

ФОРМУЛА

ДЭВИД КУЛТХАРД

Не имея возможности похвастаться количеством побед, шотландец решил отличиться качеством. Гран При Монако стоит десятка "обычных" Больших Призов. Но очки дают, увы, как за один



100 ВОПРОСОВ

Мике Сало

PACIFIC

В "тихом омуте" автомобили водили настоящие черти

БЕРТРАН ГАШО

в тюрьме и на свободе

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ

Такумы Сато

"ДИНАМОМАШИНА" Ф-1

300 км/ч за 10 секунд

Жак Вильнев

НОСТАЛЬГИЯ ПО ПОБЕДАМ

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 **Парад**
10 **Новости Гран При**
18 **Монако**
Праздник каждый день
30 **Канада**
На круги своя
42 **Календарь**
44 **Город у моря**
Монте-Карло уходит в плавание
46 **Человек с Востока**
...управляет делами "Запада"
Команда
48 Pacific Grand Prix
Чужие среди своих
Тихая смерть "Тихой" команды
Один на один
56 Бертран Гашо:
преступление и наказание
"До этого я видел тюрьмы только в кино..."
62 100 вопросов Мике Сало
"Стараюсь хоть однажды попробовать в жизни все!"
72 Долгая дорога домой
Из года в год в жизни Жака Вильнева повторяется одно и то же...
Интервью
80 Пол Стордарт
"Это была адская битва"
- 84 Эмерсон был королем
Фитингилад не пил, не курил и не ел мяса,
но несколько лет назад...
Тема
86 Формула выживания
Авария, которую ждали
90 Стартовый спурт Такумы Сато
До 19 лет об автогонках он даже не думал
94 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
Техника
96 Легкие на разгон
Вазовские "двигатели" разогнаны до 100 км/ч
за 14 секунд. А автомобиль Ф-1?
100 Новинки Гран При Австрии
Крылья и хвосты
101 Новинки Гран При Монако
Шоу продолжится!
История
102 Фотоархив
Великобритания: 64-100 бутылок шампанского
для тренировки
Большие гонки
104 Ф-3000
Драма с экипом
107 CART
Летний марафон
110 Indy 500
Майские праздники Тони Дюррера
112 Статистика мирового автоспорта



www.formula-online.ru

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

Издатель и издатель:
ООО "И. Д. Понора-Медиа"
121352, Москва,
ул. Давуровская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Главный редактор
Вадим Колосов
v_kolosov@formula-online.ru
Зам. главного редактора
Дмитрий Ситин
d_sitin@formula-online.ru

Арт-редактор
Владислав Кулуниский
Редактор-корректор
Ольга Королёва
Технический редактор
Владимир Макашев
v_mak@formula-online.ru

Ответственный редактор
Лев Мусатов
l_musatov@formula-online.ru

Обложка
Александр Кабановский
Пресс-менеджер
Вадим Устинов
v_ustinov@formula-online.ru
Редакционная обложка
Максим Шабунин

Юрий Колесов
Светлана Мусатов
Тел.: (095) 445-0220, 445-1753
adv@formula-online.ru
PR-обслуживание
Владимир Безугловский
v_bezuglovskiy@formula-online.ru

Юридическое обслуживание
Юрий Растегин
Служба распространения
Тел.: (095) 445-0395
obsluzhivaniye@formula-online.ru

Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Европы на
1-е полугодие 2002 г. по объединенному
каталогу "Пресса России".

индекс 23608
Аннотация издания:
выпуск 74180
Издательская группа:
для зарубежных подписчиков по адресу:
123110, Москва, ул. Гвардейского, 30
тел.: +7-495-261-0137, 761-9945,
факс: +7-495-261-1768

Адрес для писем:
103037, Москва, ул. 64
E-mail: formula@formula-online.ru

Продолжительность:
Семь лет
Тел./факс: (812) 274-4958
Адрес: ул. Мартовская, 8

Оплатитель в Финляндии
PABSSAN KIRJALAN OY
Подписано в печать 12.05.2002 г.
Тираж 85000 экз.

Цена свободная
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов

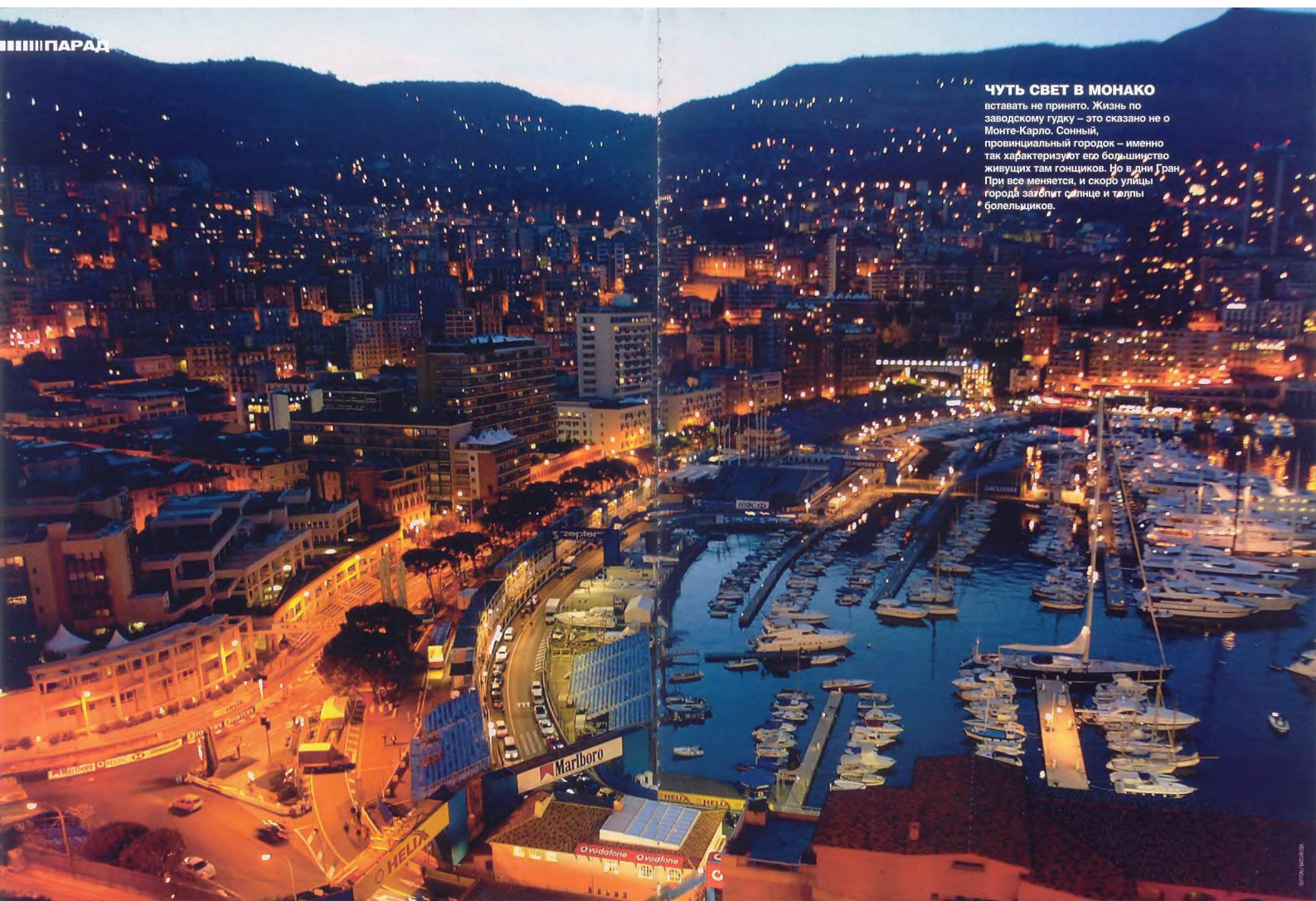
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов статей
Перепечатка без разрешения
редакции запрещена
© "Формула" 2002



ПАРАД

ЧУТЬ СВЕТ В МОНАКО

вставать не принято. Жизнь по заводскому гудку — это сказано не о Монте-Карло. Сонный, провинциальный городок — именно так характеризуют его большинство живущих там гонщиков. Но в дни Гран При все меняется, и скоро улицы города загопит салюте и толпы болельщиков.





ТРОН ДЛЯ ЧЕМПИОНА

Механик Fegatelli "кроет золотом" ложемент сиденья гонщика не для красоты и не из соображений престижа. Автогонки – жаркое дело. Дополнительное покрытие должно защитить гонщика от огненного дыхания двигателя. Ведь F2002 – самая горячая "лошадка" сезона. Лучшего "трона" для чемпиона и не придумаешь.

ПАРАД

"СТРЕЛА"

Хайнца-Харальда Френтцена в этом сезоне чаще всего "ложится" далеко от цели. Выиграть Гран При на Аггюис — задача нереальная. Слишком много сильных стрелков претендует на это "яблоко раздора". Но шестым местом на особой трассе в Монако немец еще раз подтвердил свою репутацию незаурядного гонщика.



Minardi выбывает из гонки?

Денег не хватает всем, однако для команды Minardi эта проблема стала, похоже, вопросом жизни и смерти: по словам ее шефа Пола Стоддарта, положение "конюшни" таково, что она может недотянуть до конца нынешнего сезона. Дело в том, что Minardi заложила в свой бюджет якобы причитающуюся ей долю в доходах от телевизионных трансляций Ф-1, права на которую, как считает австралиец, у занявшей последнее место в Кубке конструкторов команды появились после ухода со сцены Prost. Стоддарт до сих пор не получил этих денег (речь идет о сумме 12 мил-

лионов долларов) и в конце мая из-за проблем с финансированием даже был вынужден уволить часть сотрудников своей компании European Racing.

Поговаривают, что в проблемах Minardi виновата, в том числе, и претендовавшая на место Prost компания Phoenix, пытавшаяся заполучить причитающиеся обанкротившейся "конюшне" средства. Самого Стоддарта эта далекая от спорта борьба за доллары довела до того, что он пригрозил и вовсе закрыть команду. "В любом случае влезать в долги мы не намерены", — заявил он.



Берни Экклстоун:
"К концу этого года мы почти наверняка потеряем одну, а то и две команды, но таков этот спорт и ничего тут не поделаешь"

Phoenix в пепле

Компания Phoenix Finance Ltd, пытавшаяся принять участие в чемпионате мира Ф-1 как правопреемница обанкротившейся Prost, потерпела поражение в судебном разбирательстве с Международной автомобильной федерацией в Верховном суде Лондона. FIA отказала Phoenix в праве выйти на старт Гран При Малайзии, после чего компания обратилась в суд, который, однако, признал обоснованность решения Федерации.



FERRARI НА ПРОДАЖУ

Задолжав кредиторам несколько миллиардов долларов, концерн FIAT принял решение продать группе итальянских банков крупный пакет акций своего чуть ли не единственного прибыльного подразделения — Ferrari. FIAT принадлежит 90 процентов акций компании, в состав которой входит как производство серийных спортивных автомобилей, так и гоночная команда Формулы-1. При этом акции Ferrari впервые будут котируются на фондовой бирже. После сделки FIAT, тем не менее, сохранит контроль над Ferrari.

ЛУЧШИЕ ВРАГИ

Хуан-Пабло Монтоя становится главным соперником Михаэля Шумахера. Причем не только на трассе. По итогам сезона-2001 эти два гонщика стали лауреатами конкурса "Спортсмен года", который проводится третий раз и уже снискал славу "спортивного Оскара". Монтоя был признан лучшим дебютантом минувшего года. А Шумахер в борьбе за звание лучшего в мире впервые потеснил гольфиста Тайгера Вудса.

Однако этот праздник немцу несколько омрачил инцидент на финише ГП Австрии. Церемония награждения в Монако проходила вскоре после скандальной гонки, победу в которой Шумахеру "подарил" его "лучший друг" Рубенс Баррикелло. Вконец измученный допросами журналистов, Михаэль даже был вынужден отказаться от участия в традиционной пресс-конференции для победителей конкурса.



BAR и Williams: два подхода

BAR 004 не оправдал надежд команды. Создатели этого автомобиля были уволены, а на Гран При Канады "британо-американцы" привезли кардинально переделанный автомобиль образца 2001 года. По словам руководства "конюшни", эта модификация станет "переходной" к абсолютно новой машине для следующего сезона. А вот в Williams, где также не слишком удовлетворены уровнем FW24, решили не следовать примеру коллег и не торопить события. Хотя слухи о том, что в Гроу планируют представить новое шасси по ходу чемпионата, появились в Монако, получив невнятное подтверждение из уст шефа команды Фрэнка Уильямса. "Вообще-то в нашей компании я, наверное, один из последних людей, кто узнает о подобных решениях, — заметил он. — Но такая возможность действительно существует".

Однако уже в Монреале технический директор Патрик Хед, который куда лучше осведомлен о том, чем занимаются в конструкторском бюро Williams, заявил, что команда не готовит ко второй половине чемпионата никаких принципиальных новинок. "В этом году мы предпочитаем совершенствовать машину постепенно", — отметил он.



"ОПЕРАЦИОНКА" ДЛЯ Ф-1

Отныне бортовые компьютеры всех автомобилей Ф-1 будут работать под управлением одной и той же операционной системы, которую по заказу FIA разработала компания Wind River Systems. "Прикладные" программы, управляющие различными системами машин, команды по-прежнему будут "писать" самостоятельно. Но до сих пор каждой "конюшне" приходилось заказывать у программистов и собственную "операционку" — программу, управляющую всеми остальными

программами и ресурсами вычислительной техники. Это нередко становилось источником дополнительных сложностей при проверке электронных "мозгов" гоночных машин инспекторами FIA. Операционная система VxWorks производства Wind River является доступным в открытой продаже серийным продуктом, и ее появление в напичканном эксклюзивными технологиями мире Формулы-1 — еще один шаг в направлении демократизации "королевы автоспорта".



Алези вновь побеждает

Семь лет прошло с тех пор, как Жан Алези одержал свою первую и единственную победу в Ф-1 в 1995 году на Гран При Канады. И вот француз вновь поднялся на верхнюю ступеньку пьедестала почета, выиграв этап "кузовного" первенства DTM в британском Донингтон-парке.

СУД И ДЕЛО КОМАНДЫ ARROWS

Дела Arrows в гонках идут не слишком успешно, а вот на "юридических фронтах" эта команда развила кипучую деятельность. Ее шеф Том Уокиншоу без устали ведет судебные разбирательства со своими партнерами, спонсорами и бывшими пилотами. Из числа последних обиду на Arrows затаил Йос Ферстаппен, от услуг которого команда отказалась за несколько недель до старта сезона-02. Менеджер голландца Хуб Ротенгаттер клялся засудить Arrows за якобы незаконное увольнение его подопечного. "Ферстаппен действительно подавал на Arrows в суд, требуя с нас якобы невыплаченных денег за 2001 год, но эти претензии были



отвергнуты, — говорится в заявлении команды. — В ходе разбирательства по этому делу суд также постановил, что Arrows имеет свои основания требовать с Ферстаппена компенсации за расторжение контракта".

Тем временем страстные поклонники Ферстаппена в Нидерландах ведут свою борьбу с обидчиками их кумира. Каждый сход пилотов Arrows в голландских барах отныне встречают ликованием, а фанаты из Страны тюльпанов со-

хранили особый интерес к Гран При. Эти "цветы формульной жизни" занимают на трибунах места напротив боксов Arrows и разворачивают транспаранты с разного рода непристойными предложениями лично Тому Уокиншоу. Воинственных голландцев на Гран При привлекает ничуть не меньше, чем прежде, и ушлые предприниматели даже наладили выпуск бейсболок своеобразного движения противостояния ненавистному шефу Arrows.

ТРАССА БУДУЩЕГО

Прикупив автодром "Поль Рикар", Берни Экклстоун преисполнился решимости превратить его в самую современную трассу Формулы-1. Одна из новинок, внедренных там, — полосы безопасности нового типа. Традиционные гравийные ловушки действенны при боковом вылете автомобиля. Но при прямолинейном движении, когда машина лишь цепляет гребни гравийных волн, тормо-

жение не столь эффективно. И после инцидента в Сильверстоуне '99, когда гравий не смог остановить Ferrari Михаэля Шумахера, специалисты всерьез задумались над этой проблемой. Наиболее эффективный способ замедления автомобиля при движении прямо — это торможение колесами. Лучше всего для этого подходит обычный асфальт. Но как быть с боковыми вылетами? На "Поль Рика-

ре" специалисты предложили чередовать полосы с различными сцепными свойствами. Полоса асфальта чередуется со специальным покрытием, гасящим скорость при боковом движении. В пользу новинки говорит не только ее эффективность, но и футуристический вид, который приобретает благодаря ей трасса. Только бы в глазах у гонщиков и зрителей не зарябило.



Ягуар устраивает смотрины

В конце мая на тесты "диких кошек" в Сильверстоуне был приглашен испытатель команды Renault Фернандо Алонсо: по официальной версии — чтобы сравнить испанца с двумя штатными тест-пилотами команды Джеймсом Кортни и Андре Лоттерером. Несмотря на то что Фернандо впервые управлял R3, ему удалось показать четвертый результат среди 16 участников заездов, опередив и пилота команды Педро де ла Росу.

Фернандо Алонсо: "Показанный мной результат за рулем автомобиля, который прослыл одним из самых медленных в Ф-1, — это неплохой повод быть довольным собой. Приятно, что мной интересуются другие команды, но Jaguar — отнюдь не первая в этом списке. К тому же сейчас я все-таки связываю свои планы с Renault".

Прощай, Эдди?



Неожиданное появление Фернандо Алонсо на тестах Jaguar тут же вызвало множество пересудов в пaddocke. Судя по всему, "дикие кошки" планируют внести изменения в свой состав по окончании нынешнего сезона, когда у нее истекает контракт с ветераном Формулы-1 Эдди Ирвайном. Шеф британской "конюшни" Ники Лауда, считающий Алонсо одним из самых перспективных молодых талантов в сегодняшней Формуле-1, похвалил 20-летнего испанского пилота, многозначительно заявив, что тот может вновь сесть за руль автомобиля Jaguar, если на то будет воля Renault. Тем временем в самой Renault, похоже, намерены оставить пилотский состав в сезоне-03 неизменным: на это намекнул президент команды Патрик Фор. Это значит, Алонсо "на скамейке запасных" особо удерживать не будут. Крайним в этой ситуации может оказаться Эдди Ирвайн, которому сплетники в пaddocke уже прочат... возвращение в команду Jordan, где ирландец дебютировал в гонках Гран При в 1993 году. И это в лучшем случае.

ЦИФРА ЗАКОНА

После финиша гонки на Гран При Монако Ярно Трулли посетовал на то, что мог бы стать третьим, если бы не упрямство отстававшего на круг Ника Хайдфельда. "Я провел позади него более двадцати кругов, но судьи ни разу не показали ему синих флагов!" — недоумевал пилот Renault. Однако, как разъяснил директор гонки Чарли Уайтинг, в соответствии с правилами на трассе в Монако показывать синие флаги "круговому" можно только в том случае, если разрыв между двумя пилотами не превышает восьми десятых секунд. "Должно быть, я шел в девяти десятых позади него", — иронично заметил ставший в итоге четвертым Трулли.



КОМАНДНАЯ ПОБЕДА

Сердца миллионов поклонников Дэвида Култхарда замерли, когда во время гонки на Гран При Монако, в которой он лидировал, двигатель его McLaren начал испускать предательский дымок. И лишь в гаражах команды инженеры сохраняли хладнокровие: ведь в их распоряжении было могучее оружие – двусторонняя телеметрия, позволяющая дистанционно управлять работой всех систем автомобиля. Оказалось, что в моторе автомобиля Култхарда происходит утечка масла из бачка, распределяющего смазку между двумя рядами цилиндров V-образного силового агрегата. Узнав о неполадках на автомобиле Култхарда еще за несколько кругов до того, как появился зловещий дымок, инженеры решили отключить прохудившийся бачок: до финиша оставалось около 50 кругов, и мотор должен был выдержать. Так несколькими нажатиями кнопок команда спасла Дэвиду гонку. «Многие люди равно-



душны ко всякого рода высоким технологиям, а ведь это удивительный инструмент! – ликовавал после победного финиша своего пилота шеф McLaren Рон Деннис. – Только представьте себе: мы сидим у себя в гаражах и «беседуем» с автомобилем на трассе!»

Ответ Мики Хаккинена

«Отпускник» Формулы-1 Мика Хаккинэн впервые в нынешнем сезоне появился в пaddock Гран При на этапе в Монако. Многие надеялись, что финн внесет ясность в ситуацию со своим гоночным будущим. Вместо этого Мика сообщил, что еще даже не задумывался над возвращением в «большой цирк». «Пока я даже не могу сказать, какова вероятность того, что я вернусь в Формулу-1, – признался двукратный чемпион мира. – Сейчас я отдыхаю, а думать об этом буду позже».

Между тем шеф McLaren Рон Деннис дал Хаккинену дополнительную информацию для размышления, заявив, что Мике отнюдь не гарантировано место в составе «серебряных стрел» в сезоне-03, если он надумает возвращаться в Формулу-1. «По условиям контракта у него есть такая возможность, но мы будем руководствоваться, прежде всего, интересами команды», – подчеркнул Деннис.

Недавно Хаккинэн отказался от услуг своего личного менеджера и экспилота Ф-1 Кеке Росберга, при поддержке которого прошла большая часть его карьеры в автогонках, заявив, что отныне в состоянии вести свои дела самостоятельно. Похоже, дел у Мики в ближайшее время будет не слишком много. Чтобы отвлечь от расспросов назойливых журналистов, живущий в Монте-Карло Хаккинэн пришел в пaddock со своим полуторагодовалым сыном Хьюго. Быть может, это и есть ответ Мики.

Ура, каникулы!

В конце мая наступает пора школьных экзаменов. Не стала исключением и «Русская школа картинга» «Пилот» – мальчишки показывали, чему они научились за год. Алексей Воронов в «выпускной гонке» установил новый рекорд картодрома. В августе, после коротких каникул, школа вновь открывает двери – за «гоночные парты» сядут новые ученики, ну а нынешние «выпускники» продолжат обучение, овладевая премудростями управления коробочным картом.

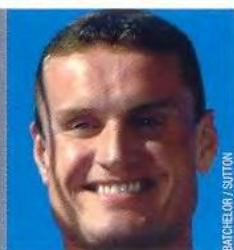


«Дикая кошка» на службе Ее Величества

«Самая британская» команда Формулы-1 решила отметить пятидесятилетнюю годовщину восхождения королевы Елизаветы II на престол Соединенного Королевства, разместив на своих гоночных автомобилях специальную эмблему в честь золотого юбилея ее правления. Эмблемы в честь пятидесятилетия «трудовой деятельности» Елизаветы II появились на Р3 Эдди Ирвайна и Педро де ла Росы на Гран При Канады и останутся на окрашенных в британский гоночный зеленый цвет машинах до конца чемпионата.



Дэвид Култхард: «Я общался с Микой в Монако, но мне трудно сказать, настроен ли он возвращаться. Я знаю только одно: у меня есть контракт на следующий год, и вряд ли в кокпите моей машины найдется место для двух пилотов»

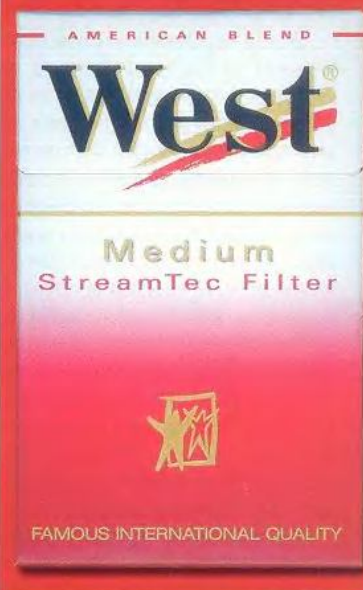


НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ



КУЛЬТУРНЫЙ ОБМЕН

Одним из гостей команды McLaren на недавнем Гран При Монако, который традиционно пользуется популярностью среди знаменитостей из мира шоу-бизнеса, стал солист известной британской фанк-группы Jamiroquai Джей Кей. Певец прибыл в Монте-Карло в воскресенье утром, накануне отыграв концерт в Мадриде, и сразу же отправился в гости к McLaren Рон Деннису в новый коммуникационный центр «серебряных стрел». Джей Кей пришел не с пустыми руками: в качестве подарка англичанин преподнес команде пару собственных ботинок со своим автографом. Чтобы певец не разгуливал босиком по раскаленному асфальту Монте-Карло, шеф McLaren Рон Деннис в ответ одарил его фирменными ботинками команды. Пообщавшись на стартовой решетке с Дэвидом Култхардом, Джей Кей отправился смотреть гонку с балкона одного из роскошных особняков Монте-Карло, а после финиша перебрался на яхту в порту княжества, чтобы отпраздновать победу шотландского пилота.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ



АЛЬТЕРНАТИВА ВОЗМОЖНА

Президент FIA Макс Мосли сделал сенсационное заявление, пообещав взять под эгиду Федерации альтернативный Формуле-1 гоночный чемпионат, организовать который то и дело грозятся автомобильные компании, недовольные своим положением в "большом цирке" Берни Экклстоуна. "Наша работа – контролировать вопросы спорта, а не заниматься бизнесом, – подчеркнул Мосли, которого наряду с

Экклстоуном считают одним из создателей современной Формулы-1. "Если появятся два чемпионата, то мы будем следить за соблюдением правил в обоих", – добавил президент FIA.

Между тем, как стало известно, на недавней встрече представителей автогигантов, посвященной организации альтернативной Ф-1, к BMW, DaimlerChrysler, FIAT, Ford и Renault присоединились и представители Honda и Toyota.



У ШУМАХЕРА НЕ БУДЕТ НОВОСЕЛЬЯ

В этом году Михаэлю Шумахеру нет равных в гоночных баталиях на трассах Формулы-1, однако одолеть всемогущих бюрократов оказалось не по плечу даже четырехкратному чемпиону мира. Живущий в Швейцарии пилот команды Ferrari был вынужден поставить крест на планах переезда из франкоговорящей части страны в городок Вольфхальден, где говорят на его родном немецком языке. Причина – нежелание тамошней службы охраны природы одобрить проект дома, который Шумахер собирался возвести на новом месте. Михаэль несколько месяцев добивался возможности перебраться в Вольфхальден и даже получил "добро" от местных жителей, которые были очень рады появлению в своем захолустье такого именитого соседа, однако противостоять чиновникам от экологии не хватило сил даже у него. "Нашей семье очень понравилось это место, но, увы, из-за нескончаемых юридических проволочек мы решили отказаться от планов переезда и останемся жить там, где живем сейчас", – посетовал Шумахер.

Разочарование жителей Вольфхальдена было столь велико, что свое сожаление по поводу несостоявшегося переезда Михаэля от их имени официально выразил сам мэр города.



ЧИЧЧОЛИНА ОТВЕРГНУТА!

Итальянская порнозвезда Чиччолина – в миру Илона Сталлер – потерпела сокрушительное поражение на выборах мэра Монцы, набрав лишь несколько процентов голосов местных жителей. "Гвоздем" предвыборной программы Чиччолины были планы строительства в городе крупного парка развлечений. По ее замыслу, раскрученное благодаря проходящему в Монце этапу чемпионата мира Ф-1 название города давно стало ценной торговой маркой, и это помогло бы привлечь в новый парк многочисленных туристов. Однако, к сожалению для госпожи Сталлер, ее проекты пришлось не по душе привыкшим к спокойной жизни жителям Монцы.

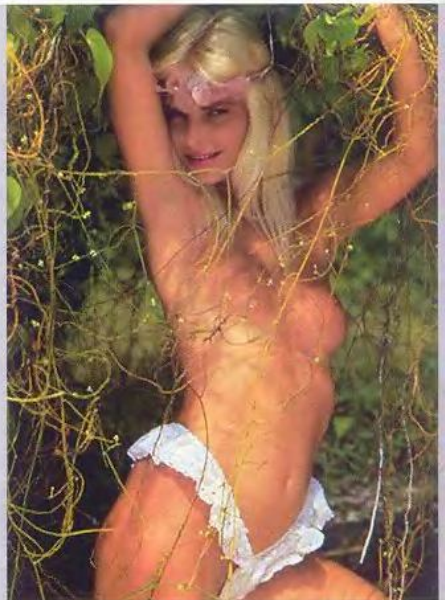
Спасем Формулу-1!

Под таким девизом объединились пять британских команд Ф-1 – Arrows, BAR, Jordan, McLaren и Williams, решив взять в свои руки будущее "большого цирка". Для этого, оказывается, еще в 2000 году была создана компания GPT Ltd., в задачи которой входило добиться более эффективного управления Ф-1 и справедливого разделения доходов от гонок Гран При. Сегодня, как считают боссы команд, пришло время действовать. "Мы считаем, что при нынешнем положении дел в Ф-1 ее рыночная стоимость падает от гонки к гонке, – заявил в интервью газете Times руководитель GPT Ltd. Нил Джонсон, в прошлом занимавший пост вице-президента FIA. – Господин Экклстоун привык вести дела совсем не так, как принято в современном бизнесе, и это отпугивает от Ф-1 серьезных инвесторов". Что именно намерена предпринять GPT



Ltd., чтобы спасти Формулу-1, Джонсон, впрочем, не сообщил.

По мнению наблюдателей, истинной и единственной целью этого объединения команд является покупка 75-процентного пакета акций холдинга SLEC, контролирующего права на телевизионные трансляции Формулы-1, у его нынешнего владельца – обанкротившейся медиагруппы Kirch.



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
- "Двойная ставка" – ул. М. Грузинская, 15



Заокеанский гость

В середине мая пилот CART Кристиано да Матта принял участие в тестах команды Toyota на трассе "Поль Рикар" во Франции. Впервые в жизни сев за руль машины Гран При, бразилец не скрывал своих восторгов. "Разгон на первых трех передачах интенсивнее, чем на моем "чампкаре", и лишь на высоких скоростях из-за большого лобового сопротивления ускоряться сложнее, – поделился впечатлениями один из ведущих пилотов CART. – Шины с "канавками", как ни странно, более эффективны, чем наши слики: запас до срыва в занос у них гораздо больше". И лишь теснота кокпита автомобиля Toyota TF102 да непривычно высокие боковые перегрузки в скоростных поворотах доставили Кристиано небольшой дискомфорт.

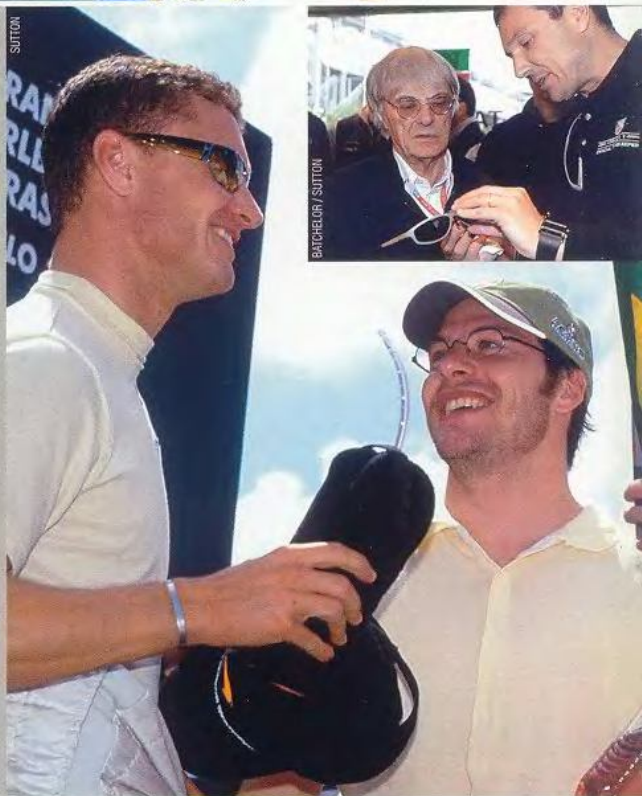
Вместе с бразильцем в тестах принял участие экс-пилот Формулы-1 Тора Такаги, ныне также выступающий в CART. Да Матта проехал по кольцу автодрома "Поль Рикар" 97 кругов, а Такаги накрутил еще больше – 106. При этом на трассе проводили свои тренировки еще три команды Формулы-1. Конечно, время, показанное "заморскими гостями" не впечатлило: оба гонщика оказались худшими по итогам заездов. Но результат особого значения не имел. Организованный руководством Toyota "культурный обмен" (команды да Матты и Такаги используют японские двигатели), по словам представителей компании, является разовой акцией, и о переводе пилотов CART на аналогичную должность в команду Формулы-1 речи не идет.

Негде спрятаться

Отныне команды Формулы-1 не смогут прятать свои технические секреты за защитными экранами, которые так полюбили охваченные шпионофобией "конюшни". "Во-первых, нагромождение этих щитов – а в последнее время их все больше и больше – не способствует безопасности на пит-лейн, – пояснил принятое решение президент FIA Макс Мосли. – Помимо этого, они мешают нам следить за тем, что происходит в боксах: это наша обязанность, о которой, кстати, написано в регламенте Формулы-1". Конец терпению Федерации пришел на Гран При Монако, где на пит-лейн тесно и без дополнительных перегородок. Кроме того, для облегчения работы инспекторов командам без особого на то разрешения запрещено использовать чехлы для антикрыльев.

TAG Heuer выбирает Култхарда и Вильнева

Дэвид Култхард и Жак Вильнев станут главными действующими лицами рекламных кампаний фирмы TAG Heuer, официального хронометриста чемпионата мира Формулы-1. Култхард, выступающий за команду McLaren, давним партнером которой является TAG Heuer, будет рекламировать часы модели Kirium Formula 1, считающиеся самым технически совершенным хронографом от швейцарских мастеров. Вильневу доверена, пожалуй, еще более почетная миссия: чемпион мира 1997 года примет участие в рекламной кампании новой продукции TAG Heuer – спортивных очков (как солнцезащитных, так и обычных). И Култхард, и Вильнев получат официальное звание "послов TAG Heuer", которое до них носили Ники Лауда, Ален Прост, Айртон Сenna и Мика Хаккинен.



ПРИКИД ОТ ВИЛЬНЕВА

Жак Вильнев представил новую именную коллекцию одежды, в дизайне которой, как утверждают модельеры, болельщики канадского гонщика найдут отражение стиля своего кумира. Наряду с фирменными цветами команды BAR, за которую выступает Жак, в стиле новых нарядов от чемпиона мира 1997 года присутствуют и мотивы раскраски его гоночного шлема. Презентация новой линии одежды прошла перед ГП Канады в принадлежащем Вильневу ресторане Newtown в Монреале.

ВОЗМОЖНО ВСЕ!

“Я смогу управлять автомобилем Формулы-1 уже в следующем году”, – убежден 20-летний российский гонщик Роман Русинов, в нынешнем сезоне весьма успешно выступающий в первенстве Формула Palmer-Audi в Великобритании. Вдохновленный примером целого ряда молодых пилотов, которые пришли в “королевские гонки” за последние пару лет с совсем небольшим опытом выступлений в “младших Формулах”, Русинов надеется привлечь к себе внимание команд “большого цирка” и, возможно, принять участие в тестах машины Формулы-1. “Для того чтобы выступать в Формуле-1, нужны две вещи: умение ездить и наличие спонсоров”, – сказал Роман в эксклюзивном интервью Интернет-сайту журнала “Формула” (www.formula-one.ru). – Я считаю, что с первым у меня все в порядке, и потому все зависит от того, какая поддержка будет у меня к концу сезона, а точнее – каким бюджетом я буду располагать к следующему году. Нет ничего невозможного!”



“24 часа Крылатского”

Классические десятиминутные заезды давно уже перестали устраивать настоящих поклонников картинга. Все большую популярность набирают многочасовые соревнования, в которых гонщики, сменяя друг друга, ведут карт к финишу. Этой весной уже прошла 12-часовая гонка, а 19 июля в 16:00 в карт-клубе “Серебряный Дождь” в Крылатском стартует беспрецедентный 24-часовой марафон.

Участниками гонки на открытой 700-метровой трассе одного из лучших картодромов города станут 8 команд, которым предстоит сражаться с соперниками на 13-сильном карте. За сутки каждая из команд преодолеет свыше полутора тысяч километров – это почти столько же, как от Москвы до Сочи.

В состав каждого экипажа войдут два профессиональных спортс-

мена (свое участие уже подтвердили Виктор Маслов, Борис Шульмейстер, Станислав Грязин, Александр Тюрюмин, Давид Маркозов и многие другие известные гонщики). Третьим участником станет “звезда” российской эстрады, кино или спорта, не имеющая пока высоких достижений в автогонках. А вот занять четвертое место в команде может любой желающий. Достаточно лишь показать свою скорость и выносливость в часовом квалификационном заезде – и можно участвовать в уникальном соревновании вместе с профессиональными автогонщиками и любимыми артистами.

Организаторы гонки (сеть карт-клубов “Серебряный Дождь”) уверены, что все машины дойдут до финиша. А победа достанется не просто самой быстрой, но и самой выносливой и удачливой команде.

Williams в гостях у Michelin

Незадолго до Гран При Монако, по пути из Англии на Лазурный берег пилот Williams Ральф Шумахер, а также руководство команды в лице Фрэнка Уильямса и Патрика Хеда посетили завод компании Michelin. Для немецкого гонщика это был первый визит в Клермон-Ферроне, и Ральф сделал для себя немало открытий. “Оказывается, значительная часть работы делается вручную, – восторгался Ральф. – И, что самое удивительное, при этом все комплекты шин отличаются одинаково высоким качеством”.



Алекс+Джулия=Феликс

В середине мая у тест-пилота команды McLaren Алекса Вурца и его супруги Джулии родился сын. Пара, официально оформившая свои отношения несколько месяцев назад, решила назвать первенца Феликсом. Малыш появился на свет чуть раньше срока, что, однако, оказалось как раз кстати. Алекс, должность которого в McLaren официально называется “третий пилот”, опасался, что может не успеть вернуться к Джулии с Гран При Канады, однако ребенок не заставил себя долго ждать и родился еще до гонки в Монако.

Организационный талант

После года работы в Jaguar главный инженер команды Марк Эллис возвращается в команду British American Racing, где будет отвечать за инженерные вопросы на тестах. Эллис работал в BAR с момента основания “конюшни”, а весной прошлого года перешел в Jaguar, где отличился впечатляющей организационной хваткой. “С его появлением мы стали представлять из себя единую команду: он умеет наладить эффективную работу с автомобилями в ходе тестов и на Гран При”, – не без зависти к соперникам из BAR отметил пилот “дикой кошки” Эдди Ирвайн.



картинг

ВАРШАВКА: 388.55.61
КРЫЛАТСКОЕ: 141.90.00



ПРАЗДНИК КАЖДЫЙ ДЕНЬ

Если радость и скоротечна, то ей предшествует долгая надежда, а за ней следует еще более долгая надежда...

Иоганн Рихтер



После финального фарса команды Ferrari на Гран При Австрии, если и не убившего Формулу-1 в глазах болельщиков окончательно, но все-таки нанесшего солидный удар по престижу "королевы автоспорта", для восстановления утраченного величия и интереса к чемпионату "большому цирку" Берни Экклстоуна была просто необходима образцово-показательная гонка с напряженной борьбой за лидерство колесо в колесо. Причем желательно, чтобы машина победителя на этот раз не была слишком красной или уж по крайней мере не неела на своем облокотке первый номер. Только такой расклад мог в дальнейшем спасти к минимуму и без того нешуточные финансовые потери команд, FOA и организаторов Гран При, ставшие следствием командной тактики Scuderia.

23-26.05.2002

От печали до радости...

После Гран При Австрии туроператоры по всему миру, в том числе и в Москве, схватились за голову. Возбешенные издевкой Ferrari болельщики буквально за несколько дней до старта самой престижной, дорогой и доходной гонки чемпионата мира в Монако карг бросились сдвять свои билеты. В итоге обчно забытые перед Гран При Монако под зазвук самолеты "Аэрофлота", обслуживающие прямые рейсы Москва-Нидда, на этот раз



уходили на Лазурный берег полупустыми. Да и на самой Французкой Ривьере в отличие от предыдущих лет особого дежотаж не наблюдалось. Причем многие из тех туристов, что все-таки решили отоспывать на юг Франции, в последний момент предпочли сдать билеты на Гран При и отправиться на закрытие Каннского фестиваля или просто валялись на пляже. В итоге до Монако добрались лишь самые преданные поклонники Ф-1. И хотя из-за крошечных размеров княжества болельщики все равно заполнили все его улицы, на этот раз их было заметно меньше, чем обычно. Достаточно сказать, что даже на площади Гармеза в самом центре портового квартала Ла-Кондан-мин, где расположены палатки с фирменными сувенирами всех ведущих команд и где обычно не протолкнуться уже в субботу, на этот раз можно было найти свободный столик в кафе вплоть до полудня воскресенья. За несколько часов до гонки прогревание спекулянтам на всем протяжении Лазурного берега от Ниццы до Ментона обраскали билеты на Гран При уже дешевле номинала, а в кассах так и остались неспроданными несколько тысяч билетов, причем в самых разных ценовых классах по 400, 120 и 50 евро. Под зазвук оказались забыты лишь трибуны для почетных гостей, получивших бесплатные пропуска. Причем звезд первой величины, традиционно понаехавших покрываться в Монако с Каннского кинофестиваля, было даже больше, чем обычно. Воистину, на халву и соль сада!

Между тем в пидле, где в отличие от "остального мира" царят несколько иные настроения, об австрийском фарсе предпочли не вспоминать, словно его и не было. Лишь издавна не питающий дружеских чувств к Шумахеру Вильгельм периодически парил "непослушный обет молчания" колесами в адрес Scuderia и Михаэля. Остальные занимались своими делами, радовались



ГРАН ПРИ МОНАКО



В Монако FIA впервые запретила командам закрывать чехлами детали своих машин на пит-лейн



Авария Йонга в Rascasse на первых минутах второй сессии в четверг



Обе тренировки в Монако остались за Трулли, но в квалификации он выглядел гораздо бледнее



Дженсон Баттон:
"Гран При Монако - самая тяжелая гонка чемпионата и с физической, и с психологической точки зрения, поэтому мое любимое место на этой трассе - последний поворот перед клетчатым флагом"



Ральф Шумахер:
"Пике сравнивал гонки в Монако с полетом на вертолете по собственной спальне. Точнее охарактеризовать этот Гран При, по-моему, просто невозможно!"

Росс Браун
"РУБЕНС ДОВОЛЕН МАШИНОЙ, МИХАЭЛЬ - НЕТ, НО РЕЗУЛЬТАТЫ ОБОИХ ПОКА ДАЛЕКИ ОТ СОВЕРШЕНСТВА"



Утро в четверг выдалось хмурым

23.05.2002. Четверг. Тренировка

Первая часть. 11.00-12.00
00-15 Пасмурно, над Монако периодически капает слабый дождь. Первым из боксов выезжает Уэббер. Практически все пилоты (причем все на разных типах резины: от слика до дождевой) совершают по одному пробному кругу и возвращаются в боксы. Уэббер оштрафован на \$500 за превышение в 11:02 скорости на пит-лейн (+1,5 км/ч). Лишь на 10-й минуте Вильнев проходит первый "быстрый" круг: 2'02.114, затем обменивается быстрыми кругами с Мак-Нисом, в итоге время шотландца остается лучшим: 1'32.110.
15-30 Ирвайн, затем Ральф и тут же Баттон (1'24.083) мин. сменяют друг друга по главе протокола. Первая авария Гран При: де ла Роса разбивает свой Jaguar об отбойник у бассейна. Во главе протокола выбираются пилоты McLaren: время Кулхарда - 1'22.512. Тут же Райкконен сильно разбивает машину на входе в Rascasse. Монтойа ошибается на торможении, вылетает в "карман" в Mirabeau, но успевает затормозить и избегает столкновения с отбойником.
30-45 Обе Ferrari проходят первые быстрые круги, но их результаты пока далеки от лучших. Кулхард еще улучшает свой же результат: 1'21.388 и теперь уже более чем на секунду опережает идущих следом Трулли и Баррикелло. Из-за проблем со сцеплением у Физикеллы глохнет двигатель, и маршалы толкают его Jordan в боксы.
45-60 Машину Райкконена доставили в боксы, но монокок разбит и для Кими тренировка уже закончена:

он прошел лишь 6 кругов. М. Шумахер наконец перекрывает время Кулхарда: 1'21.094.

Вторая часть. 13.00-14.05
00-15 Сессию вновь открывает Уэббер. У Бернольди отказывает мотор: на подъеме Beau Rivage из него выливается масло. Массу разворачивает в Chicane. Йонг разбивает машину в Rascasse, тренировка останавливается на пять минут красными флагами. Монтойа улучшает время Михаэля Шумахера - 1'20.638, но Баттон (1'20.610) и Баррикелло (1'19.945) почти сразу отодвигают его на третье место.
15-30 Трулли и Р. Шумахер сменяют друг друга на 2-й позиции. Де ла Роса наконец возвращается на трассу. У машины Баттона взрывается левая задняя шина. Jaguar Ирвайна поскользывается на масле, вытекшем из машины Бернольди в Massenet, и Эдди разбивает машину.
30-45 Обе Toyota, слив топливо, показывают 4-е и 5-е время, но Сало недоволен поведением машины и жалуется на сильную недостаточную поворачиваемость. Массу разбивает Sauber в Tabac. Кулхард становится лидером (1'19.597), но ненадолго. Toyota с пустыми баками продолжают наращивать темп. Мак-Нис показывает лучшее время: 1'19.361, Сало - 3-й.
45-60 Уэббер, слив топливо, показывает 6-е (!) время. Баттон страдает от сильной недостаточной поворачиваемости и ударяется об отбойник в Mirabeau. Трулли устанавливает окончательно лучшее время дня: 1'18.915. Тренировка заканчивается. М. Шумахер недоволен машиной, он лишь 11-й. Пилоты BAR умудрились проехать за два часа 120 (!) кругов на двоих.



Особенно тяжело в Монако приходится дебютантам. Тим-менеджер Sauber Бет Цендер на площади у Казино объясняет Массе некоторые премудрости трассы

успехам и отмечали свои маленькие праздники, которыми по традиции был заполнен каждый день всеми любимого средиземноморского Гран При. В McLaren в четверг отмечали "возвращение" Мики Хаккинена, который впервые в этом году почтил своим присутствием этап чемпионата мира, но так и не смог дать внятного ответа на вопрос: вернется ли он в 2003 году за руль или нет. Scuderia Ferrari "стояла на ушах", отмечая день рождения Рубенса Баррикелло, а заодно и его отца, родившихся в один день. Toyota, которой видимо тоже хотелось праздника, решила отметить в Монако 100-й Гран При Мики Сало. Хотя, если говорить по чести, гонка в Монте-Карло никак не была юбилейной для финна, поскольку 100-м этапом чемпионата для него стал предыдущий Гран При Австрии, а свою сотую гонку из-за двух пропущенных стартов в Спа '98 и Интерлагосе '00 Мика должен был провести только в Канаде. Еще два дня рождения отметили в субботу и воскресенье. В Michelin подняли бокалы в честь 36-летия главного конструктора Жеральда Брюссо, а в Minardi отпраздновали 47-летие хозяина команды Пола Стордгарта. Но это все праздники запланированные. А гоночный уик-энд приготовил участникам Гран При немало неожиданных радостей.

Все счастливы, но никто не доволен

Расстановка сил

Еще до старта гоночного уик-энда в Монако большинство специалистов отдавали пальму первенства Ferrari, однако на деле все получилось иначе. Все четыре дня Гран При "красные дьяволы" из Маранелло значились среди лидеров, но впервые в этом сезоне Шумахер-старший и Баррикелло даже общими усилиями не смогли выиграть ни одной тренировки. В четверг из-за местами чуть влажной трассы и многочисленных аварий итоговый протокол вообще выглядел, мягко говоря, несколько необычно. В шестерке оказались обе Toyota, которые в отличие от большинства других трасс тренироваться в Монако возможности не имели. Причем дебютант Мак-Ниш, вообще ни разу не стартовавший в Монте-Карло, показал второе (!) время дня. Уэббер же на Minardi с пустыми баками выдал восьмой результат, оказавшись впереди Монтой и самого четырехкратного чемпиона мира, оставшегося лишь 11-м. Что вызвало лишь горькую усмешку у Герхарда Бергера: "В Монако первая тренировка важна лишь для пилотов. Ведь послезавтра перед нами все равно будет совсем другая трасса, так что реально работать над настройками мы сможем лишь в субботу утром".



Последствия субботней аварии Jordan Cato в Ste Devote

Во многом шеф BMW оказался прав: протоколы утренней субботней сессии действительно приняли более или менее привычный вид. Но впереди по-прежнему с заметным преимуществом шел легион команд, выступающих на французской резине: обе шинные компании подготовили для Монако новые, более мягкие смеси, но при этом Michelin оказались чуть мягче. В итоге ни одна из Ferrari опять не смогла подняться выше пятого места, а победителем вновь, как и в четверг, стал... Ярно Трулли на Renault. Причем утром итальянец сумел побить, пусть и всего на 0,001 с, квалификационный рекорд трассы в Монако. И это при том, что лидеры Michelin из Williams и McLaren особых проблем не испытывали, за исключением, пожалуй, лишь Райкконена, с первого дня претендовавшего на роль главного неудачника Гран При Монако.

