	А. Мак-Ниш	1'09.972/34	1.539	222.569	
12 24	М. Сало	1'10.004/35	1.571	222.467	
13 3	Д. Култхард	1'10.044/28	1.611	222.340	
14 21	Э. Бернольди	1'10.090/25	1.657	222.194	
15 14	Я. Трулли	1'10.143/32	1.710	222.026	
16 15	Дж. Баттон	1'10.229/33	1.796	221.754	
17 9	Дж. Физикелла	1'10.470/41	2.037	220.996	
18 10	Т. Сато	1'11.016/29	2.583	219.297	
19 17	П. де ла Роса	1'11.057/32	2.624	219.170	
20 16	Э. Ирвайн	1'11.308/34	2.875	218.399	
21 23	М. Уэббер	1'11.991/29	3.558	216.327	
22 22	А. Ионг	1'12.344/35	3.901	215.301	

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно, Сухо		Температура воздуха: 21-23 °C			
13.00-14.10		Температура полотна: 28-32 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	Время дня
1 2	Р. Баррикелло	1'08.082/10	—	228.747	14:10.28
2 5	Р. Шумахер	1'08.364/12	0.282	0.414	227.804 13:59.15
3 1	М. Шумахер	1'08.704/10	0.622	0.913	226.676 14:09.34
4 6	Х.-П. Монтойя	1'09.118/12	1.036	1.521	225.319 14:10.33
5 7	Н. Хайдфельд	1'09.129/11	1.047	1.537	225.283 13:59.48
6 4	К. Райкконен	1'09.154/12	1.072	1.574	225.201 14:11.15
7 8	Ф. Масса	1'09.228/10	1.146	1.683	224.960 14:00.10
8 3	Д. Култхард	1'09.335/12	1.253	1.840	224.613 14:10.41
9 12	О. Панис	1'09.561/12	1.479	2.172	223.884 14:00.55
10 24	М. Сало	1'09.661/11	1.579	2.319	223.562 14:10.27
11 20	Х.-Х. Френтцен	1'09.671/11	1.589	2.333	223.530 14:02.51
12 21	Э. Бернольди	1'09.723/12	1.641	2.410	223.363 13:51.45
13 15	Дж. Баттон	1'09.780/11	1.698	2.494	223.181 14:00.34
14 25	А. Мак-Ниш	1'09.818/12	1.736	2.549	223.059 14:10.45
15 9	Дж. Физикелла	1'09.901/12	1.819	2.671	222.795 14:01.06
16 14	Я. Трулли	1'09.980/10	1.896	2.787	222.543 14:11.05
17 11	Ж. Вильнев	1'10.051/12	1.969	2.892	222.318 13:57.20
18 10	Т. Сато	1'10.058/12	1.976	2.902	222.295 13:53.13
19 17	П. де ла Роса	1'10.533/12	2.451	3.600	220.798 14:00.38
20 16	Э. Ирвайн	1'10.741/10	2.656	3.905	220.149 13:53.17
21 23	М. Уэббер	1'11.388/10	3.309	4.855	218.154 13:55.59
22 22	А. Ионг	1'12.336/12	4.254	6.248	215.295 13:55.01
107%		1'12.848	4.766	7.000	

РАЗМИНКА

Солнечно, Сухо		Температура воздуха: 11-23 °C			
9.30-10.00		Температура полотна: 17-34 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1 2	Р. Баррикелло	1'10.876/15	—	219.730	
2 1	М. Шумахер	1'10.895/17	0.019	219.671	
3 8	Ф. Масса	1'11.512/17	0.636	217.776	
4 20	Х.-Х. Френтцен	1'11.752/15	0.876	217.047	
5 7	Н. Хайдфельд	1'11.797/16	0.921	216.911	
6 21	Э. Бернольди	1'11.958/17	1.082	216.426	
7 3	Д. Култхард	1'12.123/18	1.247	215.931	
8 11	Ж. Вильнев	1'12.157/20	1.281	215.829	
9 4	К. Райкконен	1'12.369/17	1.493	215.197	
10 16	Э. Ирвайн	1'12.452/15	1.576	214.950	
11 12	О. Панис	1'12.595/14	1.719	214.527	
12 9	Дж. Физикелла	1'12.907/18	2.031	213.609	
13 15	Дж. Баттон	1'13.007/14	2.131	213.316	
14 5	Р. Шумахер	1'13.325/17	2.449	212.391	
15 10	Т. Сато	1'13.362/16	2.486	212.284	
16 17	П. де ла Роса	1'13.390/15	2.514	212.203	
17 14	Я. Трулли	1'13.485/10	2.609	211.928	
18 6	Х.-П. Монтойя	1'13.568/10	2.692	211.689	
19 23	М. Уэббер	1'13.684/12	2.808	211.356	
20 24	М. Сало	1'13.720/19	2.844	211.253	
21 25	А. Мак-Ниш	1'13.728/16	2.852	211.230	
22 22	А. Ионг	1'15.221/15	4.345	207.037	

ГОНКА

Перем. обл. Сухо		Температура воздуха: 23-21 °C			
14.00		Температура полотна: 37-31 °C			
№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.	
1 1	М. Шумахер	1:35'51.562	1'09.298/68	196.344	
2 2	Р. Баррикелло	0.182	1'09.320/57	196.338	
3 6	Х.-П. Монтойя	+17.730	1'09.853/70	195.728	
4 5	Р. Шумахер	+18.448	1'09.862/66	195.703	
5 9	Дж. Физикелла	+49.955	1'11.284/66	194.617	
6 3	Д. Култхард	+50.672	1'11.223/69	194.593	
7 15	Дж. Баттон	+52.229	1'11.819/67	189.704	
8 24	М. Сало	+1'09.425	1'11.591/64	193.953	
9 25	А. Мак-Ниш	+1'09.718	1'11.456/67	193.943	
10 11	Ж. Вильнев	НФ (71)	1'10.823/52	194.244	
11 20	Х.-Х. Френтцен	+2 круга	1'11.201/67	190.415	
12 23	М. Уэббер	+2 круга	1'11.819/67	189.704	
НК 14	Я. Трулли	НФ (44)	1'12.626/40	183.399	
НК 22	А. Ионг	НФ (42)	1'14.441/22	177.608	
НК 16	Э. Ирвайн	НФ (38)	1'12.602/22	178.838	
НК 7	Н. Хайдфельд	НФ (27)	1'12.180/20	201.762	
НК 10	Т. Сато	НФ (26)	1'13.119/20	194.449	
НК 12	О. Панис	НФ (22)	1'12.594/22	208.843	
НК 8	Ф. Масса	НФ (7)	1'14.052/6	197.625	
НК 4	К. Райкконен	НФ (5)	1'14.028/5	204.308	
НК 21	Э. Бернольди	НФ (2)	1'21.891/2	185.625	
НК 17	П. де ла Роса	НФ (0)	—	—	

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	54
2 Х.-П. Монтойя	27
3 Р. Шумахер	23
4 Р. Баррикелло	12
5 Д. Култхард	10
6 Дж. Баттон	8
7 Н. Хайдфельд	5
8 К. Райкконен	4
9 Э. Ирвайн	3
10 Ф. Масса	3
11 М. Уэббер	2
12 Дж. Физикелла	2
13 М. Сало	2
14 Х.-Х. Френтцен	1
15 Ж. Вильнев	0
16 А. Мак-Ниш	0
17 А. Ионг	0
18 П. де ла Роса	0
19 Т. Сато	0
20 Я. Трулли	0
— Э. Бернольди	—
— О. Панис	—

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	4:2	Р. Баррикелло
Д. Култхард	2:4	К. Райкконен
Р. Шумахер	4:2	Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	5:1	Ф. Масса
Дж. Физикелла	5:1	Т. Сато
Ж. Вильнев	3:3	О. Панис
Я. Трулли	3:3	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	2:3	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	6:0	Э. Бернольди
А. Ионг	0:6	М. Уэббер
М. Сало	6:0	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

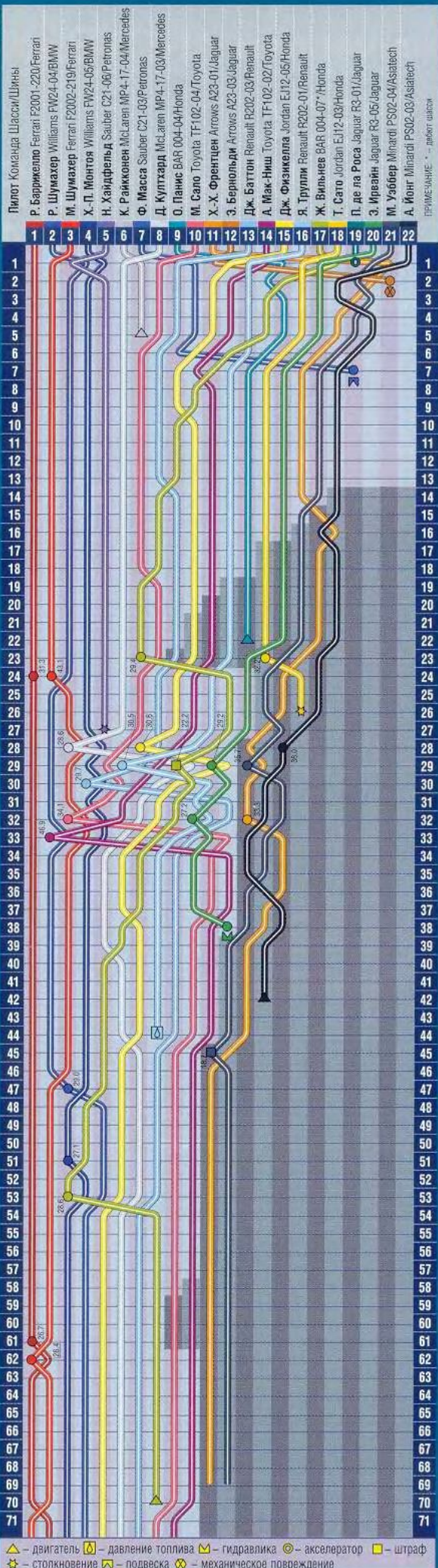
Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	66
2 BMW Williams F1 Team	50
3 West McLaren Mercedes	14
4 Mild Seven Renault F1 Team	8
5 Sauber Petronas	8
6 Jaguar Racing	0
7 KL Minardi Asiatech	0
8 DHL Jordan Honda	2
9 Panasonic Toyota Racing	2
10 Orange Arrows	1
11 Lucky Strike BAR Honda	0

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

КРУГ ЗА КРУГОМ

Р. Баррикелло 1'08.082	Р. Шумахер 1'08.704	Н. Хайндфельд 1'09.129	Ф. Масса 1'09.228	О. Панис 1'09.561	Х.-Х. Френтцен 1'09.671	Дж. Баттон 1'09.780	Дж. Физикелла 1'09.901	Ж. Вильнев 1'10.051	П. де ла Роса 1'10.533	М. Уэббер 1'11.388
Р. Шумахер 1'08.564	Х.-П. Монтойя 1'09.118	К. Райкконен 1'09.154	Д. Култхард 1'09.335	М. Сало 1'09.661	Э. Беркхольд 1'09.723	А. Мак-Ниш 1'09.818	Я. Трулли 1'09.980	Т. Сато 1'10.058	Э. Ирвайн 1'10.741	А. Ионг 1'12.335

- Пилоты, стартующие с нечетных позиций по чистой части трассы, начинают гонку гораздо лучше. Баррикелло, М. Шумахер и Хайндфельд лидируют, за ними следуют Р. Шумахер и Монтойя. В повороте Remus ошибается на торможении Вильнева, вынуждая Френтцена свернуть на гравий. Гонку немец продолжает последним. Отменно стартовал Баттон, выигравший 4 места. Панис, напротив, уступил 6 позиций. Де ла Роса останавливается из-за проблем с дросселем.
- Атаки пилотов Williams на Хайндфельда (3-й) приносят успех — Ник ошибается в первом повороте и откатывается на 5-е место. Бернольди вынужден заехать в боксы и прекратить гонку — переднее антикрыло повреждено после контакта с Френтценом в первом повороте.
- Вильнев (15-й), выбравший тактику двух пит-стопов, обгоняет Паниса, Френтцен (20-й) — Уэббера.
- Ионг (18-й) пропускает Френтцена и Уэббера.
- На прямой после Castrol сходит Райкконен — отказал мотор. Вильнев (15-й) обгоняет Трулли.
- Для Массы (9-й) гонка также закончена — в повороте Niki Lauda не выдержала задняя левая подвеска (возможно, из-за того, что на старте Райкконен вытеснил бразильца на гравий).
- Еще один обгон Вильнева — Жак уже 10-й, оставив позади Мак-Ниша.
- Физикелла (9-й) также уступает атакам Вильнева в Castrol.
- Отрыв Баррикелло от Р. Шумахера превысил 20 секунд. Бразилец уже догнал на круг Ионга. Вильнев на легкой машине совершает очередной обгон (Баттона) и выходит на 8-е место.
- Френтцен в борьбе с Ирвайном за 15-е место теряет управление при выходе на финишную прямую, и немцы опережают обе Minardi.
- Хайнц-Харальд возвращает одну позицию, обогнав Ионга в Gosser.
- Баррикелло и М. Шумахер, выбравшие тактику двух пит-стопов, выигрывают у преследователей более секунды на каждом круге. Вильневу (8-й) удается в первом повороте оставить позади Сало.
- Ионг (18-й) вылетает в Mobilkom, но продолжает гонку.
- В 14:30 Вильнев наказан проездом по пит-лейн за происшествие на первом круге. У ВАР Паниса на финишной прямой взрывается мотор. Французу едва удается удержать машину под контролем, она замирает поперек трассы. С пит-лейн выезжает машина безопасности.
- Обе Ferrari сворачивают в боксы. Баррикелло заправляют первым (11.4), и он остается лидером. М. Шумахер (8.8) вынужден ждать, поэтому оказывается позади брата. Также в боксах Вильнев (7-й) и Сато (14-й, 10.5), гонку они продолжают 12-м и 16-м соответственно.
- Машина безопасности покидает трассу. На торможении перед Remus Ионг блокирует тормоза, и следующий за ним Хайндфельд также вынужден резко тормозить. Немец теряет контроль над Sauber и машина, по траве срезав поворот, врежется в Jordan Sato. Монтойя лишь чудом избегает столкновения. На трассу возвращается автомобиль безопасности, а Сато срочно доставляют в госпиталь. К счастью, японец отделывается легкими повреждениями. Култхард (5-й, 9.0) и Физикелла (8-й) в боксах.
- Также на пит-лейн Трулли (10-й, 9.8), Ирвайн (12-й) и Ионг (15-й). Вильнев (11-й) отбывает штраф.
- В боксах Баттон (7-й, 9.2) и Уэббер.
- Пит-стоп совершают поднявшийся уже до 5-го места Сало (11.4) и Ирвайн (11-й, 6.2), которому лишь доливают топливо.
- В боксах Мак-Ниш (6-й, 27.2 — глохнет мотор) и Френтцен (13-й).
- Рестарт гонки. Баррикелло 1-й, за ним следуют Р. и М. Шумахеры, Монтойя, Култхард и Физикелла, удачно выбравший момент для дозаправки. В круге от лидера 12 пилотов. Уэббер (14-й) обгоняет Ионга.
- Вильнев (6-й) обгоняет Физикеллу в Castrol. Ирвайн (10-й) сворачивает в боксы и прекращает гонку — неисправность гидравлики.
- Френтцен обгоняет Ионга в борьбе за предпоследнее (14-е) место.
- Вильнев в борьбе за 5-е место оставляет не у дел Култхарда.
- Култхард (6-й) соскальзывает с асфальта в Rindt, и Физикелла опережает шотландца. Выбывают из гонки Трулли (8-й) — на финишной прямой упало давление топлива, и Ионг (14-й) — взрыв мотора. В 15.07 Уэббера наказывают штрафным проездом по пит-лейн за неподчинение голубому флагу (австралиец, отставая на круг, обогнал Сало).
- Уэббер (11-й) отбывает штраф, пропуская вперед Френтцена.
- Ральф (2-й), наконец, заезжает в боксы и теряет три места (8.8).
- Монтойя (3-й) последним среди всех пилотов совершает пит-стоп (7.2). Колумбиец возвращается на трассу впереди Р. Шумахера.
- Вторая остановка в боксах (7.8) отбрасывает Вильнева с 3-й на 8-ю позицию. Баррикелло опережает М. Шумахера на несколько секунд, а гонщиков Williams — на полминуты. За оставшиеся места в очковой зоне ведут борьбу Физикелла, Култхард, Баттон и Вильнев.
- Баррикелло на пит-стопе (6.2) и впервые со старта теряет лидерство.
- М. Шумахер после визита на пит-лейн (6.4) продолжает гонку 2-м.
- У Вильнева (8-й) взрывается мотор. Баррикелло сбрасывает скорость и М. Шумахер финиширует третьим. У немца максимальная скорость в конце прямой (310.8 км/ч) и лучшие результаты на 1-м и 3-м секторах. На 2-м лучший Баррикелло.



ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



“Не скажу, чтобы такая победа меня порадовала. Я получил удовольствие от всей гонки, но не от последней сотни метров. Однако таково было решение команды, и, поскольку я услышал его по радио буквально перед самым финишем, у меня даже не было возможности его оспорить. При этом надо отметить, что машина шла хорошо, и я показал быстрейший круг в гонке. Однако из-за присутствия на трассе машины безопасности и одновременного заезда на пит-стоп вслед за Рубенсом я потерял некоторое время, а потом еще “просидел” за Ральфом, и все это мешало мне сократить отставание – оставалось лишь смириться с тем, что на сей раз я недостаточно быстр. Все что мне теперь остается, это лишь поблагодарить Рубенса за его фантастическую гонку, которую он провел, за то, что он сделал, за те очки, которые я благодаря этому получил и которые столь важны для команды, для ее позиций в чемпионате. Именно поэтому, полагаю, команда и приняла такое решение. Если бы ситуация с количеством очков у Рубенса была иной, команда, думаю, не приняла бы такого решения”.

Рубенс Баррикелло



“Гонка была замечательной, возможно, одной из лучших в моей жизни. Машина, мотор, шины – все работало фантастически хорошо, и я гнал всю дистанцию, совершенно ничем не ограниченный. Но когда говорят, что я стал ездить быстрее лишь благодаря прекрасной машине, это не так. Конечно, машина этому способствует, но главное, что с середины прошлого сезона я изменил свое поведение, перестал ныть и полностью сосредоточился на своем пилотаже, став лучше как гонщик. Что же касается того, что перед самым финишем мне пришлось пропустить Михаэля, то, что ж, – это было решение команды, и мне ничего не оставалось, как подчиниться ему. Значит, у команды на то были причины. Я вполне счастлив уже тем, что все видели, как я провел эту гонку и как Михаэль отдал мне главный приз, который я заберу домой”.

Хуан-Пабло Монтоя

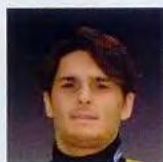


“На гонку Ральф выбрал мягкий тип резины, а я – жесткий, и не прогадал – мне удалось от старта до финиша продержаться на одном и том же комплекте шин. В начале гонки, конечно, пришлось нелегко, но мне помогло появление машины безопасности. Я решил оставаться на трассе настолько долго, насколько хватит бензина. В результате мне удалось “пересидеть” Ральфа на несколько кругов, которые проехал очень быстро, и за счет этого его опередить. Мне также повезло остаться в стороне от аварии, происшедшей во втором повороте. Я как раз проходил поворот, и Сато был впереди и левее меня, когда неожиданно дорогу ему пересек Sauber, и я увидел лишь взлетевшие вверх обломки их машин”.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Ральф Шумахер: Все было замечательно – машина, мотор, шины, пит-стопы. Думаю, если бы не машина безопасности, я мог бы защитить свою третью позицию. Да и вообще, исходя из столь насыщенной событиями гонки и разных стратегий, сложно судить, насколько велико было в действительности преимущество Ferrari над нами на трассе “A1”.



Джанкарло Физикелла: Я хорошо стартовал, хотя начало гонки и не назовешь легким. Пит-стоп идеально совпал с присутствием на трассе машины безопасности – я дозаправился на всю оставшуюся часть гонки. Машина была хорошо сбалансирована и устойчива, да и сам я не совершил ни единой ошибки. На прямых я был даже быстрее едущего впереди McLaren, но в поворотах я отставал, однако смог все же выйти на пятую позицию, когда Дэвид угодил в масляное пятно. Так что это был очень удачный для меня день. Но главное, что с Такумой все в порядке.



Дэвид Култхард: Гонка выдалась интересной и богатой коллизиями уже с самого старта, когда мне удалось обойти сразу и Массу, и Кими. А в конце гонки я замечательно поборолся с Физикеллой, и, если бы не масляное пятно, смог бы удержать его позади. Я видел столкновение Сато с Хайдфельдом, поскольку мы с Ником к повороту шли бок о бок. Когда сразу же после длительного движения за машиной безопасности приходится так интенсивно тормозить, это всегда крайне опасно. Хорошо еще, что оба остались живы.



Дженсон Баттон: Финал гонки в очередной раз стал для меня разочарованием. Машина на протяжении всей дистанции вела себя хорошо, хотя я и терял немного времени во втором повороте. Перед финишем я подобрался к Култхарду настолько близко, насколько мог – и это было самое большое, что я мог сделать.



Мика Сало: Все шло хорошо, пока не появилась машина безопасности. Мы ошиблись с выбором времени пит-стопа. Думаю, это хороший урок нам на будущее. Затем в течение нескольких кругов меня сдерживал один из отстающих на круг, и я отстал от лидирующей группы машин впереди меня. Тем не менее еще один финишный “дубль” – это очень положительный результат для команды.



Аллан Мак-Ниш: Мы выступили достаточно уверенно, хотя старт потребовал значительных усилий. Присутствие машины безопасности повредило нам больше, чем другим, однако машина шла очень хорошо и после умеренных первых кругов я стал показывать неплохое время. Замечательно, что оба автомобиля вновь благополучно достигли финиша.



Жак Вильев: Благодаря стратегии двух пит-стопов, выбранной с учетом моей стартовой позиции, я смог многих обогнать и получил дополнительное преимущество за счет первого пит-стопа, когда на трассу выехала машина безопасности. Она оставалась на трассе довольно долго, но недостаточно, чтобы успеть заехать еще и на второй пит-стоп. Но в любом случае все подчеркнул штраф. Машина же была быстрой в течение всей гонки, но ближе к концу начало падать давление в гидравлической системе, а затем взорвался мотор.

Гран При в Москве — рекорды не устояли

Рубенс Баррикелло в квалификации австрийского Гран При улучшил рекорд трассы почти на полторы секунды. Замечательный результат! Но достижение бразильца выглядит достаточно скромно на фоне прогресса, которого удалось добиться участникам все-российской гоночной серии "Гран При Pentium 4", второй этап которой прошел в конце апреля в Москве. Соревнования, проходившие на стенде компании Intel во время компьютерной выставки Komtek 2002, привлекли множество

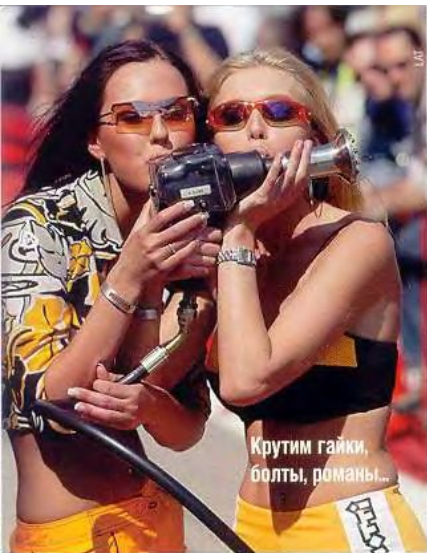


участников, лучшие из которых и разыграли между собой победу на этапе.

Правда, начался московский финал с небольшого конфуза. Участник соревнований, показавший в предварительных заездах лучшее время... не явился на решающую часть Гран При. Его отсутствие позволило принять участие в финале воронежскому школьнику Александру Пономареву, который блестяще воспользовался предоставленным шансом и показал результат 1'16.137 (напомним, что гонки традиционно проходят на трассе "А1-Ринг", а во время первого, новосибирского этапа время победителя составило 1'15.841). Однако время Александра в итоге оказалось вторым. Дмитрий Дмитриев очень уверенно и точно прошел австрийскую трассу и остановил стрелку секундомера на отметке 1'13.562. Зрители и соперники приветствовали 20-летнего москвича аплодисментами. Еще бы — Дмитрий более чем на две секунды перекрыл предыдущий рекорд!

Никому из оставшихся участников финала не удалось даже приблизиться к показанному результату. Быть может, позиции лидера смог бы поколебать студент из Красногорска Денис Ревякин — он стартовал последним и начал круг очень здорово. Увы, но напряжение финала дало о себе знать — две ошибки в последних поворотах трассы не позволили Денису стать лидером. Тем не менее на его счету "бронза" московского этапа — 1'20.969. Замкнули пятерку сильнейших Олег Гусев и Дмитрий Лаврентьев.

Гран При Pentium 4 набирает ход. На очереди — соревнования в Самаре (май), Ростове-на-Дону (июнь), Екатеринбурге (август), Нижнем Новгороде (октябрь) и Санкт-Петербурге (ноябрь). Ну и, конечно, суперфинал в Москве.



Крутим гайки,
болты, романы...



Прикоснулся
к ценностям запада



Джордан на это
смотрит косо



- Когда я ем, я глух и нем



Обтекаемые формы
приветствуются в Формуле-1



Вот-вот пронесет...



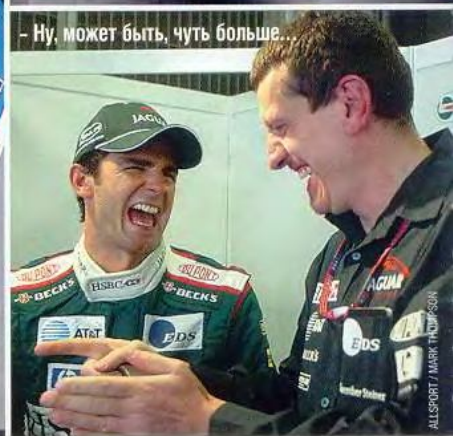
Новейшие технологии защиты информации



Лучшая
модель
Renault



И все же в Ferrari
не обошлось без
надувательства



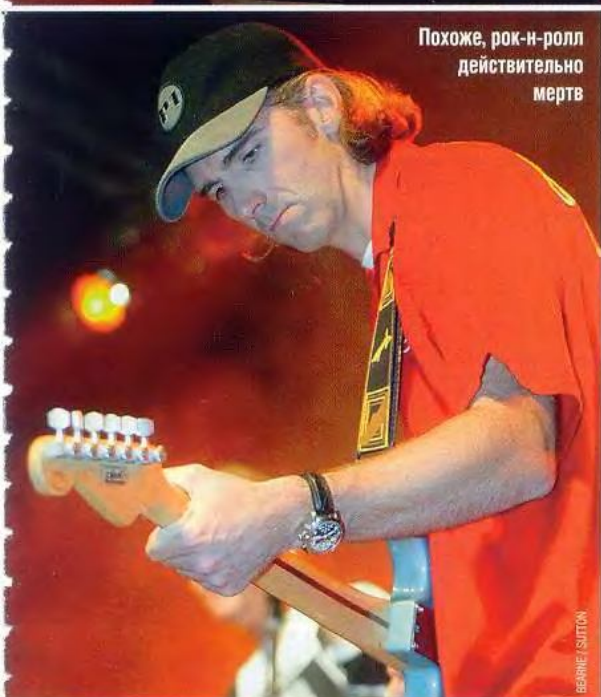
- Ну, может быть, чуть больше...



Вот что, ребята,
миллиона я вам
не дам!



Закадрили...



Похоже, рок-н-ролл
действительно
мертв



За "Клинским" уже
кто-то пошел



На ваш счет
переведен
пятый титул



Мягкая
посадка

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 



У Дэвида
надежная
"крыша"



Кто сказал, что в Ferrari
все красные...?
Назаров Евгений
С.-Петербург





Снаружи он похож на огромный ледяной камин, за полупрозрачными стенами которого бушует пламя. Сист, струящийся откуда-то из его недр, преломляется в виде фонтанов, заполняет огромный зал со стеклянным полом, стенами, потолками и даже полом. Выпуклые лестницы и небольшие столики тоже сделаны из стекла. Но кажется – будто из света. "Ни дать ни взять – дворец Снежной королевы!" – восклицала я. "Скорее, Снежного принца", – смеется немецкий журналист, кивая в сторону сидящего за крайним столиком Кими Райкконена, чей по-фински замалчиваемый характер давно стал в паддоке привычкой из календаря. Однако сей ледяной дом построен в соответствии со вкусами другого человека – Рона Денниса.

Шеф McLaren, и это уже давно ни для кого не секрет, буквально помещен на роскоши и чистоте. Вспомните хотя бы мраморные полы в боксах команды. Поэтому от ко-

ю, как не от него, было ожидать возведения подобного дворца, перекрученного все представления о роскоши в паддок Ф-1. По сути, это первое полуэстаблিশментное здание паддока, пришедшее на смену моторхотелам, собравшимся вокруг грузовиков и автобусов команд еще с 60-х годов. "Наш новый Коммуникационный центр" – а именно так официально называется этот стеклянный особняк, – является результатом совместных усилий McLaren, Mercedes и West, – рассказывает Деннис. – Идея создать подобный дворец родилась у нас еще три года назад, а годом позже началось проектирование и строительство".

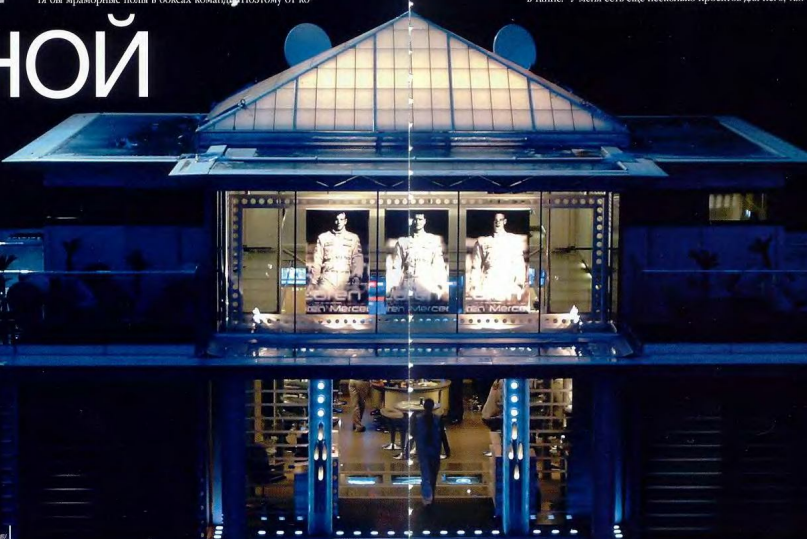
Для постройки своего нового передового дома, который будет путешествовать вместе с McLaren по всем европейским Гран При, Деннис специально пригласил английского архитектора, имя которого до сих пор держится в тайне. "У меня есть еще несколько проектов для него, так

что в ближайшее время он все равно будет очень занят", – смеется Рон.

Несмотря на внушительные размеры, двусторонний дворец McLaren размещается на той же площади, которую раньше занимали три грузовика-моторхома "кочевники". Пространство, отведенное в паддоке каждой команде, строго лимитировано. Дворец Рона, длиной 13,6 м и шириной 16,4 м, подобрал до допустимого максимума всего четыре сантиметра. Это сооружение механики в разобранном виде привозят на поездах на шести трейлерах и затем собирают с помощью гидродомкратов в течение 13 часов, причем процесс этот настолько продуман и автоматизирован, что даже не требует привозить на Гран При лишних людей. С монтажом вполне справляется и та команда механиков, что раньше разбирала и собирала три моторхома команды. Дворец строится вокруг гостиной – так называемого центрального атриума, который включает в себя стойку приема и обеденный зал. В глубине зала, за "телевизионной стеной" с телемониторами, компьютерами и двумя барами, находится кухня, а с другой стороны располагаются душная для пилотов и их комнаты. Общая площадь первого этажа составляет около 223 м². Второго – в несколько раз меньше, поскольку большую его часть занимают открытые террасы и гаражи. По сути, второй этаж представляет собой узкий балкон, на который выходят двери офисов и четырех звукоизолированных комнат для переговоров. Все предельно продумано и функционально. Так что работать в "ледяном доме" Рона Денниса легко и приятно.

Владимир Маскаев

ЛЕДЯНОЙ ДОМ





КРУГОВАЯ ПОРУКА

Эта встреча произошла весной 1999 года в одном из крупнейших отелей Болоньи воскресным утром перед Гран При Сан-Марино. Несмотря на ранний час, в ресторане было уже полно народу. Постояльцы торопились закончить трапезу и отправиться на автодром в Имоле. Свободных мест почти не осталось. Лишь за столиком в углу сидел в одиночестве механик Benetton и вяло ковырял вилкой в тарелке. Я подошел к нему, мы познакомились и разговорились.

— До старта утренней разминки меньше трех часов, но вы, похоже, не торопитесь на трассу?

— Да, обычно в семь часов мы уже на автодроме, но вчера работали почти всю ночь, вернулись в отель лишь под утро и сегодня поедем на трассу на час позже, так что видишь, даже успеваем позавтракать в отеле, что случается нечасто.

— Для тебя воскресенье самый тяжелый день уик-энда?

— Нет, что ты! Тяжело было вчера и позавчера. Сегодня же, наоборот, самый легкий день Гран При. Скорее всего, работа закончится уже со стартом гонки, а потом мы будем лишь сидеть в боксах и ждать пит-стопов. Хотя это тоже нелегко. Сегодня, судя по всему, будет жуткая жара, а ты не представляешь, как изнурительно сидеть в душных боксах в толстом комбинезоне и балаклаве. Настоящая баня! Но нам еще ничего, а вот парни, которые отвечают за дозаправку, и вовсе всю гонку сидят в герметичных шлемах.

— Но ведь это в ваших же собственных интересах! Помнишь пожар в боксах Benetton пятилетней давности?!

— Конечно, хотя я тогда еще не работал в команде. Пожар — это, конечно, неприятно, но, знаешь, в большинстве случаев внештатные ситуации в боксах никак не связаны с огнем. Я знаю нескольких парней — механиков, которые на пит-стопах попадали под машины и ломали ноги, но не знаю никого, кто бы в последние годы серьезно пострадал от огня.

— Получается, что ваша безопасность находится в руках гонщика?

— Отчасти это так, но, скорее, в наших собственных, ведь почти все несчастные случаи происходят из-за невнимательности или несогласованности механиков. Хотя, конечно, иногда бывает виноват и пилот: он может неудачно подъехать, слишком поздно затормозить или рано рвануть с пит-стопа. Риск есть всегда, но риск обоюдный. Во время пит-стопа наша безопасность зависит от внимательности гонщика, на трассе его безопасность зависит от внимательности механика. Такая вот «круговая порука».

Домучив свой омлет и допив кофе, мой собеседник заторопился к выходу. «Да, слушай, — улыбнулся он, вставая, — если соберешься написать о нашем разговоре, не называй моего имени. Флавио не слишком любит, когда его механики открываются с репортерами».

С тех пор прошло три года. И время от времени я нет-нет, да и вспоминал этот разговор. Причем каждый раз — после Гран При Испании. Впервые это случилось в мае 2000-го, когда Михаэль Шумахер сбил на пит-лейн в то время заправщика, а ныне — технического менеджера Ferrari Найджела Степни. Второй — совсем недавно, в апреле 2002-го, когда на том же самом автодроме и буквально в соседних боксах под колеса Williams Монтой угодили старший механик команды из Гроу Карл Гэйдэн. Ошибка в обоих случаях была одна и та же: руководившие пит-стопами механики раньше времени поднимали свои «алебарды». В случае со Степни горячность товарища стояла державшему заправочный шланг Найджелу перелома берцовой кости. Гэйдэн же поплатился за свою ошибку сам, попав под переднее колесо Williams Монтой.



Поначалу казалось, что он отделался лишь ушибами. Однако в Австрии пострадавший появился уже на костылях — подозрение на перелом.

К сожалению, двумя этими несчастными случаями число аварий с участием механиков в Ф-1 не ограничивается. Хотя, пожалуй, ни в одной энциклопедии о Формуле-1 вы не найдете полного списка подобных инцидентов. Даже в тех случаях, когда механики гибли под колесами машин, это почему-то не находило затем отражения в справочниках, в то время как трагедии, заканчивавшиеся гибелью пилотов, зрителей и судей, непременно занимали свое место в статистических анналах «большого цирка».

Между тем за полвека существования Формулы-1 происшествий с участием механиков случилось масса. Начиная от почти комических, вроде травмы одного из механиков Jaguar в боксах ГП Германии-01, когда тому на ногу наехала тележка с оборудованием, до трагических. В качестве ярчайшего примера можно привести печально знаменитый бельгийский Гран При 1981 года в Зольдере. В те годы скорость на пит-лейн еще не была ограничена, и в пятницу на последних минутах квалификации Карлос Рейтеманн на полной скорости сбил у боксов Osella прыгнувшего с командного мостика механика итальянской команды Джованни Амадео, который через три дня скончался в больнице. Двумя днями позже в Зольдере едва не разыгралась новая трагедия. За несколько секунд до старта гонки заглох двигатель на Arrows стоявшего четвертым на решетке Риккардо Патресе. Итальянец тут же замахал руками, с пит-лейн на помощь ему устремился главный механик Дэйв Лакетт, и, пытаясь реанимировать мотор, склонился у заднего антикрыла. В этот момент не разобравшийся в ситуации директор гонки Дерек Онгаро дал старт, и пелотону пришлось буквально протискиваться между машиной Патресе и обочиной на узкой прямой Зольдера. Дэйв все еще стоял позади Arrows Риккардо, когда стартовавший на девять мест дальше и не заметивший заглохшего Патресе новичок Зигфрид Штор на другом Arrows врезался в заднюю часть машины итальянца, буквально перерубив ноги Лакетта. На несколько секунд все, кто видел эту ужасную аварию, буквально онемели от ужаса. Даже судьи, казалось, не знали, что им делать: помогать неподвижно лежавшему на асфальте Дэйву или успокаивать бившегося в истерике Зигфрида. К счастью, Лакетт остался жив. Штор же пережил такой сильный шок, что так и не смог до конца оправиться после этой аварии и по окончании сезона чемпион итальянской Ф-3 навсегда покинул «большой цирк».

Впрочем, три описанных выше ситуации — не слишком характерные эпизоды. В большинстве случаев аварии на пит-лейн заканчивались серьезными, но не опасными для жизни переломами рук и ног механиков. К примеру, в 1975 году в том же Зольдере в подобную переделку угодили даже сам Лука ди Монтеземоло, бросившийся помогать механикам менять шины и попавший под колеса Lotus Ронни Петерсона, сломавшего будущему президенту Ferrari ногу. Да и в последние годы подобные ситуации не редки. На Гран При Европы-95 в Нюрбурге Андреа Монтермини во время пит-стопа сбил заправщика Pacific. А годом раньше в тот самый черный уик-энд в Имоле, когда погибли Ратценбергер и Сенна, при выезде с пит-лейн оторвавшееся колесо Minardi Микеле Альборето сбило в гаражном переулке сразу трех механиков Ferrari и инженера Lotus Нила Бэдди. Кстати, именно эпизод с Альборето в Имоле заставил FIA задуматься над ограничением скорости на пит-лейн. Но, как мы уже не раз видели, до конца проблему травматизма на пит-лейн эта мера так и не решила. Автогонки были и всегда будут опасным «цирком», в котором безопасность людей как на трассе, так и вне ее зависит от профессионализма, слаженности, а иногда — и быстроты реакции.

Владимир Маккавеев



10 МГНОВЕНИЙ 90-х годов

Десять лет – это целая эпоха в истории Формулы-1! Век почти всех великих чемпионов “большого цирка” равен десятилетию. За десять лет успевает смениться поколение гонщиков, неизменно преобразится облик автомобилей. Размеренные 50-е, романтические 60-е, сумасшедшие 70-е... 80-е – “золотой век” Формулы-1! Чем запомнятся нам 90-е?

Гонщик десятилетия Михаэль Шумахер

“Он слишком талантлив, ему даже не нужно было трудиться...”

Йохен Масс

Михаэль Шумахер пришел в Формулу-1 в конце лета 1991 года и почти сразу стал звездой первой величины. В 1992–1993 годах молодой немец оказался единственным, кто наравне с Айртоном Сенной мог противостоять непобедимым Williams. Но это была лишь проба сил. “Выиграть у Проста и Сенны для меня не самоцель. Я молод и могу подождать своего часа”, – говорил Михаэль в 93-м. Хотя тогда немец едва ли предполагал, что его час наступит столь скоро и через год, когда ни Сенны, ни Проста уже не будет в Формуле-1, он впервые станет чемпионом. Через год немец снова на вершине.

Но в 1996-м, переходя в Ferrari, Михаэль вряд ли догадывался, каким долгим будет путь к третьему титулу. “Шумахер сочетает в себе идеальную комбинацию качеств, необходимых чемпиону”, – считает Ники Лауда.

Выиграв чемпионаты 1994, 1995 и 2000 годов, Михаэль заслужил право называться



ГП Сан-Марино '94



лучшим гонщиком своего десятилетия, а, может быть, и XX века. Но и целый век оказался для немца слишком коротким. Став чемпионом 2001 года, Михаэль Шумахер продолжает увеличивать счет своих побед.

Дуэль десятилетия Сенна–Мэнселл, Монако '92

“Айртон изучил эту трассу как свои пять пальцев и знает, как сделать машину чуть шире, чтобы защитить свою позицию...”

Найджел Мэнселл



Из-за безоговорочного преимущества Williams сезон 1992 года получился одним из самых скучных. Но три последних круга Гран При Монако будут вспоминать еще одно десятилетие.

За семь кругов до финиша Найджел Мэнселл лидировал в гонке с огромным преимуществом, и, казалось, победа была уже у него в кармане, но... “Когда я в очередной раз выехал из туннеля, зад машины неожиданно осел”, – вспоминает Мэнселл. От вибрации ослабла гайка крепления заднего ко-

леса, но тогда этого еще никто не знал, и, потеряв кучу времени на смену резины, Найджел вернулся на трассу позади Сенны. “Я понимал, что на последних трех кругах он пойдет ва-банк, но моя резина уже износилась, сцепление с трассой было отвратительное. Я ехал как по льду”, – признавался Айртон. Мэнселл мог проходить круги за 1.21, в то время как Сенна ехал на четыре (!) секунды медленнее. Тем не менее бразилец так и не дал Найджелу пространства для обгона на двух последних кругах. Взбешенный Мэнселл кидал машину из стороны в сторону, в отчаянии стремясь перекрестить траектории, даже пытался атаковать по внешнему радиусу в “шпильке” Rascasse. Но все



тщетно! Сенна удержал лидерство и выиграл гонку в Монако. В пятый раз! “Я не в претензии, Айртон имел право делать то, что он делал. Защищался он блестяще!” – признался после финиша обессиленный Мэнселл.



Курьез десятилетия Быстрейший круг Сенны, Донингтон '93

“Засхват на пит-лейн, я увидел, что механики только выкатывают резину из боксов, и вернулся на трассу...”

Айртон Сенна

Сегодня, когда скорость на пит-лейн ограничена, этот “трюк” повторить уже невозможно. Да и тогда, девять лет назад, это казалось чем-то совершенно невероятным. Во время Гран При Европы в Донингтон-парке Айртон Сенна показал быстрейший круг в гонке, проехав по пит-лейн! То была одна из лучших гонок Волшебника. А быстрейший круг – последний в жизни Сенны – оказался

самым курьезным. К середине гонки над автодромом в очередной раз заморосил дождь, и в конце 41-го круга Сенна завернул в боксы за дождевой резиной. Однако механики не успели приготовить колеса, и Айртон, не снижая скорости, вернулся на трассу. Но поскольку в Донингтоне въезд на пит-лейн находится метров за сто пятьдесят до последнего очень медленного поворота “Годдард”, а сам гаражный переулок гораздо короче стартовой прямой, проехав по пит-лейн, сам того не подозревая, Сенна показал быстрейший круг в гонке: 1'18.029 – на семь с лишним секунд быстрее, чем он



мог идти по трассе при тех же погодных условиях. И даже когда асфальт вновь высох, никто так и не смог подобраться ко времени Айртонна ближе чем на 1,35 секунды.

Разочарование десятилетия Майкл Андресетти, 1993 год

“Уверен, уже в следующем году Майкл способен выиграть первый Гран При, а потом и стать чемпионом мира...”

Рон Деннис, октябрь 1992 года



Когда-то американские гонщики задавали тон в Формуле-1. Достаточно вспомнить Фила Хилла, Марио Андресетти, Дэна Герни... Но в 90-е годы лишь один гонщик из США,



сын последнего американского чемпиона мира, чемпион серии CART Майкл Андресетти попробовал свои силы в “королевских гонках” и... бесславно провалился. Это был крах, по сравнению с которым меркнет даже неудача Занарди в 99-м.

Когда в конце 1992 года Майкл подписал контракт с McLaren, он не скрывал своих радужных надежд и не переставал восхищаться “королевой автоспорта”: “Эти гонки все-

гда были моей мечтой. Что бы ни говорили мои соотечественники, Формула-1 – это вершина для любого гонщика, и я надеюсь покорить ее!” Увы, вскоре из мечты Формула-1 превратилась для Майкла в кошмар. Из 13 гонок в шести он вылетел с трассы, причем в трех – на первом же круге. Едва не сломал себе шею в Бразилии и, набрав всего семь очков, еще до окончания сезона бесславно вернулся на родину.



Трагедия десятилетия Гибель Сенны и Ратценбергера, Имола '94

“Я был ошеломлен гибелью Ратценбергера, а смерть Айртонна сделала этот уик-энд самым черным в истории автогонок...”

Найджел Мэнселл

Конечно, история автоспорта знала и более страшные трагедии. Достаточно вспомнить хотя бы унесшую 80 жизней катастрофу в Ле-Мане летом 1955 года или аварию фон Трипса в Монце-61. Но еще никогда до

черного уик-энда в Имоле в Формуле-1 не случилось за два дня сразу три аварии со смертельным исходом.

В субботу во время квалификации в самом быстром месте трассы перед поворотом “Вильнев” на скорости 314 км/ч оторвалось антикрыло на Simtek Роланда Ратценбергера, и автомобиль австрийца ударился об отбойник почти в лоб. Роланда отправили на вертолете в госпиталь “Маджоре”, и



через 58 минут врачи констатировали его смерть. На следующий день на старте гонки столкнулись Benetton Юрки Ярвилехто и Lotus Педро Лами. Отлетевшие в толпу зрителей обломки смертельно ранили итальянского полицейского.

А еще через пятнадцать минут в скоростном повороте “Тамбурелло” оборвалась жизнь трехкратного чемпиона мира, бразильца Айртонна Сенны.



Столкновение десятилетия Шумахер–Хилл, Аделаида '94

“Будь я на месте Хилла, никогда не попал бы в такую глупую ситуацию...”

Михаэль Шумахер

Перед последней гонкой сезона-94 в австралийской Аделаиде двух претендентов на титул Михаэля Шумахера и Дэмона Хилла разделяло всего лишь одно очко. Со старта вперед вырвался Шумахер. Но Хилл не отставал и держался в нескольких секундах позади. На 36-м круге при выезде на “Флиндез-стрейт” Михаэль ошибся и зацепил отбойник. На трассу он вернулся со сло-



манной подвеской, и ослепленный близостью заветного титула Хилл уже в следующем повороте бросился атаковать. Но Шумахер не ушел с траектории и подставил бок “раненого” Benetton под левое колесо Williams. “Дэмон неправильно выбрал место для атаки, с какой стати я обязан был уступить? Разве не должен пилот в каждом повороте защищать свою позицию?” – оправдывался Шумахер. В результате столкновения из гонки выбыли оба, с той только разницей, что Михаэль стал при этом чемпионом мира.

Скандал десятилетия Херес, 1997 год

“Херес навсегда останется черным пятном на моей репутации...”

Михаэль Шумахер

Столкновение Шумахера и Вильнева, спровоцированное Михаэлем на 48-м круге последнего этапа мирового первенства 1997 года в Хересе, решило судьбу 48-го

чемпионата мира. Но в историю Формулы-1 эта авария навсегда вошла как первый гоночный инцидент, повлекший за собой дисквалификацию одного из претендентов на титул. До этого, несмотря на сомнительные, а порой и откровенно грязные столкновения (между Простом и Сенной в 1989, 1990 годах на Сузуке и Хиллом и тем же Шумахе-



ром в Аделаиде '94) FIA безмолвствовала, не решаясь наказывать новоиспеченных чемпионов. Но в 1997 году “подозреваемый” впервые проиграл чемпионат, и федерация обрушилась на него всей силой своего административного гнева, лишив Шумахера второго места в чемпионате мира. Открытым остался лишь вопрос: пошла бы FIA на такие крайние меры, стань Шумахер чемпионом мира? Многие сомневаются в этом до сих пор.



Обгон десятилетия Вильнев–Шумахер, Эшторил '96

“Обгон по внешней стороне виража вполне возможен в Формуле-1, хотя преобладает мнение, что это не так. Опровергнуть его – тоже достижение...”

Жак Вильнев

На овальных треках серии CART обогнать по внешнему радиусу никого не удивишь. Но в Формуле-1 из-за особенностей трасс и автомобилей такое случается всего несколько раз за десятилетие и под силу лишь самым смелым пилотам. В июне 1990 года, например, Найджел Мэнселл на Ferrari в последнем повороте последнего круга Гран При Мексики по внешней стороне виража знаменитой мексиканской “Параболики” опередил в борьбе за второе место McLaren Герхарда Бергера. Это был один из самых



зрелищных обгонов за всю историю Формулы-1. Но вскоре гонка на автодроме имени братьев Родригес исчезла из календаря чемпионата мира, а на других трассах после трагедии в Имоле-94 практически не оста-

лось скоростных поворотов. И все же во время Гран При Португалии 1996 года Жаку Вильневу, привыкшему к огромным скоростям американских "овалов", удалось доказать, что в Формуле-1 рано похоронили об-

гоны по внешнему радиусу. "Мне удалось обогнать Михаэля Шумахера в последнем повороте, применив маневр, который многие считали невозможным", — спокойно констатировал канадец.

Потеря десятилетия Lotus, 1995 год

"Я ни за что не купил бы эту команду, если бы не верил в ее потенциал..."

Дэвид Хант, 1994 год

В 90-е годы Формула-1 окончательно и, похоже, уже бесповоротно превратилась из романтического приключения в спортивный бизнес. А законы последнего оказались слишком жесткими для многих некогда великих команд. Одна за другой со сцены Гран При ушли March и Brabham, но самым тяжелым для поклонников Формулы-1 стало прощание с великой Lotus. Прекрасный цветок,



Lotus 109 Алессандро Занарди.
ГП Франции '94

возвращенный когда-то Колином Чепменом, начал увядать сразу после смерти своего хозяина в конце 1982 года. До середины 90-х лучшая команда 60–70-х годов, выигравшая за два десятилетия шесть чемпионатов мира и семь Кубков конструкторов, еще держалась на плаву и кое-как завоевывала редкие очки. Но в конце 1994 года ресурсы Lotus окончательно иссякли. Команду, долги кото-

рой достигли астрономической суммы в \$16 млн, выкупил брат чемпиона мира 1976 года Дэвид Хант. Но это не спасло Lotus. Зимой 1995 года команда осталась без поставщика двигателей, без спонсоров и без денег... В январе Хант вынужден был уволить 60 человек персонала и отказаться от участия в чемпионате мира. Lotus покинула Формулу-1. И, похоже, навсегда!

Победа десятилетия Ferrari, 2000 год

"Поистине, в этом году выиграл лучший гонщик, на лучшей машине и лучшая команда..."

Ральф Шумахер

21 год самая знаменитая гоночная команда планеты не знала побед в чемпионатах мира. За это время сменилось три поколения гонщиков. Не стало великого Коммендатора. За Ferrari выступали четыре чемпиона мира, но словно злой рок довлел над "конюшней" из Маранелло — на протяжении двух десятилетий никому из них так и не



ГП Малайзии '00

удалось вытащить Ferrari из кризиса. И лишь в последний год тысячелетия удача пришла к Михаэлю Шумахеру. А второй подряд триумф Ferrari в Кубке конструкторов

позволил итальянской команде опередить по общему числу завоеванных титулов McLaren (20 против 19) и по праву стать лучшей командой XX века.



28 дней, которые не решились ничего

По прошествии 28 дней после визита в Москву "хозяина" Формулы-1 Берни Экклстоуна, контракт на проведение Гран При России начиная с 2004 года, вопреки обещаниям столичных властей, так и не был подписан. За несколько дней до истечения назначенного срока курирующий "формульный" проект председатель Комитета по туризму правительства Москвы Григорий Антюфеев был замечен в пад-доке Гран При Сан-Марино, где он встречался с Экклстоуном. А через две недели на Гран При Испании корреспондент журнала "Формула" встретился с архитектором Германом Тильке, архитектором FIA, курирующим проекты новых трасс. "Лично мне ровным счетом ничего не известно ни о подписании контракта, ни о начале строительства, ни о том, начнется ли оно когда-либо вообще", — ответил Тильке, недоуменно разводя руками.

Партнер правительства Москвы в нагатином проекте глава команды Arrows и компании TWR Group Том Уокиншоу предпочел вообще никак не комментировать ситуацию, а Экклстоун в беседе с нашим корреспондентом возложил ответственность за реализацию всех планов на мэра Москвы Юрия Лужкова. "Очередной установленный нами срок подписания контракта истек, но я все же надеюсь, что он будет подписан", — заявил Берни. — Дело за мэром Москвы. Если вы верите своему мэру, значит, можете ве-



"Российский босс Формулы-1" Григорий Антюфеев в гостях у босса команды Arrows Тома Уокиншоу. Судя по всему, поводов для оптимизма не очень много



Архитектор Герман Тильке, прибывший на ГП Испании для торжественной сдачи в эксплуатацию своего очередного творения — новой главной трибуны, в ответ на вопросы о судьбе московского проекта лишь недоуменно разводил руками

Господин Экклстоун, однако, еще не разуверился в проекте окончательно, хотя в беседе с корреспондентом "Формулы" подчеркнул, что все теперь зависит только от мэра Москвы

рить и в то, что ГП России состоится. Даже если во многом успех проекта зависит от его конкретных исполнителей, все равно, в конечном счете, все определяет мэр".

Через несколько дней после этого Москва устами вице-мэра Иосифа Орджоникидзе, который курирует в столичном правительстве вопросы международного сотрудничества, наконец, нарушила обет молчания. "Мы хотим, чтобы финансирование проекта велось не из средств городского бюджета, а исключительно за счет инвесторов", — сообщил он, впервые официально подтвердив, что именно вопросы финансирования оказались камнем преткновения в ходе мартовских переговоров с Экклстоуном. По словам Орджоникидзе, совокупные расходы на реализацию проекта составят 1,5 миллиарда долларов США, что более чем на порядок выше той суммы, которая до сих пор фигурировала в заявлениях московских чиновников. Помимо этого Москве придется заплатить администрации Формулы-1 еще 250 миллионов долларов за приобретение промоутерских прав и прав на телевизионные трансляции в период с 2004 по 2011 год.

Выделять из городского бюджета такие деньги на гастроли "большого цирка" московские власти не намерены. Вместо этого, как пояснил Орджоникидзе, планируется привлечь субпромоутера, который профинансирует бы проект или возглавил бы консорциум инвесторов. В этой роли столичные власти видят Московскую нефтяную компанию, 50 процентов акций которой принадлежит столичному правительству. Если так, то становится не понятной роль Тома Уокиншоу и его TWR Group, которая еще год назад вызвалась найти инвесторов для московского проекта...

В общем, вопросов относительно перспектив Гран При России становится все больше, а вот отвечать на них никто не спешит. При этом называть более или менее конкретные сроки подписания контракта на проведение Гран При московские власти уже не рискуют. Это, конечно же, честнее с их стороны, но оптимизма российским поклонникам Формулы-1 вряд ли прибавит.

Борис Мурадов





Из четырех первых чемпионатов мира Ф-1 итальянские гонщики выиграли три. А вот в последующие 48 лет лучшим стал кто угодно, но только не выходец с Апеннин. Более того, даже само представительство итальянцев в Формуле-1 неумолимо сокращается. Еще десять лет назад каждый третий участник чемпионата выступал под зелено-белокрасным флагом, теперь же таких осталось лишь двое — Джанкарло Физикелла и Ярно Трулли.

Гонки по-итальянски

Прежде чем переходить непосредственно к разговору о двух итальянских пилотах Ф-1, нужно сказать пару слов о том, что же это вообще такое — гонки по-итальянски. Автоспорт в этой стране — почти религия. И участники множества козырьких соревнований на Апеннингах — это не просто десоты хозяев команд, сотни гонщиков и тысячи механиков. Это своеобразное братство, где все друг с другом знакомы и живут общими интересами. Во внутренних чемпионатах борьба нестерпимо остра. Но стоит кому-то пробиться на международный уровень, как он получает поистине общенациональную поддержку. Сколь яростно сражаются итальянцы между собой, столь же сплоченными они становятся перед лицом «внешнего врага». Наглядной иллюстрацией такого положения дел служит хотя бы тот факт, что оба итальянца в международной Ф-3000 — Давиде Пингано и Энрико Токачело — выступают за команду своего соотечественника Паоло Коломби.

Безусловно, такой автолюбительский «национализм» помогает молодым итальянцам в начале карьеры. Но он же в последние годы частично сменяется и поиском на пути к главной для любого автогонщика цели — Ф-1. Ведь единственной командой с Апеннин в чемпионате мира вот уже девять лет остается Minardi (Ferrari не в счет — она давно уже стала «транснациональной компанией»), и итальянский пилот в «Скудерии» — скорее, исключение, нежели правило. После Никола Ларини в 1994 году на старт Гран При за рулем красной машины выходили исключительно иностранцы. Но как показывает опыт, дебютировать в составе «кочевников» из Физиды — вне зависимости от национальности — значит поставить крест на своей будущей карьере. Очень трудно показать свой талант, регулярно отставая от победителя на несколько кругов. За последние годы лишь двоим пилотам удалось, назвав карьеру в Minardi, закрепиться в Ф-1. Первого звали Джанкарло Физикелла, второго — Ярно Трулли. Уже одно это характеризует их как совершенно незаурядных гонщиков.

Два итальянца

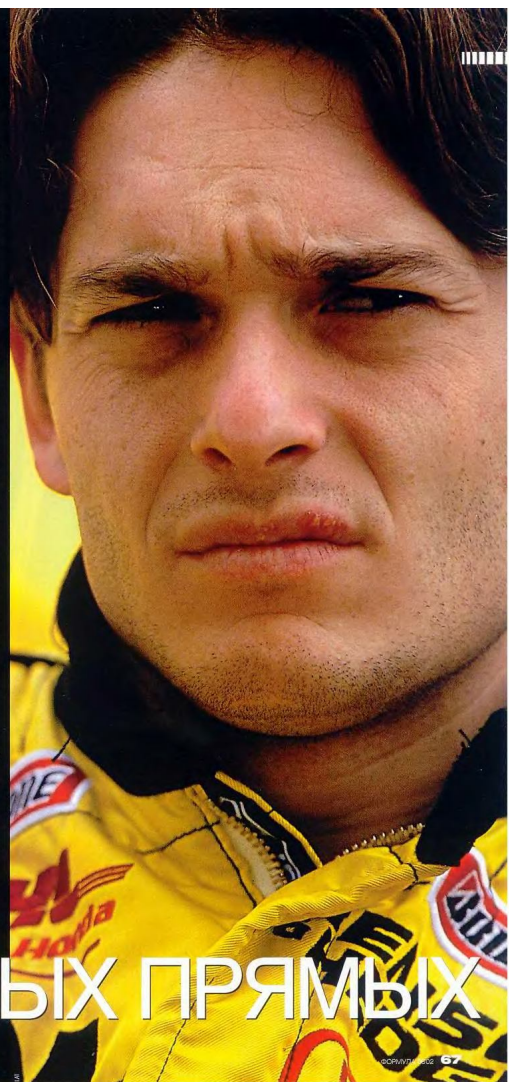
Общим гоночным для путешеству в высший автоспортивный свет Джанкарло Минарди, и именно он, наверное, имеет право сравнивать двух своих соотечественников. «Я, признаться, не думаю, что один из них быстрее другого, — размышляет Минарди. — Оба замечательно работают в команде, очень профессионально подходят к делу и показывают замечательные результаты даже в трудных условиях. Но все же Физикелла покажет чуть более талантлива. Трулли же берет свое очень серьезным подходом к физической подготовке и неслучайной дотошностью в работе с автомобилем».

Джанкарло Физикелла действительно талантлив. Итальянца всегда выручал природный дар. Джанкарло порой мог позволить себе чуть-чуть недоработать на гонках, но потом все равно добился результата «на классе». В Формуле-1 найдется совсем немного пилотов, регулярно опережающих напарников по команде в квалификациях. Физикелла оставил позади, среди прочих, Ральфа Шумахера, Алекса Вурца и Дженсона Баттона.

Бесспорно, в том сезоне борьба внутри команды была невероятно упорной, — вспоминает Шумахер-младший о соперничестве с Физикеллой в Jordan в 1997 году. — Джанкарло чрезвычайно быстр, и чтобы обогнать его, мне приходилось выкладываться полностью. Но даже это не всегда помогало». И если немецкий гонщик все же оказался быстрее в семи из 17 квалификаций, то Алекс Вурц за три сезона в Benetton сумел опередить Физикеллу лишь 13 раз. Австрийского гонщика называли будущим чемпионом, но очень скоро рядом с Джанкарло звезда Вурца начала тускнеть.

Трулли же действительно «повернут» на физподготовке. Два-три часа в день проводить в тренажерном зале — это норма для Ярно. Стремление испытать свою физическую форму привело пилота Ф-1 даже в число участников нью-йоркского марафона. «Сначала все складывалось неплохо, — рассказывает гонщик. — Но километров за семь до финиша силы стали покидать меня. Ужасно, просто невероятно хотелось есть. К счастью, у кого-то из зрителей оказался шоколадный батончик. Если бы не он, до финиша я бы не добрался».

По единодушному мнению специалистов в вопросе физической подготовки составить конкуренцию итальянцу может лишь Михаэль Шумахер. Что касается гоночных качеств, то достижения Ярно действительно выглядят более скромными: на счету Физикеллы — 77 очков, 9 подиумов, почета, одна полу-позиция и один быстрый круг в гонке, а у Трулли всего 29 очков и один подиум. Однако начинал Трулли едва ли не более ярко, чем его соотечественник. Ярно покинул Minardi уже после се-



СХОДСТВО ПАРАЛЛЕЛЬНЫХ ПРЯМЫХ

ОДИН НА ОДИН

Итальянцы в Ф-1



ми гонок (Физикелла провёл за команду из Фаэнцы восемь), и в Маньи-Куре, впервые сев вместо сломавшего ноги Оливье Паниса за руль Prost, он закончил квалификацию с 6-м результатом, а месяц спустя, в Хоккенхайме, финишировал четвёртым. Но наиболее памятной гонкой сезона '97 для итальянца стал Гран При Австрии. Стартовав на "А1-Ринге" с третьего места, Трулли 37 кругов лидировал, но взрыв мотора перечеркнул все усилия молодого пилота.