Началось все с того, что в четверг финн в прах расколотил свой McLaren в La Rascasse. Монокок пришлось отправить в утиль, но за двое суток команда успела собрать для Кими новую машину (благо McLaren привезла в Монако целых пять монококов), которую за 10 минут до конца субботней тренировки Райкконен с финским хладнокровием раскурочил в Ste Devote. При ударе об отбойник монокок, правда, не пострадал, зато при эвакуации кран каким-то образом повредил дугу безопасности, и в квалификации Кими, проехавшему за все тренировки лишь 33 круга (для сравнения: Вильнев за это время намотал аж 108 кругов), пришлось пересечь на свою запасную машину. Но и она протянула не долго. На первом же пробном круге вышла из строя масляная система, и McLaren задымил. В итоге финну пришлось пересечь в запасной автомобиль Култхарда – уже четвертый для Кими за два дня тренировок, и лишь на нем он смог показать шестое время. С учетом всех его приключений – просто великолепный результат, тем более что ему удалось опередить недавнего лидера Ярно Трулли, не сумевшего даже повторить своего утреннего времени. А вот Монтой, которому в итоге досталась поул-позиция, сбросил с утреннего результата почти секунду. Впрочем, даже учитывая солидный – почти 0,4 с – отрыв, победу Хуана-Пабло легкой не назовешь. Это была квалификация равных по силам гонщиков, пожалуй, самая интересная в этом сезоне. Два Williams, две Ferrari, Култхард и Трулли имели примерно одинаковые шансы на поул, и с самого начала сессии было ясно, что победа

25.05.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45

00–20 мин. В Монако солнечно и тепло. Почти все пилоты постепенно выезжают на пробные круги. В 9:08 М. Шумахер показывает первое время дня: 1'37.936. Сато, М. Шумахер, Сало, Мак-Ниш, Култхард, Монтой и Р. Шумахер (1'20.974) попеременно возглавляют протокол.

20–35 мин. Райкконен и Баттон в борьбе за лидерство дважды улучшают время друг друга, в итоге во главе протокола закрепляется Джонсон: 1'19.640. Уэббер вылетает в "карман" Ste Devote, но возвращается на трассу. На второе место выходит Трулли: +0,024. Пара Renault лидирует!

35–45 мин. М. Шумахер на новых шинах на секунду с лишним перекрывает время Баттона: 1'18.471. Мак-Ниш вылетает в "карман" Ste Devote, но продолжает тренировку. Баррикелло лучший: 1'18.385.

Вторая часть. 10.15–11.00

00–15 мин. Трасса немного прогрелась. Сато не попадает в Ste Devote, вылетает в "карман", но возвращается

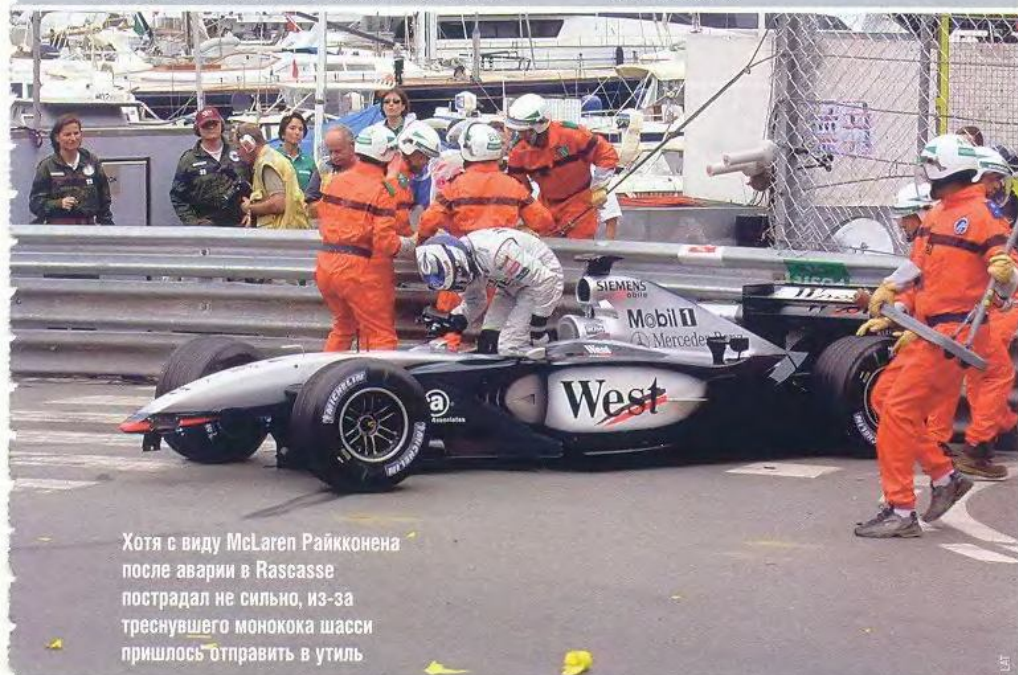
15–30 мин.

ся на трассу. На следующем круге в том же повороте Такума цепляет внутренний рельс, Jordan подпрыгивает и вылетает во внешний отбойник. Машина разбита.

На Ferrari Шумахера отказала электрика, и он медленно возвращается в боксы. Райкконен уходит на быстрый круг, но в Ste Devote разбивает машину об отбойник. Ирвин подпрыгивает на поребрике, его разворачивает у бассейна и швыряет в отбойник: задняя подвеска и антикрыло сломаны. Пока Jaguar убирают, в том же месте утыкается в отбойник Уэббер.

30–45 мин.

Р. Шумахер не успевает затормозить в Mirabeau, влетает в "карман", но возвращается на трассу. Монтой наконец улучшает время Баррикелло: 1'17.665. Култхард еще быстрее: 1'17.506. М. Шумахер из-за проблем с машиной на трассе так больше и не появился. Трулли ставит последнюю точку в тренировке, а заодно и новый рекорд трассы: 1'17.429 – на 0,001 с быстрее прошлогоднего поула Култхарда.



Хотя с виду McLaren Райкконена после аварии в Rascasse пострадал не сильно, из-за треснувшего монокока шасси пришлось отправить в утиль

ШИНГРАН ПРИ МОНАКО

25.05.2002. Суббота. Квалификация

13:00–14:10	Райккенен и Ирайи участвуют в квалификации на запорном машинами. Через пять минут после начала заезда Йонг выезжает на трассу, показывая на пробном круге первый результат боксы: 1:41.439 и сбивает машину об обочине в первом же повороте быстрого круга. В Минарди срочно переоборудуют под него запорную автомобиль Уэббера.	
15–25 мин.	В 14:17 Ирайи, Бернольди, а за ними и остальные начинают выезжать на трассу, при этом у обоих Sauber, особенно у Массо, при выезде с пит-лейн из под капота валит дым, но они все же уходят на быстрый круг. Ирайи, Бернольди, Массо и Минарди считают друг друга на промежуточном поул.	45–55 мин.
25–35 мин.	На трассе Райккенен и М. Шумахер. У Кими уже на пробном круге забарахлил местный охотник и задний двигатель. В туннеле в это облако дыма падает ускоряющийся на быстром круге М. Шумахер, сбивает скорость и возвращается в боксы. Лучший результат у Монтан: 1:18.696, ехавший следом Ральф потерял Т с, упорхнул в Навасава во Френтцено. Минутой позже Куттарад, Барриелло и Трулли перебегают время Монтан.	55–60 мин.
35–45 мин.	Райккенен переоснащается в запасную машину Куттарада. М. Шумахер во второй попытке показывает лучшие время: 1:17.712, но ему, что-то пошло	

в этой лотерее достается тому, кто чище других пройдет быстрый круг на последних минутах. Проблемы возникли у всех, но больше других не повезло, пожалуй, четырнадцатому чемпиону мира два круга Миксала были загублены дымом из McLaren Райккенена и несправляемостью Монтан, придерзанного Красного Барона у "Транд-отель", а последующие – сорняков, попавшей в левый глаз немца. Монтан же проехал под красным флагом на удивление чистый, по меркам Монако, конечно, круг и выиграл столь важную на этой трассе поединок.

Впрочем, пострадали не только лидеры. Все, включая пилотов Mинарди (а после восьмого места Уэббера в четверть Потт Стюдарт рас-



До последних секунд квалификации Куттарад – единственный действующий пилот, кроме М. Шумахера и Пеллиса, побеждавший в Монако – возглавлял протокол, но заворов, последнюю попытку оставая в итоге лишь вторым



в левый глаз, и, вернувшись в боксы, Миксала не начал капать главные капли. У Барриелло возникает проблема с обгоном McLaren, и он с быстрого круга возвращается в боксы. Куттарад (1:17.896) и Монтан (1:17.712) улучшают время Миксала, сменяя друг друга на поул. Барриелло выезжает на 3-ю попытку, идет с опережением, но терпит 0.4 с на последнем секторе и огорчает Сми Братца. Шумахеры на 3-м быстром круге. Миксала у "Транд-отель" упирается в Монтан, сбивает скорость и возвращается в боксы. Ральф "летит" кустарниками за борта и опережает его на 0.001 с. Монтан на 3-м быстром круге упирается в боксинах в Сато и на смает отпелли Ральфу. Куттарад везет больше. Хайдрельд упирается на внешнюю сторону в Навасава, и Дэвид вносятся на поул: 1:17.088. Говорю первых тренировок. Трулли не везет, он все время упирается в автомобили соперников.

Уже вернувшись на трассу, поул в 100% и снова вылетел в Ste Devote. Все лидеры на трассе. Куттарад и Р. Шумахер попадают в пробку и не улучшают результаты. Барриелло и Трулли, несмотря на обилие машин, улучшают, но незначительно. М. Шумахер сбивает со своего времени лишь 0.1 с. Монтан же – почти 0.6 с и завершает 5-й поул в карьере. У макс. на прямой у Монтан: 295.4 км/ч, лучшие результаты на секторах у Барриелло (1-й: 18.728) и Монтан (2-й: 37.063; 3-й: 19.766).

считывала поворотах за 14–15-е место на старте), вылетели расстроенными и севотали на повороте времени за боксы медленным машинами. Sauber остались в итоге на 13-м и 17-м местах, что в Монако равносильно катастрофе. Словом, после квалификации все было счастливой, что эта лотерея наконец закончилась, но практически никто не был доволен ее результатами. Лишь в Williams отмечали поул Монтан, в Toyota праздничали первое попадание обих машин в стартовую десятку, да в Michelin раздолье очереди бескомпромиссной победы над альянсом. Ведь все холесты "синих", за исключением оторванных дустисеров, Mинарди и Jaguar, оказались в десятке, пропустив туда лишь две машины Bridgestone.



Михаэль Шумахер:
"Исход Гран При во многом предопределило противостояние шинников. В субботу на квалификации с пустыми баками на нескольких кругах лучше работал Michelin, в гонке преимущество было у Bridgestone. Формально в противостоянии шинников ничья: 1:11 Но в Монако слишком много зависит от квалификации..."



Дэвид Куттарад:
"Сегодня в доказательство, что Фетти можно победить. Эта победа очень важна для нас, она делает гонки интереснее. И то, что выиграл я, как если бы это сделал пилот любой другой команды, кроме Феррари, – здорово для Формулы-1, поскольку в ближайшие месяцы нам придется сильно потрудиться, чтобы зрители продолжали смотреть гонки, а не только чемпионат мира по футболу"

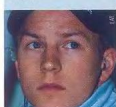


26.05.2002. Воскресенье. Разминка	
9:30–10:00	На пит-лейн зазор, но, проехав пробный круг, все возвращается в боксы. Многие экономят резину: Фиксидель выезжает на месте. Пилоты попеременно пробуют основную и запасную машины. Союз у шести команд: Ferrari, McLaren, Williams, BAR, Toyota и Sauber сегодня по два запасных автомобиля. Монтан устанавливает первое время дня: 1:28.068, затем на первой строчке его смещает Ральф: 1:24.843.
10–20 мин.	Куттарад и Райккенен попеременно сменяют друг друга на первой позиции, пока не выстреливает Френтцено, на Agnos которого машина продолжает устанавливать новую подаворку: 1:22.191, а затем еще быстрее: 1:21.830. Сато борется с избыточной поворачиваемостью.
20–30 мин.	Р. Шумахер ошибается на торможении в Минарди, вылетает в "барьер", но разворачивается и возвращается на трассу. М. Шумахер и Куттарад отодвигаются Френтцено с первой строчки, но уже под финишным флагом Хайнд вновь выдает лучшее время: 1:20.875. Монтан и Ирайи до последних секунд продолжают экспериментировать с настройками, но у Jaguar дела совершенно не клеятся: на R3 Эдди идет в Монако на полторы секунды медленнее, чем на R2 год назад.

Наконец все довольны
Красная линия гонки
По сравнению с квалификацией воскресная гонка получилась довольно пресной, хоть и была достаточно насыщена событиями, авариями и плотной борьбой, ностившей, правда, больше психологический характер. На утренней разминке с полными баками преимущество команд Michelin уже не выглядело столь подавляющим, и весь "тесный ряд" остался за представителями Bridgestone. Френтценом и Шумахером. Многие, правда, тут же попытались списать скорость Хайнда на пустые баки его Agnos, но, как выяснилось позже, дело было скорее в новой геометрии подвески, модифицированной накануне гонки. Быстрые же секунды старшего Шумахера продемонстрировали, что в гоночных настройках японская



Рубенс Баррикелло:
"На выходе из туннеля мне показалось, что появилась возможность обогнать Райкконена. Я ушел с внешней траектории на внутреннюю, но во время торможения он заглохнул калитку, мне уже некуда было деваться и я выехал в него"



Кими Райкконен:
"Я неплохо стартовал, потом вел напряженную борьбу с Рубенсом за шестое место. Но, думаю, перед входом в Chicane он просто затормозил слишком поздно и поэтому врезался в меня сзади"



Рон Деннис: "Ошибки Баррикелло привела к одному из тех гоночных инцидентов, которые дорого обходятся обоим гонщикам"



Рубенс Баррикелло:
"Я ДОЛЖЕН ПОБЛАГОДАРИТЬ КОМАНДУ ЗА ТО, ЧТО ОНА ПОСТРОИЛА ОЧЕНЬ КРЕПКУЮ МАШИНУ"

уходит вперед, Миксаль рванул на пит-стоп и, выскочив из боксов, стал штатировать лучшие круги. Но своей активностью Шуми не на шутку встревожил Денниса, который тут же, не дожидаясь, пока Кутхард израсходует весь запас топлива, застав шотландца в боксе лишь бы остаться впереди Миксала. Расчет McLaren оказался точен. И хотя Ferrari Шумахера всю оставшуюся гонку провисела буквально на заднем крыле McLaren, обогнав Лэнца на узких улицах Монako чемпионы мира так и не смогли. Что и не удивительно, ведь даже Баррикелло, после столкновения с Райкконеном откатившийся за пределы первой десятки, на последних кругах не сумел одолеть в борьбе за шестое место Френтцмана, хотя круг проходил

почти на две секунды быстрее. Благодаря многочисленным авариям соперников Хайнц-Харалд вообще совершил маленькое чудо, с 12-го места на старте пробившись в зачетную шестерку, несмотря на который вынужденный пит-стоп после отказа заправочной машины. Оставшиеся же места в очковой зоне после схода Монтою достались в соответствии Ральфу, Трулли и Физикелле. Причем Ирри вполне мог опередить Ральфа, из-за проблем с резиной также заехавшего на второй пит-стоп, если бы после дождя не потерял уйму времени за спиной неуспешного Хайнцфельда.

Но самое удивительное, что почти все остались довольны гонкой. Победу McLaren, превратившей затнувшуюся триумфальную серию



Квартет лидеров проходит "эску" на набережной



Масса стал главным антигером ГП Монako, испортив гонку не только себе, но и Бернольди

Ferrari, радовались почти все, включая Берни Экклстоуна. В Scuderia были довольны тем, что победа McLaren, увы, не стала отрывом Ferrari в обоих чемпионатах. В Renault радовались первым очкам Трулли, в Jordan — второму подряд результативному финишу Физикеллы. В Arrows отметили очередную очковую гонку Френтцмана, а в Jager как большую удачу праздновали финиш в десятке обоих пилотов. Уэббер так и не смог подарить заветные очки на день рождения Стоддарта, зато его лучший круг оказался восьмым в абсолютном, что для Minardi — достижение. И даже в Toyota, обе ма-

шины которой после многообещающей квалификации так и не добрались до финиша, нашли повод для радости. "Мы сильно провели этот уик-энд, и нам было очень приятно видеть, как Мика боролся за позицию с Ferrari!" — заключил Уве Андерссон. Похоже, в этом году для любой команды просто на равных побороться с Ferrari — уже праздник. Отдадим, что в Монako пилоты едва ли не всех "холоном" каждый день, дарили этот праздник нам и себе. Остается ждать его повторения!

Владимир Максавев



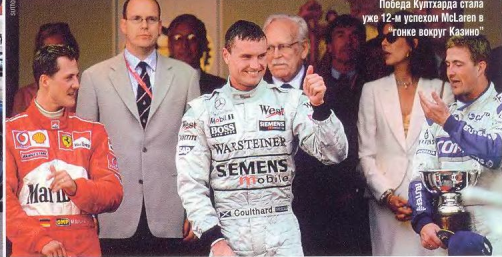
Трулли удался блестящий старт, и на выходе из Chicane он был уже впереди Райкконена и Баррикелло



Хваленый двигатель BMW подвел Монтою на самой нетривиальной с точки зрения зрелища трассе чемпионата



Баттон проходит в Chicane Minardi Уэббера



Победа Кутхарда стала уже 12-м успехом McLaren в "гонке вокруг Казино"

7 Гран При Монако

60eme Grand Prix Automobile de Monaco

23-26/05/2002

Монте-Карло

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



На этом Гран При...

Култхард принес двигателям Mercedes 40-ю победу в Гран При ЧМ Формулы-1. Первую одержал 4 июля 1954 года Хуан-Мануэль Фанхио на Mercedes W196.

Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:47'22.561
Рекорд круга в квалификации (до 2002 г.)1'17.430 (2001 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4-16)
Рекорд круга в гонке (до 2002 г.)1'19.424 (2001 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4-16)
■ — самый быстрый круг в гонке ■ — время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

ТРЕНИРОВКА. ЧЕТВЕРГ

Перем. обл. Сухо-дождь 11.00-14.00		Температура воздуха: 17-22 °C Температура полотна: 19-25 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вср.	
1 14	Я. Трулли	1'18.915/45	—	153.735	
2 25	А. Мак-Ниш	1'19.361/50	0.446	152.871	
3 3	Д. Култхард	1'19.597/38	0.682	152.418	
4 9	Дж. Физикелла	1'19.680/27	0.765	152.259	
5 24	М. Сало	1'19.815/39	0.900	152.002	
6 5	Р. Шумахер	1'19.937/48	1.022	151.770	
7 2	Р. Баррикелло	1'19.945/44	1.030	151.754	
8 23	М. Уэббер	1'20.028/47	1.113	151.597	
9 6	Х.-П. Монтойя	1'20.264/40	1.349	151.151	
10 15	Дж. Баттон	1'20.375/34	1.460	150.942	
11 1	М. Шумахер	1'20.404/31	1.489	150.888	
12 12	О. Панис	1'20.887/62	1.972	149.987	
13 20	Х.-Х. Френтцен	1'21.005/45	2.090	149.769	
14 11	Ж. Вильнев	1'21.086/60	2.171	148.619	
15 7	Н. Хайдфельд	1'21.638/39	2.723	148.607	
16 8	Ф. Масса	1'21.683/38	2.768	148.525	
17 10	Т. Сато	1'21.668/39	2.953	148.190	
18 17	П. де ла Роса	1'21.876/22	2.961	148.175	
19 4	К. Райкконен	1'22.904/6	3.989	146.338	
20 16	Э. Ирвайн	1'22.971/29	4.002	146.315	
21 21	Э. Бернольди	1'23.150/31	4.235	145.905	
22 22	А. Ионг	1'26.518/24	7.603	140.225	

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно, Сухо 9.00-11.00		Температура воздуха: 21-29 °C Температура полотна: 23-38 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вср.	
1 14	Я. Трулли	1'17.429/25	—	156.685	
2 3	Д. Култхард	1'17.506/32	0.077	156.530	
3 6	Х.-П. Монтойя	1'17.665/31	0.236	156.209	
4 5	Р. Шумахер	1'17.713/30	0.284	156.113	
5 2	Р. Баррикелло	1'18.309/40	0.880	154.925	
6 1	М. Шумахер	1'18.471/32	1.042	154.605	
7 15	Дж. Баттон	1'18.693/27	1.264	154.169	
8 9	Дж. Физикелла	1'18.895/34	1.466	153.774	
9 20	Х.-Х. Френтцен	1'19.133/35	1.704	153.312	
10 8	Ф. Масса	1'19.146/25	1.717	153.286	
11 7	Н. Хайдфельд	1'19.185/28	1.756	153.211	
12 12	О. Панис	1'19.384/40	1.955	152.827	
13 24	М. Сало	1'19.430/31	2.001	152.738	
14 21	Э. Бернольди	1'19.627/30	2.198	152.360	
15 4	К. Райкконен	1'19.988/27	2.559	151.673	
16 17	П. де ла Роса	1'20.306/35	2.877	151.072	
17 25	А. Мак-Ниш	1'20.374/36	2.945	150.944	
18 11	Ж. Вильнев	1'20.577/49	3.148	150.564	
19 10	Т. Сато	1'20.853/23	3.424	150.050	
20 23	М. Уэббер	1'20.983/30	3.554	149.809	
21 22	А. Ионг	1'21.603/36	4.174	148.671	
22 16	Э. Ирвайн	1'21.739/17	4.310	148.424	

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно, Сухо 13.00-14.00		Температура воздуха: 28-29 °C Температура полотна: 40-44 °C					
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	±%	Вср.	Время дня	
1 6	Х.-П. Монтойя	1'16.676/12	—	—	158.224	14:00.02	
2 3	Д. Култхард	1'17.068/11	0.392	0.511	157.419	13:49.42	
3 1	М. Шумахер	1'17.118/12	0.442	0.576	157.317	13:59.59	
4 5	Р. Шумахер	1'17.274/12	0.598	0.780	157.000	13:47.34	
5 2	Р. Баррикелло	1'17.357/11	0.681	0.888	156.831	13:59.19	
6 4	К. Райкконен	1'17.660/11	0.984	1.283	156.219	13:51.50	
7 14	Я. Трулли	1'17.710/12	1.034	1.349	156.119	14:00.34	
8 15	Дж. Баттон	1'18.132/12	1.456	1.899	155.276	13:40.59	
9 24	М. Сало	1'18.234/12	1.558	2.032	155.073	13:50.09	
10 25	А. Мак-Ниш	1'18.292/12	1.616	2.108	154.958	13:49.51	
11 9	Дж. Физикелла	1'18.342/12	1.666	2.173	154.859	13:52.10	
12 20	Х.-Х. Френтцен	1'18.607/12	1.931	2.518	154.337	13:44.16	
13 8	Ф. Масса	1'19.006/12	2.300	3.039	153.558	13:48.12	
14 11	Ж. Вильнев	1'19.252/11	2.576	3.360	153.081	13:57.20	
15 21	Э. Бернольди	1'19.412/12	2.736	3.568	152.773	13:54.25	
16 10	Т. Сато	1'19.461/11	2.785	3.632	152.679	13:41.08	
17 7	Н. Хайдфельд	1'19.500/12	2.824	3.683	152.604	13:37.58	
18 12	О. Панис	1'19.569/12	2.893	3.773	152.471	13:50.07	
19 23	М. Уэббер	1'19.674/8	2.998	3.910	152.271	13:40.02	
20 17	П. де ла Роса	1'19.796/12	3.120	4.069	152.038	13:53.51	
21 16	Э. Ирвайн	1'20.139/11	3.463	4.516	151.387	13:48.34	
22 22	А. Ионг	1'21.599/9	4.923	6.421	148.678	13:56.06	
		107%	1'22.043	5.367	7.000		

РАЗМИНКА

Перем. обл. Сухо 9.30-10.00		Температура воздуха: 23-26 °C Температура полотна: 25-39 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вср.	
1 20	Х.-Х. Френтцен	1'20.875/46	—	150.009	
2 1	М. Шумахер	1'20.972/17	0.097	149.830	
3 3	Д. Култхард	1'21.547/15	0.672	148.773	
4 14	Я. Трулли	1'21.952/14	1.077	148.038	
5 4	К. Райкконен	1'22.052/15	1.177	147.857	
6 2	Р. Баррикелло	1'22.076/16	1.201	147.814	
7 5	Р. Шумахер	1'22.196/13	1.321	147.598	
8 12	О. Панис	1'22.388/15	1.513	147.254	
9 9	Дж. Физикелла	1'22.390/15	1.515	147.251	
10 24	М. Сало	1'22.842/16	1.967	146.447	
11 15	Дж. Баттон	1'23.227/8	2.352	145.770	
12 25	А. Мак-Ниш	1'23.345/15	2.470	145.564	
13 23	М. Уэббер	1'23.374/14	2.499	145.513	
14 11	Ж. Вильнев	1'23.400/15	2.525	145.468	
15 21	Э. Бернольди	1'23.642/13	2.767	145.047	
16 8	Ф. Масса	1'23.868/15	2.993	144.656	
17 7	Н. Хайдфельд	1'23.929/15	3.054	144.551	
18 17	П. де ла Роса	1'24.071/12	3.196	144.307	
19 10	Т. Сато	1'24.169/15	3.294	144.139	
20 6	Х.-П. Монтойя	1'24.309/14	3.434	143.899	
21 16	Э. Ирвайн	1'24.972/17	4.097	142.776	
22 22	А. Ионг	1'25.366/5	4.491	142.117	

ГОНКА

Солнечно, Сухо 14.00		Температура воздуха: 25-26 °C Температура полотна: 37-40 °C			
№	Пилот	Время	ЛК/№	Вср.	
1 3	Д. Култхард	1:45'39.055	1'19.360/74	149.280	
2 1	М. Шумахер	+0.800	1'18.652/51	149.255	
3 5	Р. Шумахер	+1'07.400	1'19.489/61	147.476	
4 14	Я. Трулли	+1 круг	1'20.445/46	147.209	
5 9	Дж. Физикелла	+1 круг	1'19.120/70	147.196	
6 20	Х.-Х. Френтцен	+1 круг	1'19.601/76	146.961	
7 2	Р. Баррикелло	+1 круг	1'18.023/68	146.951	
8 7	Н. Хайдфельд	+2 круга	1'20.327/64	145.199	
9 16	Э. Ирвайн	+2 круга	1'21.059/63	144.912	
10 17	П. де ла Роса	+2 круга	1'20.953/62	144.895	
11 23	М. Уэббер	+2 круга	1'19.968/69	144.363	
12 21	Э. Бернольди	+2 круга	1'20.117/73	143.671	
НК 24	М. Сало	НФ (69)	1'19.479/62	145.616	
НК 8	Ф. Масса	НФ (63)	1'21.057/55	142.434	
НК 12	О. Панис	НФ (51)	1'21.916/32	144.070	
НК 15	Дж. Баттон	НФ (51)	1'20.720/41	144.064	
НК 6	Х.-П. Монтойя	НФ (46)	1'20.346/36	148.173	
НК 11	Ж. Вильнев	НФ (44)	1'22.037/34	139.643	
НК 4	К. Райкконен	НФ (41)	1'20.426/39	138.682	
НК 22	А. Ионг	НФ (29)	1'22.784/25	140.362	
НК 10	Т. Сато	НФ (22)	1'22.148/18	144.168	
НК 25	А. Мак-Ниш	НФ (15)	1'22.250/15	144.293	

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	60
2 Р. Шумахер	27
3 Х.-П. Монтойя	27
4 Д. Култхард	20
5 Р. Баррикелло	12
6 Дж. Баттон	12
7 Н. Хайдфельд	5
8 К. Райкконен	4
9 Дж. Физикелла	4
10 Э. Ирвайн	3
11 Я. Трулли	3
12 Ф. Масса	3
13 М. Уэббер	2
14 М. Сало	2
15 Х.-Х. Френтцен	2
16 Ж. Вильнев	0
17 А. Мак-Ниш	0
18 А. Ионг	0
19 П. де ла Роса	0
20 Т. Сато	0
21 Э. Бернольди	0
— О. Панис	—

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	5:2	Р. Баррикелло
Д. Култхард	3:4	К. Райкконен
Р. Шумахер	4:3	Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	5:2	Ф. Масса
Дж. Физикелла	6:1	Т. Сато
Ж. Вильнев	4:3	О. Панис
Я. Трулли	4:3	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	2:4	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	7:0	Э. Бернольди
А. Ионг	0:7	М. Уэббер
М. Сало	7:0	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	72
2 BMW WilliamsF1 Team	54
3 West McLaren Mercedes	54
4 Mild Seven Renault F1 Team	11
5 Sauber Petronas	8
6 DHL Jordan Honda	4
7 Jaguar Racing	3
8 KL Minardi Asiatech	2
9 Panasonic Toyota Racing	2
10 Orange Arrows	2
11 Lucky Strike BAR Honda	0

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

КРУГ ЗА КРУГОМ



1

Култхард стартует лучше Монтойи и первым входит в Ste Devote. Райкконен обгоняет Баррикелло, но Трулли проходит их обоих и с 7-го места поднимается на 5-е. Баттон (8-й) раньше времени нажал педаль "газа", отключив стартовую систему и, пропустив вперед всех соперников, начал гонку 21-м, совершив к тому же фальстарт. Френтцен (11-й) проходит Физикеллу, Сато прорывается с 16-го места на 12-е. Вильнев из-за проблем со сцеплением заглох на старте и ушел в гонку с пит-лейн с круговым отставанием. Порядок лидеров в конце круга: Култхард, Монтойя, М. Шумахер, Р. Шумахер, Трулли, Райкконен.



3 Четверка лидеров идет очень плотно, а Трулли начинает отставать.

6 Баттон (17-й), отбывая штраф, совершает сквозной проезд по пит-лейн и снова откатывается на 21-е место.

11 Ионг (20-й) ошибается у "Гранд-отеля" и пропускает Баттона.

16 Мак-Нэш (9-й) врезается в отбойник на выходе из Ste Devote.

19 Сало (8-й) сбросил скорость, и в Chicane его проходит Френтцен. Пилоты мешают идущему следом Физикелле, и того обгоняет Сато.

21 Не выдержав вибрации, у Сало (9-й) лопнула задняя покрышка. Финн заезжает на пит-стоп (10.7 с) и откатывается на 19-е место.

23 Подчиняясь команде из боксов, Сато (9-й) пытается на выезде из туннеля уступить дорогу Физикелле, но ошибается и врезается в отбойник. Джанкарло едва уворачивается от Jordan партнера.

26 Ионг (19-й) заезжает на дозаправку, но сохраняет свою позицию.

28 На стартовой прямой Бернольди обгоняет Массу (10-й), но в первом повороте Фелипе врезается в Arrows сзади и выносит Энрике с трассы. Оба продолжают гонку: Бернольди – 16-м, Масса после остановки в боксах для замены носового обтекателя – 18-м.

29 Уэббер после пит-стопа откатывается с 12-го места на 17-е.

30 На Казино-сквер из-под обтекателя McLaren Култхарда (1-й) начинает вырваться дымок. Ионг (19-й) врезается в отбойник в Massenet.

32 За инцидент с Бернольди судьи наказывают Массу 10-секундной штрафной остановкой в боксах, и он заезжает отбывать штраф. Инженеры McLaren, изучив телеметрию, устраняют неполадки на машине Култхарда и по радио успокаивают шотландца.

37 Култхард (1-й) оторвался на 2 с от Монтойи, вплотную за которым следует М. Шумахер. Баттон (14-й) после пит-стопа (7.9) откатывается на 17-е место.



40 В борьбе за 6-е место Баррикелло в Chicane врезается в Райкконена. Оба отправляются в боксы: на Ferrari сломано переднее антикрыло, на McLaren – заднее. Рубенс возвращается на трассу 8-м. Райкконен стоит в боксах 3 минуты, пока меняют крыло, продолжает гонку последним, но через два круга сходит из-за разбалансировки машины.

41 Бернольди (13-й) после пит-стопа откатывается на три позиции: кронштейн крепления заднего домкрата разбит при столкновении с Массой, и Энрике теряет 15 секунд.

42 Баррикелло (8-й) заезжает отбывать 10-секундный штраф за столкновение с Райкконеном, теряет четыре места, но превышает скорость на пит-лейн и получает новый штраф, на этот раз – проезд по пит-лейн. Ирвайн после пит-стопа откатывается с 12-го места на 15-е.

43 М. Шумахер (3-й) тщется атаковать Монтойю. Трулли (5-й) первым из лидеров заезжает на дозаправку и теряет два места.

44 Култхард (1-й) оторвался от Монтойи на 8 с, М. Шумахер (3-й), чтобы не терять времени позади Хуана, сворачивает на пит-стоп. Баррикелло (11-й) проезжает по пит-лейн (штраф). Хайнфельд (8-й) в боксах.

45 Сало (10-й) обгоняет де ла Росу.

46 Френтцен (5-й) после пит-стопа откатывается на 7-е место, но у него не срабатывает заправочная машина и Хайнц снова посещает боксы.

47 Монтойя (2-й) пропускает Ральфа, а через полкруга останавливается перед Rascasse – сорел мотор. Вильнев (18-й) сходит с трассы.

48 Панис (7-й) пропускает Сало, а кругом позже и Баррикелло. Де ла Роса (9-й) после пит-стопа опускается на 14-е место.

50 Ральф (2-й) заезжает на дозаправку и пропускает вперед брата.

51 М. Шумахер (2-й) на свежей резине бьет рекорды трассы, и McLaren срочно зазывает Култхарда на пит-стоп, чтобы после дозаправки тот мог остаться лидером. Расчет McLaren оправдывается: Дэвид выскакивает на трассу перед Михаэлем. Уэббер (10-й) обгоняет Паниса.

52 Физикелла (4-й) из-за пит-стопа пропускает Трулли. Баттон (11-й) атакует Паниса в Ste Devote, но Оливье не замечает Дженсона, машины сталкиваются и выбывают из гонки.



60 Сало (7-й) после 2-го пит-стопа (7.3) пропускает вперед Баррикелло.

62 Бернольди (13-й) проезжает по пит-лейн – штраф за срез Chicane.

63 Из-за проблем с шиной Уэббер (9-й) заезжает на второй пит-стоп.

64 Sauber Массы (14-й) ударяется об отбойник в Ste Devote, и бразилец до крови разбивает себе нос.

65 У Ральфа (3-й) проблемы с задней шиной, и он заезжает на пит-стоп.

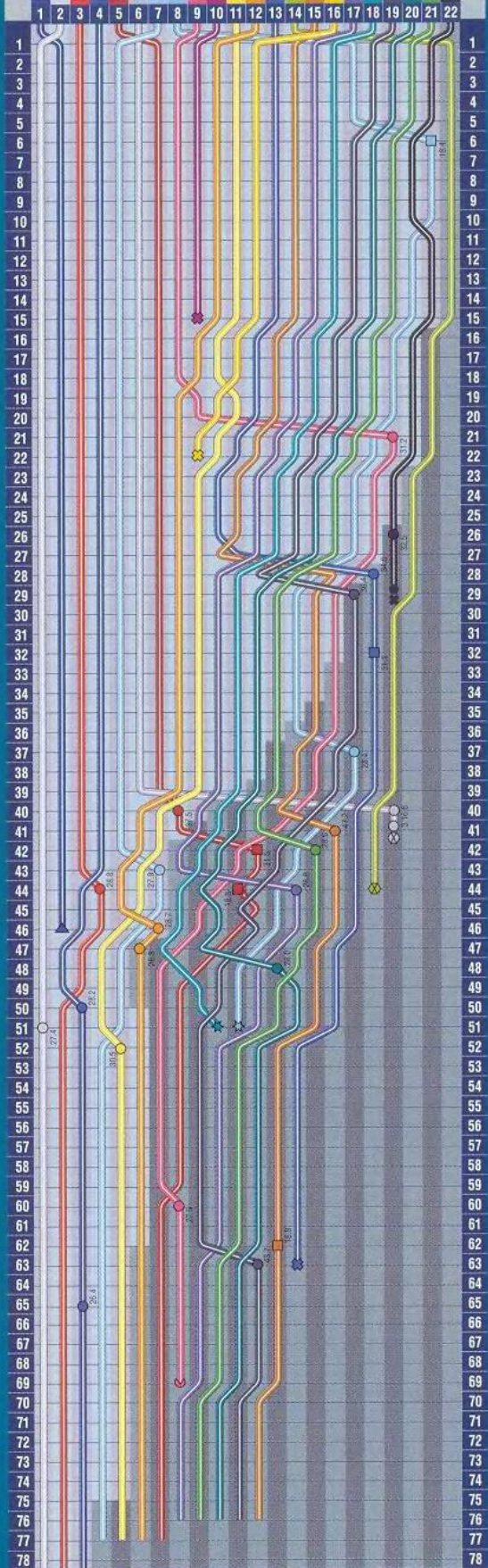
70 Из-за проблем с тормозами Сало (8-й) разбивает Toyota в Massenet.

78 Култхард одерживает 12-ю победу в карьере и 2-ю в Монако. М. Шумахер так и не решился на серьезную атаку и уступил ему 1 с. Баррикелло не смог опередить Френтцена в борьбе за 6-е место. У макс. на прямой – за М. Шумахером: 295.4 км/ч; лучшие результаты на секторах у Баррикелло (1-й: 20.305) и (3-й: 19.966) и Бернольди (2-й: 37.490).



Пилот	Команда	Шасси/Шины
Х.-П. Монтойя	Williams	FW24-05/BMW
Д. Култхард	McLaren	MP4-17-03/Mercedes
М. Шумахер	Ferrari	F2002-219/Ferrari
Р. Шумахер	Williams	FW24-06/BMW
Р. Баррикелло	Ferrari	F2001-220/Ferrari
К. Райкконен	McLaren	MP4-17-05/Mercedes
Я. Трулли	Renault	R202-01/Renault
Дж. Баттон	Renault	R202-06/Renault
М. Сало	Toyota	TF102-04/Toyota
А. Мак-Нэш	Toyota	TF102-02/Toyota
Дж. Физикелла	Jordan	EJ12-05/Honda
Х.-Х. Френтцен	Arrows	A23-01/Jaguar
Ф. Масса	Sauber	C21-03/Petronas
Ж. Вильнев	BAR	004-07/Honda
Э. Бернольди	Arrows	A23-03/Jaguar
Т. Сато	Jordan	EJ12-04/Honda
Н. Хайнфельд	Sauber	C21-06/Petronas
О. Панис	BAR	004-08/Honda
М. Уэббер	Minardi	PS02-04/Asbach
П. де ла Роса	Jaguar	R3-04/Jaguar
Э. Ирвайн	Jaguar	R3-05/Jaguar
А. Ионг	Minardi	PS02-03/Asbach

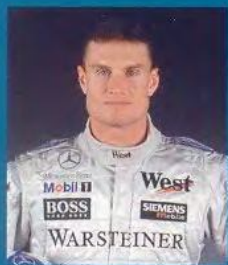
ПРИМЕЧАНИЕ: * – яблочный соус



● – пит-стоп * – вылет ▲ – двигатель ⊗ – механическое повреждение
★ – столкновение ⊕ – тормоза □ – штраф

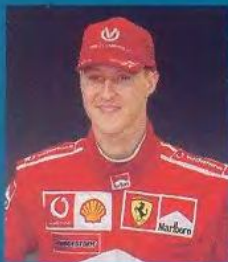
ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Дэвид Култхард



За последние две недели наши электронщики достигли очевидного прогресса в работе стартовой системы, так что на старте мне оставалось только снять палец с кнопки и ждать. В результате все сработало как надо, и я оказался впереди Монтой. На первых кругах я смог немного оторваться, но потом шины покрылись грязью. Я решил, что скоро начнутся большие проблемы, но потом они очистились и вновь заработали нормально. Затем, проходя Casino, я заметил дым, струившийся из моей машины, и запросил команду по радио, но инженеры сказали, что по телеметрии они не видят никаких проблем и волноваться не стоит. Из-за скорости Михаэля после пит-стопа, мне пришлось захватить на дозаправку раньше, чем я рассчитывал, благодаря чему я остался впереди и в дальнейшем старался как можно лучше проходить опасные, с точки зрения обгона, повороты, благо их тут немного.

Михаэль Шумахер



В начале гонки я потерял достаточно времени за Монтеей, но это обычно для Монако: даже если ты быстрее, нужно быть терпеливым. К тому же мне было интересно наблюдать за Хуаном. Периодически он прижимался к отбойникам, закрывая траекторию, и, возможно, немного перегибал палку. Иногда мне казалось, что он вот-вот куда-нибудь врежется, а поскольку я был очень близко, это могло печально закончиться для нас обоих. Но он был предельно сконцентрирован, и не допустил ни одной ошибки, хотя был все-таки недостаточно быстр, чтобы удержаться за Култхардом. В середине гонки Дэвид создал приличный отрыв от Монтой, и это предопределило исход гонки. Впрочем, если бы не пробки после пит-стопа, все могло повернуться и по-иному, но в любом случае в McLaren проделали хорошую работу и заслужили эту победу. Ближе к финишу я попытался прибавить, но Дэвид так и не дал мне ни единого шанса.

Ральф Шумахер



Исторически Монако – не самый удачный Гран При для меня. Последний раз я добирался здесь до финиша еще в Ф-3, где-то в середине 90-х. Так что я безумно рад, что сумел сегодня стать третьим. К тому же, хотя по сравнению с прошлым годом мы достигли здесь заметного прогресса и машина была очень послушна, она все же была недостаточно быстра, чтобы мы могли рассчитывать на победу. В начале гонки усилиями Хуана мы все шли очень плотно, но я не слишком давил на брата. Их борьба могла закончиться как угодно, и я рассудил, что разумнее будет держаться от них чуть поодаль и экономить топливо. Затем у Монтой возникли проблемы, он пропустил меня вперед, но мои шины изнашивались слишком быстро и мне пришлось довольно рано захватить на пит-стоп, хотя в баке еще оставалось топливо. Ближе к финишу у меня возникли проблемы и со вторым комплектом резины, пришлось еще раз завернуть на пит-лейн, но это уже ничего не изменило, я успел выехать из боксов впереди Трулли.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Ярно Трулли: Хорошая стратегия позволила мне сегодня финишировать четвертым. Я отлично стартовал, обогнал Кими и Рубенса, но потом мне было тяжело поддерживать темп лидеров: резина изнашивалась все больше. После пит-стопа я снова взвинтил темп, но затем застрял за отставшим на круг Хайдфельдом, который сдерживал меня около 20 кругов. Когда же я смог его пройти, мне уже вновь пришлось бороться с изношенной резиной. В принципе, это хороший результат, но, если проанализировать гонку, становится ясно, что я упустил 3-е место только из-за времени, потерянного позади Sauber.



Джанкарло Физикелла: Великолепный результат и для меня, и для команды. После моего пит-стопа состояние машины заметно улучшилось, да и сцепление резины с асфальтом сегодня было намного лучше, чем в квалификации. Во второй половине гонки я был быстр и догнал Трулли, но было слишком поздно рисковать и пытаться его обойти, ведь я запросто мог потерять свое пятое место.



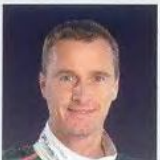
Хайнц-Харальд Френтцен: Я доволен результатом. Сегодня утром мы несколько изменили нашу переднюю подвеску, и машина стала намного лучше, что, я думаю, вы поняли уже по результатам утренней разминки. Я действительно получил истинное удовольствие от сегодняшней гонки. Борьба с Рубенсом на последних кругах была очень напряженной, но я не дал ему ни одного шанса обогнать себя.



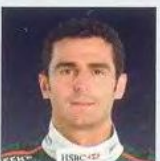
Рубенс Баррикелло: На старте я потерял две позиции и потом старался пробиться наверх. Затем было столкновение с Райкконеном. И я должен поблагодарить команду, она построила очень крепкую машину, так что после аварии я смог продолжить гонку. Причем даже несмотря на появившуюся недостаточную поворачиваемость, машина оставалась очень быстрой. Но эту гонку все же лучше побыстрее забыть: на такой машине нужно бороться за победу, а не за очки.



Ник Хайдфельд: Износ шин сегодня был гораздо сильнее, чем я ожидал, и я не смог поддерживать нормальный темп до пит-стопа. Все это время я боролся против заносов от недостаточной поворачиваемости в медленных поворотах и избыточной – в быстрых. Машина вела себя очень нервно. Но нам нужно было хотя бы просто финишировать в гонке, и это единственное, чего я сегодня добился.



Эдди Ирвайн: Гонка сегодня получилась не слишком быстрой, да и машина вела себя гораздо лучше, чем на протяжении всего остального уик-энда. Очки для нас сегодня были недостижимой целью, но хорошо уже одно то, что обе машины добрались до финиша, да к тому же обе в десятке. Впрочем, если бы мы квалифицировались чуть выше, возможно, могли бы побороться за очки, но пока мы не исправим некоторые проблемы R3, нам приходится довольствоваться этим. Команда активно работает над решением проблемы, но все, на что мы пока способны – просто доезжать до финиша.



Педро де ла Роса: Учítывая наши стартовые позиции, я доволен гонкой, хотя она получилась очень трудной из-за сильной скуженности и большого количества топлива в баке. Когда бензин выработался, ехать стало легче. Много проблем мне также доставил Sauber Фелипе Массы, из-за которого я потерял время по отношению к Эдди. Сегодня я хотел просто проехать гонку и финишировать в ней – отличный результат. С учетом всех неприятностей, свалившихся на нас в эти выходные, команда поработала неплохо.

НА КРУГИ СВОЯ

История повторяется. Это один из ее недостатков.
Кларенс Дарроу

По окончании Гран При Канады местная публика расходилась, имея все основания для недовольства от увиденного. Гонка получилась весьма заурядной, победил опять немец, в то время как свой, канадский гонщик вновь не порадовал земляков успехом на родной ему трассе, да еще этот бесконечный топливный пух, норовящий застрять не только в воздухозаборники гоночных машин, но и в глаза, нос, рот и уши... В общем, сплошное расстройство!

Но канадцы расхохотались с улыбками на лицах. Они не били витрины, не поджигали автомобили, не избивали в звериной злобе прохожих. Напротив, задержавшись у публичных телемониторов в центре Монреалья, они с удивлением и ужасом смотрели на все это, происходящее в тот же вечер на улицах далекой Москвы.

Конечно, футбол – не автогонки. Но подобное может произойти и в ходе Гран При России, которого мы так упорно добиваемся. Поскольку утихомирившись и пива (милый волной пышущегося с телеэкранов и проданного в день матча Япония-Россия в рекордных количествах) придуракам с одной, да и то прямой извилиной в голове все равно, по поводу чего на фоне полной беспомощности столичных властей громить город. Может, пока не стоит колотить кувалдами сваегами в двери "клуба Ф-1"? Но вернемся от ужасов воображаемого Гран При к улыбкам реально – в Канаду.

CANADA



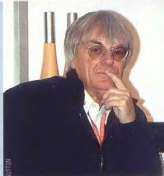
Перемены. Хотели как лучше...

Приветствие улыбка, а то и бурное ликование повсюду сопровождали появление Жака Вильнева. Именно он в глазах местной публики был главным героем канадского уик-энда. Несмотря на все это долгое "небытие" в Формуле-1, для земляков он все равно самый лучший и великий. И конечно, основным лейтмотивом "окловильневских" тем стали очередные разговоры вроде: "Если Жак останется недолго разочарованным в конструкции машин BAR, он, не дожидаясь конца сезона, наконец уйдет в другую команду: и уж там покажет!"

Холодным душем на этом фоне стало противоположное по смыслу жесткое заявление "хозяина" Формулы-1.

Суть же крайние цитаты вывалили и изменения в конфигурации монреальской трассы.

Берни Экклстоун: "Жак мог бы быть идеальным пилотом для любой большой команды, но хорошей машине он предпочел хорошие деньги, и теперь уже ему трудно вернуться назад"



Годами гонщики жаловались на весьма проблемный выезд с пит-лейн – откуда плохо были видны машины, приближающиеся к первому повороту по стартовой прямой – и трассу в этом месте радикально изменили. Если раньше гонщики, выезжая с пит-лейн, направлялись к левому поворостартовому повороту, то теперь выезды спрямили, и он выходит уже на выходы из последующего и гораздо более медленного правого поворота Virage Senna. Благодаря

этому гонщики, возвращающиеся на трассу, могут ехать быстрее тех, кто проходит поворот, что делает тактику двух пит-стопов намного привлекательнее, нежели раньше.

Последнюю "шпильку" – традиционное место напряженной борьбы, обгонов и вылетов – укоротили на 60 метров, чтобы расширить зону безопасности.

Наконец, немного отодвинули вглубь печально известную "стену чемпионов", которая

традиционно была в буквальном смысле камнем преткновения для самых быстрых гонщиков. Так что на сей раз за весь уик-энд лишь Михаэль Шумахер в первой тренировке "приложился" к "святому месту" – на то он и чемпион, причем четырехкратный.

В целом же сглаживание острых углов монреальской трассы сделало очередающую гонку уже и без того лишенного остроты чемпионата еще более пресной.



ШИНГРАН ПРИ КАНАДЫ



На традиционно "призовой" для него трассе Джанкарло Физикелла чувствовал себя значительно уверенней своего партнера по команде



Профессор Сид Уоткинс подсчитывает голы и очки. Гонки – гонками, работа – работой, а ЧМ по футболу – это святое

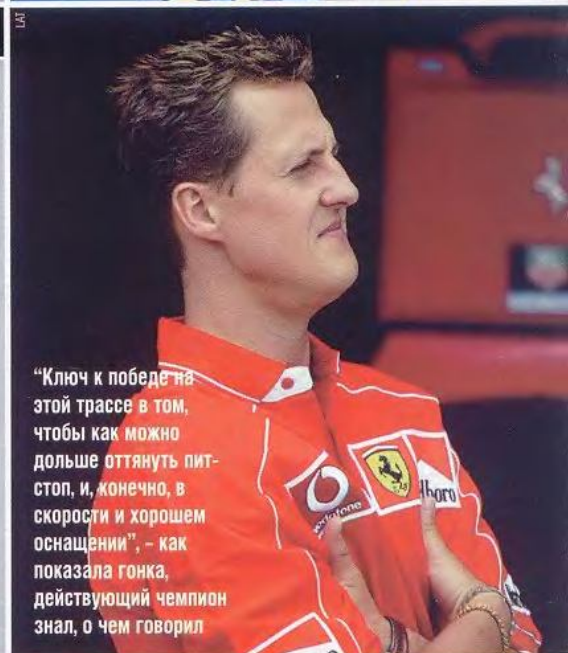


Из-за отказа машины Ярно Трулли половину пятничной тренировки простоял в боксах и, проехав всего 19 кругов, показал лишь 21-е время

07.06.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00
00–15 мин. Тренировку открывает Ирвайн, на машине которого стоит новый мотор CR4. Половина пилотов выезжают на трассу, но после пробного круга возвращаются в боксы. Первое время уик-энда устанавливает Йонг: 1'35.925. Затем Алекс, Маса и Хайдфельд попеременно возглавляют протокол. В итоге после первой четверти часа лучшее время остается за Массой: 1'20.343.
15–30 мин. Р. Шумахер срезает последний поворот, но при этом устанавливает лучшее время: 1'19.325. М. Шумахер и Баррикелло выезжают на трассу и начинают штамповать лучшие круги. У М. Шумахера первое время дня: 1'17.946. Райкконен срезает последний поворот.
30–45 мин. М. Шумахер едва не разбивает машину о "стену чемпионов". Бернольди останавливается в 6-м повороте из-за проблем с гидравликой. На трассе желтые флаги.
45–60 мин. Баттон, из-за отказа мотора почти всю тренировку простоявший в боксах, возвращается на трассу. Шумахер улучшает свой результат: 1'16.991. Баррикелло показывает 2-е время. На следующем круге при выходе на стартовую прямую Мизаль задевает "стену чемпионов", повреждает подвеску и медленно возвращается в боксы. Френтцен вылетает на траву в 9-м повороте, но возвращается на трассу. Баррикелло становится лидером: 1'16.930. Снова разворачивает Френтцена, на этот раз в 10-м повороте.

Вторая часть. 13.00–14.00
00–15 мин. На этот раз первым на трассе появляется Райкконен. Трулли вылетает в 10-м повороте. Райкконен показывает лучшее время: 1'16.826. У Трулли отказала машина, и он съезжает на обочину в 3-м повороте, на трассе желтые флаги. М. Шумахер впервые после аварии возвращается на трассу и показывает лучшее время: 1'16.633, затем проходит круг еще быстрее: 1'16.464.
15–30 мин. На трассу возвращаются Йонг и Монтойя, у которых были небольшие технические проблемы. Р. Шумахер улучшает время брата: 1'16.287. М. Шумахер едва вновь не врежется в стену после 13-го поворота. На въезде на пит-лейн вывешиваются полосатые флаги: масло на трассе. Панис показывает лучший 2-й сектор, но ошибается в "шпильке". У Баррикелло барахлят тормоза.
30–45 мин. Ральф улучшает свое время, но Монтойя тут же перекрывает его результат: 1'15.702. Вильнев показывает лучший 1-й сектор: BAR, которая использует здесь машину с увеличенной базой и новую спецификацию мотора (уже применявшуюся на квалификации в Австрии), работает над квалификационными настройками. У Сато нескончаемые проблемы: на Jordan отказывает электроника, барахлят тормоза и ломается выхлопная система. Маса проезжает по траве. Монтойя и Култхард улучшают свои секунды, лучшее время дня у Култхарда: 1'15.407. Сало, на Toyota которого стоит новая версия двигателя, показывает 6-е время, но очень недоволен подбором передаточных чисел КПП. Мак-Нэш из-за отказа масляной системы лишь 20-й. Трулли из-за технических проблем пропустил почти всю тренировку.
45–60 мин.



"Ключ к победе на этой трассе в том, чтобы как можно дольше оттянуть пит-стоп, и, конечно, в скорости и хорошем оснащении", – как показала гонка, действующий чемпион знал, о чем говорил



Эдди Ирвайн: "Должен публично признать, что победа Дэвида Култхарда в Монако была ошеломительной. Боюсь, однако, это лишь исключение из правил, и уже здесь, в Монреале все вернется на круги своя. Шумахер побеждал здесь уже четыре раза. Три из них – в последние пять лет. Думаю, он и этот рекорд побьет и вновь упрочит свое лидерство в чемпионате. Но будем надеяться, что я ошибаюсь, и произойдет все же что-то необычное, а то ведь так чемпионат мира по футболу отбил у нас зрителя"

В предгоночные дни Жак Вильнев излучал большой оптимизм в отношении нового аэродинамического пакета BAR: "Я получил лучшее впечатление от машины за все четыре года". И судя по лучшему за долгое время для канадца девятому результату в квалификации, он не кривил душой



“Второй номер” Ferrari в очередной раз продемонстрировал лояльность “первому номеру”: вслед за Шумахером Баррикелло тоже “приложился” к стенке, но, в отличие от Михаэля, не к “чемпионской”, а простой. Всяк сверчок знай свой шесток!



Рубенс Баррикелло
“Я НИЧЕГО НЕ МОГ
ПОДЕЛАТЬ: СТЕНЫ ЗДЕСЬ
СЛИШКОМ БЛИЗКО”

Красные наступают и... проигрывают

Расстановка сил

Перефразируя известную формулировку, в последнее время можно констатировать: от предварительной расстановки сил конечный результат гонок Формулы-1 особо не меняется – что в очередной раз и показал ГП Канады. Никаких неожиданностей, кроме разве что второй подряд и третьей за сезон поул-позиции Хуана-Пабло Монтоя, не произошло. В целом Ferrari и Михаэль Шумахер все равно выглядели значительно сильнее. И тот же Монтоя в своих заявлениях осторожничал, признавая, что монреальская трасса больше подходит машинам соперников. К тому же дождь, начавшийся в самом конце квалификации, внес свои коррективы в окончательное расположение гонщиков на стартовой решетке.

Авария Рубенса Баррикелло в ходе субботней тренировки (удар был весьма сильным, даже оторвалось переднее колесо), а затем его вылет (на той же, уже отремонтированной машине) в квалификации лишний раз напомнил

о важной роли, которую на канадской трассе играют тормоза (именно тормоза подвели здесь три года назад, например, Хайнца-Харальда Френтцена, когда он попал в страшную аварию). Росс Браун даже поделился секретом: “Мы установили здесь самые большие тормоза, какие позволяют правила”. А пламя, объявшее заднюю часть Jordan Такумы Сато (ох и любят же этого парня всяческие экстремальные происшествия!) в ходе той же квалификации стало отнюдь не лишним (учитывая итог последующей гонки) напоминанием о другом немаловажном для монреальской трассы факторе – надежности мотора. Honda, кстати, не успела подготовить обещанную к ГП Канады новую квалификационную версию мотора.

С другой стороны, новая модификация двигателя позволила прибавить Jaguar. Подтянулась после провала в Монако и команда Sauber. Зато заметно сдали Renault, Toyota и воспрявшая было в последнее время Arrows. Лучшую квалификацию в сезоне провела и Jordan стараниями “вечного” призера канадских этапов Джанкарло Физикеллы, и Физико

грозился даже вновь подняться на пьедестал. А вот Дэвид Култхард, действительно на него поднявшийся, до гонки особенно не блистал, и своим восьмым местом в квалификации, казалось, заведомо “хоронил” шансы на повторение монахского успеха.

Как, однако, показала гонка, Култхард оказался отличным последователем мастера интриги Талейрана: “Чтобы сделать карьеру, следует одеваться во все серое, держаться в тени и не проявлять инициативу”.



Накануне гонки на домашней трассе, носящей имя его отца, Жак в очередной раз был полон надежд на успех. И в очередной раз напрасно...

08.06.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45

- 00–20 мин.** Первым на трассу выезжает Уэббер, но первый ориентир дня устанавливает Мак-Ниш: 1'24.378. Мак-Ниш два раза улучшает свое время, но его результат легко перекрывает М. Шумахер, затем Р. Шумахер и Монтоя: 1'15.956. Сато разворачивается на 180°, но он продолжает тренировку.
- 20–35 мин.** Райкконен вылетает на выходе из 4-го поворота, но возвращается на асфальт. На трассе желтые флаги. Протокол попеременно возглавляют Култхард, Монтоя, Райкконен и Баррикелло: 1'14.926. Сато вылетает в 8-м повороте.
- 35–45 мин.** Р. Шумахер, долго сидевший в боксах из-за проблем с машиной, показывает 2-е время. Уже под клетчатым флагом его брат, всю эту тренировку работавший над гоночными настройками, слив топливо, показывает лучшее время: 1'14.509.

Вторая часть. 10.15–11.00

- 00–15 мин.** На машинах Ferrari, McLaren и Williams сегодня установлены специальные квалификационные версии моторов увеличенной мощности. Пилоты Ferrari обмениваются быстрыми кругами. В итоге лучшее время остается за Шумахером: 1'13.966. Уэббера разворачивает на выезде с пит-лейн. На трассе желтые флаги.
- 15–30 мин.** Трулли вылетает с трассы. Баррикелло разбивает машину в 9-м повороте. На трассе желтые флаги. Бернольди разворачивается на 180°, но он продолжает тренировку. Монтоя (1'13.646) и М. Шумахер (1'13.395) обмениваются лучшими кругами.
- 30–45 мин.** Ирвайна развернуло в “шпильке”, но он продолжает тренировку. Монтоя вылетает на траву. Массу разворачивает, но оба выбираются на трассу. Ирвайн останавливается на обочине из-за отказа гидравлики.



На окопной монотонной трассе Кими Райкконену было нелегко удержать свое, недостаточно резвое, но зато слишком строптивого "кошки".

06.06.2002. Суббота. Квалификация

13.00-14.00 мин. Как всегда, пилоты не спешат выезжать на трассу. Первые на 10-й минуте старта открывают Ральф и Монтан (П). Хуан на 0,6 с быстрее партнера: 1:14,341. Затем между Williams возникает два пилота McLaren. Феттат выскочит на трассу только на 20-й минуте.

20-30 мин. М. Шумахер на первом же круге показывает абсолютно лучшее время уик-энда: 1:13,331. Баррикелло мчится на 0,324 с. Williams выскочит на вторую попытку, и оба перебивают результат М. Шумахера. Ральф: 1:13,301. Монтан: 1:12,839 - фантастическое время, впервые в истории автором быстрого 1:13. Хайнрих показывает 5-е время.

30-40 мин. Ужасно не идет Сато: перед 3-м поворотом у него мин. заводится двигатель, облетев стеной и дыком машина останавливается перед 5-м поворотом, затем мчится около 200 метров трассы (это уже четвертая за уик-энд серьезная поломка на машине японца). На трассе жетинг оража. Сато спешно возвращается в боксы за запасной машиной, настроенной под физику. Трупики заправляют отбойник на выходе из 9-го поворота, пометят заднюю подвеску и также возвращаются в боксы за запасной машиной.

40-50 мин. М. Шумахер возникает между двумя Williams: 1:13,114. Вспомогательный Райкконен превосходит и Баррикелло. У Ирвай-на потекла гидравлика КТ, он потерял более половины квалификации и лишь за 10 минут до конца вернется на трассу. В третий попытке Монтан показывает лучшее время на 3-м секторе, но оного времени не превышает. М. Шумахер лучший на 2-м секторе, но чуть-чуть не дотягивает до поула Монтан: 1:13,019.

50-55 мин. Баррикелло подпрыгивает на поребрике в 3-м повороте, поскользывается на масле, вытеснен из Jordan Sato, и его разворачивает на выходе из 4-го поворота. Феттат замаривает в поулрике от обгоняния, и Рубенс продолжает вперед. Вылетает на траву, но возвращается Вильямс. Йонн съезжает на траву из-за отрыва КТ. На трассе жетинг флаги. Масса, из машины которого струится дымок, вылетает на траву в 8-м повороте, но продолжает вперед.

55-60 мин. Над трассой начинают нарастать дожди. Уже под клещатым флагом Кутхард разворачивает при выходе на стартовую прямую. Времени Монтан, показавшего во второй попытке, так и остается лучшим, и Хуан завоевывает 5-й в паре-ре поул. У макс. на трассе у М. Шумахера: 334,3 км/ч, лучшие результаты на секторах у М. Шумахера (1-й: 20,415; 2-й: 23,237) и Монтан (3-й: 28,925).



Михаэль Шумахер "РУБЕНС ШЕЛ НА ДВА ПИТ-СТОПА, И Я НЕ СТАЛ ОСЛОЖНЯТЬ ЕМУ ЖИЗНЬ"

Старт стал, пожалуй, самой большой неожиданностью ГП Канады: Михаэль Шумахер не только не вырвался в лидеры, но и опустился на третью позицию, пропустив вперед своего партнера по команде



Ирвай-на "Холлибери" в Ф1, не футболу Монтан компенсировал победой в квалификации и над Бразилией и над Геринией Shell

09.06.2002. Воскресенье. Разминка

9.30-10.00 мин. Караван пилотов, выезжающих на трассу, возглавляет Райкконен. После установившегося круга пилоты возвращаются в боксы. На 7-й минуте Шумахера устанавливает первое время дня: 1:28,503, затем Фисико, Монтан и Райкконен (1:19,278) сменяют друг друга во главе протокола.

10-25 мин. Кутхард и М. Шумахер (1:17,549) улучшают время Кана, после этого у Михаэля на стартовой прямой начинает дымить мотор, он съезжает на траву у выхода с пил-лейн и отправляется в боксы за запасной машиной.

25-30 мин. Френтцен, Йонн и Кутхард по два раза вылетали с трассы. М. Шумахер (на запасной машине) и Баррикелло попеременно показывают лучшее время дня, в итоге первый строчка протокола достается Михаэлю: 1:16,780. Монтан замыкает последний поворот.

Тише едешь - дальше будешь

Красная линия гонки

Гиди на Жака Вильяне, можно было подумать, что ему окончательно осточертел вся эта нескуча последних лет, и он просто припарковал свою машину у барьера, закрутил мотор и, безнадёжно махнув на все рукой, отправился пешком прочь. Веса вероятно, что его действительно так и подымало сделать что-то в этом роде, но злая судьба в очередной раз все решила за него. Однако именно Виль-

нес, или, вернее, его злополучный BAR повли-ял на исход этой гонки весьма существенным, если не решающим образом.

На старте Хуан-Пабло Монтан оказался проворнее Михаэля Шумахера и не дал себя обогнать. Более того, немца тут же "а легкую" обошел Рубенс Баррикелло. В середине и в конце пелотона гонщики на машинах, направленных лишь наполовину, так же легко расправлялись с соперниками на автомобильных с полными баками. Казалось, тактика двух пит-стопов приносит свои плоды и обещает инте-

ресную, богатую обгонями и коллизиями гонку. Но не тут-то было.

Канадский этап ЧМ стал очевидным подтверждением народной мудрости "попсыш мейстери". Во-первых, более тяжелые машины не помешали Кими Райкконену и Дэвиду Кутхарду столь же уверенно выиграть на старте соответственно одну и две позиции. Во-вторых, те, кто рассчитывал за счет двух пит-стопов на более легкой машине со старта вырваться вперед и обеспечить дальнейший отрыв, просчитались. И сумевшие защитит на

Гран При Канады

старте свое лидерство Монтойя, и перехвативший затем это лидерство Баррикелло лишились своего преимущества, когда судья принял довольно спорное решение выпустить на трассу автомобиль безопасности, чтобы эвакуировать машину Вильнева.

Михаэль Шумахер в результате вплотную приблизился к своим главным соперникам за победу в этом Гран При – Монтою и Баррикелло. Острая борьба между двумя горячими латиноамериканцами завязалась уже в конце первого круга, когда бразилец, воспользовавшись ошибкой Монтойи в последнем повороте, на прямой “старт-финиш” обошел колумбийца, “как стоячего”.

Однако и Хуан-Пабло оказался не лыком шит: едва узнав о появлении машины безопасности, он тут же заезжает на ранний пит-стоп, в ходе которого ему подливают бензина, но шины меняют только задние. Вернувшись на



Рубенс Баррикелло: “Совершенно не понимаю, зачем нужна была машина безопасности. После ее ухода с трассы у меня было лишь шесть или семь кругов до первого из двух пит-стопов. Тем самым мне фактически испортили гонку”

трассу лишь пятым, он, в отличие от Баррикелло, все же отчасти нивелирует ущерб от появления машины безопасности, а через круг после ее ухода умудряется одним выстрелом расправиться с двумя “зайцами” – своим партнером по команде и Кими Райкконеном.

К повороту у знаменитой “стены чемпионов” перед выездом на прямую тройка гонщиков подошла в следующем порядке: Райкконен, Ральф Шумахер, Монтойя. И тут финн, стремясь защитить свою позицию от наседавшего сзади немца из Williams, начал тормозить слишком поздно, наехал на наружный бордюр и из поворота вышел со значительной потерей скорости. Ральф немедленно этим воспользовался, ушел на середину трассы и практически поравнялся с Кими. Но тут Монтойя, который ехал на некотором отдалении от борющейся пары и который не потерял темпа в повороте, за счет более высокой



В начале второго круга воспользовавшись ошибкой Монтойи на выходе из поворота, Баррикелло прошел колумбийца

Отнюдь не любовный треугольник, образовавшийся на трассе после ухода с нее машины безопасности, грозил обернуться неприятностями. Но все закончилось благополучно



Зиди Иваски не хуже Жака Вильнева знает, что такое “не везет”



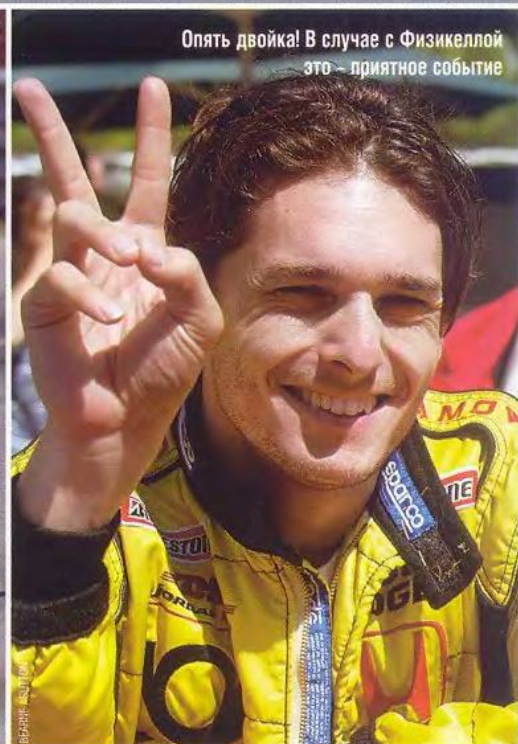
“Хитрый” первый пит-стоп Монтойи помог ему хотя бы частично сохранить преимущество



Новички Сато и Масса сражались с не меньшим ожесточением, чем лидеры гонки



Свое второе место Дэвид Култхард отстоял в борьбе с Баррикелло довольно сомнительным образом



Опять двойка! В случае с Физикеллой это – приятное событие



После очередного поула – очередное же фиаско!

скорости выскочил на прямую еще левее Ральфа, и к линии “старт-финиш” все трое устремились практически колесо в колесо. Шумахеру-младшему, траектория движения которого спустя мгновение перекрестилась бы с траекторией более быстрого Монтой, ничего не оставалось, как притормозить и откатиться за заднее антикрыло McLaren Райкконена. Таким образом жертвой ошибки Кими стал не только он сам (хотя от Ральфа-то в итоге защитился!), но и младший Шумахер, а выгоду из этого извлек хитрый Монтой, совершив, пожалуй, самый красивый обгон сезона, хотя бы ради которого стоило посмотреть эту в целом мало выдающуюся гонку.

Вторая серия пит-стопов, казалось бы, решила спор между Монтой и Баррикелло в пользу первого, и колумбиец даже бросился догонять Михаэля Шумахера. Быть может, это и обрекло Хуана-Пабло на полное поражение: не выдержав предельной нагрузки, его мотор загорелся за 14 кругов до финиша.

Ральф же, как и Райкконен с Френтценом, стал жертвой очередной “эпидемии” отказов заправочных устройств (в ходе планового пит-стопа ему смогли залить лишь 5 кг топли-

ва). А затем, уже после финиша, его также подвел мотор (та же беда пятью кругами раньше постигла и Дженсона Баттона). И на третье место незаметно, “серой мышкой”, буквально перед носом у возвращающегося в гонку после второго пит-стопа Баррикелло проскользнул вчерашний аутсайдер Дэвид Култхард, после схода Монтой неожиданно став претендентом на серебро!

Другая “эпидемия” – неполадок ограничителя скорости на пит-лейн – лишила надежды на хороший результат еще одну группу участников Гран При из второго и третьего “эшелонов” гонки – Ника Хайдфельда, Фелипе Массу, Микку Сало и Алекса Йонга.

Отчаянно равнявшемуся вперед и совершившему ряд уверенных обгонов Мике Сало, впрочем, и без штрафа пришлось туго: медленный прокол переднего колеса, а ближе к финишу – проблемы с тормозами. Провалил гонку и его партнер по команде Алан Мак-Ниш, который поначалу был также весьма быстр, но потом столкнулся с неполадками в системе переключения передач, а на 45-м круге и вовсе не удержал машину на трассе, словно наказав сам себя за то, что еще на первом круге испортил гонку Педро де ла Росе.

Очень неплохо провел первую половину гонки Эдди Ирвайн, однако повышение температуры, а затем и возгорание мотора заставили и его “финишировать” на своих двоих. Но надо отдать должное многоопытному ирландцу: из горящей машины он не выскочил как угорелый (вроде Вильнева на ГП Австрии), а

степенно, с достоинством выбрался, невозмутимо оглядел полыхающий мотор и лишь затем спокойно удалился.

И столь же спокойно, можно сказать, прошла заключительная стадия гонки, некоторое оживление в которую внесла разве что борьба Баррикелло с Култхардом. За десять кругов до финиша оба, следуя друг за другом с минимальным отрывом, вознамерились обогнать “слип-стримом” на круг Такуму Сато, но Рубенс решил заодно обойти и шотландца. Ему это практически удалось, однако прямая заканчивалась, пора было тормозить, что он и сделал. Култхард затормозил позже, за счет этого вновь выдвинулся вперед и вытеснил Баррикелло с траектории, но при этом не смог вписаться в “эску”. Вслед за ним срезал ее и бразилец. Но если для Баррикелло это нарушение носило вынужденный характер, то Култхард был виноват сам. Фактически за счет этого маневра он сохранил позицию. Однако в этом случае судьи проявили снисходительность, никак не наказав пилота британской команды – не иначе как из чувства “социальной справедливости”: не все же Ferrari “жировать”. Хотя Рубенсу-то как раз и не до жиру...

Как бы то ни было, Михаэль Шумахер в очередной раз одержал безоговорочную победу и добыл для Ferrari юбилейный, 150-й Гран При. В очередной раз пьедестал с ним разделил его напарник по команде. “Жребий” подняться на не занятую гонщиками Ferrari ступень пьедестала на сей раз выпал представителю McLaren. Все вернулось на круги своя.

Борис Мурадов



Патрик Хед: “Хуан-Пабло был в отличной форме. У Михаэля же, полагаю, оставалось мало бензина, и он вынужден был его экономить, да и состояние задних шин его Ferrari оставляло желать лучшего, так что, если бы не проблемы с мотором, на последних кругах Хуан-Пабло мог бы побороться за победу”

Монреаль Автодром им. Жили Вильнева

Длина круга.....4,361 км
Количество кругов70
Общая длина305,270 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1978 г.
Организатор Гран При:
Grand Prix F1 du Canada Inc.
Старт гонки
(время московское)21:00
Расположение:
остров Нотр-Дам, восточнее
центра Монреаля
Почтовый адрес:
Circuit Gilles Villeneuve, Tour de
controle Ile Notre-Dame, Montreal,
Quebec H3C 1A0 - CANADA
Тел.(+1) 514 350 4731
Адрес в Internet:
www.grandprix.ca



На этом Гран При...

Мика Сало в 100-й раз стартовал в гонке чемпионата мира. Финн дебютировал в Ф-1 в конце 1994 года и за это время выступал в составе семи разных команд.



Победитель 2001 г.Ральф Шумахер/Williams FW23: 1:34'31.522
Рекорд круга в квалификации (в конфигурации трассы образца 2001 г.)1'15.782 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке (в конфигурации трассы образца 2001 г.)1'17.205 (2001 г., Ральф Шумахер/Williams FW23)
■ — самый быстрый круг в гонке ■ — время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо 11.00-14.00		Температура воздуха: 17-25 °C Температура полотна: 24-40 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	Д. Култхард	1'15.407/40	-	211.063	
2	Х.-П. Монтойя	1'15.543/36	0.136	210.683	
3	М. Шумахер	1'15.788/41	0.381	210.002	
4	К. Райкконен	1'15.946/43	0.539	209.565	
5	Р. Шумахер	1'16.018/45	0.611	209.366	
6	М. Сало	1'16.259/39	0.852	208.705	
7	О. Панис	1'16.333/48	0.926	208.502	
8	Р. Баррикелло	1'16.440/37	1.033	208.210	
9	Ж. Вильнев	1'16.448/48	1.041	208.189	
10	Х.-Х. Френтцен	1'16.793/40	1.386	207.253	
11	П. де ла Роза	1'16.801/47	1.394	207.232	
12	Дж. Физикелла	1'16.989/37	1.582	206.726	
13	Э. Бернольди	1'17.018/28	1.611	206.648	
14	Н. Хайдфельд	1'17.250/48	1.843	206.027	
15	Дж. Баттон	1'17.473/34	2.066	205.434	
16	Ф. Масса	1'17.489/54	2.082	205.392	
17	Э. Ирвайн	1'17.765/42	2.358	204.663	
18	М. Уэббер	1'18.034/36	2.627	203.957	
19	Т. Сато	1'18.143/34	2.736	203.673	
20	А. Мак-Ниш	1'18.311/34	2.904	203.236	
21	Я. Трулли	1'18.465/19	3.058	202.837	
22	А. Ионг	1'19.050/56	3.643	201.336	

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перемен. обл. Сухо 9.00-11.00		Температура воздуха: 15-19 °C Температура полотна: 18-24 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	М. Шумахер	1'13.395/34	-	216.849	
2	Х.-П. Монтойя	1'13.646/30	0.251	216.109	
3	Р. Баррикелло	1'14.243/16	0.848	214.372	
4	К. Райкконен	1'14.354/28	0.959	214.052	
5	Р. Шумахер	1'14.399/24	1.004	213.922	
6	Д. Култхард	1'14.720/31	1.325	213.003	
7	Ф. Масса	1'14.777/20	1.382	212.841	
8	Н. Хайдфельд	1'14.791/27	1.396	212.801	
9	Ж. Вильнев	1'14.843/26	1.448	212.653	
10	Дж. Физикелла	1'14.973/35	1.578	212.284	
11	Х.-Х. Френтцен	1'15.018/26	1.623	212.157	
12	О. Панис	1'15.057/36	1.662	212.047	
13	П. де ла Роза	1'15.208/20	1.813	211.621	
14	Э. Бернольди	1'15.326/33	1.931	211.290	
15	Я. Трулли	1'15.344/29	1.949	211.239	
16	Дж. Баттон	1'15.426/28	2.031	211.009	
17	М. Сало	1'15.584/27	2.189	210.568	
18	Т. Сато	1'15.791/39	2.396	209.993	
19	А. Мак-Ниш	1'15.918/35	2.523	209.642	
20	М. Уэббер	1'16.143/30	2.748	209.022	
21	Э. Ирвайн	1'16.267/34	2.872	208.683	
22	А. Ионг	1'17.005/32	3.610	206.683	

КВАЛИФИКАЦИЯ

Перемен. обл. Сухо 13.00-14.00		Температура воздуха: 19-22 °C Температура полотна: 25-28 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	Время дня
1	Х.-П. Монтойя	1'12.836/11	-	218.513	13:27.27
2	М. Шумахер	1'13.018/11	0.182	0.250	217.968 13:51.12
3	Р. Баррикелло	1'13.280/11	0.444	0.610	217.189 13:41.52
4	Р. Шумахер	1'13.301/12	0.465	0.638	217.127 13:28.00
5	К. Райкконен	1'13.898/12	1.062	1.458	215.373 13:47.28
6	Дж. Физикелла	1'14.132/12	1.296	1.779	214.693 13:55.26
7	Н. Хайдфельд	1'14.139/11	1.303	1.789	214.672 13:28.09
8	Д. Култхард	1'14.385/11	1.549	2.127	213.962 13:46.47
9	Ж. Вильнев	1'14.564/10	1.728	2.372	213.661 13:47.00
10	Я. Трулли	1'14.688/10	1.852	2.543	213.449 13:20.54
11	О. Панис	1'14.713/12	1.877	2.577	213.094 13:42.17
12	Ф. Масса	1'14.823/11	1.987	2.728	213.023 13:44.23
13	Дж. Баттон	1'14.854/12	2.018	2.771	213.710 13:51.11
14	Э. Ирвайн	1'14.882/6	2.046	2.809	212.622 13:51.56
15	Т. Сато	1'14.940/9	2.104	2.889	212.542 13:32.17
16	П. де ла Роза	1'15.089/12	2.253	3.093	211.965 13:27.37
17	Э. Бернольди	1'15.102/12	2.266	3.111	211.920 13:55.41
18	М. Сало	1'15.111/10	2.275	3.123	211.894 13:29.06
19	Х.-Х. Френтцен	1'15.115/11	2.279	3.129	211.883 13:53.05
20	А. Мак-Ниш	1'15.321/11	2.485	3.412	211.304 13:44.12
21	М. Уэббер	1'15.508/11	2.672	3.669	210.780 13:50.13
22	А. Ионг	1'17.347/10	4.511	6.193	205.769 13:47.41
107%		1'17.935	5.099	7.000	

РАЗМИНКА

Перемен. обл. Сухо 8.30-9.00		Температура воздуха: 20-25 °C Температура полотна: 21-33 °C			
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	М. Шумахер	1'16.780/17	-	207.288	
2	Р. Баррикелло	1'16.837/14	0.057	207.135	
3	Р. Шумахер	1'17.487/9	0.707	205.397	
4	Д. Култхард	1'17.941/11	1.161	204.201	
5	Э. Бернольди	1'18.013/15	1.233	204.012	
6	Я. Трулли	1'18.028/12	1.248	203.973	
7	П. де ла Роза	1'18.151/14	1.371	203.652	
8	О. Панис	1'18.206/12	1.426	203.509	
9	Х.-П. Монтойя	1'18.304/15	1.524	203.254	
10	Ф. Масса	1'18.478/10	1.698	202.803	
11	Э. Ирвайн	1'18.483/14	1.703	202.790	
12	Х.-Х. Френтцен	1'18.494/14	1.714	202.762	
13	Дж. Физикелла	1'18.597/19	1.817	202.496	
14	К. Райкконен	1'18.657/14	1.877	202.342	
15	Н. Хайдфельд	1'18.666/14	1.886	202.319	
16	М. Сало	1'18.746/14	1.966	202.113	
17	А. Мак-Ниш	1'18.816/12	2.036	201.934	
18	Дж. Баттон	1'18.959/9	2.179	201.568	
19	Ж. Вильнев	1'19.341/14	2.561	200.597	
20	Т. Сато	1'19.430/16	2.650	200.377	
21	М. Уэббер	1'19.616/12	2.816	199.704	
22	А. Ионг	1'20.222/13	3.442	198.394	

ГОНКА

Перемен. обл. Сухо 13.00		Температура воздуха: 25-26 °C Температура полотна: 33-38 °C			
№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.	
1	М. Шумахер	1:33'36.111	1'15.971/37	195.682	
2	Д. Култхард	+1.132	1'16.369/69	195.642	
3	Р. Баррикелло	+7.082	1'16.100/21	195.435	
4	К. Райкконен	+37'563	1'16.553/70	195.381	
5	Дж. Физикелла	+42.812	1'16.658/44	194.201	
6	Я. Трулли	+48.947	1'17.128/68	193.991	
7	Р. Шумахер	+51.518	1'16.446/57	193.903	
8	О. Панис	+1 круг	1'17.202/38	192.589	
9	Ф. Масса	+1 круг	1'17.017/38	192.579	
10	Т. Сато	+1 круг	1'17.336/67	192.316	
11	М. Уэббер	+1 круг	1'17.807/67	191.789	
12	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'17.265/68	191.541	
13	Х.-Х. Френтцен	+1 круг	1'17.813/38	190.251	
14	А. Ионг	+2 круга	1'18.466/32	188.963	
15	Дж. Баттон	НФ (65)	1'17.747/33	191.951	
16	Х.-П. Монтойя	НФ (56)	1'15.960/50	194.128	
17	А. Мак-Ниш	НФ (45)	1'18.263/38	184.063	
18	Э. Ирвайн	НФ (41)	1'17.813/38	187.527	
19	П. де ла Роза	НФ (41)	1'17.539/28	184.463	
20	П. де ла Роза	НФ (29)	1'18.964/28	179.077	
21	Э. Бернольди	НФ (16)	1'19.125/13	173.114	
22	Ж. Вильнев	НФ (8)	1'20.084/5	189.972	

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	70
2 Р. Шумахер	27
3 Х.-П. Монтойя	27
4 Д. Култхард	26
5 Р. Баррикелло	16
6 Дж. Баттон	8
7 К. Райкконен	7
8 Дж. Физикелла	6
9 Н. Хайдфельд	5
10 Я. Трулли	4
11 Э. Ирвайн	3
12 Ф. Масса	3
13 М. Уэббер	2
14 М. Сало	2
15 Х.-Х. Френтцен	2
16 Ж. Вильнев	0
17 А. Мак-Ниш	0
18 А. Ионг	0
19 П. де ла Роза	0
20 О. Панис	0
21 Т. Сато	0
22 Э. Бернольди	0

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	6:2	Р. Баррикелло
Д. Култхард	3:5	К. Райкконен
Р. Шумахер	4:4	Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	6:2	Ф. Масса
Дж. Физикелла	7:1	Т. Сато
Ж. Вильнев	5:3	О. Панис
Я. Трулли	5:3	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	3:4	П. де ла Роза
Х.-Х. Френтцен	7:1	Э. Бернольди
А. Ионг	0:8	М. Уэббер
М. Сало	8:0	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	86
2 BMW WilliamsF1 Team	54
3 West McLaren Mercedes	33
4 Mid Seven Renault F1 Team	12
5 Sauber Petronas	8
6 DHL Jordan Honda	6
7 Jaguar Racing	3
8 KL Minardi Asiatech	2
9 Panasonic Toyota Racing	2
10 Orange Arrows	2
11 Lucky Strike BAR Honda	0

КРУГ ЗА КРУГОМ



2

Сато (13-й) обгоняет Вильне
(14-й), Масса (15-й) – Паниса.

7

...же сворачивают в боксы. Ко
д - 8 (7.8).

9

... в боксы и прекращает гонку.

позиции. В конце круга Райкко и Монтойя (5-й) разом обгоняют, но Кими удержал 4-е место.

1



вершает пит-стоп (9.9) и теряет очки, возвращаются боксы

2

и продолжает гонку 6-м

2 с. Баттон (10-й) заезжает в

3

12.0 – застрял заправочный
от скорость на пит-лейн.
перезахват немца на 3.6 с.

3

0-й). Француз пропускает тро-
нем с электроникой сцепления

3

сохранить 6-е место. Р. Шума
равочная машина, и после 20.8

4

тается на 10-е место. Хайдфельд
наказание. Немец снова пре
лектроника).

4

3) не теряет мест.

и продолжает гонку 11-м

4

онке (1'15.960), сворачивает
ов Ferrari. Несчастный Хайд
ываясь уже на 14-е место.

5

и прямой, Баррикелло атакует атаку и хотя оба срезают "эс

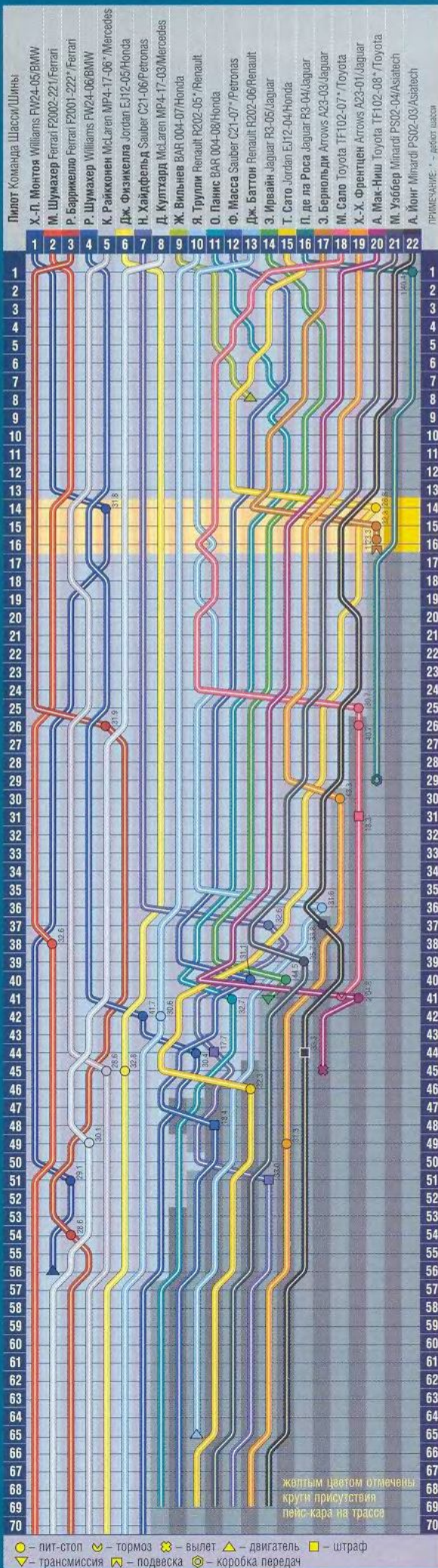
5

за мотора на задней прямой.

6

7

LAT



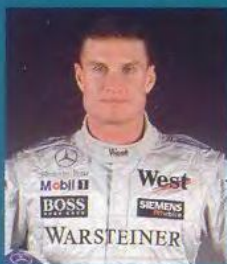
ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



Рывок Рубенса на старте был для меня некоторой неожиданностью, поскольку я надеялся, что смогу вырваться в лидеры. Но прогревочный круг убедил меня в том, что сцепление колес с грязной стороной трассы, где я находился, для этого недостаточно. С другой стороны, Рубенс и Хуан-Пабло стартовали с меньшим количеством топлива, и это явно помогло им при разгоне. И, зная, что Рубенс идет на два пит-стопа, я решил не осложнять ему жизнь и пропустить вперед. Затем я старался ехать максимально быстро, но когда после второго пит-стопа Монтон убедился, что он позади, мне оставалось лишь поддерживать достигнутый отрыв. Были некоторые проблемы с пузырями на шинах, особенно на задней левой, но в целом шины работали достаточно хорошо, чтобы можно было выиграть гонку, а все остальное и вовсе было отменно.

Дэвид Култхард



Мы в команде спорили, стоит ли мне стартовать с неполными баками, что бы помогло совершать обгоны, но инженеры были уверены, что это не даст особого преимущества. Вновь, как и в Монако, их мнение оказалось верным, и уже на старте я сумел продвинуться на две позиции. Правда, затем мне было нелегко справиться с избыточной поворачиваемостью, из-за которой я даже вылетел с трассы. Я вынужден был тормозить мягче и раньше, из-за чего терял время, но, с другой стороны, это сэкономило мои тормоза и уже перед пит-стопом я мог ехать максимально быстро. Сато не пропустил меня, как я ожидал, в "шпильке", и мне пришлось замедлить ход, что позволило Рубенсу приблизиться вплотную. Затем мне пришлось обгонять Сато "слип-стримом" и при этом защищаться от Рубенса. Я рискнул, затормозил позже, "подрезав" его, а затем не смог вписаться в "эску". Я сразу запросил по радио команду, должен ли я пропустить Рубенса, но мне ответили, что он тоже срезал "эску", так что преимущества никто не получил. Так или иначе, я извинился перед Рубенсом.

Рубенс Баррикелло

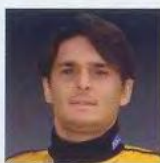


Я люблю бороться за позицию, обгонять и т.п. И у меня были все возможности для этого, что было мне очень по душе. Но стратегия двух пит-стопов, позволившая так ехать, — это было, как и обычно, коллективное решение. Конечно, помогло и то, что я стартовал с чистой стороны трассы, но еще и моя хорошая реакция. Судя по темпу Монтон в первых поворотах, я предположил, что он тоже пойдет на два пит-стопа, но это не заставило меня отказаться от нажима на него. Так что, когда он зашел немного широко в последний поворот, я, зная, что моя машина быстрее, воспользовался этой возможностью и обошел его. И если бы не машина безопасности, я мог бы финишировать не третьим, а вторым. Что же касается инцидента с Дэвидом, то я вовремя тормозил и мог нормально пройти "эску", но когда при этом кто-то снаружи движется быстрее, это вынуждает действовать иначе, почему и я тоже в нее не вписался. Полагаю, однако, что если бы там установили бетонную стену, то все замечательно вписывались бы в эту "эску".

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



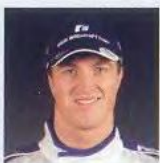
Кими Райкконен: Во-первых, я доволен тем, что мне удалось финишировать, что в последнее время, увы, случалось нечасто. Я хорошо стартовал и в самом начале славно поборолся с Ральфом Шумахером, удерживая его затем позади. Однако в ходе пит-стопа возникла проблема с заправочным устройством, из-за чего бензина мне залили недостаточно, и я получил по радио указание от команды экономить его. Это стоило мне изрядной потери в скорости и утраты призовой позиции. Хотя финишировать в очках — тоже неплохо.



Джанкарло Физикелла: Еще один удачный день, еще два очка в "копилку". Я всегда чувствовал себя очень уверенно на этой трассе, и наша упорная работа по поиску верного баланса и уровня прижимной силы оправдала себя. Машина была достаточно быстрой, особенно перед пит-стопом. Благодаря хорошему балансу я был даже быстрее Райкконена в конце дистанции, но предпочел сохранить пятую позицию, нежели рисковать, пробуя обогнать его.



Ярно Трулли: Гонка выдалась трудной, и я рад, что после столь тяжелого уик-энда смог заработать для команды очко. Машина была хорошо сбалансирована, и мы решили чуть уменьшить прижимную силу на гонку, что позволило нам увеличить скорость на прямых. Но во второй части дистанции возникли проблемы с торможением, и в конце гонки мне было нелегко защищать свою позицию от Ральфа.



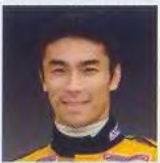
Ральф Шумахер: Сегодня пошло неправильно все, что только могло пойти неправильно. Остается лишь сетовать на невезение. Из-за проблемы с заправочным устройством мне пришлось заезжать на дополнительный пит-стоп, и одно это уже стоило мне поражения. Если бы не все эти проблемы, думаю, я мог бы рассчитывать на второе место.



Оливье Панис: Я доволен уже хотя бы тем, что после столь скверного для меня начала сезона мне удалось благополучно финишировать. День был нелегким, но машина проявила надежность, а стратегия оказалась верной. Хотя в начале гонки, будучи заведомо медленнее тех, кто шел на два пит-стопа, я и потерял несколько позиций. Жаль, конечно, что не удалось заработать очки, но я доволен тем прогрессом, который мы достигли на новой модификации машины.



Фелипе Масса: В начале гонки я был очень недоволен настройками дифференциала, но смог скорректировать их сам, прямо из кокпита, после чего машина поехала очень хорошо. Но все испортил штраф, который я заработал из-за той же технической проблемы, что и Ник. Так что в целом я очень и очень разочарован.



Такума Сато: Я рад, что добрался на целой машине до финиша. Старт был трудным, я потерял позицию в первом повороте, но зато затем было здорово обойти BAR и Jaguar. Мы воспользовались возможностью провести пит-стоп, когда на трассе была машина безопасности, однако второй комплект шин повел себя иначе, чем первый — я стал терять по секунде на круге, борясь с избыточной поворачиваемостью. Но следующий комплект оказался нормальным, и я снова смог жать изо всех сил.



РАЛЬФ ПОКА ВПЕРЕДИ

Путь от Новосибирска до Самары не близок. Однако Михаил Поченков отправился в него без раздумий. Ведь именно в городе на Волге с 23 по 26 мая проходил третий этап всероссийских соревнований по виртуальным автогонкам "Гран При Pentium 4". После второго места в домашней гонке Михаил имел все основания претендовать на самые высокие места. Ожидания оправдались – улучшив собственный результат более чем на две секунды, сибиряк уверенно опередил всех местных гонщиков. Долгожданная победа? Как оказалось, лишь третье место.

Лучшими же в Самаре стали родные братья – Александр и Сергей Пономаревы. Имя первого из них должно быть хорошо известно тем, кто следит за развитием событий в виртуальном чемпионате – воронежский школьник занял второе место на московском этапе. Теперь же, приехав в Самару, Александр не только оказался лучшим среди более чем четырехсот претендентов на победу, собравшихся в областном историко-краеведческом музее

имени П. В. Алабина, но и установил новый абсолютный рекорд чемпионата – один круг по "A1-Рингу" занял у него 1'12.635 с.

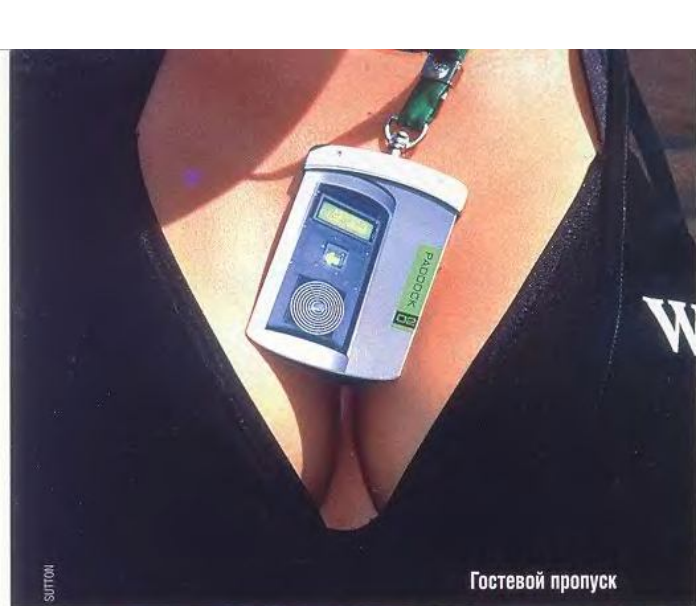
Это время уже не только можно, но и нужно сравнить с результатами, показанными на австрийском Гран При лучшими гонщиками планеты. Казалось бы, поводов для оптимизма немного – даже Алекс Йонг проехал в квалификации быстрее. Но не стоит забывать, что участники "Гран При Pentium 4" должны ориентироваться на результаты, показанные гонщиками Ф-1 в 2000 году – именно этот сезон смоделирован в компьютерном симуляторе Grand Prix 3 – 2000 компании Microprose/Hasbro. А в этом случае время Александра уже далеко не худшее – позади остались Марк Жене, Лучано Бурти и Гастон Маццакане, а Ральф Шумахер опередил его лишь на несколько десятых. Более того, до лучшего времени Мики Хаккинена (1'10.410) осталось всего две с небольшим секунды. А если учесть, какими темпами "виртуальные" пилоты улучшают результаты, не исключено, что вскоре и



эта планка окажется участникам "Гран При Pentium 4" по плечу.

Остается лишь добавить, что вторым в Самаре оказался Сергей Пономарев, а замкнули пятерку сильнейших Алексей Волков и Андрей Ефимов. Ближайший этап виртуальной гоночной серии состоится 4 июля в Ростове-на-Дону, за ним последуют соревнования в Екатеринбурге (август), Нижнем Новгороде (октябрь) и Санкт-Петербурге (ноябрь). Имена трех участников суперфинала, который состоится в канун Нового года в Москве, уже известны, однако еще столько же мест пока свободны.

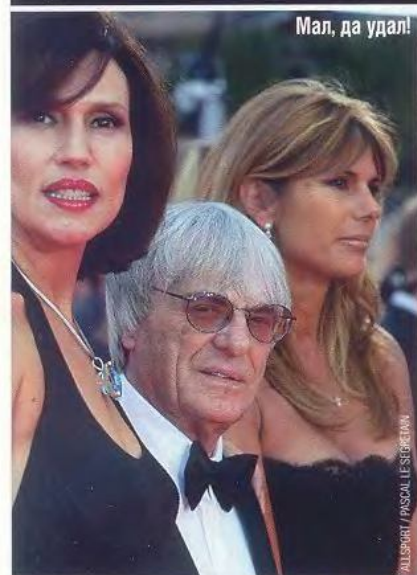




Гостевой пропуск



- Да пропустите же! Меня всегда пропускают!



Мал, да удал!