Есть подобная "памятная" гонка и в карьере Физикеллы. Джанкарло не любит о ней говорить. Всякий раз, когда речь заходит о Нюрбургринге '99, он отвечает односложно, что-нибудь вроде "Дерьмо!", и меняет тему. Пролливной дождь тогда сменился ярким солнцем, и в столь сложных условиях лидеры один за другим допускали ошибки и выбывали из гонки. На 45-м круге стартовавший с 6-го места Физикелла пробился на первую позицию. Но пролидировав лишь четыре круга, ошибся и вылетел с трассы в "эске" Veedol. А вот Трулли в начале той гонки не блистал. Стартовал 10-м – на большее его Prost оказался не способен – а на середине дистанции находился в конце очковой зоны, но в дальнейшем безошибочная езда и удачно выбранный момент для пит-стопа позволили ему за 15 кругов до финиша выйти на второе место. И как ни пытался Рубенс Баррикелло отнять у Ярно эту позицию, все атаки бразильца ни к чему не привели. Увы, но тот кубок за второе место до сих пор остается единственным в коллекции Трулли. Впрочем, прочерк в графе "победы в гонках" стоит у обоих итальянцев.

Параллельные линии пересекаются

Удивительно, но до Формулы-1 пути двух итальянцев ни разу не пересекались, несмотря на то что они земляки – между Римом, где родился Джанкарло, и Пескарой, родиной Ярно, всего-то 200 километров, – и к тому же практически ровесники – Физикелла старше лишь на полтора года. Дело в том, что Трулли после до-

статочно долгого и очень успешного выступления в картинговых соревнованиях продолжил гоночную карьеру не в итальянской, а в немецкой Формуле-3, откуда и перешел в Ф-1.

Таким образом два лучших итальянских гонщика одного поколения впервые стартовали вместе лишь на Гран При Австралии '97. Но еще более удивительно другое – их судьбы и после этого проходили как будто в параллельных мирах. Итальянцы участвовали в одних и тех же гонках, решали примерно одинаковые задачи и боролись со схожими, по сути, проблемами. И по мере того, как их команды скатывались все дальше и дальше вниз в турнирной таблице, Ярно и Джанкарло все реже давали повод говорить о себе.

После сезона в Minardi Физикеллу пригласил Эдди Джордан, команда которого в тот момент явно набирала обороты. Ирландец всегда отличался "нюхом" на таланты, и именно за рулем желтого Jordan Физикелла впервые установил лучший круг в гонке и финишировал в призовой тройке.

Трулли после Minardi оказался в Prost, где также начал весьма резво. Увы, команда Алена Проста медленно, но верно сдавала позиции. И кроме первых успехов, о двух годах в Prost гонщику теперь напоминает лишь знание французского языка, которым Ярно в совершенстве овладел за первые полгода в команде. В 2000 году Трулли принял предложение



Эдди Джордана. Увы, снова не вовремя. Желтые автомобили были быстры, но катастрофически ненадежны и вновь не позволили Трулли проявить себя.

Немногим лучше складывались дела и у Физикеллы. В отличие от своего соотечественника, который пришел в Jordan слишком поздно, Джанкарло покинул британскую команду слишком рано. Флавио Бриаторе предложил молодому пилоту контракт на солидную сумму, и хотя Эдди Джордан всячески пытался удержать итальянца и даже затеял судебную тяжбу, чемпионат '98 Физикелла начал в Benetton. В англо-итальянской "конюшне" Джанкарло провел четыре года, и, по иронии



ОДИН НА ОДИН

Итальянцы в Ф-1



Физикелла впереди Трулли. Отставая на круг.
ГП Малайзии '01



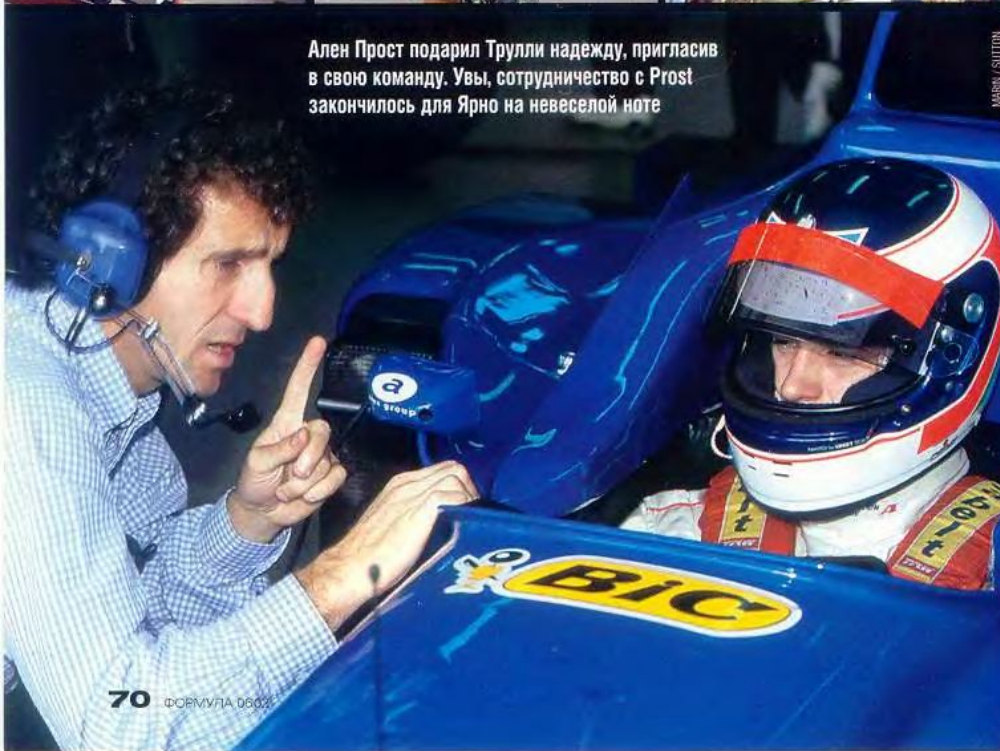
Ярно Трулли (Италия)

Родился 13.07.74 в Пескаре
Рост 173 см
Вес 60 кг
Дебют в Ф-1 ГП Австралии '97
Выступал за команды Minardi в 1997 году, Prost в 1997–1999 годах, Jordan в 2000–2001 годах, Renault в 2002 году

Гран При	86
Гонок	85
Побед	— (л.р. – 2-е место)
Финишей в первой тройке	1
Полу-позиций	— (л.р. – 2-е место)
Стартов с первого ряда	2
Быстрейших кругов	—
Очков	29
Лучший результат в ЧМ	9-е место в 2001 году



Ален Прост подарил Трулли надежду, пригласив в свою команду. Увы, сотрудничество с Prost закончилось для Ярно на невеселой ноте



судьбы, четырежды Jordan оказывался выше Benetton в итоговых протоколах. Словом, оба итальянца к середине 2001 года оказались в схожей ситуации. И тот, и другой уже не считались молодыми. Перед обоими вполне реально вырисовывался безрадостный рубеж – сто проведенных гонок без единой победы. Но самое главное, оба пилота утратили чувство перспективы в своих командах.

В 2001 году оказалось, что при всем таланте Физикелла ничего не в силах поделаться с новым Benetton. «Я впервые опробовал машину в середине января, – вспоминает гонщик. –



Проехал пару кругов по трассе и решил, что с ней что-то не в порядке, столь медленна она была. Наверное, что-то сломалось или работало неправильно. Но вернувшись в боксы и взглянув на механиков, я постепенно осознал страшную истину – с машиной все было нормально, она просто проигрывала прошлогодней модели шесть секунд на круге. Шесть!»

Именно в этот момент Джанкарло и предстояло решать свою дальнейшую судьбу. В середине сезона Флавио Бриаторе предложил соотечественнику лишь годичный контракт. Это походило на оскорбление. Итальянец отъездил в команде четыре трудных сезона и наверняка рассчитывал на несколько иное к себе отношение. Тут же подвернулся неплохой вариант – Жан Алези завершил карьеру и освободилось место в Jordan. «Эдди предложил мне хорошие деньги и трехгодичный контракт. Не мне говорить, как он прижимист, поэтому я понял, что меня действительно хотят видеть в Jordan. Я знаю, как непросто Эдди дается подписание чека на большую сумму». Кстати, часть этой суммы Джанкарло уже потратил – после шести сезонов в Ф-1 он все же решил обстоятельно выучить английский и записался на специальные курсы.

Трулли же отправился в обратном направлении. В отличие от Джанкарло, Ярно не мог не видеть, что дела в Jordan складываются не лучшим образом – работа над новой машиной продвигалась слишком медленно, да и с финансами у «конюшни» Эдди Джордана не все было в порядке. Поэтому, дабы не повторять

прошлых ошибок, итальянец поспешил уйти вовремя. На предложение Бриаторе перейти в Renault Ярно отреагировал мгновенно. "Флавио мой менеджер уже больше пяти лет, еще начиная с Формулы-3, где я выступал за юниорскую команду Benetton, – поясняет гонщик. – Я благодарен ему за все, что он для меня сделал и всегда хотел в один прекрасный день в свою очередь отблагодарить его, выведя Benetton на трассу". Впрочем, Ярно тут же добавляет: "Не надо думать, что Бриаторе давил на меня. Я сам принимаю решение, за какую команду буду выступать". Остается лишь добавить, что Трулли получил по контракту с Benetton сумму, существенно меньшую той, от которой отказался Физикелла. Ну а самому Флавио, как менеджеру, досталось 22%.

Вне зависимости от причин, "итальянская рокировка" вызвала в Формуле-1 множество пересудов. Наконец-то! Параллельные прямые пересеклись! В пaddock заговорили о появлении новой интриги: итальянского противостояния. Кто из гонщиков больше выгадал от "обмена"? Увы, параллели в карьерах двух итальянцев после произошедшего пересечения начали потихоньку расходиться. Теперь уже явно видно, что гонщики оказались в командах разного калибра. Renault Трулли рвется в лидеры и ставит задачу через несколько лет предоставить своим гонщикам автомобиль, на котором они способны будут побороться за чемпионское звание. А Jordan Физикеллы все явственнее откатывается на позиции частного-серед-



2 сентября 2001 года.

ГП Бельгии. Великолепная гонка закончилась для Физикеллы на пьедестале почета. На нижней ступени



Джанкарло Физикелла (Италия)

Родился 14.01.73 в Риме

Рост 172 см

Вес 64 кг

Дебют в Ф-1

ГП Австралии '96

Выступал за команды Minardi в 1996 году

Jordan в 1997 и 2002 го-

дах, Benetton в 1998–2001

годах

Гран При97

Гонки97

Побед – (л.р. – 2-е место)

Финишей в первой тройке...9

Полу-позиций1

Стартов с первого ряда2

Быстрейших кругов1

Очков.....77

Лучший результат в ЧМ6-е место в 2000 году



няка, чья единственная задача – борьба за выживание. С другой стороны, талантливый Физико – бесспорный лидер в своей команде. А трудяга и "полиглот" Трулли пока выглядит бледновато рядом с молодым Баттоном.

Как известно из курса математики средней школы, параллельные прямые пересекаются в бесконечности. Так и судьбы всех гонщиков в их мыслях сходятся в одной точке. Все они мечтают о чемпионстве. Наверняка думают об этом и Физикелла с Трулли. Главное, чтобы эта "точка пересечения" в их параллельных мечтах не отделилась в бесконечность.

Александр Кабановский

Задержись Джанкарло в Jordan еще на год, и быть может, именно он принес бы ирландской "конюшне" первую победу в Ф-1



ИТАЛЬЯНЦЫ В Ф-1: трагическое продолжение удачного дебюта

79 итальянцев в разные годы выходили на старт Гран При чемпионатов мира. На их счету 39 побед, 41 поулопозиция и 49 быстрейших кругов — весьма скромные показатели на фоне достижений других гоночных наций. Выходцы с Апеннин доминировали на заре чемпионатов мира — в итоговых таблицах четырех первых сезонов три итальянца непременно оказывались в первой пятёрке, а в 1952 году Аскарри, Фарина и Таруффи и вовсе заняли весь итоговый пьедестал почёта. Но в дальнейшем успехи стали постепенно сходить на нет. Более того, над итальянскими гонщиками словно нависло проклятие — стоило только кому-то из них показать неплохие результаты, как его карьера прерывалась самым трагическим образом.

Началось все в 1955 году, когда разбился на тестах Альберто Аскарри. Два года спустя точно так же погиб бронзовый призёр чемпионата '55 Эудженио Кастеллотти. Вскоре попал в трагическую аварию на ГП Франции '58 Луиджи Муссо, также закончивший прошлогодний чемпионат третьим. Три пилота за три года — как оказалось, это только начало. Лоренцо Бандини прожил лишь несколько дней после пожара его Ferrari в Монако '67. Продолжил скорбный список Элио де Анджелис, разбившийся на тестах Brabham в 1986 году. «Повезло» Алессандро Наннини — после аварии вертолёта подающий надежды гонщик отделался «лишь» серьёзной травмой руки. Неудивительно, что такое трагическое развитие событий не позволило итальянцам добиться более заметных успехов в Ф-1.

Пожалуй, наиболее реальные шансы еще раз выиграть чемпионат гонщики с Апеннин получили в 1985 году. Поначалу вперед вырвался де Анджелис, которого вскоре опередил Микеле Альборето. Пилот Ferrari сохранял лидерство на протяжении большей части сезона, однако Ален Прост отставал от Альборето буквально на несколько очков. На Гран При Голландии, за шесть гонок до конца сезона, француз смог опередить итальянца и с преимуществом в три очка возглавил таблицу. Казалось бы, вся борьба еще впереди. Увы, но в оставшихся гонках Альборето ни разу не смог добраться до финиша, в то время как Прост стабильно набирал очки и в итоге стал чемпионом с солидным преимуществом.

Также лишь вторым закончил чемпионат '92 Риккардо Патресе. Однако, в отличие от Альборето, в этом случае ни о какой борьбе за победу речь не заходила — Патресе, даже обладая точно такой же машиной, проиграл Найджелу Мэнселлу целую пропасть — 52 очка, и с большим трудом смог опередить в борьбе за «серебро» Михаэля Шумахера и Айртон Сенну. Тем не менее именно Патресе принес Италии последнюю победу в Гран При. Случилось это почти десять лет назад — 25 октября 1992 года на трассе «Сузука». С тех пор итальянский гимн неоднократно звучал после гонок Ф-1, но лишь только после побед Ferrari. Которые одерживали для лучшей итальянской команды австриец, француз, британец, бразилец и немец.



Альберто Аскарри и Джузеппе Фарина финишировали первым и вторым в ГП Германии '52. К сожалению, «итальянский период» в Ф-1 закончился слишком быстро. В последние годы пилоты с Апеннин время от времени поднимаются на пьедестал, но исключительно поодиночке. Два итальянца в последний раз вместе стояли на подиуме после ГП Мексики '89. Риккардо Патресе финишировал в той гонке вторым, Микеле Альборето — третьим

Наиболее успешные итальянские пилоты в ЧМ Ф-1 (Ф-2)

	ГП	Победы	ПП	БК	Лучший результат в ЧМ
А. Аскарри	32	13	14	12	1 (1952, 1953)
Дж. Фарина	33	5	5	5	1 (1950)
Р. Патресе	256	6	8	13	2 (1992)
М. Альборето	194	5	2	5	2 (1985)
Э. де Анджелис	108	2	3	—	3 (1984)
Л. Муссо	24	1	—	1	3 (1957)
Э. Кастеллотти	14	—	1	—	3 (1955)
П. Таруффи	18	1	—	1	3 (1952)
Л. Фаджиоли	7	1	—	—	3 (1950)
Л. Бандини	42	1	1	2	4 (1964)
Л. Виллорези	31	—	—	1	5 (1951, 1953)
Дж. Физикелла	91	—	1	1	6 (2000)
А. Наннини	76	1	—	2	6 (1989)

Также побед в Гран При добивались Дж. Багетти (1), В. Брамбилла (1) и Л. Скарфиотти (1).

«Кубок наций» Формулы-1

Страна	Титулы	Победы
Великобритания	12 (Стюарт — 3, Кларк — 2, Г. Хилл — 2, Хоторн — 1, Сертис — 1, Хант — 1, Мэнселл — 1, Д. Хилл — 1)	187
Бразилия	8 (Пике — 3, Сенна — 3, Э. Фиттипальди — 2)	80
Аргентина	5 (Фанхио — 5)	38
Франция	4 (Прост — 4)	79
Германия	4 (М. Шумахер — 4)	62
Австралия	4 (Дж. Брэбэм — 3, Джонс — 1)	26
Австрия	4 (Лауда — 3, Риндт — 1)	41
Италия	3 (Аскарри — 2, Фарина — 1)	39
Финляндия	3 (Хаккинен — 2, Росберг — 1)	25
США	2 (Ф. Хилл — 1, Мар. Андретти — 1)	33
Новая Зеландия	1 (Хьюм — 1)	12
Канада	1 (Жак Вильнев — 1)	17

Все данные представлены по состоянию на 15.05.02



Пробравшись сквозь толпу людей в красных, синих-белых и серебристых комбинезонах, восторженно приветствующих стоящих сверху на пьедестале почета Шумахера, Монтою и Култхарда, он был почти незаметен. Словно умышленно старался не привлекать к себе внимания – ведь пока это еще не его триумф. Пока. Но если кто-то из ликующей у подножия пьедестала толпы все же опускал глаза и замечал невысокого паренька, идущего мимо, то непременно обнимал его или хлопал по плечу, искренне поздравляя с успехом.

В четверг здесь же, на автодроме "Каталунья" его так же тепло поздравляли с днем рождения: самому молодому гонщику нынешнего чемпионата исполнилось всего 21 год. И вот, тремя днями позже он сделал себе прекрасный подарок – пятое место в ГП Испании, всего лишь в пятой его гонке в Ф-1! Именно в эти дни и состоялась наша беседа с Фелипе.

Мал, да удал

Успех Фелипе Массы за время его пока еще короткой гоночной карьеры рос – и, как уже показал его дебют в Ф-1, продолжает расти, словно хорошее тесто на качественных дрожжах. Кстати, Масса по-португальски означает как раз "тесто". В таком случае "развеивать" для него стали, как он сам считает, "правильные люди, встречи в правильное время". Последним из таких людей на сегодняшний день стал Петер Заубер. Первым – отец Фелипе Луис-Антонио, "встретившийся" будущему гонщику с первых мгновений его жизни.

Да и родил его Фелипе не где-нибудь, а в Сан-Паулу в автогоночной столице Бразилии. Правда, когда ему исполнилось 8 лет, его семья переехала в глубинку "паулисты" (так в Бразилии называют территорию штата Сан-Паулу – что-то вроде нашей "разъезженки") в маленький городок Ботукату. Но зато его отец гонился в Формуле-Рай и обещал бразильскому сыну все, что пожелает.

"Отцу, конечно, довелось поболтать лишь однажды, – вспоминает Фелипе. – А настоящий звездный гонок в нашей семье был мой дядя Зеинту, на счету которого много разных



побед. Сейчас в гонках оба уже не участвуют, но активно и всецело поддерживают меня в моем решении посвятить себя автоспорту.

Мама поначалу, конечно, боялась за меня, но сейчас стала относиться к этому спокойнее и гордится мной. Она сохранила памятную семейную видеополоску, где меня, еще четырех- или пятилетнего малыша, спрашивают: кем я хочу стать, когда вырасту, и я отвечаю: "Конечно, автогонщиком". После этого отец купил мне мини-мотоцикл, на котором я стал гонять по дорожкам вокруг дома. Но, поскольку это было достаточно опасно, отец подарил мне карт, чтобы я мог заниматься гонками как следует. С этого-то все и началось. Я всегда любил скорость, и уже тогда моим любимым видом спорта была Формула-1. Я смотрел ее по ТВ с тех пор, с каких помню самого себя. В центре внимания тогда были, конечно, Нельсон Пике и Айртон Сена. Я был еще слишком мал, чтобы оценить их по-настоящему, как могу это сделать сейчас, но уже тогда мне казалось, что они делают невероятное. А когда я подросток, это было уже время восхождения Михаила Шумахера, и не буду отрицать, что он стал моим ку-

миром. Я считаю его лучшим гонщиком своего времени, и, возможно, всех времен".

В картинге маленький Фелипе провел семь лет, регулярно побеждал в отдельных гонках, однако ни одного чемпионского титула заработать не смог. Не поворачивая в итоговых таблицах чемпионатов выше третьей строчки. Тогда мало кто мог предположить, что в ближайшем будущем его ждет карьера гонщика Формулы-1. Возможно, достичь максимальных высот в картинге мешала весьма банальная причина. "Меня преследовала существенная проблема – весьма нехвата денег, – признается Масса. – Это были деньги моего отца, друзей нашей семьи, спонсоров, но их всегда было недостаточно. Довольно трудно на равных бороться с парнями, которые имеют возможность вкладывать куда большие средства в технику и свою подготовку. В 1996 году мне даже пришлось отказаться от участия в соревнованиях, поскольку денег на это просто не нашлось. Мой отец делал все, что было в его силах, но, увы..."

Переломным для Фелипе стал переход во "взрослые" гонки. Вероятно, качественно его

ВЕЗУНЧИК ФЕЛИПЕ МАССА

ОДИН НА ОДИН

Фелипе Масса



Уверенные победы в "младших" европейских гоночных сериях открыли бразильцу путь наверх



В 2000 году Фелипе первенствовал в итальянском, и в европейском чемпионатах Формулы-Renault

способности к этому времени настолько развились, что превзошли количественную нехватку денег. Впрочем, позже, вслед за серьезными успехами пришла и необходимая финансовая поддержка: спонсоры любят ставить на победителей.

Галопом по Европам

"Время летит удивительно быстро. Оглядываясь назад, трудно поверить, что всего за три года своей карьеры в "большом" автоспорте я достиг Формулы-1, — рассуждает Масса. — Конечно, всем своим успехом я в первую очередь обязан своему отцу, но и мой импресарио, Рикардо Тедески — тот самый, который привел в Ф-1 и Рубенса Баррикелло — тоже очень много сделал для меня. Именно он в 1998 году дал мне шанс выступить в нескольких гонках за его команду в Формуле-Chevrolet".

Рикардо Тедески: "У Фелипе — врожденный дар к пилотированию гоночной машины. Он обладает уникально тонким восприятием и способностью адаптироваться. И в силу этого с ним очень легко работать".

Фелипе сразу же показал свои выдающиеся способности и даже выиграл последний этап чемпионата, в результате чего Тедески всецело взял на себя заботу о карьере юного дарования, и было решено, что он останется в команде на весь следующий сезон. Масса не обманул ожиданий, и в 1999 году завоевал титул чемпиона. На следующий сезон моло-

дой бразильский чемпион отправился в Италию покорять более высокий и престижный класс — Формулу-Renault. Но спонсорских денег хватало лишь на шесть гонок из десяти. По этой же причине об участии в европейском чемпионате в этом классе Масса даже и не мечтал, но...

"Но ситуация начала меняться, когда я выиграл первую же свою гонку итальянского чемпионата в Муджелло, — рассказывает Фелипе. — Затем, в следующей гонке в Имоле я вновь победил, и тогда моя команда, Cram Competition бросила все силы и средства на то, чтобы я мог участвовать в обоих чемпионатах. Я также очень благодарен Педро Диницу, который обеспечил спонсорскую поддержку Red Bull, позволившую мне выступить в Донингтон-парке. Тот год сложился для меня очень удачно, я выиграл оба чемпионата. Моей следующей целью была Формула-3000. Но сезон в Формуле-Renault закончился слишком поздно, когда лучшие команды в международной Ф-3000 на следующий сезон были уже укомплектованы. Другой проблемой оставались деньги. У меня были хорошие контакты и в Ф-3000, и в Ф-3, но так

или иначе для выступления в этих гонках требовались куда большие средства, чем те, которыми я располагал".

Однако талант бразильца был очевиден, и ему удалось пройти тесты в команде Draco и произвести хорошее впечатление на ее шефа Адриано Морини (который теперь также является одним из импресарио Массы), и так он все же оказался в европейской Ф-3000. "Морини сделал мне хорошее предложение и подписал контракт, не требуя с меня ни цента, — отмечает Фелипе. — Это было даже больше, чем я мог мечтать".

Когда Масса стал чемпионом и в европейской Формуле-3000, выиграв шесть гонок из восьми, уже мало кто из наблюдавших за его стремительной карьерой специалистов сомневался в том, что этого маленького, но "шустрого" бразильца ждет Формула-1. Вопрос был лишь в том, когда это произойдет. Сам Фелипе, хоть, конечно, и мечтал об этом, но не надеялся, что это произойдет совсем скоро. Он собирался перебраться в международную Ф-3000, желательно в успешную команду, имеющую "старшую сестру" в Формуле-1, в расчете на шанс заодно получить там место тест-пилота. Однако действительность превзошла даже самые смелые его ожидания. В следующем сезоне он получил "счастливое" место основного пилота в очень перспективной команде Ф-1, которое до него занимал Кими Райкконен.

Дебютный блицкриг

"Первым человеком из Ф-1, с которым у меня состоялся контакт еще в 2000 году, был Педро Диниц, — вспоминает Фелипе. — Затем в ходе финала Формулы-Renault ко мне проявил интерес Флавио Бриаторе. Я также получал предложение от Prost Grand Prix, но решил не спешить и немного выждать, посмотреть, как будут развиваться события дальше".

Дальнейшее развитие событий показало, что Фелипе не ошибся, решив подождать: команда Prost перестала существовать, а его пригласили в Sauber.

"Но лично Петера Заубера я впервые увидел в тот день, когда перед первыми тестами в



Европейский чемпионат Ф-3000 в 2001 году Масса выиграл "за явным преимуществом"

Муджелло приехал на базу команды в Хинвил, чтобы с меня сняли мерку для изготовления сиденья, — поясняет Масса. — Меня приняли там очень тепло. Ну а потом начались тесты. И сколько уже прошло времени, но я до сих пор помню результат, который показал в Муджелло на второй день: 1'23.792. Это было почти на три секунды быстрее, чем накануне. Я тогда пожаловался инженерам, что машина ведет себя слишком нервно в быстрых поворотах, сильно виляет носом. Они соответствующим образом изменили настройки, и на следующий день уже на первых кругах я смог улучшить время сразу на секунду".

Между тем пресса поначалу насмехалась над новичком. Молодому бразильцу, мол, нужен "персональный чистильщик, а то парень то и дело вылетает с трассы и привозит в воздух заборники килограммы гравия, который приходится долго выгребать".

Фелипе и сам был весьма обескуражен: "С одной стороны, оказалось, что пилотировать машину Ф-1 легче, чем я ожидал, но с другой — тормоза меня просто ошеломили. Куда больше, чем даже мощность мотора. Я никак не мог освоиться и найти правильную точку торможения в повороте. Это и было причиной моих вылетов. В первый день я проехал 52 круга, и главной проблемой для меня было именно привыкнуть к тормозам".

И все же, несмотря на эти досадные ошибки, Масса показал способность быть быстрым наравне с опытнейшими пилотами Ф-1. Команда ему даже аплодировала. В результате

после всего нескольких тестов в сентябре и октябре прошлого года Петер Заубер решил подписать с ним контракт.

Вилли Рампф, технический директор Sauber: "С каждым разом он впечатлял нас все больше и больше. Мы были очень удовлетворены его прогрессом. Отличная замена Кими. В квалификационном режиме он даже быстрее его. Фелипе очень талантлив и может многого добиться в будущем".

Петер Заубер: "Принимая решение подписать контракт с Фелипе, мы в очередной раз сделали ставку на молодое дарование. Он поразил нас своим замечательным пилотажем сразу же в ходе тестов в Муджелло, где очень ярко продемонстрировал свой многообещающий потенциал. Они с Кими во многом схожи как пилоты, но все же сравнивать их нельзя. Кими так же холоден, как климат в его родной Финляндии, а у Фелипе темперамент латиноамериканца".

А в феврале в ходе тестов в Валенсии, где он показал третье время, из-за поломки крепления переднего антикрыла молодой бразилец попал в свою первую серьезную аварию. Фелипе отделался лишь испугом, получив своеобразную подготовку к тому, что ожидало его в самой первой гонке сезона.

Став, по сути, невинной жертвой массового завала на мельбурнской трассе, Масса лишился возможности сразу же показать, на что способен: "Да, это был не лучший для меня первый старт. Когда я увидел, как взлетела машина Ральфа, то сразу попытался изменить

направление движения, но в меня тут же кто-то въехал сзади. Машина была повреждена, и я поспешил в боксы, надеясь, что будет дан рестарт, но этого, к сожалению, не произошло".

"Супердебют" Фелипе дал новую пищу для иронически настроенных журналистов. Масса-старший в Сан-Паулу владеет небольшой фабрикой по производству пластиковых бамперов для автобусов. И пресса преисполнилась язвительных шуток: сын, мол, делает прекрасную рекламу бизнесу отца. В довершение к такому малоприятному началу сезона, поползли слухи, что Массу заменят на оставшегося без места более опытного Йоса Ферстаппена. Однако Петер Заубер решительно опроверг такую возможность, заявив, что под голландца, который намного выше пилотов Sauber, пришлось бы удлинять машину, а это повлекло бы необходимость новых очень дорогостоящих краш-тестов. Так судьба Фелипе была окончательно решена, и вскоре, уже во втором Гран При сезона, в домашней для Sauber гонке в Малайзии он в очередной раз сумел оправдать надежды поверивших в него людей, финишировав шестым и заработав свое первое очко! ГП Испании принес в его копилку еще два, и по паддоку поползли уже другие слухи, как о Райкконене в прошлом сезоне — мол, в 2003 году талантливый бразилец усядется уже за руль Ferrari вместо своего земляка Баррикелло. На что Петер Заубер (неплохо заработавший на продаже Кими в McLaren) отреагировал очень быстро и откровенно: "Если Ferrari этого пожелает, я могу отпустить Фелипе по окончании чемпионата".



Фелипе Масса

(Бразилия)

Дата рождения.....25 апреля 1981 года

Место рождения.....Сан-Паулу, Бразилия

Место жительства.....Хинвил, Швейцария;
Ботукато, Бразилия

Рост.....166 см

Вес.....59 кг

Семейное положение.....холост

Любимая музыка.....поп

Любимое блюдо.....бефстроганов

Любимый напиток.....гуарана

Хобби.....катание на водном
мотоцикле, футбол

Любимый кинофильм.....Ф.М.: "Не могу
вспомнить..."

Первый старт.....картинг, 1990 г.

Первый
гоночный автомобиль.....Reynard "формулы-
Chevrolet", 1997 г.

Самое

запоминающееся

событие в карьере.....Ф.М.: "Гоночный уик-энд
в Валенсии в 2000 году,
когда я выиграл итальян-
ский и европейский
чемпионаты Формулы-
Renault..."