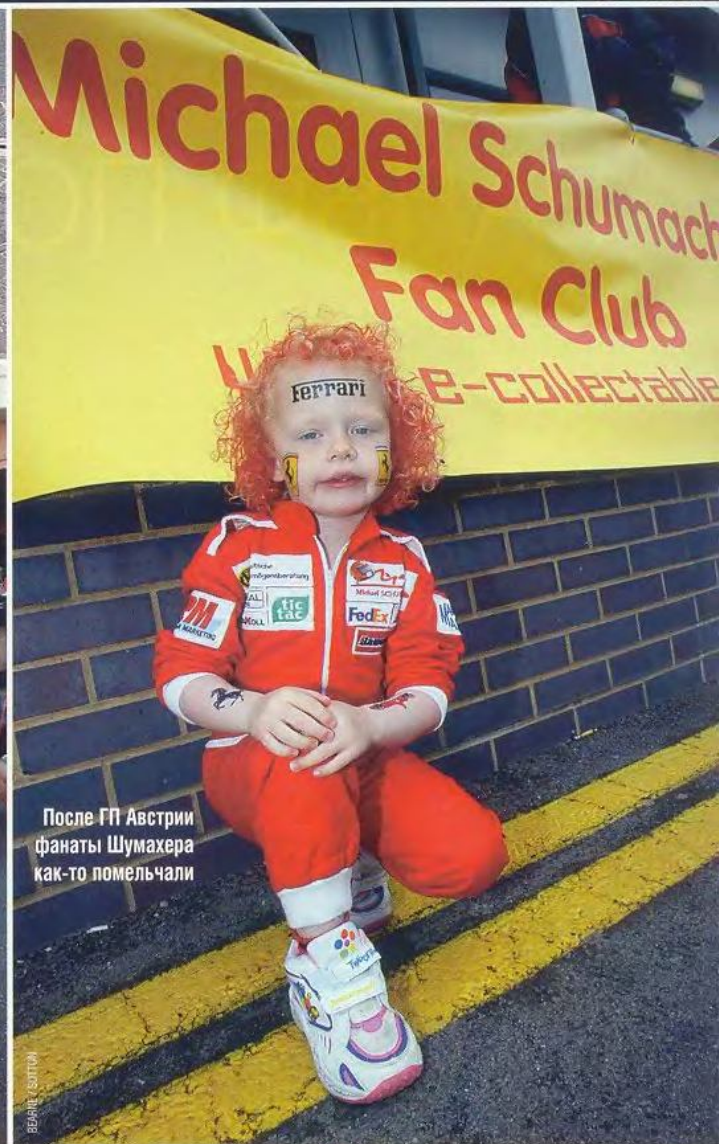
Распределитель зажигания



Репетиция оркестра



Мика получил хорошие новости



После ГП Австрии фанаты Шумахера как-то помельчали



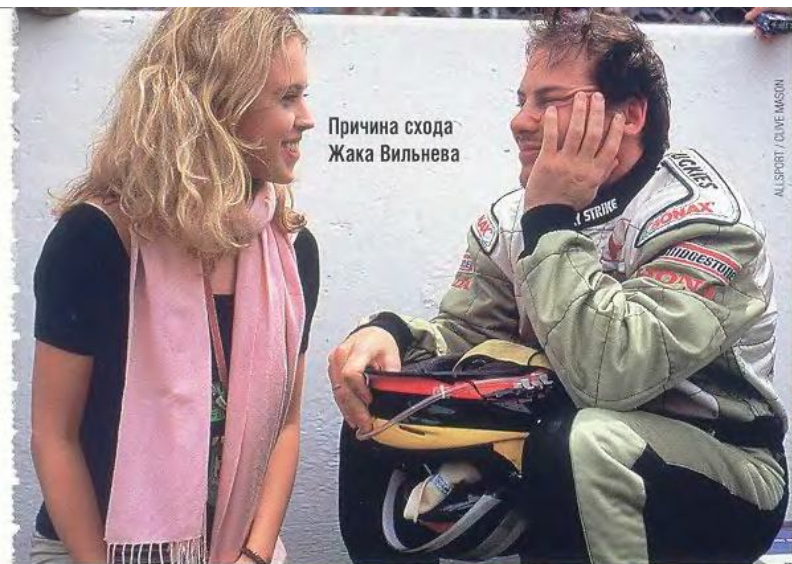
У этого парня надежная дуга безопасности



На хлеб в Arrows еще хватает



Готов ко всему



Причина схода
Жака Вильнева

ALSPORT / OLIVE MASON



SUTTON

Ник и Фелипе
решили оставить
свой след в
Формуле-1
Назаров Евгений
С.-Петербург

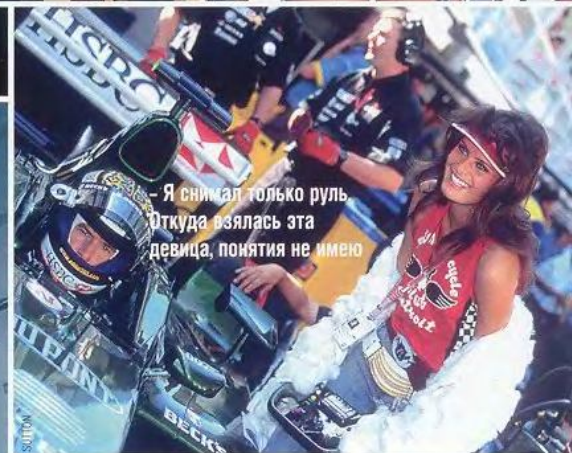


- Хочешь, я
угадаю, как
тебя зовут?..

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



Кажется, Дэвида
подскакивает еще
один финн



- Я снимал только руль
Откуда взялась эта
девица, понятия не имею



- Ой, Такума, а расскажи еще раз,
как тебя об стенку трахнуло, а
потом в кокпите зажало...



Здди обожает
ударный труд

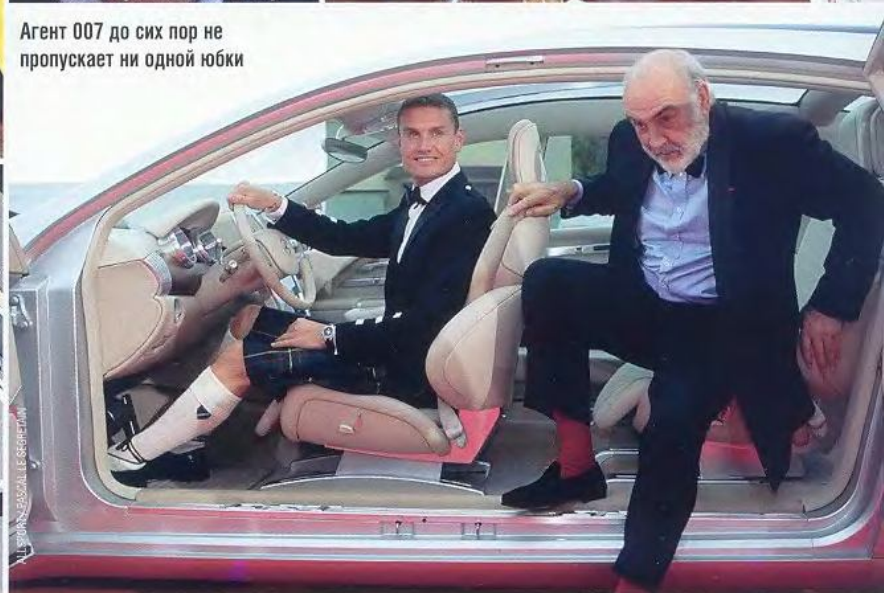


- А потом мы введем поперечные
канавки у гонщиков на лбу

Агент 007 до сих пор не
пропускает ни одной юбки



Отбойники специального назначения





ГОРОД У МОРЯ

Две большие разницы

Каждый год на несколько весенних дней маленькое средиземноморское княжество на Французской Ривьере превращается в гигантский людской муравейник. Но "гоночное" Монако и повседневное – это, как говорят в другом приморском городе, две большие разницы. Чтобы в этом убедиться, вовсе не обязательно приезжать сюда дважды, достаточно просто прогуляться по княжеству в дни гонок. Совсем рядом с трассой – Фонтвьер, "спальный квартал", благоухающий волшебными ароматами розария принцессы Грейс. Жизнь здесь бурлит лишь в Коммерческом центре – средоточении доброй половины музеев Монако. Но перейдя невидимую границу у скалы Монако-вилля, вы попадаете в Порт. Здесь с трудом можно протиснуться сквозь многотысячные толпы болельщиков, а пахнет не розами, а бензином и хот-догами. Однако стоит пройти несколько километров по каменным лабиринтам Ла-Кондамина и Монте-Карло, миновать Казино и попасть в Ларвотто – северо-восточную часть Монако – и вы вновь попадаете в "сонное царство". Монако – город контрастов! Причем не только в том, что касается самого княжества, но и его Гран При.

Сегодня Гран При Монако – единственная уличная гонка в календаре чемпионата, поэтому подготовка к ней, да и само проведение

Гран При существенно отличаются от этапов, проводящихся на стационарных автодромах. Работы по превращению улиц княжества в гоночную трассу начинаются за две-три недели до гонки. В порту Монте-Карло возводятся трибуны (а это около 700 тонн металлических каркасов) и отбойники, которые с помощью болтов собираются из 5500 металлических рельсов общей протяженностью 32 километра и 5330 отработанных покрышек. Рельсы крепятся к 1650 стальным стойкам, вставленным в специальные пазы в асфальте: в среднем по одной стойке на каждые четыре метра отбойников. Параллельно проходит оборудование пит-лейн, "боксов", больше напоминающих здесь камеры хранения (машины в них не входят, но ящики с запчастями хранить вполне можно).

400-метровый туннель под "Гранд-отелем" – еще одна особенность Монако. С тех пор как в 1989 году из календаря чемпионата мира исчезла трасса в Детройте, туннель Монако стал единственным "подземным" участком на трассах Ф-1. И поскольку из почти 263 км гонки более 31 км пилоты проводят в туннеле, его подготовке уделяется особое внимание. Здесь есть две главных трудности: температура асфальта, которая, естественно, значительно ниже, чем снаружи, и слабое освещение. Но если с первой проблемой бороться почти невозможно, разве что подвести искусственный по-



догрев полотна, то вторую стараются решить с помощью специальных отражающих поверхностей, направляющих солнечный свет внутрь туннеля. Таким образом перепад в степени освещенности при въезде и выезде из "подземелья" делается менее резким. Эта система применяется на дорогах Европы с 1994 года. В 2001 году такая появилась и в Монте-Карло. Действует она круглый год. Но накануне Гран При подземное солнце делают ярче, устанавливая дополнительные отражатели.

Однако несмотря на всевозможные меры по обеспечению безопасности, Монако остается самой аварийно-опасной трассой чемпионата. За уик-энд здесь происходит в 4–5 раз больше инцидентов, чем на других трассах. Поэтому при самой маленькой протяженнос-

ти кольца обслуживающего персонала здесь работает больше, чем на любом другом этапе чемпионата мира – более 1000 человек: 590 судей на трассе, 120 профессиональных пожарных и 100 пожарных-добровольцев, вооруженных 500 огнетушителями, 100 человек медперсонала в составе спасательных бригад, 120 врачей-специалистов и даже шесть аквалангистов на случай падения автомобилей в море. Техническую базу “команды безопасности” составляют 40 машин “скорой помощи”, три реанимационных автомобиля, два медицинских вертолета, семь пожарных машин и десять кранов для эвакуации разбитых машин с трассы.

Трасса выходит в море?

Не секрет, что Монако считается лучшей трассой для зрителей, которые сидят буквально в нескольких метрах от несущихся автомобилей. Вопреки сложившемуся мнению, это еще и весьма демократичный Большой Приз: цены в отелях колеблются от астрономических \$1400 за ночь в люксе пятизвездочного отеля “Де Пари” в Монако до \$60–100 за ночь в двух-трехзвездочных гостиницах Ниццы и Ментона, откуда до Монако можно добраться на поезде или машине всего за 15 минут. Однако при этом неофициальная столица Формулы-1 вот уже много лет остается весьма неудобным местом для работы команд. Главным образом, из-за маленького пэддока и узкой пит-лейн, не позволяющей построить на ней нормальные боксы для размещения гоночных машин, из-за чего механикам постоянно приходится перекачивать их из пэддока на пит-



шено было сделать плавучий причал из гигантских железобетонных понтонов, которые будут уходить в море на глубину 40 метров и крепиться ко дну тросами. Наверху этих бетонных “плотов” (которые, кстати, уже строятся в Марселе) будут размещаться небольшие постройки и портовые офисы. Но главное – благодаря открытию нового причала появится возможность засыпать часть старого порта и изменить конфигурацию гоночной трассы. Сразу после завершения Гран При 2002 года Автомобильный клуб Монако (ACM) обнародовал план будущей реконструкции.

Первая часть работ должна завершиться к 2004 году. За это время будет засыпан земельный участок порта от плавательного бассейна до ресторана Rascasse, и на этом месте перед гонками будет возводиться новая главная трибуна на 10 000 мест, в верхней части которой планируется расположить комментаторские кабины. Это будет первая трибуна в Монако с видом на пит-лейн (сейчас гаражный переулок закрывает от зрителей густая листва бульвара Альберта I). При этом существеннее всего изменится как раз пит-лейн. Участок трассы между бассейном и Rascasse сместится в на-

правлении набережной, за счет чего на месте старых “боксов” будет построен новый двухрядный гаражный переулок, а между ним и стартовой прямой на время гонок будут возводиться двухэтажные 15-метровые гаражи, включающие в себя боксы, офисы и “командные мостики”. При этом для удобства передвижения публики во время гонок под пит-лейн планируют построить пешеходный туннель от Rascasse к поворотам Louis Chiron и Tabac, которые также будут перепрофилированы и смещены ближе к гавани. Однако работы по засыпке части порта между Tabac и бассейном, как и расширение трибуны “К”, предполагается провести только к 2006 году, когда трасса должна принять свой окончательный облик. В то же время ACM обещает, что историческая конфигурация трассы будет практически сохранена, разве что прямая от Chicane до Tabac станет немного короче. Зато участок между Tabac и Rascasse будет значительно расширен, что упростит обгоны в этом месте. Повысят ли эти изменения зрелищность “монакской рулетки”, мы узнаем лишь после открытия новой “старой” трассы.

Владимир Маккавеев



лейн и обратно. Однако в ближайшие годы трасса в Монако должна существенно преобразиться. Как и сам город.

Как ни странно, но реконструкция трассы началась с морских путей сообщения. Дело в том, что ни один из двух портов Монако из-за малых размеров сейчас не может принимать большие круизные лайнеры, которые заходят в соседнюю Ниццу. Оттуда туристов на автобусах везут в княжество. Монако теряет на этом много денег. Поэтому несколько лет назад было решено построить перед входом в порт большой диагональный пирс для океанских лайнеров. Сделать его насыпным невозможно: прибрежные скалы почти отвесно уходят в море, и глубина у берега – более 100 метров. Поэтому со свойственным Монако шиком ре-



Не секрет, что Формула-1 – затаенно европейская. Точнее, западноевропейская. Разумеется, статус чемпионата мира, заокеанские турне, участие транснациональных корпораций и гонимые из экзотических стран придают этому спорту глобальный характер. Однако практически все люди, занятые здесь повседневным трудом, являются выходцами из пяти-шести западноевропейских стран. Даже ближайшим соседям из Восточной Европы места здесь пока не находится. Тем большего внимания заслуживает человек с Востока, сумевший пробиться в этот замкнутый мир и стать одной из самых влиятельных фигур в гоночной империи West McLaren Mercedes. Человек с Востока, возглавляющий в этом могучем триумvirате составляющую под названием “Запад”.

ЧЕЛОВЕК С ВОСТОКА



Если не считать десятка постоянно приезжающих на гонки журналистов, сегодня Павел Турек – единственный выходец из стран бывшего соцлагеря, работающий в пaddock Ф-1. А начался его путь в “большой цирк” в 1992 году, когда молодой уроженец небольшого шахтерского городка Острава, что расположен у чехословацко-польской границы, учась на третьем курсе Пражского экономического университета, решил немного подработать. Почти случайно ему удалось получить временную работу в активно осваивавшей тогда чешские просторы табачной компании Reemtsma. Там Павла заметили, и его карьера быстро пошла в гору.

“В то время я еще совершенно не говорил по-английски, но неплохо знал русский и немецкий, которые учил в школе. А поскольку Reemtsma – немецкая компания, мне почти сразу предложили постоянную работу в финансовом, а затем маркетинговом департаменте пражского отделения фирмы”, – вспоминает чех. Павел много работал, но и об учебе не забывал. Достаточно сказать, что сегодня он говорит уже на семи (!) языках (чешском, словацком, русском, польском, немецком, английском и испанском).

В автоспорт Турек тоже пришел почти случайно. Летом 1992 года West (одна из торговых марок Reemtsma) решила организовать несколько рекламных программ, в число которых входила и поддержка мирового и европейского чемпионатов по мотокроссу. Павел же занимался программой поддержки чехословацкого, а после распада страны в конце 93-го – чешского и словацкого чемпионатов по мотокроссу. “Наша команда добилась значительных успехов”, – рассказывает Павел. – После чего меня отправили на полугодовую стажировку в главный офис Reemtsma в Гамбурге. Затем я, по идее, должен был вернуться назад, в Прагу, но этого не случилось, потому что через 18 месяцев мы подписали пятилетний контракт с McLaren... Как только я об этом услышал, сразу же решил попробовать пробиться в Формулу-1, хотя тогда еще мало что знал о “большом цирке”. В детстве я не слишком-то увлекался гонками. По-настоящему заинтересовался мотоспортом, лишь когда стал заниматься для Reemtsma мотокроссовой программой в Чехии. О Формуле-1 же я знал лишь понаслышке и, думаю, до того момента, как я попал сюда, видел по телевизору всего две гонки – в Венгрии и Монако в 1996 году”.

Узнав о контракте с McLaren, Павел тут же написал письмо своему боссу с просьбой под-

ключить его к проекту Формулы-1. Однако пробиться на эту должность оказалось не так уж легко. “Еще бы! Представьте себе: молодой человек, с небольшим опытом работы, да к тому же тогда я еще практически не говорил по-английски...” Павел вновь сел за учебники, в рекордные сроки выучил язык. А еще через несколько месяцев чех, одетый в форменную рубашку McLaren, впервые появился в пaddock Формулы-1. И вовсе не затерялся в этой пестрой толпе за пять лет.

Павел очень много сделал не только для рекламы продукции Reemtsma, но и для развития всего восточноевропейского автоспорта. Ведь именно с его подачи McLaren пригласила в свою юниорскую команду Ф-3000 Томаша Энге, и чех сделал большой шаг на пути к тем трем гонкам, что он провел в 2001 году в Формуле-1. И не вина Томаша, что пока этим дело и ограничилось.

“Мне бы, конечно, очень хотелось, чтобы Энге вернулся в Ф-1. Но это сложно, и дело здесь не только в самом Томаше, – считает Павел. – Нужны деньги и спонсоры, без них здесь делать нечего, а в Чехии их пока не так много. Но даже если Энге и не сумеет снова пробиться в Ф-1, у нас есть много других еще более молодых и не менее талантливых пилотов. Яниш, например. Надеюсь, что кому-то из них в конце концов удастся закрепиться в Ф-1. Энге же сделал первый и, наверное, самый важный шаг – он открыл Ф-1 для гонщиков из Восточной Европы”.

Впрочем, и сам Турек немало сделал в этом направлении. Именно Павел сегодня работает над организацией в Чехии тестов Ф-1. И, наконец, именно ему мы обязаны тем, что в Москву периодически приезжают гонщики West McLaren Mercedes.

“Есть люди, которые считают, что мы лишь принимаем гостей на Гран При и больше ничего, – сетует Турек. – Но это не так! Мы всегда старались выделить из общей массы спонсоров и приблизить Ф-1 к болельщикам, особенно в тех

странах, где Гран При не проводятся. Для этого мы и придумываем акции вроде поездки Дэвида и Мики в Звездный городок, тренировки Мики с командой ЦСКА, купания Дэвида с акулами, катания на двухместном McLaren по Крекшатику в Киеве, да мало ли чего еще”.

Сегодня уже мало кто помнит, что в 2000 году заезды двухместного McLaren MP4-98T хотели провести и в Москве, но столичные власти на запрос из Германии тогда ответили гробовым молчанием и программа “Адреналин” поехала на Украину. Тем не менее ни Павел, ни McLaren не забывают о России. “В этом году мы обязательно придумаем что-нибудь новенькое и снова приедем в Москву”, – обещает чех, хотя сегодня на нем лежит уже груз ответственности не только за программу Ф-1, но и за мотогонки. “Раньше я занимался только Формулой-1, но сейчас наша спонсорская активность удвоилась: в этом году мы поддерживаем также команду в мотоциклетных гонках Гран При, так что сегодня я, по сути, возглавляю два проекта”, – признается Турек, который, несмотря на свою загруженность, продолжает регулярно приезжать на Гран При.

“Мне нравится здесь работать, – улыбается Павел. – Больше всего люблю Гран При в Австралии – прекрасная страна, город, люди! Также очень люблю приезжать в Имолу, Канаду и Монако... С радостью поехал бы и на гонку в Москву. Хочется думать, что в ближайшее время она все-таки состоится”. Павел родился в Восточной Европе, за годы работы в Reemtsma не один раз бывал в России, а потому куда реальнее западных наблюдателей оценивает перспективы Гран При России и гораздо лучше понимает все наши трудности. “Я думаю, проблема России в том, что у вас существует несколько параллельных проектов и между ними ведется постоянная борьба. Но пока это происходит – ничего не получится. Чтобы провести Гран При, нужно объединить все усилия в направлении одного проекта. Нам в Формуле-1, по большому счету, все равно, будет ли это Москва или Санкт-Петербург, хотя для спонсоров, наверное, Москва была бы предпочтительней. Надеюсь, Формула-1 скоро все-таки придет в Россию”.

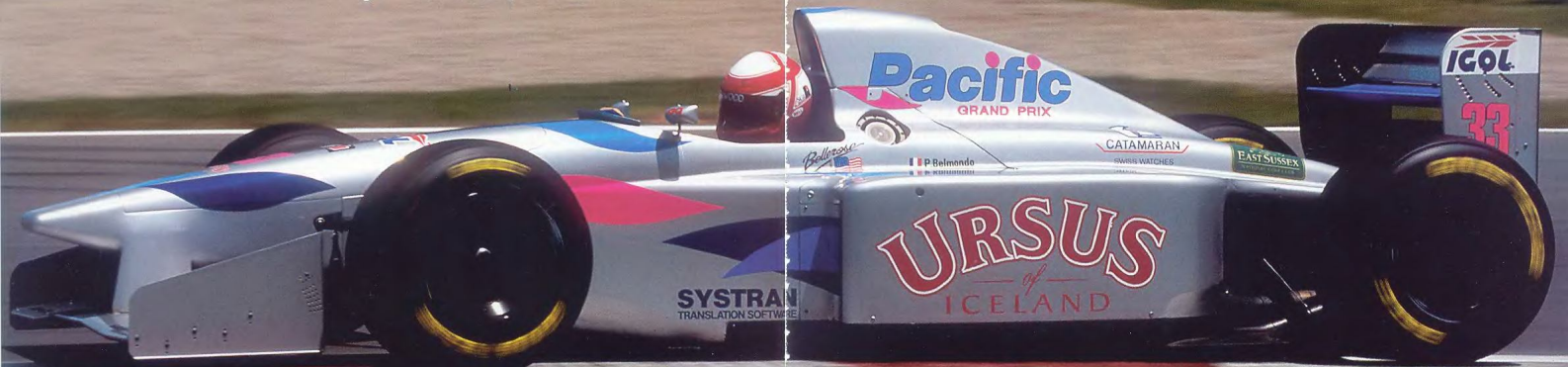
Владимир Маккавеев



КОМАНДА
PACIFIC GRAND PRIX

Pacific Grand Prix.

Чужие среди своих



В середине 90-х годов, теперь уже прошлого века Ассоциация конструкторов Формулы-1 (FOCA) установила "новый порядок", весьма ужесточив требования к машинам и продвигая сложившуюся жизнь "роллингами", щедро платящимися енисейскими олову на арене "Большого цирка" в соперничестве с грандами. Sauber и Jordan – последние "самозванцы", которым в начале 90-х удалось вселиться в малоквартирный элитный "дом" Формулы-1, потеснив его исконных жильцов. Но нельзя не вспомнить и о тех командах, усилия которых остались безуспешными, хотя основания войти в мир Ф-1 у них были не менее веские. Среди этих неудачников – Pacific.

ГП Канады, 11 июня 1994 года. Одна из многочисленных неудачных попыток "именистого", но недостаточно сильного гонщика Пюля Бельмондо прорваться в квалификационное сито на красной, но откровенно слабой машине Pacific PR01-Imor. В этой попытке, как и в капле воды, отразилось все море неудач команды.

В начале были победы

Основатель и хозяин Pacific Grand Prix Кит Уиттинз, как и большинство владельцев и руководителей команд Ф-1, начинал когда-то как механик и тонщик, пока в один прекрасный день не вознамерился обзавестись собственной "конюшней". Намерения эти были воплощены в реальность в 1984 году, когда при спонсорской поддержке знаменитой табачной марки Marlboro Уиттинз создал команду Pacific Racing для участия в гонках Формулы Ford. Дебют оказался счастливым: пилот команды норвежец Харальд Хьюсман выиграл чемпионаты Ф-Формулы Беннилюкса и Европы. Затем Хьюсман, перешедший в Формулу-3, сменил его протексе, француз Бертран Гашо,

который в течение последующих двух лет развил успех команды. В 1985 году Гашо, опередив таких соперников как Дамон Хилл, Дэвид Харберт и Марк Бланкета, стал победителем британского чемпионата Ф-Ford 1600, а год спустя выиграл британский чемпионат и Кубок мира уже в классе Ф-Ford 2000.

Победная серия продолжилась и в следующем, 1987 году, когда Гашо вслед за Хьюсманом отправился "на повышение" – в Ф-3, а его место в Pacific занял чемпион финского, скандинавского и европейского чемпионатов Ф-Ford 1600, финн Юри Ярвилахто (ставший позднее известным в Формуле-1 как Джей Джей Лехто). Он повторил прошлогодний успех Гашо, а также добавил в актив команды победу в европейском чемпионате Ф-Ford 2000,

Вице-чемпионом стал второй пилот Pacific Джейсон Эллиотт. Затем, поскольку в Формуле-Ford делить было уже нечего, команда переехала в куда более престижную и более взрослую британскую Формулу-3, и – вновь победы в дебютном сезоне!

Одним словом, победы на Pacific сыпались как из рога изобилия, на смену хорошим гонщикам приходили еще более лучшие, используемые командой пилоты вслух катились все быстрее, крепла и дружба со спонсором – владельцем марки Marlboro, компанией Philip Morris Inc. От Формулы-1 Кита Уиттинза и его детине отделила теперь лишь одна ступень – международный чемпионат FIA Ф-3000. Туда в 1989 году он и направил колеса своих машин, первым в Европе установив на них моторы



Основатель и владелец Pacific Кит Уиттинз

Mugen Honda и усадив в них все того же Ярвилахто и 23-летнего Эдди Ирвайна. Но полоса небывалого успеха кончилась: победу в чемпионате '89 одержал на такой же машине и с таким же мотором, но выступавший за команду Eddy Jordan Racing Жан Алези, в то время как Ирвайн с одним-единственным третьим местом стал лишь девятым, а его финский партнер выступил и того хуже. После целой серии блистательных побед в предшествующие годы такой провал был особенно удручающим, а следующий сезон оказался еще более трудным и безуспешным: Ирвайн ушел к Джордану, Джей Джей Лехто – в Формулу-1, Marlboro – в команду DAMS, а новый пилот, канадец Стефан Прюкс и новое шасси Lola вместо старого Reynard не оправдали даже самых

смирных надежд. Казалось, команда Уиттинза поклатилась под гору. Однако сам он так не считал и в упорные впадать не собирался.

И в 1991 году, завершив третий сезон в Формуле-3000, добился-таки своего. Долгожданный чемпионский титул для Pacific завоевал очередей "молодой лев", 20-летний Кристиан Фиттипальди, племянник двукратного чемпиона Ф-1 Эмерсона Фиттипальди. Бразилец, впрочем, пришлось несколько иметь в активе только одну победу в Хересе (в то время как его напарник Антонио Тамбурини выиграл гонку в Ле-Мане), он в течение сезона напряженно боролся с Алессандро Занарди (выступавшего за команду Il Barone Rampante), и в итоге опередил того лишь на пять очков, буквально вырвав еще одну, обеспечивающую



28 августа 1989 года, Суперприз Бирмингема, Великобритания. Пилот команды Ф-3000 Pacific Racing Эдди Ирвайн на машине Reynard 890-Mugen пытается защитить свою позицию от Марка Бланделла, но эти усилия, как и весь сезон в целом, не увенчаются успехом

чемпионский титул победу лишь на последнем этапе в Ногаро.

Выше - только звезды Ф-1

О Pacific вновь заговорили как о феномене. Команде, за каких-то шесть лет победившей в чемпионатах всех классов, в которых она участвовала, открывалась прямая дорога на вершину автоспорта, в Формулу-1 – таково было общее мнение. Сам Уиттинз тоже так считал: «Даже если дебют в Ф-1 чреват риском скатиться в итоговой таблице вниз, мы все равно намерены сделать это и уже располагаем достаточным бюджетом для того, чтобы приступить к реализации проекта. Осталось, образно говоря, только «нажать кнопку». Конструирование машины завершено. Надо лишь собрать ее и добавить мотор. Мы уже прошли все Формулы и в каждой победили. Кроме Ф-1, идти просто больше некуда. Мотивация – дальнейшие победы».

Скажи тогда Киту Уиттинзу, что «дальнейшие победы» его команды уже практически сочтены, а в Формуле-1 таковые и вовсе «не светят», он вряд ли бы поверил...

Но и время для вторжения в Ф-1, вопреки рассуждениям Уиттинза, тогда еще не пришло. В «высший свет», став пилотом Minardi, вслед за Гашо и Лехто перебрался пока один Фитти-

пальди, а Pacific в 1992 году, вновь одев свои машины в завидные наряды от прежнего щедрого спонсора – Marlboro, пока еще продолжила выступать в Ф-3000. Победа новобранца команды, испанца Хорди Жене (старшего брата Марка) в первом же этапе чемпионата вселяла оптимизм, но затем фортуна вновь отвернулась от Pacific: ни Жене, ни его партнер, француз Лоран Айелло, особого успеха не достигли.

Между тем программа Формулы-1 требовала куда более значительного, чем предполагал Уиттинз, финансирования (например, на испытания в аэродинамической трубе), которое пока не удавалось обеспечить. «Чертовски трудно найти столько денег, – жаловался Кит. – Но рано или поздно они найдутся. Все-таки Формула-1 – это рынок, который знают все».

Нехватка денег стала причиной того, что Уиттинзу и его команде пришлось остаться в Ф-3000 и в 1993 году. На «вооружении» Pacific стояли проверенные временем и многочисленными победами шасси Reynard с новыми моторами Ford Cosworth, а место первого пилота занял 22-летний Дэвид Култхард, довольно посредственно выступавший за команду Paul Stewart Racing в ходе предыдущего сезона в целом, но отличившийся в самом его конце. Выбор оказался достаточно удачным: молодой шотландец одержал победу на одном из этапов, боролся за титул до последней гонки и за-

Эдди Ирвайн



кончил чемпионат третьим, уступив лишь Оливье Панису, выступавшему за DAMS, и Педро Лами из Scyrton.

На следующий сезон все трое были приглашены в различные "конюшни" Ф-1, и туда же, наконец-то, перебралась и команда Pacific.

С миру по нитке - бедному машина

То, из чего были собраны (в самом буквальном смысле) машины Pacific, заслуживает отдельного разговора, поскольку именно в

этом заключалась главная причина последующего фиаско команды.

"Конечно, в дальнейшем мы собираемся изготавливать собственное шасси - для этого у нас есть и площади, и люди, знающие свое дело, и ноу-хау. Но в дебютный для команды год лучше сосредоточиться на более актуальных задачах. Так что пока, как и многие другие команды Ф-1, мы решили начать с машины, собранной из уже проверенных и хорошо себя зарекомендовавших комплектующих другого производителя".

Как раз в то время собственную "конюшню" пытался создать и конструктор прославленных шасси Адриан Рейнард, но ему пришлось отказаться от этой затеи, поскольку не удалось найти поставщика моторов. Рори Бирн и другие ключевые фигуры несостоявшегося проекта перебрались тогда в Benetton, а Кит Уиггинз приобрел для своей команды все, что осталось. Таким образом, в Формулу-1 Pacific Grand Prix въехала на машинах, построенных на основе шасси давно знакомой и успешной для команды марки Reynard. Ответственным за дальнейшее развитие автомобиля стал бывший инженер Zakspeed Пол Браун.

"Теперь нужен лишь мощный и надежный клиентский мотор. Хотя это и дорого, но только такой мотор позволит с самого начала выступать успешно", - потирал руки Уиггинз в ожидании грядущих побед. Но как раз с мотором-то у новоиспеченной команды не заладилось.

Мотор Уиггинзу достался тоже из "объедков с барского стола". Рождение его можно отнести к 1991 году, когда поднаторевшая в производстве силовых агрегатов для американ-

ских "чампкаров" британская компания Ilmor Engineering решила попробовать свои силы и в Формуле-1. Именно тогда первые двигатели Ilmor появились на машинах команды Leyton House. В дебютном сезоне Ilmor заработала лишь одно очко. Через пару лет, однако, моторы Ilmor оказались на шестом месте уже с 12 очками, заработанными командой Sauber, после чего концерн Mercedes-Benz приобрел долю акций Ilmor Engineering. Так в 1994 году на машинах Sauber появились "прадедушки" тех моторов, которые впоследствии помогли McLaren завоевать чемпионские лавры. А команде Pacific в том же году достались мало мощные, ненадежные и потому обреченные на проигрыш двигатели Ilmor устаревшей конструкции. Под стать мотору оказалось и шасси, отличавшееся, как вскоре выяснилось, "бумажной жесткостью". Так что получившая обозначение PR01 машина, на которую возлагал столь большие надежды Уиггинз, уже изначально была обречена на полное поражение. Кроме того, в чемпионате-94 участвовали 14 команд, и острее соперничество имело место не только среди лидеров, но и в арьергарде за право пройти квалификацию.

Соответствующим оказался и пилотский состав команды. Дэвид Култхард, который почти одновременно с Pacific перебрался из Ф-3000 в Формулу-1, не захотел связывать свою дальнейшую судьбу с этой командой, предпочтя место тест-пилота в чемпионской Williams, а Уиггинзу в дополнение к слабой технике снова достались лишь "неликвиды" - старый знакомый Бертран Гашо и малоопытный Поль Бельмондо.

Гашо к этому времени был весьма противоречивой фигурой. С одной стороны, он в своей "прошлой гоночной жизни" в течение двух лет приносил Уиггинзу сплошные победы и прославился как бескомпромиссный гонщик, который, даже рискуя попасть в аварию, никогда никому не уступал в поворотах. С другой стороны, проведя уже четыре сезона в Формуле-1, он заработал в совокупности лишь пять очков. А в 1991 году загремел в... тюрьму, осужденный за то, что в перепалке пустил слезоточивый газ в лицо лондонскому таксисту. С таким вот сомнительным послужным списком, да еще и после годичного перерыва Гашо оказался в Pacific.

Что же касается второго пилота, то с ним дело обстояло еще хуже. Основным его достоинством можно было считать разве что происхождение - он был сыном звезды французского кинематографа Жан-Поля Бельмондо. Так что накануне открытия сезона 1994 года в активе команды был лишь один козырь - внушительный опыт побед в "младших" Формулах.

Провал, еще провал...

Однако опыт этот, как оказалось, в Формуле-1 не стоил ровным счетом ничего. Сход из-за поломки машины или аварии, а то и вообще невыход на старт из-за неспособности пройти квалификацию - таковы были "успехи" Pacific в первых трех гонках сезона.



31 мая 1993 года, По, Франция (внизу), 28 августа 1993 года, Спа, Бельгия (вверху). Дэвид Култхард, выступая за Pacific в международном чемпионате Ф-3000, показал куда лучшие результаты, нежели его будущий соперник по Ф-1 Эдди Ирвайн





Апрель 1994 года, Аида, Тихоокеанский ГП. И Бертрану Гашо (внизу), и Полю Бельмондо удалось принять участие лишь в тренировочных и квалификационных заездах. Для участия в самой гонке им просто-напросто не хватило скорости

В Монако, наконец, были квалифицированы оба гонщика Pacific, но лишь потому, что в ГП в память о погибших двумя неделями раньше Сенне и Ратценберgere не принимали участия по одной машине от Williams и Simtek, а также оба Sauber из-за серьезной аварии Карла Вендлингера в ходе тренировки. Бельмондо, впрочем, до финиша все равно не доехал, сойдя после 53 кругов по причине "физического дискомфорта". Гашо сошел четырьмя кругами раньше из-за проблем с коробкой передач.

Когда примерно то же произошло и на испанской трассе "Монтмело", стало очевидно, что даже участие в гонке в полном составе ничего не меняет в положении команды. Оставшиеся 11 гонок сезона, в десяти из которых оба гонщика снова не смогли даже пройти квалификацию, подтвердили это.

Накануне последней гонки Гашо воскликнул в сердцах, подводя итог провалному для команды сезону: "Это самый счастливый день в моей жизни, потому что больше никогда не придется садиться за руль PR01!" Хуже, казалось, быть уже не могло. И только в этом смысле в будущее команды еще можно было смотреть с оптимизмом.

Между тем еще в середине столь провального дебютного сезона было объявлено, что Pacific уже располагает более удачным шасси PR02, конструкцию которого совместно с аэродинамиком Дэйвом Уотсоном разработал Фрэнк Коппак. Ему же Уиггинз, сочтя собственный опыт неудовлетворительным, передал техническое руководство. Кроме того, под новое шасси обзавелись и более надежным и мощным мотором Ford ED V8.

Несколько улучшилось и финансовое положение Pacific. В 1994 году основным спонсором команды была производящая напитки компания Ursus. А в январе 1995 было объявлено, что японский предприниматель Ко Гито, семья которого основала гигантскую корпорацию Japanese Tokyuu, стал совладельцем Pacific и экспертом по бизнесу в команде. Часть акций, также став совладельцем команды, приобрел и Бертран Гашо, веривший, судя по этому шагу, в светлое будущее Pacific.

В межсезонье между Pacific и Tyrrell разразилась "битва за Сало", к которому к тому же "прилагался" спонсорский пакет стоимостью 3,5 млн долларов. У Мики на тот момент был долговременный контракт с Lotus, за который



Бертран Гашо

он проехал две последние гонки прошлого сезона, но команда не смогла выполнить дальнейших обязательств перед молодым финским гонщиком и пошла на попятную, сославшись на отсутствие средств. Тогда Сало принял предложение пройти тесты в Tyrrell и настолько впечатлил "дядюшку Кена" своими результатами, что тот тоже захотел немедленно подписать с ним контракт. Однако руководство Lotus заблокировало эту сделку в ожидании, в свою очередь, сделки с... Pacific!

Речь шла об образовании "творческого" альянса двух команд под названием Pacific

Team Lotus – владелец Lotus Дэвид Хант (брат чемпиона Ф-1 1976 года Джеймса Ханта), купивший ее в 1994 году уже "на издыхании", пытался хоть таким образом сохранить имя прославленной команды живым в "королевских гонках". Кроме того, эта сделка позволяла выполнить обязательства перед Сало и "оттяпать" его у Tyrrell. Для Pacific такой альянс тоже был очень выгодным и даже блистательным тактическим ходом: команда получала очень весомую, престижную добавку к своему названию, за которую к тому же спонсоры готовы были выложить, по оценкам аналитиков, 5 млн долларов в год.

Поскольку самим Lotus и Tyrrell разрешить спор не удалось, команды обратились в комиссию FIA по утверждению контрактов – орган независимых юристов, который также уполномочен решать спорные вопросы в этой области. Уитгинз и Хант очень рассчитывали на успех, однако прежний владелец Lotus Питер Коллинз неожиданно выступил на слушании в пользу Tyrrell против своей бывшей команды. И комиссия решила спор в пользу Tyrrell.

Так Pacific осталась без гонщика, который, быть может, изменил бы ход истории команды к лучшему. Да и альянс с Lotus в итоге лопнул как мыльный пузырь. "Конюшня" с этим именем почил в бозе, и все, что от нее перепало Pacific, – это лишь некоторые элементы шасси, использованные в конструкции PR02.

В конце концов новым напарником Бертрана Гашо стал Андреа Монтермини.

Деньги – превыше всего!

Как следствие всех перемен, в квалификации перед первой гонкой сезона-95 в Интерлагосе в состоянии Pacific обозначилось значительное улучшение: Гашо, опередив соперников из Simtek, Forti и Footwork, показал

20-е время, Монтермини – 22-е. По крайней мере, впервые гонщики Pacific не были последними. Сама гонка для Гашо вновь закончилась неудачей: после первой трети дистанции он сошел из-за проблем с коробкой передач. Монтермини повезло куда больше: хоть и с огромным отставанием в шесть кругов от победителя – Михаэля Шумахера, но он впервые в истории команды сумел добраться до клетчатого флага, финишировав девятым. Правда, за ним, отстав еще на круг, пришел один лишь Диниц на Forti, остальные же до финиша и вовсе не добрались. Но затем на протяжении шести следующих гонок фортуна вновь не радовала многострадальную команду, машины которой преследовали постоянные поломки, и лишь в Сильверстоуне Гашо впервые был классифицирован, финишировав 12-м и отстав от победителя, пилота Benetton Джонни Херберта "всего" на три круга.

Тем временем бюджетный счетчик команды зашкалил за красное, и совладелец в Бертроне Гашо возоблад над гонщиком. Он, не колеблясь, уступил свое место в кокпите "денежному мешку" – сицилийскому виконту Джованни Лаваджи.

В следующих четырех Гран При Монтермини удалось дважды классифицироваться – на 8-м и 12-м месте, но оба раза последним и с отставанием на три-четыре круга от победителя. Лаваджи, даже в квалификации отстававший от обладателя поула-позиции на 10 с, и во все не финишировал ни разу. На этом выступлении за Pacific для сицилийского аристократа закончились. Его место купил на пять оставшихся гонок бизнесмен и гонщик-любитель, швейцарец Жан-Дени Делетра.

Уже на пятничной тренировке ГП Португалии новичок продемонстрировал, что многого от него ждать не приходится: в одном из поворотов он настолько снизил обороты двигателя, что мотор заглох и машина остановилась посреди трассы, прямо на траектории. Судьям пришлось заводить автомобиль "с толкача", за что по итогам тренировки Делетра был дисквалифицирован. Пресса разразилась ядовитыми шутками вроде "на его фоне даже Лаваджи смотрелся, как Нуволари". Более того, результат, показанный им в квалификации, был бы 22-м в гонке поддержки Ф-3000! Когда у Демона Хилла спросили мнение относительно Делетра, тот высказался весьма жестко: "Остается надеяться, что он сойдет уже в начале гонки".

Так и вышло: после трех кругов Делетра отставал уже на 40 с от лидера, а еще 11 кругами спустя "переплюнул" Бельмондо, сойдя по той же причине – "физический дискомфорт". В его случае виной всему были судороги левой руки, вызванные теснотой кокпита, хотя в Эшториле гонки проводились по часовой стрелке, и при этом больше работает правая рука. Монтермини же удалось благополучно пройти 53 из 71 круга дистанции, когда его остановили проблемы с включением передач.

На "Нюрбургринге", где проходил ГП Европы, неурядицы команды Pacific достигли, пожалуй, своего апогея. Когда Монтермини после 45-го круга заехал на пит-стоп, заправщик Пол

"Его сиятельство" виконт Лаваджи и две его очаровательные телохранительницы, как явствует из надписи на их майках



27 мая 1994 года, Барселона, ГП Испании. Бертран Гашо в первой же тренировке не сумел разъехать с "вязанкой" шин, образующей временную "зску"



13 августа 1995 года, Хунгароринг, ГП Венгрии.
Андреа Монтермини



Саммерфилд обнаружил, что бензин в бак не поступает. Вынув шланг из горловины, он повернулся, чтобы осмотреть заправочное устройство. "Выпускающий" же решил, что заправка окончена, и подал итальянцу сигнал к старту. Гонщик рванул вперед, заднее правое колесо наехало на ногу заправщика, сломав ее в двух местах, а машина уехала без бензина и скоро, разумеется, заглохла. Это было тем более обидно, что Монтермини, стартовавшему в сложной дождевой гонке с неплохой для команды 20-й позицией, поначалу даже удалось обогнать McLagen Мики Хаккинена (9-я позиция на старте), а команда даже не могла сообщить ему об этом с помощью табло, потому что в "хозяйстве" попросту не было плашки с именем финна — на такое никто и не рассчитывал.

С Делетра повторилась португальская история: вновь последнее место на стартовой решетке после столкновения под дождем с одним из Turrell, вновь колоссальное отставание от поул-позиции Култхарда, а в гонке швейцарец ехал настолько плохо и медленно, что, когда он ненадолго попал в фокус телекамеры, оказавшись на пути борющихся Шумахера, Хилла и Бергера, британский комментатор Марри Уокер обескураженно воскликнул: "Что же вытворяет Делетра? Да, собственно, какая разница, что он там вытворяет!.."

Так что же такое "вытворял" Делетра? Как только его обогнала тройка лидеров, он в зоне торможения перед поворотом вдруг затеял кидать машину из стороны в сторону, словно прогревая шины. Возможно, все дело было в каких-то проблемах, но выглядело это так,

будто он просто таким образом развлекается. Самым же смешным было то, что в результате он, в отличие от Монтермини, все же благополучно финишировал — пусть 15-м, последним, с отставанием на семь кругов от Шумахера и на четыре круга от Minardi с таким же мотором Cosworth, но финишировал, сделав себе приятный подарок в день своего 32-летия.

Но поскольку сам он, как выяснилось, оказался для команды не подарком, Уиттинз поспешил досрочно отказаться от его услуг, пояснив: "Он продемонстрировал явную неспо-

собность выступать в Ф-1 и к тому же не выполнил обязательств по оплате своего места в команде, поэтому мы решили отказаться от сотрудничества с ним".

Бертрану Гашо ничего не оставалось, как снова усесться в кокпит самому. Вместе с прежним пилотом вернулись и прежние проблемы: постоянные поломки, главным образом "родовое проклятие" Pacific — неисправность коробки передач. И лишь в Аделаиде, в последней гонке сезона Гашо, стартовавший последним, совершил поистине героический

10 сентября 1995 года, Монца, ГП Италии.
После того как на первом круге гонки
Андреа Монтермини и выступающий за
Arrows Макс Папис устроили небольшой
завал с "фейерверком", гонку пришлось
начинать заново. Но Монтермини в ней
уже не участвовал



Pacific Grand Prix



Команда основанав 1984 г.
В Формуле-1с 1994 г.
Дебют в гонке Гран При ...1994 г., ГП Бразилии – Бертран Гашо (сход)
Последняя гонка Гран При
до 1999 г.:1995 г., Гран При Австралии – Бертран Гашо
(8-й), Андреа Монтермини (сход)

Руководители:Кейт Уиггинз
Штаб-квартира:Третфорд, Норфолк, Великобритания
Количество Гран При:33

Общее число стартов машин в гонках:41
Лучший результат
в квалификации:20-е место – 1995 г., ГП Бразилии (Бертран Гашо), ГП Канады (Бертран Гашо), ГП Европы (Андреа Монтермини), ГП Японии (Андреа Монтермини)
Лучший результат
в гонке:8-е место – 1995 г., ГП Германии (Андреа Монтермини), ГП Австралии (Бертран Гашо)

Шасси Pacific 1994-1995 гг.

	Pacific PR01	Pacific PR02
Конструктор	Пол Браун, Кит Уиггинз	Фрэнк Колпак, Дэйв Уотсон
Шины	Goodyear	Goodyear
Год постройки	1994	1995
Годы эксплуатации в ЧМ	1994	1995
ГП	16	17
СТ	7	34
О	–	–
ПП	–	–
БК	–	–
Побед	–	–
Мотор	Ilmor 2175A V10	Ford ED V8
Число и рабочий объем цилиндров, см³	10/2998	10/2994
Развал цилиндров	72°	75°
Число передач	6	6
Коробка передач	Pacific, продольная, с ручным переключением передач	Pacific, продольная, с ручным переключением передач
Шасси	полумонокок	монокот
Колея спереди/сзади	1636/1613	1688/1606
Колесная база, мм	2900	2877
Сухая масса, кг	525	505

Pacific PR01



Pacific PR02



Пилоты, выступавшие за Pacific

Пилот	Старты: 41	Победы: 0	ПП: 0	БК: 0	Очки: 0
Андреа Монтермини (Ит.)	17	–	–	–	–
Бертран Гашо (Фр.)	16(11)	–	–	–	–
Джованни Лаваджи (Ит.)	4	–	–	–	–
Поль Бельмондо (Фр.)	2(14)	–	–	–	–
Жан-Дени Делетра (Швейц.)	2	–	–	–	–

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

Выступление команды Pacific Grand Prix в Формуле-1 1994-1995 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ: ГП/кр./км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1994	16	7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Бертран Гашо/–; Поль Бельмондо/–	Ursus
1995	17	34	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Андреа Монтермини/–; Бертран Гашо/–; Джованни Лаваджи/–; Жан-Дени Делетра/–	Ursus
Всего	33	41	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		

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

прорыв, придя к финишу с отставанием от победителя, Дэмона Хилла, на пять кругов, последним, но по классификации – восьмым, что так и осталось лучшим достижением Pacific в Формуле-1.

Так что, несмотря на все срывы и “ляпы”, второй год сложился для команды куда удачнее первого, и опыт Ф-3000, где Уиггинз тоже не сразу добился успеха, давал основание надеяться на дальнейший прогресс. Как знать, продолжила команда выступать в Ф-1, она, быть может, и не выбилась бы в середняки, но сумела бы закрепиться в “высшей лиге” и вместе с Minardi образовать “прочный тыл” Формулы-1.

Окончательный диагноз

Совсем доконала слабый организм Pacific болезнь, которая одолевала ее еще с младенчества – хроническая нехватка денег, перешед-

шая в острую и неизлечимую стадию. Команду Кита Уиггинза постиг летальный исход.

Уиггинз и Гашо еще какое-то время пытались реанимировать свой проект, но тщетно. Команде не оставалось ничего другого, как под названием Pacific Racing вновь вернуться в Формулу-3000.

Через год, однако, перед Pacific забрезжила возможность возвращения в Ф-1: “конюшня” Уиггинза заключила сделку с малайзийской компанией Petra, которая могла бы обеспечить необходимые инвестиции. Обновленную команду, названную Petra Pacific, возглавил владелец компании Винод Секхар, сколотивший миллиарды на биотехнологии, нефтепродуктах и компьютерах, а Уиггинз получил пост управляющего. “Я вижу в Pacific неограниченный потенциал, – оптимистично заявил тогда Секхар. – Совместными усилиями мы вознесем Petra Pacific на вершину автоспорта”.

Столь смелому заявлению, однако, не суждено было сбыться даже частично. Осенью того же, 1997 года было объявлено о закрытии Pacific Grand Prix. “Конюшня”, безуспешно попытавшаяся взять Формулу-1 “лихим кавалерийским наскоком”, перестала существовать, а ее основатель и владелец Кит Уиггинз через некоторое время объявился в компании Lola, уехав в качестве ее представителя в США, чтобы наладить поставку одноименных шасси в серию CART.

Финансовые, технические и кадровые проблемы “убили” множество команд. Однако как знать, быть может, дело было еще и в названии – красивом, но, видимо, не самом удачном для команды Ф-1. Ведь Pacific означает не только “тихоокеанский”, но и вообще “тихий”, “мирный”, “пацифистский”. А такие в Формуле-1 обречены на поражение.

Борис Мурадов

ОДИН НА ОДИН

Бертран Гашо

“Встать, суд идет!” Почти все присутствующие в зале лондонского суда при этих словах невольно взглянули на Бертрана. Но бельгиец стоял с каменным лицом, на котором только опытный физиономист мог уловить признаки сильнейшего волнения. Даже когда судья начал читать приговор, он, казалось, сохранял спокойствие. И лишь после того, как за фразой “...подсудимый приговаривается к 18 месяцам тюрьмы...” повисла пауза, и стало понятно, что спасительное слово “условно” уже не прозвучит, лицо Гашо вытянулось от удивления, а в глазах появилось отчаяние. Казалось, это конец...

БЕРТРАН ГАШО: ПРЕСТУПЛЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ





До этого нелепого инцидента на одном из лондонских перекрестков зимой 1990 года все в жизни Гашо шло просто великолепно: после двух блестящих побед в чемпионатах британской Формулы-Ford он на одном дыхании проскочил через Ф-3 и Ф-3000 и, хотя чемпионом не стал, уже через три года оказался в Ф-1. Правда, машины у него были скверные, и два первых сезона в Онух и Coloni Бертран провел в мучительных и по большей части тщетных попытках пройти квалификацию. И лишь пять раз в тридцати гонках он сумел пробиться на старт. Однако контракт с Эдди Джорданом, команда которого готовилась к дебюту в Ф-1 в 1991 году, должен был многое изменить.

Автомобили Jordan оказались куда конкурентоспособнее тех машин, на которых ему приходилось гоняться прежде. Как новичкам им приходилось участвовать в предквалификациях. Но эти несколько лишнего часов на трассе лишь помогали настраивать машину к гонке. Гашо вышел на старт всех десяти первых Гран При сезона-91. Более того, ближе к середине чемпионата он стал бороться за очки: в Канаде Бертран занял пятое место, затем дважды подряд в Сильверстоуне и Хоккенхайме финишировал шестым. В июне Гашо записал на свой счет победу в "24 часах Ле-Мана", а на Гран При Венгрии отличился, показав за рулем скромного Jordan быстрейший круг в гонке. "Многие потом говорили, что я, дескать, проехал лучший круг только потому, что в конце гонки мне поставили новые шины, но ведь и на утренней разминке я был вторым, уступив лишь времени Проста", — возмущался Гашо. После успеха в Будапеште Бертран мог уже вполне рассчитывать на место в одной из топ-команд, но вместо этого через несколько дней оказался за решеткой...

Это случилось в декабре 1990 года на углу Гайд-парка, когда Бертран ехал на встречу со спонсорами из Fuji. "Я как раз говорил по телефону из машины с Эдди Джорданом, когда меня подрезал какой-то таксист. Он начал буквально издеваться надо мной: еле полз по пустой дороге и периодически резко тормозил прямо перед моим носом. В конце концов мне это надоело, и я сказал себе: если этот идиот еще раз остановится, я не буду тормозить. Так оно и произошло. Я слегка ударил в зад его ма-

Бертран Гашо сдерживает Tyrrell Сатору Накаджимы на дебютном для Jordan Гран При США-91 в Финиксе. Впервые за два года участия в чемпионатах Ф-1 Гашо получил машину, способную претендовать на зачетные очки

Летом 1991 года, выступая вместе с Джонни Хербертом и Волкером Вайдлером за команду Mazda, Бертран на Mazda 787B выиграл "24 часа Ле-Мана". Увы, победа в самом престижном суточном марафоне планеты так и осталась вершиной его карьеры

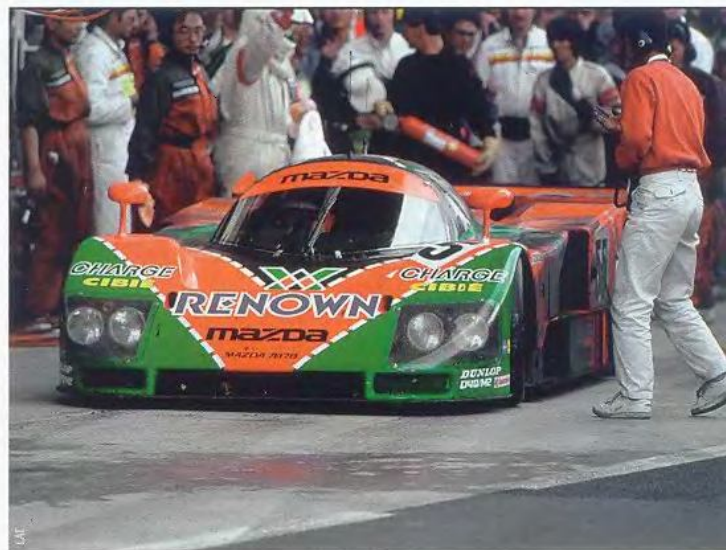
шину, обошлось без повреждений, но он как ужаленный выскочил из своего "кэба", рванул мою дверь и схватил меня за галстук. Еще секунда, и он ударил бы меня. Но я не собирался с ним драться. Я ехал на Alfa Romeo моей подруги, а у нее в машине для самообороны всегда был газовый баллончик, так что мне осталось лишь достать его и нажать на кнопку. Это не такое уж страшное оружие: полчаса пощиплет, но потом все проходит, нужно только умыться... Пока мы ждали полицию, туда слетелось сотни четыре лондонских таксистов, которые едва не убили меня. И после всего этого меня еще обвиняют в нападении. Ужас! Во Франции такого никогда бы не произошло. Там, например, газовый баллончик даже рекомендован как средство самообороны". Бертрана забрали в участок, затем выпустили под залог, но в конце августа 1991 года вновь аресто-

"ДО ЭТОГО Я ВИДЕЛ ТЮРЬМЫ ТОЛЬКО В КИНО, НО ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ ОКАЗАЛАСЬ КУДА СТРАШНЕЕ"

вали и приговорили... к полутора годам тюрьмы. "Когда объявляли приговор и судья произнес: "18 месяцев", я был уверен, что следующим его словом будет: "условно". Но он так и не произнес этого слова... Я был в шоке", — вспоминает Гашо...

Ему дали шесть месяцев за ношение запрещенного в Великобритании баллончика с CS-газом и 18 месяцев за "нападение". Больше наказание "съело" меньше, и Бертран посадили "всего" на полтора года. Так в конце августа 1991 года он оказался в камере Брикстонской тюрьмы в Лондоне — одного из самых худших учреждений этого рода во всей Англии.

"До этого я видел тюрьмы только в кино, — вспоминает Бертран. — Но действительность оказалась куда страшнее. Сидеть по 23 часа в



сутки взаперти, без нормальной еды, в камере, где нет даже туалета... Поначалу это было ужасно, но оказалось, человек может приспособиться к чему угодно. Вот уж никогда бы не подумал, что смогу там жить. Но когда через несколько недель меня перевели в другую тюрьму с лучшими условиями содержания, я даже поймал себя на мысли, что нахожу ее комфортной. Там, по крайней мере, я уже не чувствовал себя запертым в клетку животным: мы работали в саду, дышали свежим воздухом и могли иногда видеть, что происходит на воле. Я читал книги, научился играть в шахматы, немного пришел в себя и начал тренироваться, готовя себя к тому моменту, когда я выйду на волю и снова сяду за руль.

Поначалу я пребывал в такой апатии, что абсолютно перестал интересоваться гонками, не хотел даже смотреть Ф-1 по телевизору, да в Брикстоне это было и невозможно. Но потом я начал постепенно оживать, у меня снова появился интерес к гонкам и, помню, когда показывали Гран При Испании, я буквально прилип к телевизору. Во многом перебороть собственную апатию и вернуться к нормальной жизни мне помогла поддержка болельщиков. Каждый день я получал множество писем из Европы, Австралии, Америки, Японии... Я читал их, по возможности отвечал. Я даже и не представлял, что за меня переживает такое

ОДИН НА ОДИН

Бертран Гашо

число людей по всему миру, и эта поддержка действительно оказалась очень важна для меня, она помогла мне вернуть веру в себя".

Гашо — гражданин Франции, родившийся в Люксембурге. Его отец — француз, мать — немка. В гонках Бертран выступал по бельгийской лицензии, а свой шлем украсил флагом Европейского сообщества, за что получил от журналистов прозвище "мистер Европа". Случившееся с ним несчастье повергло интернациональный мир Формулы-1 в настоящий шок. На Гран При Бельгии в Спа гонщики, фотографы и журналисты даже устроили небольшую демонстрацию в защиту Гашо. Весь уик-энд они разгуливали по paddock в белых футболках с надписями: GASHOT why?

("За что ГАШО?") И, наверное, единственным человеком в paddock Спа, который в глубине души радовался злоключениям Бертрана, был молодой Михаэль Шумахер, которому арест француза открыл дорогу в Формулу-1.

Через несколько дней после Гран При приятели Гашо, бельгийские гонщики Тьерри Бутсен и Эрик ван де Пуле, устроили пикет в защиту Бертрана у британского посольства в Брюсселе. И хотя бельгийские "демонстрации", конечно, облегчения Бертранию не принесли, шумиха, поднятая европейской прессой в его защиту, все-таки заставила английское правосудие пересмотреть свой приговор. Два месяца спустя апелляционный суд во главе с лордом Лейном, рассмотрев апелля-



Лишь сев вместе с подругой в самолет до Токио, Гашо почувствовал себя на свободе. Октябрь 1991 года, Лондон, аэропорт "Хитроу"



Несмотря на протесты бельгийских болельщиков, которые те сполна выразили на асфальте Спа, на Гран При Бельгии место посаженного в тюрьму Гашо в Jordan занял молодой Михаэль Шумахер. Однако даже после того как Шуми вскоре сбежал в Benetton, Эдди Джордан так и не вернул Бертрана в команду





цию адвокатов Бертрана, хоть и не оправдал бельгийца, но, по крайней мере, признал приговор слишком суровым для подобного проступка и вынес постановление о его освобождении. И во вторник 15 октября, за пять дней до предпоследней гонки сезона в Японии, "мистер Европа" вышел на свободу.

ОДИН НА ОДИН

Бертран Гашо



Бертран Гашо

(Франция/Бельгия)

Дата рождения 23 декабря 1962 г.
 Место рождения Люксембург
 Место жительства Брюссель, Бельгия
 Рост 185 см
 Вес 79 кг
 Любимый напиток минеральная вода
 Хобби авиамоделизм
 Любимые виды спорта
 помимо автогонок сквош, серфинг

Карьера:

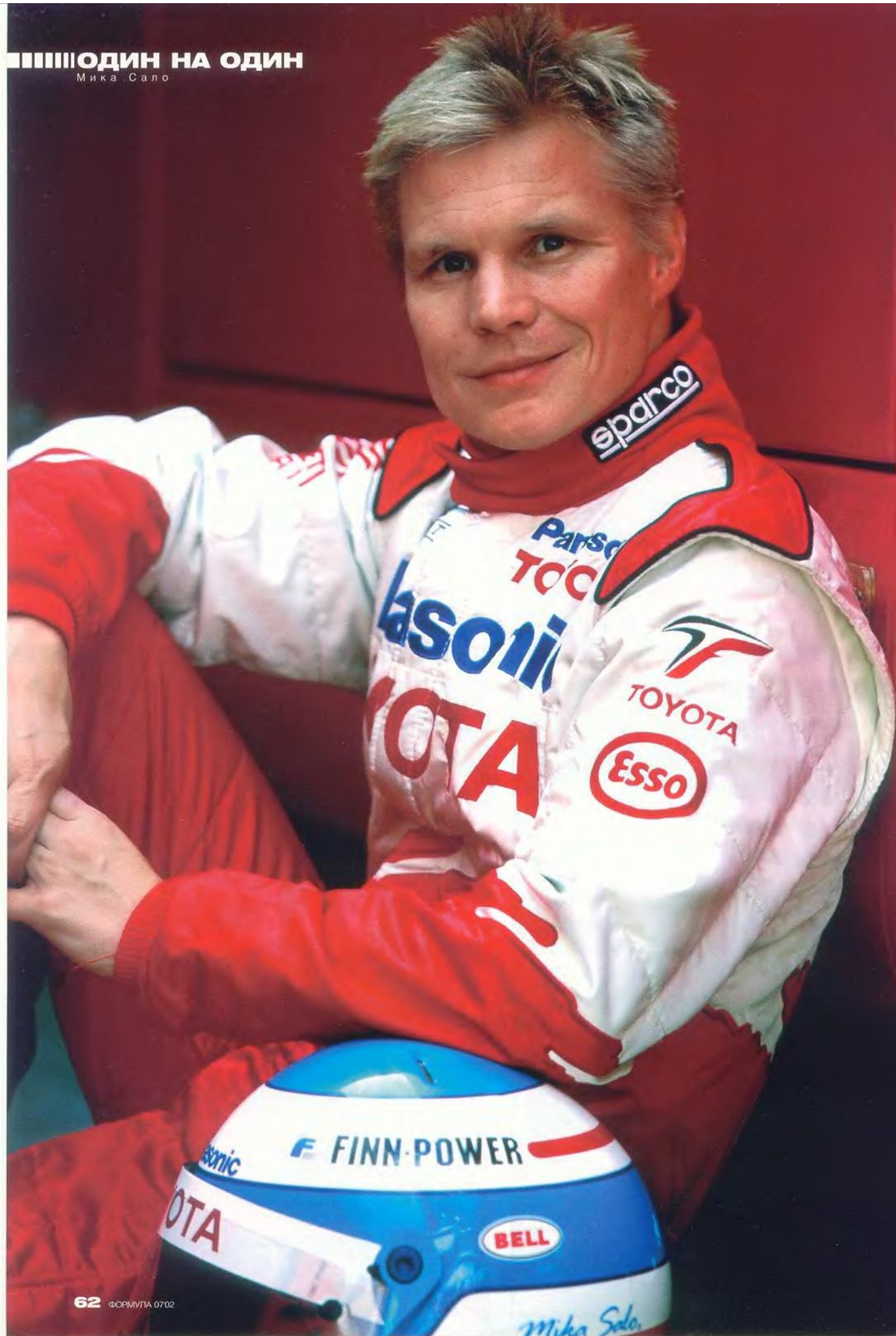
1979–82 гг. картинг
 1982 г. победитель приза Volant Elf в Ле-Кастеле
 1983 г. прошел курс обучения в гоночной школе Winfield во Франции
 1984 г. чемпион Бенилюкса в Формуле-Ford 1600, 3-е место на фестивале Ф-Ford в Брэндс-Хэтче
 1985 г. чемпион британской Ф-Ford 1600, вице-чемпион британского первенства Esso Ф-Ford 1600
 1986 г. чемпион британской Ф-Ford 2000, вице-чемпион Европы в Ф-Ford 2000
 1987 г. вице-чемпион британской Формулы-3: 3 победы (Брэндс-Хэтч, Сильверстоун, Тракстон), третий призер Кубка Европы Ф-3 в Сильверстоуне, 6-е место в чемпионате Европы Ф-3
 1988 г. 5-е место в международном чемпионате Формулы-3000. Выступал за команду Spirit: два вторых места (Валлелунга, Сильверстоун), 1 ПП, 21 очко
 1989 г. чемпионат мира Формулы-1, 14 ГП, 5 гонок в составе команды Oнух-Cosworth, 0 очков
 1990 г. чемпионат мира Формулы-1, 16 ГП, 0 гонок в составе команды Coloni-Subaru/Cosworth, 0 очков
 1991 г. чемпионат мира Формулы-1, 11 ГП, 10 гонок в составе команд: Jordan-Cosworth (10 гонок) и Larrousse-Cosworth (1 ГП, 0 гонок), 1 БК, 4 очка, 12-е место в ЧМ; победитель "24 часов Ле-Мана" в составе команды Mazda
 1992 г. чемпионат мира Формулы-1, 16 ГП, 16 гонок в составе команды Venturi Larrousse-Lamborghini, 1 очко, 17-е место в ЧМ; 4-е место "24 часах Ле-Мана" в составе команды Mazda
 1993 г. выступал в мировой серии CART, гонках легковых автомобилей и GT
 1994 г. чемпионат мира Формулы-1, 16 ГП, 5 гонок в составе команды Pacific-Ilmor, 0 очков; 14-е место в "24 часах Ле-Мана" в составе команды Honda
 1995 г. чемпионат мира Формулы-1, 11 ГП, 11 гонок в составе команды Pacific-Cosworth, 0 очков; выступал за команду Honda в "24 часах Ле-Мана" и серии Belgian Procar (Honda Accord) – 5е место на гонке в Зольдере; 4-е место на этапе Суперкубка Porsche в Спа
 1997 г. выступал на Porsche 911 GT1 (Kremer Racing) в "24 часах Ле-Мана" и на Toyota Supra в японском чемпионате GT (лучший результат – 5-е место в Фудзи)

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1 84
 Гонок в Ф-1 47
 Очков 5
 Побед (л. р. – 5-е место)
 Пул-позиций (л. р. – 10-е место)
 Быстрейших кругов 1

ОДИН НА ОДИН

Мика Сало



“СПАСИБО ВСЕМ”

Статистика в Формуле-1 – штука хитрая и порой даже коварная, как, впрочем, и сама “королева автоспорта”. И именно из-за коварства этой самой статистики для Мики Сало празднование его сотой гонки в Формуле-1 растянулось аж на три этапа: с Австрии до Канады. Весь фокус в том, что свой сотый Гран При в рамках чемпионата мира финн провел в Шпильберге, но из-за двух пропущенных гонок: в Бельгии '98, где он не вышел на повторный старт, разбив машину на первом, и Бразилии '00, где Петер Заубер снял свою команду с гонки, сотый старт Мика принял лишь в Канаде. Отметить же это знаменательное событие команда Toyota и вовсе решила в Монако. Впрочем, где еще, как не в Монте-Карло, устраивать праздники по случаю подобных “юбилеев”!

Интересно, что, пропусти Мика еще пару гонок, он мог бы стать 50-м пилотом, вошедшим в неофициальный “Клуб Джека Брэбэма” (именно Блэк Джек на ГП Великобритании '68 первым в истории Ф-1 провел свою сотую гонку в рамках чемпионата мира). Но Мика чуть поспешил и стал 49-м. 50-м же членом в клуб “сотников” ровно через две недели в Нюрбурге войдет Джанкарло Физикелла. Впрочем, это нисколько не умаляет значения юбилейной гонки в карьере Мики Сало, тем более что она стала хорошим поводом поближе познакомиться с финским гонщиком. Итак, на своей сотой гонке Мика Сало отвечает на сто вопросов о своей жизни.

100

вопросов
МИКЕ
САЛО

1 Как зовут твоих родителей?
Отца зовут Сеппо, маму – Тарья. Сейчас они оба уже на пенсии, но все еще работают в Финской телекоммуникационной компании.

2 У тебя есть родные братья или сестры?
Сестер нет, но есть младший брат Томи, он на девять лет младше меня.

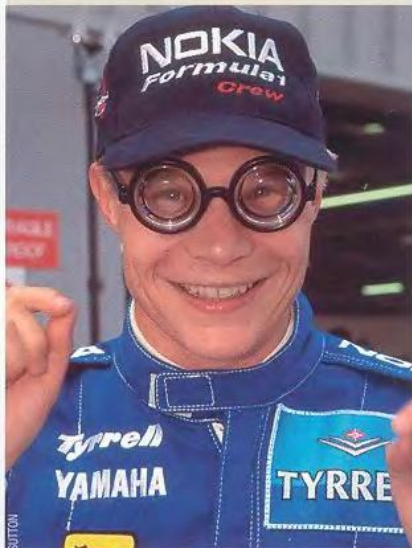
3 В детстве у тебя были какие-нибудь прозвища?
Нет, никогда! Меня всегда все называли просто по имени или фамилии.

4 Ты хорошо учился в школе?
Нет.

5 По какому предмету у тебя были самые лучшие оценки?
По английскому языку, насколько я помню.

6 Почему по английскому?
Не знаю... Мы в Финляндии до третьего класса учим финский и шведский языки, а потом в десять лет каждый ученик сам выбирает, какой второй язык ему нужен. При желании можно продолжить учить шведский или переключиться на английский. Я так и поступил: бросил шведский и начал учить английский, что, кстати, случается в наших школах нечасто.

7 Тогда какие предметы были у тебя самыми слабыми?
История и физкультура... Причем вовсе не потому, что я не любил заниматься спортом, а потому, что я не ладил с нашим учителем физкультуры. Он недолюбливал меня, и я отвечал ему взаимностью.



Мика и Тарья Сало встретили Родительскую субботу вместе на ГП Австрии-02



8 Сколько лет ты проучился в школе?
В Финляндии мы учимся в школе до 15 лет – это девять классов, после чего либо продолжаем обучение в высшей школе, либо учимся конкретной профессии. Но я не захотел учиться дальше. Я любил машины и хотел заниматься чем-то, что связано с автомобилями. А пока такого варианта не подвернулось, я сразу после школы устроился работать в одну электронную фирму.

9 И долго ты там работал?
Два года я собирал домашнюю электронику.

10 У тебя был кумир в детстве?
Нет, никогда.

11 В каком возрасте ты начал заниматься картингом?
Свою первую гонку я провел, когда мне было шесть лет, а впервые за руль карта сел на год раньше. Я занимался картингом все время, пока учился в школе, но никогда не думал, что автогонки в итоге станут моей профессией.

12 Ты помнишь, как впервые сел за руль карта?
Конечно. Мы жили довольно близко от гоночной трассы “Кеймола”, мой отец очень любил гонки и пару раз брал меня с собой. А однажды фирма, в которой он работал, устроила там для своих сотрудников корпоративные соревнования, на них-то я впервые и сел за руль.

13 Ты смотрел гонки Формулы-1 по телевизору?
До 1982 года, когда Кеке Росберг стал чемпионом мира, Формула-1 не транслировалась на Финляндию. Но все равно, даже когда ее стали показывать по телевизору, я был занят собственными гонками и не слишком пристально следил за чемпионатом мира.

14 Расскажи, когда ты одержал свою первую победу?

Это даже смешно! Свою первую гонку я выиграл уже в шесть лет, но при этом я был и единственным ее участником. Все дело в том, что я тогда был еще слишком мал и мне приходилось гоняться в одном заезде с ребятами старше меня на два года, поэтому я, конечно, не выигрывал гонки в абсолюте. Но в своем классе я был первым и единственным.



Маленький Мика перед стартом в очередной картинговой гонке

15 Ты говоришь, что не думал, что гонки станут твоей профессией. Как ты все-таки решил стать профессиональным гонщиком?

Это произошло как-то само собой. Даже когда я гонялся в британской Ф-3 и у меня были спонсоры, которые оплачивали мои гонки, я еще не считал это чем-то серьезным. Гонки для меня оставались просто хобби. И лишь когда я уехал в Японию и начал получать гонорары за участие в гонках, почувствовал себя профессионалом.

19 С кем из пилотов Ф-1 у тебя сейчас самые лучшие отношения?

У меня приятельские отношения со всеми, но мой лучший друг – Жак Вильнев. Мы с ним знаем друг друга еще с тех пор, как вместе гонялись в Японии, да и сейчас все время общаемся.

16 Какое самое яркое воспоминание осталось у тебя от первых 100 твоих гонок в чемпионате мира Ф-1?

Третье место в Монце '99 в составе Ferrari. Когда я стоял на подиуме, тифози буквально неистовствовали. Они сходили с ума! Но это все эмоции. С профессиональной же точки зрения та гонка не была моей лучшей в Ф-1. Большинство моих лучших гонок приходится на 1995 год, когда я выступал в Tyrrell. У нас была слабая машина, и мы все время финишировали на шестом, седьмом и восьмом местах, но именно тогда я провел несколько действительно хороших гонок. И сейчас с Toyota я наконец чувствую, что те замечательные времена могут вернуться ко мне, но уже на более высоком уровне.

17 А какая гонка из тех, что ты провел за всю карьеру, тебе больше всего запомнилась?

Мне трудно выделить один старт. Весь чемпионат европейской Формулы-Ford 1988 года получился просто замечательным: я выиграл тогда все гонки, обогнав на "Остеррайхринге" Михаэля Шумахера. В Ф-1 у меня тоже были замечательные гонки, но я все же надеюсь, что лучшая из них еще впереди, поэтому в своих воспоминаниях предпочитаю обращаться в более далекое прошлое.

18 Кто оказал наибольшее влияние на твою карьеру?

Мой отец.

20 Тяжело ли соперникам на трассе оставаться близкими друзьями в жизни?

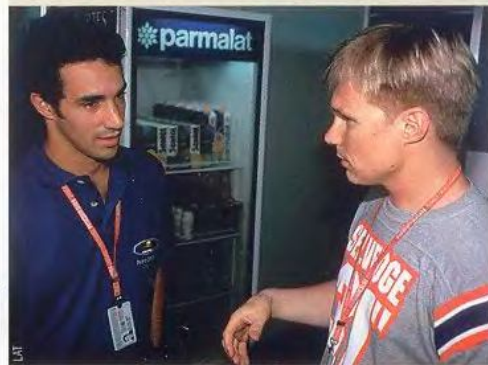
Нисколько. К тому же наша жизнь – не только гонки, есть еще выходные и отпуска, которые мы тоже иногда проводим вместе.

21 А какие отношения у тебя сложились с твоим партнером по Toyota?

Отличные. У нас с Алланом много общих интересов и тем для разговоров помимо гонок, и это очень помогает. Мы много общаемся внутри команды, но по барам вместе не ходим.

22 Кто был твоим лучшим напарником в командах Ф-1?

Как гонщик это был Йос (Ферстаппен), скорость у него в крови. С человеческой же точки зрения у меня со всеми были хорошие отношения. С Юкио (Катаямой) мы здорово веселились вместе. С Педро (Диницем) было чуть сложнее. Первый год нашего сотрудничества в Sauber получился довольно сложным, но зато мы сблизились. Эдди (Ирвайн) есть Эдди... А с Алланом работаете отлично.



23 Кого ты считаешь лучшим гонщиком Формулы-1?

Это вполне очевидно. На данный момент лучший в Ф-1 – Михаэль Шумахер!

24 Как ты считаешь, смог бы кто-то из остальных пилотов Ф-1 выигрывать гонки так же уверенно, как Шумахер, посади его сейчас в Ferrari Михаэля?

Вероятно, нет. У Михаэля огромный опыт, в том числе и работы в Ferrari, поэтому он берет все, что можно, и от машины, и от команды, в то время как любой другой пилот на его месте поначалу будет использовать лишь половину общего потенциала.



25 А кого бы ты назвал лучшим в Ф-1 за всю ее историю?

Сложно сказать, ведь я слежу только за современными пилотами, так что могу лишь опять назвать Михаэля.

26 Как ты считаешь, почему в Формуле-1 так много сильных финских пилотов?

Не знаю. Мне кажется, это просто стечение обстоятельств.

27 Представь себя на месте владельца гоночной команды. Исключая себя самого, каких трех пилотов ты пригласил бы в свою команду-мечту?

Михаэля и Кими основными гонщиками и Монтою в качестве тест-пилота.

28 У тебя есть любимая трасса? Мне нравятся трассы старой закалки вроде Спа, Монцы и Монако. Все они бросают вызов пилотам. А вот стадионные трассы вроде "А1-Ринга" я недолюбиваю. Для опытного гонщика они малоинтересны.

29 Тогда уж назови и свои самые нелюбимые трассы. Как я уже только что сказал, больше всего я недолюбиваю "А1-Ринг", а также "Нюрбургринг" и "Хунгароринг".

30 Хотел бы ты, чтобы у Финляндии тоже появился свой Гран При Формулы-1?

Конечно, но только после завершения моей карьеры! Сейчас у меня на родине очень много друзей, и я просто не смогу достать для каждого пропуск... Но я, конечно, буду рад, если однажды у нас пройдет финский Гран При.



31 Одной из твоих любимых трасс является Монако, где ты отмечал свой сотый Гран При. В чем, по-твоему, секрет успеха на этой трассе?

Здесь главное весь уик-энд держаться подальше от отбойников. Обычно и на других трассах я не совершаю особых огрехов в пилотировании, поэтому для меня Монако — не проблема, но некоторым пилотам здесь приходится несладко.



32 Можешь ли ты назвать самый лучший автомобиль Ф-1, который тебе доводилось пилотировать?

С точки зрения возможностей, это был, естественно, Ferrari образца 1999 года, но вообще своей лучшей машиной я считаю Tyrrell 1996 года. Это был замечательный, очень сбалансированный и чуткий к настройкам автомобиль. У него была лишь одна проблема: недостаточно мощный двигатель, из-за которого на прямых мы были на 20 км/ч медленнее конкурентов.

33 В чем, по-твоему, главное отличие вашей нынешней команды от остальных коллективов Формулы-1?

Toyota — совершенно новая команда, решившаяся самостоятельно и к тому же с нуля строить и двигатель, и шасси. Это уникальная задача, которую не решала ни одна из современных команд в Ф-1, и я рад, что мне выпал шанс играть одну из ключевых ролей в этом проекте.

34 Каковы твои цели в оставшейся части нынешнего чемпионата?

Набрать намного больше очков, чем у нас уже есть.

35 Рассчитываешь ли ты завершить свою карьеру в Toyota?

Весьма вероятно. Конечно, каждому гонщику когда-то приходится уходить из гонок. Но мне бы хотелось, чтобы команда, в которой я закончу свою карьеру, выиграла чемпионат мира... Со мной в копилке, естественно!

36 Как тебе работается под началом такого авторитетного человека как Уве Андерссон?

Очень неплохо. Я не знал Уве до того как пришел в Toyota, но работать с ним действительно приятно. Он нормально относится к критике и всегда внимательно выслушивает все, что ему говоришь, даже если какие-то замечания ему не очень приятны.

37 А как насчет твоих отношений с механиками, обслуживающими твой автомобиль на гонках и тестах?

Отношения нормальные. Но мы провели вместе только семь гонок, и выводы пока делать еще рано. Я знаю каждого по имени, мы много общаемся, но пока это общение ограничивается только работой. Тем не менее я уже убедился, что работают они очень быстро. Я был поражен, когда во время пятничной тренировки в Испании они умудрились перебрать всю трансмиссию машины всего за десять минут. В это просто невозможно было поверить. Никогда прежде я не видел такой быстрой работы.

38 А сам ты при необходимости мог бы поменять, скажем, коробку передач?

Наверное, нет. Когда-то давно, еще выступая в Ф-3, я изучал устройство гоночной машины. Никогда не забуду, как я помогал своим механикам приделывать к

машине задние колеса, и когда через пару минут один из них решил проверить мою работу, обнаружилось, что я забыл прикрепить тормозные колодки. Этого с меня хватило! С тех пор я предпочитаю больше не касаться внутренних гоночных машин.

39 Что для тебя самое главное в гонках?

Победа!

40 А что самое приятное в твоей жизни автогонщика?

Наверное, то, что я могу хорошо делать работу, которая мне очень нравится, и при этом я не воспринимаю свое дело как свою работу. Это моя жизнь.

41 Тогда что самое неприятное в твоей жизни?

Все эти переезды. Постоянно не хватает времени, чтобы просто побыть дома.

42 Пилоты Ф-1 испытывают страх?

Да, конечно, и это хорошо, поскольку, если не испытываешь страха, начинаешь вытворять idiotские вещи. В том числе и на трассе. А это очень опасно.

43 Сколько часов в день ты тренируешься в перерывах между гонками?

По-разному, но в среднем я стараюсь заниматься по два-три часа в день.

44 Чем ты займешься после ухода из гонок?

Если честно, я еще даже не думал об этом.



45 Хорошо, но если бы ты не стал гонщиком, какая другая работа, связанная с Ф-1, тебя бы привлекла?

Да правда, не знаю. Мне всегда хотелось стать гонщиком, и это как раз то, чем я сейчас занимаюсь. Для меня это самая лучшая работа в Формуле-1.



46 Какое событие ты считаешь главным в своей жизни?
Рождение Макса... Я говорю не о Мосли! Я имею в виду моего маленького сына.

47 Предположим, когда он вырастет, тоже решит стать гонщиком. Ты будешь поощрять его в этом?
Если он действительно этого захочет, то да.

48 Как изменилась твоя жизнь после появления сына?
Не сильно. Разве что теперь я тороплюсь домой по окончании тестов и гонок. До рождения Макса я всегда рад был задержаться на трассе после гонки на вечеринку, но теперь все изменилось.

49 А на твои гоночные кондиции рождение Макса каким-то образом повлияло?
Нет.

50 Какие качества ты прежде всего будешь стараться воспитать в сыне?
Постараюсь, чтобы он стал честным и вежливым со всеми.

51 Насколько разрешение на использование в Ф-1 различных вспомогательных средств, вроде управляющей электроники, упростило работу гонщика?
Значительно, и, я думаю, это плохо. К примеру, на старте все

мы теперь просто нажимаем на кнопку, в то время как раньше, до разрешения электроники, все зависело от умелой работы педалями "газа" и сцепления – работы пилота!

52 Почему ты на каждую гонку приезжаешь со своим собственным моторхоумом, а не останавливаешься, как большинство, в отеле?

Потому что это мой второй дом. За последние 20 лет я прожил столько времени в отелях, что съит ими по горло. И если бы я знал, как здорово жить в моторхоуме, я бы купил его намного раньше.

56 Ты транжира?
Да, к сожалению.

57 Где ты сейчас живешь?
Под Лугано, в Швейцарии.

58 Почему ты выбрал это место?
По двум причинам: во-первых, там очень красиво, а во-вторых, – низкие налоги. К тому же мы с Норико хотели ребенка, а Швейцария – лучшее место для воспитания малыша. Мы не стали селиться в Монако, как большинство гонщиков, потому что это всего лишь крошечная точка на карте. К тому же я никогда не хотел жить рядом с остальными пилотами, нужно чем-то отличаться. Я



53 Но ведь это намного дороже!
Да, моторхоум мне обошелся в кругленькую сумму, на которую я мог бы целый год жить в лучших отелях. Но комфорт того стоит, ведь теперь на гонках я могу смотреть по вечерам те фильмы, которые захочу, и спать в своей постели.

54 Насколько вообще важны для тебя деньги?
Скажем так: они очень помогают, поскольку составляют фундамент для благополучной жизни.

55 Ты считаешь, что у тебя достаточно денег?
Мне хватает, чтобы быть счастливым, но не хватает, чтобы купить, скажем, вертолет или самолет. Я люблю развлечения, и это единственное, на что мне нужны деньги.

считаю, что сейчас моя жизнь течет по нормальному пути.

59 Есть ли у тебя еще собственное жилье, помимо дома в Швейцарии?
Есть еще дом в Хельсинки.

60 У тебя есть домашние животные?
Да. Лабрадор по кличке "Лейла", названный так в честь песни Эрика Клэптона.

61 Остается ли у тебя время, чтобы самому ходить в магазин за продуктами? Давай-ка проверим: знаешь ли ты, сколько сейчас стоит, скажем, пинта молока?
Конечно, я хожу по магазинам и могу сказать, что в Швейцарии пинта молока стоит два швейцарских франка.

- 62** Может, это и неприятный вопрос, но что самое ужасное случилось с тобой в жизни? Однажды, в 18 лет, во время службы в армии я очень сильно обгорел при взрыве топливной цистерны. У меня был ожог второй степени, и я три месяца провалялся в госпитале.



Одна из самых неприятных аварий Мики случилась на тренировке ГП Бельгии-98

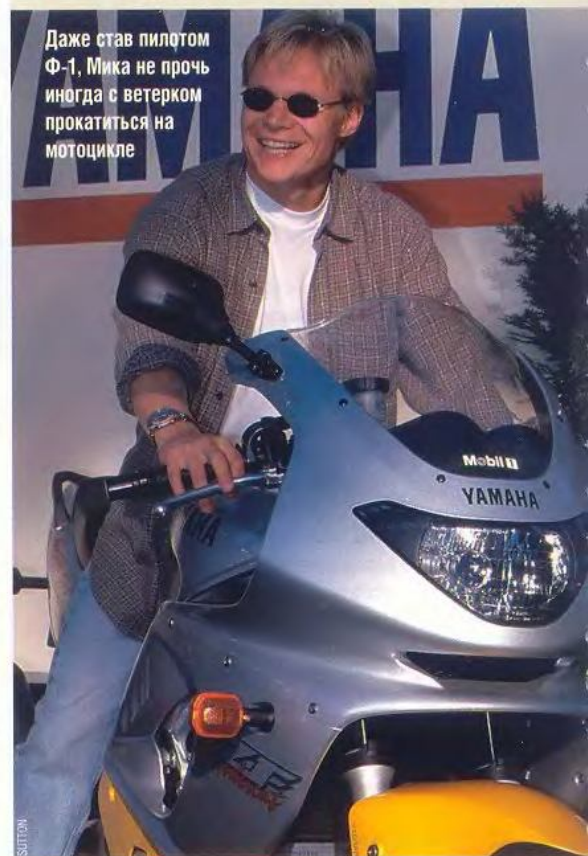
- 63** Каких людей ты больше всего уважаешь? Я восхищаюсь всеми спортсменами, достигшими вершин в своем деле. Неважно, в каком виде спорта они выступают, важно другое — они знают, что такое подняться на вершину. Это не просто.
- 64** А есть люди, которые раздражают тебя? Ненавижу лгунов.
- 65** Что ты думаешь о поклонниках Формулы-1? Без них нас бы здесь не было!
- 66** Тебе нравится быть знаменитым? Здесь есть и свои плюсы, и свои минусы... Но плюсов все-таки больше.
- 67** Как ты относишься к журналистам? Я очень уважаю журналистов, ведь с некоторыми из них мы работаем в паддоке уже много лет. Перед их глазами проходят и мои успехи, и неудачи, естественно, с некоторыми из них у меня завязываются приятельские отношения.
- 68** Много ли в Ф-1 зависит от везения? Я бы сказал, что нет, хотя порой и кажется наоборот. Я не верю в удачу, поскольку если ломается машина — это недоработка инженеров, если пилот вылетает с трассы — это следствие ошибки пилота. Удача здесь ни при чем.

Но если считать, что везение — это когда все складывается так, как ты того хочешь, и все получается, то мой ответ — да.

- 69** В твоей карьере были случаи, когда тебе сильно везло? Можно сказать, что мне везло, ведь я пока не попадал в серьезные переделки на трассе. Думаю, это тоже удача. Кроме того, большой удачей я считаю шанс поработать в Toyota с самого момента основания команды. Для Ф-1 — это уникальный опыт.
- 70** У тебя есть какие-то любимые виды спорта, не считая, естественно, гонок? Я играю в хоккей, катаюсь на снегоходе. Вообще, большинство моих любимых видов спорта — зимние. Летом же мне больше всего нравится кататься на горном велосипеде.
- 71** Сколько часов тебе нужно спать ночью, чтобы нормально выспаться? Как и всем — около восьми.
- 72** Говорят, что перед стартом каждой гонки ты ложишься вздремнуть. Это правда? Да, и я делаю это уже на протяжении 15 лет. Это лучший способ расслабиться, не думать о гонке и не нервничать перед стартом.
- 73** Где ты провел свой последний отпуск? В Японии. Мы ездили туда в конце прошлого года по делам, а потом я остался там еще на неделю, чтобы отдохнуть. Я люблю Японию: японскую кухню, Токио еще с тех времен, когда жил и гонялся в Японии.
- 74** Ты веришь в бога? Думаю, да. Мой отец католик, но мы не ходим в церковь.
- 75** Какие воспоминания у тебя остались от службы в армии? Это было довольно клево, но не очень серьезно. За время службы я был на стрельбище всего один раз, а все остальное время шоферил у одного морского командира.
- 76** Если бы не гонки, чем бы ты сейчас зарабатывал себе на жизнь? Я никогда не относился к той породе людей, что задумываются о будущем. Как получится, так и

получится. В юности я никогда по-настоящему не размышлял над тем, что буду делать.

- 77** Ты суеверный человек? Не более, чем остальные.
- 78** Но, скажем, в гоночную машину ты всегда залезаешь с одной стороны? Иногда да. Но как только я замечаю, что эта традиция становится несчастливой, я могу запросто начать садиться в кокпит и с другой стороны машины.
- 79** Когда ты получил свои первые права? В 18 лет.
- 80** Ты сдал экзамен на права с первой попытки? На автомобильные — с первой, а вот права на управление мотоциклом я получил лишь с третьего раза. Мне было тогда 16 лет, и я каждый раз проваливался из-за превышения скорости. Инструкторы ничего не могли со мной поделать.



Даже став пилотом Ф-1, Мика не прочь иногда с ветерком прокатиться на мотоцикле

- 81** Ты помнишь свой первый опыт управления обычным автомобилем? Разумеется. Это был отцовский Datsun 100A, и мне было тогда пять лет. Я был еще слишком

мал и не доставал до педалей, поэтому на них нажимал отец, но все остальное я делал сам.

82 А какие машины стоят в твоём гараже сейчас?

У меня много машин. Среди них Lexus IS 300, Lexus SC 430, Lexus RX 300 и Toyota RAV 4. Для души есть и спортивные машины: Ferrari Maranello 550 и Chevrolet Camaro 1969 с мотором Toyota GT1 – V-образной восьмеркой с двойным турбонаддувом. Потрясающая тачка!

83 Есть что-то, чего ты никогда не сделаешь?

Я стараюсь хоть однажды попробовать в жизни все.

84 Что для тебя главное в жизни?

Здоровье.

85 У тебя есть любимые блюда?

Естественно. Хотя мне довольно трудно выбирать между японской и итальянской кухней. Они обе мне очень нравятся. Но если ты настаиваешь, я все же, наверное, скажу, что мне больше нравится японская – настоящее японское суши. Не та дрянь, что нам предлагают здесь в Европе, а то, что готовят только в Японии.

86 А что из еды ты не любишь?

Ничего конкретного, просто невкусные блюда. Я могу есть и гамбургеры, хотя и не особо люблю их. Но должен сказать, что в Японии все-таки есть блюда, которые я никогда не смогу взять в рот из-за того, что они источают ужасное зловоние.

87 Твой любимый напиток?

Свежее молоко.

88 Ты пьешь алкогольные напитки?

Да.

89 Ты когда-нибудь курил?

Да.

90 Ты собранный человек?

Нет. После того как прозвонит будильник, у меня остается всего 10 минут, чтобы собраться и выйти из дома или отеля. Выспаться утром очень важно, поэтому я стараюсь просыпаться как можно позже и всегда собираюсь в спешке.

**В перерыве между гонками
Мика любит поиграть
на гитаре**



91 Какую музыку ты предпочитаешь?

Тяжелый рок. Старые группы, вроде Led Zeppelin и AC/DC, а также некоторые современные коллективы... не помню их названий.

92 А какую первую музыкальную запись ты купил?

Я не помню, но это было в Финляндии и очень давно.

93 У тебя есть любимая книга?

Я всегда предпочитал финскую литературу. Когда я читаю английские книжки, я не до конца въезжаю в то, что читаю. Иногда я все же начинаю читать английские книги, но, как правило, останавливаюсь на середине, они очень скучные. Я люблю финскую приключенческую литературу, особенно произведения Ремеса. У него есть три-четыре действительно стоящих книги.



ОДИН НА ОДИН

Мика Сало

- 94** А любимый журнал у тебя есть?
Я предпочитаю комиксы.
- 95** Кто из киноактеров тебе нравится?
Я люблю комедии и боевики, так что мне нравятся все, кто хорошо играет в таких фильмах. Парни вроде Мэла Гибсона. Что касается актрис, то их слишком много, просто глаза разбегаются, за ними очень трудно уследить.
- 96** Какие телесериалы тебе нравятся?
Моя любимая передача — «Третья планета от солнца» — одна из наиболее знаменитых американ-

ских комедийных программ. Это сериал о четырех инопланетянах, прилетевших на землю изучать людей. На самом деле очень забавно! Ну и, конечно, классный сериал «Симпсоны».

- 97** Если бы тебе предложили стать супергероем, кем бы ты хотел стать?
Суперменом, конечно. Он сильнее всех.

- 98** Кто сейчас твой лучший друг?
Моя жена Норико, разумеется. Мы вместе уже очень давно, ведь мы познакомились еще даже до того, как я попал в Ф-1, и все это время она была со мной.

Она понимает меня лучше, чем кто бы то ни было. Но когда мы остаемся дома одни, то никогда не говорим о гонках. К тому же она всегда чувствует, когда я зол или когда у меня был плохой Гран При, и знает, что в такие моменты меня лучше не дергать.

- 99** Ты навсегда вошел в историю Ф-1 как человек, принесший первое очко команде Toyota. Это что-то значит для тебя лично?
Безусловно, это одно из главных событий в моей карьере, но я надеюсь сделать для этой команды гораздо больше. Она это заслужила.

100

Не хочешь ли ты сказать что-нибудь людям в преддверии своей сотой гонки в Формуле-1?

Я бы хотел поблагодарить свою семью, друзей, болельщиков и всю команду Toyota за ту гигантскую поддержку, которую они все оказывали мне в прошлом и, надеюсь, будут оказывать и в будущем. Спасибо всем!



ОДИН НА ОДИН
ЖАК ВЬИЛЬЕВА

ДОЛГАЯ ДОРОГА ДОМОЙ



Автогонщики, в отличие, скажем, от футболистов, нечасто выступают на домашних трассах. Именно поэтому победы в таких Гран При особенно ценны. Но даже лучшим из лучших порой не удается испытать радость триумфа в "родных стенах". У кого-то, как у австралийца Джека Брэбама или финна Мики Хаккинена, просто не было такой возможности. Но бывает и по-другому. Одним из немногих гонщиков, выигравших больше десяти Гран При, но так и не сумевших одержать победу у себя на родине, остается пока Жак Вильев. Из года в год канадцу ни как не удается порадовать своих соотечественников.

Когда в 1996 году Жак впервые оказался в столице провинции Квебек в качестве участника Гран При, он, с акурратной долей страха и восторженных слез, с легкой оравой, больше похожей на призывного студента, чем на опытного гонщика, скаком в ту пору уже являлся. Хотя в серии Индикар он добился немалого, в Ф-1 Вильеве спешно упустил. Его Williams в субботу был быстрее других машин, но не быстрее такого же автомобиля с Демонтом Хиллом за рулем. Прогнав британца в квалификации лишь две сотых секунды, Жак отменно стартовал, но все же вышел в первый поворот позади Демона. Это и определило исход гонки — более опытный Хилл, набрав тактику дух шип-стиков, в то время как канадец останавливался в боксах лишь раз. Со старта Демон оторвался от Вильева и в итоге пересек финишную черту на несколько секунд раньше Жака. "Я не считаю, что ошибся в тактике, — после фи-



ниша канадец был нессес. — А в конце гонки и вовсе ехал явно быстрее". Демон же шептал: "По ходу асто упустил Жака, был очень близко, между нами с трудом бы пролезла же лист папиросной бумаги. Но все же первым стал я". Месид спуст Вильев вернул Хиллу "должок", выиграв в Сильверстоуне. Но вряд ли это послужило достаточной моральной компенсацией. Жак видел, как за него болели в Монреде: город сошел с ума. В 96-м Вильев стал первым в истории своей страны автогонщиком, признанным лучшим спортсменом года. И Жак должен был сделать все возможное и невозможное, но непременно выиграть "свою" гонку.

История домашних гонок Вильева началась, конечно же, гораздо раньше 1996 года. Впервые в жизни Жак стартовал в Канаде десятью годами раньше. На залитом лучами августовского солнца картодо-



ме Сен-Жилари близ Монреала собралось несколько десятков мальчишек, чтобы в честной борьбе выявить быстрого. Жак, совсем недавно окончивший трахтенный "курс для новичков" в школе Джима Расселла (юному канадцу пришлось даже устанавливать специальные накладки на педали — столь мал ростом он был), как и остальные, горел желанием выиграть. После тренировки к юному картингисту подошел репортер местной радиостанции и, дождавшись, пока тот закончит нажимать до блеска знаменитый черно-красный шлем, точь-в-точь такой, в каком выступал в гонках Жиль Вильев, спросил, чего Жак хочет добиться в гонках. Ответ последовал незамедлительно: "Стать чемпионом мира".

Канадец пришел к финишу первым, но, к сожалению, радость победы была недолгой. Соперники, настроенные более высоким звуком мотора, потребовали

проведения технической инспекции, которая и выяснила, что двигатель на карте Вильева был чуть-чуть мощнее, чем допустимо. Следующие несколько месяцев Жак провел в пансионате в швейцарских Альпах. Он выглядел слегка задумчивым, и нередко его видели что-то рисующим на листе бумаги. Юный пилот разрабатывал раскраску собственного шлема, того самого, в котором проведет все последующие гонки в своей жизни, того самого, в котором станет победителем серии CART и чемпионом Ф-1.