Карьера:

- 1990 г. 4-е место в первенстве Паулисты по микрокартингу в классе А
- 1991 г. 6-е место в первенстве Паулисты по микрокартингу в классе А
- 1992 г. 3-е место в первенстве Паулисты по микрокартингу в классе Junior Minor
- 1993 г. 4-е место в первенстве Паулисты по микрокартингу в классе Junior Minor; вице-чемпион Бразилии по картингу в классе Minor
- 1994 г. 6-е место в первенстве Паулисты по картингу в классе Junior Minor; 4-е место в "Шинкариол-трофи" по картингу в классе Super Junior; победитель "Парилла-трофи" по картингу в классе Junior; 7-е место в чемпионате Бразилии по картингу в классе Junior
- 1995 г. 3-е место в первенстве Паулисты в классе Formula Kart
- 1996 г. В гонках не выступал
- 1997 г. 3-е место в чемпионате Бразилии по картингу в классе Graduados; победитель гонки "500 миль Гранья-Вианы"
- 1998 г. 5-е место в бразильской Формуле-Chevrolet
- 1999 г. чемпион Бразилии в Формуле-Chevrolet
- 2000 г. чемпион Италии и Европы в Формуле-Renault
- 2001 г. чемпион европейской Формулы-2000; 8 гонок; 6 побед: в Валлелунге, Энна-Пергузе, Монце, Имоле, Нюрбурге и Валенсии, 6 ПП: в Валлелунге, Энна-Пергузе, Зольдере, Имоле, Нюрбурге и Валенсии, 5 БК; тесты Sauber-Petronas Ф-1 в Муджелло: 1589 км.
- 2002 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступает в составе команды Sauber-Petronas, 3 очка

Всего за карьеру

- Гран При в Ф-1.....0
- Гонок в Ф-1.....6
- Очков.....3
- Чемпионских титулов.....
- Побед.....(л.р. - 5-е место)
- Пул-позиций.....(л.р. - 7-е место)
- Быстрейших кругов.....(л.р. - 5-е место)

Все данные представлены по состоянию на 15.05.02




“Я не Волшебник, я только учусь”

Фелипе, что ты сам можешь сказать о слухах по поводу твоего возможного перехода в Ferrari на следующий сезон?

Пока, собственно, ничего, кроме того, что это действительно лишь слухи. Мой контракт предусматривает выступление за Sauber до конца этого года, но команда имеет право продлить его еще на два года. В любом случае я пока еще новичок и знаю, что пока мне еще будет трудно претендовать на победу в этих гонках. Но однажды я хочу стать чемпионом мира, как мои кумиры Михаэль Шумахер и Жак Вильнев. И если мне удастся сделать это в составе Ferrari, думаю, это будет еще приятнее. Все хотят выступать за Ferrari.

За последние три года ты непременно завоевывал чемпионские титулы – всякий раз на все более высоком уровне. Но теперь, в Формуле-1, тебе, действительно, придется немного подождать. Готов ли ты к этому?

Все верно, о победах говорить еще рано. Мне многому предстоит научиться. Например, выучить незнакомые мне трассы. Даже мой английский, как видите, еще не так хорош, как хотелось бы, но с каждым таким разговором он становится лучше. Да и у Sauber трудная задача в этом сезоне – не так-то просто повторить, а тем более превзойти прошлогодний успех, лучшее ее достижение с момента дебюта команды в 1993 году, но я готов сделать для этого все, что в моих силах. Sauber – лучшая команда, чтобы начать карьеру в Ф-1.

Что ты как гонщик, считаешь главными своими достоинствами?

Я вообще-то не люблю говорить о себе, но думаю, что мой главный козырь – не тянуть с принятием решений в гонке. Если есть возможность для обгона, я иду на него; предпочитаю брать риск на себя, чем потом в боксах сожалеть. Я также очень быстро осваиваю трассы, по которым прежде никогда не ездил.

Первые шаги на тестах в Формуле-1 дались нелегко



Ты имеешь привычку гонять быстро и по обычным дорогам?

Нет, потому что живу в Швейцарии, а там, в отличие от соседней Германии, это невозможно.

Какую машину ты водишь в обычной жизни?

В Европе – внедорожник Lexus RX300, предоставленный мне командой, а в Бразилии у меня VW Golf. Если же я мог бы выбрать любую машину, то предпочел бы Ferrari или Porsche.

Можешь припомнить свои чувства, когда ты впервые победил?

Это было давно, еще в картинге, но я помню: это было... восхитительно! Тем более что гонка была дождевой. Тогда я узнал, как это здорово – побеждать!

Трудно быть бразильцем в Формуле-1 после Сенны?

Впервые это сравнение я услышал в Италии, но я не воспринимаю его всерьез. Как может гонщик, только что пришедший в Формулу-1, сравниться с гением, завоевавшим три титула чемпиона мира? Я буду счастлив достичь хотя бы малой части того, че-



С первых же выездов на трассу Фелипе вместе с инженерами команды начал работать над настройками автомобиля

го достиг он. Я на 100% отдаю себя работе, и меня не слишком заботит, чего кто от меня ожидает. Да и не люблю я сравнений с кем-либо: Сенна был Сенной, Шумахер – это Шумахер, а для меня лучше однажды прославиться под своим собственным именем – Фелипе Масса.

Тем не менее многие сравнивают тебя с твоим удачливым предшественником в Sauber, Кими Райкконеном. Что ты сам думаешь об этом?

Кими доказал и продолжает доказывать, что он отличный гонщик. Надеюсь, что смогу показать себя не хуже, но хорошие результаты во многом зависят от машины. У Кими в прошлом сезоне была хорошая машина, и нынешняя, кажется, тоже оправдывает ожидания, хотя, конечно, поул-позицию на ней вряд ли завоеешь. И конечно же, как и Кими, в будущем я надеюсь стать гонщиком команды-лидера.

А как складываются взаимоотношения с Ником Хайдфельдом? Ведь у него те же планы.

С Ником я познакомился во время промоутерской акции Sauber в Цюрихе, где он произвел на меня очень “протокольное” впечатление. Потом мы вместе отправились в Малайзию и там отлично повеселились. Полагаю, между нами все складывается хорошо. Я вообще никогда не имел каких-либо проблем с партнерами по команде, и не вижу, почему сейчас должно быть иначе.

Выступления Массы в первой гонке супердебютом не назовешь – авария на старте и сход





Времени на развлечения у молодого бразильца остается не слишком много



Петер Заубер превращается в настоящего открывателя талантов

Не тяжело тебе в таком возрасте так вкалывать день за днем, вместо того, чтобы бегать по дискотекам, барам, пляжам, веселиться, жить в свое удовольствие?

Я люблю многие вещи в этой жизни, но в первую очередь — после семьи, конечно, — люблю свою работу, свою профессию. Мне интересно так жить, интересно добиваться успеха, и я не чувствую, что мне необходимы какие-то специальные развлечения.

Кстати, о развлечениях, политике и прочем. У Бразилии и России есть много общего в социально-экономической ситуации. В частности, очень актуальна проблема молодежи, "потерянного поколения", которое просто гибнет в море наркотиков и криминала. Очень многие молодые люди предпочитают ничего не добиваться в жизни, фактически лишая себя будущего. Виктор Маслов — наверное, ты его знаешь — сказал мне однажды, что если бы он не стал гонщиком, то стал бы наркоманом, как большая часть его сверстников в его родном городе — и не только там. Ты, абсолютно благополучный парень, в 20 лет достигший вершин спорта, можешь что-нибудь сказать, посоветовать своим сверстникам?

Конечно, я знаю Виктора по Ф-3000, он отличный парень, и не думаю, что такой как он может быть наркоманом. Однако картина

действительно знакомая. Я достаточно наглядно делюсь на это в Бразилии, но я всегда знал, что это — не мой путь. Конечно, кто-то попадает в беду по воле обстоятельств, но многие убивают свое настоящее и лишают себя будущего вполне сознательно. Это реальность, но с другой стороны, это и выбор людей. Да, это огромная проблема, и вряд ли я могу быть здесь советчиком. Разве что скажу, что не надо тратить последние деньги на наркотики, а тем более добывать эти деньги преступным путем. Надо изо всех попытаться что-то делать, работать, выживать. А шатаясь по улице с банкой пива в руке, ничего не добьешься. Это факт. И я буду счастлив, если кому-то мой пример, пример моей успешной карьеры поможет обрести себя и чего-то добиться в жизни. Причем необязательно становится чемпионом. Может, и я им не стану, хотя очень хочу этого. Главное — быть просто нормальным человеком.

Словом, новое поколение выбирает пепси. Кстати, раскрой секрет: что это за

таинственная "гуарана", которую ты упоминаешь как свой любимый напиток во всех анкетах?

Ха-ха! Никакого секрета. Это напиток типа кока-колы, только бразильский.

А насколько тяжело тебе — опять же в твоём возрасте — так долго жить вдали от семьи? Чем, кстати, сейчас занимаются твои родные?

Да, сейчас я живу в Хинвиле, рядом с базой Sauber в Швейцарии и очень скучаю по своей семье, по дому. И по бразильскому футболу. Я болею за футбольный клуб своего родного Сан-Паулу, хотя вся остальная моя семья — за Santos, а Пеле, наиболее известный игрок Santos, лично подписал мне футболку.

Мне, конечно же, хотелось бы иметь возможность бывать дома почаще. Хорошо, что мои родители сопровождают меня на некоторых гонках, но далеко не на всех. У моего отца сейчас — небольшая фабрика по производству изделий из пластмассы, мама — домохозяйка. Еще у меня есть старшая сестра, ей 23 года, и младший брат, которому 16 лет. Кстати, мой брат Дуду — Эдуарду — как раз на днях впервые участвует в гонках на спортивных автомобилях в Интерлагосе. У него нет, как у меня, опыта картинга, он тренировался только в школе, где получал права. Так что я слега в Сан-Паулу навестить своих, поддержать Дуду и дать ему какие-то советы. Но он не собирается идти по моим стопам. Гонки для него пока лишь забава, развлечение. Быть может, он и попробует себя еще в каком-нибудь классе, но все же собирается посвятить себя обучению рекламе и маркетингу. Я, правда, сначала тоже пытался достичь успеха на этом поприще, но провел в колледже лишь шесть месяцев, после чего предпочел гонки. Даже если бы мне не удалось стать гонщиком, я все равно выбрал бы профессию, так или иначе связанную с моторами. Но не стал бы ни бизнесменом, ни адвокатом, ни политиком, ни кем другим, это точно.

Борис Мурадов



"Я не стал бы ни адвокатом, ни политиком — это точно"

Макс Мосли

“Наша задача –
сохранить Формулу-1”

Президент FIA не часто общается с прессой, однако в последнее время у автоспортивной общественности накопилось столько вопросов по поводу будущего Формулы-1, что в субботу перед Гран При Сан-Марино первый человек мирового автоспорта решил отступить от своих правил и, созвав специальную пресс-конференцию, более часа отвечал на вопросы в битком набитом пресс-центре Имолы.

Не так давно FIA изменила несколько пунктов в регламенте Ф-1. Но, насколько нам известно, у вас есть договор с командами не менять в ближайшие пару лет требования к шасси?

Мнение, что FIA меняет правила, ошибочно. Мы не можем ничего менять в Ф-1, если это не связано с безопасностью, назначением должностных лиц или дисциплинарными вопросами. В остальных же случаях мы можем что-то поменять только с согласия Комиссии Формулы-1, где одиннадцать команд имеют двенадцать голосов, организаторы этапов – восемь, спонсоры – два, шинники и мотористы, я как президент FIA и господин Экклстоун как владелец коммерческих прав – по одному. Поэтому мы не можем провести поправку вопреки воле большинства команд. Чтобы это сделать, нам нужно 18 голосов из 26. Все это определено в Договоре согласия и до 2008 года, когда заканчивается срок его действия, существует только такой вариант.

Не кажется ли вам, что новые правила, касающиеся ограничения количества моторов на Гран При и штрафа на десять мест на старте, не соответствуют спортивному духу Формулы-1?

Со спортивной точки зрения замена моторов, рассчитанных только на 350 км – например, на гонку и утреннюю разминку – на двигатели с ресурсом в 700 или 800 км, абсолютно ничего не меняет. Фактически, мотор с большим ресурсом строить даже целесообразнее, чем с меньшим. Экономически идея использования трех или четырех моторов за уик-энд совершенно неразумна. Это расточительство, которое менее состоятельные команды не могут себе позволить. Конечно, мы можем закрыть на это глаза и позволить командам тратить сколько они хотят, но это закончится тем, что мы потеряем еще три-четыре команды из конца стартовой решетки, что поставит под угрозу уже всю Формулу-1. Использование же одного мотора на уик-энд может сэкономить значительные суммы, поскольку мотор с ресурсом в 800 километров стоит немногим дороже мотора с ресурсом в 300 км. Впрочем, если кто-то захочет, он может продолжить использовать нынешние моторы, но тогда им, вероятно, придется отказаться от тренировок. Каждый может выбирать. На случай же если мотор все-таки сгорит и вам придется использовать запасной двигатель, чтобы не снимать команду с гонки, мы будем ее штрафовать. Подавляющее большинство команд при этом высказалось в пользу наказания в виде перемещения гонщика на десять мест назад на стартовом поле.

Возможно, стоило попытаться решить этот вопрос так же, как ранее вы поступили с шинами: ограничив число моторов, но не сокращать их число до одного?

Мы и сейчас используем три мотора, так что подобное решение нам ничего не дает. Как видите, деньги продолжают тратиться, причем деньги огромные. Если не положить этому конец, мы просто лишимся нескольких команд, а наша задача – сохранить Формулу-1.

Но ведь эта идея может привести к ситуации, когда в пятницу никто не выйдет на свободные заезды? Вы подумали о болельщиках?

Конечно. В какой-то степени это будет даже интереснее. Мотор, способный пройти 800 км, будет, естественно, чуть медленнее рассчитанного на 300–400 км, и теперь у команд появится выбор. Они могут не выезжать на трассу в пятницу и пройти квалификацию с более мощным мотором. Но при этом им придется отказаться от настройки машины в пятницу и субботу утром, иначе на гонку ресурса двигателя уже не хватит.

Допустим, некоторые команды продолжат использовать нынешние моторы, заранее обрекая себя на старт на десять мест дальше. Будет ли FIA принимать к ним какие-либо дополнительные санкции?

Нет, если только Комиссия Ф-1 не примет такого решения. Но на самом деле я и не думаю, что это войдет в правило. Скорее всего, уже к 2004 году двигатели с увеличенным ресурсом будут не сильно уступать в мощности нынешним. Ведь за год скорость моторов возрастает в среднем на 200–300 об/мин.

Экономия на моторах не очень значительна по сравнению с теми суммами, которые команды тратят на проведение тестов. Может быть, разумнее было бы запретить тесты между этапами, предоставив командам возможность работать без ограничений в четверг и пятницу перед гонкой?

Одна из идей, которую мы предлагали, – запретить все тесты с начала февраля до середины ноября, кроме свободных заездов Гран При, увеличив при этом время пятничных тренировок с двух часов до четырех. О четверге речи вообще не шло. Таким образом, команды могли бы избавиться от тестовой бригады, которая съедает огромные средства. К примеру, я недавно побывал на тестах в Барселоне, и, знаете, это очень похоже на Гран При. Те же моторхоумы, грузовики, люди, все то же самое. Отличие лишь в том, что нет зрителей. При всем при этом тесты дают лишь небольшие улучшения в две-три десятых, причем у всех команд, так что расклад сил все равно сохраняется. На мой взгляд, тратить на это такие безумные деньги – полный идиотизм, но FIA не может ничего изменить без согласия большинства команд, а они на полный отказ от тестов не пойдут.

Не могли бы вы разъяснить ситуацию с новыми дисциплинарными штрафами гонщикам, виновным в аварии?

Это действительно сложный вопрос. Если в гонке происходит инцидент, в котором есть виновный, случится одно из двух: или он продолжит гонку, или сходит. Сейчас, если он остается на трассе, у нас есть два известных всем вида штрафа: штрафная остановка и сквозной проезд по пит-лейн. Все просто, сложности были лишь с тем, как наказать виновного, если он выбыл из гонки. Судьи могли либо оштрафовать его на \$50 000, либо не допустить до следующей гонки. При этом для наиболее высокооплачиваемых пилотов сумма в \$50 000 не имеет особого значения, снятие же со следующей гонки – очень серьезное наказание, причем не только для гонщика, но и для команды, а порой и для зрителей. Нам нужно было найти что-то среднее, и в итоге Комиссия Ф-1 предоставила судьям возможность накладывать дисциплинарный штраф – переставить пилота на десять мест назад на стартовом поле следующего Гран При. Это существенно, но не смертельно.

Сегодня концерт Kirch, которому принадлежит значительная доля коммерческих прав на Ф-1, находится на грани краха. Каково ваше отношение к этой проблеме?

Это интересная ситуация! Думаю, все знают, что Kirch владеет 75% акций компании

SLEC – бизнеса Берни, которому принадлежат коммерческие права на Ф-1 на 108 лет. Тем не менее, мне кажется, что значительных перемен в ближайшее время бояться не стоит. Крах Kirch – гигантская проблема для футбола, поскольку финансовое благополучие многих футбольных команд сильно зависит от Kirch. Ф-1 же не получает денег от Kirch, это Kirch получает деньги от Формулы-1. Кроме того, у нас есть право вето, на случай если права Kirch перейдут к компании, которая не будет нас удовлетворять. Однако мы вовсе не против, если кто-то захочет продолжить и бесплатные, и платные телетрансляции чемпионата мира. Не важно, кто будет заниматься этим, лишь бы они хорошо делали свою работу.

Не грозит ли расколом состоявшаяся здесь, в Имоле, встреча автопроизводителей, которые обсуждают планы проведения собственного чемпионата в 2008 году?

Я думаю, все, в том числе и автопроизводители, не могут не понимать, что все эти разговоры о двух чемпионатах могут иметь негативный эффект для Формулы-1. У нас осталось всего пять лет до истечения срока действия Договора согласия, у многих команд через три-пять лет заканчиваются контракты со спонсорами, и люди уже начинают задумываться, а достаточно ли стабильная здесь ситуация, чтобы продолжать вкладывать в этот спорт свои деньги?

Ходят слухи, что Всемирная организация здравоохранения (WHO) выступила с требованием запретить табачную рекламу в Москве начиная уже с первого Гран При, еще до того, как вступит в силу запрет на рекламу табака по всему миру.

Я не слышал об этом и думаю, маловероятно, чтобы WHO стала оспаривать эти вопросы касаясь отдельных этапов. Это было бы бессмысленно и непорядочно по отношению к организаторам новых Гран При, в том числе и к Москве. Думаю в WHO не хуже нас понимают, что единственный эффективный путь – всемирный запрет на рекламу табака.

Что вы думаете по поводу нелецеприятных выражений Монтои в адрес судей и Шумахера после гонки в Бразилии? И собираетесь ли как-то наказывать гонщиков за такую критику?

Мы не вмешиваемся в подобного рода разборки, пока они не начинают вредить интересам спорта. Я думаю, Хуан поступает неблагоприятно, публично обсуждая других гонщиков. Я иногда тоже не согласен с решениями судей, но в отличие от пилотов я не могу заявлять об этом, это было бы недипломатично. Однако за те годы, что я являюсь президентом FIA, мы всего два раза принимали жесткие меры в отношении пилотов за их высказывания. Мы живем в свободном мире, и у людей должна быть возможность свободно выражать свое мнение, даже если оно не совпадает с мнением FIA. И только если по вине гонщика пострадает репутация спорта, мы можем принять меры.

Маттиас Шупп

“Ф-1 – это глобальный шаг”

Энтузиазм! Именно это слово прежде всего приходит в голову при знакомстве с генеральным директором компании “Руссвелл”. Энтузиазм! Без него не обойтись в любом деле. Будь то создание команды Формулы-1, претендующей на первые роли в чемпионате мира, или работа компании, уже являющейся мировым лидером в своей области. Мировой уровень – вот что в первую очередь объединяет команду Ф-1 Toyota и парфюмерную компанию Wella. Но еще – энтузиазм! Сегодня Формула-1 – это не только великий спорт и выгодный бизнес. Формула-1 – это Большая Мода.

Как началось сотрудничество компании Wella с командой Toyota?

Команда Toyota базируется в Кельне. Как и компания Wella. Еще в прошлом году к нам поступило предложение о сотрудничестве. Команда искала финансово устойчивых и обладающих мировой известностью партнеров. И прежде всего среди немецких компаний. Wella подходила под все эти критерии. Так что мы были желанным партнером. А вот у нас происходило много дебатов по этому поводу. Спорт никогда не был для Wella профильной областью. Мы поддерживали в основном мероприятия, связанные с модой и красотой. Например, Кубок мира по латиноамериканским танцам. Правда, у нас есть футбольная команда в одной из лиг Германии. Но Ф-1 – это глобальный шаг. За этим решением стоял определенный риск. Ведь мы связывались с командой-дебютантом. Именно поэтому мы подписали контракт на два года. Первый год должен стать пробным, и мы не ожидали быстрых успехов от команды. Хотя после первых гонок мы, конечно, счастливы.

Ф-1 имеет репутацию мужского спорта. А Wella производит продукцию в основном для женщин. Как сочетаются красота и изящество с жесткой борьбой, потом, а порой – и кровью?

Во-первых, мне не кажется, что это такой уж кровавый спорт. Во-вторых, 40% телезрителей Ф-1 сегодня составляют женщины. В то время как два года назад женщины составляли всего 20% зрительской аудитории. Если дела так пойдут дальше, то скоро Ф-1 превратится в “женский” спорт. Разумеется, женщины смотрят Ф-1 иначе, чем мужчины. У мужчин – любимая команда. У женщин – любимый гонщик. И если вы посмотрите на таких бравых ребят как Култхард, Вильнев, Ирвин, братья Шумахеры, то поймете, что с “мужским имиджем” у этого спорта все в порядке. Наконец, Формула-1, гонки, автомобили – это просто красиво. И это прекрасно сочетается с имиджем нашей компании.

Не является ли подписание контракта с Toyota ответом на решение компании L’Oreal, вашего конкурента, стать личным спонсором Михаэля Шумахера?

Определенно нет. Конечно, L’Oreal – наш главный конкурент. Но у нас свой путь. На мой взгляд, они не использовали все возможности Ф-1. Маленький логотип на рукаве нечасто появляется на экране. А мы заключили договор с командой. Наш логотип всегда на виду. Мы получаем возможность организовывать мероприятия, которые в иных условиях просто невозможно провести за те деньги, что мы тратим на спонсорство. Мы получаем эфирное время в глобальных телетрансляциях. Наконец, мы получаем билеты в пaddock-клуб для наших партнеров и гостей. А это очень престижно.



ТОЙОТА / СПИНИК

Каков финансовый вклад Wella в бюджет команды?

Я не могу назвать конкретной цифры. Подобная информация является тайной. Среди партнеров команды мы занимаем приблизительно четвертое место.

А за кого болеете вы лично?

Конечно, я переживаю за своих – за Toyota и ее гонщиков, Мак-Ниша и Сало. Но я стал фаном задолго до того, как Wella пришла в Ф-1. Я болею за Ferrari и Михаэля Шумахера. Вы можете сказать, легко болеть за чемпиона. Но я болел за него с самого начала.

Какие Гран При вы посещали?

Когда я жил в Бразилии с 1982 по 1986 год, я каждый год ездил на Гран При. Два раза был в Хоккенхайме. В этом году поеду в Хоккенхайм и Монцу.

Будете ли вы проводить маркетинговые мероприятия, вроде приглашения гонщиков Ф-1 в Москву?

Wella связана с Ф-1 уже несколько лет. На престижных гонках мы организовываем салоны красоты при paddock-клубе. Теперь у нас появились новые возможности: мы сможем в перспективе привозить машины и пилотов, развернуть торговлю атрибутикой и сувенирами, что мы и собираемся делать с начала июня. Но все это надо еще согласовать с командой, а в ней сейчас не до всего доходят руки. Но какие-то мероприятия мы проводим сами. Как, например, размещение вдоль автострад Москвы наружной рекламы с автомобилем Ф-1. Мы первыми в Москве реализовали эту идею, и теперь ее будут использовать в других странах. В следующем году мы, быть может, поставим автомобиль Ф-1 в ГУМе возле нашего магазина. Как показывает опыт, это всегда привлекает большое внимание.

Леонид Ситник

“УБИЙСТВО” ПО КОНТРАКТУ

12 мая 2002 года, 15 часов 37 минут по средневропейскому времени. Это мгновение для огромного числа людей стало “моментом истины”. Именно в этот миг Формула-1 для них умерла. По прошествии какого-то времени они снова “воскресят” ее в своей душе, хотя горький осадок – будто тебе в эту самую душу смачно плюнули – все равно останется. А кто-то, быть может, уже тогда просто пожал плечами, восприняв случившееся, как само собой разумеющееся.

Так или иначе, но в первые минуты после финиша ГП Австрии ситуация была накалена до предела. Трибуны улюлюкали. А на главных героев разыгравшейся трагикомедии просто страшно было взглянуть. Лицо Рубенса Баррикелло, которого Михаэль Шумахер буквально втолкнул на высшую ступень пьедестала, судорожно дергалось, как у человека, с трудом сдерживающего рыдания. Михаэль же и вовсе утирал одну скупую мужскую слезу за другой. Не-

ясно было лишь, кого ему жаль – своего партнера или себя самого, оказавшегося в положении, которое иначе как дурацким не назовешь.

Зачем им это нужно?

Незадолго до ГП Австрии Джеки Стюарт, рассуждая о “затянувшемся” триумфе Шумахера, высказал “крамольную” мысль: все равно нельзя объять необъятное, так что Михаэлю надо вовремя уйти – пока его безоговорочное лидерство не пошатнется. Мол, что еще нужно человеку, заработавшему такую уйму побед, рекордов и денег, чтобы спокойно и достойно встретить старость?

А в самом деле, чего еще не хватает Михаэлю Шумахеру, что заставляет при всех его “чинах и регалиях” продолжать рваться к одной победе за другой? Если говорить о настоящих победах, то тут все ясно: на то он и гонщик высочайшего класса, чтобы стремиться к ним любой ценой. Но если цена явно сомни-

тельная, тогда как? Ради чего идти на неспортивные победы? Например, ради очередного рекорда – пятого чемпионского титула, который поставит его в один ряд с великим Фанхио, а потом и шестого, чтобы превзойти уже всех и вся. Или же ради пустяка, почти каприза – победить, наконец, на последней из 17 трасс чемпионата, которая до сих пор ему “не давалась”. И ведь, что интересно, и на этот раз не далась бы, если бы не трюк, предпринятый Ferrari. Но даже если самому Михаэлю все эти рекорды особенно не нужны, Ferrari они нужны однозначно.

И в этой связи возникает закономерный вопрос: так ли уж виноват в случившемся непосредственно Шумахер? Эдди Ирвайн, знающий ситуацию в Ferrari не понаслышке, считает, что нет, не виноват, поскольку руки Михаэля связаны контрактом в той же мере, что и руки Баррикелло. Тут уместнее говорить о личной ответственности не за конкретный неспортивный финиш, а изначально за подписание контракта, диктующего соответствующие условия гонщику.

И собственно, именно это признал в первые же секунды пресс-конференции после ГП Австрии и Рубенс Баррикелло, встреченный, тем не менее, журналистами самой настоящей овацией: “Трудно ли мне было подчи-





ниться такому приказу, отданному за считанные метры до финиша? Собственно, у меня ведь уже есть подобный опыт, так что это не стало чем-то особенным... Меня попросили это сделать, и я подчинился, поскольку таково решение команды. Я ведь только что подписал очередной контракт на два года и должен уважать его условия".

Другими словами, Рубенс открыто подтвердил наличие в контракте пункта, обязывающего его пропускать вперед Шумахера в случае принятия руководством команды такого решения. Это же подтвердил и Шумахер, встреченный представителями СМИ, в отличие от Баррикелло, продолжительным неодобрительным гулом и свистом: "Мог ли я ослушаться приказа из боксов? Я, конечно, размышлял над этим, потому и говорил, что надеюсь, что такого приказа не будет. Но у нас, в отличие от тех, кто наблюдает за гонкой со стороны, нет времени на обсуждение решений, когда они поступают на последних метрах – остается только им подчиняться. Хотя на финише можно было видеть, что когда Рубенс притормозил, я притормозил тоже, но тогда он замедлил движение еще сильнее. Будь моя воля повернуть все вспять, я бы это сделал, но, увы, это не в моих силах".

Я спросил Шумахера, собирается ли он вернуть победу Рубенсу? "Не думаю, что Рубенс нуждается в том, чтобы я вернул ему долг", – ответил Михаэль. – Если он будет продолжать ездить так, как сейчас, то рано или поздно будет выигрывать и без моей помощи. Но будьте уверены, что если даже и не будет, то долг я непременно верну. Полагаю, в прошлом году в Сузукэ такой шанс уже был, но гонка сложилась так, что это стало невозможным".

Деньги не пахнут

Но что же, в таком случае, движет Ferrari в этой выглядящей уже чуть ли не патологической погоне за победами? Ответ банальный: деньги. Но не просто деньги, а те огромные деньги, которые команда получает за свой беспрецедентный успех.

"Приказ, так или иначе, исходил от высшего руководства Ferrari – объяснялся Шумахер, тщательно обдумывая и взвешивая каждое свое слово, чтобы не сказать "лишнего". – Самый главный в Ferrari – г-н Монтеземоло, за ним следует г-н Тодт и т.д. Кто именно принял

конкретное решение, не знаю, но уж поверьте, команда вкладывает огромные деньги в единственную цель – победу в чемпионате, и представьте, как глупо мы будем выглядеть, если по итогам чемпионата нам немного не хватит очков? Слишком большие вовлечены в это деньги, слишком велики наши обязательства перед спонсорами. Возможно, им не слишком понравится финал этой гонки, но еще больше не понравится, если мы проиграем чемпионат".

Шумахеру, разумеется, тут же задали вопрос: "Неужели в Ferrari не понимают, что благодаря подобному фарсу команда выглядит еще глупее?"

"Отнюдь, – ответил Михаэль уже с явным оттенком раздражения. – Разве в конце прошлого чемпионата кто-то вспомнил об аналогичной прошлогодней ситуации здесь же? Нет, все были единодушны в том, что команда отлично поработала. Это была всего лишь одна гонка из семнадцати".

Игра в поддавки

Стоит, однако, вспомнить, что когда в прошлом году здесь же, в Австрии, точно так же на последних метрах Баррикелло "посторонился", пропустив вперед Шумахера, ситуация все же была другой. Во-первых, тогда на кону стояло лишь второе место, а не победа, цена которой значительно выше не только в очковом выражении, но главным образом (по крайней мере для Баррикелло) в морально-психологическом плане.

Во-вторых, тогда и в чемпионате была совершенно иная ситуация. В тот момент Шумахеру реально наступал на пятки Култхард: немец выехал на трассу "A1", имея 36 очков, а у шотландца было 28. Если бы они финишировали соответственно третьим и первым, то соотношение стало бы уже критическим – 40 и 38 очков, и тут действительно можно говорить об оправданности финишной "перестановки". Теперь же у Шумахера 54 очка, а у его ближайшего соперника, Монтои, всего 27, то есть вдвое меньше (перед ГП Австрии было, соответственно, 44 и 23). Сам Хуан-Пабло, кстати, так прокомментировал ситуацию: "Не понимаю, почему они в такой ситуации так волнуются из-за лишней пары-другой очков?"

В-третьих, даже в прошлом году отобранные у Баррикелло два очка в конечном счете оказались Шумахеру совершенно ненужными, поскольку сезон он закончил с более чем солидным преимуществом над Култхардом в 58 очков! В то время как Баррикелло от Култхарда отделили лишь девять очков. Те самые два очка тоже не позволили бы ему победить Култхарда в борьбе за вице-чемпионское звание, но значительно увеличили бы его шансы на это и при удачном стечении обстоятельств как раз могли оказаться решающими. Да, это дела давно минувших дней, но ведь в этом сезоне все может сложиться точно так же.

Это подтверждает и сам Шумахер: "Да, в прошлом году чемпионат давался мне значительно труднее, чем в этом, и я некоторым образом имел отношение к принятию того решения, но в этом году я не видел такой необ-

ходимости, поэтому и сказал накануне, что не ожидаю подобной командной тактики. Так что решение команды стало для меня совершенно неожиданным".