Гран При Канады-97 должен был стать для Вильева победным. В квалификации Жак сбросил с прошлого года результаты три секунды, а партнера по команде — место Хилла занял Хайнц-Харальд Френтцен — опередил на три десятых. Но завоевать поул канадец вновь не смог, уступив Михаэлю Шумахеру

ОДИН НА ОДИН

Жак Вильнев

тринадцать тысячных. Со старта Жак вплотную преследовал немца, но в конце второго круга последовала нелепая ошибка – бело-синий Williams чуть быстрее, чем надо, вошел в последний поворот трассы, а секунду спустя с грохотом ударился о бетонную стену финишной прямой. “Совершенно детская ошибка, – горевал Вильнев. – Я вообще не собирался атаковать в самом начале гонки, а планировал прибавить чуть позднее. Машина выглядела просто замечательно, и надо же...” Неприятные для Жака события продолжали происходить в гонке даже после вылета канадца. Буквально на последнем круте гонки механики Дэвида Култхарда подарили уже почти одержанную шотландцем победу Михаэлю Шумахеру, главному сопернику Вильнева в борьбе за чемпионский титул. Словом, это был не тот случай, когда стены дома помогают.

В начале ноября 1997 года Вильнева вновь встречали в Монреале. Уже в ранге чемпиона мира. И если бы Жак согласился проехать в открытом лимузине по бульвару Сен-Лоран, главной улице столицы Квебека, то принимали бы его, наверное, ничуть не менее торжественно, чем первых космонавтов в Моск-

ла сезона представился шанс стать лидером Гран При. Быть может, на другой трассе Жак и не поступил бы столь рискованно. Но только не в Монреале! Увы, но возможности автомобиля на этот раз не соответствовали амбициям пилота – Вильнев успел выйти вперед лишь на полкорпуса, непрогретые шины не вынесли экстренного торможения и автомобиль выскочил на гравийную полосу безопасности. Все бы ничего, канадцу даже удалось вернуться на трассу, но мгновение спустя его “добил” ударом сзади Minardi Эстебана Туэро. Даже потеряв заднее антикрыло своего Williams, Жак не прекратил гонку. Финишную черту канадец пересек десятым, отстав от победившего Михаэля Шумахера на шесть кругов.

Гоночные детство и отрочество Жака прошли далеко от родины – уму-разуму Вильнев учился в Италии и Японии. Но когда в августе 1992-го канадская табачная компания PLAYER'S пригласила 21-летнего пилота провести один этап Формулы-“Атлантик”, тот не колебался ни секунды. На старте гонки по улицам городка Труа-Ривьер, расположенного примерно в 100 километрах к северо-востоку от Монреаля,



Последний раз Жак победил в Канаде ровно девять лет назад, выступая в гонках Формулы-“Атлантик” на Ralt 93-Toyota за команду Forsythe-Green (слева). “Я люблю этот город, но в дни Гран При он просто сходит с ума”, – считает гонщик. (справа). Безусловно, самую горячую поддержку трибун Жак получает во время Гран При Канады (внизу). Но и на других гонках всегда есть поклонники Вильнева



ве. Но чемпион мира решил ограничиться встречей со своими поклонниками на ледовой арене команды “Монреаль Канадиенс”. Переполненный двадцатитысячный стадион стоя приветствовал Вильнева почти десятиминутной овацией. И едва смолкнув, вновь разразился громом аплодисментов, когда Жаку вручили хоккейный свитер легендарной команды. В этот момент самый популярный в Стране кленового листа вид спорта оказался на втором месте.

В 1998 году Жак вывел на домашнюю трассу автомобиль с гордой “единичкой” на носовом обтекателе. Вот только первым он был лишь в одном списке – участников соревнования. Шестая стартовая позиция (но все же на одно место впереди Френтцена) – это все, чего Вильнев смог добиться. “Не такая уж это и хорошая трасса – сплошные “эски” да “шпилики”, – ворчал он. – По десятибалльной шкале я бы поставил ей “семерку”. Хотя мое сердце ставит 9”. Гонка началась сумбурно – две аварии на старте, три раза на трассу выезжала машина безопасности, не все гладко складывалось у лидеров. Вильнев же, напротив, выглядел очень уверенно и вскоре оказался на второй позиции, никого, впрочем, не обогнав. А когда очередной пейс-кар свернул в боксы и лидирующий Джанкарло Физикелла чуть-чуть замешкался, канадец решился на отчаянный маневр – ведь ему, действующему чемпиону, впервые с нача-



“НИКОГДА НЕ ДУМАЛ,
ЧТО ТАК ТРУДНО
ПЕРЕЖИВАТЬ
ПОРАЖЕНИЯ.
КОНЕЧНО, Я НЕ
ПОТЕРЯЛ СОН И
АППЕТИТ, НО ВСЕ
РАВНО ЭТО ОЧЕНЬ
ТЯЖЕЛО”

Swift DB4 Жака Вильнева расположился на 12-м месте. А на одну позицию впереди стоял автомобиль его дяди и тезки. В Формуле-1 брат Жиль Вильнева выступал, мягко говоря, не слишком сильно, но Ф-1 “Атлантик” – совсем другое дело. В Труа-Ривьере Жак-старший выигрывал уже трижды, близок он был к триумфу и на этот раз. Уже к середине гонки ветеран смог, отчаянно атакуя и трижды обновив рекорд трассы, выйти на второе место и даже начал атаковать будущего победителя Криса Смита, когда не выдержал мотор. А вот его племянник ехал, быть может, и не столь эффектно, зато эффективно и смог в результате подняться на нижнюю ступеньку пьедестала почета. На следующее утро Journal de Montreal вышел с заголовком “Дядя устроил грандиозное шоу, но результата добился племянник”. А широкие круги канадских любителей автоспорта именно тогда впервые узнали, что у легендарного Жилья, кроме брата, есть еще и сын – автогонщик. И с тех пор уже не забывали об этом.

Все в этом мире относительно. Неудачи сезона-98 год спустя казались оглушительными успехами. Ни Вильнев, ни Рикардо Зонта не могли добиться хоть какого-то результата за рулем машин BAR. А ведь на двоих у них было четыре чемпионских титула в четырех самых престижных классах кольцевых автогонок. К сожалению, Гран При Канады не стал исключением. “Сегодня дела у нас шли просто превосходно, абсолютно ничего не сломалось”, – так охарактеризовал Жак итоги квалификации, в которой показал лишь 16-й результат в двух секундах от поула Шумахера-старшего (Зонта был 17-м). Но в гонке уже на первом круге Вильнев смог отыграть пять мест, а к середине дистанции поднялся еще на три ступеньки вверх и оказался практически на пороге очковой зоны, когда, к ужасу своих поклонников, вновь наступил на старые грабли. Ошибка все в том же последнем повороте – и на пути автомобиля опять оказалась злополучная стена. “Это полностью моя вина, – сокрушался Вильнев. – Машина сегодня была хороша, а вот гонщик подкачал...” Слабым утешением для Жака стало то обстоятельство, что еще два чемпиона Ф-1, которые участвовали в этой гонке, тоже не смогли разминуться с пресловутой стеной. Единственный же, кому это удалось – Мика Хаккинен – в итоге и победил.



Канадским поклонникам Формулы-1 всего лишь раз довелось увидеть победу своего земляка в Гран При. Случилось это в 1978 году, когда первым к финишу пришел Жиль Вильнев. И до этого местные пилоты пытались бросить вызов заезжим звездам, но получалось это у них не слишком-то хорошо. Лучший результат показал Билл Брак в 1969 году – его BRM финишировал в 10 кругах позади победителя, и гонщик, естественно, даже не был классифицирован. Но в конце 70-х болельщики с полным правом рассчитывали, что несчастливой традиции будет положен конец, ведь в Канаде появился спортсмен действительно мирового уровня – Жиль Вильнев. Правда, выигрывать в Ф-1 ему пока не доводилось, но где открывать счет победам, как не на домашней трассе?

Гонка на новом автодроме на острове Нотр-Дам в Монреале состоялась в начале октября. Было так холодно, что ночью в лужах замерзала вода, и даже днем дождь порой сменялся снегом. Со старта вперед вырвался Lotus Жан-Пьера Жарье, а Ferrari Вильнева держалась поначалу на четвертой позиции. Вскоре из-за медленного прокола откатился назад шедший вторым Алан Джонс, не долго противостоял

ОДИН НА ОДИН

напору канадца и Джоди Шектер. А когда за 20 кругов до финиша из пробитого радиатора машины Жак начал вытекать масло, стало ясно, что никто в этот день не сможет помешать пилоту Ferrari выиграть гонку. Радости болельщиков не было предела. Увы, но триумф Жили на трассе, которая через несколько лет получила его имя, до сих пор остается единственной домашней победой для всех канадских гонщиков Ф-1.



Старт Гран При Канады 2000 года сопровождался не просто криками или свистом, а настоящим ревом болельщиков. Еще бы – с шестого места на старте их кумир буквально выстрелил на третье, растолкав в первом повороте Ferrari Баррикелло и McLaren Хаккинена. А вскоре вышел и на второе, когда получил "стоп-энд-гоу" Куттхард. Отчаян-

ные атаки преследователей – позади Жака собрался настоящий "поезд" из полудюжины машин – не давали никакого результата. А у лидирующего, пусть и с заметным уже отрывом, Шумахера вдруг закапризничала машина. Казалось, первая домашняя победа наконец-то может стать реальностью, но Жака подвели те, кто просто обязан был помогать, – канадская погода и механики BAR. Когда закрапавший было мелкий дождик усилился и Вильнев свернул в боксы, то с ужасом увидел, что ему вновь ставят слики. Повторный пит-стоп отбросил канадца на десятое место. А обгонять – это, увы, совсем не то, что обороняться, особенно не на самой сильной машине. "Полагаю, я атаковал слишком остро, – Жак в очередной раз не увидел в Монреале финишного флага. – И в результате перетормозил сам себя..." В "шпильке" "Казино" Вильневу, казалось, удалось вытеснить Куттхарда на внешний радиус, но вовремя погасить ско-

"МОНРЕАЛЬСКАЯ ТРАССА НЕ ТАКАЯ УЖ ХОРОШАЯ – СПЛОШНЫЕ "ЭСКИ" ДА "ШПИЛЬКИ". ПО ДЕСЯТИБАЛЛЬНОЙ ШКАЛЕ Я БЫ ПОСТАВИЛ ЕЙ "СЕМЕРКУ". ХОТЯ МОЕ СЕРДЦЕ СТАВИТ 9"



рость не удалось, и BAR канадца воткнулся в борт Williams Ральфа Шумахера.

Из всякого правила есть исключения. На счету Жака есть-таки одна домашняя победа. Один раз до дебюта в Формуле-1 Вильневу довелось стартовать на автодроме имени своего отца. Это случилось 12 июня 1993 года во время этапа Формулы-«Атлантик». Канадец делал тогда первые шаги во второй по престижности «формульной» серии Северной Америки. Тем не менее весь сезон он колесо в колесо боролся с лидерами – Клодом Бурбонне и Дэвидом Эмпрингэмом, хотя в итоге все же уступил обоим несколько очков. Монреальская гонка оказалась весьма похожей на остальные – со старта и до финиша Жак и Эмпрингэм вели невероятную по остроте борьбу, сменяя друг друга на первой позиции. К середине гонки положение несколько стабилизировалось – Дэвид лидировал, но Вильнев неотступно следовал сзади. А незадолго до финиша Жак филигранным маневром оставил-таки будущего чемпиона серии позади и первым пересек финишную черту.

С тех пор Вильнев не единожды стартовал в канадских гонках, и в той же Ф-«Атлантик», и в серии CART. Несколько раз он оказывался даже не в шаге, а буквально в полушаге от триумфа, но так уж получалось,



что иногда подводила техника, иногда чуть сильнее оказывался кто-то из соперников. И победить в домашней гонке второй раз ему пока не удалось.

Канадский Гран При 2001 года оказался для Жака Вильнева не слишком похож на предыдущие. Начать хотя бы с того, что канадец впервые за пять лет проиграл квалификацию гонки партнеру по команде (Панис опередил его на три места и четверть секунды). Затем провалил старт – отказала электроника. Хотя по ходу гонки канадцу удалось отыграть несколько позиций, но вовсе не потому, что он кого-то обгонял. Наоборот, когда в зеркалах заднего вида его BAR показались Ferrari Баррикелло, Жак пропустил бразильца практически сразу. Выигрывать позиции Вильнев мог лишь за счет чужих сходов и пит-стопов. Он вошел было в первую десятку, когда его машина начала буквально разваливаться на ходу. «Думаю, сегодня на нас свалилась годовая норма невезения. Весь уик-энд мы боролись с различными трудностями. И гонка – не исключение: сначала начали барахлить тормоза, а потом отказала трансмиссия», – Жаку оставалось лишь припарковать автомобиль на изумрудно-зеленом газоне монреальского автодрома и скрыться в боксах. Дуэль братьев Шумахеров за победу не представляла для него никакого интереса.

Чем закончилась для Жака домашняя гонка 2002 года, вы уже знаете. За спортивную карьеру Виль-



Второе место в 1996 году пока остается лучшим результатом Вильнева в Монреале (слева), хотя появление канадца на трассе неизменно вызывает восторг трибун, какую бы позицию он ни занимал (справа). В последние годы бейсболки и очки в тонкой оправе стали неизменными спутниками Жака. А вот улыбается канадец уже не столь часто, как раньше (внизу)



нев 18 раз (не считая картинговых гонок) стартовал на территории Канады. Добиться успеха ему удалось лишь однажды. Справедливости ради скажем, что в последние годы Жаку не до побед не только в Канаде. Но глядя на то, как раз за разом пилот, который очень редко допускает на трассе ошибки, выбывает из гонки по собственной вине, поневоле приходишь к выводу – этот Гран При действительно значит для Жака очень много. Настолько много, что он готов порой перейти грань разумного риска.

Победить в Гран При своей страны Вильневу пока так и не удалось. Впрочем, канадец еще не раз планирует выйти на старт домашней гонки: «Я работал десять лет, чтобы достичь нынешнего уровня мастерства. Было бы нелепо остановиться и все бросить. Такие знания и опыт можно использовать и дальше». Так что поклонникам Жака стоит запастись терпением. Вильнев не первый и не последний, кто покинул родину и отправился в «дальние страны» за славой и успехом. Но рано или поздно возникает желание хоть ненадолго вернуться домой. А как известно, дорога домой – долгая дорога.

Александр Кабановский



Победы пилотов Ф-1 в домашних гонках

Пилот	Победы	Пилот	Победы
Ален Прост (Франция)	6 (6)	Джузеппе Фарина (Италия)	1 (1)
Джим Кларк (Великобритания)	5 (5)	Питер Коллинз (Великобритания)	1 (1)
Найджел Мэнселл (Великобритания)	4 (5)	Людovико Скарфиотти (Италия)	1 (1)
Хуан Мануэль Фанхио (Аргентина)	4 (4)	Карлос Пасе (Бразилия)	1 (1)
Альберто Аскари (Италия)	2 (2)	Джоди Шектер (ЮАР)	1 (1)
Стирлинг Мосс (Великобритания)	2 (2)	Марио Андретти (США)	1 (1)
Джеки Стюарт (Великобритания)	2 (2)	Джеймс Хант (Великобритания)	1 (1)
Эмерсон Фиттипальди (Бразилия)	2 (2)	Жиль Вильнев (Канада)	1 (1)
Нельсон Пике (Бразилия)	2 (2)	Жан-Пьер Жабуй (Франция)	1 (1)
Айртон Сenna (Бразилия)	2 (2)	Джон Уотсон (Великобритания)	1 (1)
Дэвид Култхард (Великобритания)	2 (2)	Рене Арну (Франция)	1 (1)
Билл Вукович* (США)	2 (2)	Ники Лауда (Австрия)	1 (1)
Михаэль Шумахер (Германия)	1 (4)	Дэмон Хилл (Великобритания)	1 (1)
		Джонни Херберт (Великобритания)	1 (1)
		Ральф Шумахер (Германия)	1 (1)
		Джонни Парсонс* (США)	1 (1)
		Ли Уоллард* (США)	1 (1)
		Трой Реттмен* (США)	1 (1)
		Боб Суэйкерт* (США)	1 (1)
		Пэт Флахерти* (США)	1 (1)
		Сэм Ханкс* (США)	1 (1)
		Джимми Брайан* (США)	1 (1)
		Роджер Уорд* (США)	1 (1)
		Джим Ратменн* (США)	1 (1)
		Элио де Анджелис (Италия)	0 (1)
		Риккардо Патрeзе (Италия)	0 (1)

Примечание: в скобках – общее число побед в Гран При ЧМ, прошедших на территории страны (например, для М. Шумахера учтены победы в гонках Ф-1 на трассе "Нюрбургринг").

* – пилоты, побеждавшие в Indy 500 в 1950–1960 гг.

Все данные представлены по состоянию на 01.06.02

ИНТЕРВЬЮ

Пол Стордарт



Пол Стоддарт

“Это была адская битва...”

Владельцу самой маленькой команды Формулы-1, хронически пребывающей в положении аутсайдера чемпионата, впору ходить угрюмым и мрачным или в отчаянии биться головой о стену моторхоума и рвать на себе поседевшие от волнений волосы. Но уж чего-чего, а угрюмости на лице Пола Стоддарта не увидишь. Усталость – да. Но и ее тень прогоняет улыбка при воспоминании о столь долгожданном, сколь и неожиданном успехе Марка Уэббера в ГП Австралии.

Пол, что вы чувствовали в тот момент, когда гонщик Minardi, да к тому же еще и ваш земляк пересекал финишную черту пятым в домашнем для вас и него Гран При?

Боюсь, я даже не смогу подобрать слов, чтобы описать свои чувства в тот момент! Даже если бы мы задумали написать для себя блестящий сценарий, не получилось бы, наверное, так здорово, как вышло на самом деле. Но результат гонки стал лишь прекрасным завершением тех фантастически приятных и удачных десяти дней, которые прошли с момента нашего прибытия в Мельбурн, то есть с воскресенья, предшествующего Гран При, и до вторника после него. Пресса за эти дни говорила и писала о нас больше, чем за все время прежде.

Но такое внимание оказывала не только пресса, это касалось вообще всего. Мельбурн – мой родной город, где я когда-то начинал с самого малого, и прилететь туда на собственном Boeing 747, олицетворяющем успех моего авиационного бизнеса – это уже, знаете ли, поднимает настроение. Затем был государственный прием, устроенный в нашу честь. Мы, в свою очередь, в течение трех дней устраивали показательные заезды на двухместных Minardi, что делали прежде в других странах, но впервые в Австралии, и восторгу людей не было предела. Потом пятничная и субботняя тренировки прошли без каких-либо особых проблем, а субботний дождь помог нам опередить в квалификации более сильных соперников. С этим дождем вообще были какие-то чудеса! Комментатор местного радиовещания спросил у меня по ходу квалификации, что бы мне хотелось сказать в прямом эфире зрителям на трибунах, и я сказал: “Хочу, чтобы прямо сейчас пошел дождь”, – и призвал зрителей встать и попросить у неба дождя, который бы помог моим парням сохранить имеющееся на тот момент преимущество во времени прохождения круга. Это, конечно же, была просто шутка, но все встало и... тут же пошел дождь! В воскресной разминке Марк и Алекс подтвердили свою скорость, затем была гонка, а все остальное, как говорится, – уже история. Фантастический финиш, самый эмоциональный момент в моей жизни. Даже Михаэль Шумахер остановился на пит-лейн поздравить меня. И потом вечером была потрясающая вечеринка на 600 персон. Это было здорово!

Что для вас этот успех: повод смотреть с большим оптимизмом в будущее или же просто “мимолетное счастье”?

Конечно, определенные надежды это внушает, ведь, с одной стороны, здесь есть, безусловно, заслуга Марка, который сумел финишировать в очках на далеко не самой быстрой машине. С другой стороны, понятно, что нам к тому же дико повезло, так что особо мы не ободряемся, ведь впереди еще весь сезон. Все-таки лучше уже иметь пару очков, чем не иметь и находиться под постоянным давлением, стараясь эту пару очков заработать. Кроме того, надеюсь,

что в ходе европейских этапов чемпионата мы сможем еще пару раз финишировать на пятом или шестом месте. Возможно, такой прогноз звучит не слишком оптимистично, но мы должны реально смотреть на вещи. Не следует забывать, что наш бюджет составляет лишь 20% от бюджета соперников, и сейчас, чтобы достичь желаемых целей, нам необходимо, например, даже сокращать расходы на нашу команду Ф-3000, на программу демонстрационных заездов на двухместных Minardi, а также предпринимать ряд других подобных шагов.

Удовлетворены ли вы новым мотором? Он производит впечатление не намного лучшее, чем прошлогодний?

На сторонний взгляд, возможно, и так, но на самом деле этот мотор – большой шаг вперед по сравнению с прошлогодним. И я очень доволен тем, как удачно он интегрировался в машину. Но главное – этот мотор для нас бесплатный, что позволяет направить деньги на другие компоненты программы. Конечно, Asiatech вряд ли может победить в чемпионате в данный момент, но, во-первых, на счету у этого мотора уже в прошлом сезоне были очки, а, во-вторых, у него определенно есть потенциал для дальнейшего развития, для получения большей мощности, над чем инженеры уже работают. Уже готовится под следующий сезон новый мотор с лучшими характеристиками.

А если не говорить о моторе, то что, на ваш взгляд, лучшее и что худшее в Minardi этого года?

Лучшее – это, несомненно, шасси, оно очень хорошо сконструировано. Худшее же заключается в том, что мы слишком поздно завершили подготовку новой машины, и теперь недостаток тестов сказывается на ее аэродинамике – она отнюдь не так совершенна, как новое шасси.

Похоже, что вы – весьма удачливый человек. Не думали сменить название команды на, например, Stoddart Racing? Может, тогда ее дела сразу пойдут в гору?

Нет. Я не настолько тщеславный и суеверный человек, чтобы делать это. Напротив, в этом году, изменив официальное название команды на более выгодное с финансовой точки зрения KL Minardi Asiatech, я даже принес в “жертву” название собственной компании – European Aviation, оставив логотип European лишь на машинах, да и то, скорее, как символ того, что наша команда в основе своей – европейская.

Ваши комментарии относительно решения FIA не допускать так называемую команду Phoenix к участию в чемпионате мира Ф-1 вместо вышедшей Prost? Ведь именно вы были самым, пожалуй, большим противником этого проекта.

Да, поскольку этот проект был, с моей точки зрения, более чем сомнительным. И не только с моей, как можно судить как раз по упомянутому решению FIA. Конечно, я это решение полностью





поддерживаю и, конечно, я очень доволен, что эта затея Тома Уокиншоу и его друга Чарльза Никерсона потерпела фиаско. Ведь я, помимо всего прочего, потратил более 350 тыс. долларов на получение официальных заключений, позволяющих защитить права Minardi, которые были бы незаконно ущемлены в случае участия Phoenix в чемпионате вместо Prost. Решение окончательное, обжалованию, как говорится, не подлежит, и я не вижу какой-либо возможности для Phoenix вновь «возродиться из пепла». Ничто не может воскресить мертвого. Так что, справедливость в конце концов воспретрествовала. Но это была адская битва...

Как в этой связи ваши добрые отношения с Томом Уокиншоу? Что, дружбе конец? Общаетесь ли вы как прежде или же не подаете друг другу руки?

Конечно, общаемся, поскольку нам просто приходится общаться на профессиональном уровне, что мы и продолжаем делать. Тем более что наши моторхоузы и боксы располагаются на автодромах в непосредственном соседстве. Просто у меня одно представление о том, как следует вести дела, а у Тома другое, и я сделал определенные выводы.

Доводилось ли вам обсуждать с Томом Уокиншоу проект строительства автодрома для проведения Гран При России в Москве, в который он непосредственно вовлечен? Ваше мнение по этому поводу?

Не знаю, как в таких случаях отвечают в России, но на английском языке это звучит так: «Если не можешь сказать ничего хорошего, не говори ничего». Что же касается вообще идеи Берни проводить один из этапов чемпионата мира в Москве, то, безусловно, это хорошая идея. Но надо, чтобы она была хорошей и для самой Москвы. Думаю, русским понравится Формула-1, но для того, чтобы проект оправдал себя, чтобы люди смотрели Гран При не только по телевизору, но и заполняли трибуны автодрома, требуется, как показывает практика стран-новичков (той же Малайзии, например), пара лет. Причем пара лет очень специфической и серьезной работы, связанной, опять же, с затратами.

Алекс Йонг – отличный парень, как я смог убедиться из личного с ним общения, но на трассе, кажется, недостаточно быстр. Надеетесь ли вы на его прогресс как гонщика?

Полагаю, что для этого у него есть все возможности – достаточно вспомнить его седьмое место в Мельбурне. Но буду откровенен: Алекс приносит в бюджет команды около 15 млн долларов – это пятая часть нашего бюджета – и за такие деньги можно и не требовать с него попадания на подиум. Но, опять же, с другой стороны, вспомните прошлогоднюю Монцу, самый первый его Гран При, первую квалификацию. Уже в пятницу у его машины были серьезные проблемы с электрикой, а в субботу в сотне ярдов от выезда с пит-лейн – хлоп! – отказывает коробка передач, и машина встает! После чего то же самое происходит и с машиной Алонсо. И все же Алекс смог

тогда квалифицироваться – на не самой быстрой машине, да еще запасной, настроенной под Алонсо! Это о чем-то говорит! Парень, надо отдать ему должное, все же хорошо работает. Единственная проблема – он кажется не очень быстрым в квалификациях, но зато в гонках выступает достаточно хорошо. Не думаю, что он хуже тех, кто, наоборот, блистает в квалификациях, но затем в гонке оказывается несостоятелен. Может, Алекс и не станет чемпионом, но по моему глубокому убеждению, любой, кто сегодня выступает в Формуле-1 – уже может считаться чемпионом. Я ведь и сам пробовал пилотировать машину Ф-1, я испытал это на собственной шкуре, и это нелегко, поверьте.

Были ли у вас идеи пригласить в Minardi русского гонщика? Поступали предложения такого рода из России?

Пару лет назад мы обсуждали возможность предоставления места тест-пилота Виктору Маслову. Но сначала ему стоило бы поездить в нашей команде в Ф-3000, как он ездил там же за Arden Team Russia. Возможно, у него тогда было бы больше шансов, поскольку у нас есть еще и команда в Ф-1, а у Arden – нет. Так или иначе, но все уперлось в ту же проблему – деньги. Сейчас есть только два пути в Формулу-1: или ты обладаешь невероятным талантом (хотя таких удается найти единицы среди огромной массы претендентов), либо у тебя есть «мешок с деньгами». Не всем гонщикам удается блеснуть в Ф-3000 и других «младших» формулах, а в Ф-1 они неожиданно раскрываются и оказываются достаточно быстрыми, но при этом у них просто нет иных шансов сюда попасть, кроме как заплатив за свое место деньги. Мы, со своей стороны, традиционно предоставляем таким гонщикам шанс, однако мы просто не в состоянии заниматься чистой благотворительностью. Поэтому, если у гонщика есть соответствующая спонсорская поддержка, то почему бы и нет? И как раз сейчас мы рассматриваем предложение по другому русскому гонщику – не помню его имя (Сергей Злобин – прим. ред.), поскольку этой программой занимается Джанкарло Минарди.

Судя по тому, как вы работаете, времени на личную жизнь у вас практически не остается?

Основная проблема для меня – это то, что мой единственный сын растет сейчас фактически без меня. У меня действительно катастрофически не хватает времени на общение с ним, и меня это очень удручает. Увы, но командой Ф-1 нельзя заниматься «левой ногой», она требует полной самоотдачи. И к тому же мне в довершение к семнадцати Гран При, проходящих на пяти континентах, приходится мотаться еще и по другим делам, в том числе и связанным с моим авиабизнесом. Поэтому я уже просто видеть не могу чехомодан. Когда за пару дней до очередного отъезда смотрю на чехомодан, то чувствую, что отчаянно не хочу вновь его собирать! Да что я вам рассказываю – вы, как постоянно аккредитованный на чемпионате мира журналист, сами в той же шкуре, так что наверняка испытываете те же чувства...

Как вы любите проводить свое свободное время? У вас есть какое-то хобби, помимо «коллекционирования» пассажирских авиалайнеров?

Да – я люблю пилотировать двухместные Minardi и покатайся на картах. Вообще люблю ездить на машине, но непременно на хорошей машине. Хотя самое большое удовольствие, несмотря на всю усталость и прочие проблемы, я получаю все же непосредственно от своей работы. От всего, что я делаю. Поэтому никогда специально не планирую себе какие-то развлечения, и какой-то особенной страсти у меня все же нет. Разве что иногда, но, пожалуй, не чаще раза в год, люблю снять с гвоздя ружье и поохотиться.

Вы сказали, что любите ездить на хорошей машине. Какой дорожный автомобиль вы предпочитаете?

Я езжу на Mercedes-Benz 600 CL и, где бы ни находился, всегда пользуюсь именно этим автомобилем, поскольку считаю его лучшим из всех.

Борис Мурадов



Эмерсон был королем

Карлос да Круз

Слоистый дым ворочается лениво, как сонный дракон. Несколько человек "плавают" в этом дыму с сигарами в руках. На лицах ценителей – истинное наслаждение. Но наше внимание сразу привлекает смуглый человек с очень характерными бакенбардами. Гостем Москвы в конце мая стал господин Карлос да Круз – один из представителей большой семьи, главой которой является двукратный чемпион мира Формулы-1 Эмерсон Фиттипальди.

Господин да Круз, что привело вас в Россию?

Я приехал сюда главным образом для того, чтобы побольше узнать о вашей стране. Наша семья исторически связана с Россией. Как вы, наверное, знаете, бабушка Эмерсона была из России. Поэтому мой визит сюда неслучаен. Кроме того, я привез немного сигар, чтобы друзья, которые, надеюсь, появятся у меня в России, смогли их попробовать. Это сигары из нашей небольшой частной коллекции. Среди сортов, которые мы выпускаем, есть и особая серия, назван-

ная в честь Эмерсона – Emmo 500. В ней сигары нескольких размеров. Самая длинная – "Индианаполис". Далее идут "Интерлагос", "Мичиган", "Сильверстоун" и "Монца".

А сам Эмерсон курит сигары?

Да, и с большим удовольствием. При этом учтите, что Эмерсон как спортсмен самого высокого уровня всю жизнь тщательно следил за своей физической формой. Он не пил, не ел мяса и не курил. Но несколько лет назад, на дне рождения своего внука Пьетро он попробовал сигару. И ему настолько это понравилось, что он решил заняться сигарным бизнесом. А одно из высказываний Эмерсона стало лозунгом нашего небольшого семейного дела: "Курение сигар подобно знакомству с новой культурой. И в 50 лет я учусь ценить это".

Чем еще занимается Эмерсон, выйдя на "заслуженный отдых"?

Отдыхом его нынешний образ жизни можно назвать с большой натяжкой. Эмерсон в основном сейчас живет в Бразилии, где у него одна из самых больших частных апельсиновых плантаций в стране. Полмиллиона деревьев! Ежегодно мы поставляем в США продукцию на три миллиона долларов. Кроме того, у Эмерсона по-прежнему много дел в Соединенных Штатах, где в Майами у него довольно большое владение. Эта улица так и называется – дорога Фиттипальди. Эмерсон представляет в Бразилии и США интересы таких компаний как Hugo Boss, Mercedes-Benz, Michelin, Ericsson, Enkel. Кроме того, он занимается еще очень и очень многим – от тракторов до самолетов.

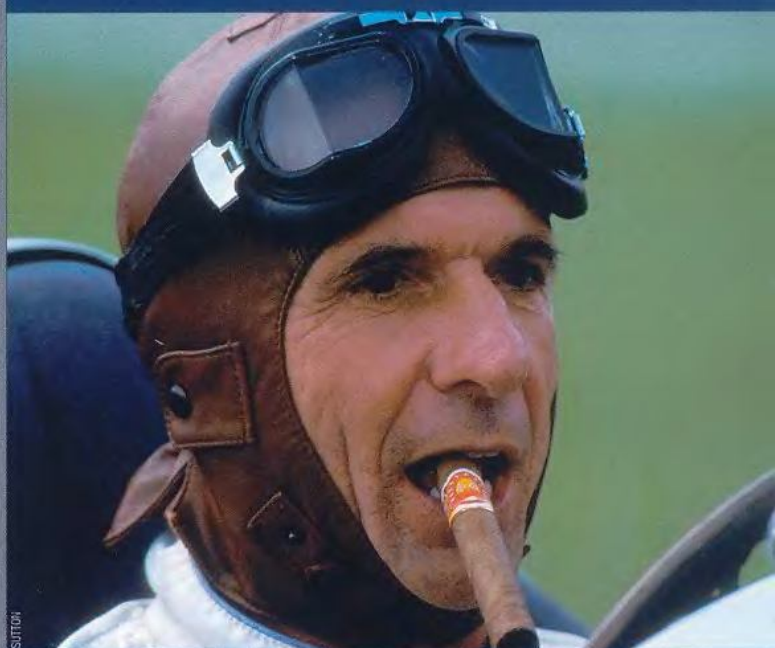
Кстати, о самолетах. Не сказываются ли на состоянии здоровья Эмерсона последствия авиакатастрофы, в которую он попал в 1997 году?

Говорят, беда никогда не приходит одна. Незадолго до этой катастрофы, в 1996 году, он попал в аварию на гонке CART в Мичигане. В результате Эмерсон повредил себе шею, и прошло довольно много времени, прежде чем эта травма была залечена. И тут – новое происшествие. Эмерсон облетал на собственном самолете плантацию. Она расположена между горами и рекой. В тот день было очень жарко. А над горами стоял холодный воздух. Взаимодействие восходящих и нисходящих потоков образовало зону сильной турбулентности. Эмерсон подлетел слишком близко к горам, самолет накренился и свалился на крыло. Эмерсон инстинктивно дал полный “газ”, но это только ухудшило ситуацию, поскольку на крыльях просто не было подъемной силы. Самолет завалился на бок и упал недалеко от реки. Эмерсон травмировал спину. Однако теперь он в хорошей форме. С большим спортом, разумеется, пришлось расстаться, однако время от времени Эмерсон садится за руль гоночных автомобилей. Вообще, продолжает активно участвовать в общественной жизни. Например, по приглашению одного из благотворительных фондов он стал гостем Гран При Монако. Этот фонд приглашает только очень известных людей. От Бразилии, например, там будут лишь Эмерсон и Пеле.

Говорят, у всех великих людей – очень сложный характер. Вы, как близкий родственник, возможно, знаете Эмерсона лучше других. Каков он в обыденной жизни?

Мое мнение родственника не слишком отличается от мнения болельщиков, которые на всех автодромах Америки дружно скандировали: “Эмо, Эмо!” Эмерсон был настоящим королем автоспортивной Америки. Люди любили его. Я же могу сказать, что он такой же хороший человек, каким был хорошим гонщиком. Его отец работал спортивным журналистом, и Эмерсон не был избалован деньгами. А автоспорт приучил его к выдержке и дисциплине. И с людьми он общается так же, как водил гоночный автомобиль: спокойно и сдержанно. Иначе не избежать аварии – и на трассе, и в жизни. Впрочем, вы можете сами убедиться в этом. Если хотите, я могу прямо сейчас набрать номер Эмерсона, чтобы вы лично пообщались с ним.

Надо ли говорить, что мы не стали отказываться, и через минуту в трубке раздался спокойный, чуть хрипловатый голос. С нами говорил...



Эмерсон Фиттипальди

Мистер Фиттипальди, вы помните о своих русских корнях?

О, конечно, я очень любил свою бабушку – Марюшку, или Мамарию, как мы ее звали. Она часто рассказывала о своем прошлом. После революции, когда ей было четыре года, ее отец вынужден был бежать из России. Он стоял перед выбором: один корабль уходил в США, а другой – в Бразилию. И отец сказал: “Поедем в Бразилию! Я люблю теплые страны”. Так она оказалась в Бразилии. Мы всегда гордились, что наш род связан с Россией.

Что вы думаете о событиях Гран При Австрии, когда вашего соотечественника, Рубенса Баррикелло, заставили пропустить на финише Михаэля Шумахера?

Думаю, ясно, что мои симпатии в этой ситуации целиком на стороне Рубиньо. И не только потому, что он мой соотечественник. То, что произошло на финише Гран При Австрии, – это профанация спорта. Но с другой стороны, я хорошо понимаю, что для Ф-1 – это обычное дело. Формуле-1 вообще свойственны закулисные интриги, дрязги. В принципе, именно поэтому я и ушел оттуда.

Мистер Фиттипальди, в связи с последним вашим замечанием не могу не задать еще один вопрос. Переломным моментом в вашей карьере гонщика Ф-1 стал переход из McLaren в команду вашего брата Вильсона в 1975 году. В этой команде вы не добились ничего и в конце концов покинули Формулу-1. Как сейчас, спустя много лет, вы оцениваете это свое решение? Не жалеете об упущенных возможностях?

Как раз сейчас и не жалею. Это было событие, про которое только и можно сказать: не было бы счастья, да несчастье помогло. Ведь благодаря этому в конце концов я оказался в Америке, дважды выиграл “500 миль Индианаполиса”, становился чемпионом IndyCar. Но самое главное, я познакомился с удивительной атмосферой американских гонок, где бескомпромиссная борьба на трассе сочетается с подлинно товарищескими отношениями вне ее. Все эти годы я получал от гонок огромное удовольствие. Это столь разительно отличалось от того, с чем я порой, увы, сталкивался в Ф-1.

Намерены ли вы побывать в Москве?

О, я уверен, что это произойдет. И, возможно, довольно скоро.

В таком случае, до встречи!

Вадим Котляров, Леонид Ситник
Редакция благодарит Арсена Гаспаряна
за помощь в подготовке этого материала



Углепластиковые осколки, острые как бритва, усеяли трассу... Эта фраза в современной Формуле-1 звучит столь часто, что уже как-то и не задумываешься над тем, какая жуткая опасность скрыта за этими словами. Дело даже не в том, что углепластиковая "щепа" на асфальте чревата проколом шин для других автомобилей. Самое страшное, когда эти осколки впадают в тело гонщика.

Убедиться в этом мне довелось в буквальном смысле "на собственной шкуре", когда я стал очевидцем столкновения Ника Хайдфельда и Такумы Сато во втором повороте трассы А1 в ходе Гран При Австрии. Пресловутые осколки разлетелись во все стороны, как от взрыва приличной силы. Нет, ни один из них в меня, к счастью, не впился — защитные сетки над барьерами из шин достаточно надежно укрывают людей, находя-

щихся даже в считанных метрах от места аварии. Подвело элементарное журналистское любопытство: взяв в руки и рассматривая искореженные куски того, что еще недавно было машиной Ф-1, я и опомниться не успел, как "занозил" пальцы и ладони мельчайшими фрагментами углеродной структуры. Тонкие как волос, но при этом твердые и куда более острые, чем стальные иглы, они легко проникают сквозь кожу и причиняют довольно мучительную боль. Избавиться же от них весьма и весьма трудно. Обычный рентген, кстати, их не "видит". Можно лишь догадываться, через какой ад прошел год назад Алекс Занарди, ноги которого (вернее, то, что от них осталось) в результате трагической аварии на "Лаузитцринге" оказались буквально "нашпигованы" разной величины углепластиковыми осколками, что потребо-

вало позже многочисленных операций по их извлечению.

Такуме Сато повезло куда больше, чем Занарди: в столкновении, во многом схожем по характеру, он остался абсолютно цел и почти невредим. Ни сокрушительная сила удара, ни множественные осколки не стали для него роковыми. Это, впрочем, стало ясно лишь спустя некоторое время, но в момент аварии и последующие минуты казалось, что с Такумой приключилось что-то страшное...

Авария, которую ждали

Как бы странно это ни прозвучало, но чего-то подобного в день Гран При Австрии и именно в этом месте ожидали. Настолько часто в предыдущие дни (и в прошлые го-

ФОРМУЛА ВЫЖИВАНИЯ

"Если этот парень продолжит в том же духе, то разобьет за сезон больше машин, чем все остальные гонщики Ф-1, вместе взятые, и это окончательно угробит наш бюджет", — озабоченно вздыхая, говорил один механик Jordan другому после ГП Монако. Однако справедливости ради надо заметить, что подобного рода разговоры вокруг Такумы Сато возникли после аварии, в которой он-то как раз виноват несколько не был.





Картер коробки передач является частью силовой схемы автомобиля, именно поэтому удар этого тарана был так страшен



Сверхпрочный монокок не выдержал удара, но жизнь и здоровье гонщику спас



Удар был столь силен, что рулевая колонка оказалась вырванной с мясом



Бок Jordan полностью разворочен: из-под разбитых ребер торчит искореженный радиатор

ды) автомобили вылетали в повороте Remus, что гонка лишь чудом могла пройти без какого-либо инцидента на этом участке. Неудивительно, что в момент столкновения двух машин в зоне поворота собрались десятки журналистов и фотокорреспондентов. Эту аварию ждали. И все же произошла она неожиданно. Ничто на свете не может подготовить человека к подобному зрели-

щу, когда видишь его не на экране телевизора, а в упор.

Поворот Remus и без всяких аварий — один из самых впечатляющих в Ф-1. Автомобили стремительно, почти на максимальной скорости несутся по восходящей вверх прямой и вдруг резко замедляют движение перед поворотом, словно мгновенно материализуясь из некоего призрачного вихря. И ког-

да ты слышишь ни с чем не сравнимый лязг шестеренок при переключении передач с высшей на первую, оглушительные хлопки, а затем — пронзительный вой меняющего режим работы мотора, тебя буквально пробирает дрожь. И не только потому, что шалют нервы. Дрожит все вокруг: и земля, и воздух. Когда же видишь, как одну из машин срывает с трассы и все с той же огромной скоростью бросает, несет наперерез другим, кажется, что все вокруг вдруг замирает, и лишь она, эта машина, словно в замедленном кино, неотвратно движется к роковой точке. Ничего изменить уже нельзя. Остается лишь ждать. Не знаю, успел ли Ник Хайндфельд вспомнить в эти секунды всю свою жизнь, но мне показалось, что прошла целая вечность, прежде чем столкновение его Sauber с Jordan вернуло времени прежний стремительный бег: громкий звук удара, дикий треск, заглушающий даже вой моторов, "фейерверк" из обломков, который тут же накрыло облако пыли...

Такума Сато позже рассказал: "Я помню все об аварии. Я проходил поворот почти бок о бок с Монтеей и вдруг услышал сильный грохот и на мгновение закрыл глаза. А когда открыл их, то обнаружил свои ноги зажатые в деформированном монококе, а через сквозную дыру в нем увидел землю! Но я совершенно не видел, как на меня летел Хайндфельд, поэтому понятия не имел, что произошло, хотя и было очевидно, что я попал в грандиозную аварию. Это было самое сильное столкновение из всех, в которые мне доводилось попадать. Я был в сознании, чувствовал свои руки и ноги и, хотя было немного больно, знал, что ничего не сломано. Спасибо автомобилю".

Однако со стороны все выглядело отнюдь не так оптимистично. В то время как Ник Хайндфельд, хоть и пребывая в состоянии шока, все же сразу выбрался из кокпита и пусть и с посторонней помощью, но все же сам направился к барьеру безопасности. Сато остался в зияющей черными рваными дырами машине неподвижным, а мгновенно примчавшийся медицинский автомобиль подтвердил

“Второе рождение” Сато

Угодив в ходе ГП Австрии в страшнейшую аварию, Такума Сато, тем не менее, счастливо избежал серьезных увечий, а то и самого худшего исхода. Можно сказать, заново родился. Спасительными для него стали по меньшей мере три защитных структуры в его Jordan EJ12 против одной в Sauber Ника Хайдфельда. Главврач Ф-1 профессор Сид Уоткинс назвал спасение Сато “чудом”, но из технического регламента Ф-1 видно, что за этим “чудом” стоят скорее жесткие правила безопасности, нежели счастливая судьба.

Под тройной защитой...

Сила удара, который пришелся на Jordan Сато, была усугублена еще и тем, что Sauber врезался в машину японца хвостовой частью, конструкция которой специально усилена таким образом, чтобы выдерживать колоссальные нагрузки.

1. Понтоны-телохранители

Действующие правила, однако, требуют такой же устойчивости конструкции и к боковым ударам. Если бы не это, последствия могли бы быть совсем иными...

2. Не теряя головы

Поглощающий энергию удара защитный пояс, проходящий по верхней кромке кокпита, оберегает голову гонщика. С момента его внедрения в 1996 году этот элемент безопасности уже не раз доказывал свою несомненную ценность...

3. В тесноте, да не в обиде

Введенная относительно недавно, усиленная внутренняя обивка кокпита, призванная обезопасить ноги гонщика, также сыграла свою роль в предохранении обоих участников столкновения, в особенности Сато, от серьезных повреждений. Гонщики отделались лишь ушибами — правда, весьма болезненными.

В то время как машина Сато была разбита “в хлам”, удары по голове и ногам гонщика были смягчены защитными структурами — добросовестность конструкторов Jordan и строгость норм безопасности FIA прошли хорошую проверку...

Как и почему это случилось...

Столкновение произошло в самом медленном повороте трассы “A1” в конце одного из самых быстрых ее участков — худшего места и быть не может.

Силовая конструкция хвостовой части машины при краш-тестах на удар сзади должна выдерживать нагрузку в 780 кг

1. В момент достижения точки торможения перед вторым поворотом Sauber Хайдфельда несся со скоростью почти 300 км/час

2. Чтобы избежать столкновения с внезапно замедлившимся Йонгом, Хайдфельд ударяет по педали тормоза. Все еще “холодные” после движения за автомобилем безопасности тормоза блокируют колеса Sauber, что тут же вызывает срыв машины в скольжение

3. Хайдфельда выносит на траву, в то время как противобуксовочная система заведомо не рассчитана на такой уровень силы скольжения



4. На траве шинам не за что “зацепиться”, и машина Хайдфельда, не замедляя хода и частично вообще не касаясь колесами поверхности, вылетает дальше в направлении выхода из поворота

5. Пролетев перед носом Williams Монтой, Sauber задней частью наносит сокрушительный удар по Jordan Сато, который двигался на первой передаче со скоростью 65 км/час

6. Сато моментально теряет сознание, а обе машины, разбитые и неуправляемые, вылетают в гравий

В эту минуту показалось, что произошло самое страшное



серьезность случившегося. Шли минуты. Гонщика долго не могли извлечь из кабины. Суэта врачей вокруг казалась бессмысленной. Напряженную тишину периодически нарушала лишь вереница медленно проезжающих за автомобилем безопасности машин.

Судя по закрытым глазам и безвольно склоненной вбок и назад голове японского гонщика было очевидно, что он по меньшей мере без сознания, и находился в таком состоянии он достаточно долго. Хотя ему это показалось лишь "мгновением", на которое он закрыл, а потом опять открыл глаза. Но именно за это "мгновение" медики во главе с профессором Уоткинсом, "поколдовав" над Такумой, привели его в чувство, после чего спасатели смогли освободить японца из углепластиковой "мышеловки". Однако место происшествия он покинул все же на носилках и под капельницей, после чего для дальнейшего обследования был отправлен на вертолете в госпиталь Граца.

Под счастливой звездой

Гонка продолжилась, а мне представилась возможность детально изучить обе разбитые машины. Уникальность этой аварии была в том, что перед столкновением неуправляемый Sauber Хайдфельда развернулся на 180°, и он врезался в Jordan Сато "кормой" — то есть самой жесткой частью машины Ф-1. Именно этот факт мог самым роковым образом усугубить последствия столкновения для Такумы. Дело в том, что задняя защитная структура не рассчитана на лобовой удар. Она не деформируется и не рассеивает энергию столкновения. Она просто изготовлена прочной и жесткой. На фото видно, что при всей внешней "развороченности" задней части Sauber, его трансмиссия, являющаяся частью силовой схемы, осталась практически целой, представляя собой подобие грозного тарана. Ими-то и пробил Хайдфельд Jordan японца. А тому просто-напросто повезло: монокк оказался проломлен непосредственно под коленным сгибом его правой ноги. Ко-

нечно же, боковая защита сыграла свою роль и поглотила изрядную часть энергии удара. Но что ни говори — повезло парню.

Эдди Джордан, впрочем, как и сам Сато, воздал должное современным нормам безопасности: "Всех нас бесят эти правила, постоянные изменения в требованиях к конструкции шасси, однако поверьте, что в команде нет ни одного человека, кто бы сейчас не благодарил не только наши счастливые звезды, но и FIA как раз за эти "занудные" требования. Случись такое несколькими годами ранее, не уверен, что сейчас Сато продолжал бы гоняться. Так что спасибо всем тем, кто сделал безопасность ключевым аспектом Формулы-1".

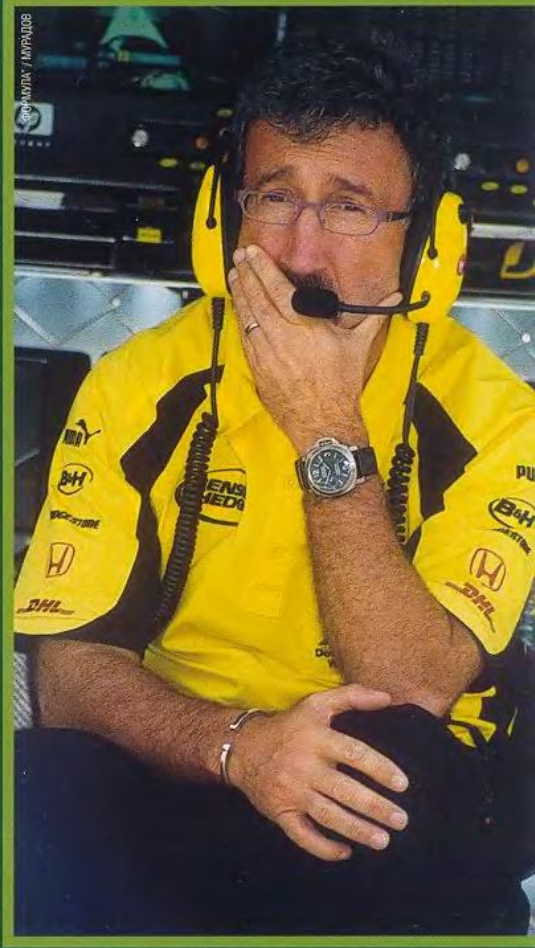
И все же исход серьезной аварии в автоспорте — во многом дело случая, везения. Алексу Занарди в прошлом году не повезло. "Всего лишь" переломами ноги отделался Михаэль Шумахер двумя годами раньше. А вот Айртону Сенне в свое время счастье изменило: если бы не злополучный обломок подвески, великий бразилец, скорее всего, остался бы жив. Его убила не авария, которая сама по себе не была такой уж опасной. Айртон убит случай.