Но тут же следует высказывание, уникальное по своему прамодушью и цинизму: "Проблема в том, что Рубенсу отчаянно не везло с начала сезона, поэтому теперь очковая ситуация такова, что играет на руку мне, а не ему. Была бы ситуация иная, не думаю, что команда приняла бы такое решение. Но я уверен, что если Рубенс будет продолжать гоняться так же, как он это сделал сегодня, то у него будет еще множество возможностей для побед. Стоя на пьедестале, я сказал ему, что надеюсь, что уже скоро судьба чемпионата будет решена, и вот тогда мы сможем устроить настоящие гонки, и он сможет одержать много побед!"

Вопросы без ответов

Выходит, что сейчас гонки – не настоящие, "понарошку"?!

Другой вопрос: случайно ли обстоятельства для настойчивого бразильца в этом сезоне складывались так неудачно? В Малайзии случается редчайшее для Ferrari явление – взрывается мотор на его машине, в Бразилии неожиданно отказывает гидравлика, в Испании на старте вдруг ломается хваленая коробка передач...

Наконец – заключительный фрагмент пресс-конференции после гонки без каких-либо комментариев.

Вопрос: "Михаэль, разве это спорт? Разве в этом цель автогонок?"

В ответ – молчание.

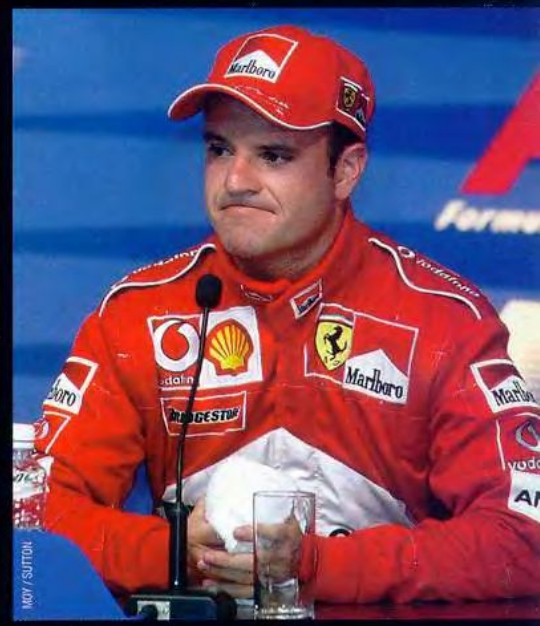
Вопрос: "Михаэль, вы хотите выиграть чемпионат как лучший гонщик, или как гонщик, имеющий лучший контракт?"

Молчание.

Вопрос: "Вы, все трое говорите о том, что подобная командная тактика нормальна, поскольку это командный спорт. Тогда зачем же существует личный зачет?"

Молчание.

Борис Мурадов



Михаэль Шумахер – великий гонщик. Бороться с ним – нелегкое дело. Особенно для тех пилотов, что оказываются с ним рядом. И события Гран При Австрии '02, когда после финиша уже сам Михаэль пытался всучить Рубенсу Баррикелло только что украденный у бразильца Большой Приз, еще раз напомнили об этом. Их было девять! Девять гонщиков, которых судьба сводила в одной команде с Михаэлем Шумахером. Никому из них так и не удалось одолеть его ни на трассе, ни за ее пределами. Иногда они подходили к нему очень близко, порой даже следовали за ним, как тени. Но только как тени.

ДЕВЯТЬ ТЕНЕЙ ШУМАХЕРА

Два рекорда Андреа

22-летний Михаэль Шумахер дебютировал в Формуле-1 на Гран При Бельгии 1991 года, на сложнейшей бельгийской трассе в Спа. Справедливости ради стоит отметить, что до этого Михаэль однажды выступал в Арденнах за рулем спортпрототипа, но если не считать коротких ознакомительных тестов в Сильверстоуне, за руль Jordan немец, по большому счету, сел лишь перед началом пятничной тренировки. Партнером Михаэля в команде Jordan стал один из самых опытных гонщиков Формулы-1 – итальянец Андреа де Чезарис. И перед началом заездов Эдди Джордан попросил ветерана, для которого эта гонка должна была стать уже 160-й в Формуле-1, проехать с Михаэлем по трассе Гран При на легковом автомобиле: показать новичку точки торможения и познакомить его с хитростями бельгийского кольца. "Ну как?" – поинтересовался Эдди у Андреа, когда они с Шумахером вернулись в пaddock. "Поездка оказалась очень полезной... я узнал об этой трассе много нового", – смущенно отшучивался итальянец. А через пару дней немецкий дебютант смутил уже не одного только Чезариса. На своем первом же Гран При немец умудрился показать в квали-



Уже на своем дебютном Гран При в бельгийском Спа, едва заняв в Jordan место Бертрана Гашо, посаженного в тюрьму за нападение на лондонского таксиста, Шумахер уверенно опередил в квалификации Андреа де Чезариса (вверху). А в первом повороте (слева внизу) прошел Жана Алези (№ 28) и самого трехкратного чемпиона мира Нельсона Пике, который через две недели стал новым партнером Михаэля в команде Benetton



Последний бой "адмирала Нельсона"

По иронии судьбы, в 1991 году Шумахер стал своего рода злым гением для обладателей быстрее крутых в гонках. В Бельгии он заменил в кокпите Jordan отличившегося на предыдущем Гран При Венгрии Бертрана Гашо, а на следующем этапе в Монце занял в Benetton место показавшего лучший круг в Спа Пупо Морено... Мистика, да и только. Новым же партнером Шумахера стал не кто иной, как трехкратный чемпион мира Нельсон Пике. Впрочем, ни титулы, ни авторитет бразильца, ни даже его сомнительная репутация одного из первых интриганов Формулы-1 ничуть не смутили молодого немца. И в первой же квалификационной схватке Михаэль хоть ненамного, но обставил бразильца, показав уже привычное седьмое время и оттеснив Пике на восьмое место. В том же порядке, но на два места выше, они финишировали и в гонке: дебютант привез чемпиону более десяти секунд. На следующем этапе в Португалии "адмирал Нельсон", правда, отыгрался и поставил зарвавшегося "юнг" на место.

фикации седьмое время и успел даже погрозить кулаком самому Профессору Просту, когда тот в одном из поворотов не пожелал уступить ему дорогу.

У своего первого многоопытного партнера по команде Шуми выиграл 0,774 с и четыре позиции. Впрочем, при всем уважении к опыту итальянца, де Чезариса вряд ли можно было считать грозным соперником. За свою долгую карьеру в Формуле-1, а это был уже 12-й его сезон, он не выиграл ни одной гонки, установив абсолютный рекорд Формулы-1 по числу Гран При без побед. Но в Бельгии итальянец установил еще одно рекордное достижение, которое до сих пор еще никем не по-

вторено: Андреа стал единственным пока партнером Шумахера, не проигравшим немцу в гонках. Впрочем, рекорд этот состоялся, скорее всего, лишь потому, что до финиша их "общей" гонки ни тот, ни другой так и не добрались. Но даже сожженное Шумахером на первом же круге сцепление не смогло испортить впечатления от его яркого дебюта – седьмое место на старте и пятое на выходе из первого поворота, который и предопределил будущее Михаэля. На него обратил внимание Флавио Бриаторе, и свою следующую гонку Шумахер начинал уже в новой, более сильной команде и с новым, куда более грозным партнером.

Даже быстрее круг в Спа не помог Морено (слева) остаться в Benetton





Гран При Италии-91 в Монце стал всего лишь второй гонкой в Ф-1 для Шумахера и 200-й в карьере Пике, но молодой немец все-таки испортил бразильцу юбилей, обставив трехкратного чемпиона мира и в квалификации, и в гонке. Всего Шуми и Пике провели в одной команде пять гонок, и лишь раз Нельсон сумел опередить немца. Михаэлю же удалось побить бразильца дважды. Особенно красивой была победа в Испании (внизу), где Шумахер смог обогнать Пике в конце стартовой прямой



Но проблемы с машиной и только 13-е место на финише в Испании так и не позволили Пике выиграть у немца гоночную дуэль. В квалификации же лишь пятое место на старте Гран При Австралии в Аделаиде спасло Нельсона от поражения "всухую".

Эта гонка стала последней в карьере бразильского чемпиона. Зимой, после нескольких месяцев раздумий, так и не дождавшись приглашения ни от одной команды "большой четверки", кроме Benetton, Пике решил оставить Формулу-1 и перебраться в CART. Какую роль в этом решении сыграла перспектива соперничества в одной команде с набирающим силу немцем — неизвестно. Сам Пике, естественно, заявлял, что Шумахер тут совершенно ни при чем. Как бы то ни было, но Нельсон все-таки оставил "большой цирк". Так что в свой первый полный сезон в Формуле-1, имея за спиной всего шесть гонок, Михаэль вступил уже в роли лидера четвертой команды чемпионата и с новым, уже третьим партнером.



Гроза авторитетов

Если бы в автогонках, как в футболе, существовал приз "Гроза авторитетов", вручаемый не принадлежащему к когорте великих пилотов, наиболее отличившемуся в схватках с чемпионами, его обладателем, наверное, стал бы Мартин Брандл. В Формуле-3 он едва не объехал самого Сенну, а на фоне своей довольно средней карьеры в Формуле-1 — всего два вторых места за 12 лет — англичанин вошел в историю как единственный партнер, сумевший "напугать" немца.

Брандл никогда не был специалистом по квалификации. Шумахер выиграл у Мартина квалификационную дуэль "всухую": 16:0. Но

зато в гонках опытный Брандл сражался с молодым немцем на равных. "В квалификациях я мог убраться от него, — вспоминает Шумахер, — мне удалось гораздо раньше Мартина привести машину к пределу ее возможностей. Но после нескольких тренировок он почти всегда настигал меня, и в гонке мы соперничали уже почти на равных. Четыре раза Мартин уступил Шумахеру в Гран При, но зато трижды финишировал впереди Михаэля.

"Михаэль, безусловно, очень талантлив и через несколько лет непременно станет звездой первой величины, но работать с ним очень сложно, — говорил в конце 1992 года Мартин. — Он весьма специфическая личность: в нем чересчур много высокомерия и надменности. Но главное — это его потрясающая уверенность в собственных силах и в своей абсолютной правоте. Уже сейчас он, по сути, еще мальчишка-новичок, позволяет себе поучать гораздо более опытных инженеров. Но он чертовски быстр, и за это ему многое прощают".

В те годы Шуми не имел статуса "неприкасаемого" первого номера в команде, и Мартину позволяли бороться с ним. Своего апогея их противостояние достигло в Венгрии '92. На "Хунгароринге", в очередной раз проиграв квалификацию, в гонке Брандл шел вплотную за немцем, давил на него и однажды даже слег-



Брандл и Шумахер — партнеры по Benetton-92



На ГП Италии-92 Мартин Брандл опередил Михаэля в борьбе за второе место, и стал первым партнером Шумахера, поднявшимся на пьедестале почета на ступень выше немца

В 1993 году место уволенного Брандла в Benetton занял пришедший из Williams вице-чемпион мира 1992 года итальянец Риккардо Патресе. На первый взгляд, казалось, что эта замена должна значительно усилить команду. Но, увы, Риккардо – гонщик, за плечами которого было больше всех Гран При в истории Формулы-1 – в отличие от Брандла так и не смог составить конкуренции Шумахеру ни в

квалификациях, ни в гонках. Патресе никогда не был бальваном судьбы: из своих 256 Гран При в Ф-1 он выиграл всего шесть и на закате своей не слишком удачной карьеры ничего не смог противопоставить величайшему чемпиону следующего десятилетия, на которого к тому времени работала почти вся команда. Полсезона Патресе жаловался на отвратительные настройки своего Benetton, но после того, как,





1993–1994 годы ознаменовались подавляющим превосходством Шумахера над его партнерами по команде. Ни Риккардо Патресе (вверху справа), ни Юрки Ярвилехто (справа), ни Йос Ферстаппен (справа), ни Джонни Херберт (внизу) так и не смогли оказать немцу достойного сопротивления, набрав на четверых всего 31 очко против 144 у Михаэля



однажды сев за руль его машины, Шумахер намного перекрыл время итальянца и заявил, что настройки Benetton Риккардо гораздо лучше его собственных, судьба Патресе была решена. И следующий сезон Михаэль начинал уже с новыми партнерами по команде.

Три “товарища”

В 1994 году у Михаэля оказалось сразу три товарища по команде. Первоначально планировалось, что за руль Benetton под шестым номером сядет опытный финн Юрки Ярвилехто. Однако 21 января на тестах Benetton в английском Сильверстоуне 28-летний финн угодил в аварию и выбыл из строя на несколько месяцев. Поэтому на двух первых гонках сезона в Бразилии и Японии партнером немца стал никому не известный голландский дебютант Йос Ферстаппен. В Имоле за руль вернулся Ярвилехто, но лишь два финиша в четырех гонках, причем оба в круте от Шумахера, заставили



Флавио Бриаторе вновь усадить в кокпит второго Benetton Йоса – голландские спонсоры готовы были платить гораздо больше финских. И надо сказать, Ферстаппен в том сезоне проявил себя относительно неплохо: в чемпионате он проиграл завоевавшему свой первый титул немцу “всего” 82 очка, а однажды – в Венгрии – даже поднялся вместе с ним на пьедестал почета. Но на фоне Шуми Йос выглядел бледной тенью и не сумел сохранить место в команде даже до конца сезона. В Японии и Австралии на смену ему пришел приглашенный из Ligier Джонни Херберт. И хотя ни в Стране восходящего солнца, ни на Зеленом континенте до финиша англичанин так и не добрался, его пятое и седьмое время в квалификаци-

ях, при том, что Лехто и Ферстаппен лишь пять раз в 18 гонках смогли пробиться в первую десятку на старте, Флавио Бриаторе расценил как весьма позитивный результат и оставил Джонни в команде прикрывать тылы Шумахера и в 1995 году.

Тот сезон стал лучшим в карьере Херберта: две победы и четвертое место в чемпионате мира. Однако с психологической точки зрения для талантливого англичанина сотрудничество с Шумахером стало настоящим кошмаром. Впрочем, об этом мир Ф-1 узнал лишь после завершения чемпионата мира 1995 года, когда Херберт, уже покидая Benetton, смог, наконец, поведать правду об их взаимоотношениях с Шуми. “Моя главная проблема заключалась в том, что в начале сезона на тестах я имел неосторожность быть, по мнению Шумахера, слишком быстрым, – рассказывал Джонни в интервью одной из английских газет. – С тех пор я ни разу за весь год не чувствовал поддержки со стороны команды. Михаэль провел на тестах 21 день, я – в два с лишним раза меньше. Все технические новинки ставили только на его машину. Мне не давали даже работать с распечатками его телеметрии, в то время как вся информация с моего автомобиля поступала в полное распоряжение Михаэля. Да что там говорить, если мне даже



В Benetton партнеры постоянно работали на Шумахера

не давали настраивать машину так, как я того хотел, фактически заставляя повторять настройки Михаэля! Они идеально подходили ему, но не мне. То же самое касается и работы команды на пит-стопах. В Бельгии, к примеру, мне не долили сорок с лишним литров топлива. Вы можете себе представить, чтобы подобное случилось с Михаэлем? Я не спорю, команда, безусловно, должна быть сосредоточена на гонщике, который ведет борьбу за титул, но я даже не представлял себе до какого абсурда это может дойти! Шумахер такой же эгоцентрист, как Сенна или Прост. Иногда это даже неплохо, но все должно быть в меру. Ни Сенна, ни Прост не гноили так своих партнеров по команде...”



В 1995 году Херберт побеждал лишь в тех гонках, где Шумахер сходил

После года сотрудничества Михаэль и Джонни разбежались по разным командам: Херберт – в Sauber, Шумахер – в Ferrari. Однако англичанин еще долго не мог успокоиться и все межсезонье пугал Эдди Ирвайна, который должен был стать напарником Шуми в команде из Маранелло: «Думаю, Эдди будет удивлен и разочарован, когда поближе познакомится с Михаэлем и поймет свое место в команде».

Второй номер

На первых порах казалось, что Джонни преувеличивал. Шумахер, который фактически сам выбрал себе нового партнера по команде, наложив вето на переход в Ferrari Рубенса Баррикелло, встретил Ирвайна довольно дружелюбно. «Многие пугали меня тем, что Михаэль будет своим авторитетом тормозить мою карьеру, но пока этого нет, – радовался в начале 1996 года Ирвайн. – Напротив, на зимних тестах он был весьма мил и даже дал мне несколько полезных советов. Конечно, пока мы еще не слишком хорошо знаем друг друга, но уже сейчас у нас неплохое взаимопонимание. Надеюсь, и дальше особых проблем у нас не возникнет. Думаю, все дело в том, что я знаю, что он безусловный первый номер команды и принимаю это без всяких разговоров, а его бывшие партнеры по Benetton не делали этого. В то же время Жан Тодт обещал мне, что я получу точно такую же машину, как и у Михаэля, а требования к настройке у нас с ним схожи. К тому же у меня уже есть опыт работы «вторым номером». Помнится, когда семь лет назад в Pacific Ф-3000 я был «лакеем» при Юрки Ярвилехто, я неплохо выкрутился из этой ситуации».

Увы, благодушия Михаэля хватило лишь на несколько месяцев. Как только в первой же их совместной гонке за Ferrari в Австралии Ирвайн посмел опередить Шумахера в квалификации (всего лишь в третий раз за пять лет в Ф-1 немец стоял на старте позади своего партнера по команде), от добродушия Шуми не осталось и следа. А у Ирвайна вскоре появились те же проблемы, что преследовали и предыдущих напарников Михаэля в Benetton. Ирландцу перекрыли доступ к телеметрии с машины Шумахера, стали недоливать топливо и забывать в боксах покрышки во время пит-стопов... Словом, все пошло по уже знакомому сценарию, хотя Ирвайн все еще на что-то надеялся: «У Михаэля контракт с Ferrari на два года, у меня – на три! Так что через два года, когда он уйдет, я хочу остаться здесь первым номером и стать чемпионом мира».

Самое удивительное, что желание Эдди действительно едва не исполнилось. Михаэль из Ferrari никуда не ушел, однако авария на первом круге Гран При Великобритании-99 (кстати, при атаке на Ирвайна) стоила Шумахеру сломанной ноги и надежд на чемпионский титул 1999 года. В отсутствие Михаэля

Йос Ферстаппен преследует Шумахера, Гран При Бразилии '94





Михаэль сохранил отличные отношения с Эдди, который так и не стал для него соперником. Нет сомнений, что и с Рубенсом они останутся друзьями

Показатели выступлений партнеров Михаэля Шумахера

Год	Пилот	Сезонов	Гран При	Счет в чемпионатах	Очковый баланс в чемпионатах	Средний отрыв в чемпионате (очков)	Счет в квалификации	Счет в гонках*
1991	Андреа де Чезарис	1	1	1:0	9:4	+5	0:1	0:0
1991	Нельсон Пике	1	5	1:0	26:5:4	+22.5	1:4	1:2
1992	Мартин Брандл	1	16	0:1	38:53	-15	0:16	3:4
1993	Риккардо Патресе	1	16	0:1	20:52	-32	0:16	0:5
1994	Йос Ферстаппен	1	8	0:1	10:92	-82	0:8	0:1**
1994	Юрки Ярвилехто	1	4	0:1	1:92	-91	0:4	0:2
1994-1995	Джонни Херберт	2	19	0:2	45:194	-74.5	1:18	0:9
1996-1999	Эдди Ирвайн	4	59	1:2	156:267	-27.7	4:55	3:27
2000-2002	Рубенс Баррикелло	3	40	0:3	130:285	-51.6	5:35	2:20

* — учитываются только гонки, в которых до финиша добрались оба пилота;

** — в 1994 г. Шумахер и Ферстаппен финишировали вместе в трех гонках, но дважды — в Сильверстоуне и Спа — Михаэль был дисквалифицирован

Примечание: все данные представлены по состоянию на 15.05.02

Эдди, как и мечтал, стал лидером Ferrari, выиграл две гонки. Но в Нюрбурге механики Scuderia в очередной раз потеряли в боксах его шины, Ирвайн лишился нескольких верных очков, а с ними, как потом выяснилось, и чемпионского титула. Даже благородство Шумахера, подарившего Ирвайну победу на финише Гран При Малайзии, уже не позволило ирландцу опередить Микку Хаккинена. Эдди остался в чемпионате вторым, но зато стал первым с 1991 года партнером Шумахера, сумевшим опередить немца в чемпионате.

Тем не менее, осознав, что отныне в Ferrari он навсегда будет оставаться в тени Михаэля, Ирвайн покинул Маранелло. И, как тремя годами раньше Херберт, первое, что сделал Эдди, оказавшись «на свободе», так это высказал все, что он думает о Михаэле и команде. И, естественно, предостерег своего бывшего партнера по Jordan Рубенса Баррикелло, заступившего после ухода ирландца «на пост № 2» в Ferrari.

Объятия «красной Сирены»

«Эдди просто потряс меня, согласившись на все оговоренные контрактом условия, ставящие его в положение человека второго сор-



Ferrari притягивает гонщиков Формулы-1 как магнит, и даже перспектива оказаться в тени Шумахера не может охладить пыл пилотов, жаждущих попасть в объятия «красной Сирены». Одним везет, как Ирвайну (вверху) или Баррикелло (слева). Другим, как Бадюеру (вверху в центре) – нет. Но и те, и другие в итоге оказываются в роли проигравших

За два с лишним года, что Баррикелло провел в Ferrari в тени Шумахера, бразилец лишь трижды сумел опередить Михаэля в квалификации



да, уже после подписания нового двухлетнего контракта. И высшая ступень пьедестала, на которую бразилец вззошел по приглашению Шумахера под звуки немецкого гимна – больше походила на издевательство.

Невольно задаешься вопросом: а можно ли вообще победить Михаэля, выступая с ним за одну команду? Возможно, Жан Тодт и не лукавил, когда обещал Ирвайну, а потом и Баррикелло машину, идентичную с автомобилем Шумахера. Но вся соль этой дьявольской шутки в том, что обе эти «одинаковые» машины все рано остаются «машинами Шумахера», которые создаются и настраиваются исключительно под немца. Поэтому, чтобы победить Михаэля на одинаковой (именно одинаковой, а не равной) машине, нужно быть либо вторым Михаэлем Шумахером, либо гонщиком, который сможет оказаться на трассе на голову выше четырехкратного чемпиона мира. Все же остальные его партнеры, похоже, так и обречены прозябать в тени Красного Барона.

та. Я бы никогда не пошел на это. Что же касается Шумахера, то он вовсе не так уверен в своей непобедимости, как хочет показать, иначе бы он не наложил вето на мой приход в Ferrari», – говорил обиженный Баррикелло осенью 1995 года, когда понял, что в Scuderia в пару к Шумахеру возьмут не его, а Ирвайна. А между тем сам Рубиньо не переставал мечтать о красном автомобиле. «Для Ferrari не составляет труда найти пилота в пару к Шумахеру, ведь несмотря ни на что, практически любой гонщик спит и видит себя за рулем машины из Маранелло», – заявил как-то Ален Прост. Красные машины с черным гарцующим жеребцом на борту, словно мифические Сирены, привлекают в команду все новые жертвы. Не стал исключением и Баррикелло. Как только осенью

1999 года его поманили в Ferrari, Рубиньо тут же забыл о своих словах четырехлетней давности и бросился в объятия «красной Сирены». При этом условия его контракта были ничуть не лучше, чем четыре года назад у Ирвайна.

Как и ожидалось, быстрых успехов сотрудничество с Шумахером Рубиньо не принесло. За два года бразилец буквально выплакал одну, почти случайную победу в Германии. Когда же после Гран При Австрии '01, где его в очередной раз заставили пропустить Шумахера, Рубенс попытался было покачать права, ему тут же заткнули рот... продлив его контракт с Ferrari еще на год. И вскоре Рубенс уже вновь разгуливал по paddock со счастливой физиономией. Через год история повторилась! Но теперь Рубенса заставили отдать победу. Прав-

Владимир Маккавеев





ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

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



Хуан-Пабло Монтоя/Juan Pablo Montoya (Колумбия)
Род. 20.09.75 в Боготе, Колумбия

Действующий пилот Ф-1. Всего-навсего второй колумбийский гонщик, пробившийся в Формулу-1. Спортивную карьеру начал в 1981 г. с картинга. Чемпион Колумбии по картингу 1986 г., двукратный чемпион Боготы 1987, 1991 гг., чемпион мира среди юниоров 1992 г., чемпион Судамы в классе 125 см³ 1994 г. В 1992 г. пересел за руль гоночного автомобиля. Вице-чемпион колумбийской Ф-Ренальт (4 победы, 4 ПП в 8 гонках) 1992 г. Чемпион Колумбии в гонках легковых автомобилей Swift GT (7 побед, 7 ПП в 8 гонках) 1993 г. В 1994 г. выступал в мексиканской Ф-3 (3 победы, 4 ПП в 5 гонках), мексиканском чемпионате спортпрототипов (1 победа и рекорд трассы в 1 гонке), занял 3-е место в американском чемпионате Barber Saab. В 1995 г. стал 3-м в британской Ф-1 Vauxhall. На следующий год занял 5-е место в британской Ф-3 (2 победы), выиграл Marlboro Masters Ф-3 в Зандфорте, победил в гонке спортпрототипов "6 часов Боготы". В 1997–1998 гг. работал тест-пилотом в Williams Ф-1 и участвовал в МЧ Ф-3000 (7 побед, 10 ПП, 8 БК). Чемпион МЧ Ф-3000 1998 г. В 1999–2000 гг. выступал в серии CART (10 побед, 14 ПП). Чемпион CART 1999 г. Победитель Indy 500 (IRL) 2000 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Австралии 2001 г. (НПК). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 2001 г. Выступал на автомобилях Williams FW23, FW23B (Williams). Лучший результат в ЧМ – 6-е место в 2001 г.



ГП в Ф-1: 17; гонок в Ф-1: 17; очки: 31; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 3

Победы в Ф-1: 1 – ГП Италии 2001 г.

Полу-позиции в Ф-1: 3 – ГП Германии, ГП Бельгии, ГП Италии 2001 г.

Победы в других гонках: Marlboro Masters Ф-3 1996 г.; гонка GT "6 часов Боготы" 1996 г.; этапы МЧ Ф-3000 в По (ГП По), Шлиппберге и Хересе в 1997 г., Барселоне, Сильверстоуне, По (ГП По) и Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1998 г.; этапы серии CART в Лонг-Биче, Назарете, Рио-де-Жанейро, Кливленде, Мид-Огайо, Чикаго и Банкувере в 1999 г., Милуоки, Мичигане и Сент-Луисе в 2000 г.; этап IRL Indy 500 2000 г.



Джанни Морбиделли/Gianni Morbidelli (Италия)
Род. 13.01.68 в Пезаро, Италия

В начале 70-х гг. отец Джанни строил мотоциклы Morbidelli, на которых испанский гонщик Анхель Nieto выступал в классах 125 и 350 см³. Спортивную карьеру Джанни начал в 1980 г. с картинга. Вице-чемпион мира по картингу среди юниоров 1981 г. Победитель Евро-американского кубка 1985 г., 3-й призёр Азиатского чемпионата. В 1987–1989 гг. выступал в итальянской Ф-3: 7 побед. Чемпион Италии в Ф-3 1989 г. Участник МЧ Ф-3000 1990 г.: (1 победа, 1 ПП, 20 очков, 5-е место в МЧ). В 1990 г. работал тест-пилотом в Ferrari Ф-1. В том же году на ГП США (Финикс) (НПК) дебютировал в ЧМ Ф-1 в составе Dallara. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1990–1992, 1994–1995, 1997 гг. Выступал на автомобилях Dallara F190 (Dallara) в 1990 г., Minardi M190, M191, M191B, M192 (Minardi) в

1990–1992 гг., Ferrari 643 (Ferrari) в 1991 г., Footwork FA15, FA16 (Footwork) в 1994–1995 гг., Sauber C16 (Sauber) в 1997 г. Лучший результат в ЧМ – 14-е место в 1995 г. В перерывах между выступлениями в Ф-1 в 1993, 1996 гг. стартовал в итальянском чемпионате легковых автомобилей (ИТС) – 9-е место в 1993 г. В 1998 г. после ухода из Ф-1 участвовал в британском первенстве BTCC – 11-е место. В 2000 г. занял 3-е место в Еврокубке легковых автомобилей ESTC (5 побед). В 2001 г. финишировал 5-м в чемпионате ETCC/SPC (1 победа).

ГП в Ф-1: 70; гонок в Ф-1: 67; очки: 8,5; лучший рез. в квал.: 6-е место – ГП Бразилии 1994 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место – ГП Австралии 1995 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этап МЧ Ф-3000 в Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) 1990 г.; гонки ESTC в Будапеште (1), Будапеште (2), Мизано (1), Мизано (2), Ново-Место (2) в 2000 г.

Дэйв (Дэвид) Морган/Dave (David) Morgan (Великобритания)



Род. 07.08.44 в Снептон-Молетте, графство Сомерсет, Англия, Великобритания

Карьеру автогонщика начал в 1965 г. в Mini. В 1970 г. сел за руль "формулы-3", но уже через несколько месяцев после столкновения в Кристал-Палас с Джеймсом Хантом у Дэйва за опасное вождение на год отобрали лицензию. Затем Morgana, правда, простили и разрешили ему в 1971 г. стартовать в Формуле-Атлантик. В 1972–1973 гг. Дэйв на собственном Brabham BT35, а затем на Chevron B25 стартовал в ЧЕ Ф-2: выиграл одну гонку, в 1972 г. занял 6-е место в ЧЕ. 1974 г. вновь провёл в Ф-Атлантик. На ГП Великобритании 1975 г. (18/НФ) единственный раз в карьере принял участие в гонке ЧМ Ф-1. Выступал на Surtees TS16 (Surtees). После неудачи в Ф-1 Дэйв на время ушёл из гонок и вернулся за руль лишь через пять лет, когда в 1980–1981 гг. стартовал в серии RAC Tricentrol. В начале 90-х гг. Морган работал гоночным инженером Зрика ван де Пуле в Ф-3000, а затем и в Modena и Brabham Ф-1. Потом Дэйв несколько лет проработал инженером в Мексике, после чего перебрался в серию CART. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 23-е место – ГП Великобритании 1975 г.; лучший рез. в гонке: 18-е место/НФ – ГП Великобритании 1975 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этап ЧЕ Ф-2 в Маллорри-парке 1972 г.

Роберто Морено/Roberto Moreno (Бразилия)
Род. 11.02.59 в Рио-де-Жанейро, Бразилия



Роберто Морено по прозвищу Пуло был одним из самых замечательных гонщиков Формулы-1, но так и не сумел добиться значительных успехов в "большом цирке". В отличие от Сенны и Пике, Пуло выходил из бедных кварталов Рио. Карьеру автогонщика начал в начале 70-х с картинга. В 1979 г. вслед за своим приятелем и соперником Нельсоном Пике Роберто отправился в Европу, где в 1980 г., одержав 15 побед, выиграл британский чемпионат Ф-Форд 1600. 1981 г. провёл в британской Ф-3, выиграл ГП Австралии Ф-3 Pacific, обогнав Пике и Джонса. На следующий год выиграл чемпионат североамериканской Ф-Атлантик и новозеландский международный чемпионат. ГП Макао Ф-3 Pacific. На ГП Нидерландов 1982 г. (НПК) дебютировал в ЧМ Ф-1. В 1983–1984 гг. ещё дважды победил в ГП Австралии. В 1984 г. стартовал в ЧЕ Ф-2 (2 победы, 3 ПП,

2 БК, 44 очка). Вице-чемпион Европы в Ф-2 1984 г. Затем два сезона провёл в серии CART и лишь в 1987 г. вернулся в Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 1982, 1987, 1989–1992, 1995 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 91 (Lotus) в 1982 г., AGS JH22 (AGS) в 1987 г., Coloni FC188B, C3 (Coloni) в 1989 г., EuroBrun ER189, ER189B (EuroBrun) в 1990 г., Benetton B190, B190B (Benetton) в 1990–1991 гг., Jordan 191 (Jordan) в 1991 г., Minardi M191 (Minardi) в 1991 г., Moda S921 (Andrea Moda) в 1992 г., Forti FG01 (Forti) в 1995 г. Лучший результат в ЧМ – 10-е место в 1990, 1991 гг. В перерывах между выступлениями в Ф-1 стартовал в других чемпионатах. В 1985, 1987–1988 г. выступал в МЧ Ф-3000 (5 побед, 7 ПП, 4 БК, 76 очков). Чемпион Ф-3000 1988 г. В 1993 г. участвовал во французском первенстве легковых автомобилей – 7-е место. После окончательного ухода из Ф-1 продолжает карьеру в серии CART. Лучший результат – 3-е место в чемпионате 2000г.



ГП в Ф-1: 75; гонок в Ф-1: 41; очки: 15; лучший рез. в квал.: 5-е место – ГП Канады 1991 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место – ГП Японии 1990 г.; быстрые круги: 1

Победы в других гонках: гонки Ф-3 Pacific: ГП Макао 1982 г., ГП Австралии 1981, 1983, 1984 гг.; этап ЧЕ Ф-3 в Сильверстоуне в 1981 г.; этапы ЧЕ Ф-2 в Хоккенхайме ("Джим Кларк Трофи") и Донингтон-парке в 1984 г.; этапы МЧ Ф-3000 в Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1987 г., в По (ГП По), Сильверстоуне ("Интернационал Трофи"), Монце и Бирмингеме в 1988 г.; этапы серии CART в Кливленде в 2000 г., в Банкувере в 2001 г.

Билл (Уильям Ф.) Мосс/William F. Moss (Великобритания)



Род. ????.33

Гонщик-любитель, за пределами Англии практически не известен. В 1959 г. на Cooper T51 (Ф-2) (United Racing Stable) был заявлен на ГП Великобритании "Интернационал Трофи", Монце и Бирмингеме в 1988 г., этапы серии CART в Кливленде в 2000 г., в Банкувере в 2001 г.

Через два года отличился, выиграв британский чемпионат Ф-3 (John Davy British F3). О дальнейшей судьбе Билла практически ничего не известно.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: –; очки: –; лучший рез. в квал.: НСК; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: –



Стирлинг Мосс/Stirling Moss (Великобритания)
Род. 17.09.29 в Западном Кенсингтоне, Лондон, Англия, Великобритания

Великий неудачник Ф-1, Мосс был и вероятно навсегда останется самым популярным автогонщиком в Англии. Выходец из семьи дантиста, в которой все повально увлекались автогонками. Отец Стирлинга Альфред в 20-е гг. участвовал в Indy 500, мать Эилин в 30-е стартовала в ралли, сестра Стирлинга Пат также стала



впоследствии известной раллисткой. Стирлинг начал свою карьеру в 1947 г. за рулем BMW 328, затем стартовал на Cooper в Ф-3. В 1950 г. сел за руль HWM Ф-2 и одержал на Jaguar XK120 свою первую победу в "Турист Трофи". В следующем году вновь выиграл "Турист Трофи" и на ГП Швейцарии 1951 г. (8-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 11 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1951–1961 гг. Выступал на автомобилях: HWM (HWM) в 1951–1952 гг., ERA G (ERA) в 1952 г., Connaught (Connaught) в 1952–1953 гг., Cooper (Alta Special) (Cooper) в 1953 г., Maserati 250F (Equipe Moss, AE Moss, Maserati) в 1954, 1956–1957 гг., Mercedes-Benz W196 (Daimler Benz) в 1955 г., Vanwall 4 (Vandervell) в 1957–1958 гг., Cooper T43, T51, T53 (RRC Walker) в 1958–1961 гг., Porsche RSK F4 sports (Ecurie Maarsbergen) в 1959 г., BRM P25 (BRP) в 1959 г., Scarab 4 (Reventlow) в 1960 г., Lotus 18, 18/21, 21 (RRC Walker, UDT-Laystall) в 1960–1961 гг., Ferguson P99 (RRC Walker) в 1961 г. Четырёхкратный вице-чемпион мира 1955–1958 гг. Выиграл множество гонок спортпрототипов и различных Формул, не выходящих в зачёт ЧМ Ф-1. В 1959 г. стал чемпионом британской Ф-2. После тяжелой аварии во время пасхальной гонки 1962 г. в Гудвуде, где он столкнулся с Грэмом Хиллом, Мосс ушел из спорта, но до сих пор эпизодически возвращался за руль, стартуя в соревнованиях легковых автомобилей и гонках исторических автомобилей. ГП в ЧМ: 87; гонок в ЧМ: 66; очки: 186,64; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 19

Победы в Ф-1: 16 – ГП Великобритании 1955 г., ГП Монако, ГП Италии 1956 г., ГП Великобритании (вместе с Бруксом), ГП Пескары, ГП Италии 1957 г., ГП Аргентины, ГП Нидерландов, ГП Португалии, ГП Марокко 1958 г., ГП Португалии, ГП Италии 1959 г., ГП Монако, ГП США 1960 г., ГП Монако, ГП Германии 1961 г. ГП в Ф-1: 16 – ГП Великобритании 1955 г., ГП Великобритании 1956 г., ГП Аргентины, ГП Великобритании 1957 г., ГП Великобритании 1958 г., ГП Монако, ГП Португалии, ГП Италии, ГП США 1959 г., ГП Аргентины, ГП Монако, ГП Нидерландов, ГП США 1960 г., ГП Монако 1961 г.

Победы в других гонках: "Турист Трофи" 1950, 1951, 1955, 1958, 1959, 1960, 1961 гг., "Интернационал Трофи" 1956, 1961 гг., ГП Австралии 1956 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: в Себринге ("12 часов Себринга") в 1954 г., "Милле Милья", "Турист Трофи", "Тарга Флорио" 1955 г., гонки в Буэнос-Айресе и Норбурге в 1956 г., ГП Швеции 1957 г., в Норбурге и "Турист Трофи" в 1958 г., в Норбурге и "Турист Трофи" в 1959 г., в Норбурге в 1960 г.



Джино Мунарон/Gino Munaron (Италия)
Род. 02.04.28 в Турине, Италия

Хотя на международной арене Джино малоизвестен, у себя на родине в Италии он считался очень сильным пилотом и с 1955 по 1965 гг. активно выступал в гонках, специализируясь в основном на соревнованиях легковых и спортивных автомобилей, был призёром многих соревнований. Так в 1955 году он выиграл на Ferrari гонку спортивных машин в Иере, в 1956 г. занял 3-е место в Пескаре и 4-е в Бари. На следующий год финишировал 3-м в "12 часов Реймса". В 1959 г. отменился опять же 3-ми местами на ГП Венесуэлы в Каракасе и "Оверне Трофи" в Клермон-Ферране. В 1960 г. на ГП Аргентины (13-й) дебютировал на Maserati 250F в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1960 г. Выступал на автомобилях: Maserati 250F (Gino Munaron) и Cooper T51 (Scuderia Eugenio Castellotti). В 1964 г. отменился 5-м местом в "24 часах Спа" и 2-м в гонке Интервенопейского кубка в Монце и вскоре после этого завершил гоночную карьеру.

ГП в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 4; очки: –; лучший рез. в квал.: 8-е место – ГП Италии 1960 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место – ГП Аргентины 1960 г.; быстрые круги: –



**Луиджи Муссо/
Luigi Musso
(Италия)**
Род. 28.07.24 в Риме, Италия. Погиб 06.07.58 в аварии во время гонки ГП Франции в Реймсе

Итальянский дипломат, долгое время Луиджи работал в Китае. Вернувшись на родину, активно занялся спортом: фехтованием, конным и стрелковым спортом. В 1950 г. начал карьеру автогонщика. Первые старты Муссо закончились авариями: во время дебюта на Сицилии он врезался в стацию, затем в "Милле Милья" столкнулся с одним из соперников. Зато в том же году выиграл "Тур Каламбри". В 1953 г. стал чемпионом Италии в гонках 2-литровых спортивных автомобилей. В том же году на ГП Италии (7-й) сменяя по ходу гонки за рулем Maserati Серджо Мантовани, дебютировал в ЧМ Ф-2. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1953–1958 гг. Выступал на автомобилях: Maserati A6GCM, 250F, A6GCM/250F (Maserati) в 1953–1955 гг., Lancia-Ferrari D50, 801, Ferrari Dino 246 (Ferrari) в 1956–1958 гг. Лучший результат в ЧМ – 3-е место в 1957 г. Был многократным победителем и призером ГП не входивших в зачет ЧМ. Параллельно с Ф-1 с успехом выступал и в гонках спортивных автомобилей. В 1954 г. выиграл еще один чемпионат Италии в гонках спортивных автомобилей, одержав несколько побед на этапах ЧМ спортпрототипов. В 1956 г. во время гонки "1000 км Нюрбургринга" попал в аварию и сломал руку, но через несколько месяцев уже вновь вернулся за руль. На ГП Франции 1958 г. в Реймсе, стремясь догнать лидировавшего Хоторна, Луиджи на 10-м круге потерял машину в повороте "Ту", Ferrari на скорости 240 км/ч вылетела в окружающий траус ров и перевернулась, погребя под собой Муссо.



ГП в ЧМ: 25; гонка в ЧМ: 24; очки: 44; лучший рез. в квал.: 2-е место – ГП Бельгии, ГП Франции 1958 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 1. Победы в Ф-1: 1 – ГП Аргентины 1956 г. (в паре с Фанкио). Победы в других гонках: не входившие в зачет ЧМ ГП Ласкарис 1954 г., ГП де Марна 1957 г., ГП Сиракуз 1958 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: в Буэнос-Айресе в 1957 г., "Тарга Флорио" в 1958 г.

**Найджел (Найджел Эрнест)
Мэнселл/Nigel (Nigel Ernest)**



**Mansell
(Великобритания)**
Род. 08.08.53 в Богтоне, Аптон-он-Северн, графство Вустершир, Англия, Великобритания

Чемпион мира 1992 г. Карьеру автогонщика начал в 1963 г. с картинга. 8-кратный победитель различных британских региональных чемпионатов. В первой половине 70-х гг. из-за нехватки средств на время оставил автоспорт и работал в компании Lucas Aerospaces, где принимал участие в разработке реактивного двигателя RB211. В 1976 г., скопив достаточно денег, ушел из Lucas и дебютировал в Ф-Формулы 1600, где с ходу одержал 6 побед в 9 гонках. В 1977 г., выиграв 33 гонки из 42, стал чемпионом британского первенства Brush Fule Gear Ф-Формулы 1600. В том же году впервые сел за руль "Ф-3". В 1977, 1979 гг. выступал в британской Ф-3 (1 победа, 8-е место в чемпионате 1979 г.). В 1978 г. стартовал в кузовном чемпионате BMW. В 1980 г. провела четыре гонки в ЧЕ Ф-2, занял 12-е место в ЧЕ. В том же году на ГП Австрии (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1, участвовал в 15 ЧМ Ф-1 1980–1992, 1994–1995 гг. Выступал на автомобилях: Lotus B18, 87, 88B, 87B, 91, 92, 94T, 93T, 95T (Lotus) в 1980–1984 гг., Williams FW10, FW11, FW11B, FW12 (Williams) в 1985–1988 гг., Ferrari 640, 641, 641/2 (Ferrari) в 1989–1990 гг., Williams FW14, FW14B, FW16, FW16B (Williams) в 1991–1992, 1994 гг., McLaren MP4/10B (McLaren) в 1995 г. Чемпион мира 1992 г. В 1993–1994 гг. выступал в серии CART; 5 побед, 9 ПП. Чемпион CART 1993 г. Ушел из гонки в 1995 г., хотя в конце 90-х еще несколько раз стартовал в показательных гонках и BTCC. ГП в Ф-1: 191; гонка в Ф-1: 187; очки: 482; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 30.

Победы в Ф-1: 31 – ГП Европы, ГП Южной Африки 1985 г., ГП Бельгии, ГП Канады, ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Португалии 1986 г., ГП Сан-Марино, ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Австрии, ГП Испании, ГП Мексики 1987 г., ГП Бразилии, ГП Венгрии 1989 г., ГП Португалии 1990 г., ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Германии, ГП Италии, ГП Испании 1991 г., ГП Южной Африки, ГП Мексики, ГП Бразилии, ГП Испании, ГП Сан-Марино, ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Германии, ГП Португалии 1992 г., ГП Австралии 1994 г.

ПП в Ф-1: 32 – ГП США (Даллас) 1984 г., ГП Южной Африки 1985 г., ГП Канады, ГП Австралии 1986 г., ГП Бразилии, ГП Бельгии, ГП Монако, ГП США (Детройт), ГП Франции, ГП Германии, ГП Венгрии, ГП Мексики 1987 г., ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Португалии 1990 г., ГП Великобритании, ГП Германии 1991 г., ГП Южной Африки, ГП Мексики, ГП Бразилии, ГП Испании, ГП Сан-Марино, ГП Монако, ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Германии, ГП Бельгии, ГП Италии, ГП Португалии, ГП Японии, ГП Австралии 1992 г., ГП Австралии 1994 г.



Победы в других гонках: этапы серии CART: в Серферз-Парадакс, Милуоки, Мичигане (Мичиган-500), Нью-Хэмпшире, Назарете в 1993 г.

**Вилли Мэресс/Willy Mairesse
(Бельгия)**

Род. 01.10.28 в Момине, Бельгия. Погиб 02.09.69 в Остенде, Бельгия



Один из самых печально знаменитых гонщиков Ф-1. Спортивную карьеру начал в середине 50-х гг. В 1956 г. выиграл ралли Льеж-Рим-Льеж. Через два года финишировал 2-м в "12 часов Реймса". В 1960 г. выиграл автомобильный "Тур де Франс", финишировал 4-м в "Тарга Флорио" и на ГП Бельгии (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1960–1963, 1965 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari Dino 246, 156 (Ferrari) в 1960–1963 гг., Lotus 18, Emerson 1003 (Equipe Nationale Belge) в 1961 г., Lotus 21 (Lotus) в 1961 г., BRM (Scuderia Centro Sud) в 1965 г. Лучший результат в ЧМ – 14-е место в 1962 г. В 1962 г. выиграл ГП Брюсселя и Неаполя. Параллельно с Ф-1 выступал в гонках легковых и спортивных автомобилей. В 1961 г. одержал еще одну победу в "Тур де Франс", занял 2-е место в "24 часах Ле-Мана", в 1963 г. финишировал первым на этапе ЧМ в Нюрбурге, в 1964 г. выиграл ГП Англии, на следующий год победил в "500 км Спа" и, наконец, в 1962 и 1966 гг. выиграл "Тарга Флорио". Вилли был одним из самых невезучих гонщиков в истории автоспорта. Только в 1963 г. он попал сразу в две крупные аварии: сначала обогорел в Ле-Мане, после того как в кабину его Ferrari вылетел и загорелся бензин, затем Мэресс получил серьезные травмы, вылетев с трассы на ГП Германии. Но самая страшная авария случилась с Вилли во время "24 часов Ле-Мана", когда на его Ford GT40 оторвалась дверь и Мэресс две недели пролежал в коме. После этой последней аварии путь в автоспорт оказался для бельгийца закрыт, Вилли впал в депрессию и в сентябре 1969 года, не вынес разлуки с гонками, совершил самоубийство в своем гостиничном номере в Остенде, приняв большую дозу снотворного.

ГП в Ф-1: 13; гонка в Ф-1: 12; очки: 7; лучший рез. в квал.: 3-е место – ГП Италии 1960 г., ГП Бельгии 1963 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место – ГП Италии 1960 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: не входившие в зачет ЧМ Ф-1 ГП Брюсселя и ГП Неаполя 1962 г.; ралли Льеж-Рим-Льеж 1956 г.; гонки спортпрототипов: "Тур де Франс" 1960, 1961 гг., "500 км Спа", ГП Англии 1964 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: "Тарга Флорио" 1962–1966 гг., "1000 км АДАС" (Нюрбургринг) 1963 г.

**Ги Мэресс/Guy Mairesse
(Франция)**

Род. 10.08.10 в Ла-Капеле, Франция. Погиб 24.04.54 в аварии на тренировке перед Кубком Парижа в Монлери, Франция

Начав дальнбойщиком, после войны Ги основал собственную транспортную компанию. Автолюбитель ушел в 1946 г., когда побывал на гонках Кубка париж-



ского автосалона в Монлери. В 1947 г. сам сел за руль и почти сразу же выиграл Лионское ралли. В 1948 г. победил на гонке в Шмиз. В 1949 г. занял 4-е место в По и 5-е в Альби. В 1950 и 1951 гг. вместе с Пьером Меира дважды подряд финишировал вторым в "24 часах Ле-Мана". В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Италии 1950 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1950–1951 гг. Выступал на Lago-Talbot T26C (Guy Mairesse). В 1954 г. на тренировке перед Кубком Парижа в Монлери, обогнав медленную машину, Ги вылетел в бетонную стену и погиб, похоронив под обломками своего автомобиля еще и шестилетнего мальчика.

ГП в Ф-1: 3; гонка в Ф-1: 3; очки: –; лучший рез. в квал.: 11 – ГП Италии 1950 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место – ГП Франции 1951 г.; быстрые круги: –

**Майк (Майкл) Назарук/
Mike (Michael) Nazaruk*
(США)**



Род. 02.10.21 в Ньюарке, штат Нью-Джерси, США. Погиб 01.05.55 в аварии во время гонки спринт-каров в Пенсильвании, штат Пенсильвания, США

В 1951 г. дебютировал в Indy 500. В 1951, 1953–1954 гг. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 4 ЧМ 1951–1954 гг. Выступал на автомобилях: Kurtis (Jim Robbins) в 1951 г., Turner (Kalamazoo/Lee Elkins) в 1953 г., KKS00C (McNamara/Lee Elkins) 1954 г. В 1952 г. был заявлен в Indy 500, но не прошел квалификацию. Лучший результат в ЧМ – 9-е место в 1951 г. В мае 1955 г. разбился на гонке спринт-каров в Пенсильвании.

ГП в ЧМ: 4; гонка в ЧМ: 3; очки: 8; лучший рез. в квал.: 7-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место – Indy 500 1951 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этап чемпионата AAA (CART) в Милуоки (1) в 1952 г.



**Сатору Накаджима/
Satoru Nakajima
(Япония)**
Род. 23.02.53 в Окаки-Сити, Япония

Один из лучших японских гонщиков, стартовавших в Формуле-1. Карьеру автогонщика Сатору начал в середине 70-х в "младших" японских Формулах. Пятикратный чемпион Японии в Ф-2: 1981, 1982, 1984, 1985, 1986 гг. В 1982 г. занял 13-е место (одно второе место) в европейской Ф-2. В 1986 г. стартовал в ЧЕ Ф-3000: 7 очков, 10-е место в чемпионате. На следующий год при помощи Honda заключил контракт с Lotus, где стал партнером Айртона Сены. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бразилии 1987 г. (7-й). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1987–1991 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 99T, 100T, 101 (Lotus) в 1987–1989 гг., Tyrrell 019, 020 (Tyrrell) в 1990–1991 гг. Лучший результат в ЧМ – 11-е место в 1987 г. После завершения карьеры в Ф-1 Накаджима вернулся в Японию, где заработал миллионы на умелой эксплуатации своего имени. Позднее основал собственную команду в японской Ф-Ниппон, работал менеджером Тору Такаги.

ГП в Ф-1: 80; гонка в Ф-1: 74; очки: 16; лучший рез. в квал.: 6-е место – ГП Мексики, ГП Японии 1988 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – ГП Великобритании 1987 г., ГП Австралии 1989 г.; быстрые круги: 1



**Шинджи Накано/
Shinji Nakano
(Япония)**
Род. 01.04.71 в Осаке, Япония

Спортивную карьеру начал в 1984 г. с картинга. В 1984–1989 гг. стал трехкратным чемпионом Японии по картингу. В 1987 г. выиграл картинговые Гран При Японии и Гонконга. В 1989 г. выступал в японской Ф-3; в 1990–1991 гг. стартовал в Евросерии Opel Lotus (лучший результат – 11-е место в Евросерии в 1991 г.). В 1992 г. вернулся в Японию. В 1993–1996 гг. участвовал в чемпионатах японской Ф-3 и Ф-3000 (Ф-Ниппон). В 1994 г. занял 3-е место в чемпионате Японии Ф-3 (1 победа), в 1995 г. стал 6-м в Ф-Ниппон. А в начале

1997 г. Honda пристроила его в Prost Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Австралии 1997 г. (7-й). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1997–1998 гг. Выступал на автомобилях: Prost JS45 (Prost) в 1997 г., Minardi M198 (Minardi) в 1998 г. Лучший результат в ЧМ – 18-е место в 1997 г. В 2000–2001 г. выступал в серии CART (22 очка); лучший результат – 24-е место в 2000 г.

ГП в Ф-1: 33; гонка в Ф-1: 33; очки: 2; лучший рез. в квал.: 12-место – ГП Франции 1997 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место – ГП Канады, ГП Венгрии 1997 г.; быстрые круги: –



**Родни Накки/
Rodney Nuckey
(Великобритания)**
Род. 26.06.29 в Вуд-Грин, Лондон, Англия, Великобритания

Выходец из богатой семьи, которой принадлежала компания Warrior Tap and Die в Хертфордшире, автогонками Родни увлекся в начале 50-х гг. В 1952 г. на собственном Cooper Ф-3 выиграл две гонки в Шаэци, в Фалькенберге и Шкэрпнаке. В 1953 г. на Cooper Ф-2 отменился неплохими выступлениями в нескольких престижных европейских гонках: занял 3-е место на ГП Сиракуз, финишировал 4-м в "Лондон Трофи" и "Кристал Палас", 5-м – в Эйфельских гонках. На ГП Германии 1953 г. (11-й) на собственном Cooper дебютировал в ЧМ Ф-2. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1953–1954 гг. Выступал на Cooper T23 (Rodney Nuckey, Ecurie Richmond). В 1955 г. ушел из гонки и позднее уехал в Австралию. ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 20-е место – ГП Германии 1953 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место – ГП Германии 1953 г.; быстр. круги: –

**Алессандро Наннини/
Alessandro Nannini
(Италия)**



Род. 07.07.59 в Сиене, Италия. Один из лучших итальянских пилотов: конца 80-х – начала 90-х гг. Брат известной итальянской певицы Джинны Наннини. Спортивную карьеру Сандро начал в 1980 г. с гонки на внедорожниках. В 1981 г. дебютировал в кольцевых гонках – Ф-Италия. В 1982–1984 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (3 пьедестала (0+2+1), 2 ПП, 1 БК, 28 очков), лучший результат в ЧЕ – 7-е место в 1983 г. В 1984–1985 гг. стартовал за Lancia в ЧМ спортпрототипов (1 победа, 8-е место в ЧМ 1985 г.) В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бразилии 1986 г. (НФ). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1987–1990 гг. Выступал на автомобилях: Minardi M185B, M187 (Minardi) в 1986–1987 гг., Benetton B188, B189, B189B, B190 (Benetton) в 1988–1990 гг. Лучший результат в ЧМ – 6-е место в 1989 г. После ГП Испании 1990 г. попал в авиакатастрофу при испытании собственного вертолета и потерял кисть правой руки. Врачам удалось восстановить руку Сандро, но о возвращении в Ф-1 уже не могло быть и речи и Наннини ушел в гонки кузовных автомобилей. В 1992 г. стартовал в ИТС, в 1993–1995 гг. в DTM (7 побед), лучший результат – 4-е место в 1994 г., в 1995–1996 гг. выступал в ИТС (7 побед), лучший результат – 3-е место в 1996 г., в 1997 г. занял 5-е место в чемпионате FIA GT (1 победа).



ГП в Ф-1: 78; гонка в Ф-1: 76; очки: 65; лучший рез. в квал.: 3-е место – ГП США (Финикс) 1989 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 2. Победы в Ф-1: 1 – ГП Японии 1989 г.

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов в Кьялами в 1984 г.; этап FIA GT на Сузуке в 1997 г.

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

Сокращения: НС – не стартовал в гонке; НСК – не стартовал в квалификации; НПК – не прошел квалификацию; НПКП – не прошел предквалификацию; ДК – дисквалифицирован; НФ – не финишировал; НК – не классифицирован в гонке; ЧМ – чемпионат мира; МЧ – международный чемпионат; БК – быстрый круг; ПП – полупозиция. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.02.

ИСТРЕБИТЕЛЬ ТАНКОВ

Витторио Яно. Он с 1923 по 1937 год конструировал гоночные Alfa Romeo. Ему помогли инженеры Л. Бацци и А. Розелли



В 1933 году в Европе произошли два события, казалось, несопоставимые по своим масштабам: в Германии пришел к власти Адольф Гитлер, а Международная ассоциация полномочных автомобильных клубов (AIACR) утвердила новую, высшую гоночную формулу. Тем не менее связь между этими событиями обнаружилась самая прямая.

Построенные в соответствии с новым техническим регламентом машины получали право стартовать в гонках на Большие Призы, в которых принимали участие лучшие гонщики Европы. О гонках на первенство мира тогда еще не помышляли, но уже разыгрывался Большой Приз Европы, а также большие Призы Германии (Нюрбургринг), Италии (Монца), Франции (Монлери), Монако (Монте-Карло). И Гитлер, придя к власти, решил использовать выступления немецких фирм в престижных автомобильных гонках как пропагандистский шаг: немецкая техника в немецких руках побеждает по всей Европе. Государственные субсидии фирмам Daimler-Benz и Auto Union,

подкрепленные гарантиями на выдачу военных заказов, стимулировали постройку этими фирмами автомобилей, равных которым в то время не было.

В первый же сезон действия новой гоночной формулы немецкие машины выиграли восемь гонок из одиннадцати. Автомобили Mercedes-Benz модели W25 имели моторы рабочим объемом четыре литра и развивали мощность 430 л.с. Гоночные Auto Union модели А имели соответственно 4,36 литра и 295 л.с. Соперники почти во всех отношениях уступали немцам. Mercedes-Benz и Auto Union на гоночных трассах по сравнению с еще недавно доминировавшими в Европе итальянскими машинами – Alfa Romeo, Bugatti и Maserati – выглядели как танки на поле боя против кавалерии противника.

Единственным автомобилем, который мог составить хоть какую-то конкуренцию продукции немецких автогигантов, была модель РЗ итальянской фирмы Alfa Romeo. Ее двигатель рабочим объемом 2,9 литра развивал





Остин Добсон на Bimotore в одной из гонок 1937 года на Бруклендском треке. Автомобиль даже внешне выглядит очень тяжеловесным

Из-за особенностей кинематики подвески машина плохо слушалась руля. У Добсона был экземпляр Bimotore с длинным хвостовым обтекателем

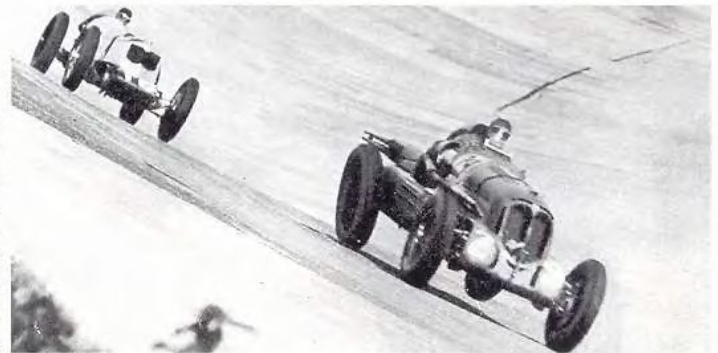


мощность 265 л.с. Но этого было далеко не достаточно. И главный конструктор гоночных автомобилей Alfa-Romeo Витторио Яно выдвинул "аварийный проект". Он предложил в сжатые сроки создать машину, которая могла бы стать своеобразным "истребителем танков". Идея Яно заключалась в том, чтобы, используя в машине два гоночных мотора (по восемь цилиндров, 2,9 литра и 265 л.с. каждый) на шасси, основой которого была бы испытанная модель P3, создать хотя бы на один сезон конкурентоспособный гоночный автомобиль. Правда, параллельно с моделью, которую называли Bimotore (двухмоторная), он начал проектировать совершенно новую машину, которая впоследствии стала известна как 12С.

Яно поместил второй двигатель не спеша рядом с первым, как без особого успеха пытались делать Bugatti и Maserati, а за спиной гонщика. Оба двигателя работали на общую, трехступенчатую (!) коробку передач. Межколесный дифференциал, как и на модели P3, был заблокирован с коробкой, и от него шли диагональные приводные валы к двум (!) главным передачам — каждая у своего колеса. У Alfa Romeo P3 такое решение дало возможность опустить сиденье гонщика в треугольное пространство, образованное этими валами, и понизить центр тяжести.

На Bimotore картина была иной. Приводной вал от заднего двигателя проходил под сиденьем, которое пришлось приподнять. Задний мотор подключался к коробке передач через зубчатую муфту. Сначала запускали перед-

При подскоке на неровностях задние колеса Bimotore обретали большой положительный развал. Снимок с гонок на 500 миль в Брукленде 1937 года. За рулем — Остин Добсон



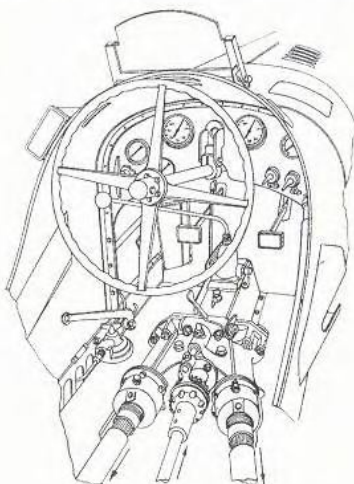
ний мотор, затем при выжатом сцеплении и нейтральной передаче отдельным рычагом через эту муфту задний мотор соединяли с коробкой и включали многодисковое сцепление. Работающим первым мотором запускали второй, потом выжимали сцепление и, включив первую передачу, брали старт.

Оба двигателя имели по два карбюратора и нагнетатель типа Ruts. От механиков требовалось большое искусство, чтобы отрегулировать привод четырех карбюраторов на синхронную работу. В противном случае (и это бывало) один из моторов отставал и тормозил работу другого. Машина, как следствие, теряла в мощности и скорости.

Подвеска задних колес на Bimotore работала по принципу "качающихся полуосей". Упругим элементом являлась продольная полуэллиптическая рессора с каждой стороны, работавшая в паре с двумя фрикционными амортизаторами. Карданный (а, точнее, приводной) вал заднего колеса работал как передняя ветвь широко разнесенного вильчатого рычага с продольной осью качания. А задней ее ветвью служила ажурная ферма, тоже жестко связанная со ступицей колеса. При наезде на препят-

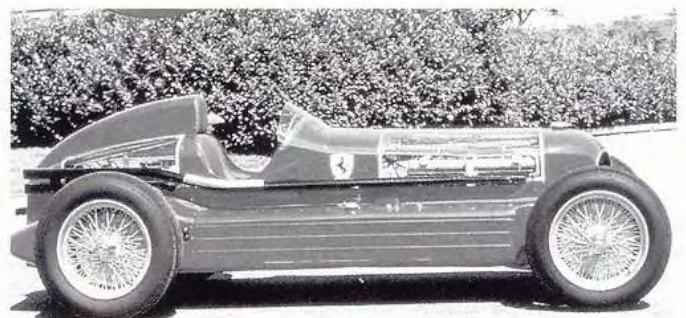
ствие (ход сжатия) колесо перемещалось по дуге, постоянно меняя угол развала и точку контакта шины с дорогой. При обратном ходе колеса происходило то же самое. Выбранная кинематическая схема была далеко не идеальной. Положение дел ухудшалось неудачной конструкцией подвески передних колес.