Такума Сато, похоже, из тех, кому везет. Удивительно везет. На пресс-конференции перед ГП Австрии ему даже задали вопрос: не слишком ли часто он попадает в аварии? (На что новичок-японец довольно беззаботно ответил: "Просто я всегда еду на пределе и, когда трасса особенно трудная, иногда ошибаюсь. Но меня это не слишком расстраивает".) В Малайзии он наезжает передними колесами на задние колеса машины своего партнера по команде, но его машина не взлетает, не переворачивается, лишь слегка подпрыгивает, и он после смены носового обтекателя благополучно продолжает гонку. Спустя всего неделю после своего "второго рождения" на ГП Австрии Такума в гонке исторических автомобилей в Монако вновь разбивается, пилотируя Lotus 49B. На этом автомобиле Грэм Хилл в 1968 и 1969 годах выиграл ГП Монако, и в силу его конструкции японец

сидел практически "внутри" бензобака, но вновь остался невредим. Наконец, еще через неделю уже в ходе нынешнего ГП Монако Jordan Сато в субботу врезается в отбойник в Ste Devote, в воскресенье "прикладывается" к отбойнику в порту и затем боком летит прямо на барьер безопасности (то и дело при этом пересекая траекторию движения Физикеллы) — и опять без какого-либо вреда для себя! Если Такума продолжит выступать в том же духе, то скоро может заслужить неофициальный титул чемпиона в гонках Формулы-1 на выживание...

С другой стороны, не зря же великий поэт назвал опыт "сыном ошибок трудных". И пусть в Австрии ошибку совершил не Сато, а Хайдфельд, опыт все равно приобретен. Конструкторами, проверившими свои автомобили в самых экстремальных условиях. Экспертами по безопасности, еще раз убедившимися в эффективности разработанных ими мер. Чиновниками федерации, получившими своеобразное добро на принятые в последнее время изменения в правилах. Всей Формулой-1. Ведь даже из этого "счастливого случая" будут сделаны надлежащие выводы, которые еще более обезопасят этот спорт. Что касается обломков... То, по большому счету, всю эту углепластиковую чудо-технику не жаль. Свою работу она выполнила. Хотя, надо полагать, и не совсем в том смысле, на который рассчитывал Эдди Джордан.

Борис Мурадов





СТАРТОВЫЙ СПУРТ ТАКУМЫ САТО

Карьера велогонщика

До 19 лет об автомобилях Такума Сато даже и не думал. Ему было, чем занять себя — учеба в колледже, а в свободное от занятий и семинаров время — гонки на велосипедах. Велоспортом японец увлекался давно, но большинство от многих сверстников, предпочитавших новомодные двухколесные машины для катания, а классические велосипеды для гонок по шоссе и треку. Родители Такумы были далеки от спорта — мать работала в адвокатской конторе, а отец был актером. Но оба поощряли увлечение сына. Тем более что и в колледже Сато достиг неплохих результатов — в 1991 году выиграл национальное первенство среди колледжей, а еще год спустя победил на всеяпонской универсиаде.

По иронии судьбы, именно тот успех и поставил крест на дальнейшей карьере Сато-велогонщика. Судьба было угодно, чтобы на экзаменах гонимый, где ждал Такума во время соревнований, расположился картером. Японец решил прокатиться на маленькой машинке, а когда десятиминутный заезд подошел к концу, он уже точно решил, что автомобили — это именно то, чему стоит посвятить всю оставшуюся жизнь. Через два месяца Сато купил вместо нового велосипеда свой первый кар и отправился на трассу "Суэда", чтобы ввезти, когда начнутся занятия в самой знаменитой в Японии школе гонщиков, которую патронирует компания Honda.

Выпускной экзамен в школе состоялся в середине октября 1997 года. На асфальте, еще не успевший остыть после недавнего Гран При Японии Формулы-1, вышли около сотни соискателей звания лучшего ученика. Первым финишную черту пересек кар Такумы — паренек буквально на лету обучался премудростям гоночного дела, да и физические кондиции, которые Сато обрел еще во время занятий велоспортом, оказались кстати. Так что его победа выглядела совершенно закономерной. Вместе с почетным кубком японец получил и еще



Такума Сато и Томас Шектер лидируют на старте гонки Евросерии Ф-Орел в Донингтон-парке 21 марта 1999 года



Свой путь в большой спорт Такума начинал как велогонщик

Короткий путь

Карьера Такумы на родине получилась очень короткой — провел лишь пару гонок в Ф-3, Сато уже в мае покинул Японию и уехал на другой конец света — в Англию. Он совсем недолго занимался автоспортом, но успел за это время твердо усвоить, что только европейская гоночная школа может открыть японцу дорогу в Ф-1. Большинство его соотечественников достаточно долго выступали во внутренних чемпионатах, и лишь затем отправлялись в Старый Свет. Но Сато и так начал слишком поздно, и теперь еще несколько лет не собирался. Поэтому он сознательно "забыл" весь прошлый опыт и начал с азов — сел за руль простейшей машинки Ф-Валлах Junior. Вместе с 14–16-летними пацанами японский "де-

д", которому уже перевалило за 20, выгадал забавно, да и результаты пока что добиться не смог. Впрочем, Ф-Валлах Junior, конечно же, не была для Сато самоцелью. Уже в середине сезона Такума переселся в Формулу-Орел и финишировал третьим в зимнем чемпионате Великобритании. В следующем году он вновь одолел сразу два класса гоночной школы — выиграв четыре этапа, занял шестое место в Евросерии Ф-Орел и дебютировал в классе В британского Ф-3, где едва не стал чемпионом. А осенью еще и приехал шестым в одной из гонок поддержки ITM Майо. Такие достижения не могли остаться незамеченными, и Такуму пригласили в одну из самых сильных команд британского Ф-3 — Carlin Motorsport.

Конечно же, все это время за спиной гонщика неуловимо маячила логотип Honda, однако в случае с Сато японский автогигант лишь слегка направил своего подопечного, а вовсе не покупал тому места в командах, как это часто случается. Да и к финишу Такума приходит первым исключительно за счет собственных гоночных качеств.

2000 год стал для 23-летнего пилота первым по-настоящему серьезным испытанием. Пора обучения завершилась, настало время показывать результаты. Но выиграть британский чемпионат, куда традиционно стекаются



Карьера Сато в Ф-3 закончилась эффектной победой в Гран При Макао 2001 года



В Ф-1 Сато попал как тест-пилот BAR. Японский гонщик в команде – это был сильный ход в борьбе за симпатии Honda. Эдди Джордан быстро осознал это, и в конце 2001 года предложил Такуме место в своем автомобиле



лучшие гоночные силы со всего света, с первого же захода не удалось. Японец четырежды переиспытывал в гонках, но уступил Антонио Пизони и Томасу Шектеру, заняв по итогам чемпионата лишь третье строчку. Зато по ходу сезона Сато стартовал в гонке французской Ф-3 в Спа (знание бельгийской трассы никогда не будет лишним для гонщика) и выиграл ее. А в декабре свершилось историческое для Такумы событие – его пригласили принять участие в тестах сначала за рулем Jordan, а неделю спустя – в BAR. С момента его первого в жизни заезда на прокатном картдроме в Осаке прошло менее пяти лет.

Нетипичный японец

Второй сезон в британской "трешке" получился для Сато достойным завершением карьеры в "младших" Формулах. Двенадцать побед в 26 гонках, чемпионский титул с огромным – более 70 очков – отрывом от ближайшего преследователя, а в качестве весомой добавки – первые места в Гран При Макао, Marlboro Masters в Зандворте и международной гонке поддержки британского ГП Ф-1. Причем в Макао Такума поехал уже имея в кармане подписанный контракт с Jordan – в 2000 году знаменитая гонка закончилась для японца аварией в первом повороте, и эту досадную олошность следовало устраним.

А вот начало карьеры в Ф-1 сложилось для Сато, мягко говоря, не слишком удачно. Лишь последнее место на старте австралийского Гран При, столкновение с партнером по Jordan, Джамарио Франкеллой в Малайзии, полет в Италию, и, наконец, еще два происшествия – в Австрии и Монako. Не многовато ли для семи гонок? Но ведь на те же самые события можно взглянуть и по-другому. В Мельбурне на молодого пилота свалилась полугодичная норма несезона. Полноценный КП привнес в сервизной аварии в субботней тренировке. Запасная машина отказала уже на первой минуте квалификации, и гонщику пришлось доказы-

вать свое право выйти на старт под проливным дождем. На Сепанге Такуме удалось великолепный старт – на первом круге он отыграл 5 позиций. Можно вспомнить также несколько его обгонов в бразильском Гран При. И даже на неудачном Гран При Монako был эпизод, когда Такума мгновенно разобрался в ситуации и разом опередил Физикеллу и Сато. А работу гонщика с инжнерами можно охарактеризовать фразой босса его команды Ф-3, много повидавшего на своем веку Трезора Карпина: "Я могу назвать лишь пару гонщиков, которые чувствовали машину лучше Такумы".

Весь путь от самых автономных аздов до первого в жизни Гран При Формулы-1 занял у японца шесть лет. Такума стал самым молодым представителем своей страны в чемпионате мира. Но стоит ли делать такой акцент на том, что Сато – японец? Поначалу в Японии вообще ничего не знали о моих успехах в Европе. Но я регулярно посылал отчеты о гонках в журналы и постоянно обновлял свою страничку в Internet, и постепенно люди стали интересоваться моими результатами", – рассказывает гонщик.

Ды, он родился и провел первые годы своей жизни в Токио, на борту его Jordan – бейсик с красным штурмом флага, а в кармане – японский паспорт. Но практически вся его карьера прошла в Старом Свете. В путешествиях по миру Сато сопровождают два британца – менеджер Эндрю Дэвидсон-Скотт и "личный бухгалтер" Мэттью Уинтер. Его английский безупречен – некоторые британские пилоты говорят на родном языке хуже. Так что, скорее, Такума стоит назвать представителем европейской гоночной школы японского происхождения. Он практически не отличается от молодых британцев, немцев, итальянцев или французов, с которыми соперничает на гоночных трассах. Если, правда, речь не идет об интервью для Fuji TV.

Александр Кабановский



Такума Сато

Дата рождения	28 января 1977 года
Место рождения	Токио, Япония
Место жительства	Мэдрей, Англия, Великобритания
Рост	163 см
Вес	60 кг
Семейное положение	холост
Любимая музыка	японский поп
Любимое блюдо	японская кухня
Любимый напиток	газированная вода
Хобби	велосипед и прыг-толкание гири
Любимый кинофильм	"В кино хожу часто, но любимого фильма у меня нет"
Первый старт	картинг, 1997 г.
Самое запомнившееся событие в карьере	"Первый звонок Эдди Джордана"

Карьера:	картинг, лучший выпускник гоночной школы Honda Suzuka Racing School, в качестве главного пилота получил спонсорное место в команде Dome японской Ф-3 на 1998 г.
1998 г.	японская Ф-3; в Синтеттоне дебютировал в британской Ф-1; в Японии; зимний чемпионат Ф-1; 3-е место, команда Diamond Racing
1999 г.	европейская Ф-1; 4 победы, в том числе в дебютной гонке серии в Дунингтоне, 6-е место; британская Ф-3, класс В; 2-е место, команда Diamond Racing
2000 г.	британская Ф-3; 4 победы, 3-е место; французская Ф-3; 1 победа в составе команды Carlin Motorsport; тесты в Jordan и BAR Ф-1
2001 г.	британская Ф-3; 12 побед в составе команды Carlin Motorsport, 1-е место; победы в ГП Макао, Marlboro Masters в Зандворте и международной гонке поддержки британского ГП Ф-1, тест-пилот BAR, тесты в Jordan Ф-1
2002 г.	чемпионат мира Ф-1, выступает за команду Jordan-Honda

Всего за карьеру:	
Гран При в Ф-1	8
Гонок в Ф-1	8
Очков	—
Чемпионский титул	—
Побед	(п.р. – 9-е место)
Полу-позиций	(п.р. – 14-е место)
Быстрейших кругов	(п.р. – 10-е место)

Все данные представлены по состоянию на 15.06.02

(Подпись)



ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

Эмануэле Наспетти/ Emanuele Naspetti (Италия)



Род. 24.02.68 в Анконе, Италия

Карьеру автогонщика начал в 1980 г. с картинга. В 1987 г. дебютировал в автогонках. В 1988 г. стал чемпионом итальянской Ф-3. В 1989–1992 гг. выступал в МЧ Ф-3000 (5 побед, 2 ПП, 4 БК, 59 очков). Третий призер МЧ Ф-3000 1991 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бельгии 1992 г. (12-й). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1992–1993 гг. Выступал на автомобилях March CG911 (March) в 1992 г., Jordan 193 (Jordan) в 1993 г. После ухода из Ф-1 выступал в различных кузовных чемпионатах. В 1994–1998 гг. стартовал в ИТС: чемпион Италии 1997 г., вице-чемпион Италии 1998 г. В 1995 г. провёл две гонки (1 победа) во французском чемпионате FFC, в 1997 г. занял 3-е место в "24 часа Спа". В 1999 г. стал вице-чемпионом Италии в IISTC (Italian Super Touring) (4 победы). В 2000 г. занял 5-е место в ETCC, стартовал в "24 часа Ле-Мана". В 2001 г. участвовал в чемпионате FIA GT. ГП в Ф-1: 6; гонок в Ф-1: 6; очки: —; лучший рез. в квал.: 21-е место — ГП Бельгии 1992 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — ГП Португалии 1992 г.; быстрые круги: —. Победы в других гонках: этапы МЧ Ф-3000 в Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья), Хоккенхайме, Брандс-Хэтче и Спа в 1991 г., в По (ГП По) в 1992 г.



Массимо Натили/ Massimo Natili (Италия)

Род. 28.07.35 в Рончильоне, Витербо, Италия

В начале 60-х гг. Массимо считался одним из самых талантливых гонщиков итальянской Ф-Junior (Ф-3). На ГП Великобритании 1961 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1961 г. Выступал на Cooper T51 (Scuderia Centro Sud). Однако в 1962 г. после страшной аварии, в которую Натили угодили во время гонки Ф-Junior в Монце, его карьера пошла на спад. Массимо получил ожоги лица и ног и остался жив лишь благодаря неизвестному болельщику, который, рискуя собственной жизнью, вытащил гонщика из горящей машины. После этого Натили участвовал в гонках еще три года: в 1964 г. занял 4-е место на не входившем в зачет ЧМ Ф-1 ГП Рима, в 1965 г. стартовал на Brabham в Ф-3 и выиграл в литовском классе итальянский чемпионат спортивных автомобилей на Lotus 23. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 28-е место — ГП Великобритании 1961 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Патрик Неве/Patrick Neve (Бельгия)

Род. 13.10.49 в Льеже, Бельгия



В начале 70-х гг. окончил гоночную школу Джима Расселла, позднее несколько лет работал инструктором и участвовал в гонках. В 1974 г. на Lola T340 выиграл британский чемпионат STP Ф-Ford 1600. В 1975 г. перешел в Ф-3, занял 2-е место на ГП Монако Ф-3. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бельгии 1976 г. (НФ). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1976–1978 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT44B (RAM) в 1976 г., Ensign N176 (Ensign) в 1976 г., March 761 (Williams) в 1977 г., March 781S (Patrick Neve) в 1978 г. В 1977 г. занял 14-е место в ЧЕ Ф-2 (4 очка), а в 1978 г. из-за довольно слабых результатов и финансовых проблем вынужден был оставить гонки

"формулу", но еще несколько лет периодически стартовал за BMW в различных кузовных чемпионатах. ГП в Ф-1: 14; гонок в Ф-1: 10; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Бельгии 1976 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Италии 1977 г.; быстрые круги: —.

Жак Неллеман/Jac Nelleman (Дания)

Род. 19.04.44 в Копенгагене, Дания



У себя на родине Жак был довольно популярным пилотом, но на международной арене абсолютно неизвестен. Высшей точкой его карьеры было участие в квалификации ГП Швеции 1976 г., где он показал последнее 27-е время, отстав от обладателя ПП на 4,6 с, и не прошел квалификацию. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1976 г. Выступал на автомобилях: Brabham BT42, BT44B (RAM). ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 27-е место — ГП Швеции 1976 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —.

Кэл Нидей/Cal Niday* (США)

Род. 29.04.16 в Турлоке, штат Калифорния, США. Умер 14.02.88 в Уилл-Спрингс, штат Калифорния, США

Карьеру автогонщика начал после Второй мировой войны с гонок мidgetов. В 1953 г. дебютировал в серии AAA (CART) и Indy 500. В Европе практически не известен. В 1953–1957 гг. участвовал в 5 Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). Выступал на автомобилях: Kurtis (Miracle Power/Belanger) в 1953 г., Stevens (Jim Robbins) в 1954 г., KK500B (D-A Lubricants/Racing Assoc.) в 1955 г. В 1956, 1957 гг. участвовал в тренировках, но не прошел квалификацию. Лишь однажды — в 1954 г. сумел добраться до финиша "пятисотки", в 1955 г. сошел из-за отказа магнето, в 1955 г. попал в аварию.



ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 9-е место в Indy 500 1955 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место в Indy 500 1954 г.; быстрые круги: —.

Хельмут Нидермайер/ Helmut Niedermayr (Германия)

Род. 29.11.15. Умер 03.04.85



Спортивную карьеру Хельмута нельзя назвать блестящей: все ее основные события пришлось на лето 1952 г. В конце июня на Mercedes-Benz 300SL в паре с Тео Хельфрихом Хельмут занял 2-е место в "24 часа Ле-Мана", 3 августа на собственном AFM 6 принял участие в единственном для себя ГП Германии ЧМ Ф-2 (9-е место с отставанием в 3 круга), а буквально через несколько дней на автодроме "Гренландринг", вылетев с трассы, устроил ужасную аварию, в которой погибли по самым скромным подсчетам 13 зрителей и еще несколько десятков болельщиков получили серьезные ранения. После этой трагедии Нидермайер практически завершил гоночную карьеру и лишь эпизодически выходил на трассу, как правило, участвуя в ралли и гонках спортпрототипов. ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — ГП Германии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Германии 1952 г.; быстрые круги: —.

Тифф (Тимоти) Ниделл/Tiff (Timothy)Needell (Великобритания)

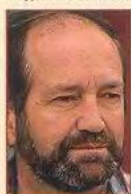


Род. 29.10.51 в Хаванте, графство Гэмпшир, Англия, Великобритания

Карьеру автогонщика начал в 1971 г. в британской Ф-Ford 1600, где выступал до 1975 г. Чемпион британского первенства Townsend Thoresen Championship Ф-Ford 1600 1975 г. В 1976 г. стал вице-чемпионом Великобритании (Allied Polymer Championship) в Ф-Ford 2000, выиграл приз Grovewood и дебютировал в британской Ф-3, где провёл два следующих сезона. Лучший результат в Ф-3 — 4-е место в 1978 г. В 1978–1979 гг. стартовал в серии Autograss Ф-1: 10-е место в чемпионате 1979 г. В том же году собирался выступить за Ensign в ЧМ Ф-1, но FIA отказала Тиффу в выдаче суперлицензии. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бельгии 1980 г. (НФ). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1980 г. Выступал на Ensign N180 (Ensign (Unipart Racing)). Проведя две гонки в Ф-1, ушел в гонки легковых и спортивных автомобилей, где стартовал со сих пор. В 1980–2001 гг. выступал в ЧМ спортпрототипов, BTCC, "24 часа Ле-Мана", британском чемпионате GT, FIA GT, IMSA, Формуле-Вее, LEC (Lotus Elise Championship) и в автокроссе. Параллельно с гонками занимался спортивной журналистикой и основал свою радиостанцию. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Бельгии 1980 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Джон Николсон/ John Nicholson (Новая Зеландия)

Род. 06.10.41 в Окленде, Новая Зеландия



Великолепный инженер, в начале 70-х основал фирму, которая занималась доводкой двигателей Ford-Cosworth для команды McLaren. Параллельно и сам периодически стартовал в гонках. Спортивную карьеру начал в конце 60-х гг. в Новой Зеландии, однако серьезно занялся автогонками лишь в 1973 г. В 1973–1974 гг. дважды подряд выигрывал чемпионат Ф-Atlantic. В 1974 г. занял 6-е место в "Гонке чемпионов" и на ГП Великобритании (НПК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1974–1975 гг. Выступал на автомобиле Lynpac 006 (Pinch). После ухода из Ф-1 в 1976 г. стартовал в Ф-2 и Ф-5000, в 1978 г. — в новозеландской серии Питера Сьювессанта. Затем Джон увлекся гонками на моторных лодках и оставил автоспорт. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 26-е место — ГП Великобритании 1975 г.; лучший рез. в гонке: 17-е место/НФ — ГП Великобритании 1975 г.; быстрые круги: —.

Гуннар Нильссон/ Gunnar Nilsson (Швеция)



Род. 20.11.48 в Хельсингборге, Швеция. Умер 20.10.78 в чарингкросском госпитале в Лондоне, Англия, Великобритания

Один из сильнейших гонщиков за всю историю шведского автоспорта. Спортивную карьеру начал в 1972 г. с Ф-Вее. В 1973 г. стартовал в Ф-Super Vee и ЧЕ Ф-2, занял 13-е место в ЧЕ. В 1974 г. выступал в немецком, а в 1975 г. — в британском чемпионате Формулы-3. Чемпион Великобритании в Ф-3 (BP Championship) 1975 г. В 1976 г. был заявлен на ЧМ Ф-1 в составе March, но в последний момент Гуннара

обменяли на Ронни Петерсона и Нильссон оказался в Lotus. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Южной Африки 1976 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1976–1977 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 77, 78 (Lotus). Лучший результат в ЧМ — 8-е место в 1977 г. Зимой 1977–1978 гг. Гуннар заключил контракт с Arrows, однако так и не провел за эту команду ни одной гонки. Весной у него была диагностирована последняя стадия рака и, несмотря на все усилия врачей, осенью того же года он умер в лондонской клинике, ровно месяц не дожив до своего 30-летия.



ГП в Ф-1: 32; гонок в Ф-1: 31; очки: 31; лучший рез. в квал.: 3-е место — ГП Бельгии, ГП Франции 1977 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 1. Победы в Ф-1: 1 — ГП Бельгии 1977 г. Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов на "Остеррайклинге" в 1976 г.

Брэш (Амбросус) Ниманн/ Brausch (Ambrasus) Niemann (Южная Африка)

Род. 07.01.39 в Дурбане, Южная Африка



Гонщик-любитель, спортивную карьеру начал в первой половине 60-х гг. Стартовал в национальных гонках. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Южной Африки 1963 г. (14-й). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1963, 1965 гг. Выступал на Lotus 22 (Ted Lanfear). После завершения карьеры в Ф-1 стартовал в гонках легковых и спортивных автомобилей, позднее переквалифицировался в мотогонщика. Чемпион Южной Африки по мотогонкам 1979 г. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Южной Африки 1963 г.; лучший рез. в гонке: 14-е место — ГП Южной Африки 1963 г.; быстрые круги: —.

Хидеки Нода/Hideki Noda (Япония)

Род. 07.03.69 в Осаке, Япония



Хидеки — типичный представитель когорты молодых, но не слишком удачливых японских гонщиков, пришедших в Ф-1 в 90-е гг. Карьеру автогонщика начал в 1982 г. с картинга. Трехкратный чемпион Японии по картингу 1983–1986 гг. 1987 г. провёл в японской Ф-J1600, в 1988 г. выступал в японской Ф-3. На следующий год приехал в Европу, где занял 5-е место в британской Ф-Vauxhall Lotus (1 победа) и 9-е место в Евросерии GM Lotus (2 победы: 0+1+1). В 1990–1991 гг. выступал в британской Ф-3 (1 победа), лучший результат — 7-е место в 1991 г. В 1992–1994 гг. стартовал в МЧ Ф-3000 (6 очков), лучший результат — 9-е место в 1994 г. На ГП Европы 1994 г. в Хересе (НФ) в составе команды Larrousse дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1994 г. Выступал на Larrousse LH94 (Larrousse). В 1995 г. планировал стартовать за Simtek, но команда вынуждена была покинуть Ф-1 и Нода остался без места. После неудачи в Ф-1 Хидеки перебрался за океан, где в 1996–1997 гг. выступал в серии Indylights (1 победа), лучший результат — 9-е место в 1997 г. В 1998 г. вернулся в Японию, где выступал в Ф-Nippon (лучший результат — 5-е место в 2000 г.), японском чемпионате GT (лучший результат — 9-е место в 2000 г.). Сейчас выступает в IRL. ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Японии, ГП Австралии 1994 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Брайан (Джон Брайан) Нэйлор/Brian (John Brian) Naylor (Великобритания)



Род. 24.03.23 в Салфорде, Манчестер, Англия, Великобритания. Умер 08.08.89 в Марбелье, Испания. Владелец автомагистралей в Стокпорте, гонщик-любитель. Брайан начал стартовать в автогонках в 1954 г. за рулем Cooper-MG. В начале карьеры специализировался на клубных гонках, затем стал выступать и в Гран При. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Германии 1957 г. (13-й/2-й в Ф-2). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1957-1961 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T43 (Ф-2), T45 (Ф-2) (Brian Naylor) в 1957-1958 гг., JBW (Brian Naylor) в 1959-1961 гг. По окончании сезона 1961 г. завершил свою гоночную карьеру. ГП в Ф-1: 8; гонок в Ф-1: 7; очки: —; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Италии 1960 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место — ГП Германии 1957 г., ГП Великобритании 1960 г.; быстрые круги: —

Дюк (Деннис Си.) Нэлон/Duke (Dennis C.) Nalon* (США)



Род. 12.03.13 в Чикаго, штат Иллинойс, США. Умер 26.02.2001. Карьеру автогонщика начал на рубеже 20-30-х гг. с гонок мidgetов. В 1935 г. дебютировал в серии AAA (CART) и Indy 500. После Второй мировой войны вернулся за руль и выступал в гонках AAA до середины 50-х гг. В 1950-1954 гг. участвовал в 5 Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). Выступал на автомобилях: Kurtis (Novi Pirelli/Jean Marce nac, Novi Pure Oil/Lewis Welch, Novi Governor/Jean Marce nac) в 1951-1953 гг. В 1950, 1954 гг. участвовал в тренировках, но не прошел квалификацию. В 1951 г. выиграл полу-позицию, но до финиша этапов ЧМ ни разу не добрался. ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 10-е место в Indy 500 1951 г.; быстрые круги: —. Полу-позиции в ЧМ: 1 — Indy 500 1955 г.

Роберт О'Брайен/Robert O'Brien (США)

Род. ????.???. Один из самых малоизвестных пилотов чемпионов мира. Американский гонщик-любитель. В ЧМ Ф-1 провёл одну единственную гонку — ГП Бельгии 1952 года в Спа, где, стартовав с последнего места, на финише гонки проиграл победителю 6 кругов и не попал даже в финишную классификацию. ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — ГП Бельгии 1952 г.; лучший рез. в гонке: НК/14-е место — ГП Бельгии 1952 г.; быстрые круги: —

Пэт (Патрик) О'Коннор/Pat (Patrick) O'Connor* (США)



Род. 09.10.28 в Норт-Вероне, штат Индиана, США. Погиб 30.05.58 в аварии во время гонки Indy 500 в Индианаполисе, штат Индиана, США. Карьеру профессионального автогонщика начал после Второй мировой войны с гонок мidgetов. В 1953 г. дебютировал в серии AAA (CART) и Indy 500. В 1953-1958 гг. участвовал в 6 Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). Выступал на автомобилях: KK500C (Hopkins/Motor Racers) в 1954 г., KK500D (Ansted Rotary) в 1955-1956 гг., KK500G (Sumar/Chapman Root) в 1957-1958 гг. В 1953 г. участвовал в тренировках, но не прошел квалификацию. В 1957 г. выиграл полу-позицию в Indy 500, в 1956-1957 гг. одержал две победы на этапах чемпионата USAC. Однако в 1958 г. в третьем повороте первого круга очередной "пятисотки" на "старой кирпичнице" жизнь Пата трагически оборвалась в страшной аварии, с участием 15 автомобилей. ГП в ЧМ: 6; гонок в ЧМ: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 8-е место в Indy 500 1955, 1957 гг.; быстрые круги: —. Полу-позиции в ЧМ: 1 — Indy 500 1957 г. Победы в других гонках: этапы USAC (CART) в Дарлингтоне в 1956 г. и Трентоне в 1957 г.



Джеки (Кит) Оливер/Jackie (Keith) Oliver (Великобритания)

Род. 14.08.42 в Чадуэлл-Хитте, графство Эссекс, Англия, Великобритания. Карьеру автогонщика начал в 1961 г. с гонок на малолитражных автомобилях. В 1965 г. пересел за руль машин GT. На следующий год попробовал свои силы в Ф-3. На ГП Германии 1967 г. на Lotus 48 Формулы-2 дебютировал в ЧМ Ф-1, в первой же гонке финишировал 5-м, и выиграл ГП Германии в классе Ф-2, но в зачет ЧМ очков не получил, поскольку был заявлен в Ф-2, а не в Ф-1. Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 1967-1973, 1977 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 48 (Ф-2), 49, 49B (Lotus) в 1967-1968 гг., BRM P133, P138, P139, P153, P160 (BRM) в 1969-1970, 1972 гг., McLaren M14A, M19A (McLaren) в 1971 г., Shadow DN1, DN8 (Shadow) в 1973, 1977 гг. Лучший результат в ЧМ — 13-е место в 1968 г. Параллельно с Ф-1 выступал в американской Ф-5000, ЧЕ Ф-2 1967-1968 гг., (17 очков, лучший результат — 5-е место в ЧЕ 1968 г.) и гонках спортпрототипов: 6 побед на этапах ЧМ, в т.ч. в "24 часа Ле-Мана", чемпион серии Can-Am 1974 г. (4 победы). В 1977 г. Джеки основал в Милтон-Кейнсе собственную команду Ф-1 Argo, которой руководил до 1996 г., когда продал команду Тому Уокеншоу. Проработав еще два года коммерческим директором TWR, Оливер окончательно ушел из гонок. ГП в Ф-1: 51; гонок в Ф-1: 49; очки: 13; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП Великобритании 1968 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Мексики 1968 г., ГП Канады 1973 г.; быстрые круги: 1. Победы в других гонках: ГП Германии Ф-2 1967 г.; этапы ЧМ спортпрототипов в Себринге и Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") 1969 г., Дайтоне ("24 часа Дайтоны"), Монце и Спа в 1971 г., Моспорт-парке в 1976 г.; этапы Can-Am в Моспорт-парке, Холл-Каунти, Уоткинс-Глене и Мид-Орабю в 1974 г.



Дэнни (Дэниэль) Онгэс/Danny (Daniel) Ongais (США)

Род. 21.05.42 в Голондулу, Гавайи. Карьеру автогонщика Дэнни начал в 1974 г. в SCCA. Два следующих сезона Онгас провёл в американской Формуле-5000, а в 1977 г. дебютировал в серии USAC (CART), где выступал вплоть до 1987 г. (6 побед). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП США-Восток (Уоткинс-Глен) 1977 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1977-1978 гг. Выступал на автомобилях: Penske PC4 (Interscope Racing) в 1977 г., Ensign N177 (Ensign) в 1978 г., Shadow DN9 (Interscope Racing) в 1978 г. В 1979 г. Дэнни выиграл "24 часа Дайтоны". Видя из спорта в 1987 г., Онгас неожиданно вернулся за руль в 1996 г., когда заменил погибшего на тренировке в Индианаполисе Скотта Брайтона и занял 7-е место в Indy 500. Однако через два года в 1998 г. на тренировке перед очередной "пятисоткой" на "старой кирпичнице" уже сам Дэнни попал в серьезную аварию и решил завершить карьеру. ГП в Ф-1: 6; гонок в Ф-1: 4; очки: —; лучший рез. в квал.: 21-е место — ГП Аргентины 1978 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Канады 1977 г.; быстрые круги: —. Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов в Дайтоне ("24 часа Дайтоны") в 1979 г.; этапы USAC (CART) в Мичигане в 1977 г., Онтарио, Техасе, Моспорт-парке, Милуоки и Мичигане в 1978 г.

Карл Оппитцхаузер/Karl Oppitzhauser (Австрия)

Род. ????.???. Возможно, самый малоизвестный гонщик ЧМ Формулы-1, который, впрочем, так ни разу и не попробовал себя в официальных заездах за рулем Формулы-1. На ГП Австрии 1976 г. австрийская команда Sports Cars of Austria заявила для Карла March 761, но из-за неопытности гонщика, который никогда до этого не ездил за рулем "Формулы-1", Оппитцхаузера не допустили даже до участия в тренировках. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: НСК; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

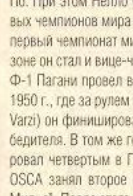
Артур Оуэн/Arthur Owen (Великобритания)



Род. 23.03.15 в Лондоне, Англия, Великобритания. Ювелир, владелец ювелирного магазина в Джерси, гонщик-любитель. Автоспортом увлекся в начале 50-х гг., тогда же стал выступать в клубных горных гонках. В середине 50-х начал участвовать и в кольцевых соревнованиях. В ЧМ Ф-1 отметился лишь однажды — на ГП Италии 1960 г., но из-за поломки подвески до финиша не добрался. Выступал на Cooper T45 (Arthur Owen). После этого еще несколько лет продолжал участвовать в горных гонках и гонках спортивных автомобилей. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 11-е место — ГП Италии 1960 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Нелло (Чирилло) Пагани/Nello (Cirillo) Pagani (Италия)

Род. 11.10.11 в Милане, Италия. Итальянский аристократ, в конце 40-х — начале 50-х гг. Нелло был очень знаменитым гонщиком. В 1947 г. он навечно вошел в историю мирового автоспорта, выиграв на Maserati 4CL первый Гран При того что образованной Формулы-1 — ГП По, через год Пагани вновь первенствовал в По. При этом Нелло умудрился стать и одним из первых чемпионов мира по мотогонкам, выиграв в 1949 г. первый чемпионат мира в классе 125 см³, в том же сезоне он стал и вице-чемпионом в классе 500 см³. В ЧМ Ф-1 Пагани провёл всего одну гонку — ГП Швейцарии 1950 г., где за рулем Maserati 4CLT/48 (Scuderia Achille Varzi) он финишировал 7-м, отстав на три круга от победителя. В том же году на Simca-Gordini он финишировал четвертым в ГП Модены, а в 1952 г. за рулем OSCA занял второе место в своем классе в "Милле Милья". После этого Нелло повесил шлем на гвоздь и стал менеджером легендарной команды MV Agusta, выступавшей в ЧМ по мотогонкам. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Швейцарии 1950 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Швейцарии 1950 г.; быстрые круги: —. Победы в других гонках: ГП По 1947, 1948 гг.



Дэвид Пайпер/David Piper (Великобритания)



Род. 02.12.30 в Эджуэ, Лондон, Англия, Великобритания. Выходец из семьи фермеров. В 50-е гг. Пайперы неплохо зарабатывали на компенсациях за строительство прошедшей по их землям автодороги M1 из Лондона в Лидс. На вырученные деньги в середине 50-х Дэвид начал карьеру автогонщика в горных гонках, затем пересел на Lotus 6 и стал участвовать в кольцевых гонках. В 1959 г. купил Lotus 16 и на ГП Великобритании дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1959-1960 гг. Выступал на Lotus 16 (Dorchester Service Station, Robert Bodle). В 1960 г. занял 2-е место в гонке за "Леди Уи-грам Трофи" в Новой Зеландии. Однако настоящий расцвет карьеры Пайпера начался, лишь когда он пересел за руль спортивного автомобиля. В 1962-1970 гг. Дэвид считался одним из сильнейших частных пилотов, выступавших в гонках спортпрототипов. За рулем Ferrari и Porsche он одержал несколько побед, и даже после страшной аварии во время гонки "24 часа Ле-Мана" 1970 г., после которой врачи вынуждены были ампутировать у него часть ноги, нашел в себе силы вернуться за руль и участвовал в гонках исторических автомобилей. ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 21-е место — ГП Франции 1960 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место — ГП Великобритании 1960 г.; быстрые круги: —

Риккардо Палетти/Riccardo Paletti (Италия)

Род. 15.06.58 в Милане, Италия. Погиб 13.06.82 от травм, полученных в аварии на старте ГП Канады в Монреале, Канада



Торстен Пальм/Torsten Palm (Швеция)



Род. 23.07.47 в Кристинсхамне, Швеция. Карьеру автогонщика начал во второй половине 60-х гг. в ралли. В 1969 г. пересел за руль Brabham Формулы-3. Двукратный чемпион шведской Ф-3 1970, 1971 гг. В 1973-1974 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (1 пьедестал (0+0+1), 1 БК, 6 очков), лучший результат — 16-е место в ЧЕ 1974 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Монако 1975 г. (НПК). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1975 г. Выступал на Hesketh 308 (Polar Caravans). По окончании сезона 1975 г. ушел из гонок и стал эскадроводом. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 21-е место — ГП Швеции 1975 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место/НФ — ГП Швеции 1975 г.; быстрые круги: —

Джонатан (Джонатан Чарльз) Пальмер/Jonathan (Jonathan Charles) Palmer (Великобритания)



Род. 07.11.56 в Лондоне, Англия, Великобритания. Дипломированный врач, карьеру автогонщика начал в 23 года за рулем Van Diemen Ф-Форд. В 1979-1980 гг. выступал в британской Ф-Форд 1600. В 1981 г. пересел за руль Ralt Ф-3 и выиграл британское первенство Marlboro F3 (8 побед, 7 ПП, 10 БК, 126 очков). В 1982-1983 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (6 побед, 5 ПП, 3 БК, 85 очков), чемпион Европы 1983 г. На ГП Европы 1983 г. в Брандс-Хэтче дебютировал в ЧМ Ф-1 (13-й). Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 1983-1989 гг. Выступал на автомобилях: Williams FW08C (Williams) в 1983 г., RAM 01, 02 (Skoal Bandit) в 1984 г., Zakspeed 841, 861 (Zakspeed) в 1985-1986 гг., Tyrrell DG016, 017, 017B, 018 (Tyrrell) в 1987-1989 гг. Лучший результат в ЧМ — 11-е место в 1987 г. Параллельно с Ф-1 иногда стартовал в гонках ЧМ спортпрототипов (2 победы, лучший результат в ЧМ — 6-е место в 1984 г.). В 1990 г. после ухода из Ф-1 год проработал тест-пилотом в McLaren, комментировал гонки Ф-1 на BBC, затем занялся авто-спортивным бизнесом: открыл гоночную школу и учредил свой класс гоночных машин Ф-Palmer Audi. ГП в Ф-1: 88; гонок в Ф-1: 83; очки: 14; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Франции 1987 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Австралии 1989 г.; быстрые круги: 1. Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов в Брандс-Хэтче в 1984 г. и на "Норисринге" в 1987 г.; этапы ЧЕ Ф-2 в Хоккенхайме ("Джим Кларк Трофи"), Донингтон-парке, Мизано, Энна-Перуге (ГП Средиземноморья), Зольдере и Муджелло в 1983 г.

*— пилоты, выступавшие только в Indy 500 (здесь и далее не приводятся пилоты, не прошедшие квалификацию в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 в 1950-1960 гг.). Сокращения: НС — не стартовал в гонке; НСК — не стартовал в квалификации; НПК — не прошел квалификацию; НПКП — не прошел предквалификацию; ДК — дисквалифицирован; НФ — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — быстрый круг; ПП — полу-позиция. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.02.

Динамические возможности автомобиля принято характеризовать двумя показателями: временем разгона до определенной скорости с места и максимальной скоростью движения. Всем известно, например, что вазовская "десятка" разогнается до 100 км/ч за 14 секунд и имеет максимальную скорость 165 км/ч. Каковы же динамические характеристики "формулы", и чем они определяются? За динамику разгона автомобиля Формулы-1 отвечают двигатель, трансмиссия, аэродинамические элементы и шины. Давайте посмотрим, каково влияние каждой из этих составляющих на способность "формулы" молниеносно ускоряться.

Трансмиссия

Обычно при изучении динамики разгона автомобиля инженеры пользуются специальным графиком – скоростной характеристикой. Такая характеристика применительно к "формуле-1" приведена на рис. 1. Синими линиями показаны усилия, передаваемые от двигателя к ведущим колесам автомобиля при полностью нажатой педали "газа" на различных передачах. Количество синих кривых равно количеству передач (в нашем случае – семи). Верхняя, самая горбатая кривая соответствует первой передаче, нижняя, слегка выпуклая – седьмой. На первой передаче на колеса передается максимальное усилие, однако скорость движения автомобиля на ней не превышает 125 км/ч. На последней передаче усилие меньше, зато автомобиль может разогнаться до высокой скорости. Форма кривых

определяется характеристиками двигателя, а их расположение – передаточными числами коробки передач.

С помощью педали "газа" гонщик может ограничивать мощность двигателя и, соответственно, усилия, передаваемые на колеса. Тогда точка скоростной характеристики автомобиля смещается в область, расположенную ниже соответствующей синей кривой. Представленные кривые являются как бы границами возможностей данного автомобиля на выбранной передаче.

При разгоне "формулы-1" гонщик (или автоматика) переключает передачи. Как видно из рис. 1, при одной и той же скорости автомобиль может ехать на различных передачах, например, при скорости 100 км/ч на любой из семи. Однако для эффективного разгона выгоднее как можно дольше оставаться на воз-

можно более низкой передаче, поскольку это позволяет удерживать обороты двигателя на высоком уровне (частота вращения двигателя автомобиля Формулы-1 во время движения обычно не падает ниже 14 000 об/мин) и, что очень важно, дает возможность подвести к колесам при той же скорости движения большее усилие. После переключения передачи вверх происходит прыжок с соответствующей кривой вниз на соседнюю, при этом усилие, подводимое к ведущим колесам, снижается, а обороты двигателя падают, чтобы потом снова возрасти до максимума (примерно 18 000 об/мин) по мере разгона машины. Затем включается следующая передача и т. д. Иногда при выходе из поворота гонщик может включить более высокую передачу, чем требуется для интенсивного разгона, например, на скорости 125 км/ч вместо второй передачи может быть использована четвертая. Это, как видно из рисунка, позволяет снизить усилие на колесах автомобиля и более четко контролировать динамику его разгона.

Для каждой трассы существует свой набор оптимальных передаточных чисел коробки передач, позволяющий пройти круг с минимальным временем. Этот набор предварительно определяется с помощью моделиро-

ванных компьютерных программ, а затем уточняется непосредственно на трассе. Например, для испанской трассы в Барселоне, учитывая обилие быстрых поворотов, передаточные отношения высших передач будут сближены с целью улучшения динамики машины на высоких скоростях.

Шины

Подводимое к колесам усилие уравнивается силой трения колес с трассой, которая возникает в пятне их контакта. Не позволяя колесу проскальзывать относительно дороги, эта сила заставляет автомобиль смещаться вперед. До определенного предела все усилие, подводимое к колесам от двигателя, уравнивается силой трения. Однако сила эта имеет определенное максимальное значение, показанное на рис. 1 зеленой линией. Если усилие, подводимое на колеса, превышает максимальную силу трения, они начинают пробуксовывать, при этом избыточная мощность двигателя тратится на нагрев шин и их истирание о дорожное покрытие. Отсюда важный вывод: полезное усилие, разгоняющее автомобиль, не может преодолеть максимальную силу сцепления колес с дорогой.

Величина максимальной силы трения зависит от многих факторов: материала и конструкции шин автомобиля, вертикальной нагрузки на ведущую ось, состояния дорожной поверхности (в дождь она значительно снижается). При разгоне "формулы-1" максимал-



Мощь стартового рывка автомобиля Ф-1 ограничивают сцепные свойства шин

ная сила трения повышается, что связано с дополнительным прижатием ведущих колес к дороге за счет аэродинамической силы.

Из рис. 1 видно, что автомобиль Ф-1 может буксовать вплоть до 4-й передачи и скорости порядка 180 км/ч (до этих пор синие линии выше зеленой). До этой скорости разгон автомобиля определяется не мощностью двигателя или настройками коробки передач, а сцепными свойствами шин. Другими словами, при одинаковых шасси и настройках интен-

ность разгона до скорости порядка 180 км/ч автомобиля Ф-1 со спонсорским Asiatech, что стоит на Minardi и с моторным BMW (Williams) была бы примерно одинаковой.

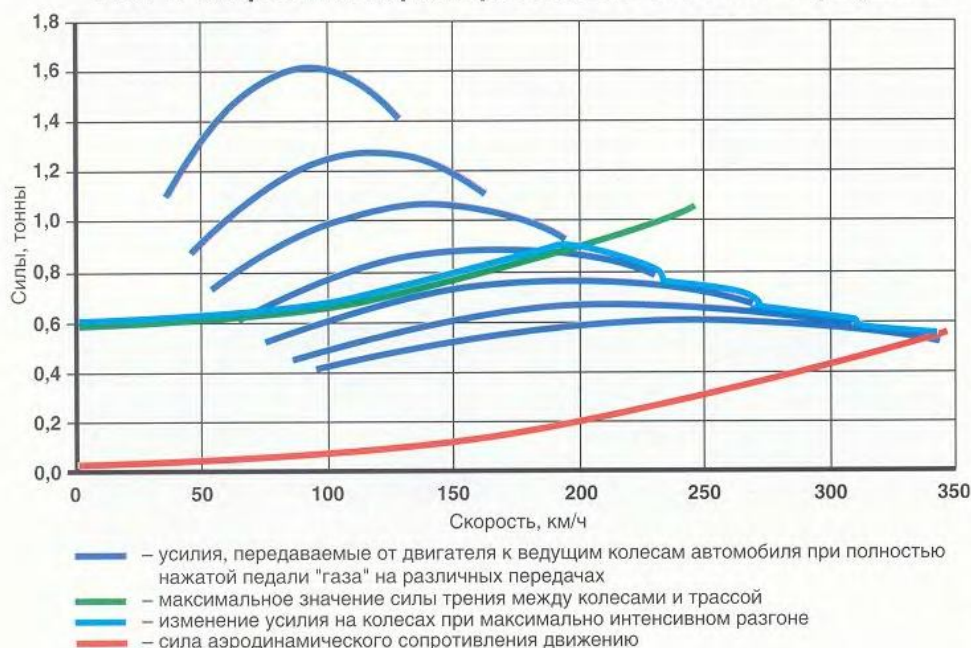
При слишком "душном" нажатии на педаль "газа" на скорости, к примеру, 50 км/ч, колеса будут вращаться с такой частотой, как если бы автомобиль мчался на 120 км/ч. При этом мощность порядка 160 л.с. будет тратиться на нагрев и износ шин. Гонщикам (или автоматике противобуксовочной системы)

ЛЕГКИЕ НА РАЗГОН

Судьба Гран При зачастую решается в первом повороте. Именно поэтому так важно оказаться в нем раньше соперников



Рис. 1. Скоростная характеристика автомобиля Формулы-1



приходится принимать меры по предотвращению пробуксовки, то есть филигранно работать педалью "газа", "придушивая" двигатель, чтобы удерживать ведущие колеса на грани проскальзывания.

В результате до 100 км/ч автомобиль Формулы-1 разгоняется примерно за 3 секунды, что вызывает немалое разочарование, ведь почти такой же динамикой разгона обладают некоторые, пусть и очень мощные, дорожные автомобили, например, McLaren F1. Однако в этом нет ничего удивительного, ведь при низких скоростях, когда аэродинамика "формул"

только просыпается от "спячки", эффективность сцепления их колес с дорогой ненамного превосходит этот параметр у дорожных спорткаров. Вот если бы сила трения колес с дорогой была неограниченна, с места до 100 км/ч машины Формулы-1 срывались бы за 1,4 с, а еще через 1,6 с их скорость уже приближалась бы к 200 км/ч!

Двигатель

Здесь уместно вернуться к форме скоростной характеристики двигателя. Максимальная мощность двигателя не является единствен-

ным критерием его совершенства. Менее мощный двигатель может позволять гонщику лучше использовать свои возможности в поворотах за счет более выгодной формы скоростной характеристики. Что это значит? Скоростная характеристика любого двигателя является выпуклой вверх кривой, но в формульных двигателях эта выпуклость значительно сильнее, чем в обычных. Усилие, передаваемое на колеса при постоянном положении педали "газа", меняется по мере раскручивания двигателя. Из-за этого при разгоне двигателя со слишком горбатой характеристикой гонщику приходится более "галантно" давить на педаль "газа", чтобы не допустить пробуксовки или заноса. Двигатель с достаточно пологой скоростной характеристикой дает пилоту возможность точнее дозировать усилие на ведущих колесах и двигаться на пределе сцепных возможностей шин автомобиля.

Конечно, после легализации противобуксовочных систем давить на "газ" можно более раскованно: электроника учтет избыточную мощность двигателя и подаст на колеса именно такое усилие, которое будет соответство-

Даже такому могучему автомобилю как Ferrari 550 Maranello не под силу тягаться в скорости разгона с формульными собратьями



Специалисты команды BAR наблюдают за поведением автомобиля при тренировке старта на выезде с пит-лейн



вать пределу сцепления колес с дорогой (иной раз хватает и половины "выпущенных на свободу" лошадиных сил). При этом разгон будет происходить вдоль зеленой линии на рис. 1 вплоть до момента, когда усилие, передаваемое на колеса, не окажется меньше предела сцепления. А дальше разгоном автомобиля будут всецело повелевать двигатель и трансмиссия. Короче говоря, при максимально интенсивном разгоне усилие на колесах будет изменяться в соответствии с голубой кривой на рис. 1.