Передняя независимая подвеска имела в своей основе продольные балансирующие рычаги. Их кинематика была такова, что на повороте вершина колеса наклонялась к наружной бортовке, чем резко уменьшалось сопротивление шин уводу. Сочетание такого поведения с эффектом качающихся полуосей придавало автомобилю характеристики управляемости с прогрессирующей "избыточной поворачиваемостью". Лучшие асы того времени едва справлялись с машиной на поворотах. Добавим сюда еще высокое расположение центра тяжести, очень тяжелый руль и кокпит, куда постоянно поступал раскаленный воздух от нагнетателей. Вырез кокпита, у которого ветровое стекло играло роль дефлектора, омывался отброшенным этим стеклом потоком воздуха, который и тянул жар из обоих моторных отсеков.

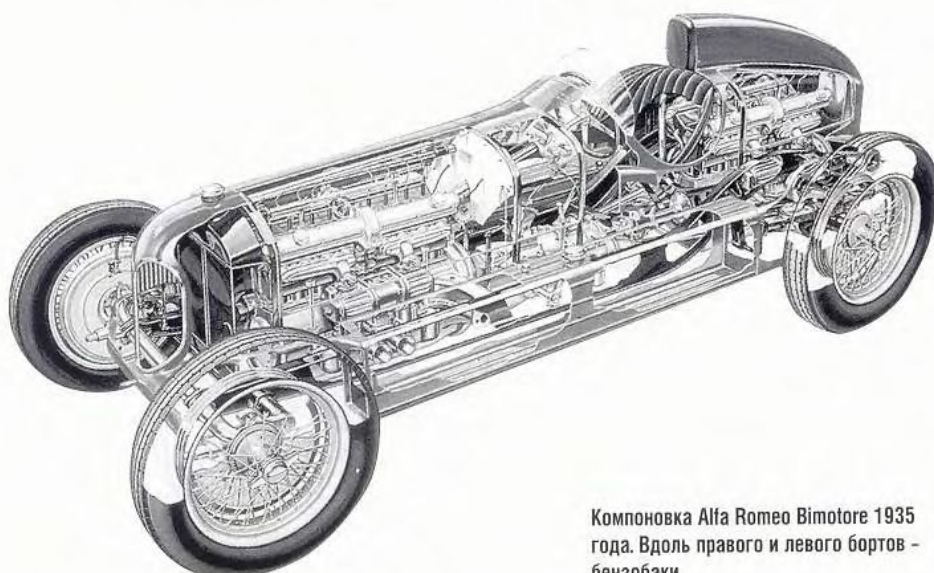
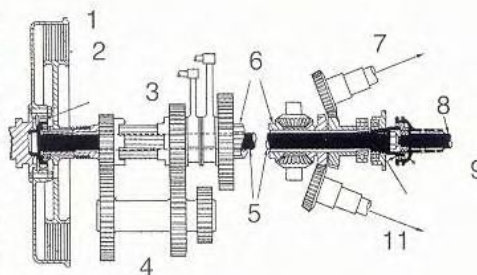


Bimotore с коротким хвостовым обтекателем. В таком виде машина дебютировала в цветах Scuderia Ferrari

За коробкой — картер дифференциала. Под ободом руля — рычаг муфты для включения заднего мотора. Слева — тормозной рычаг



- Схема трансмиссии:
1 – маховик переднего мотора,
2 – многодисковое сцепление,
3, 10 – зубчатая муфта, 4 – коробка передач,
5, 8 – вал от заднего мотора,
6 – вал от переднего мотора,
7 – вал к правому заднему колесу,
9 – скользящая муфта включения,
11 – вал к левому заднему колесу



Компоновка Alfa Romeo Bimotore 1935 года. Вдоль правого и левого бортов – бензобаки

Два двигателя, расточенные с 2,6 л до рабочего объема 3165 см³ развивали суммарную мощность 540 л.с. при 5400 об/мин. Казалось бы, они превосходили мощность немецких моторов и позволяли автомобилю развивать скорость до 325 км/ч, но... Bimotore весил недопустимо много – 1030 кг без гонщика и заправки (240 литров в двух продольных бортовых баках). Для сравнения: масса Auto Union 1935 года без заправки составляла 875 кг.

Тем не менее, чтобы продемонстрировать потенциал новой машины, Alfa Romeo весной 1935 года устроила под Флоренцией заезды на дистанцию один километр со стартом с хода. Тацио Нуволари показал на Bimotore скорость 321,5 км/ч. Но в гонках надежды не оправдались. Истребителем немецких «танков» он так и не стал. Изготовленный в двух экземплярах, Bimotore под управлением Тацио Нуволари и Луи Широна дебютировал в том же 1935 году на розыгрыше Большого Приза Триполи. Нуволари финишировал четвертым, Широн – пятым, позади трех немецких машин.

Вершиной недолгой карьеры Bimotore стали гонки на берлинском треке AVUS. Они собрали сильнейших гонщиков Европы на самых быстрых автомобилях Гран При, включая Mercedes-Benz W25C и Auto Union B. Победил тогда Луиджи Фаджиоли на Mercedes-Benz, но вторым финишировал Луи Широн на Bimotore, опередивший Варди на Auto Union.

Несмотря на обнадеживающий результат, руководство фирмы махнуло рукой на Bimotore. Один экземпляр продали в Англию богатому, но малорезультативному гонщику Остину Добсону. Перекрасив свое приобретение из красного в

черный цвет, Добсон выступал в 1937–1938 годах за рулем Bimotore на Бруклендском треке, но результатов, достойных мощности этой машины, так и не добился. Отказывали тормоза, отваливалась выпускная труба, выходила из строя коробка передач. Лишь в 1938 году на 500-мильной гонке по Бруклендскому треку, организованной Британским королевским клубом гонщиков, Добсон и Стэнлиенд (они сменяли друг друга за рулем машины) заняли шестое место. Позже этот автомобиль развалился где-то в английских частных собраниях.

Bimotore с длинным хвостовым обтекателем



Технические характеристики Alfa Romeo Бимоторе

Двигатели	2 мотора рабочим объемом по 3165 см ³ с двумя распределительными валами в головке, блоком цилиндров из алюминиевого сплава и коленчатым валом на подшипниках скольжения
Мощность	270 л.с. при 5400 об/мин (каждый двигатель)
Степень сжатия	7,0
Нагнетатель	по два нагнетателя Ruts на каждом двигателе
Сцепление	многодисковое, сухое
Коробка передач	трехступенчатая
Подвеска колес	независимая, спереди – пружинная на продольных рычагах, сзади – типа «качающаяся полуось» и продольные рессоры
Тормоза	барабанные с гидроприводом
Размер шин	передних – 5,50–2,0; задних – 7,00–2,0
Рулевой механизм	червяк и сектор
Рама	лонжеронная плоская
Колесная база	2800 мм
Колея колес	1380 мм
Длина	4200 мм
Ширина	1510 мм
Высота	1290 мм
Сухая масса	1030 кг
Скорость	325 км/ч
Количество машин	2

Второй экземпляр Bimotore оказался никому не нужным, но не был разобран на запчасти или списан в металлолом. Напротив, он до сих пор экспонируется в историческом центре Alfa Romeo. Как курьез? Как подтверждение тезиса «отрицательный результат – тоже результат»? Как еще один пример амбициозного проекта, не подкрепленного реальными возможностями? Или же как интереснейшая страница в славной истории итальянского автоспорта?

Лев Шугуров

Гран При Сан-Марино

ПРОСТО, КАК КОЛЕСО?

Конкуренция на техническом фронте в Ф-1 происходит повсюду. Взять, к примеру, колесо. За противостоянием шинников здесь часто остается незамеченной борьба, которую ведут между собой три компании, поставляющие командам тормозные диски: Carbon Industrie, Brembo и Hitco. В прошлом сезоне все четыре гонки, где особое значение имеет выносливость тормозной системы (в Имоле, Монреале, Хоккенхайме и Монце), выиграли машины, на которых были установлены диски производства французской фирмы Carbon Industrie. В этом же году в Имоле верность прежнему выбору сохранила лишь Williams. И проиграла. Видимо, два других поставщика тормозных дисков, компании Brembo и Hitco, извлекли уроки из прошлогодних ошибок. И не только они.

Ferrari

Именно в Имоле в 2001 году произошел инцидент, когда Михаэль Шумахер вынужден был сойти с дистанции из-за повреждения колесного диска. Специалисты сделали надлежащие выводы из этого случая. Конструкция колесных дисков производителя BBS в модели 2002 года была усилена (на рис. 1 эти зоны отмечены желтым цветом). Кроме того, конструкция колесных дисков была изменена в целях более эффективного отвода горячего воздуха от тормозных механизмов и улучшения аэродинамики машины. В результате у F2002 раструбы-воздухозаборники имеют меньшие размеры, чем на машинах других команд. Что касается конкретных конструктивных различий, то, в частности, направляющие шпильки на F2001 крепились к ступице, тогда как на F2002 они выполнены заодно с диском. В результате колесные диски моделей Ferrari 2001 и 2002 года оказались неважнозаменимыми, что на ГП Бразилии привело к конфликтной ситуации, на которой наш журнал подробно останавливался в прошлом номере.

В Имоле было непривычно холодно. Тем не менее к "барабанам", "запечатывающим" колесные диски с внутренней стороны, подсоединялись раструбы-воздухозаборники. Их присутствие — лишнее подтверждение того, что "барабаны" не способствуют лучшей вентиляции тормозов, а созданы исключительно для оптимизации аэродинамики машины.

McLaren

Привлекли к себе внимание и колеса McLaren. Для повышения эффективности использования шин изменена конструкция задней подвески. У большеразмерных дефлекторов (2) за передними колесами была срезана верхняя часть (рис. 2). В дождь на колесных дисках не устанавливались датчики (1 на врезке), контролирующие давление в шинах.

Williams

Для Монтои было подготовлено новое, пятое шасси. Однако в Имолу команда (единственная из числа лидеров) не привезла четвертого, запасного монокока. Шасси № 01 и № 03 используются для внутрикомандных испытаний. В ходе пятничной тренировки и в гонке на машинах устанавливались огромные раструбы-воздухозаборники для охлаждения



Рис. 1

тормозных механизмов. В квалификации использовался их более компактный вариант.

Jordan

Jordan — единственная команда, которая, как и год назад, использовала третье антикрыло, закрепленное на капоте мотора. Во время субботней тренировки машина Физикеллы не имела "дымоходов", тогда как на машине Сато правый "дымоход" был "запеча-

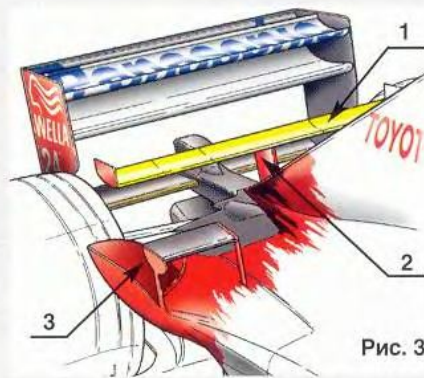


Рис. 3

тан". Но на квалификацию итальянец вышел на запасной машине с "дымоходами" без выреза в верхней части.

Renault

"Квалификационную" версию двигателя через два-три этапа планируется использовать и в гонке. В субботу на переднем антикрыле появились новые торцевые пластины. Их нижние законцовки были не строго горизонтальными, как обычно, а имели изогнутую форму для создания своеобразной минитрубки Вентури.

Minardi

В нижней части кузова перед воздухозаборниками радиаторов появились небольшие плоскости в стиле Williams.

Toyota

Была улучшена управляемость двигателей. Использовалось новое переднее антикрыло. Дефлекторы за передними колесами монтировались ближе к боковинам кузова. Перед отверстиями для отвода горячего воздуха от радиаторов устанавливались "миниканделеры" (3 на рис. 3). Над задней осью на единственном пилоне (2 на рис. 3) крепилась дополнительная плоскость (1 на рис. 3) с размахом 100 мм, которая была демонтирована перед гонкой.

Джорджо Пиола
Рис. автора

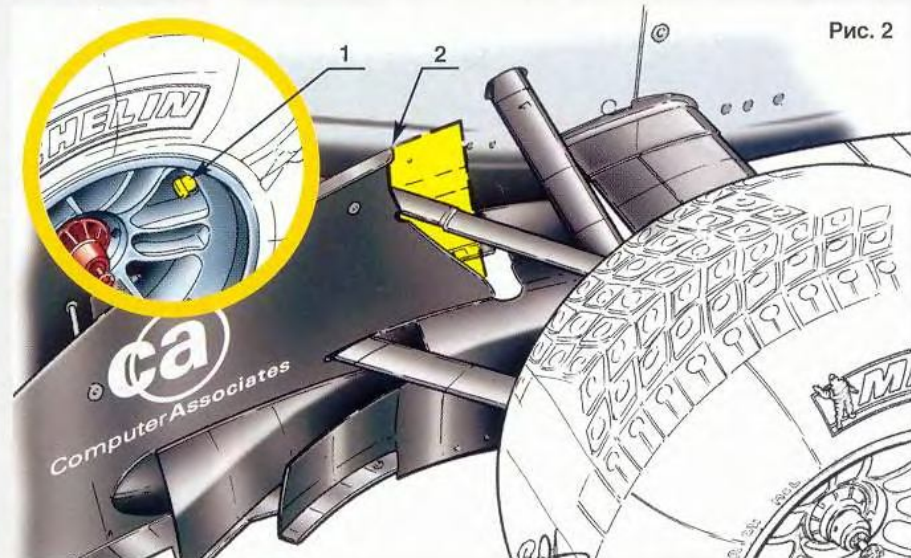


Рис. 2

Гран При Испании

РУТИНА

Абсолютная предсказуемость утомляет. Во время Гран При Испании одни, как и положено, занимались плановой доводкой машин. Другие столь же традиционно пытались справиться с чрезвычайными ситуациями. Неужели лимит на сюрпризы исчерпан?

Ferrari

В Испании в конструкции F2002 были отмечены первые изменения по сравнению с "базовым" вариантом. На нижней кромке дефлекторов за передними колесами (рис. 1) появились зубчатые горизонтальные закраины (1) и крылышки (2) перед воздухозаборниками радиаторов. Заметные изменения претерпела конструкция задней подвески F2002. В субботу на машинах установили торсионы

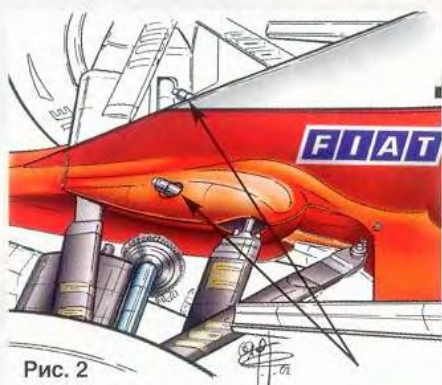


Рис. 2

увеличенной длины (рис. 2), выступавшие над кожухом коробки передач. Подобную схему использует и Minardi. В воскресенье во время разминки торсионы на машине Баррикелло имели разную величину (левый упругий элемент был длиннее). Незначительно изменилась конфигурация диффузора, а также переднего и заднего антикрыла. Балласт, размещенный на передней оконечности ножевидной зоны кузова, выполнен в виде единого блока и закрыт обтекателем. На практике это означает, что при необходимости изменения количества балласта приходится демонтировать блок целиком. В качестве запасного использовалось новое шасси.

McLaren

Использовались новые дефлекторы за передними колесами. Необычным было разделение каждого зеркала заднего вида на две части (рис. 3). Впервые McLaren нетрадиционно подошла к вопросу размещения зеркал два года назад во время Гран При Франции. В качестве запасного использовался новый, шестой по счету монокок.



Williams

На всех машинах изменена конструкция "миниканделябров". С их внешней стороны появился небольшой изогнутый вверх элемент. Как в квалификации, так и в гонке использовалась новая версия мотора BMW увеличенной мощности. Во время тренировки перед задним левым колесом машин вновь монтировались тепловые датчики для измерения температуры шин.

Jordan

В пятницу Физикелла преодолел несколько кругов на машине, носовая часть которой была позаимствована у образца, использовавшегося во время тестов еще до официальной презентации EJ12. Пилоны переднего антикрыла были почти вертикальными, а элерон с увеличенной хордой, как и основная плоскость, не имел ложковидной зоны. На машинах, подготовленных как для квалификации, так и для гонки, монтировались тормозные диски уменьшенной толщины.

BAR

В ожидании появления новой машины, перепроектированной Джеффом Уиллисом, свернуты все работы по доводке BAR 004. Как и Jordan, BAR использовал слегка модифицированную версию двигателя Honda.

Renault

Переднее антикрыло имело торцевые пластины измененной конфигурации. Renault остается единственной командой, располагающей только тремя шасси. Использование двух новых станет возможным только после серии тестов, которые состоятся после Гран При Испании.

Jaguar

Форсированная версия двигателя использовалась как в квалификации, так и в гонке. С внутренней стороны торцевых пластин переднего антикрыла появились горизонтальные законцовки в стиле Sauber.

Arrows

Торцевые пластины нового переднего антикрыла сильнее смещены к осевой линии машины, поэтому с внешней стороны шайб

Рис. 1

появилась ножевидная законцовка, позволяющая сохранить установленную техническим регламентом ширину антикрыла в 1400 мм. Также были добавлены небольшие горизонтальные крылышки и размещенные под плоскостью вертикальные дефлекторы с развитой хвостовой частью в стиле Sauber. Только в квалификации использовалась версия мотора Ford увеличенной мощности.

Minardi

На всех трех машинах была изменена конфигурация одной из плоскостей заднего антикрыла. Гидроусилитель руля, прошедший испытания на трассе в Сильверстоуне, устанавливался только на машине Йонга. После того как в ходе субботней тренировки на двух машинах оторвались передние антикрылья, из Фазнцы срочно был вызван инженер Габриэле Тредоци, которому удалось устранить дефект. Но потеря заднего антикрыла во время воскресной разминки заставила команду сняться с гонки.

Джорджо Пиола
Рис. автора

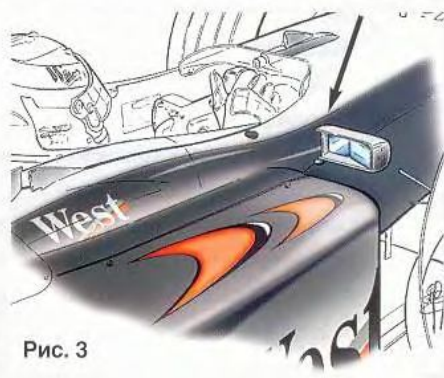


Рис. 3

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

Ф-3000 Имола, Барселона, Шпильберг



Четыре победителя в четырех первых гонках! В кои-то веки гонки Ф-3000 стали интереснее этапов Ф-1. Оно и понятно: в этом году сразу несколько пилотов и команд реально претендуют на титул, предугадать исход их борьбы практически невозможно. И болельщики все охотнее остаются на трибунах после квалификации "большого цирка" посмотреть на представление "малого".

ЧЕТЫРЕ ИЗ ЧЕТЫРЕХ

Несмотря на бразильское фиаско фаворитов сезона, Энге и Бюрды, после возвращения международного чемпионата в Европу именно от них ждали побед. Так оно и получилось: чех и француз действительно одержали по победе в трех первых европейских этапах, однако главным героем европейской весны все же стал итальянец Джорджо Пантано.

Но сначала этап в Имоле реабилитировал одного из фаворитов. Бюрда, подтверждая свое реноме "специалиста по квалификациям", выиграл на мокрой трассе в Италии свой второй поул в сезоне, а затем уверенно, хоть и не слишком эффектно, довел гонку до победы, отстояв свое лидерство в борьбе с триумфатором бразильского этапа Родриго Сперифико. Последний, впрочем, не слишком и атаковал француза. Даже несмотря на победу Родриго на родине, многие ожидали, что в Имоле он заметно сдаст. Ведь год назад итальянская Durango, за которую выступает бразилец, тоже свернула в "стране диких обезьян". Мелу тогда стартовал с поула, а в гонке финишировал вторым. Однако за оставшиеся 11 этапов в Европе команда смогла наскрести лишь два очка. Поэтому даже второму месту в Имоле Родриго радовался не меньше, чем победе дома. Энге же вместе с товарищем по Arden Бюрном Вирдхаймом отважился на рискованный эксперимент: в первой квалификационной сессии оба выехали на еще не просохшую трассу на сликах и испортили себе тем самым весь уик-энд. Лишь 7-е и 11-е места на стартовом поле, да еще в Имоле, где обгонять крайне сложно, заранее лишили их шансов на пьедестал. Впрочем, один человек все-таки не испугался контактной борьбы на коварной, но не слишком интересной — одни разгоны да торможения — итальянской трассе. Экс-чемпион немецкой "трешки" итальянец Джорджо Пантано уже выиграл в прошлом году в Монце домашний

этап Ф-3000. Он и на этот раз смотрелся на домашней трассе лучше других. Если бы не проигранный по горячности старт, отбросивший его с третьего места на пятое, Пантано вполне мог бы побороться и за победу. А так на редкость насыщенная событиями гонка, в которой Джорджо совершил три обгона и два путешествия на гравий, принесла итальянцу место лишь на третьей ступени пьедестала. Пантано потребовалось ровно две недели, чтобы подняться на две ступени выше.

Испанская гонка, обычно еще менее зрелищная, чем в Имоле, на этот раз удалась. Как и ожидалось, Родриго Сперифико стал постепенно сдавать, финишировав на этот раз даже за пределами зачетной шестерки, а вот Бюрда, Энге и Пантано боролись за победу. Вернее, за победу бился Пантано, француз же и чех лишь пытались в меру сил противостоять атакам итальянца. Но если Энге сдался довольно быстро, уже на втором круге уступив Джорджо свое второе место, то борьба Пантано с Бюрдой за лидерство держала зрителей в напряжении до самого финиша. Из-за меньшего угла атаки заднего антикрыла своей Lola Пантано имел заметное преимущество над французом на длинной стартовой прямой "Каталуни" и почти на каждом круге атаковал Себастьяна на торможении в первом повороте. Но Бюрда упрямо занимал внутреннюю траекторию и, нещадно стирая резину, закрывал вход в "эску", а затем благодаря большему углу атаки антикрыльев чуть отрывался от итальянца в поворотах. Но чем дальше, тем больше изнашивались шины и тем тяжелее было защищаться Себастьяну. "Это была самая трудная гонка в моей жизни", — скажет француз после финиша. На протяжении трех десятков кругов Бюрда, сжав зубы, держал удар. Развязка наступила лишь на последнем круге, когда резина на Lola Себастьяна уже превратилась в ошметки. На выходе из Seat автомобиль вылетел на

Имола: круг за кругом

- 1Бюрда и Родр. Сперифико стартовали уверенно и сохранили лидирующие позиции. Пантано (3-й) откатился на 5-е место, пропустив Пиццонию и Монтейру. Токкачело вылетел на гравий, но сумел вернуться на трассу. Порядок лидеров: Бюрда, Родр. Сперифико, Пиццония, Монтейру, Пантано, Энге.
- 2Пиццония (5-й), Энге и Фризахер один за другим прохватают Монтейру. Маурисиу вылетает с трассы, ударяется об отбойник, но добирается до боксов и возвращается в гонку. Рик. Сперифико (15-й) врезается в Бриско (14-й). После разворота австралиец откатывается на 17-е место, а бразилец отправляется в боксы за новым передним крылом.
- 5В погоне за Энге Фризахер (6-й) вылетает в Rivazza, но возвращается на трассу, не потеряв позиции.
- 6Родр. Сперифико (2-й) ошибается в Тоса, жестко защищается от пытающегося его атаковать снаружи Пиццонии и сохраняет позицию.
- 7Теперь уже ошибается Пиццония и, оказавшись снаружи в Тоса, пропускает на 3-е место Пантано. Монтейру вылетает на гравий и откатывается на 11-е место.
- 10Бюрда выигрывает секунду у Родр. Сперифико. Пантано (3-й) вылетает в Acque Minerali и вновь пропускает Пиццонию. Вирдхайм, пробившись с 11-го места на 7-е, начинает догонять Фризахера.
- 11Рик. Сперифико и Шмидт в боксах. Немец сходит с трассы, бразилец продолжает гонку.
- 13Саленс и Хаберфельд сталкиваются в борьбе за 9-е место. Во второй Rivazza Марио изнутри атакует Саленса и ударяет его в заднее колесо. Машину Дэвида разворачивает, Lola Хаберфельда насккивает на нее, взлетает в воздух и едва не переворачивается. Оба сходят с трассы.
- 15Пиццония (3-й) вновь ошибается на выходе из Villeneuve, но на этот раз остается внутри в Тоса и отбивает атаку Пантано.
- 18Энге (5-й) ошибается в Acque Minerali, и Фризахер прохватает его на следующей прямой.
- 20Нгуен и Токкачело борются с Монтейру за 11-е место, при этом Роб на торможении перед Alta едва не выносит итальянца с трассы.
- 22Из-за технических проблем сходит с трассы Мюллер.
- 25Пантано (4-й) вновь слетает на гравий, но остается впереди Фризахера.
- 27Родр. Сперифико вплотную подобрался к Бюрде, между ними меньше секунды. Над трассой начинает моросить дождь.
- 29Пиццония (3-й) ошибается на торможении в Rivazza и пропускает вперед Пантано.
- 31Бюрда одерживает свою 2-ю и 24-ю для команды Super Nova победу в МЧ Ф-3000.



Себастьян Бюрда: "Уик-энд получился просто замечательным, даже трудно себе представить, чтобы он мог сложиться еще лучше. Родриго давил на меня всю гонку, но хотя машина вела себя не идеально, она была достаточно быстра, чтобы я смог сохранить лидерство. Два поула и победа — отличное начало сезона"

2-й этап 12-13/04/2002 Имола

Автодром им. Энцо и Дино Феррари

Дистанция: 31 круг по 4,933 км = 152,686 км

Гонщик	Команда	МК	Время
1 С. Бюрда	Super Nova	1	51'39.076
2 Родр. Сперифико	Durango	2	+1.085
3 Дж. Пантано	Coloni	3	+12.641
4 А. Пиццония	Petrobras Jr	4	+17.206
5 П. Фризахер	Red Bull Jr	9	+17.938
6 Т. Энге	Arden	7	+24.112
7 Б. Вирдхайм	Arden	11	+30.643
8 Н. Кьеза	PSM	6	+51.062
9 З. Баумгартнер	Nordic	20	+69.051
10 Т. Монтейру	Super Nova	5	+73.448
11 Р. Нгуен	Astromega	18	+74.472
12 Э. Токкачело	Coloni	8	+75.295
13 Р. Бриско	Nordic	15	+75.560
14 Рик. Сперифико	Petrobras Jr	16	+1 круг
15 А. Сперифико	Minardi	19	+1 круг
НК А. Мюллер	Durango	12	НФ/22 (тех. пр.)
НК Р. Маурисиу	Red Bull Jr	10	НФ/17 (подвеска)
НК Д. Саленс	Minardi	14	НФ/12 (авария)
НК М. Хаберфельд	Astromega	13	НФ/12 (авария)
НК Т. Шмидт	PSM	17	НФ/11 (тех. пр.)

Поул-позиция: С. Бюрда — 1'53.951

Быстрейший круг в гонке: Дж. Пантано — 1'38.936/30

Испания: круг за кругом

- 1Бюрда 3-й раз в сезоне и 5-й в карьере стартует с поула и выигрывает старт. Маурисиу обходит Хаберафельда. В борьбе за 6-е место вылетают Родр. Сперафико и Фризахер: бразилец откатывается на 8-е место, австриец – на 14-е. В 3-м повороте сталкиваются Баумгартнер и Монтейру. Золт вылетает с трассы и разбивает Lola об отбойник. Тиагу добирается до боксов, но также сходит с трассы. Порядок в конце круга: Бюрда, Энге, Пантано, Маурисиу, Хаберафельд, Токкачело.
- 2В борьбе за 2-е место Пантано обходит Энге.
- 8Пантано атакует лидера в первой "эске", но Бюрда захлопывает калитку и остается впереди.
- 14Пантано вновь терзает Бюрду в первом повороте, но не может пройти его по внешней траектории.
- 16Бюрда немного ошибается, перетормаживает в повороте, но Пантано находится недостаточно близко, чтобы воспользоваться этой ошибкой.
- 18Нгуен (15-й) ошибается под атаками Бриско, его заносит, и он пропускает вперед Райана и Шмидта.
- 19Кьеа (14-й) останавливается в боксах из-за отказа КП.
- 23Пантано продолжает активно атаковать Бюрду в конце стартовой прямой.
- 26Мюллер (11-й) сходит с трассы – отказ КП. Фризахер (13-й) вылетает на траву, но сохраняет позицию.
- 29Энге (3-й) ошибается в повороте, теряет время, но сохраняет позицию. Саленс (7-й) вылетает с трассы и останавливается в боксах.
- 30Пицционию (9-й) заносит, и он пропускает вперед Рик. Сперафико.
- 32На последнем круге останавливаются Нгуен и А. Сперафико. Пантано бросается в последнюю атаку, и Бюрда (1-й) ошибается на выходе из Seat, вылетает с трассы и откатывается на 3-е место. Пантано одерживает 2-ю для себя и первую для Coloni победу в гонках МЧ Ф-3000 и выходит на 2-е место в чемпионате. Coloni сравнивается с Durango в командном зачете.



Энге и два пилота Coloni входят в первый поворот "А1-Ринга"



В этом сезоне дела команды Minardi в Ф-3000 идут даже хуже, чем в Формуле-1

Австрия: круг за кругом

* После квалификации судьи отобрали по два лучших результата у Пицциони и Монтейру, показавших свои быстрые круги под желтыми флагами. В итоге бразилец откатился с 5-го места на 11-е, а португалец сохранил свое 15-е. По дороге из пэддока на пит-лейн на Lola Пантано отказала электроника, механики едва успели поменять блок управления и несколько проводов, и свое место на решетке Джорджо занял лишь за 20 с до старта прогревочного круга.

- 1Энге сохраняет лидерство. Пантано и Токкачело слегка сталкиваются в Remus в борьбе за 2-е место. Джорджо откатывается на 4-е место, Энрико – на 7-е. Там же вылетает Бюрда и, добравшись до боксов, прекращает гонку. Бриско заезжает для замены поврежденного носового обтекателя. Порядок в конце круга: Энге, Вирдхайм, Хаберафельд, Пантано, Саленс, Фризахер.
- 2Маурисиу (10-й) заезжает на пит-стоп для замены носового обтекателя.
- 3А. Сперафико (12-й) сталкивается с Монтейру (13-й) в Remus, вылетает на гравий и заезжает на пит-стоп.
- 12Мюллер (8-й) одного за другим пропускает Рик. Сперафико, Пицционию, Нгуена и Кьеау и за три круга откатывается на 12-е место.
- 13А. Сперафико (19-й) останавливается в боксах.
- 16Монтейру (13-й) вылетает в Mobilkom и пропускает вперед Баумгартнера.
- 19Монтейру (14-й) пропускает вперед Родр. Сперафико.
- 21Монтейру (15-й) заезжает на замену шин.
- 26Токкачело (7-й) прохитит Фризахера в Castrol, но тут же вновь пропускает его вперед.
- 27Саленс (5-й) сходит из-за технических проблем.
- 31Пантано (4-й) последние несколько кругов отчаянно атакует Хаберафельда.
- 32Родр. Сперафико обгоняет Мюллера (12-й) в Remus.
- 34Пицциония (8-й) опережает Рик. Сперафико.
- 35Энге одерживает 4-ю для себя и первую для Arden победу МЧ Ф-3000 и вместе с Пантано выходит на первое место в чемпионате. Вирдхайм впервые поднимается на подиум, Arden становится лидером в командном зачете.