Аэродинамика

При движении машины по трассе на нее действует сила сопротивления. На рис. 1 она показана красной линией. В основном эта сила является силой аэродинамического сопротивления движению. До 90% мощности, подводимой к колесам "формулы-1" при равномерном движении, тратится на взбаламучивание окружающего воздуха. Кстати, автомобили Формулы-1 с точки зрения обтекаемости стоят в одном ряду не с современными дорожными "обмылками", а где-то между мотоциклами с коляской и трамваями. Посмотрите на эти



Williams F23 готовится к "потешной" гонке с Holden Commodore. Все подобные эксперименты неизменно заканчиваются победой автомобиля Ф-1, несмотря на значительный гандикап, который обычно дается дорожной машине

бесстыдно обнаженные колеса и развитые антикрылья: они существенно снижают обтекаемость машины. Аэродинамическая составляющая силы сопротивления зависит от скорости движения автомобиля, степени аэродинамической загрузки антикрыльев, скорости и направления ветра, плотности окружающего воздуха. Помимо этого часть энергии тратится на деформацию шин при качении (во многом зависит от давления в шинах) и на совершение работы против сил тяжести (при движении на подъемах).

Когда сила, подводимая к колесам автомобиля, оказывается больше силы сопротивления, автомобиль разгоняется. Причем интенсивность разгона пропорциональна разности полезной силы на колесах и силы сопротивления (расстоянию по вертикали между голубой и красной кривыми), а также обратно пропорциональна массе автомобиля – закон Ньютона. Когда движущая сила уравнивается силой сопротивления, машина начинает двигаться с постоянной скоростью. Этим равновесием и определяется максимальная скорость "формулы-1". В приведенном на рис. 1 примере она равняется 340 км/ч (при этой

скорости происходит пересечение голубой кривой и красной). Если мы увеличим аэродинамическую нагрузку автомобиля, то красная кривая будет взмывать круче, и ее пересечение с голубой линией наступит раньше, следовательно, максимальная скорость уменьшится. Поэтому, при увеличенных углах атаки антикрыльев машины Формулы-1 теряют в максимальной скорости, хотя и получают возможность ехать в поворотах шустрее. Одним словом, максимальная скорость автомобиля определяется преимущественно его обтекаемостью и мощностью двигателя.

Надо заметить, что для каждой степени аэродинамической загрузки существует вполне определенное передаточное отношение высшей передачи, позволяющее развить максимально возможную скорость, то есть реализовать весь потенциал двигателя. Отклонение от этого оптимального значения как в большую, так и в меньшую сторону приведет к снижению максимальной скорости. Поэтому при существенном изменении настроек "формулы-1" механикам приходится перенастраивать и коробку передач. Обычно это делается путем изменения главной передачи.

"Динамомашинa"

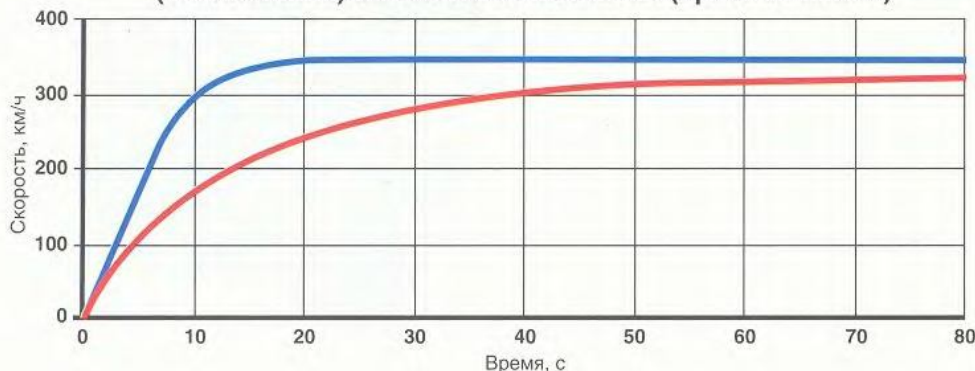
Итак, что же получается в результате? На рис. 2 представлен график разгона при максимально интенсивном ускорении "среднестатистического" автомобиля Формулы-1 и, для сравнения, дорожного Ferrari 550 Maranello. Очень, кстати, могучего автомобиля с двигателем, развивающим около 500 л.с., и 6-ступенчатой коробкой передач. На графике хорошо видны особенности динамики обеих машин. Их максимальные скорости примерно одинаковы: сказывается худшая обтекаемость "формулы-1" по сравнению с грациозным спорткаром. Однако если, для смеха, убрать с автомобиля Формулы-1 все антикрылья, то он без труда разгонится до 400 км/ч.

Что касается динамики разгона, то до 100 км/ч обе машины разгоняются примерно одинаково, хотя "формула" выигрывает более секунды. Сказываются упомянутые выше особенности. Зато посмотрите на разницу в интенсивности ускорения при высоких скоростях! Так, до 300 км/ч "формула" разгоняется за время чуть более 10 секунд, а дорожный Ferrari – за 40! Требуемая для разгона до 300 км/ч дистанция для "формулы-1" составляет примерно 500 м, а для "гражданского" автомобиля – 2500 м. Почувствуйте разницу. При высоких скоростях, когда эффективно работает аэродинамика "формулы", мощный двигатель и легкое шасси позволяют получать сногшибательные динамические показатели. Гораздо более тяжелому (1700 кг) и менее мощному дорожному Ferrari противопоставить нечего.

Так что в зачете "Разбег по прямой" спорить с "динамомашинной" Ф-1 могут разве что джентльмены. Однако, по признанию самих гонщиков, больше всего в "формуле-1" поражает не столько разгон, сколько динамика торможения и скорость прохождения поворотов. Но это уже темы для отдельного разговора.

Артем Краснов

Рис. 2. Динамика разгона автомобиля Формулы-1 (синяя линия) и Ferrari 550 Maranello (красная линия)



Гран При Австрии

КРЫЛЬЯ И ХВОСТЫ

В Формуле-1, как и в животном мире, не существует дилеммы "крылья или хвосты". И те и другие важны. Что и было еще раз доказано во время Гран При Австрии.

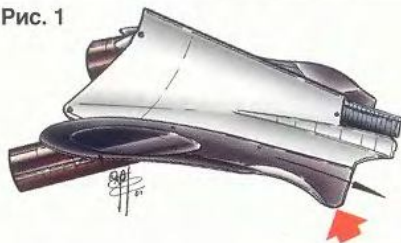
Ferrari

Во время квалификации в хвостовой части машины Рубенса Баррикелло вновь были замечены выступающие торсионные различной длины. Подготовленные для гонки машины в задней части боковин имели вырезы для отвода горячего воздуха от радиаторов, тогда как "дымоходы" были несколько укорочены.

McLaren

Торцевые пластины заднего антикрыла были усилены с внешней стороны в месте крепления нижней плоскости. Эдриан Ньюи задумал радикально изменить конструкцию MP4/17 для достижения развесовки по осям, которая бы соответствовала характеристикам новых покрышек Michelin, существенно отличающихся от имевшихся в распоряжении команды в зимний период.

Рис. 1



Williams

Впервые использовалось переднее антикрыло (рис. 2), имевшее, как и на Ferrari, выгнутую зону (1) и два небольших ребра (2) на нижней поверхности плоскости. С внешней стороны изогнутых торцевых пластин (3), также выполненных в стиле Ferrari, находятся законцовки (4) с характерным вырезом. "Шайбы" такого типа уже использовались командой во время Гран При Австралии. Впервые на FW23, подготовленных для гонки, устанавливался капот двигателя

Рис. 2

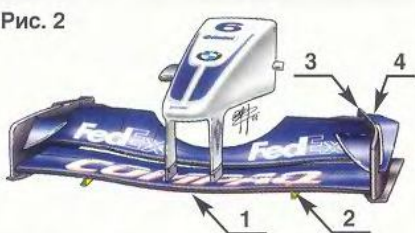


Рис. 3

теля в "квалификационной" конфигурации (рис. 1), отличающийся меньшей высотой и большей длиной, причем хвостовая часть капота слегка загнута вниз (эта зона обозначена стрелкой).

Sauber

Высота и ширина кузова в зоне "тали" и капота двигателя были значительно умень-

женную вогнутую зону (1), а также криволинейные торцевые пластины (3) с небольшими горизонтальными элементами (2) с внутренней стороны. Новыми были и вертикальные закраины (4). Только на машинах команды Jordan монтировались миниантикрылья на капоте мотора.

BAR

Выхлопные трубы укоротили таким образом, чтобы они не выступали над кузовом. Для Вильнева было подготовлено новое шасси.

Jaguar

После перерыва на машинах вновь установили двойные дефлекторы за передними колесами и переднее антикрыло с "двухэтажными" цельными элеронами.

Minardi

Гидроусилитель руля был установлен на обеих машинах. Увеличена хорда крыловидных обтекателей, внутри которых заключены рулевые тяги.

Toyota

От испытанного на трассе в Эшториле нового переднего антикрыла было решено отказаться, поскольку во время пятничных тренировок обе машины продемонстрировали ярко выраженную недостаточную поворачиваемость.

Джордж Пиола
Рисунки автора

Рис. 4

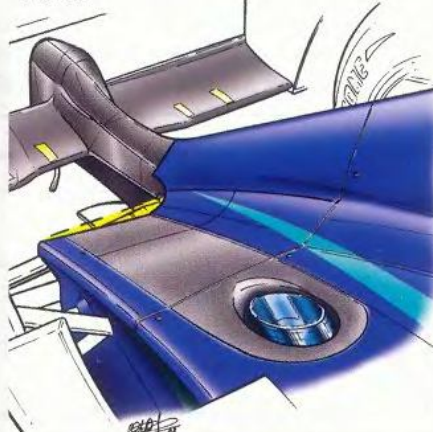


шены (рис. 5). Верхние части боковин кузова в зоне коробки передач теперь не строго горизонтальны, а наклонены, образуя широко раскрытую букву V (прежняя конфигурация боковин указана пунктиром). Видоизменилась и конфигурация диффузора. Также использовалось новое антикрыло (вверху на рис. 4), отличающееся от старого (внизу) уменьшенным расстоянием (1) между законцовками с внешней стороны торцевых пластин и менее изогнутым вверх элероном (2), который уже не касается вертикального дефлектора (3), закрепленного под плоскостью. На машинах устанавливались двигатели серии 050 в том варианте, в котором их использовала Ferrari во время первых гонок сезона.

Jordan

Проведены сравнительные испытания антикрыльев двух типов. Новое (рис. 3) выполнено в стиле Ferrari и имеет слабо выра-

Рис. 5



Гран При Монако

ШОУ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

С 25 мая 2002 года решением FIA запрещено использование маскирующих чехлов и щитов для машин в боксах. Шоу должно продолжаться. Даже когда автомобили находятся не на трассе.

Ferrari

В распоряжении гонщиков было пять шасси, но одно из них, самое старое, так и не было распаховано. Баррикелло получил новую запасную машину. В субботу использовалось новое переднее антикрыло, опробованное в четверг на трассе во Фьорано. Изменениям подверглись как основная плоскость, так и элерон, на характерной зубчатой задней кромке которого появилась небольшая треугольная закраина. Как и на машинах других команд, на F2002 монтировались задние антикрылья с тремя горизонтальными элементами в верхней части корпуса (рис. 1). Интересно, что на задней кромке элерона (1) и нижней плоскости (2) имелись небольшие вырезы в зоне соприкосновения с торцевыми пластинами, а закраины (3) на элероне и верхней плоскости не доходили до боковин. В квалификации и гонке на машине Баррикелло устанавливались более тонкие тормозные диски, чем на машине Шумахера. Для улучшения отвода тепла от радиаторов на машинах, подготовленных для гонки, монтировались "дымоходы" с вырезами в сочетании с отверстиями в боковинах кузова.

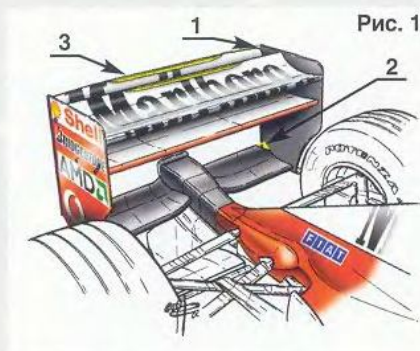


Рис. 1

McLaren

У основания воздухозаборников радиаторов MP4-17, участвовавших в гонке, появились горизонтальные крылышки (рис. 2). Этот элемент различные команды впервые опробовали еще два года назад. В связи с увеличением угла поворота передних колес до 22° в верхних треугольных рычагах передней подвески были сделаны небольшие вырезы (рис. 3). Углепластиковые треугольные рычаги задней подвески заменили на стальные. В верхней части боковых понто-

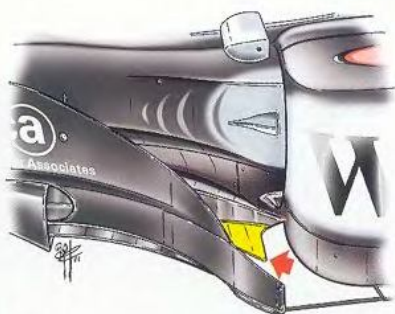


Рис. 2

Williams

Переднее антикрыло получило новые торцевые пластины (рис. 4) с треугольным вырезом на верхней кромке. Вновь в гонке FW24 имели кузова в квалификационной конфигурации с задней частью уменьшен-



Рис. 4

ной высоты. Были усилены рычаги подвески. В частности, тягу регулировки схождения задних колес покрыли оболочкой из углеволокна.

Sauber

Для улучшения отвода горячего воздуха от тормозных механизмов был сужен диаметр заглушек-"барабанов". На C21, подготовленных для гонки, устанавливались тормозные диски уменьшенной толщины. В ходе тренировок на правом боковом понтоне монтировался "миниканделябр", а на левом - "дымоход". Перед гонкой от асимметричной конфигурации отказались в пользу двух "дымоходов".

Jordan

Во время квалификации проверялись комбинации различных тормозных колодок с дисками Brembo уменьшенной толщины.

Renault

Впервые основная плоскость заднего антикрыла на R202 получила стреловидную форму (рис. 5), тогда как элерон с дельто-

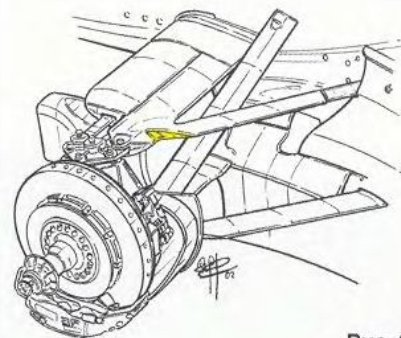


Рис. 3

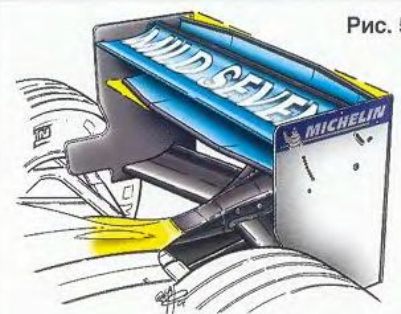


Рис. 5

видной задней кромкой уже использовался во время Гран При Бразилии. В распоряжении Баттона было шасси новой конструкции. Британский пилот отдал предпочтение тормозным дискам американской фирмы Hitco, а его напарник - дискам Brembo.

Jaguar

Jaguar - одна из немногих команд, располагавших лишь тремя собранными машинами. Использовалось новое переднее антикрыло со сдвоенными элеронами, имевшими на задней кромке закраины внушительных размеров.

Arrows

Переднее антикрыло A23 имело элерон новой формы, обеспечивающий большую прижимную силу. Чтобы компенсировать недостаточную емкость масляного бака, над воздухопроводом, идущим к двигателю, был смонтирован небольшой дополнительный углепластиковый резервуар.

Minardi

Передние антикрылья PS02 получили новые, криволинейные торцевые пластины. Перед задними колесами монтировались сдвоенные дефлекторы. Аэродинамические элементы появились и на корпусах "дымоходов".

Toyota

Только на TF102 в дополнение к "миниканделябром" монтировались плоскость с размахом 1000 мм над задней осью и небольшое антикрыло за дугой безопасности.

Джорджо Пиола
Рисунки автора



ДЭН ГЕРНИ
Гран При Великобритании '64

Благородный напиток для гонщиков-джентльменов! В 60-е годы Формула-1 еще не могла похвастаться огромными гонорарами. В те времена европейский автоспорт притягивал к себе людей особой породы, которые садились за руль не ради денег или всемирной славы, а ради самих гонок. И несколько бутылок шампанского считались подходящей компенсацией за смертельный риск. В 1964 году в Брэндс-Хэтче Дэн Герни из Brabham выиграл 100 бутылок шампанского — специальный приз газеты Evening News за лучший круг на тренировке. В итоге он оказался лишь 13-м, что не помешало ему с большим энтузиазмом извести почти весь свой приз на празднование победы... Джима Кларка из Lotus.



Монако: круг за кругом

- "На установочном круге у Шмидта отказывает машина."
-Старт прошел довольно спокойно. Первые 8 пилотов сохраняют свои позиции, и лишь Хаберфельд откатывается с 9-го места на 13-е. Стартовавший 13-м Пантано также теряет 4 позиции.
 -На выходе из Rascasse Пантано (16-й) атакует Монтейру (15-й), Coloni разворачивает, мотор глохнет, и Джорджо сходит с трассы.
 -Саленс останавливается у Ste Devote из-за отказа КП.
 -Монтейру (14-й) разбивает машину в Tabac.
 -Родр. Сперафико (2-й) и Вирдхайм (5-й) сворачивают на пит-лейн: швед сходит, бразилец возвращается на трассу, но кругом позже останавливается из-за проблем с амортизатором, поврежденным при срезке "эски" на 9-м круге. На торможении в Mirabeau Пиццония прошел Рик. Сперафико и поднялся на 5-е место.
 -Баумгартнер (14-й) разбил машину в Noghes.
 -Кьеца (12-й) вылетает в "карман" Ste Devote.
 -Нгуен (9-й) разбил нос машины об отбойник в Tabac.
 -Бюрда (1-й) опережает преследующего его Фризахера на 8 с, далее Токкачело и Энге.
 -А. Сперафико (12-й), пропуская на круг лидера, ушел на грязную часть трассы, потерял контроль над Lola и ударился об отбойник в Chicane.
 -Бриско (10-й) разворачивает в Rascasse, и двумя кругами позже он сходит с трассы.
 -Кьеца (10-й) врезается в отбойник в Ste Devote.
 -Токкачело (3-й) врезается в отбойник в Ste Devote.
 -Хаберфельд (8-й) задевает отбойник в Noghes.
 -Бюрда одерживает свою 3-ю и 25-ю для Super Nova победу в МЧ Ф-3000 и становится лидером чемпионата. В последних поворотах сталкиваются Мюллер и Маурисиу, бразилец врезается в отбойник.
- "Мюллера (6-й) штрафуют 25-секундным штрафом за многократные толчки в машину Маурисиу, а затем дисквалифицируют: его Lola оказалась на 3,5 кг легче нормы."

ДРАМА С ЭПИЛОГОМ

Вот уже третий месяц Фортуна, словно капризная красавица, не может выбрать себе одного фаворита из четырех своих любимцев в Ф-3000. После ГП Монако в лидеры первенства вновь вышел Бюрда, но ясности это не добавило. Француз одержал довольно легкую победу. А недостаток драматизма в борьбе за первое место с лихвой компенсировали другие участники "гонки у Казино".

Старт в Монте-Карло — событие для "младшей сестры" "королевы автоспорта" особенное! И дело даже не в том, что этап проходит на самой известной и сложной трассе Европы. Главное, что это единственная гонка чемпионата, носящая титул Гран При, перешедший к Ф-3000 в 1998 году после упразднения "юношеского" ГП Монако, разыгрывавшегося ранее в Ф-3. В денежном эквиваленте призовые ГП Монако Ф-3000 не так уж велики: 6100 евро за первое место, 3130 — за второе, 2060 — за третье, 1370 — за четвертое, 910 — за пятое, 760 — за шестое, плюс 1680 за новый рекорд круга. Однако не то что выиграть, но и просто финишировать здесь в зачетной шестерке — значит вписать свое имя в историю автоспорта. Именно за это право и разгорелась самая острая схватка уик-энда: Рикарду Маурисиу и Алекс Мюллер отчаянно бились за последнее место в очковой зоне. Продолжалось это сражение все 45 кругов гонки и завершилось, как и положено по законам жанра, драмой в последнем повороте.



Себастьян Бюрда: "В первой квалификации машина была далека от идеала, но потом особых проблем не возникало, и я одержал довольно легкую победу. Хочу поблагодарить команду, без ее помощи мне бы не выдать этого Гран При, о котором мечтает любой гонщик!"

Несмотря на четыре позиции, разделявшие их на старте, уже в первый поворот Рикарду и Алекс вошли вместе, и всю оставшуюся дистанцию бразилец с завидным упорством и хладнокровием защищался от яростных атак явно более быстрого немца. Поначалу это была борьба за 10-е место, но по ходу гонки шедшие впереди ошибались, разбивали машины, сходили, а эти двое, словно связанные невидимой нитью, продолжали наматывать круги, и постепенно их дуэль превратилась в схватку за зачетное очко. К тому моменту они уже раз пять сталкивались колесами, на Lola Маурисиу даже погнулась боковина заднего антикрыла, но при этом оба продолжали гонку. Все это очень напоминало сражение Сенны и Мэнселла за победу на улицах Монако десять лет назад, с той только разницей, что теперь оно длилось в пятнадцать раз дольше, а на кону стояло лишь одно очко, судьба которого решилась в последнем повороте последнего круга. Перед Rascasse Мюллер в очередной раз чуть подтолкнул сзади машину Маурисиу, и, буквально втерев соперника во внешний отбойник на выходе, просунул нос своего автомобиля внутрь поворота. Почти сцепившись колесами, машины понеслись ко входу в "бутылочное горлышко" последнего виража. Рикарду попытался контратаковать, но двум машинам в Noghes было не уместиться. Бразилец оказался снаружи и уперся в отбойник, Мюллер пересек линию финиша шестым, но вожделенное очко так и не получил. После

гонки судьи решили дописать свой эпилог к этой драме. Вот его хронология. 18:03 (50 минут после финиша) — технический делегат докладывает, что при взвешивании Lola Мюллера оказалась на 3,5 кг легче нормы. 18:12 — судьи выносят предупреждение Маурисиу за блокировку Мюллера перед Tabac, где бразилец несколько раз менял направление движения. 18:17 — судьи накладывают на Мюллера 25-секундный штраф за, как минимум, четыре толчка на трассе в заднюю часть машины Маурисиу. 19:25 — на основании доклада технического делегата (18:30) судьи окончательно дисквалифицируют Мюллера и ставят точку в этом драматическом Гран При.

Елена Маккавеева

5-й этап 24-25/05/2002 V Grand Prix Monaco F.3000, Монако

Дистанция: 45 кругов по 3.370 км = 151.650 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 С. Бюрда	Super Nova	1	1:07'40.545
2 П. Фризахер	Red Bull Jr	3	+18.426
3 Т. Энге	Arden	7	+27.629
4 А. Пиццония	Petrobras Jr	10	+28.440
5 Рик. Сперафико	Petrobras Jr	8	+34.800
6 М. Хаберфельд	Astromega	9	+1'28.700
7 Р. Маурисиу	Red Bull Jr	12	НФ/44 (авария)
НК Э. Токкачело	Coloni	4	НФ/31 (авария)
НК Н. Кьеца	PSM	17	НФ/27 (авария)
НК Р. Бриско	Nordic	14	НФ/26 (авария)
НК А. Сперафико	Minardi	19	НФ/22 (авария)
НК Р. Нгуен	Astromega	11	НФ/16 (авария)
НК З. Баумгартнер	Nordic	18	НФ/9 (авария)
НК Родр. Сперафико	Durango	2	НФ/9 (аморт.)
НК Б. Вирдхайм	Arden	6	НФ/8 (руль)
НК Т. Монтейру	Super Nova	15	НФ/7 (авария)
НК Д. Саленс	Minardi	5	НФ/3 (КП)
НК Дж. Пантано	Coloni	13	НФ/2 (разворот)
НК Т. Шмидт	PSM	20	НФ/0 (тех. пр.)
ДК А. Мюллер	Durango	16	ДК

Полу-позиция: С. Бюрда — 1'28.258; V ср.: 137.460 км/ч
Быстрейший круг в гонке: Т. Энге — 1'28.964/17; 136.369 км/ч

Положение в чемпионате:

Личный зачет		Командный зачет	
1	С. Бюрда	24	1 Arden
2	Т. Энге	21	2 Super Nova
3	Дж. Пантано	17	3 Coloni
4	Родр. Сперафико	16	4 Red Bull Jr
5	М. Хаберфельд	13	5 Durango
6	П. Фризахер	10	6 Astromega

Первый круг. Лидеры: Бюрда, Родр. Сперафико, Фризахер и Токкачело проходят "шпильку" у "Гранд-отеля"



Опередив соперников еще до старта, Трейси решил исход гонки в Милуоки



IV этап 31/05 - 2/06/2002
США, Милуоки,
Уэст-Аллис,
Автодром
"Милуокская миля"

Дистанция: 1.661x225=373.725 км



ЛЕТНИЙ МАРАФОН

Лето в CART – самая жаркая пора, как в прямом, так и в переносном смысле. Этапы проходят почти каждое воскресенье, и за три месяца серия проскакивает дистанцию в десять гонок, не давая всем принимающим участие в этом "марафонском забеге" перевести дух. Поэтому месячный "отпуск", который Чемпионская серия FedEx CART взяла в мае, пришелся как нельзя кстати. Однако большинство гонщиков нашли, чем занять себя в этот период. Кристиано да Матта и Тора Такаги слетали в Европу, чтобы попробовать свои силы за рулем машин Формулы-1 в качестве "гостевых" тест-пилотов Toyota. Молодой пилот PWR Скотт Диксон, команда которого объявила себя банкротом, решал проблему своего дальнейшего трудоустройства. PWR Championship Racing с начала сезона испытывала финансовые трудности. Сперва хозяин команды Брюс Мак-Коу вынужден был объя-

вить об увольнении одного из своих гонщиков – испанца Ориоля Сервии. Это не помогло, и десятый, юбилейный сезон этой команды оказался для нее последним. Что касается Диксона, то молодого новозеландца взял третьим пилотом Чип Ганасси, славящийся умением находить новые таланты. В его команде началась карьера Хуана-Пабло Монтои, Алекс Занарди показал, что его неудачи в Ф-1 были лишь случайностью, а скромный середнячок Джимми Вассер провел лучший сезон в своей карьере, неожиданно выиграв в 1996 году чемпионский титул. Так что Диксону, можно сказать, с отпуском повезло. Чего не скажешь о Поле Трейси.

Справедливая несправедливость

Сразу восемь "чемпиаровцев" в майские "каникулы" приняли участие в главной гонке Америки – "Инди-500". 500 миль напряженной борьбы в этом году закончились громким скандалом. В результате судейского "произвола" у Пола Трейси украли заслуженную победу. И в Уэст-Аллисе на IV этап Чемпионской серии канадец приехал явно на взводе. Это выяснилось еще до старта гонки, когда Пол обогнал обладателя поула Адриана Фернандеса до пересечения стартовой черты. Мексиканец решил, что гонка не начнется, пока он не займет свое законное место, сбросил скорость и пропустил вперед еще четыре машины. Но директор гонки Джим Свинтал показал 37-летнему ветерану CART зеленый флаг, означающий, что старт прошел по правилам. После финиша судья признал свою ошибку и извинился перед гонщиком, но результат остался без изменений.

Несмотря на отчаянную борьбу, Фернандес остался только вторым. Пол Трейси, захватив лидерство, уступил его лишь однажды, по-

сле того как затянул со вторым пит-стопом под желтыми флагами. Но уже к третьей серии дозаправок канадец вернул себе "главствующую" позицию. Это принесло ему дополнительное очко за наибольшее число кругов лидирования. Так что Пол в какой-то мере получил компенсацию за обиду, нанесенную ему судьями в Индианаполисе.

Признак мастерства

Стабильность – признак мастерства. Но только признак. Предыдущие четыре этапа выигрывали четверо различных пилотов, а лидирующее положение в чемпионате захватил пятый. Мишель Журден, не попав ни разу даже в призовую тройку, перед Гран При Монтерея опережал ближайшего преследователя Дарио Франкитти на семь очков. Мексиканец и после V этапа остался единственным пилотом в чемпионате, сумевшим финишировать во всех гонках. Но это не помогло ему сохранить первую строчку в общем зачете. Новым лидером в борьбе за Кубок Вандербилта стал гонщик, отличавшийся не стабильностью, а блеском. Пускай и на отдельно взятых трассах.

На традиционных зимних тестах, ежегодно проводимых на автодроме "Лагуна-Сека", Кристиано да Матта все четыре дня показывал высокие результаты. И первые же тренировки перед самой гонкой подтвердили, что Кристиано здесь – главный претендент на победу. Но за господство над выражами "Лагуны" бразильцу пришлось сражаться с неожиданно напомнившим о себе Кенни Бракком. После перехода в Chip Ganassi Racing карьера шведа, шедшая уверенно вверх, притормозила. Прошлогодний "король квалификаций" только здесь добыл свой первый в сезоне поул. Да и то оказавшись лишь промежуточным. Выиграл квалификацию все-таки да Матта, но для этого ему пришлось совершить маленький "подвиг".

Вместо призового молока в Индианаполисе Трейси пришлось пить шампанское в Уэст-Аллисе



V этап 07-09/06/2002
США, Калифорния,
Монтерей
Автодром "Мазда
Лагуна-Сека Рейсвей"
Дистанция: 3.602x87=313.374 км

Да Матта лидирует на старте гонки в Монтерее

Когда на машине Кристиано во второй квалификации загорелся двигатель, бразильский гонщик не остановился на трассе, что обернулось бы аннулированием его лучшего результата, а дотянул до пит-лейн, оставляя за собой густой масляный след. За такое "геройство" организаторы этапа наградили его... штрафом в 10 000 долларов.

То, что да Матта дорос до больших побед, стало ясно еще в начале сезона. В этом плане показательной вышла предыдущая гонка. Когда на его машине возникли проблемы с подачей топлива, Кристиано не прекратил борьбу, казавшуюся уже безнадежной. Ему пришлось все-таки проехать всю дистанцию. За неделю между этапами инженеры и механики команды смогли разобраться с поломкой и предоставили гонщику, по его собственным словам, лучшую машину за два года в Newman/Haas Racing. И в отличие от квалификации в гонке у Кристиано особых проблем не возникло. По меркам CART этот этап получился пресным.

Желтые флаги на трассе появлялись только два раза. На старте во втором повороте, давно снискавшем дурную славу, не смогли разехаться Таунсенд Белл и Джимми Вассер, вызвав небольшую свалку из шести автомобилей. Правда, пострадавших оказалось только двое: для Дарио Франкитти и Адриана Фернандеса гонка на этом и закончилась. На 17-м круге Пол Трейси не справился с управлением и врезался в отбойник. А уже под занавес гонки в песчаную ловушку полосы безопасности попал Тора Такаги. Но этот инцидент судьи оставили совсем без внимания. В таких комфортных условиях Кристиано да Матта мог не опасаться, что на каком-нибудь рестарте его опередят соперники. На пит-стопах же механики бразильского гонщика отработали просто на "отлично", как и бригада его напарника, что позволило Newman/Haas Racing впервые с 1999 года отпраздновать победный дубль, а да Матте выйти в лидеры общего зачета перед тяжелейшим летним "марафоном".

Дмитрий Ситник



Завал на первом круге
не остановил гонку

31/05-2/06/2002
IV этап
США, Висконсин, Уэст-Аллис
Автодром "Милуоки майл"
Дистанция: 1.661x225=373.725 км

Miller Lite 225

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. П. Трейси	Lola K2i Honda	2	1:59'27.602
2. А. Фернандес	Lola B02K Honda	1	+0.638
3. М. Палис	Lola B02K Cosworth	17	+1.719
4. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	15	+8.360
5. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	18	+18.016
6. С. Диксон	Lola B02K Toyota	4	+18.228
7. М. Андретти	Lola B02K Honda	13	+22.030
8. К. Брак	Lola B02K Toyota	14	+22.192
9. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	12	+1 кр.
10. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	5	+1 кр.
11. К. да Матта	Lola B02K Toyota	7	+6 кр.
12. Д. Франкитти	Lola B02K Honda	9	+62 кр. авар.
13. Т. Белл	Reynard K2i Toyota	19	+119 кр. авар.
14. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	10	+140 кр. авар.
15. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	3	+150 кр. электр.
16. Т. Канаан	Lola B02K Honda	8	+158 кр. масло
17. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	16	+176 кр. топл.
18. С. Накано	Lola B02K Honda	6	+207 кр. подв.
19. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	11	+211 кр. электр.

07-09/06/2002
V этап
США, Калифорния, Монтерей
"Мазда Рейсвей Лагуна Сека"
Дистанция: 3.602x87=313.374 км

Bridgestone Grand Prix of Monterey Featuring the Shell 300

Пилот	Шасси, Двигатель	С	Время
1. К. да Матта	Lola B02K Toyota	1	1:55'28.754
2. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	5	+19.087
3. К. Брак	Lola B02K Toyota	2	+19.410
4. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	3	+34.255
5. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	6	+35.095
6. С. Диксон	Lola B02K Toyota	9	+1'11.956
7. Т. Белл	Reynard K2i Toyota	10	+1'12.431
8. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	15	+1 кр.
9. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	11	+1 кр.
10. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	7	+1 кр.
11. М. Андретти	Lola B02K Honda	19	+1 кр.
12. Т. Канаан	Reynard K2i Honda	4	+1 кр.
13. М. Палис	Lola B02K Cosworth	17	+1кр.
14. С. Накано	Lola B02K Honda	18	+1 кр.
15. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	12	+3 кр.
16. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	8	+4 кр. вылет
17. П. Трейси	Lola B02K Honda	16	+72 кр. авария
18. А. Фернандес	Lola B02K Honda	13	+87 кр. авария
19. Д. Франкитти	Lola B02K Honda	14	+87 кр. авария

Положение

в чемпионате после V этапа

1. К. да Матта	51
2. М. Журден-мл.	46
3. К. Фиттипальди	43
4. Б. Жункейра	38
5. Д. Франкитти	35
6. П. Трейси	32
7. М. Палис	32
8. К. Брак	32
9. М. Андретти	30
10. А. Тальяни	29
11. А. Фернандес	28
12. П. Карпентье	28
13. С. Диксон	28
14. Дж. Вассер	26
15. Т. Такаги	13
16. О. Сервия	13
17. Т. Белл	6
18. С. Накано	4
19. М. Домингес	2
20. Т. Канаан	2

Новая расцветка автомобиля не
помогла Франкитти финишировать
на Лагуна-Сека





МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ ТОНИ ДЖОРДЖА



Тони Джордж мог быть доволен. Дело, которое он начал в 1994 году, объявив об организации "Лиги гонок Инди", продолжает развиваться. Мысль главы IRL тоже не стоит на месте. В следующем сезоне "настоящие американские гонки" впервые покинут пределы США. И первый "выход в свет" состоится не где-нибудь в соседней Канаде или Мексике, а сразу в далекой Японии, на автодроме "Твин Ринг", который до этого принимал этапы серии CART, главной соперницы IRL. Honda намерена переключиться с производства двигателей для "чампкаров" на выпуск моторов для "инди". Словом, президент IRL и владелец легендарного автодрома в Индианаполисе пребывал в прекрасном расположении духа. Лишь одно омрачало праздничное настроение мистера Джорджа, когда он погожим майским днем оглядывал переполненные трибуны "старой кирпичницы" перед стартом 86-й гонки "500 миль Индианаполиса": уже два года гонщики из

его чемпионата не могли выиграть главную гонку сезона.

В 2000 году, когда впервые после раздела "Индикара" представители двух гоночных серий сошлись в очном противостоянии, победу праздновал Хуан-Пабло Монтоя, выступавший в то время в CART. В прошлом году гонку так же убедительно выиграли "гастролеры", заняв первые пять мест, а две верхних ступеньки пьедестала "оккупировали" гонщики Роджера Пенске Хелио Каптрю-Невеш и Жиль де Ферран. Однако зимой победители перебрались из одной серии в другую, а значит самый опасный конкурент в одночасье превратился в союзника. Но первый же квалификационный день показал, что спокойной жизни "чампкареры" не дадут.

Наивысшую среднюю скорость (именно таким образом определяются стартовые места гонщиков) показал Бруно Жункейра из команды Чипа Ганасси, заняв промежуточный поул. Который стал окончательным после того, как

из-за дождливой погоды ни в один из других дней свергнуть бразильца с первой строчки никому не удалось.

За год автодром Indianapolis Motor Speedway значительно обновился. Прежде всего, это коснулось покрытия трека. Новый состав асфальта оказался "быстрее" старого, и, несмотря на плохую погоду, рекорд квалификации, установленный в прошлом году Скоттом Шарпом, не устоял. Возросшие скорости повлекли за собой нововведение в области пассивной защиты гонщиков – так называемых "безопасных стен". Отбойник, ограждающий с внешней стороны четырехкилометровый трек, по всему периметру обнесли мягким амортизирующим покрытием, призванным в случае аварии смягчить силу удара.

Новинка прошла проверку еще на тренировках: Робби Мак-Гей столкнулся с "безопасной стеной" на скорости 400 км/ч и "отделался" лишь переломом ноги. Первым же, кто испытал новый барьер на прочность в гонке, стал Грэг Рэй. На 30-м круге от сильного удара его Dallara развернулось поперек трассы, а сам пилот лишь чудом не попал под оторвавшееся колесо, упавшее рядом с машиной. С желтыми флагами большинство машин направилось на пит-стоп. Жункейра, лидировавший со старта, тоже последовал общему примеру, но его механики замешкались, и бразилец откатился на 21-е место. Гонку возглавил Томас Шектер, сын чемпиона Ф-1 1979 года Джоди Шектера, а для бразильца вторая в его карьере Инди-500 закончилась через 50 кругов, когда мотор его машины задымил и стал выбрасывать на асфальт масло. За это время в лидерах успели отметиться Тони Канаан, Скотт Шарп, Жиль де Ферран, Эл Ансер и снова Канаан. Но и во второй раз Канаану, дебютировавшему в Индианаполисе, не пришлось долго вести пелотон. Его G-Force поскользнулся на пролитом Жункейрой масле, и через секунду гонщик уже выбирался из обломков своей машины. Двумя кругами ранее "чампкаровцы" потеряли еще одного бойца – у Джими Вассера отказала коробка передач.

Первым опять оказался Шектер, уступая свою позицию лишь во время дозаправок все тому же узкому кругу соперников, в котором место вышедшего Канаана занял другой уроженец Бразилии – Алекс Баррон. Шектер уверенно держался впереди большую часть дистанции, накрутив наибольшее число кругов лидирования – 85. Но когда до финиша оставалось всего 28 кругов, южноафриканец не удержал машину в четвертом повороте и выбыл из гонки. На время вперед вышел Филипе Жиаффонне, но на пит-стопе он пропустил Каштру-Невеша, который до этого момента держался в тени. Свою последнюю дозаправку победитель прошлого года Инди сделал на 142-м круге, поэтому чем ближе был финиш, тем меньше оставалось топлива в баках его Dallara. За четыре круга до клетчатого флага наступила кульминация этой трехчасовой драмы.

Бразильский гонщик уже всем телом ощущал, как мотор его машины расходует последние галлоны метанола, и все больше сбрасывал скорость, экономя то немногое, что еще позволяло добраться до заветной черты. Его попытался пройти Жиаффонне, но лучшему новичку IRL прошлого года не хватило опыта, чтобы дожать своего соотечественника. Более того, он пропустил вперед и Пола Трэйси. Канадец четыре раза принимал участие в этой гонке, но еще ни разу не добирался до финиша. И первый же финиш мог оказаться победным.

Лидерам оставалось проехать еще полтора круга, и Трэйси бросил свой автомобиль вперед. Вот нос его машины поравнялся с задними колесами Dallara Каштру-Невеша, наконец канадец протиснулся вперед и... "Когда я посмотрел в сторону, то заметил зажегшийся желтый свет, – после финиша Трэйси чуть не кричал в микрофоны бравших у него интервью журналистов. – Но я уже был первым! У меня украли победу!" Понять эмоциональную речь Пола можно. Судьи вынесли весьма спорное решение в пользу Каштру-Невеша. В то время когда Хелиу уже надеялся только на чудо, оно явилось к нему в облике новичка сезона Лорана Редона. Его борьба за 15-е место с победителем Инди-500 1996 года Бадди Лазье завершилась аварией. Причем все это случилось за четыре круга до финиша. Непонятно почему, но желтые флаги появились только перед последним кругом. Тони Джордж может быть доволен?

В истории Индианаполиса скандалы случались и ранее. Пожалуй, самая склочная история произошла в 1981 году. Бобби Ансер и Марио Андретти всю гонку провели в борьбе за первую позицию. На 150-м круге оба гонщика заезжают на дозаправку под желтыми флагами. Их машины обслуживают почти одновременно, и они синхронно срываются с места. Вернувшись на трассу, Бобби, выступавший за Penske Racing, и Супер-Марио, защищавший цвета команды Патрика, упираются в караван из нескольких медленных машин, которые оба пилота, не задумываясь, обгоняют. Так они и финишировали: Ансер – первый, за ним Андретти. Но чиновники из USAC, разобидевшиеся на Роджера Пенске, который был

Скандалный финиш: для Каштру-Невеша – клетчатый флаг, для Трэйси – желтый



инициатором создания альтернативной серии CART, через день отбирают победу у пилота его команды. Пенске подает апелляцию, и через четыре месяца награда все-таки находит своего героя: 8 октября 1981 года Бобби Ансера провозглашают трехкратным победителем "500 миль Индианаполиса".

Вполне возможно, что и в этот раз окончательно называть имя нового чемпиона рано. Барри Грин – фигура в американском автоспорте не менее влиятельная, чем Роджер Пенске. Первый протест на решение судей Грин направил в IRL через час после финиша гонки. В понедельник пришел неутешительный ответ: результаты останутся без изменений. Спустя неделю команда направила вторую апелляцию, обращаясь уже непосредственно к Тони Джорджу. Только вот захочет ли президент "Лиги гонок Инди" портить себе хорошее настроение?

Дмитрий Ситник

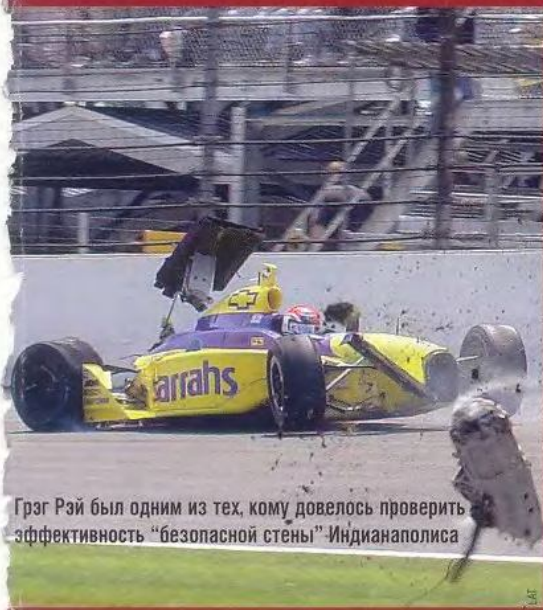
Indianapolis 500

"Индианаполис Мотор Спидвей", Индианаполис, Индиана, США, 500 миль/200 кругов по 2,5 мили

ПП: Б. Жункейра: Vcp.: 372,229 км/ч

БК: Х. Каштру-Невеш: 40.0944, 361.173 км/ч

Пилот	Шасси/Двигатель	СП	Время
1 Х. Каштру-Невеш	Dallara/Chevrolet	13	3:00:10.8714
2 П. Трейси	Dallara/Chevrolet	29	+0.0376
3 Ф. Жиаффонне	G Force/Chevrolet	4	+0.1285
4 А. Баррон	Dallara/Chevrolet	26	+1.4037
5 Э. Чивер-мл.	Dallara/Infiniti	6	+2.4549
6 Р. Хирн	Dallara/Chevrolet	22	+3.2022
7 М. Андретти	Dallara/Chevrolet	25	+3.5895
8 Р. Гордон	Dallara/Chevrolet	11	+6.1206
9 Дж. Уорд	G Force/Chevrolet	15	+7.5654
10 Ж. де Ферран	Dallara/Chevrolet	14	+28.5425
11 К. Брак	G Force/Chevrolet	21	+32.8195
12 Э. Ансер-мл.	Dallara/Chevrolet	12	+1 кр/г
13 А. Даре	Dallara/Chevrolet	30	+1 кр/г
14 А. Лиендик	G Force/Chevrolet	24	+1 кр/г
15 Б. Лазье	Dallara/Chevrolet	20	+2 круга/авария
16 Р. Буль	G Force/Infiniti	2	+2 круга
17 Дж. Мак	G Force/Chevrolet	32	+2 круга
18 Б. Бот	Dallara/Chevrolet	23	+2 круга
19 Д. Франкитти	Dallara/Chevrolet	28	+3 круга
20 Ш. Хаттори	Dallara/Infiniti	27	+3 круга
21 Р. Бозель	Dallara/Chevrolet	3	+3 круга
22 Л. Редон	Dallara/Chevrolet	16	+4 круга/авария
23 М. Палис	G Force/Infiniti	18	+4 круга
24 С. Фишер	G Force/Infiniti	9	+4 круга
25 С. Хорниш-мл.	Dallara/Chevrolet	7	+14 кругов
26 Т. Шектер	Dallara/Infiniti	10	+28 кр/авария
27 С. Шарп	Dallara/Chevrolet	8	+63 кр/мех.пр.
28 Т. Канаан	G Force/Chevrolet	5	+111 кр/авария
29 Р. Тридвей	G Force/Chevrolet	17	+112 кр/авария
30 Дж. Вассер	Dallara/Chevrolet	19	+113 кр/КП
31 Б. Жункейра	G Force/Chevrolet	1	+113 кр/двиг.
32 М. Дисмор	Dallara/Chevrolet	33	+142 кр/пул. упр.
33 Г. Рэй	Dallara/Chevrolet	31	+172 кр/авария



Грег Рэй был одним из тех, кому довелось проверить эффективность "безопасной стены" Индианаполиса



Benetton B198 Александра Вурца, Гран При Австрии-98

Пятое место в Кубке конструкторов 1998 года

Mild Seven Benetton Mecachrome

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

MILD SEVEN

Когда содержание достигло совершенства, есть ли смысл так тщательно работать над формой? Да, если речь идет о сигаретах MILD SEVEN!

MILD SEVEN имеет безупречный сдержанный дизайн. Единство элементов бело-голубой упаковки выражает философию MILD SEVEN – концепцию свежести и чистоты. Логотип дает ощущение спокойствия, вертикальные голубые полосы символизируют кристальную свежесть родниковой воды, а белый фон выражает мягкость и чистый вкус сигарет MILD SEVEN. Асимметричность дизайна, гармонично дополняющая превосходный вкус сигарет, воплощает чувство уверенности и дает ощущение стиля и пространства.

ПОПРОБУЙ
ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО НА ВКУС

Товар сертифицирован. На правах рекламы.



Всего

одного очка не хватило в 1998 году команде MILD SEVEN Benetton Mecachrome, чтобы удержаться в Большой четверке Формулы-1. Так низко в таблице чемпионата команда не опускалась уже 11 лет. Но у этой неудачи были, безусловно, свои объективные причины. Главная причина глобального кризиса, поразившего чемпионскую команду MILD SEVEN Benetton в 1998–1999 годах, заключалась в слишком резкой смене поколений, причем как в гоночном, так и в конструкторском штабе команды. Ветераны Benetton Герхард Бергер и Жан Алези покинули команду, а еще неопытные пилоты Александр Вурц и Джанкарло Физикелла. Значительные перестановки произошли и в конструкторском бюро. Benetton B198 стал первым автомобилем, который после ухода в Ferrari Брауна и Бирна создавался новой группой инженеров во главе с Патом Симондсом. Кроме того, после трех лет сотрудничества с Benetton Формулу-1 покинул концерн Renault, и команда, оставшись без заводских двигателей, вынуждена была довольствоваться моторами созданной на базе Renault Sport небольшой моторостроительной фирмы Mecachrome, которая взялась за доводку прошлогодних Renault. Все это и предопределило отступление MILD SEVEN Benetton Mecachrome в сезоне 1998 года.

1998

В отличие от прошлого года гонщикам Benetton не удалось выиграть ни одной гонки, но Джанкарло Физикелла все-таки дважды подряд – в Монако и Канаде – финишировал вторым. Причем в Монте-Карло итальянец стартовал с третьего места, а на финише гонки уступил будущему чемпиону мира Мике Хаккину на великолепном McLaren MP4/13 лишь чуть больше 11 секунд. Если же вспомнить бле-Физикеллой в дождевой квалификации в Австрии, и лидерство итальянца на протяжении 24 кругов в Монреале, то итоги сезона уже не покажутся столь удручающими. Несмотря на массу проблем, в сезоне 1998 года MILD SEVEN Benetton по-прежнему оставалась одной из сильнейших команд Формулы-1. И только случайный дубль гонщиков Jordan в Бельгии, где почти все лидеры, включая обоих пилотов Benetton, сошли с трассы, не позволил MILD SEVEN Benetton Mecachrome опередить ирландскую команду в Кубке конструкторов и остаться в Большой четверке Формулы-1.

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN



Гран При Бразилии

Гран При Монако

Гран При Канады

Статистика выступлений команды MILD SEVEN Benetton Mecachrome и ее пилотов в 1998 г.

Команда/пилот	ГП	Стартов	ПК	Побед	ЛГП	КЛ	П	ПП	ПР	БК	Очков	Место в КК/ЧМ
Benetton Mecachrome	16	32	1693	–	1	24	2	1	1	1	33	5
Александр Вурц	16	16	848	–	–	–	–	–	–	1	17	8
Джанкарло Физикелла	16	16	845	–	1	24	2	1	1	–	16	9

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

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