Джорджо Пантано: "Я безумно счастлив! Так счастлив, что после финиша даже заплакал. Хочу сказать огромное спасибо своей команде за проделанную работу. Coloni – по-настоящему великая "конюшня", весь персонал которой работает только на победу"

3-й этап 26-27/04/2002 Барселона, "Каталунья Монтмело"

Дистанция: 32 круга по 4,720 км = 151,237 км

Гонщик	Команда	МК	Время
1 Дж. Пантано	Coloni	3	51'44.572
2 Т. Энге	Arden	2	+0.987
3 С. Бюрда	Super Nova	1	+8.159
4 Р. Маурисиу	Red Bull Jr	5	+11.960
5 М. Хаберафельд	Astromega	4	+19.684
6 Э. Токкачело	Coloni	8	+20.383
7 Родр. Сперафико	Durango	6	+25.182
8 Б. Вирдхайм	Arden	12	+26.317
9 Рик. Сперафико	Petrobras Jr	10	+26.630
10 А. Пицциония	Petrobras Jr	9	+31.535
11 П. Фризахер	Red Bull Jr	7	+38.180
12 Р. Бриско	Nordic	18	+39.986
13 Т. Шмидт	PSM	19	+57.997
14 Р. Нгуен	Astromega	17	НФ/31
15 А. Сперафико	Minardi	20	НФ/31
16 Д. Саленс	Minardi	11	НФ/29 (руль)
НК А. Мюллер	Durango	13	НФ/25 (КП)
НК Н. Кьеа	PSM	14	НФ/19 (КП)
НК Т. Монтейру	Super Nova	15	НФ/1 (авария)
НК З. Баумгартнер	Nordic	16	НФ/0 (авария)

Поул-позиция: С. Бюрда – 1'32.779

Быстрейший круг в гонке: С. Бюрда – 1'35.307/3



Томаш Энге: "Первые десять кругов гонки машина с полными баками доставляла мне некоторые проблемы, но затем все вошло в норму. Двойная победа – блестящий результат. Вы можете себе представить, какое разочарование мы испытывали несколько последних месяцев, но сегодня мы наконец вознаграждены за все"

4-й этап 10-11/05/2002 Шпильберг, "А1-Ринг"

Дистанция: 35 кругов по 4,326 км = 151,410 км

Гонщик	Команда	МК	Время
1 Т. Энге	Arden	1	48:53.862
2 Б. Вирдхайм	Arden	5	+3.716
3 М. Хаберафельд	Astromega	4	+4.867
4 Дж. Пантано	Coloni	2	+5.596
5 П. Фризахер	Red Bull Jr	7	+9.963
6 Э. Токкачело	Coloni	3	+10.673
7 А. Пицциония	Petrobras Jr	11	+15.830
8 Рик. Сперафико	Petrobras Jr	9	+18.383
9 Р. Нгуен	Astromega	12	+30.077
10 Н. Кьеа	PSM	20	+31.223
11 З. Баумгартнер	Nordic	14	+47.441
12 Родр. Сперафико	Durango	13	+49.726
13 А. Мюллер	Durango	17	+54.237
14 Т. Шмидт	PSM	18	+80.289
15 Р. Маурисиу	Red Bull Jr	10	+1 круг
16 Т. Монтейру	Super Nova	15	+1 круг
17 Р. Бриско	Nordic	16	+1 круг
НК Д. Саленс	Minardi	6	НФ/27 (тех. пр.)
НК А. Сперафико	Minardi	19	НФ/8 (тех. пр.)
НК С. Бюрда	Super Nova	8	НФ/1 (авария)

Поул-позиция: Т. Энге – 1'22.190

Быстрейший круг в гонке: Т. Энге – 1'22.794/20

гравий, и Бюрда пропустил вперед Пантано и сидевшего у него на хвосте Энге. Финал, достойный лучших сценаристов Голливуда!

Самое удивительное, что Coloni – самая старая команда чемпионата – до испанского триумфа Пантано не имела на счету ни одной победы в МЧ Ф-3000. Восхождение этой "конюшни" могло бы продолжиться и в Австрии. Причем на этот раз усилиями двух пилотов. Победный порыв Пантано, лишь 0,018 с недотянувшего до поула Энге, поддержал и его партнер Энрико Токкачело, отлично знакомый нам по выступлениям в российской Ф-3. При том что квалификация вообще получилась очень плотной, и в секунду от победителя уместилось 13 (!) пилотов. Третье место Токки на старте было тем более ценно, что до этого он вообще ни разу не выступал на "А1-Ринге". Но оно же в этой гонке оказалось и роковым для него. В двух первых поворотах Пантано дважды выносило на внешний радиус, и утыкавшемуся в него Энрико приходилось сбрасывать скорость. В результате две красные Lola, едва не столкнувшись, откатились на несколько мест назад, открыв дорогу к победному дублю двум другим красным машинам – команды Arden. В итоге всю оставшуюся гонку Пантано провел в яростных, но на этот раз бесплодных атаках на третье место Хаберафельда. Эта битва стала украшением австрийского этапа: не раз и не два Джорджо выходил вперед, но на том же круге Марио возвращал себе третье место. А Энге и Вирдхайм уверенно довели гонку до двойной победы. При этом Томаш получил и свой первый в Ф-3000 "Большой шлем". Жаль только, что успехи Arden, которых мы напрасно ждали на протяжении трех лет, когда эта команда была наполовину российской, теперь уже ни у кого не будут ассоциироваться с Россией.

Владимир Маккавеев

Положение в чемпионате:

Личный зачет

1	Т. Энге	17	11	Рик. Сперафико	0
2	Дж. Пантано	17	12	Н. Кьеа	0
3	Родр. Сперафико	16	13	Т. Монтейру	0
4	С. Бюрда	14	14	Р. Нгуен	0
5	М. Хаберафельд	12	15	З. Баумгартнер	0
6	Б. Вирдхайм	8	16	А. Мюллер	0
7	Р. Маурисиу	7	17	Р. Бриско	0
8	А. Пицциония	6	18	Т. Шмидт	0
9	П. Фризахер	4	19	А. Сперафико	0
10	Э. Токкачело	3	20	Д. Саленс	0

Командный зачет

1	Arden	25	6	Red Bull Jr	11
2	Coloni	20	7	Petrobras Jr	6
3	Durango	16	8	PSM	0
4	Super Nova	14	9	Nordic	0
5	Astromega	12	10	Minardi	0



Барселона. Энге, Пантано, Бюрда – возможно, именно так будет выглядеть подиум всего чемпионата

II этап 12-14/04/2002
США, Калифорния
Лонг-Бич
Дистанция: 3.167х90=330,3 км



ТОРЖЕСТВО НАЦИОНАЛЬНОЙ ИДЕИ

Тяжелое наследство досталось нынешнему президенту Совета директоров CART Крису Пуку. Чехарда руководителей чемпионской серии привела автоспортивное хозяйство некогда лучшей серии США в упадок. Бегство с корабля уже началось: Penske перебралась в IRL, о своих намерениях покинуть чемпионат периодически заявляют команды, поставщики двигателей, спонсоры, а то и целые этапы, из-за чего в календаре соревнований образовались дыры длиной в два месяца. Однако первая гонка сезона 2002 года в мексиканском Монтеррее показала, что интерес к чемпионату несколько не снизился. Теперь предстояло выяснить, какотреагируют болельщики на уход самой популярной команды Северной Америки в самих Соединенных Штатах.

Немного истории

Именно с легкой руки Криса Пука Лос-Анджелес превратился в место проведения автомобильных соревнований самого высокого уровня. С 1976 года на протяжении восьми лет

Лонг-Бич принимал Гран При Формулы-1. А в 1984 году на смену Ф-1 пришел CART. В то время чемпионская серия еще гордо носила приставку Indy и никогда раньше не проводила уличных гонок. Крис Пук, возглавлявший организационный комитет этого этапа, сумел убедить владельцев "индикаторских" команд вывести свои машины с привычных американских овалов на "просторы" городских улиц.

Та первая гонка, состоявшаяся 31 марта 1984 года, имела грандиозный успех. Не подвело Криса Пука его "детище" и на этот раз. Ни один из более чем 125 тысяч болельщиков, думается, не пожалел, что пришел в этот хмурый и прохладный воскресный день поддержать своих кумиров. Последним американцем, побеждавшим на этом этапе в 1996 году, был Джимми Вассер. В том же 1996 году пилотам из США последний раз удалось сделать и дубль – в Ванкувере первыми финишировали Майкл Андресетти и Бобби Рейхол. Андресетти отличился и на этот раз, хотя именно от него меньше всего ожидали чего-либо подобного после аварии в субботу и 15-го места на старте.

"После фиаско в квалификации нам нужно было придумать что-нибудь особенное, – делился секретами своего успеха гонщик Motorola. – И мы выбрали стратегию пит-стопов, прямо противоположную той, какую избрали фавориты". Барри Грин, хозяин команды, посоветовал своему гонщику отложить вторую остановку в боксах на самый последний момент, пока лимит кругов между дозаправками, отведенный новыми правилами, позволяет это делать. Майкл выполнил указание в точности. Когда на 32-м круге на трассу выехал пейс-кар, весь пелотон во главе с лиде-

В Америке надеются, что серия CART под руководством Криса Пука избежит того, что произошло с автомобилем Марио Домингеса в Лонг-Бич



Свою рекордную победу Андресетти отпраздновал весьма эмоционально

Toyota Grand Prix of Long Beach

Пилот	Шасси, двигатель	СП	Время
1. М. Андресетти	Reynard K2i Honda	15	2:02'14.542
2. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	1	+0.466
3. М. Папис	Lola B02K Cosworth	18	+4.698
4. К. Брак	Lola B02K Toyota	4	+5.250
5. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	10	+7.488
6. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	12	+8.330
7. П. Трейси	Reynard K2i Honda	19	+10.129
8. К. да Матта	Lola B02K Toyota	8	+10.823
9. Д. Франкитти	Reynard K2i Honda	16	+11.460
10. А. Фернандес	Lola B02K Honda	7	+35.789
11. О. Сервия	Lola B02K Toyota	13	+11 кр. мотор
12. С. Накано	Lola B02K Honda	14	+17 кр. мотор
13. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	9	+23 кр. КП
14. М. Домингес	Reynard K2i Cosworth	17	+28 кр. авария
15. Т. Белл	Reynard K2i Toyota	5	+33 кр. авария
16. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	11	+35 кр. авария
17. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	3	+39 кр. авария
18. С. Диксон	Lola B02K Toyota	19	+60 кр. топливо
19. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	20	+70 кр. электрон.
20. Т. Канаан	Reynard K2i Honda	6	+74 кр. электрон.

ром Кристиано да Маттой сворачивает на пит-лейн. Только Андресетти и Папис продолжают гонку, став новыми лидерами. Да Матта, возглавлявший гонку до этого момента, возвращаясь на трассу, не замечает машину Фернандеса, а после столкновения с ней врывается еще и в группу механиков Синджи Накано. Никто не пострадал, но Кристиано, конечно же, выбыл из числа претендентов на победу.

Единственным, кто составил конкуренцию дерзкой паре, оказался Джимми Вассер. Он неудержимо сокращал отставание, а после ошибки Макса Паписа вышел на второе место.

Столкновение автомобилей да Матты и Фернандеса в боксах изменило ход гонки

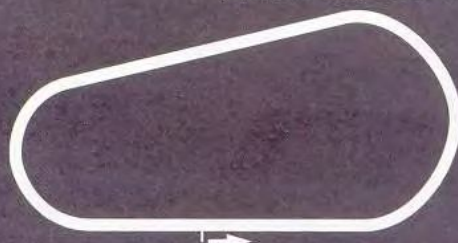




Национальная идея
восторжествовала на
этапах в США и Японии



III этап 25–27/04/2002
Япония, Мотеги
Автодром "Твин Ринг"
Дистанция: 2.491x201=500.691 км



Если бы дистанция гонки была хоть на один круг длиннее, то, вероятнее всего, имена двух американцев стояли бы в иной последовательности. Но клетчатый флаг прекратил эту феерическую погоню, когда машины Андресетти и Вассера разделяли лишь 0,466 с.

Свою первую победу в карьере Андресетти одержал в 1986 году именно здесь. После этого Майкл выиграл еще 42 гонки, но больше ни разу не побеждал в Лонг-Биче. Никогда еще гонщик не первенствовал на одном этапе с разницей в 16 лет.

Япония – японцам

Нет, это не лозунги "бритоголовых" Страны восходящего солнца, с которыми встречали участников 3-го этапа чемпионской серии в Токийском аэропорту. Этот клич бросили солидные руководители фирм-поставщиков двигателей – Honda и Toyota. В четырех предыдущих попытках лидеры японского автомобилестроения так и не смогли выиграть дома – победа всегда оставалась за моторами Ford.

Правда, перед началом этапа большее внимание привлекло событие, произошедшее далеко от Японских островов. Фирма Reynard – один из поставщиков шасси "чампаровским"

командам – объявила о своем банкротстве. Реакцией на эту весть стало решение Барри Грина пересадить лидеров своей команды на шасси Lola. Машины обанкротившейся фирмы остались только у Дарио Франкитти. И шотландец сумел доказать верность пословицы – "копейка на переправе не меняют".

До финиша оставалось каких-то четыре круга (круг на этой трассе машины преодолевают за 25 секунд), а в лидерах гонки держался именно шотландец. Но недалеко были его главные преследователи – Бруно Жункейра и Алекс Тальяни, а Франкитти, в отличие от соперников, предстояла еще одна дозаправка. Барри Грин вновь решил удивить всех тактикой пит-стопов, но на этот раз явно перемудрил. Дистанция гонки предполагала пять обязательных дозаправок (не позднее, чем за 38 кругов от предыдущей), но Дарио побывал в боксах уже восемь раз. Возможно, даже это не помешало бы ему финишировать первым, если бы не ошибка команды на втором пит-стопе. На 45-м круге, сразу после первой обязательной дозаправки, появились желтые флаги: загорелась машина Джимми Вассера, топливный бак которой оставался открытым из-за поломки крышки горловины. Андресетти и

Франкитти решили сделать еще одну остановку, чтобы оттянуть следующую. Но команда безопасности быстро справилась с огнем, и гонка снова набрала скорость. Незадачливые хитрецы ползли в это время по длинной пит-лейн, где скорость ограничена до 80 километров в час. Естественно, что они вернулись на трассу с круговым отставанием от лидеров. Так что и 3-е место Франкитти в итоге можно назвать чудом. Ведь даже оно позволило шотландцу возглавить общий зачет.

А японцы дождались-таки победы. Виктория явилась к ним в лице бразильца Жункейры, но выиграл он благодаря мотору Toyota. Достижение тем более ценное, что, вполне возможно, это был последний визит CART в Японию. Контракт с автодромом истекает в этом году, и ходят слухи, что азиатский этап сменит японскую прописку на китайскую.

Дмитрий Ситник

Bridgestone Potenza 500

Пилот	Шасси, двигатель	СП	Время
1. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	1	2:00'05.882
2. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	12	+12.282
3. Д. Франкитти	Reynard K2i Honda	5	+1 кр.
4. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	6	+2 кр.
5. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	13	+2 кр.
6. О. Сервия	Lola B02K Toyota	20	+2 кр.
7. А. Фернандес	Lola B02K Honda	14	+2 кр.
8. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	11	+2 кр.
9. С. Диксон	Lola B02K Toyota	15	+3 кр.
10. С. Накано	Lola B02K Honda	18	+3 кр.
11. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	19	+4 кр.
12. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	16	+8 кр.
13. К. да Матта	Lola B02K Toyota	8	+15 кр. мотор
14. Т. Белл	Reynard K2i Toyota	10	+65 кр. авария
15. Т. Канаан	Reynard K2i Honda	2	+80 кр. механ.
16. М. Андресетти	Lola B02K Honda	7	+86 кр. прокол
17. К. Брак	Lola B02K Toyota	4	+86 кр. механ.
18. М. Папис	Lola B02K Cosworth	17	+107 кр. тормоза
19. П. Трейси	Lola B02K Honda	3	+117 кр. подвеска
20. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	9	+163 кр. пожар

Положение в чемпионате после III этапа

1. Д. Франкитти	34	11. Т. Такаги	13
2. М. Журден-мл.	32	12. О. Сервия	13
3. К. да Матта	27	13. К. Брак	12
4. А. Тальяни	26	14. С. Диксон	12
5. Б. Жункейра	23	15. П. Трейси	11
6. М. Андресетти	22	16. А. Фернандес	11
7. М. Папис	18	17. С. Накано	4
8. П. Карпентье	18	18. М. Домингес	2
9. Дж. Вассер	17	19. Т. Канаан	1
10. К. Фиттипальди	15		

Примечание: СП – стартовая позиция

Шасси Reynard спасло жизнь Беллу
в аварии на японском этапе



Михаил Алешин

“Экклстоун пожелал мне удачи”

В последнее время Михаил Алешин привлекает все большее внимание специалистов. Отрадно, что в очевидном прогрессе юного гонщика отчасти “виновата” и редакция “Формулы”, в прошлом году предоставившая Мише возможность принять участие в тестах на машине Формулы Palmer Audi в Великобритании. Через год после нашего знакомства мы вновь встретились с Михаилом Алешиним, предложив ему “отчитаться о проделанной работе”. Причем встреча эта произошла вскоре после успешного его выступления в финале Winter Cup (неофициального чемпионата мира по картингу среди юниоров, проходившего в Италии), в котором он занял пятое место (класс Junior). По сравнению с прошлогодним пятнадцатым – это не просто прогресс, а очень серьезный прогресс.

Михаил, как же тебе удалось, опередив добрую сотню “монстров” картинга со всего мира, прийти пятым в столь престижном и “тесном” соревновании, как Winter Cup?

Заявку на участие в этих соревнованиях имеет право подать любой, у кого есть соответствующая гоночная лицензия, но слабые гонщики туда действительно не приезжают, поскольку им там просто будет нечего делать. Кроме того, среди всех участников своим потенциалом выделяется отдельная группа – десяток-другой картингистов, которые уже имеют на своем счету победы в этом и аналогичного уровня соревнованиях. Это, как правило, равные по своим силам безоговорочные лидеры, между которыми и разворачивается самая острая борьба, и тут уж победа во многом зависит от везения. Кроме меня, на Winter Cup приехали еще трое русских ребят, но лишь один из них тоже попал в финал, где, к сожалению, выступил неудачно. Ну а мне удалось прийти пятым.

Этим ты, наверное, сильно удивил тамошнюю публику и соперников, которым “русские Шумахеры” в диковинку?

Нет, удивлялись в прошлом году, когда я впервые появился на этих соревнованиях и был первым и единственным русским. Сейчас уже не удивляются. А в этом году я также стал первым российским картингистом, которого пригласили принять участие в очень престижной “показательной” гонке, которая проводится в парижском пригороде Берси. Причем стать участником этой гонки можно только по приглашению. Приглашаются также гонщики Формулы-1. В этом году были Мика Хаккинен, Оливье Панис и Фернандо Алонсо, так что мне довелось сразиться с ними. Это было очень здорово, и я считаю, что прошел очередной, очень важный рубеж в своей спортивной карьере.

Ну а как развивались события после тестов на Palmer Audi, где тебя заметил и взял под профессиональную опеку менеджер команды “Лукойл Рейсинг” Евгений Малиновский?

Вскоре после этого мне предоставили возможность принять участие в тестах уже на машине Формулы-3 в Италии, в местечке Лорано. Я, правда, уже имел небольшой подобный опыт, но в столь длительной, развернутой программе тестов участвовал впервые. Мне очень понравилась машина – это был “боевой” автомобиль команды “Лукойл Рейсинг”. Организатором тестов с российской стороны был Евгений Малиновский, с итальянской – руководство трассы, за что спасибо им огромное, поскольку из-за возраста меня могли и не допустить на трассу.



В чем именно заключались тесты?

Для начала я должен был научиться уверенно управлять машиной Ф-3. Никакого рекордного времени показывать было не нужно, хотя обороты двигателя на моей машине не ограничивали. Наблюдали за мной и давали свои рекомендации Евгений Малиновский и местные гонщики из итальянской Ф-3. “Повезло” с погодой: в январе в Лорано была нулевая температура, в некоторых местах вокруг трассы даже лежал снег и днем он начинал таять и стекать на асфальт, создавая дополнительные сложности, но все прошло достаточно удачно.

А недавно я провел тесты там же уже второй раз и по усложненной программе, в более быстром темпе, на время. Кроме того, на этот раз мне уже указывали на допущенные серьезные ошибки.

Твоя цель на этот сезон?

Я собираюсь выступать в чемпионате России по кольцевым гонкам в качестве третьего пилота команды “Лукойл Рейсинг”. Правда, формально в таких соревнованиях можно участвовать с 16 лет, так что ближайший год станет для меня как бы “подготовительным классом”. Задача пока – просто учиться и постараться не бить машину.

Успехи в гонках – это отлично. Но ведь тебе только 15 лет – как обстоят дела с учебой?

Это довольно болезненный вопрос, поскольку постоянные разъезды весьма мешают учебе. То и другое плохо сочетается. Но я стараюсь успевать всюду.

Как на твои нешуточные победы реагируют одноклассники? Ты, наверное, уже прослыл среди них кумиром?

У меня со всеми нормальные, очень хорошие отношения, но ничего особенного. До кумира я пока еще недотянул.

Ты встречался с Берни Экклстоуном во время его недавнего визита в Москву. Что он сказал тебе при встрече?

Он подарил мне книгу о Формуле-1 с его подписью и пожелал удачи.

Борис Мурадов

Чемпионат мира по ралли



5-й этап: 21-24.03.2002

Rallye de Chypre - Cyprus Rally

Дистанция: 1306,21 км/324,17 км - 20 СУ

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers like M. Гренхольм, P. Берис, J. Коттаз and their times.

Личный зачет:

Table with 2 columns: Пилот, Очки. Lists drivers and their points.

Командный зачет:

Table with 2 columns: Команда, Очки. Lists teams and their points.

Чемпионат спортивных автомобилей



2-й этап: 14.04.2002

Автомобиль им. Фернандо Пероса да Силвы, Эшторил, Португалия

397,385 км/95 кругов по 4,183 км

ПП: О. Беретта/Н. Миньяс: 1'29.401, V ср.: 168,3 км/ч

БК: О. Беретта/Н. Миньяс: 1'31.442/55, V ср.: 164,681 км/ч

Table with 3 columns: Пилоты, Автомобиль/класс, Время. Lists drivers and their times.

Личный зачет SR1:

Table with 3 columns: Пилот, Очки, Команда. Lists drivers, points, and teams.

Командный зачет SR1:

Table with 3 columns: Команда, Очки. Lists teams and their points.

Чемпионат FIA GT



1-й этап: 21.04.2002

Автомобиль "Манья-Кур", Невер, Франция

459,108/108 кругов по 4,251 км (3:00'21")

ПП: Дж. Кампелл-Уолтер/Н. Спрингер: 1'34.0, 162,81 км/ч

БК: Дж. Кампелл-Уолтер/Н. Спрингер: 1'35.34, 160,523 км/ч

Table with 3 columns: Пилоты, Автомобиль/класс, Круги. Lists drivers and their lap counts.

2-й этап: 04.05.2005

Автомобиль "Сильверстоун", Сильверстоун, Великобритания

493,536/96 кругов по 5,141 км (3:02'09.531)

ПП: Дж. Кампелл-Уолтер/Н. Спрингер: 1'46.644, 173,511 км/ч

БК: Дж. Кампелл-Уолтер/Н. Спрингер: 1'47.430, 172,242 км/ч

Table with 3 columns: Пилоты, Автомобиль/класс, Круги. Lists drivers and their lap counts.

Личный зачет GT:

Table with 3 columns: Пилот, Очки, Команда. Lists drivers, points, and teams.

Командный зачет GT:

Table with 3 columns: Команда, Очки. Lists teams and their points.

Американская серия "Ле-Ман"



1-й этап: 16.03.2002

The 50th Annual Mobil 1 12 Hours of Sebring Presented by Dodge

"Себринг Интернационал Рейсвей", Себринг, Флорида, США, длина круга 5,950 км

ПП: Ф. Бизла: 1'48.029, 198,280 км/ч; БК: Э. Пирро: 1'48.418, 197,568 км/ч

Table with 3 columns: Пилоты, Автомобиль/класс, Круги. Lists drivers and their lap counts.

Личный зачет GT:

Table with 3 columns: Пилот, Очки, Команда. Lists drivers, points, and teams.

Командный зачет GT:

Table with 3 columns: Команда, Очки. Lists teams and their points.

DTM



1-й этап: 21.04.2002

Int. ADAC-Freil. "Хоккенхаймринг", Герм.

Автомобиль "Хоккенхаймринг", Герм.

ПП: Л. Айелло: 57,528, 165,081 км/ч

Квалифика. гонка: 34,294 км/13 кругов по 2,638 км

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers and their times.

2-й этап: 05.05.2002

DTM-Zolder

Автомобиль "Зольдер", Зольдер, Бельгия

ПП: М. Томчик: 1'28.202, 162,322 км/ч

Квалифика. гонка: 27,839 км/7 кругов по 3,977 км

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers and their times.

Личный зачет DTM:

Table with 3 columns: Пилот, Очки, Команда. Lists drivers, points, and teams.

Командный зачет DTM:

Table with 3 columns: Команда, Очки. Lists teams and their points.



Европейский чемпионат Ф-3000



1-й этап: 21.04.2002

Автомобиль "Валлеинга", Италия

113,015 км/35 (47) кругов по 3,229 км

"из-за дождя гонка сокращена до 35 кр.

ПП: А. Пикколо: 1'05.349, 177,881 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Команда, Время. Lists drivers, teams, and their times.

2-й этап: 05.05.2002

Автомобиль "Норбургринг", Германия

"гонка отменена из-за снега"

Личный зачет: Ком. зачет:

Table with 3 columns: Пилот, Очки, Команда. Lists drivers, points, and teams.



Формула-Palmer Audi



1-2-й этапы: 20.04.2002

Автомобиль "Сильверстоун", Великобрит.

36,102 км/22 круга по 1,641 км

ПП: Дж. Нельсон: 55,811, 170,139 км/ч

БК: Дж. Нельсон: 56,488, 168,095 км/ч

Table with 3 columns: Пилоты, Команда, Время. Lists drivers, teams, and their times.

Личный зачет:

Table with 3 columns: Пилот, Очки. Lists drivers and their points.

2-й этап:

31,179 км/19 кругов по 1,641 км

ПП: Р. Рушинов: 56,337, 168,546 км/ч

БК: Дж. Нельсон: 56,509, 168,031 км/ч

Table with 3 columns: Пилоты, Команда, Время. Lists drivers, teams, and their times.



ETCC FIA



1-2-й этапы: 21.04.2002

Автомобиль "Манья-Кур", Невер, Франция

Две гонки по 51,012 км/12 кр. по 4,251 км

ПП: Ф. Джованарди: 1'47.113, 142,839 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

2-й этап:

1 Ф. Джованарди (И) Alfa Romeo.....2'03.622

2 Н. Ларини (И) Alfa Romeo.....+1.789

3 Д. Моллер (Д) BMW.....+2.324

БК: Ф. Джованарди: 1'48.237/2

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

Личный зачет:

Table with 3 columns: Пилот, Очки. Lists drivers and their points.

3-4-й этапы: 04.05.2002

Автомобиль "Сильверстоун", Великобритания

Две гонки по 51,410 км/11 кр. по 5,141 км

ПП: Ф. Джованарди: 2'00.153, 154,00 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

NASCAR: "Кубок Уинстона"



8-й этап: 14.04.2002

Virginia 500

"Мартини Спидвей", Вирджиния, США

263 мили/500 кругов по 0,526 мили

П: 3:33'23, 500 кругов, 119,012 км/ч

ПП: Дж. Гордон: 20,106, 151,568 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Очки. Lists drivers, teams, and their points.

10-й этап: 28.04.2002

NAPA Auto Parts 500

"Калифорния Спидвей", Калифорния, США

500 мили/250 кругов по 2 мили

П: 3:19'53, 250 кругов, 241,543 км/ч

ПП: Р. Ньюман: 38,414, 301,642 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Очки. Lists drivers, teams, and their points.

9-й этап: 21.04.2002

Aaron's 499

"Талладига Суперспидвей", Алабама, США

499 мили/188 кругов по 2,66 мили

П: 3:08'41, 188 кругов, 255,921 км/ч

ПП: Дж. Джонсон: 51,337, 300,194 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Очки. Lists drivers, teams, and their points.

11-й этап: 05.05.2002

Ronix Excitement 400

"Ричмонд Интернационал Спидвей", Вирджиния, США

300 мили/400 кругов по 0,75 мили

П: 3:27'19, 400 кругов, 139,729 км/ч

ПП: У. Бертон: 21,194, 205,011 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Очки. Lists drivers, teams, and their points.

Общий зачет

Table with 3 columns: Пилот, Очки. Lists drivers and their points.

Зачет производителей:

Table with 3 columns: Команда, Очки. Lists teams and their points.

IRL



4-й этап: 21.04.2002

Firestone Indy 225

"Назарет Спидвей", Пенсильвания, США

225 мили/225 кругов по 1 миле

ПП: Ж. де Ферран: 19,4817, 278,059 км/ч

П: 2:14'35,0016, Vcp.: 150,938 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Круги. Lists drivers, teams, and their lap counts.

Общий зачет

Table with 3 columns: Пилот, Очки. Lists drivers and their points.

BTCC



1-2-й этапы: 01.04.2002

Автомобиль "Брэнд-Хэтч", Брэнд-Хэтч, Великобритания

Спринтерская гонка: 63,315 км/25 кругов по 4,221 км

ПП: И. Моллер: 1'33.105, 163,203 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

Основная гонка:

105,525 км/25 кругов по 4,221 км

ПП: И. Моллер: 1'32.992, 163,396 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

3-4-й этапы: 21.04.2002

Автомобиль "Оптон-парк", Оптон-парк, Великобритания

Спринтерская гонка: 72,219 км/19 кругов по 3,801 км

ПП: М. Нил: 1'27.316, 156,717 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

Основная гонка:

95,025 км/25 кругов по 3,801 км

ПП: М. Нил: 1'27.074, 157,152 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

5-6-й этапы: 06.05.2002

Автомобиль "Тракстон", Великобритания

Спринтерская гонка: 56,880 км/15 кругов по 3,792 км

ПП: И. Моллер: 1'16.567, 178,267 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

Основная гонка:

113,760 км/30 кругов по 3,792 км

ПП: И. Моллер: 1'16.369, 178,733 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers, teams, and their times.

Личный зачет BTCC:

Table with 3 columns: Пилот, Очки. Lists drivers and their points.

Зачет производителей:

Table with 3 columns: Команда, Очки. Lists teams and their points.

Суперкубок Porsche



2 этап, 28.04.2002

Автомобиль "Каталунья Монтмело", Испания

69,097 км/14 кругов по 4,730 км

ПП: С. Ортелли: 1'52.031, 151,993 км/ч

БК: С. Ортелли: 1'53.073/8, 150,592 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Команда, Время. Lists drivers, teams, and their times.

Table with 3 columns: Пилот, Команда, Очки. Lists drivers, teams, and their points.

3 этап, 12.05.2002

Автомобиль "А1-Ринг", Австрия

69,216 км/16 кругов по 4,326 км

ПП: Ф. Питер: 1'37.301, 160,055 км/ч

БК: Ф. Питер: 1'36.715, 161,025 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Команда, Время. Lists drivers, teams, and their times.

Table with 3 columns: Пилот, Команда, Очки. Lists drivers, teams, and their points.

